



Chloé Montavon, 23h au bord de l'Arve, 28 avril 2022

La nuit des Acacias

L'influence du sentiment d'insécurité sur les déplacements de nuit

Chloé Montavon

Août 2022

Faculté des sciences de la société / Domaine Ingénierie et Architecture

Master conjoint UNIGE-HES-SO en développement territorial

Orientation Urbanisme opérationnel

Directeur/trice : Prof./Dr. Yves Delacrétaz

Directeur/trice : Prof./Dr. Vincent Kaufmann

Expert/e : Prof./Dr. Lucien Delley

Mémoire n° : 1015



**UNIVERSITÉ
DE GENÈVE** **Hes·so**
Haute Ecole Spécialisée
de Suisse occidentale

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS.....	4
INTRODUCTION GÉNÉRALE	5
PREMIÈRE PARTIE – POSITIONNEMENT THÉORIQUE	9
1. La nuit comme l’autre temps	9
2. Socialisation au sentiment d’insécurité.....	12
2.1. Symbolisme de la nuit et insécurité.....	12
2.2. Sentiment d’insécurité :.....	15
2.3. Identité de la disposition et peur de la nuit.....	18
2.4. Les stratégies en réaction	21
2.5. L’influence sur les déplacements	22
3. Aspects sociaux de la mobilité.....	24
3.1. La motilité comme capital.....	26
3.2. Socialisation à la mobilité	28
3.3. L’influence de la socialisation sur le choix modal.....	31
4. Relation des personnes à leur milieu	33
4.1. Représentation socio-spatiales :.....	36
4.2. Occupation différenciée de l’espace	38
DEUXIÈME PARTIE – PRÉSENTATION DE LA RECHERCHE	41
1. L’influence du sentiment d’insécurité sur les déplacements de nuit	41
2. Hypothèses.....	43
3. La construction du modèle d’analyse	44
3.1. Caractéristique du terrain	44
3.1.1. L’échelle du quartier.....	44
3.1.2. Quand commence la nuit ?.....	45
3.2. Population d’enquête.....	46

4. Méthode et procédure	46
4.1. Les Correspondant·es de nuit	47
4.2. Données quantitatives – Microrecensement de la mobilité 2015.....	49
4.3. Données qualitatives	51
4.3.1. Entretiens semi-directifs	51
4.3.2. Grille d’entretien.....	51
4.3.3. Les personnes interviewées.....	53
TROISIÈME PARTIE – CONTRIBUTIONS EMPIRIQUES	54
1. La construction de l’insécurité.....	54
1.1. Socialisation des interviewé·es :.....	54
1.2. Représentation de situations dangereuses	64
2. Les déplacements de nuit	71
2.1. Les différentes stratégies de déplacement.....	71
3. La fréquentation de la nuit	80
3.1. L’existence d’une ségrégation temporelle.....	80
4. Conclusion	82
QUATRIÈME PARTIE – RECOMMANDATION OPÉRATIONNELLE.....	85
CONCLUSION.....	92
BIBLIOGRAPHIE.....	94

REMERCIEMENTS

Je tiens à exprimer toute ma reconnaissance à mes directeurs de mémoire, Yves Delacrétaz et Vincent Kaufmann qui ont, sans hésitation, accepté d'encadrer ce travail ensemble. Je les remercie également pour leur disponibilité et leurs conseils qui ont contribué à alimenter mes réflexions.

Je souhaite également adresser ma reconnaissance à Fiona Del Puppo, pour sa présence, sa pédagogie et la pertinence de ses recommandations, ainsi qu'à Alexis Gumy qui m'a gentiment prêté son bureau (et fait découvrir le logiciel un peu effrayant qu'est R).

Je remercie également Serge Koller et Malgorzata Aubert, qui m'ont introduite à la complexité du travail de Correspondant-es de nuit en répondant patiemment à mes questions.

Enfin, un grand merci à Mylène Ngouontcheu, amie de longue date, qui a patiemment relu et corrigé l'ensemble de mon mémoire. Ses conseils de rédaction, mais avant tout son soutien, m'ont été précieux.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

La nuit est construite comme un autre temps soumis à d'autres règles, regroupant un ensemble d'imaginaires qui a nourri de nombreux fantasmes à travers les siècles. Celle-ci peut être perçue comme festive ou relaxante, comme effrayante ou libertaire. Dans le cadre de cette recherche, nous nous intéresserons à la représentation négative de cette temporalité propre à engendrer un sentiment d'insécurité pour certaines personnes. Nous observerons la manière dont ce sentiment se répercute sur l'organisation des déplacements de nuit, et se traduit ou non en stratégies.

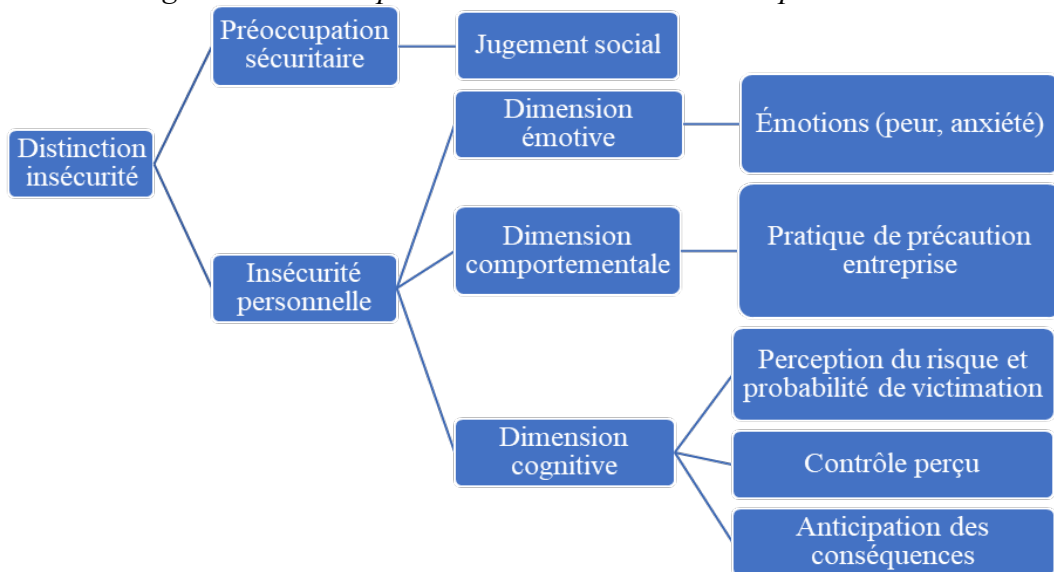
Nous partirons du présupposé que les différentes représentations de l'espace urbain de nuit, ainsi que la capacité à ressentir de l'insécurité dans certaines situations, relèvent d'une socialisation particulière. Cela nous permettra de considérer l'élaboration de stratégies lors des déplacements de nuit comme un apprentissage de la vie quotidienne, intrinsèquement liée aux caractéristiques sociodémographiques des personnes.

Pour introduire la notion de socialisation, nous nous appuyerons sur les écrits de Lahire (s.d.), rédigés dans l'Encyclopaedia Universalis, disponible en ligne. Il nous indique que la socialisation est un processus par lequel un individu est transformé en être social propre à une société déterminée. Ce processus est séparé en deux principales périodes : la socialisation *primaire* qui est essentiellement familiale et la socialisation *secondaire* qui comprend toutes celles réalisées par d'autres instances telles que l'école, les groupes de pairs, l'univers professionnel et les institutions religieuses, culturelles, sportives. Cette distinction est à relativiser, car elle tend à représenter le parcours individuel comme « *un passage de l'univers familial homogène, constitutif des structures mentales et comportementales les plus fondamentales, aux multiples univers sociaux que fréquente un être social déjà constitué et qui résiste aux forces de modification* » (Lahire, s.d.). Cependant, le caractère homogène de la sphère familiale est avant tout présupposé et non démontré. De plus, le passage de la socialisation primaire à secondaire est fréquemment remis en question en raison de l'action socialisatrice précoce d'univers sociaux différents de l'univers familial ou d'acteur-ices étranger-ères à l'univers familial, tel que la crèche ou l'école maternelle. En outre, même si les dispositions sociales formées par l'univers familial influencent les cadres de socialisation secondaire, ceux-ci peuvent mener à une modification ou une production de nouvelles dispositions mentales et comportementales, remettant plus ou moins en question l'importance de la socialisation familiale. Les études portant sur le processus de socialisation cherchent à

comprendre la manière dont les expériences socialisatrices se sédimentent en façons plus ou moins durables de percevoir, sentir et agir.

Ce travail présentera différentes recherches sociologiques et psychologiques ayant été menées sur la thématique de l'imaginaire de la nuit ainsi que de la création d'un sentiment d'insécurité, et introduira une appréciation sociale de la mobilité. Nous conclurons l'apport théorique par la présentation des notions de perception et représentation sociospatiales. Le sentiment d'insécurité étant au cœur de notre étude, il nous semble pertinent de définir ce terme dès l'introduction. Pour cela, nous nous appuyons sur les écrits de Julien Noble (2016), *L'insécurité personnelle et ses variations : pour une analyse dispositionnelle*. Premièrement, il distingue la *préoccupation sécuritaire* de l'*insécurité personnelle* (Furstenberg, 1971). La première considère l'insécurité comme un problème social, consistant en un jugement social plaçant la délinquance au premier rang des problèmes à résoudre (faisant l'adage de certains groupes politiques). La seconde combine la perception du risque de victimation, la vulnérabilité ressentie et les expériences vécues comme menaçante (Noble, 2016 ; Mucchielli, 2002 ; Robert, 2002). Elle implique une crainte de subir une agression sur sa personne, ses proches, ou ses biens dans l'espace public, les transports en commun ou à son domicile (Noble, 2016). Trois dimensions contribuent à la création de cette insécurité personnelle. *La dimension émotive* qui inclut les émotions telles que la peur, colère, gêne, anxiété, honte (Carvalho, Lewis, 2003 ; Ditton et al., 1999 ; Smith et al., 2010), éprouvées en réponse à une menace perçue. *La dimension comportementale* qui représente les pratiques de précaution entreprises pour réduire les risques de victimation (Lieber, 2008 ; Liska et al., 1988 ; Rader, 2004). Et *la dimension cognitive* qui renvoie à la perception du risque et évalue la probabilité de victimation, le contrôle perçu à travers les différentes ressources mobilisables face à un danger et l'anticipation des conséquences, soit l'estimation de la gravité d'une atteinte spécifique (Noble, 2016 ; Farrall et al., 2009 ; Jackson, 2009).

Figure 1 : Préoccupation sécuritaire et insécurité personnelle



Cependant, alors que ces dimensions nous offrent des indicateurs pour appréhender l'insécurité personnelle, elles ne nous donnent pas d'informations sur la manière dont elles s'expriment devant un même stimulus en fonction des personnes. En effet, Noble (2016) nous met en garde sur l'importance de prendre en considération les variations individuelles dans la perception de l'insécurité personnelle. Selon lui, les expériences menaçantes vécues, la représentation du danger et les caractéristiques des personnes façonnent leur propension à ressentir de l'insécurité personnelle et déterminent ce que Noble (2015b) nomme *l'identité de la disposition*.

« Nous supposons que les individus façonnent en eux et à travers le temps des dispositions à l'insécurité personnelle sur la base de leurs expériences menaçantes, leurs représentations du danger et leurs caractéristiques individuelles. L'analyse du « contenu » de ces trois facteurs permet alors de déterminer ce que nous nommons l'identité de la disposition, qui détermine à son tour les types d'atteintes et d'agresseurs redoutés, les contextes et situations anxiogènes et les réactions émotives, cognitives et comportementales des individus face à ces stimuli » - Noble, 2015b, cité par Noble, 2016 : 252.

Dans le cadre de cette recherche, la mention du sentiment d'insécurité se référera à l'insécurité personnelle explicitée ci-dessus. En effet, nous estimerons que l'expression personnelle de ce sentiment est plus à même de répondre aux objectifs de cette étude qui se veut d'observer l'influence du sentiment d'insécurité sur l'organisation des déplacements. Une attention particulière sera donc portée à la dimension comportementale afin de comprendre quelles sont

les stratégies adoptées lors des déplacements de nuit. De plus, nous nous intéresserons à la dimension cognitive permettant de saisir quels sont les éléments de l'environnement urbain et les situations de nuit qui sont propres à être perçues comme risquées. Nous retrouverons ces dimensions dans les hypothèses de notre travail.

Notre première hypothèse sera que la perception d'une situation risquée varie en fonction des caractéristiques sociodémographiques des personnes et plus précisément selon la manière dont celles-ci ont été socialisées au temps de la nuit. Notre deuxième hypothèse estimera que la socialisation des personnes induit des logiques d'organisation des déplacements de nuit particulière. Enfin, notre troisième hypothèse partira du principe que la mise en place de telles stratégies peut mener à l'exclusion de certains groupes sociaux de l'espace public de nuit.

Notre travail s'intéressant à un phénomène aussi sensible que celui de l'insécurité personnelle, nous choisirons de recueillir nos données principalement à partir de la méthode qualitative de l'entretien semi-directif. Nous estimerons que celle-ci est la plus à même de rendre compte de l'influence des expériences socialisatrices sur l'interprétation et la représentation de l'environnement urbain nocturne ainsi que la manière dont celles-ci vont influencer l'organisation des déplacements de nuit. Nous interrogerons des personnes vivant dans le quartier des Acacias, se trouvant dans la ville de Genève. Ce quartier est intéressant en raison de l'offre multimodale qu'on y trouve. Celle-ci est notamment constituée d'une desserte en transport public de qualité. De plus, la proximité au centre-ville favorise les déplacements en mobilité active. Enfin, le caractère multifonctionnel des Acacias lui permet de proposer une activité continue entre le jour et la nuit. La présence de centres sportifs et culturels, générateurs d'une mobilité tardive, rend possible l'appréhension des déplacements de nuit des habitants du quartier ayant également lieu à cette échelle.

Le choix d'aborder la population d'enquête par un lieu géographique spécifique apparaît comme pertinent afin d'offrir une cartographie sensible du territoire de nuit. Cela dans l'idée d'observer les différentes interactions que les personnes peuvent avoir avec l'espace urbain nocturne, selon leurs caractéristiques sociodémographiques. L'existence d'un rapport différent à l'espace public selon les caractéristiques sociodémographiques des personnes a déjà été démontrée, mais ces études se sont principalement intéressées au temps du jour. Notre objectif est de compléter ce savoir en prenant en considération les représentations complexes auxquelles fait appel la nuit, tout en portant une attention spécifique à la manière dont celle-ci influence les manières de se déplacer.

PREMIÈRE PARTIE – POSITIONNEMENT THÉORIQUE

1. La nuit comme l'autre temps

La nuit, cet autre temps protégé des impératifs diurnes, laisse la place aux festivités, à la créativité ou à la réflexivité et est propre à entretenir de nombreux fantasmes. C'est le temps de la fête, le temps des possibles, le temps des rapprochements des corps et de l'inversion des jeux sociaux diurnes insufflant un vent de liberté -relatif- à ceux qui l'investissent (Challéat, 2011). La nuit ne nous renvoie pas qu'à une simple réalité physique, notre besoin de dormir, elle est également une sphère conceptuelle (Oyarzun, 2016). Ce que les artistes ont bien saisi et investi. Le symbolisme de la nuit renvoie à une profondeur intime, une intériorité psychique dont est dénué son opposé : le jour (Genette 2018). Ce lien entre le jour et la nuit est d'ailleurs intéressant, car, comme le démontre Genette (2018) dans ses écrits, le jour et la nuit ne sont pas uniquement dans une relation d'opposition. Ces deux termes sont également dans une relation d'inclusion non réciproque en raison de la polysémie du terme *jour* signifiant à la fois la période entre le lever et le coucher du soleil, et la durée de 24 heures. Cette opposition inégale, appelée privative par les linguistes et que nous pouvons également retrouver dans des couples de mots tels qu'homme et femme, marque le terme de la nuit. Le jour va de soi, est la normalité, alors que la nuit renvoie à une notion spécifique, une déviance, une altération, significative par son écart. En cela, elle est une ressource pour l'imagination poétique où se tourner vers la nuit est alors un parti-pris de l'interdit et de la transgression (Genette, 2018).

« Que la nuit soit ce que l'on aime ou que l'on redoute, ce que l'on exalte ou que l'on exorcise, elle est ce dont on parle : mais cette parole ne peut se passer du jour. » (Genette, 2018 : 153).

Cette perception symbolique de la nuit n'est pas uniquement perçue par les artistes, mais également par la nette majorité des salarié-es pour qui la nuit est un « *contre-temps* », un moment possible de « *dénormalisation* », un temps à remplir de loisirs et de fêtes, sans surveillance apparente (Challéat, 2011). Le secteur économique a su percevoir cette demande naissante de divertissements pour remplir cette temporalité considérée jusqu'alors comme « *creuse* ». L'économie du jour, conquérant petit à petit la nuit, participe à sa diurnalisation, démocratisant la nuit festive, faisant muter l'espace public. Comme le mentionne Gwiazdzinski (2019), les pratiques changent. Aujourd'hui, 80% des Français-es indiquent sortir en ville la nuit, alors qu'ils étaient moins de 20% il y a 30 ans. La nuit est désormais consommée. La ville de nuit appréhendée sous forme de parcours entre différents pôles d'attraction.

« La nuit est à la fois un observatoire, un marché investi par les acteurs économiques et le marketing, un support de revendications (droit à la ville, genre, jeunesse, nature, etc.), un espace-temps de mobilisation pour les citoyens, un territoire d'expérimentation et un nouvel enjeu pour les politiques publiques. » (Gwiazdzinski, 2019 : 11)

À travers cette citation, Gwiazdzinski indique clairement la pluralité des acteur-ices investissant la nuit et leurs usages différenciés. Nous allons désormais nous intéresser aux dernières actrices mentionnées qu'il mentionne, soit les politiques publiques. Car nous ne pouvons parler de la nuit sans mentionner sa dimension éminemment politique, renforcée par sa plurifonctionnalité et les intérêts parfois contradictoires des différents partis quant à ce temps. Grâce aux écrits de Gwiazdzinski, nous pouvons notamment en citer trois, dont la plus intuitive est le souhait de tranquillité publique et de sécurité. Elle s'oppose aux deux autres vocations de la nuit qui sont le souhait de l'extension des activités diurnes afin d'améliorer la qualité de vie, et celui d'une animation nocturne dans une logique de marketing territorial. Ces usages différents du temps de la nuit, opposant un espace calme et reposant à un espace vivant et bruyant, font légitimement apparaître des tensions et impliquent une mise en agenda progressive de la nuit urbaine (Gwiazdzinski, 2019). Les autorités publiques se trouvent alors dans une position ambivalente cherchant à la fois à conserver le contrôle à travers une réglementation des événements de nuit ou encore des couvre-feux, et parallèlement à développer des activités diurnes et économiques sur le temps de la nuit grâce à l'éclairage et la mise en place de services de transports publics de nuit (Gwiazdzinski, 2019).

Le développement de ces activités est ici étroitement lié à la présence d'un éclairage public performant, au service des consommateur-ices et acteur-ices économiques. Cependant, la généralisation de l'éclairage public a initialement été une manœuvre du pouvoir politique afin de conquérir la nuit en y assurant contrôle et sécurité, où seule une élite était légitime de sortir et se divertir, tout en demeurant surveillée (Gwiazdzinski, 2019). L'éclairage public permettait alors le contrôle social, notamment grâce à la possibilité de reconnaître les individus. Il a longtemps été perçu par les dogmes fonctionnalistes comme un des facteurs les plus importants de la baisse de la délinquance et de la criminalité (Challéat, 2011). Il s'inscrivait dans une stratégie de surveillance où marcher la nuit n'était pas perçu comme dangereux, mais plutôt comme un acte suspicieux, où le but de la lumière n'était pas tant de permettre de voir, mais plutôt de rendre visible (Oyarzun, 2016). Cela s'accordait également au fort symbolisme associé à la lumière, considéré comme l'antithèse de la noirceur, portant les valeurs du bien,

de la foi, de la vérité et du savoir (Challéat, 2011). Ce symbolisme véhiculé par les discours politiques légaux, sociaux et religieux, positionnait la nuit comme un espace dangereux au besoin d'être surveillé (Oyarzun, 2016). L'absence de lumière, l'inconnu, et l'obscurité ont contribué à la construction de la nuit comme un autre temps, au symbolisme fort et incitant à la peur. Cependant, alors que la nuit était construite comme effrayante, il n'en demeurait pas moins que l'éclairage public était un élément de contrôle social politisant l'espace. Ce à quoi certain·es citoyen·nes n'étaient pas insensibles. Oyarzun (2016) nous rappelle ainsi que l'installation de l'éclairage public a entraîné une rébellion des habitant·es des villes, souhaitant se réapproprier la privacité de l'espace urbain de nuit.

"We can assume that within any system of surveillance switching a light off acquires a rebellious and strategic meaning. Breaking lanterns and reclaiming darkness often sought to regain a familiar, immediate space that had been claimed by the police. When darkness ruled the night, only those with an intimate knowledge of a neighborhood's streets and obstacles, as well as its rhythms and practices, could move freely through it." – Oyarzun (2016: 64)

Aujourd'hui, la lumière dans la ville participe à la mise en valeur des quartiers ainsi qu'à la prise en considération des différent·es usager·ères et usages des espaces publics, elle accompagne et même symbolise la création toujours renouvelée de la ville (Challéat 2011). L'éclairage est donc au service des activités de loisirs et économiques et permet l'échange et la sociabilisation entre personnes. Effectivement, comme le mentionne Marlière (2009), il permet de prolonger le temps urbain sous d'autres formes où le temps du travail et du quotidien laisse place à l'échange, la convivialité et la festivité.

Selon Gwiazdzinski (2019), la tendance générale est à l'augmentation de l'amplitude des activités nocturnes et de la fréquence des transports publics de nuit, selon un phénomène que Mallet (2014) nomme « *la mise en continuité des grands rythmes traditionnels de la ville* », notamment observable entre le jour et la nuit, mais aussi la semaine et le weekend. La ville continue et accessible pour tous·tes, 24h/24 et 7j/7, reflète le processus de globalisation et d'individualisation des sociétés (Mallet, 2014). Ce phénomène place également les préoccupations économiques au cœur des considérations établies sur la nuit. Dans ses écrits, Smeds (2020) indique que les discours se rapportant à la nuit, ou plus précisément à la mobilité de nuit, sont abordés à partir d'un point de vue économique. Ils sont de ce fait très liés à une notion de *24h cities* pour lesquelles les principales réflexions se portent avant tout sur l'accessibilité des consommateur·ices aux différentes activités de nuit. Cette évolution de

l'utilisation de l'éclairage et des préoccupations qui lui sont liées est joliment résumée par Oyarzun (2016 : 65) dans cette citation :

“Meanwhile, in a race towards absolute daylight, more and more cities aspire to be the best 24/7 urban playgrounds imaginable, and the modern State’s divertissements and fireworks pale against the new forms of official entertainment. Still mediated by the State, they are nonetheless promoted by the overpowering rule of the capitalist market seeking to overlap a nonstop daylight experience with a non-stop consumption cycle.”– Oyarzun (2016: 65)

Comme nous l'avons mentionné précédemment, cette pression économique à coloniser le temps de la nuit s'oppose à la perception de la nuit comme un temps de repos et de tranquillité. Gwiazdzinski (2019) met en garde contre ce risque d'appropriation, de confiscation, voire de privatisation du silence, de l'obscurité et du vide, envers lequel le seul moyen de lutter est de définir la nuit comme un bien commun. En relevant ces contradictions quant aux usages du temps de la nuit en matière d'éclairage, d'animation, de sécurité et autres, cet auteur met également en lumière la difficulté à proposer une régulation adéquate de cette temporalité, et incite à un certain laxisme. Bien que cette proposition soit louable et vise avant tout à protéger le temps de la nuit comme étant un autre temps, permettant à certaines personnes de jouir d'une certaine liberté qui ne leur est pas accessible de jour, nous pouvons nous interroger sur les effets d'une telle permissivité. Est-ce que le laxisme ne se double pas de l'exclusion de l'espace public de nuit de certains groupes sociaux se sentant déjà incertains en fréquentant cet espace de jour ?

2. Socialisation au sentiment d'insécurité

2.1.Symbolisme de la nuit et insécurité

Le symbolisme de la nuit qui associe cette temporalité à une période de liberté, à un temps de repos ou de festivité qui rend possible l'expression de confidences, invite également à la transgression de normes et la contestation des autorités (Dumont, 2006). Mais transgression et affranchissement ne bénéficient pas à tout le monde. Dans *Les vertus libératrices de la fête* (2009), Marlière nous indique que la nuit est l'occasion d'une inversion des pratiques de sociabilité des citoyen·es, transformant les espaces de fête en exutoires, conjuguant formes de déviances et d'incivilités et rendant ces espaces urbains incertains. Cette inversion des usages de l'espace durant la nuit a des répercussions sur la fréquentation de ce dernier par certains groupes de personnes. Ainsi, Lapalud et Blache (2019), démontre que, par peur des incivilités

et des agressions, les femmes, les enfants, les personnes âgées ou aux identités non binaires se déplacent et utilisent l'espace public de nuit d'une autre manière que les hommes. Pour les femmes, cela peut notamment s'expliquer par le fait qu'elles sont trois fois plus nombreuses que les hommes à se déclarer en insécurité dans la sphère publique de nuit. De la même manière, mais cette fois dans les transports publics londoniens, Smeds (2020) indique que 30 % des femmes et des personnes appartenant à une minorité ethnique (BAME) se déclarent soucieuses, contre 15% des hommes.

Il est cependant important de préciser que les hommes sont statistiquement plus victimes d'agressions dans la sphère publique, alors que les femmes sont largement plus victimes de violences de la part des hommes dans un espace privé (Lapalud et Blache, 2019). Cela nous donne des indications quant au caractère construit de ce sentiment d'insécurité, notamment généré par les injonctions sociales auxquelles différents groupes de la population sont soumis. Lapalud et Blache (2019) indiquent ainsi :

« La peur des femmes dans l'espace public n'est donc pas tant la résultante de la réalité que d'une construction sociale, sociologique et historique. Et tout concourt à renforcer ce récit. La focale des médias sur le crime ou l'agression sexuelle, dans l'espace public en général et dans l'espace public de nuit en particulier, contribue ainsi à alimenter ces angoisses et fantasmes. » – Lapalud et Blache (2019 : 25)

Ce potentiel dramatique des événements nocturnes n'a donc pas échappé aux médias d'information et aux séries télévisées qui font de la nuit la scène des pires crimes (Challéat, 2011). Ils s'inscrivent ainsi dans une représentation de la nuit profondément ancrée dans l'histoire de la civilisation occidentale, dans une mythologie de l'obscurité où les perceptions sont déformées à la nuit tombée, où les personnages les plus effrayants s'emparent de l'espace (Challéat, 2011). Ainsi, en s'appuyant sur cette représentation fantasmagorique, l'événement exceptionnel, mais marquant et ayant lieu la nuit, devient la règle. Il suscite de l'anxiété, et contraint ou modifie de façon symbolique et physique les déplacements de nuit des femmes tout comme des personnes non binaires, lesbiennes, gays et transgenres (Lapalud et Blache, 2019).

Cela s'inscrit dans notre système social patriarcal actuel qui favorise la binarisation de notre société où chacun·e doit se conformer aux rôles sociaux assignés, précisés et hiérarchisés en fonction du sexe, du genre et de l'orientation sexuelle (Lapalud et Blache, 2019). Ce système

légitimise, de manière socialement construite, les restrictions et les contrôles des déplacements des femmes et des personnes non binaires, lesbiennes, gays et transgenres (Lapalud et Blache, 2019). Parallèlement, cela renforce la position dominante des hommes dans l'espace public. Selon Lapalud et Blache (2019) :

« *La peur, intimement liée à la nuit, est aussi l'instrument de la domination masculine, donc du pouvoir* » – Lapalud et Blache (2019 : 25)

Comme le mentionne Marlière (2009), il est pertinent de prendre en considération la variable du sexe afin de comprendre le statut de victime ou d'agresseur-ice. Il note au cours de ces entretiens que les jeunes femmes interrogées se reconnaissent davantage dans le statut de la victime en raison de leur désavantage dans les rapports de force physique. Ce sentiment d'infériorité physique implique qu'elles conscientisent être incapables de répondre en cas d'agression et n'auront d'autres recours que la fuite ou l'alliance avec des groupes de pairs tels que des ami·es ou des acteur·ices de la sécurité. En outre, la manière dont est perçue la nature d'une agression varie également en fonction du sexe. Ainsi, les jeunes femmes interrogées par Marlière (2009) peuvent se sentir menacées par un regard masculin ou des tentatives de dragues insistantes, associant cela à un harcèlement voire de la persécution. De même, la façon de se reconnaître dans le statut de victime varie en fonction des sexes. Ainsi, Marlière (2009) soulève que les jeunes hommes n'assument pas toujours la position de victime. La variable du sexe prédisposerait donc à ressentir plus ou moins fortement un sentiment d'infériorité physique et de vulnérabilité ainsi qu'à se reconnaître dans le statut de victime ou à définir une situation d'agression. Nous pouvons de ce fait avancer qu'elle jouerait également un rôle important dans la perception du sentiment d'insécurité.

Cependant, il nous apparaît important de préciser que le facteur du sexe, comme variable du sentiment de vulnérabilité, et donc d'insécurité, relève d'un fort constructivisme social. En effet, sans contester d'indéniables différences biologiques entre les sexes, il n'en demeure pas moins que si nous en restons à la définition première du terme *vulnérabilité*, soit le caractère de ce qui peut être attaqué ou blessé (Encyclopedia Universalis, s.d.), celui-ci ne permet pas d'appréhender une quelconque différence sexuée. Au contraire, si nous prenons en considération le fait que les hommes sont sensiblement plus victimes de violences physiques dans l'espace public, il apparaîtrait comme cohérent que ceux-ci se sentent aussi, voire plus, vulnérables dans cet espace que les femmes. Sans vouloir entrer dans une démarche de recherche des personnes effectivement vulnérables dans l'espace public, nous souhaitons

simplement mettre en exergue le caractère construit de ce sentiment qui s'appuie sur des représentations sociales de ce qu'est un corps vulnérable. Pour cela, contrairement à Marlière, nous choisirons d'employer le terme de genre et non de sexe dans la suite de cette étude, en raison du déterminisme biologique auquel renvoie la notion de sexe. À l'inverse, le terme de genre permet de prendre en considération le caractère construit des rôles, comportements, expressions et identités élaborés pour les hommes ou les femmes, et influençant la perception que les personnes ont d'elles-mêmes et des autres (Instituts de recherche en santé du Canada, 2020). Cela nous permet également d'introduire la notion de stéréotype de genre, soit le fait qu'il existe des opinions généralisées et des préjugés sur les attributs caractéristiques que les hommes ou les femmes possèdent, ou doivent posséder, et aux rôles qu'ils doivent jouer (HCDH, s.d.). À partir de ce que nous avons présenté ci-dessus, nous pouvons avancer que le fait de considérer le corps de la femme comme plus vulnérable relève d'un stéréotype de genre, tous les corps étant susceptibles d'être attaqués dans l'espace public.

Si nous reprenons les propos tenus par Marlière (2009), ce que nous considérons comme essentiel est qu'en fonction de ces stéréotypes de genre, certaines catégories de personnes sont perçues et se perçoivent comme plus vulnérables et que cela va influencer le ressenti de l'insécurité. Cependant, des caractéristiques personnelles autres que le genre peuvent également avoir un impact sur cette perception. Si nous reprenons les grands axes de différenciations sociales, nous pouvons notamment citer la classe, l'ethnicité, l'âge, le handicap ou l'orientation sexuelle/affective (Bilge, 2009). Ces catégories peuvent, en outre, être abordées selon une approche intersectionnelle, c'est-à-dire en étant prises en considération d'une manière intégrée, permettant d'appréhender la complexité des identités et inégalités sociales (Bilge, 2009).

2.2.Sentiment d'insécurité :

En ce qui concerne la perception de l'insécurité personnelle, Noble (2016) s'interroge sur la raison pour laquelle certaines personnes, catégories de personnes ou populations y sont plus sensibles que d'autres. Pour cela, il présente trois différentes approches dont la plus complète est celle dispositionnelle.

1. L'approche substantialiste
2. L'approche relativiste
3. L'approche dispositionnelle

1. L'approche substantialiste :

L'approche substantialiste s'appuie sur des études quantitatives et observe d'une manière mécanique l'effet de trois variables sur le sentiment d'insécurité. Ces trois variables sont les propriétés sociales, les expériences de victimation subies ou rapportées, et les caractéristiques environnementales. Elle permet d'établir des postulats un brin simplistes tels que :

« Si l'on perçoit un risque élevé d'être agressé, c'est parce que l'on est une femme (Ferraro, 1996 ; Warr, 1984) [propriété sociale], que l'on a été victime d'une ou plusieurs atteintes (Ferguson, Mindel, 2007 ; Skogan, 1987) [expérience de victimation subies] ou encore que l'on réside dans un quartier à forte concentration d'incivilités (Skogan, 1990 ; Wilson, Kelling, 1982) [caractéristiques environnementales] » – Noble (2016 : 254)

2. L'approche relativiste :

Cette approche s'appuie sur des méthodes qualitatives et, contrairement à l'approche substantialiste, permet d'appréhender les variations personnelles au sein d'un même groupe social. Elle permet ainsi de comprendre comment un même stimulus peut provoquer des réactions différentes d'une personne à l'autre, ce que ne permet pas l'approche quantitative.

Elle met l'interprétation personnelle des stimuli extérieurs au cœur de la perception de l'insécurité et permet de démontrer que les personnes les plus inquiètes sont également celles qui sont les plus portées à interpréter un stimulus ambigu comme menaçant (Jackson, 2010). Cela fait écho à une recherche menée en 2000 par Koskela et Pain démontrant que la peur du crime va influencer l'évaluation de la dangerosité d'un environnement, notamment en raison des représentations intériorisées des personnes concernant le risque de victimation (Noble, 2016).

De manière générale, l'approche relativiste identifie trois variations individuelles possibles en ce qui concerne l'insécurité personnelle : la nature et le niveau de risque perçu et l'évolution du risque perçu à travers le temps. Selon Noble (2016), aucun travail de cette approche n'arrive à prendre suffisamment en compte le passé incorporé des personnes pour appréhender ces trois types de variations.

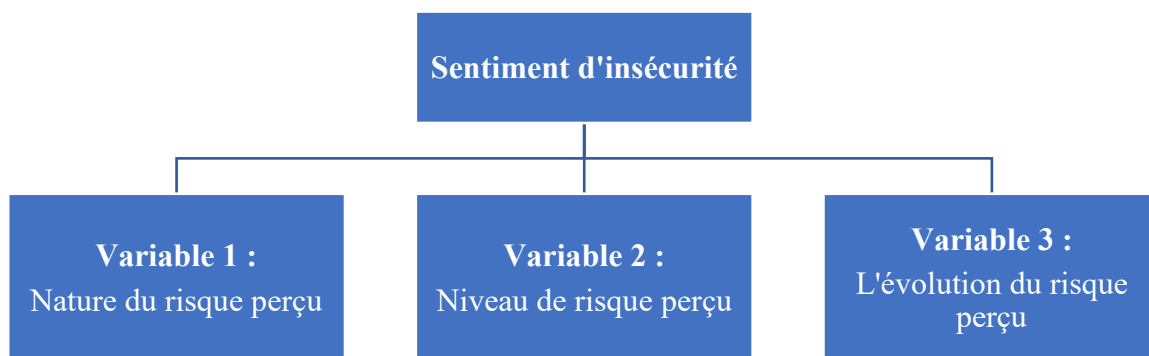


Figure 2 : approche relativiste.

3. L'approche dispositionnelle :

C'est l'analyse dispositionnelle qui va permettre de répondre à cette lacune. Tout d'abord, selon les écrits de Gabriel et Grève (2003), il est nécessaire de distinguer l'insécurité dispositionnelle de celle situationnelle. *L'insécurité situationnelle* est une réaction cognitive liée à un stimulus extérieur évalué comme menaçant par la personne qui le repère dans un espace précis à un moment donné. En outre, c'est un état transitoire dont les effets directs s'estompent assez rapidement. *L'insécurité dispositionnelle*, quant à elle, correspond aux dispositions qu'ont les personnes à ressentir de l'insécurité personnelle suite à la perception d'un risque de victimation dans une situation donnée. Ces dispositions résultent d'une construction sociale identifiant des offenseurs, des contextes, des situations et des types d'atteintes envers lesquels on éprouve une vulnérabilité. L'approche dispositionnelle se décompose en deux étapes, la première est l'étude de l'incorporation des dispositions et la seconde l'étude des situations qui les déclenche (Noble, 2016). L'incorporation des dispositions reprend ce que nous avons mentionné dans l'introduction sous le nom de *l'identité de la disposition* qui comprend les expériences vécues comme menaçantes, la représentation du danger et les caractéristiques personnelles.

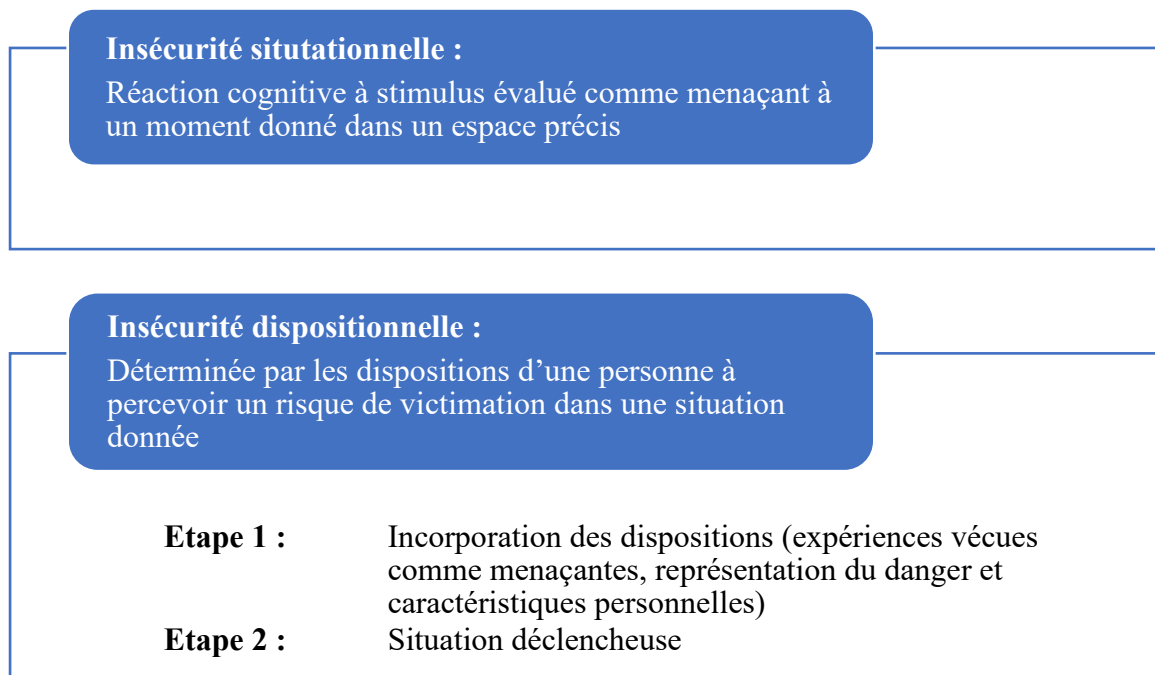


Figure 3 : approche dispositionnelle

2.3. Identité de la disposition et peur de la nuit

L'insécurité dispositionnelle nous permet ainsi d'aborder le sentiment d'insécurité à travers l'identité de la disposition qui reconnaît l'importance des caractéristiques sociodémographiques, des expériences passées et des représentations des personnes. Le concept de représentations est central dans notre travail. Celui-ci appartient au champ de la psychologie sociale qui le définit ainsi :

« Une représentation sociale est une forme de connaissance, socialement élaborée et partagée, ayant une visée pratique et concourant à la construction d'une réalité commune à un ensemble social » - Jodelet, 1989.

On reconnaît trois fonctions de bases aux représentations qui sont celles d'organiser et interpréter l'univers de vie ; orienter les conduites et communications ; assimiler des objets, idéels ou matériels nouveaux dans l'univers mental (Jodelet, 2015). Elles permettent ainsi de reconstruire le réel et d'y accorder une signification (Abric, 1988). En ce qui concerne l'insécurité, certaines situations vont ainsi être catégorisées par les personnes comme potentiellement dangereuses, telles que les lieux sombres, clos et déserts. Comme nous venons de le voir, le sentiment d'insécurité ressenti face à une telle situation va aussi être déterminé

par les caractéristiques sociodémographiques et expériences passées des personnes, qui font également partie de l'identité de la disposition.

L'identité de la disposition nous permet de concevoir le sentiment d'insécurité et de vulnérabilité comme étant des dispositions incorporées et ainsi de saisir la complexité de ce sentiment. Il convient ici de préciser la notion de *dispositions incorporées*, centrale en sociologie. Le terme de dispositions fait référence aux manières habituelles de penser, d'agir ou de réagir en englobant les routines, compétences, savoir-faire, croyances et goûts des personnes (Sarter, s.d.). Celles-ci sont incorporées à travers un processus par lequel les normes, les contraintes et les hiérarchies sociales s'inscrivent dans les corps des personnes au sens propre comme figuré (Court, 2016). Cependant, Sarter (s.d.) précise que la notion de disposition n'exclut pas de considérer l'influence de la situation sur les actes des êtres humains qui ne sont pas appréhendés comme des automates.

Comme nous l'avons vu précédemment, l'incorporation des dispositions va déterminer les réactions des personnes et l'insécurité ressentie face à une situation. Cela nous permet d'appréhender le sentiment d'insécurité comme relevant d'une construction sociale. Ainsi, la peur des violences est notamment alimentée par les discours des institutions, des médias et de l'entourage persuadant les femmes que les espaces publics sont la localisation principale des actes violents commis par les hommes à leur encontre (Condon, 2005 ; Valentine, 1989). Ces discours influencent les représentations de ce qu'est une situation dangereuse en fonction des caractéristiques individuelles. Et, de ce fait, les dispositions à identifier et ressentir une situation comme dangereuse dans un certain contexte. Pour les femmes : l'espace public de nuit.

Ce caractère construit a été mis en évidence d'une manière intéressante par Hille Koskella qui, dans les années 1999, a étudié le sentiment d'insécurité des femmes dans la ville d'Helsinki. Cette ville est intéressante, car les nuits d'été y sont claires alors que les journées d'hiver sont sombres et courtes. Sa recherche montre qu'en ce qui concerne la perception du danger, les Finlandaises ne font aucune différence entre les nuits d'hiver et celle d'été. Cela démontre que c'est la dimension sociale de la nuit et non le manque de lumière qui suscite de l'insécurité chez les femmes (Condon et al., 2005 : 268).

« C'est la < nuit sociale > qui incite les gens à faire attention : ce qui s'y déroule, la façon dont les autres se comportent et les attitudes masculines auxquelles les femmes s'attendent, tout comme celles qu'elles ont expérimentées. » - Koskela, 1999 : 7.

Comme le mentionne Pain (1997), cette construction sociale de la peur des violences va engendrer une division sexuée et temporelle (Darke, 1996 ; Valentine, 1992b) de l'espace public. L'occupation de certains lieux et leur fréquentation, passée une certaine heure, va alors être plus ou moins légitime selon le groupe social auquel on appartient. Le franchissement de ces limites spatiales et temporelles représente une exposition au risque de violences (Condon, 2005). L'espace public de nuit est alors occupé et fréquenté par un monopole masculin, exerçant une ségrégation spatiale et temporelle. Ici, le terme ségrégation est entendu comme un processus par lequel une distance est imposée à un groupe du fait de sa race, de son sexe, de sa position sociale ou de sa religion par rapport aux autres groupes d'une collectivité (Larousse, 2022). Cette exclusion a également une fonction de contrôle social tenue par les violences masculines à l'encontre des femmes (Lieber, 2002 ; Hanmer, 1977 ; Hanmer et Maynard, 1987).

De la même manière que Lieber (2002), nous choisissons d'avoir une conception large de la violence en y intégrant tout type de harcèlements publics et sexistes. Le harcèlement sexiste est défini comme le fait d'imposer à une personne, en raison de son sexe, orientation ou identité sexuelle supposée ou réelle, tous propos ou comportements ayant pour objet ou effet de créer une situation intimidante, humiliante, dégradante ou offensante (Ville de Genève, s.d.). Ces propos et comportements sexistes portent alors atteinte à la dignité de la personne et représentent une violence symbolique.

« La violence symbolique impose une coercition qui s'institue par l'intermédiaire de la reconnaissance extorquée que le dominé ne peut manquer d'accorder au dominant lorsqu'il ne dispose, pour le penser et pour se penser, que d'instruments de connaissance qu'il a en commun avec lui et qui ne sont que la forme incorporée de la relation de domination » - Bourdieu, 1990 : 10

Selon Valentine (1989), une majorité de femmes a déjà vécu une situation de harcèlement sexiste dans des lieux publics au cours de sa vie. Cette expérience peut accroître le sentiment de vulnérabilité physique lié au fait d'être une femme (Condon, 2005). Ainsi, comme le montre Riger *et al.* (1978), les femmes se perçoivent généralement comme plus vulnérables, faibles et

lentes que les hommes (Condon, 2005). Ces représentations sont maintenues par les médias, les institutions et campagnes de prévention de la violence (Condon, 2005 ; Gardner, 1990 ; Valentine, 1992a). Ces discours, tout comme la violence symbolique, renforcent la disposition des femmes à se percevoir comme vulnérables et donc à identifier une situation comme menaçante.

2.4. Les stratégies en réaction

La construction de l'espace public de nuit comme un lieu menaçant pour certains groupes sociaux mène à leur exclusion par le monopole masculin. Cependant, il est également possible d'observer un phénomène d'auto-exclusion qui consiste en une stratégie d'évitement volontaire de certains lieux considérés comme dangereux pour les femmes. Lieber (2002), en s'appuyant sur les écrits de Gardner (1995), recense plusieurs de ces stratégies employées par les femmes pour réduire leur insécurité dans l'espace public. Elle les décrit dans *Le sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public : une entrave à la citoyenneté ?* (2002). Nous allons, ici, présenter les cinq principales stratégies :

- **Le couvre-feu virtuel** : consiste à s'abstenir de sortir à partir d'une certaine heure.
- **Les détours** : implique d'éviter certaines rues, parcs ou avenues sombres et évalués comme menaçants.
- **Le jeu de l'apparence** : repose sur le fait de passer inaperçue et de ne pas paraître « provocante », notamment en évitant de porter des habits genrés. Dans l'espace public, l'apparence a un rôle prépondérant et c'est le fait d'être identifiée comme une femme qui engendre une agression masculine (Lieber, 2002 ; Gardner, 1995).
- **L'accompagnateur** : consiste à sortir accompagnée d'un homme, ou d'une autre personne appartenant au même groupe de pair, voire d'invoquer/inventer un compagnon en cas d'interpellation.
- **L'acceptation stratégique** : implique de se résigner à supporter le jeu imposé par l'homme qui les ennuie (en acceptant un compliment par exemple).

Les diverses stratégies peuvent être regroupées en deux catégories principales (Gordon et Riger, 1989). La première est la catégorie de l'évitement qui engage un changement dans les activités de la vie quotidienne. Elle peut mener à une auto-exclusion de l'espace public, comme c'est le cas pour la stratégie du couvre-feu virtuel. La seconde est la catégorie de l'autodéfense et inclut les stratégies de protection face aux risques encourus dans une situation désagréable

ou menaçante (Lieber, 2002). Gordon et Riger (1989) notent que les femmes ayant un faible capital culturel et économique ainsi que les femmes âgées, sont surreprésentées dans la catégorie de l'évitement (Lieber, 2002). De ce fait, la catégorie sociale, l'âge, mais également la zone de résidence, ont une incidence sur le type de stratégie adoptée (Lieber, 2002). D'ailleurs, les catégories sociales et ethniques influencent également les problèmes rencontrés. Cependant, de toutes les appartenances sociales, c'est le genre qui va jouer le rôle le plus important (Lieber, 2002).

D'autres facteurs entrent également en considération sur le ressenti de l'insécurité. Ainsi, ne connaître aucune femme agressée dans son entourage, avoir un niveau d'éducation élevé, une activité professionnelle et physique va tendre à faire diminuer les attitudes de protection. Selon Koskela (1997), l'acquisition d'une expérience de l'espace urbain diminue la crainte du monde extérieur, notamment en permettant aux femmes de mieux connaître les lieux où elles peuvent être importunées et de choisir leur itinéraire en conséquence.

Les adaptations stratégiques que nous venons de lister impliquent que les femmes adaptent leurs comportements, en fonction des dispositions qu'elles ont incorporées, afin d'éviter les situations menaçantes. La mise en place de telles mesures, allant jusqu'à l'auto-exclusion des espaces publics la nuit, pourrait expliquer pourquoi, alors que les femmes se sentent plus en insécurité dans l'espace public que les hommes, elles y sont proportionnellement moins agressées. Cela montrerait une certaine efficacité, mais surtout une nécessité de la mise en place de telles stratégies.

2.5. L'influence sur les déplacements

La mise en place de stratégies en réaction à la peur de violences a une incidence sur la mobilité des femmes. C'est ce que met notamment en évidence Marylène Lieber dans sa thèse de doctorat en sociologie soutenue en 2005 et s'intitulant : *Genre, violences et peur : un autre regard sur les politiques publiques et le sentiment d'insécurité*.

En 2005, Stéphanie Condon, Marylène Lieber et Florence Maillochon, que nous avons déjà cité précédemment, reprennent 23 des 32 entretiens semi-directifs réalisés par Lieber dans le cadre de sa thèse. Tous portent sur le témoignage de femmes âgées de 18 à 72 ans. Ils démontrent qu'environ 40% des femmes ont peur de sortir seules ou de passer par certains quartiers ou rues la nuit (alors qu'elles sont moins de 1% à exprimer de telles craintes le jour). Ces pourcentages prennent en considération l'ensemble des femmes interviewées. Si nous nous

concentrons uniquement sur les femmes indiquant être sorties de nuit au cours du dernier mois, nous constatons que 62% à 66% des interviewées déclarent avoir peur de sortir seules, de passer par certaines rues, quartiers ou d'aller dans un endroit peu fréquenté. Ainsi, c'est les femmes indiquant redouter le plus certains espaces publics de nuit qui sont paradoxalement celles qui sortent le plus souvent le soir. Au premier abord et comme l'indiquent Condon et al. (2005), ces résultats ne semblent pas appuyer la thèse d'une restriction de la mobilité nocturne des femmes liée à leurs peurs. Cependant, il convient de souligner que si les femmes sortant le plus sont celles se sentant les plus en danger dans l'espace public de nuit, c'est probablement, car elles sont plus exposées ou sujettes à des situations jugées comme menaçantes.

Le sentiment d'insécurité n'empêche donc pas les femmes de sortir, mais les engage à sortir au prix de tactiques et les incite à s'organiser pour maintenir leurs activités nocturnes. La nécessité de mettre en place des stratégies, telles que sortir accompagnée d'un tiers, représente en soi une entrave à la liberté de mobilité des femmes (Condon et al., 2005 ; Pain, 1997). Celle-ci est également perceptible dans la limitation des espaces fréquentables de nuit et la préparation psychologique que nécessitent les sorties. Ainsi, sans être purement interdite, la liberté de circulation des femmes est contraignante, réduite et limitée. En outre, les dangers sont présentés comme des désagréments à maîtriser et inéluctables à la fréquentation de l'espace public pour beaucoup de femmes revendiquant leur droit de circuler (Condon, et al. 2005).

Cependant, alors que la majorité des représentations tendent à identifier les lieux clos, sombres et déserts comme dangereux, l'Enquête nationale sur les violences envers les femmes en France (2003) démontre que la majorité des violences (75%) surviennent dans des endroits fréquentés régulièrement et des circonstances banales (Condon et al., 2005).

« Les violences dans la sphère publique ne dépendent pas d'un environnement spécifique ou d'un contexte exceptionnel, mais au contraire font partie du quotidien des femmes et surviennent au cours de leurs activités habituelles » - Condon et al., 2005 : 283.

Les agressions ont ainsi lieu en majorité dans des environnements familiers, en journée (67.2%) et dans des lieux fréquentés sur le moment par d'autres personnes (64.8%). Ces statistiques démontrent un décalage entre la représentation du danger structuré autour de l'obscurité et de la nuit et les circonstances établies des agressions, celles-ci ayant lieu majoritairement la nuit. Ces résultats permettent d'interroger l'éventualité d'un lien entre l'absence de stratégies de

protection lors des déplacements de jour et la prépondérance des agressions en journée. Cela montrerait ainsi une certaine efficacité des stratégies mises en place durant la nuit.

Cependant, le fait de fréquenter l'espace public seul·e semble effectivement représenter une situation dangereuse. Dans le trois quarts des cas, les femmes étaient seules et en déplacements et les agressions ont lieu dans la rue, les parkings, voitures et transports publics (Condon et al., 2005).

Enfin, nous pouvons souligner que ce n'est pas la peur de la nuit, mais les clivages sociaux et le type de ménages qui contraignent majoritairement la fréquentation de l'espace public de nuit pour les femmes seules. Ainsi, ce sont avant tout les femmes jeunes, citadines, étudiantes ou diplômées du supérieur, célibataires et qui n'ont pas d'enfant (Condon et al., 2005) qui s'aventurent seules dans l'espace public la nuit. Il apparaît donc que la principale entrave à la liberté de circulation des femmes n'est peut-être pas le sentiment d'insécurité, mais leurs situations sociales, familiales et matrimoniales.

3. Aspects sociaux de la mobilité

Le concept de liberté de circulation renvoie à la thématique de la mobilité. Ici, en l'occurrence, avancer que la mobilité des femmes peut être réduite en raison de leurs caractéristiques sociodémographiques implique de prendre en considération l'aspect social de la mobilité. Pour cela, nous nous appuyerons principalement sur le livre : *Les paradoxes de la mobilité ; bouger, s'enraciner*, de Vincent Kaufmann (2008), ainsi que sur le *Manuel de sociologie des mobilités géographiques* de Leslie Belton-Chevallier, Nicolas Oppenheim et Stéphanie Vincent-Geslin (2019).

Dans un premier temps, il convient de bien définir ce qu'est la mobilité et notamment de la différencier de la notion de déplacements. Les déplacements consistent en un franchissement de l'espace en termes de vitesse et de distance et permettent notamment de nous transporter afin de répondre à certaines obligations et contraintes. Ils ne deviennent mobilité que lorsqu'ils entraînent un changement social (Kaufmann, 2008). Ainsi, la mobilité correspond à une dimension aussi bien spatiale que sociale. Elle peut alors être définie telle que « *l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré* » (Bassand et Brulhardt, 1980). Prendre en considération l'aspect social de la mobilité nous permet également d'observer les égalités et inégalités en matière de déplacements.

Kaufmann (2008) propose une approche de la mobilité organisée autour de trois dimensions d'analyse :

1. **Les déplacements** : renvoient à l'ensemble de ce qui bouge, que ce soit des personnes ou des objets, mais également des idées et informations. Ils peuvent avoir une origine et une ou plusieurs destinations nettes – ils sont alors orientés - ou floues.
2. **Le champ des possibles** : correspond au champ d'opportunités spécifiques de chaque contexte, telles que les réseaux disponibles, leurs développements, performances respectives et conditions d'accès. Cela comprend également les institutions et les lois ou les possibilités de formations. En bref, il implique de prendre également en compte les rapports sociaux, les modèles de réussite proposés par une société particulière et les épreuves auxquelles elle soumet ses acteur-ices pour réussir. En outre, les innovations techniques et sociales modifient sans cesse le champ des possibles invitant les personnes et groupes sociaux à s'adapter à ces transformations, ce qui nécessite des compétences (Kaufmann et Widmer, 2005).
3. **Les aptitudes à se mouvoir** : chaque personne ou groupe social a des propensions plus ou moins prononcées à se mouvoir dans l'espace géographique, économique et social. Ces propensions sont déterminées par un ensemble de facteurs tels que les capacités physiques, le revenu, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les systèmes techniques de transport et de télécommunication existants et leurs accessibilités, les connaissances acquises comme la formation ou le permis de conduire, etc. (Kaufmann, 2008). L'ensemble de ces facteurs a été appelé *motilité* (Kaufmann, 2004 ; Kaufmann et al, 2015). Ils peuvent être répartis en trois catégories :
 - a. **Les facteurs d'accessibilité** : représentent les conditions sociales d'accès aux différentes offres de déplacements et renvoient donc à la notion de service. Il s'agit de l'ensemble des conditions économiques et spatio-temporelles auxquelles une offre de déplacement et de communication peut être utilisée (Kaufmann et Widmer, 2005).
 - b. **Les compétences** : nécessaire à l'usage de cette offre, elles relèvent de la socialisation. Elles comportent deux dimensions centrales : les savoir-faire acquis permettant de se déplacer et les capacités organisationnelles, telles que

la manière d'agencer des activités dans le temps et l'espace (Kaufmann et Widmer, 2005).

- c. **L'appropriation** : correspond à l'utilisation effective de l'offre pour réaliser ses projets selon le sens donné par les acteur.ices aux possibilités de mobilité auxquelles ils ont accès. Elle relève de stratégies, valeurs, perceptions, habitudes construites notamment par l'intériorisation de normes et de valeurs (Kaufmann et Widmer, 2005).

Ces trois dimensions se co-produisent et ne peuvent être abordées séparément. Ainsi, la motilité est une manière d'observer comment une personne ou un groupe fait sien et utilise son champ des possibles en le traduisant en déplacement, prenant en considération aussi bien l'acte que l'intention (Kaufmann, 2008). Entre autres, il est important de ne pas considérer les déplacements uniquement comme une réaction mécanique au champ des possibles disponibles. La présence d'un champ des possibles développé doit encore faire l'objet d'une appropriation de la part des personnes afin de réaliser une activité. Cette appropriation se fait de manière différenciée selon la motilité des groupes sociaux, renforçant alors les inégalités entre ceux-ci. À titre d'exemple, un réseau de transport accessible se rendant en centre-ville ne sera pas approprié par certaines populations défavorisées si celles-ci n'ont aucun projet à réaliser dans les centres urbains (Belton-Chevallier et al, 2019).

3.1. La motilité comme capital

Le fait que la motilité contribue à renforcer certaines inégalités entre groupes sociaux, qui peuvent être fortement ou faiblement pourvus de cette disposition et surtout en être dotés de différentes manières, nous permet d'avancer l'idée que celle-ci constitue un capital (Kaufmann et al., 2015). La mobilité constitue alors la motilité au même titre que l'argent renvoi au capital économique, le savoir et sa transmission au capital culturel et les réseaux de relations au capital social (Belton-Chevallier et al., 2019). Cependant :

« À la différence des capitaux culturel, économique et social qui concernent avant tout la position hiérarchique, la motilité renvoie aussi bien à la dimension verticale qu'à la dimension horizontale de la position sociale » - Kaufmann, Bergam, Joye, 2004

Nous pouvons de ce fait avancer que la capacité à être mobile est un capital participant à la hiérarchisation de l'espace sociale (Belton-Chevallier et al., 2019, Cresswell, 2006).

L'introduction du concept de capital de mobilité (ou motilité) comporte plusieurs avantages. Il permet de reconnaître un lien explicite entre la mobilité et la stratification sociale, et non seulement entre la mobilité et la production urbaine et donc de faire du potentiel de mobilité un des capitaux qui différencient les personnes (Kaufmann, 2008). Ce concept permet également de ne pas prendre uniquement en considération le capital de mobilité comme combinaison de différentes formes de capitaux, mais d'insister également sur la transférabilité des différents capitaux. À l'image du capital économique qui permet d'acheter du capital symbolique ou culturel (Kaufmann, 2008).

Enfin, affirmer que la mobilité est un capital encourage une approche plus centrée sur les groupes sociaux et, ainsi, de renseigner les inégalités entre ces groupes. Notamment en ce qui concerne les différentes possibilités des personnes d'accéder à certaines ressources comme l'emploi, la santé ou les loisirs (Belton-Chevallier et al., 2019). Ces potentiels ne sont ainsi plus uniquement déterminés par l'évolution des formes urbaines et les champs des possibles, mais également par différentes échelles de hiérarchisation. Dans leur *Manuel de Sociologie des mobilités géographiques*, Belton-Chevallier, Oppenchain et Vincent-Geslin précisent trois des nombreuses inégalités en matière de motilité :

- **Les inégalités de compétences face aux déplacements** : prennent notamment en considération la réactivité et l'aptitude à imaginer des stratégies dans des situations contraintes, faisant référence à la capacité d'être inventif et de tirer parti des règles du jeu. Il s'agit à la fois de programmer, d'improviser, de trouver son chemin sur une dimension spatiale et temporelle, dans l'objectif d'utiliser au mieux les possibilités pratiques des projets de mobilités. Cet objectif implique une grande réflexivité dans un contexte particulier, tout comme une aptitude à articuler ses aspirations et projets dans un univers de contraintes (Belton-Chevallier et al., 2019)
- **Les inégalités liées aux projets ou l'aptitude à réaliser son désir** : démontrent que les dispositions personnelles en matière de projets renvoient à des phénomènes de domination et ne sont pas uniquement tributaires de l'offre de transport.
- **Les inégalités en matière de déplacements** : s'expriment notamment à travers une grande disparité entre âges et catégories sociales entre autres, dans l'utilisation de différents moyens de transport. Belton-Chevallier et al. (2019) soulignent ainsi que les enfants, adolescents, femmes sans activité professionnelle, personnes âgées ou de milieux défavorisés marchent souvent, alors que les actifs, particulièrement les hommes

se tournent davantage vers l'automobile. Ce moyen de transport est d'ailleurs privilégié en proportion croissante selon le revenu. Ces inégalités sont notamment très dépendantes du champ des possibles auquel les personnes ont accès, mais également de leur motilité. Car les déplacements relèvent d'une connaissance empirique et donc d'une familiarité avec les espaces, les lieux et les situations auxquels nous pouvons être confrontés, tout comme des interactions sociales qui permettent d'acquérir l'expérience requise aux déplacements.

Le terme mobilité peut donc renvoyer à la possibilité d'un mouvement ou de sa réalisation effective. La notion de potentiel de mobilité est donc centrale, car elle permet de différencier les déplacements effectués de la capacité des personnes à se déplacer (Belton-Chevallier et al., 2019). La discrimination sociale ne se jouerait alors pas tant dans le déplacement, mais dans la possibilité de le faire à tout moment (Belton-Chevallier et al., 2019) faisant référence à la notion de motilité.

3.2. Socialisation à la mobilité

Si la motilité est un capital qui peut être acquis et nécessite des compétences, elle renvoie donc à une socialisation particulière. En effet, elle nécessite un apprentissage des manières de faire et de penser en matière de mobilité qui diffère selon la trajectoire sociale des personnes et des groupes. Cet apprentissage repose sur des habitudes transmises par différentes instances de socialisation (Belton-Chevallier et al., 2019). La famille constitue la principale sphère de socialisation à la mobilité, permettant l'acquisition de dispositions durables et structurantes (Kaufmann et Widmer, 2005). Elle influence également le degré d'autonomie progressive laissée aux adolescent-es dans leurs mobilités (Belton-Chevallier et al., 2019 ; Oppenchaim, 2016). Cependant, la socialisation secondaire joue également un rôle important dans cet apprentissage à la mobilité. À titre d'exemple, la mobilité quotidienne des adolescent-es, réalisée entre pairs, leur permet de s'autonomiser des institutions de socialisation que sont la famille et l'école (Oppenchaim, 2011).

Au-delà du transfert de ressource entre parents et enfants, Kaufmann et Widmer (2005) vont s'intéresser à l'influence du fonctionnement et de la structure de la famille sur la motilité. Ils vont ainsi identifier trois axes d'analyse des structures familiales :

1. L'axe fusion/autonomie :

Cet axe fait référence à l'ampleur des ressources individuelles contrôlées par la famille, prenant en considération aussi bien le degré de partage de ces ressources que l'acceptation de la part des membres du groupe de les placer sous l'autorité du *nous-famille*. La *fusion* est ainsi basée sur les valeurs de similitudes et consensus entre les membres, alors que l'*autonomie* valorise le maintien des spécificités individuelles, notamment à travers le dialogue et l'échange, ainsi que l'autonomie. On peut donc supposer qu'elles encouragent les enfants à se déplacer seul-es, ce qui permet le développement de leurs compétences individuelles en matière de gestion de l'espace non immédiat à la famille.

2. L'axe fermeture/ ouverture :

Il fait référence à la manière dont les échanges avec l'extérieur sont valorisés ou restreints par le groupe familial (Kaufmann et Widmer, 2005 ; Reiss, 1971). La *fermeture* correspond aux groupes familiaux qui considèrent le repli comme une condition indispensable au maintien des modèles internes, car l'extérieur est vécu comme une menace pour le groupe (Kaufmann et Widmer, 2005 ; Widmer et al., 2004a ; Kantor et Lehr, 1975). Alors que l'*ouverture*, les familles se nourrissent des échanges avec l'extérieur, essentiels pour la construction des normes et rythmes domestiques. En valorisant les échanges avec l'environnement, ces familles vont encourager les enfants à développer des compétences qui leur permettent d'optimiser leur rapport à l'espace.

3. L'axe de régulation communicationnelle/normative :

Il correspond aux modes de coordination des membres de la famille. La régulation *communicationnelle* implique que les familles mettent l'accent sur la négociation pour s'entendre sur la signification d'un événement. La négociation apparaît presque plus importante que le résultat. Il existe une grande souplesse dans les arrangements de la vie quotidienne. La régulation *normative* implique que les familles accordent de l'importance aux règles générales balisant la vie quotidienne. Ces règles sont suivies d'une manière presque ritualiste et les rôles féminins et masculins sont généralement clairement différenciés. Le consensus est privilégié afin d'éviter au maximum les conflits ouverts. Cette régulation implique également un contrôle étroit des activités des enfants, notamment celles externes à la famille. Cela s'applique par une limitation des sorties ou des horaires stricts à respecter. Le degré d'autonomie va également varier en fonction du statut des enfants, les filles étant, par

exemple, plus contrôlées que les garçons. Cela suggère que, dans cette dimension, la motilité s'acquiert de manière plus inégale en fonction du genre et âges de l'enfant.

De manière générale, on peut émettre l'hypothèse que l'ensemble de ces trois dimensions révélatrices du fonctionnement familial ont un impact sur la motilité, car elles offrent des accessibilités et permettent une appropriation et un développement des compétences inégales. Comme nous l'avons vu, selon les représentations parentales, le statut de l'enfant peut également engendrer des socialisations différenciées en matière de mobilité. Belton-Chevallier et al. (2019) mentionnent ainsi que les filles ont généralement plus d'autonomie en primaire, car supposées plus matures, alors que leurs déplacements sont plus restreints à partir de la puberté. Belton-Chevallier et al. (2019) expliquent cela par la vulnérabilité supposée des filles dans les espaces publics à l'âge de l'adolescence. Nous pouvons ajouter que cela est très certainement également lié à la sexualisation du corps des femmes dès la puberté.

Ces restrictions, notamment liées aux représentations parentales, vont avoir un impact sur leurs expériences des espaces publics, car elles renforcent l'intériorisation que la fréquentation de l'espace public nécessite un ajustement à l'autre sexe et une anticipation des situations jugées menaçantes. Cette socialisation différenciée va également se traduire dans l'usage spécifique de certains modes. Ainsi, les dispositions incorporées par les filles limiteraient leur engagement dans des formes de pratiques solitaires et aventurières telles que la pratique du vélo à l'adolescence (Sayagh, 2018). Le téléphone portable serait également un outil permettant de réduire les appréhensions des enfants en général, mais particulièrement des filles, lorsque ceux-ci commencent à acquérir une certaine autonomie de déplacements. Cela leur permet de joindre et d'être joints à tout moment par leurs parents, en cas de problèmes sur le parcours. Rivière (2014) mentionne à cet égard que le téléphone portable est à la fois un outil de contrôle et d'émancipation.

Aborder l'influence du groupe familial sur la mobilité quotidienne permet de la considérer comme une pratique sociale, reposant sur l'incorporation de dispositions spécifiques. La mobilité nécessite certes un apprentissage conscient de certaines compétences, telles que l'utilisation des transports en commun, conduire une voiture ou un vélo. Cependant, elle fait également l'objet d'un apprentissage inconscient qui repose sur un certain nombre de dispositions que les personnes ont pu incorporer dans différentes sphères de socialisation, telles que la famille, l'école ou le quartier (Belton-Chevallier et al., 2019).

Ces mécanismes d'apprentissage conscients et inconscients influencent également la capacité à fréquenter des espaces qui ne nous sont pas familiers. En effet, les lieux fréquentés n'offrent pas forcément des caractéristiques pour lesquelles les personnes ont des grilles de lecture de l'espace. La mobilité implique donc également d'apprendre à se replacer, c'est-à-dire à s'habituer à des espaces différents de ceux qu'on a l'habitude de fréquenter (Belton-Chevallier et al., 2019 ; Ramadier, 2009). Afin d'effectuer cette action de remplacement, deux opérations sont possibles. La première consiste à se limiter aux espaces déchiffrables d'un point de vue cognitif et comportemental. La deuxième à apprendre les significations environnementales et les comportements correspondants à ce nouvel environnement (Belton-Chevallier et al., 2019 ; Ramadier, 2009).

Les différents espaces fréquentés jouent donc un rôle central dans les processus de socialisation (Authier, 2012). En outre, les mobilités spatiales, bien qu'elles relèvent de pratiques socialisées, sont également des pratiques socialisantes (Devaux et Oppenheim, 2012), car la mobilité constitue en soi une expérience de socialisation qui peut transformer les manières de faire et de penser des personnes.

3.3.L'influence de la socialisation sur le choix modal

Le coût et l'accessibilité relative des différents modes de transports ne suffisent pas à expliquer leur usage. Il est nécessaire d'accorder de l'importance aux représentations qui leur sont associées ou la manière dont les personnes y ont été socialisées (Belton-Chevallier et al., 2019). Ainsi, Stark et Meschik (2018) constatent qu'en Autriche, presque 40% des femmes ayant déjà rencontré des situations dangereuses évitent certains modes de transports en fonction du risque qu'elles perçoivent.

En France, elles seraient 54% à éviter l'utilisation des transports publics à certaines heures (Debrincat et al., 2016), bien que la majorité des incidents rencontrés (52.2%) arrivent lorsqu'elles marchent (Stark, Meschik, 2018). Certaines femmes peuvent également choisir d'éviter ponctuellement ou constamment certains lieux et itinéraires (Courel et Deguitre 2020).

Le risque est concentré sur des modes qui impliquent une proximité avec les autres usagers, tels que la marche et les transports publics (Courel et Deguitre, 2020). Pour cette raison, les modes individuels, tels que la voiture ou le vélo, sont perçus comme étant les plus sûrs. De ce fait, la voiture, le vélo, mais également les services VTC, sont privilégiés par les femmes (Stark et Meschik, 2018). En ce qui concerne l'usage du vélo, bien que celui-ci n'offre pas de barrières

physiques entre les conducteur·ices et le reste de l'espace public, il permet de fuir rapidement une situation conflictuelle et de ne pas circuler sur les trottoirs (Courel et Deguitre, 2020).

Le ressenti de l'insécurité lors des déplacements va favoriser l'émergence d'offres de transport alternatives, notamment afin de répondre à la demande des femmes en matière de mobilités. Ainsi, certaines villes à travers le monde, notamment au Japon et aux Émirats arabes unis, proposent de réserver certaines rames de transports publics aux femmes. Le service de mobilité Uber permet également de répondre à ce sentiment d'insécurité. En effet, selon Uber (2019), en Île-de-France, 60% de la clientèle est féminine. Et la sécurité apparaît comme le deuxième motif de choix de ce service, après la facilité d'utilisation (Gérard et al., 2019).

Cependant, ces services comportent des limites quant à leur relation avec le sentiment d'insécurité. Selon la FNAUT, les wagons réservés aux femmes ne favorisent pas une amélioration des rapports entre hommes et femmes dans l'espace public et peuvent mener à tenir comme responsables les femmes harcelées dans des wagons mixtes. Celles-ci seraient alors accusées d'avoir pris trop de risques (Courel et Deguitre, 2020). En ce qui concerne Uber, sous la pression de l'opinion publique, le groupe a dû publier en 2019 un rapport sur les questions de la sécurité aux USA. Il indique que, sur une période de deux ans, 6'000 passagères se sont fait agresser et plusieurs centaines ont été violées ou ont subi une tentative de viol. Ces agressions représentent un pourcentage faible si on les rapporte au nombre total de courses effectuées par Uber en deux ans aux USA. Cependant, selon John Roman, criminologue auprès du National Opinion Research Center, un organisme de recherche en sciences sociales indépendant basé à Chicago, ces chiffres sont alarmants, car les homicides et les viols commis par des personnes ne connaissant pas leur victime constituent un phénomène rare. Les agressions ayant eu lieu dans un Uber représentent alors 2% des viols recensés dans cette catégorie. Ainsi, suite à ces récents événements, Courel et Deguitre (2020) soulignent que la représentation des modes VTC comme étant un transport sûr est susceptible de très rapidement évoluer. Il est cependant encore impossible de mesurer l'effet que ce rapport a eu sur l'usage de ces services. En outre, cela a permis aux concurrents d'Uber de réagir face à cela et de proposer des services exclusivement réservés aux femmes et comportant uniquement des conductrices, tels que *Femmes au volant*.

4. Relation des personnes à leur milieu

Comme nous venons de le voir, ces représentations relatives aux différents modes de transports ont une influence sur leur utilisation, notamment en ce qui concerne les groupes sociaux qui vont les utiliser et pour quelle raison. Mais la perception et la représentation de l'espace public que l'on va traverser a également une influence sur la manière dont les déplacements sont agencés et peuvent mener à effectuer des détours. Ainsi, il nous semble intéressant de comprendre la manière dont ces représentations se construisent en lien avec l'environnement. Pour cela, nous nous appuyerons sur la thèse de Pierre Dias, publiée en 2016 et s'intitulant : *Les représentations spatiales de la ville et les mobilités quotidiennes au prisme des positions sociales : une approche socio-cognitive des ségrégations socio-spatiales*.

Il convient dans un premier temps de distinguer les différents termes employés en lien avec les lieux fréquentés, notamment les notions d'environnement, milieu et espace urbain. L'environnement fait référence à un système complexe comprenant la relation entre une personne et le milieu (Ramadier, 1997). Le milieu correspond à un environnement physique et objectif, décrit selon ses caractéristiques physiques et sociales. Il est extérieur et indépendant à la personne et s'inscrit dans une notion plus large d'environnement. Pour prendre en considération l'environnement, il convient donc d'intégrer les représentations et les fréquentations des personnes à la notion de milieu. Ainsi, selon Dias, il est nécessaire de prendre en considération les significations que les personnes donnent à leur relation au milieu pour appréhender l'environnement.

En ce qui concerne la notion d'espace, Dias (2016) en identifie trois différents types :

1. **L'espace représentationnel** (structure cognitive) renvoie à l'agencement cognitif particulier des éléments urbains permettant aux personnes de maîtriser leur milieu physique, d'y attribuer des significations et d'y adapter leurs comportements.
2. **L'espace urbain** (structure géographique) correspond aux caractéristiques socio-spatiales et à l'agencement des lieux fréquentés par les personnes.
3. **L'espace social** (structure sociale) correspond aux positions et relations sociales des personnes. Il est produit par les groupes humains qui l'organisent pour répondre à des objectifs fondamentaux tels que l'habitat, l'échange et la communication. La production de cet espace par les sociétés résulte d'un rapport de force entre acteur·ices (Géoconfluences, 2022).

L'articulation de ces trois espaces produit des significations particulières et définit l'environnement des personnes.

Dans sa thèse, Dias (2016) présente trois perspectives différentes afin d'expliquer la manière dont les représentations des personnes sont produites par la relation qu'elles ont avec un milieu.

1. Perspective déterministe :

Elle considère l'environnement comme un ensemble de stimuli physiques liés aux milieux qui agissent sur le comportement et la représentation de la personne.

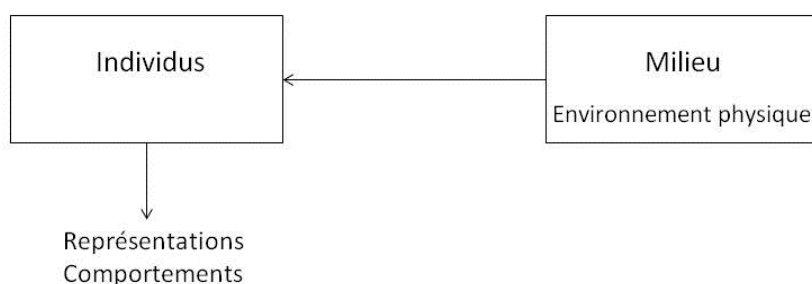


Figure 4 : Dias, 2016 : 44

Cette conception est liée à une approche de type behavioriste. L'accent étant mis sur l'analyse des comportements observables, cette approche ne permet pas de prendre en considération les caractéristiques sociales et idéologiques ainsi que le vécu des personnes et la manière dont ces éléments influencent la relation (Dias, 2016).

2. Perspective interactionnelle :

Dans cette perspective, ce ne sont pas seulement les spécificités du milieu qui déterminent les comportements des personnes, mais également leurs propres caractéristiques sociales. Le milieu n'est plus considéré comme une source de stimulation, mais comme une source d'information (Gibson, 1966). Les représentations d'un milieu ne sont alors plus uniquement considérées comme venant d'une personne qui cherche à s'adapter, mais de l'interaction entre les deux entités. De plus, les variations de comportements observées selon les spécificités individuelles permettent de concevoir l'environnement comme une construction liée aux expériences de la personne et non comme une réalité en soi (Dias, 2016). Les caractéristiques des personnes deviennent alors les facteurs les plus pertinents pour expliquer les différences de comportement dans un même environnement (Dias, 2016 ; Kaplan, 1977).

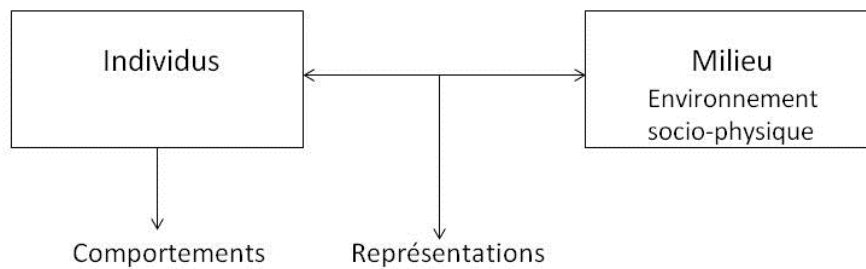


Figure 5 : Dias, 2016 : 47

Cependant, il est possible d’observer différents comportements entre les personnes d’un même groupe social. De même, le fait d’être confronté·es de manière quotidienne à un même environnement entraîne une impression de stabilité et permet aux personnes d’endosser des rôles rigides. Il est donc important de considérer la situation entière dans laquelle se trouvent les personnes, et non uniquement leur spécificité, pour comprendre les comportements adoptés. Dias (2016) appuie ainsi que ce ne sont ni les caractéristiques personnelles, ni celles du milieu qui expliquent les comportements, mais l’interaction entre ces caractéristiques qui n’est appréhendable que par les représentations. Cette interaction est prise en considération dans la perspective transactionnelle.

3. Perspective transactionnelle :

Cette perspective considère que la rupture entre l’entité *milieu* et *individu* est encore trop franche dans la perspective interactionnelle et que leur relation doit être au cœur des prises en considération. Elle part du principe que les caractéristiques d’une entité dépendent de celles de l’autre. Les significations ne sont plus issues des entités, mais bien de leur relation qui est alors la seule unité d’analyse. Tous les éléments sont conçus comme actifs et n’existent qu’à travers leur relation, de ce fait, l’individu est une partie du système qu’il perçoit et qu’il traite. Les représentations et comportements des personnes sont alors une part de l’environnement qu’elles expérimentent. Les caractéristiques des personnes et du milieu se développent de manière dépendante l’une de l’autre. Le système est envisagé comme dynamique, la modification d’une entité modifiant toutes les entités du système (Dias, 2016).

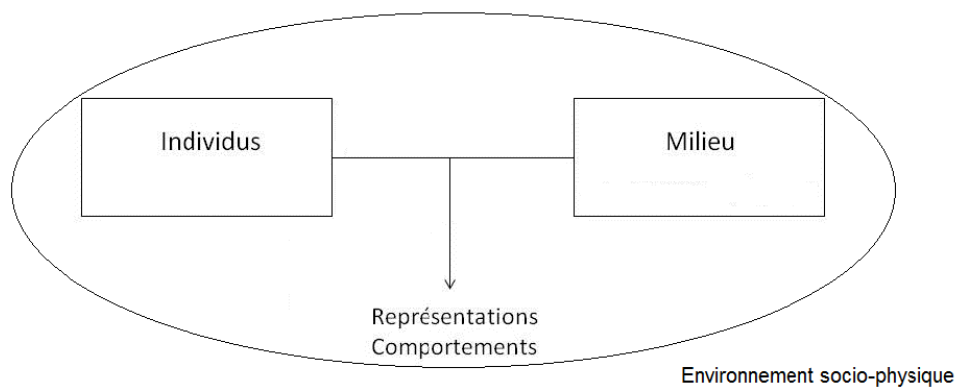


Figure 6 : Dias, 2016 : 51

La présentation de ces trois perspectives permet de nous rappeler la complexité de l'interaction entre les personnes et leur environnement physique. Les comportements observables et les représentations ne sont pas simplement déterminés par le milieu ou les caractéristiques sociales des personnes, mais relèvent d'un ensemble dynamique complexe. Les milieux n'étant pas appréhendés de la même manière selon les personnes, et les comportements et représentations n'étant pas homogènes au sein d'un même groupe social. Dias (2016) nous rappelle ainsi l'importance de prendre en considération les différentes relations que les personnes entretiennent avec l'espace urbain et de ne pas s'intéresser uniquement à une comparaison de différents groupes sociaux construits à priori pour aborder les variations de représentations et comportements.

4.1.Représentation socio-spatiales :

Comme nous l'avons vu, dans la relation personne-milieu se joue la création de significations et représentations. Selon une approche propre à la psychologie sociale (domaine d'expertise de Pierre Dias), les personnes ont la nécessité d'accorder du sens aux différentes dimensions qui les entourent. Cela leur permet également de simplifier la réalité de l'espace géographique et social par le biais d'images cognitives afin d'interpréter et maîtriser l'environnement (Dias, 2016 ; Bruner, 1957). Cette notion d'interprétation permet de rendre la personne active du traitement de l'information qu'elle perçoit et implique un processus de catégorisation indissociable de la représentation (Dias, 2016 ; Tversky, 1977). Ainsi, elle dépasse la simple notion de perception où la personne est alors passivement stimulée. La perception est donc un processus passif, servant de support au processus actif de catégorisation et d'interprétation (Dias, 2016).

En ce qui concerne la représentation spatiale, Dias (2016) nous indique qu'elle correspond à la configuration mentale de l'espace physique élaborée par les personnes selon le traitement des informations spatiales recueillies. C'est donc les processus d'interprétation et d'organisation de ces informations qui construisent la représentation spatiale. Ces processus sont influencés par les spécificités socioculturelles des personnes et varient selon leurs positions dans l'espace social (Dias, 2016 ; Jodelet, 1982 ; Ramadier, 2003). Les représentations spatiales peuvent donc être partagées au sein des groupes sociaux (Jodelet, 1982).

Sans remettre en question l'importance de prendre en considération la relation entre la personne et son environnement physique, ces propos permettent de rappeler que la position sociale des personnes influence la représentation spatiale. Bien que l'ensemble des représentations ne soient pas homogènes au sein d'un groupe social, les processus d'interprétation et d'organisation des informations sont influencés par la socialisation des individus.

Replacer la relation dynamique entre la personne socialisée et le milieu socio-physique au cœur du processus de représentations spatiales, permet de nuancer l'importance des caractéristiques de l'espace physique en lui-même. Comme nous l'avons déjà mentionné précédemment, le milieu est avant tout une source d'information, traitée par une personne socialisée, et non pas une simple source de stimulation.

Ces propos nous permettent de présenter et contraster une théorie bien connue qui est la théorie de la vitre brisée. Celle-ci stipule que les signes de désordres et d'incivilités désignés comme des déviances de faible intensité (telles qu'une vitre brisée) signalent une érosion des normes et des valeurs socialement admises (Noble, 2016). L'idée de cette théorie est qu'en cas de non-réparation, ce signal d'érosion des normes et valeurs sociales entraîne l'émergence de l'insécurité personnelle et amoindrit le contrôle social informel. Cela produit alors un cercle vicieux où l'effritement du contrôle social encourage l'affaiblissement du respect des normes et l'augmentation des activités criminelles sur le territoire concerné (Noble, 2016). Cependant, le postulat selon lequel la perception des incivilités augmente de manière systématique l'insécurité personnelle est fortement nuancé notamment, car dans un même environnement, un même stimulus peut être jugé comme menaçant ou bénin et non dangereux (Farrall et al., 2009). Ainsi, la perception d'un stimulus n'entraîne pas de manière mécanique les mêmes représentations. Car, comme nous l'avons vu, le processus actif d'interprétation de l'espace spatial dépasse les simples caractéristiques physiques de ce milieu, mais dépend de la relation

entre une personne socialisée à l'intérieur d'un groupe social et les caractéristiques socio-physiques de ce milieu.

4.2. Occupation différenciée de l'espace

Jusqu'à maintenant, une attention particulière a été portée sur les représentations liées à l'espace spatial et ses caractéristiques physiques. Cependant, les représentations sociales influencent également les manières de fréquenter ces espaces spatiaux. Comme nous avons pu le voir, elles façonnent le sentiment d'insécurité, mais elles conditionnent également les comportements attendus selon le groupe d'appartenance. Dans leur publication de 2017, *Refuser le faux dilemme entre antisexisme et antiracisme. Penser la ville inclusive*, Hancock et Lieber pointent l'importance de ces rôles sociaux dans l'occupation de l'espace. En effet, elles rappellent le fait que le problème n'est pas tant un aménagement spatial ne proposant pas de place pour les femmes, mais plutôt une assignation implicite des femmes à certains rôles et certains espaces. L'espace urbain matérialise alors des normes de genre dépassées, ne reflétant pas les multiples rôles et pratiques des femmes et des hommes dans leur diversité.

Selon l'*European institute for Gender Equality*, le gender planning fait référence au processus de planification et de conception de mise en œuvre de politiques, programmes ou projets dans une perspective d'égalité entre les hommes et les femmes. Il s'intègre dans une perspective plus large qui est celle du gender mainstreaming. Cette perspective engage à adopter une réflexion non sexiste à toutes les étapes de la mise en œuvre d'une politique publique (Hancock et Lieber, 2017). Ce concept ne vise pas la mise en place de politiques spécifiques aux femmes. Mais il permet de mieux prendre en considération leurs expériences sociales ainsi que la diversité des pratiques, notamment en lien avec le genre, et d'observer les présupposés genrés de l'action publique.

Cependant, Hancock et Lieber (2017) soulignent l'importance de s'interroger sur la manière dont le genre est intégré aux politiques publiques. En effet, ces approches peuvent s'appuyer sur une vision essentialiste des rôles sexués et tendre à homogénéiser les pratiques spatiales des femmes, les envisageant uniquement sous l'angle du soin à autrui ou du, care. Les urbanistes féministes mettent en garde contre un genre planning incluant les usagères de la ville uniquement d'une manière stéréotypée qui marginalise celles ne correspondant pas à ce modèle. Ainsi, la prise en considération des usagères se porterait avant tout sur les femmes *respectables*, telles que la bonne mère de famille se déplaçant avec ses enfants, ou les

éventuelles victimes, telles que les jeunes femmes susceptibles de subir du harcèlement public, laissant de côté notamment les travailleuses du sexe ou les sans-abris. Hancock et Lieber (2017) rappellent que l'enjeu de ces politiques et celui d'une justice spatiale comprenant toute la complexité des acceptations de la justice telle que théorisée par Nancy Fraser (2011) et mentionnent :

« Il ne s'agit pas simplement de justice redistributive (faire plus de place à celles et ceux qui en ont moins), ni de justice comme reconnaissance (favoriser une égale dignité de tou.te.s), mais bien d'enjeux de « parité de participation », d'aptitude politique à faire valoir ses droits (droits identiques pour tou.TEs et non propres à certains groupes) » - Hancock et Lieber, 2017 : 23.

Les administrations publiques sont donc souvent confrontées à la difficulté de proposer un aménagement de l'espace public prenant en considération la diversité des usager.ères sans pour autant se cantonner aux stéréotypes associés aux différents groupes sociaux. La ville de Vienne, souvent cité en exemple, propose pour cela cinq principes pour une politique de gender mainstreaming (Hancock et Lieber, 2017) :

1. Utiliser des termes et des formulations qui reflètent une sensibilité au genre
2. Recueillir et analyser des données sexuées
3. Favoriser un égal accès aux services
4. Permettre la participation paritaire des femmes et des hommes dans la prise de décision
5. Considérer le traitement égal comme la base du processus de gestion et d'évaluation des politiques publiques

Ces principes proposent ainsi de placer l'inclusion des différents groupes sociaux au cœur même du processus de production de l'espace urbain et de ne pas aborder une ville inclusive uniquement par l'aménagement qu'elle propose. Car, comme le rappellent Hancock et Lieber (2017), il n'y a pas de ville ou d'espace *non-sexiste* dont on pourrait mesurer le féminisme d'un coup d'œil. L'inclusivité, c'est écouter et comprendre l'ensemble des personnes qui ne sont pas prises en considération dans l'élaboration traditionnelle des espaces urbains. C'est se tourner vers les femmes, de toute origine sociale, mais aussi les jeunes, les personnes précaires, en situation de handicap, migrantes ou de catégories modestes. Ainsi, le gender planning repose sur une logique de requalification de la parole, des intérêts et des pratiques des citoyen·nes dans la production de la ville. Il vise à proposer un accès égal à la ville sans pour autant construire

un espace qui rend simplement les inégalités plus supportables aux quotidiens. De ce fait, une ville égalitaire nécessite forcément de remettre en question les rôles stéréotypés assignés aux hommes et aux femmes, de repenser l'assignation de ces dernières aux rôles du care et de l'accompagnement de personnes vulnérables. Proposer un aménagement du territoire plus inclusif permet de s'interroger sur l'importance de la production de l'espace dans les changements sociaux et l'évolution des rôles stéréotypés (Hancock et Lieber, 2017).

Il est toutefois important de rappeler que l'inclusion de la diversité des usager·ères de la ville dans la planification de celle-ci n'efface pas les traditionnels effets de dominations, disqualifications et violences symboliques liés à la construction traditionnelle de la légitimité et se jouant dans les relations interpersonnelles. Accorder la parole et recueillir les propos des différents groupes sociaux ne garantit pas une ville inclusive si elle ne permet pas de remettre en question l'ascendance et le pouvoir des experts et techniciens qui offrent la parole à ces groupes. L'inclusivité dans le processus est vaine si elle mène à une énième hiérarchisation du savoir. De même, garantir une ville plus inclusive à certains groupes sociaux, tels que les femmes, ne doit pas se faire au détriment de la stigmatisation d'autres catégories. En effet, l'émergence du sexisme dans l'espace public et du harcèlement de rue comme un problème public tend à renforcer la stigmatisation d'hommes défavorisés et racisés, alors même que les pratiques dénoncées concernent les hommes de tous milieux sociaux (Hancock et Lieber, 2017). Il a ainsi été démontré que la volonté publique de réduire le sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public peut mener à une légitimation des politiques urbaines ultralibérales, racistes et antipauvres (Glasbeek, 2006 ; Kern, 2010) et se faire au détriment du sentiment d'insécurité relative aux violences racistes (Listerborn, 2015). Garantir une ville inclusive, un accès égalitaire aux espaces publics nécessite d'aborder une perspective intersectionnelle en prenant en considération les nombreux phénomènes de domination qui se jouent dans l'espace social.

DEUXIÈME PARTIE – PRÉSENTATION DE LA RECHERCHE

Nos positionnements théoriques établis, nous allons maintenant introduire la problématique identifiée en présentant aussi bien la question de recherche que les hypothèses qui en résultent. Ensuite, nous préciserons le cadre de recherche, notamment les caractéristiques du terrain ainsi que celles de la population d'enquête. Ces paramètres nous permettront finalement de définir les méthodes que nous jugerons les plus adéquates pour répondre à notre question de recherche en relation avec le terrain et la population délimitée.

1. L'influence du sentiment d'insécurité sur les déplacements de nuit

L'état de la littérature nous permet d'avancer le constat que les personnes ont des représentations différenciées de la nuit, qui sont propres à éveiller différents sentiments et émotions. Elles peuvent notamment faire apparaître un sentiment d'insécurité chez certains groupes sociaux qui vont alors mettre en place des stratégies lors de leur fréquentation de l'espace urbain de nuit afin de l'amoindrir. Comme nous avons pu le voir, le sentiment d'insécurité est également déterminé par la socialisation différenciée des personnes en fonction de leurs critères sociodémographiques, tout comme de leurs expériences passées. Ces trois éléments, soit les représentations, expériences passées et caractéristiques personnelles, déterminant l'identité de la disposition qui influence l'insécurité personnelle.

Nous concevons que les stratégies mises en place lors des déplacements de nuit ne répondent pas toutes à une logique relative au sentiment d'insécurité et à la perception de la nuit comme un temps inquiétant. Cependant, dans le cadre de notre recherche, c'est sur cette représentation spécifique que nous allons nous pencher. Ainsi, nous avons choisi de nous concentrer autour de la question de recherche suivante :

« De quelle manière le sentiment d'insécurité influence la construction des stratégies de déplacement la nuit ? »

L'enjeu de la construction nous semble ici intéressant afin de comprendre les mécanismes de mise en place des stratégies. En effet, l'existence de stratégies lors des déplacements de nuit a déjà pu être mise en évidence. En revanche, il est intéressant d'approfondir la manière dont celles-ci se construisent à partir d'un rapport spécifique à l'espace urbain, à l'expérience ou au savoir populaire. Cette question restant très générale, nous avons jugé pertinent de la séparer

en trois sous-questions distinctes permettant de préciser notre centre d'intérêt ainsi que la manière dont nous allons aborder cette problématique dans le cadre de notre recherche. Ces orientations peuvent être formulées ainsi :

1. *Quelle est l'influence de l'identité de la disposition sur le sentiment d'insécurité lors des déplacements de nuit ?*
2. *De quelles manières le sentiment d'insécurité la nuit influence l'organisation des déplacements de nuit ?*
3. *De quelle manière l'identité de la disposition induit une **fréquentation** différenciée de l'espace urbain ?*

La première question nous permet de nous intéresser précisément aux éléments influençant la formation du sentiment d'insécurité. Cela implique une prise en considération des caractéristiques sociodémographiques des personnes, leurs expériences passées et leurs représentations de la nuit. Nous accordons également de l'importance à certaines caractéristiques environnementales qui peuvent être interprétées comme étant inquiétantes, selon la particularité de l'identité de la disposition.

La deuxième question nous interroge sur la relation entre ce sentiment d'insécurité et la mise en place de stratégies lors des déplacements dans l'espace urbain de nuit. Elle prend donc en considération la dimension comportementale de l'insécurité, c'est-à-dire les pratiques de précaution entreprises pour réduire les risques de victimation. Nous nous intéresserons précisément à la manière dont ce sentiment se répercute sur les caractéristiques spécifiques des déplacements nocturnes. Les caractéristiques que nous prendrons en considération dans cette recherche sont le temps de déplacement, l'itinéraire emprunté, les modes de transports utilisés, et les buts du déplacement.

À travers la troisième question, nous souhaitons observer quelle est la répercussion de ces stratégies, mises en place pour lutter contre le sentiment d'insécurité, dans la fréquentation de l'espace urbain de nuit. Nous nous interrogeons notamment sur l'existence d'une exclusion d'une partie de la population des espaces publics la nuit. Et si cette exclusion peut mener à une ségrégation temporelle entre les groupes sociaux.

2. Hypothèses

À partir de nos connaissances théoriques, si nous reprenons nos différentes sous-questions, nous pouvons émettre trois différentes hypothèses.

1. *Quelle est l'influence de l'identité de la disposition sur le sentiment d'insécurité lors des déplacements de nuit ?*

La première hypothèse s'appuie sur le principe que le sentiment d'insécurité est influencé par le vécu des personnes, leurs caractéristiques sociodémographiques et leurs représentations. Ces trois dimensions sont en lien direct avec la socialisation primaire et secondaire des personnes. Nous émettons donc l'hypothèse que **les discours tenus par les proches, mais également ceux politiques et médiatiques auxquels les personnes ont accès et portant sur des événements dramatiques survenus à proximité sont autant de sources d'influence sur le sentiment d'insécurité.**

2. *De quelles manières le sentiment d'insécurité influence l'organisation des déplacements de nuit ?*

La deuxième hypothèse est que **le sentiment d'insécurité personnelle va influencer les caractéristiques du déplacement.** Ces dernières sont définies ici comme étant le temps de déplacement, l'itinéraire emprunté, les modes de transports utilisés, et les buts du déplacement. Ainsi, nous supposons que le temps de déplacement des personnes mettant en place des stratégies peut être plus long en raison d'éventuels détours effectués, se répercutant donc également sur l'itinéraire choisi. De même, le sentiment d'insécurité influence les personnes à choisir le mode de transport considéré le plus sûr. Ces prises en considération impliquent une organisation particulière pour les trajets effectués la nuit. Enfin, nous imaginons que les buts des déplacements peuvent varier en fonction de l'insécurité ressentie, les personnes les moins sûres se déplaçant uniquement pour des raisons impératives.

3. *De quelle manière l'identité de la disposition induit une fréquentation différenciée de l'espace urbain ?*

Enfin, la troisième hypothèse est que l'identité de la disposition induit une fréquentation de l'espace différencié de jour et de nuit entre les groupes sociaux. **Celle-ci mène à l'exclusion de certains groupes sociaux de l'espace public de nuit** et produit ce que l'on peut qualifier de ségrégation temporelle.

3. La construction du modèle d'analyse

3.1. Caractéristique du terrain

3.1.1. L'échelle du quartier

Nous avons choisi de trouver des réponses aux questions mentionnées précédemment en nous concentrant sur l'étude d'un quartier de Genève, plus précisément le quartier des Acacias. Les frontières choisies afin de définir le quartier sont celles indiquées par les SITG, soit le Système d'Information du Territoire à Genève. Ces frontières étant administratives, elles facilitent la délimitation du quartier des Acacias, mais ne prennent que peu en considération le vécu et ressenti de ses habitant·es et de leur manière propre de définir leur quartier. En effet, comme le démontre Noschis (1984), les habitant·es ont leur propre définition des limites du quartier dans lequel iels vivent qui sont souvent floues, car construites en fonction de leurs relations et pratiques routinières dans l'espace du quartier. De ce fait, par la suite, nous avons choisi d'ouvrir la possibilité d'interviewer des personnes habitant en dehors, mais à proximité de ces frontières et se rendant régulièrement dans le quartier des Acacias.

Le choix de l'échelle du quartier s'appuie sur la possibilité d'étudier les pratiques d'une population relativement hétérogène (notamment en ce qui concerne les critères de l'âge et du genre, les plus susceptibles d'avoir une influence sur la mise en place de stratégies de déplacement), au sein d'un territoire délimité. Cela facilite la compréhension de la perception de l'espace urbain de nuit. L'échelle du quartier permet une spatialisation plus précise des déplacements et donc de comprendre plus finement l'interaction entre la mise en place de stratégies de déplacement et le territoire. Interroger les habitant·es d'un même quartier nous permet de saisir les différentes perceptions d'un même espace urbain en fonction des critères sociodémographiques des interviewé·es. Toutefois, en nous intéressant aux habitant·es d'un quartier spécifique, nous pouvons nous attendre à une certaine stabilité en ce qui concerne le critère du niveau de revenu et du lieu de résidence.

D'autres manières de définir notre population d'étude ont été envisagées, notamment la possibilité de définir notre terrain d'enquête à partir d'une population précise ou d'un mode de transport spécifique. Cependant, la manière d'aborder notre population d'enquête à l'échelle d'un quartier est celle qui nous est apparue comme la plus pertinente. En effet, tenter de répondre à notre question de recherche en nous intéressant à une population spécifique, correspondant à des caractéristiques précises, ne nous aurait pas permis de saisir l'importance

de la socialisation dans l'organisation des déplacements de nuit. Nous avons également envisagé l'idée d'aborder cette étude en nous intéressant à un mode de transport spécifique, tel qu'une ligne de tramway ou de bus traversant différents quartiers de la ville. Cependant cette entrée nous aurait difficilement permis une spatialisation précise de la perception des espaces traversés selon certaines différences sociodémographiques. En effet, la pluralité des espaces traités aurait compliqué cette comparaison précise dans la limite du temps imparti pour cette recherche.

En ce qui concerne le choix du quartier, celui des Acacias a été retenu comme territoire d'étude en raison de sa proximité au centre-ville et propose une bonne offre multimodale. Il est possible de retrouver l'ensemble des données que nous avons récoltées sur le quartier en Annexe (1. Le quartier des Acacias) afin d'obtenir une meilleure contextualisation de celui-ci.

3.1.2. Quand commence la nuit ?

Le temps de la nuit a été défini comme débutant à 21h30. La tombée du jour variant selon les saisons, nous ne définissons pas uniquement la nuit comme l'obscurité relative au coucher du jour. Nous faisons notamment référence à l'idée d'une nuit sociale et nous nous appuyons sur les différentes législations suisses relatives à la nuit pour définir une heure de référence. Les textes légaux sur lesquels nous avons notamment pris appui pour définir cette notion de nuit sont ceux de l'Office fédéral de la route qui, en interdisant le trafic de nuit à certains véhicules, considère que la nuit débute à 22h. Et celui du Canton de Genève de la Loi sur *la remise à titre gratuit et la vente à l'emporter de boissons alcooliques, de produits du tabac et de produits assimilés au tabac*, qui interdit la vente de boissons alcooliques à l'emporter à partir de 21h.

Estimant que la circulation routière tout comme la consommation d'alcool sur le territoire cantonal peuvent avoir une influence sur le sentiment d'insécurité et les déplacements de nuit, nous avons choisi de considérer les déplacements de nuit à partir de 21h30. Cette heure nous permet également de prendre en considération les déplacements des personnes ayant été au centre sportif des Vernets / Queue-d'Arve, celui-ci fermant la majorité du temps à 22h.

La détermination d'une heure à laquelle commence la nuit reste toutefois lacunaire, notamment car la nuit est un concept fluctuant fortement entre les personnes et selon les saisons. Lors de nos entretiens, ces divergences ont fortement été mises en avant. Cependant, il est essentiel pour nous de définir une heure précise afin de traiter les données d'ordre quantitatif. En ce qui

concerne les données recueillies à l'aide d'une méthode qualitative, il appartenait aux personnes interviewées de définir l'heure à laquelle commençait la nuit pour elles.

3.2. Population d'enquête

Notre population d'enquête est constituée d'habitant·es du quartier des Acacias. Comme nous l'avons déjà mentionné précédemment, s'intéresser aux habitant·es d'un quartier nous semble pertinent en raison de la connaissance empirique qu'ils ont du territoire proche de leur domicile. De plus, l'impératif de traverser leur quartier pour retourner à leur domicile peut également être propre à favoriser la mise en place de stratégies. Nous intéresser à la population résidente d'un quartier est intéressant de par l'hétérogénéité que cela nous permet d'avoir dans certains critères sociodémographiques, notamment ceux du genre et de l'âge. Cela nous semble d'autant plus intéressant, car ces deux critères semblent jouer un rôle important dans le ressenti de l'insécurité lors de la fréquentation de l'espace urbain de nuit. Ils sont susceptibles d'amener une personne à se percevoir comme étant vulnérable. La population d'enquête, définie à partir des habitant·es d'un quartier spécifique, permet entre autres de garder relativement homogènes le critère du revenu et celui du lieu d'habitation.

4. Méthode et procédure

Dans le cadre de cette recherche, nous avons choisi d'utiliser avant tout une méthode qualitative pour recueillir les données principales auprès de notre population d'enquête. Pour cela, nous avons employé l'outil de l'entretien semi-directif. En effet, celui-ci nous semble pertinent dans le cadre d'une enquête portant sur un élément aussi intime que le sentiment d'insécurité. De plus, tout en offrant un cadre, il rend également possible une discussion plus ouverte sur les différentes prises en considération relatives à l'environnement urbain nocturne et aux déplacements de nuit.

Afin de construire la grille de notre entretien semi-directif de la manière la plus adéquate possible, nous avons choisi d'effectuer au préalable une observation du quartier. Celle-ci est disponible en Annexe (1. Le quartier des Acacias). De même, nous nous sommes appuyés sur les données disponibles relatives à l'appréciation de la mobilité et des transports en Suisse, soit les données du microrecensement mobilité et transports (MRMT) 2015. Ces données quantitatives nous permettent un premier cadrage quant aux tendances genevoises concernant les déplacements de nuit. Elles pourront ensuite être approfondies et affinées dans l'entretien semi-directif.

Nous avons également pris contact avec les correspondant·es de nuit, un dispositif de médiation urbaine dont l'objectif principal est de diminuer le sentiment d'insécurité. Ces échanges avaient pour but de comprendre la manière de définir le sentiment d'insécurité et d'agir face à celui-ci à un niveau d'intervention communal. À la suite de cet entretien, j'ai été encouragée à suivre une séance de rendu public sur l'extinction de l'éclairage public à Vernier et à réaliser une marche de nuit avec les correspondant·es de nuit. L'observation de quartier, l'analyse des données du MRMT, et le dialogue avec les correspondant·es de nuit avaient pour objectif d'enrichir et préciser la grille d'entretien, en offrant une meilleure compréhension des différentes tendances de mobilité de nuit et prise en considération du sentiment d'insécurité. L'ensemble des données recueillies se trouvent en Annexe, mais nous allons présenter dans les sous-chapitres qui suivent les informations essentielles.

4.1. Les Correspondant·es de nuit

Le concept des correspondant·es de nuit est un dispositif de médiation urbaine présent depuis 11 ans sur la commune de Vernier. Iels assurent une présence sur l'ensemble du territoire communal tous les soirs de l'année entre 18h et 2h du matin, en effectuant des tournées par binôme. Leur prérogative est d'assurer une veille sociale, d'apaiser les tensions dans les espaces publics et d'effectuer des médiations au sein de la population, notamment s'il y a des tensions entre riverain·es

Ce dispositif naît d'une volonté politique en lien avec les besoins prégnants sur le territoire de Vernier, qui est une commune suburbaine, avec un fort indice de vulnérabilité, une population jeune, avec un passé migratoire et un niveau socioculturel et économique assez faible. Ce cumul de facteurs fait arriver plusieurs quartiers de Vernier en tête des poches de précarité définies par le CATI-GE et ayant un besoin d'intervention important. C'est en cherchant une réponse innovante à ses défis que l'idée de mettre en place un service de correspondant·es de nuit a émergé.

Serge Koller, l'actuel responsable des correspondant·es de nuit, nous explique que ce service permet d'apporter une réponse communale, non sécuritaire et sans ressource policière, aux tensions présentes dans l'espace public et entre voisin·es. Si nous reprenons la présentation effectuée auprès du LaSUR en 2017, par Thierry Apotheloz et Marko Bandler, les quatre objectifs stratégiques des correspondant·es de nuit sont :

1. Faire diminuer le « *sentiment d'insécurité* »
2. Faire diminuer les nuisances sonores, les incivilités et les déprédations (théorie de la « *vitre brisée* »)
3. Favoriser le lien social dans les quartiers concernés
4. Assurer une veille sociale dans les quartiers

Selon Serge Koller, le sentiment d'insécurité est très difficile à quantifier, car abstrait. Mais le fait d'assurer une présence physique sur le territoire permet de l'amoinrir, notamment en démystifiant les groupements de jeunes. En effet, ceux-ci n'ayant pas la possibilité de recevoir des amis chez eux, ils se retrouvent dans l'espace public, produisent des nuisances, voire consomment des produits toxicodépendants, et ainsi renforcent certains stéréotypes sur la jeunesse. Ces regroupements sont un des principaux publics des correspondant-es de nuit, c'est-à-dire des jeunes, ayant jusqu'à 25 ans, avant tout de genre masculin et souvent en ruptures scolaires ou de formations. Avoir un contact régulier avec eux permet de créer des passerelles s'ils produisent des nuisances et de leur rappeler l'existence des dispositifs communaux et cantonaux si nécessaire. Les correspondant-es de nuit ont également un rôle d'intermédiaire afin de créer un lien entre ces groupements et le reste de la population en légitimant la présence des jeunes dans l'espace public. C'est d'ailleurs pour ces raisons, ainsi que la similitude des dossiers, que ce service a fusionné avec le Service de la jeunesse.

La prise en considération du sentiment d'insécurité est donc ici très liée à la présence de personnes sur l'espace public et aux nuisances qui leur sont associées, telle que la présence de déchets. Selon Serge Koller, la mise en place du service des correspondant-es de nuit n'est pas liée à une réflexion particulière entre le sentiment d'insécurité et le temps de la nuit, mais à une volonté de combler un manque de services sociaux ouvert uniquement le jour.

Serge Koller mentionne le fait qu'il est nécessaire d'avoir une certaine assise et du sang-froid pour être correspondant-es de nuit, car ceux-ci peuvent être confrontés à des situations délicates. C'est notamment la raison pour laquelle iels effectuent les tournées en binôme afin de pouvoir échanger, prendre du recul et une décision ensemble s'iels ne se sentent pas à l'aise d'intervenir. Cela arrive notamment lors de moments plus festifs, où les gens sont trop alcoolisés pour permettre une intervention sûre et efficace. À sa connaissance, aucune correspondant-e de nuit ne s'est déjà senti-e en danger lors des tournées.

À la fin de notre entretien, Serge Koller m'a recommandé d'assister à une séance sur l'éclairage public de Vernier qui avait lieu le soir même ainsi que de participer à une tournée avec les correspondant·es de nuit. Il est possible de retrouver la retranscription de cet entretien ainsi que les propos tenus lors de cette séance publique en Annexe (Correspondant·es de nuit et éclairage public de Vernier). Ce retour sur l'extinction de l'éclairage public de Vernier nous donne un aperçu intéressant de la façon dont les communes, les habitant·es et certains experts prennent en considération la complexité du temps de la nuit.

4.2. Données quantitatives – Microrecensement de la mobilité 2015

Le microrecensement de la mobilité et de transports (MRMT) est une enquête conduite tous les 5 ans depuis 1974 et menée par l'Office fédéral de la statistique (OFS). Dans le cadre de notre étude, nous avons disposé du MRMT de 2015, recensant 57 090 personnes interviewées. Ces personnes ont toutes été sélectionnées de manière aléatoire et interrogées par téléphone tout au long de l'année. Chaque agglomération a un nombre d'interviews minimums afin de permettre des analyses au niveau de l'agglomération (OFS, 2018).

Dans le cadre de notre étude, nous nous sommes intéressé·es aux données relatives aux déplacements, soit *Wege*. Celles-ci nous ont permis d'identifier le but et le moyen de transport des personnes partant ou arrivant dans la commune de Genève, après 21h30. Le choix de cette heure (21h30) est explicité dans le chapitre précédent. Nous avons analysé ces données sous le prisme du genre et de l'âge des personnes se déplaçant. Cela nous a permis d'exposer différentes tendances quant aux déplacements de nuit que nous pourrions essayer d'affiner à travers les entretiens semi-directifs.

Ainsi, grâce à l'analyse statistique de ces données quantitatives, nous pouvons mettre en avant qu'après 21h30 les femmes se déplacent significativement plus en voiture (31.1%) que les hommes (16%). Cette distinction n'est pas perceptible avant 21h30 où le rapport est plutôt égalitaire, avec une proportion légèrement plus grande pour les hommes (11.2%) que pour les femmes (9.3%). Cette augmentation de la part modale liée à la voiture après 21h30 se fait au détriment de la marche. En effet, les femmes diminuent de 18.4% leur part modale dédiée à la marche après 21h30, alors que les hommes de seulement 2.2%. Ce report est pratiquement entièrement absorbé par la voiture, mais également par le vélo qui voit sa part modale augmenter de 4.5% pour les femmes après 21h30, et de 2.2% pour les hommes.

En ce qui concerne le but des déplacements, nous pouvons remarquer qu'après 21h30, les femmes se déplacent proportionnellement plus pour le travail (15.1%) que les hommes (10.9%). Alors que le rapport est légèrement inversé avant 21h30 avec 20.2% des hommes se déplaçant pour le travail pour 17.6% des femmes. Nous pouvons également observer un écart se creuser après 21h30 en ce qui concerne les déplacements ayant pour objectif de faire les courses. En effet, alors que l'écart est de seulement 0.9% entre les hommes et les femmes avant 21h30, il augmente à 3.2% après 21h30 avec un taux de 0% de femmes déclarant sortir pour cette raison. Enfin, de manière générale, on note une augmentation des déplacements ayant pour but une activité de loisir ou un chemin d'accompagnement après 21h30.

En ce qui concerne les modes utilisés et les buts des déplacements en fonction de la catégorie d'âge des répondant-es. Ainsi, nous pouvons constater que les personnes augmentant grandement leur part de transports en voiture après 21h30 sont celles ayant moins de 18 ans (34.5%), entre 45-64 ans (26.5%) et plus de 65 ans (30%). Ce sont également ces dernières qui diminuent le plus drastiquement leurs déplacements à pied après 21h30 (respectivement 31.4%, 14.7% et 27.4%). À l'inverse, les personnes ayant entre 18-24 ans ou 35-44 ans augmentent légèrement leurs parts de déplacements à pied après 21h30. Nous pouvons également remarquer une augmentation de la part de déplacements réalisés en taxi ou en vélo, après 21h30, pour les personnes ayant entre 18 et 34 ans.

Enfin, nous pouvons observer qu'après 21h30, les déplacements ayant pour but d'accompagner une autre personne sont avant tout réalisés par les personnes ayant 35-44 ans (12.3%) et plus de 65 ans (12.5). Les personnes ayant entre 35-44 ans sont également celles se déplaçant le plus pour le travail, et le moins pour les loisirs après 21h30.

Le traitement des données relatives au microrecensement de la mobilité nous permet de faire émerger des tendances, et nous présente des faits, mais il ne nous donne pas d'explications sur ces pratiques de déplacement. Il ne nous permet pas de comprendre certains écarts genrés ou entre groupes d'âge ni le changement de comportement entre la journée et les déplacements ayant lieu après 21h30. Afin de saisir cela, nous nous tournerons vers l'entretien semi-directif.

4.3. Données qualitatives

4.3.1. Entretiens semi-directifs

Afin de compléter les premières tendances que fait émerger l'analyse des données quantitatives du MRMT 2015, nous utiliserons l'outil de l'entretien semi-directif. En effet, celui-ci, bien qu'approchant un nombre restreint de personnes, nous semble de loin le plus adéquat pour aborder le sujet du sentiment d'insécurité lors des déplacements de nuit. Comme nous avons pu le voir dans la revue de la littérature, les représentations associées à la nuit, les expériences passées et les caractéristiques sociodémographiques sont également prépondérantes dans l'émergence de ce sentiment d'insécurité. L'entretien semi-directif permet pour cela d'avoir un discours approfondi sur l'histoire personnelle des interviewé·es, mais également de nous renseigner sur leur cercle social et les éventuels événements dont leurs proches ont pu leur faire part. De plus, l'entretien semi-directif saisit les dimensions représentatives de la nuit, de l'environnement urbain ainsi que la construction de ces représentations. De ce fait, nous estimons que seule une analyse qualitative permet d'aborder d'une manière pertinente ces différentes dimensions afin de comprendre les actions qui peuvent relever de l'implicite pour nos interviewé·es.

L'entretien semi-directif, tout en offrant un cadre, nous permet également d'avoir une certaine adaptation dans les questions que nous posons aux personnes interrogées. Cela nous semble primordial dans le cadre d'une étude qui a, entre autres, comme objectif de faire émerger des divergences entre les groupes sociaux. En effet, si de telles différences existent, nous pouvons dès lors supposer que les questions susciteront des réactions différentes selon les caractéristiques sociodémographiques des interviewé·es, nécessitant des relances différenciées.

4.3.2. Grille d'entretien

La grille de l'entretien semi-directif commence par des questions-tremplins afin de créer la dynamique de l'entretien. Ces questions sont essentiellement générales et relatives au quartier des Acacias. Elles sont simples sans être trop personnelles et permettent de lancer la discussion tout en donnant des indications sur l'investissement dans la vie de quartier et la connaissance de celui-ci.

La grille est ensuite construite autour de trois thématiques, reprenant chacune les trois hypothèses formulées plus haut. Ainsi le premier chapitre est le plus directif et porte sur les déplacements de nuit. Il vise à saisir une éventuelle adaptation des modalités de déplacements

ayant lieu la nuit. Ces questions, sans être trop personnelles, permettent de créer une relation de confiance entre les interviewé·es et la chercheuse. Elles portent avant tout sur les caractéristiques des déplacements identifiées (itinéraire, but, temps, moyens de transport). Les questions relatives aux moyens de transport permettent de comprendre les moyens à disposition, mais aussi d'autres dimensions entrant en considération lors du choix du mode, spécifiquement la nuit. La question relative à l'anticipation du retour au domicile vise à saisir si le trajet du retour, dans la majorité des cas effectué la nuit, est une préoccupation influençant les modalités de déplacements. Enfin, un sous-chapitre porte sur une éventuelle évolution des trajets des déplacements de nuit à la suite de l'acquisition d'une connaissance empirique du quartier ou de conseils de l'entourage.

Les questions relatives aux itinéraires empruntés sont appuyées par un support cartographique qui permet de recueillir les différents tracés. Celui-ci favorise également la projection et une vision de contexte enrichissant la récolte de données. Le support cartographique sera également utilisé comme soutien dans les autres chapitres. La carte a été construite à partir du site internet du Système d'Information du Territoire à Genève (SITG) et indique notamment les différentes lignes de transports publics, ainsi que certains lieux culturels ou centres sportifs.

Le deuxième chapitre se rapporte à la dimension perceptive et représentative des déplacements de nuit tout comme de l'environnement urbain. Il s'appuie sur l'hypothèse qu'il existe une forme d'insécurité spécifique à la nuit et aux représentations de celles-ci, dépendante également de l'environnement urbain. Ainsi, ce chapitre commence par des questions relatives aux adjectifs et sentiments qu'évoquent les déplacements de nuit et permet de comprendre si ceux-ci sont appréhendés de manière positive ou négative. Ces questions sont complétées par celles portant de manière plus spécifique sur l'environnement urbain et s'intéressant à la représentation d'une rue agréable ou désagréable. Le principal objectif de ces réponses est de saisir des informations relatives à l'ambiance urbaine afin de comprendre comment les déplacements abordés précédemment s'inscrivent dans un contexte urbain, notamment la nuit.

Initialement, nous souhaitons nous appuyer sur la méthode de la photo-élicitation afin de compléter les informations relatives à la perception de l'environnement urbain de nuit. Cependant, après avoir réalisé·es la moitié des entretiens sans avoir eu de retours, nous avons jugé·es plus pertinent de demander directement des exemples de rues agréables ou désagréables existantes.

Enfin, le dernier chapitre se rapporte aux questions plus relatives au sentiment d'insécurité. Il souhaite répondre à l'hypothèse que le sentiment d'insécurité est influencé par les expériences passées, les critères sociodémographiques et les représentations. Cette thématique étant plus sensible, nous avons choisi de l'aborder dans le dernier chapitre, alors que la relation de confiance avec la personne interviewée est plus solidement établie. Les questions portent sur le vécu de l'insécurité lors des déplacements de nuit, des recommandations reçues ou données. Le concept de peur altruiste a également été développé afin de rendre compte de la construction sociale des personnes vulnérables dans l'espace public. Nous aborderons ce concept à travers les questions relatives à la peur ressentie pour d'autres personnes se déplaçant et les conseils qu'on peut leur donner. Les dernières questions se portent quant à elles sur l'exposition à des événements inquiétants à travers les médias ou les expériences des proches, et la manière dont ce savoir va se répercuter sur la représentation de la nuit.

4.3.3. Les personnes interviewées

Le recrutement des personnes interviewées s'est effectué par interconnaissance, notamment grâce à différentes personnes sources, vivant à Genève depuis leur naissance ou une trentaine d'années. Cet échantillonnage comprend un nombre égal d'hommes et de femmes, ayant entre 22 ans et plus de 65 ans. La catégorie d'âge 25-34 est la plus représentée dans l'échantillon. Elle ne correspond pas à celle indiquant le plus se déplacer après 21h30, qui est celle des 18-24 ans. La majorité des personnes interviewées vivaient dans le canton de Genève avant de déménager aux Acacias et ont suivi une formation supérieure. Nous pouvons donc retrouver une certaine homogénéité sociale entre les interviewé·es. Il est possible de retrouver en Annexe (4.3. Répondant·es) les informations relatives aux caractéristiques sociodémographiques des interviewé·es ainsi que l'influence du biais d'échantillonnage.

TROISIÈME PARTIE – CONTRIBUTIONS EMPIRIQUES

Dans cette troisième et dernière partie, nous pouvons formuler des réponses aux sous-questions amenées plus haut, en affirmant ou infirmant les hypothèses. Pour cela, nous nous appuyerons sur les données recueillies auprès des douze personnes interviewées que nous mettrons en lien entre elles ainsi qu'avec les informations provenant de la revue de la littérature.

Dans un premier temps, nous répondrons à la première sous-question, relative à la construction du sentiment d'insécurité lors des déplacements de nuit et dont découle l'hypothèse selon laquelle celui-ci est influencé par le vécu personnel, la socialisation et les représentations des personnes. Ensuite, nous analyserons les différentes stratégies utilisées par nos interviewé·es lors de leurs déplacements de nuit. Ces stratégies seront avant tout analysées sous le prisme du genre, celui-ci représentant une variable pouvant facilement être mise en exergue avec la constitution de notre échantillon. Enfin, nous tenterons d'observer quelle est la traduction de ces stratégies et du sentiment d'insécurité dans la fréquentation de l'espace urbain de nuit et si nous pouvons avancer qu'il existe une forme de ségrégation temporelle entre les groupes sociaux.

1. La construction de l'insécurité

Première sous-question : Quelle est l'influence de l'identité de la disposition sur le sentiment d'insécurité lors des déplacements de nuit ?

Première hypothèse : Elle s'appuie sur le principe que le sentiment d'insécurité est influencé par le vécu des personnes, leurs caractéristiques sociodémographiques et leurs représentations. Ces trois dimensions sont en lien direct avec la socialisation primaire et secondaire des personnes. Nous émettons donc l'hypothèse que les discours tenus par les proches, mais également ceux politiques et médiatiques auxquels les personnes ont accès et portant sur des événements dramatiques survenus à proximité sont autant de sources d'influence sur le sentiment d'insécurité.

1.1. Socialisation des interviewé·es :

Afin d'identifier la manière dont certaines dispositions ont pu être incorporées et l'influence que celles-ci ont pu avoir sur les représentations de la nuit, il nous semble pertinent de nous intéresser aux différents conseils que nos interviewé·es ont pu recevoir avant leurs déplacements de nuit.

Recommandations reçues :

Tout d'abord, nous pouvons préciser que, dans la majorité des cas, ces recommandations ont été données par les parents des interviewé·es, notamment lorsque ces dernier·ères étaient adolescent·es et commençaient à sortir la nuit. Certains conseils sont donnés de manière similaire à l'ensemble des interviewé·es et donc sans distinction de genre. Ainsi, ne pas sortir ou rentrer seul·e apparaît comme une recommandation donnée aussi bien aux hommes qu'aux femmes. De la même manière, éviter certains quartiers de la ville de Genève, notamment celui des Pâquis, est un conseil adressé aux deux genres. Toutefois, cela n'empêche pas de noter le caractère genré d'autres conseils, qui transparaît clairement dans deux extraits, un de Maude et un de Valentin.

« Ne t'habilles pas comme ça [...], [ne pas] trop être euphorique, de trop faire du bruit et du coup qu'on te remarque. Et de plutôt être discrète. » - Maude [l.409-414].

« Fait gaffe ! Tu peux te faire racketter. Ne sort pas seul. Sort en groupe. Ne parle pas à n'importe qui. Si une racaille te demande un truc, tu lui donnes tout de suite. Ne va pas embrouiller. » - Valentin [l.366-367].

Éviter le contact apparaît comme une demande de régulation du comportement et de passivité qui s'adresse aux hommes comme aux femmes, cependant elle s'exprime à travers des mises en situation différente selon le genre. Ainsi, alors qu'il est avant tout recommandé à Maude de ne pas attirer l'attention et donc d'adopter une attitude discrète de manière générale, le conseil adressé à Valentin s'applique à une situation spécifique, dans le cadre d'une interaction avec une personne pouvant être jugée comme dangereuse. Contrairement à Maude, il ne lui est pas demandé d'éviter l'attention, mais plutôt la confrontation.

De plus, la recommandation de ne pas sortir seul·e, mais en groupe, apparaît pour les hommes comme pour les femmes, cependant, le contrôle de l'habillement est une demande exclusivement destinée aux femmes. Ce conseil semble d'ailleurs particulièrement bien intériorisé par les femmes interviewées. Adèle mentionne instinctivement réfléchir à la manière dont elle s'habille si elle sort le soir. À l'inverse, plusieurs personnes interviewées (hommes comme femmes) indiquent rentrer seules le soir, malgré les recommandations reçues, montrant ainsi une moins bonne intériorisation de ce conseil adressé de manière générale.

Recommandations données :

Lorsque l'on interroge les interviewé·es sur les conseils qu'ils peuvent donner à quelqu'un·e se déplaçant de nuit, nous pouvons noter que la nette majorité des recommandations s'adresse aux femmes. En outre, elles démontrent une peur très spécifique qui est celle de l'agression sexuelle. Seules quelques personnes interviewées mentionnent également conseiller à leurs proches d'être prudent·es lorsqu'ils prennent la route en voiture ou en vélo, notamment en raison d'une visibilité plus faible ou alors d'un risque lié à la consommation d'alcool. Les préoccupations liées à la sécurité routière s'expriment avant tout pour les hommes.

Certains conseils donnés font référence à des mises en situation plus précises, laissant percevoir une forte inquiétude. À titre d'exemple, Jeremy contextualise très clairement une situation d'agression qui pourrait arriver à sa compagne en précisant lui recommander :

« Tu ne t'arrêtes pas, tu n'oublies pas... vise les couilles ! »- Jeremy [1.182].

Il est ainsi le seul à mentionner recommander la stratégie de l'autodéfense. En effet, les autres interviewé·es orientent plutôt leurs conseils vers la stratégie d'évitement, en préconisant d'éviter un endroit spécifique (comme le parc des Acacias) ou de prendre un taxi/Uber. La recommandation de prendre un taxi/Uber peut être destinée aux hommes comme aux femmes, mais exprime des craintes différentes selon le genre de la personne conseillée. L'intérêt de prendre un taxi pour les hommes est avant tout d'éviter un accident de la route, alors que pour les femmes cela leur permet d'éviter des interactions non désirées. Cette crainte spécifique est directement liée au fait qu'être une femme signifie faire partie d'une minorité sociale pour laquelle l'accès à l'espace public de nuit n'est pas garanti. Pour elles, le fréquenter représente avant tout le risque de confrontation avec des personnes se sentant légitimes d'occuper cet espace plutôt que celui d'un accident de la route. Nous pouvons mettre en avant les recommandations différenciées selon le genre en citant Adèle et Clara :

« Ben, si c'est des copines, par exemple, qui rentrent seules, de nuit, en étant un peu alcoolisées, ça peut m'angoisser un petit peu. Dans le sens où je vais peut-être proposer de rentrer avec, ou de téléphoner ou de payer un Uber à la limite quand c'est un peu loin. De manière générale, si c'est des personnes qui font partie de minorité enfaite, j'avoue que je sais que ça peut être... ouais, voilà quoi. » - Adèle [1.290-293].

« Ben, pfff, là, comme ça, ça ne me dit rien. Mais si j'ai un pote trop bourré ou quoi, je vais clairement lui dire « mec, ne prends pas un vélo, prend un taxi », ou tu vois ? » Clara [1.390-391].

En outre, la peur que les hommes aient un accident de la route peut également s'exprimer par d'autres conseils, comme celui de prendre le bus pour Valentin ou de les raccompagner pour Simon et Tristan.

Enfin, en ce qui concerne les différentes catégories de conseils, nous pouvons également mentionner celui de Maude, ne s'appuyant ni sur une logique d'autodéfense ou d'évitement, mais plutôt sur une logique de réappropriation de l'espace public. Elle recommande à ses amies « ce jeu de s'imposer et de ne pas laisser la personne passer et se mettre de côté quoi. » [1.426]. Elle explicite ce jeu ainsi :

« C'était au départ un jeu, mais je pense que ça ne l'est plus maintenant, mais qu'on faisait un peu avec des amies. Où genre, on s'est dit : « maintenant on arrête de se décaler pour qu'une personne puisse passer, enfin ... pour qu'un mec cis hétéro puisse passer » et que, enfaite [...] je pourrais très bien aller tout droit aussi. Et maintenant, de me dire: « enfaite, peu importe, même que ça soit la nuit ou le jour, mais, du coup, beaucoup plus la nuit, de marcher tout droit et enfaite si la personne, elle veut continuer et ben elle se décale elle ». – Maude [1.326-332].

Cette recommandation est intéressante, car elle s'inscrit dans une logique d'*empowerment*¹. Ne pas s'écarter pour laisser passer un groupe d'hommes cisgenre et hétérosexuel et affirmer sa place sur le trottoir sont les seules recommandations adressées aux femmes et mentionnées par nos interviewé·es qui confèrent un pouvoir à celles-ci et leur permet de valoriser leur présence sur l'espace public. En conseillant cela à ses amies, Maude entre dans une logique d'engagement collectif propre à la logique de l'empowerment. En cela, elle s'oppose aux autres recommandations citées par les interviewé·es qui, s'inscrivant dans des stratégies d'évitement et d'autodéfense, laissent clairement transparaître la peur des interviewé·es pour certaines personnes se déplaçant de nuit. La majorité des conseils donnés font ainsi appel à la notion de peur altruiste (fortement liée à la perception d'une personne comme étant vulnérables), ce en quoi se distancie le jeu de Maude, qui encourage l'appropriation de l'espace pour se défaire

¹ Selon Bacqué et Biewener (2013), le terme d'empowerment désigne un processus sociopolitique qui articule une dynamique individuelle d'estime de soi et de développement de ses compétences avec un engagement collectif et une action sociale transformative.

d'une peur intériorisée. Elle se positionne ainsi à contre-pied des indications associant l'espace urbain comme dangereux pour certains groupes, notamment les femmes.

La peur altruiste :

La peur altruiste démontre le caractère socialement construit de l'insécurité dans l'espace urbain. Elle donne notamment de précieuses informations quant aux représentations des interviewé-es de qui sont les personnes les plus susceptibles d'être en danger dans l'espace public et pour quelles raisons. Ainsi, lorsqu'on les interroge, neuf de nos douze répondant-es mentionnent avoir peur pour des femmes rentrant chez elles la nuit, que ce soit des amies, leur compagne, leur nièce ou même une inconnue. Adèle et Maude précisent avoir également peur pour les personnes qu'elles estiment plus vulnérables, moins aptes à se défendre ou faisant partie d'une minorité sociale. Emma et Thiphany indiquent aussi s'inquiéter pour leur compagnon quand celui-ci prend la route en vélo ou en voiture.

Alors que les autres interviewé-es distinguent leur préoccupation selon le genre, Tristan est le seul à s'inquiéter pour ses ami-es, hommes et femmes, pour des raisons de sécurité routière. Il précise que, selon lui, l'abus d'alcool est une problématique qui touche les deux et qu'il n'y a aucune différence selon le genre (Tristan, l.267).

De manière générale, nous pouvons constater que la peur altruiste est avant tout dirigée vers les femmes et s'appuie sur des situations stéréotypées de ce qui est dangereux en fonction du genre. Elle identifie ainsi des raisons différentes d'avoir peur dans l'espace public selon le genre, et cantonne les hommes au risque d'accident routier et les femmes à celui d'agression sexuelle. Bien que cette distinction apparaisse également lorsque l'on interroge nos interviewé-es sur leur propre peur, ceux-ci amènent généralement plus de nuances. Certaines situations, comme traverser un parc de nuit ou rencontrer un groupe de jeunes hommes, sont jugées dangereuses pour les hommes comme pour les femmes. L'insécurité que cette situation évoque est différente, les hommes étant avant tout inquiets d'être pris à partie ou rackettés et les femmes d'être agressées sexuellement. Cependant, elle nous permet de constater que les raisons d'avoir peur dans l'espace public pour un homme dépasse le simple risque d'accidents de la route. À l'inverse, la peur altruiste, en s'appuyant sur des situations stéréotypées, tend à créer un nivellement de ce que représente une situation dangereuse en fonction du genre. En cela, elle nous donne de précieuses indications quant à la construction sociale de la peur.

La socialisation secondaire :

Dans cette première hypothèse, nous avançons que la socialisation a une influence sur la perception d'une situation comme étant dangereuse et donc les déplacements de nuit. Nous avons vu précédemment qu'il existe deux types de socialisation, une primaire et une secondaire. Selon Kaufmann et Widmer (2005), la famille est la principale sphère de socialisation à la mobilité. Elle permet d'acquérir des dispositions durables et structurantes et influence également le degré d'autonomie progressive laissé aux adolescent·es dans leur mobilité. Par conséquent, elle influence la mobilité quotidienne des adolescent·es et donc leur capacité à s'autonomiser, voire s'affranchir des institutions de socialisation telle que l'école.

Dans le cadre de notre recherche, nous n'avons obtenu que très peu de renseignements quant à la socialisation primaire des interviewé·es et aucune donnée relative au fonctionnement ou à leur structure familiale. Nous pouvons cependant indiquer que certain·es interviewé·es mentionnent les conseils donnés par leurs parents avant leurs premiers déplacements de nuit. Nous pouvons également avancer que les propres peurs des parents doivent influencer les déplacements de nuits des enfants et leur sentiment d'insécurité. À titre d'exemple, Valentin, qui mentionne un grand nombre de recommandations reçues de la part de sa mère et son frère, est également l'homme interviewé déclarant le plus franchement avoir déjà eu peur lors de ses déplacements de nuit.

Cependant, alors qu'il nous est difficile d'éclaircir l'influence de la socialisation primaire sur le sentiment d'insécurité de nuit, il apparaît très franchement que la socialisation secondaire joue un rôle important dans l'appréciation de ces déplacements. Ainsi, alors qu'aucune question ne portait sur le temps de l'adolescence, 7 des 12 interviewé·es (Maude, Valentin, Mathieu, Tiphany, Tristan, Adèle, Clara) mentionnent spontanément cette période de leur vie et leur perception du danger à cette époque. Les déplacements de nuit leur semblaient alors plus dangereux qu'une fois adultes. Notamment, car iels se sentaient plus vulnérables (ou rackettables).

« Enfaite, j'ai eu plus peur quand j'étais ado. Et puis après, en vieillissant, quand tu es un peu plus grand, j'ai l'impression que je ne sais pas, soit il t'arrive moins, soit j'ai l'air un peu moins rackettable, je n'en sais rien. » - Valentin [1.243-244].

« Peut-être [que j'avais] plus [peur] à l'époque que maintenant. Quand on était plus jeune, qu'on faisait plus les fous dans la rue et puis qu'après il fallait rentrer seule et puis que, des fois, je devais traverser un petit parc à Champel. » - Tiphany [1.376-378].

Nous avons pu avancer dans la revue de la littérature que le sentiment de vulnérabilité influence celui d'insécurité. Cette vulnérabilité s'exprimerait par une apparence physique telle « *qu'avoir l'air rackettable* », mais également un comportement plus à risque et une moins bonne connaissance de l'espace urbain de nuit. Les premières sorties entre ami·es permettent ainsi la découverte de l'espace public de nuit et apparaissent comme un moment de socialisation essentiel aux déplacements de nuit. En effet, elles permettent d'expérimenter et d'apprécier des situations jugées comme dangereuses. Il est cependant difficile de dire si l'apprentissage aux déplacements de nuit permet d'éviter les situations dites dangereuses ou si le fait de mieux connaître et comprendre l'espace public de nuit permet d'amoindrir l'insécurité qui en résulte. Dans tous les cas, nous pouvons constater que le sentiment de vulnérabilité est susceptible d'évoluer à travers le temps et il serait intéressant de comprendre les facteurs permettant une telle évolution et la manière dont celle-ci s'effectue selon les groupes sociaux.

L'influence du vécu :

Nous avons donc pu constater que la fréquentation de l'espace urbain de nuit lors de l'adolescence est liée à l'exposition de situations dangereuses, mais permet également aux personnes de se sentir plus en sécurité dans l'espace urbain une fois adulte. Cela fait écho aux propos de Koskela (1997) qui avance que l'acquisition d'une expérience de l'espace urbain diminue son appréhension. Cependant, de la même manière, des événements spécifiques vécus de nuit comme de jour peuvent avoir une répercussion sur l'appréciation des déplacements de nuit. Plusieurs interviewé·es mentionnent des expériences spécifiques durant lesquelles iels ont pu ressentir de la peur. Ces expériences peuvent varier selon les genres, montrant ainsi une cohérence entre les conseils donnés ou reçus en fonction du genre et les situations rencontrées. Les répercussions de ces événements semblent également être différentes. Ainsi, Valentin, Mathieu et Tristan indiquent avoir déjà été pris à partie ou rackettés lors de leurs déplacements de nuit. Ces expériences leur sont arrivées lorsqu'ils étaient adolescents. Valentin mentionne clairement qu'elle a eu une influence les semaines qui ont suivi sur l'appréciation de la sécurité des déplacements de nuit :

« J'avais été racketté vaguement. On avait été pris à partie par un groupe, quand j'étais ado, aux Bastions. Au final, on n'a rien eu, mais là c'était un peu glauque. Et c'est vrai qu'à un moment, pendant un moment, pendant plusieurs semaines, quand on allait faire nos soirées là-bas, quand on rentrait, on rentrait en groupe, du coup. Ou quand quelqu'un devait prendre le tram, on l'accompagnait jusqu'au tram. » - Valentin [1.231-234].

Maude, Adèle et Clara indiquent quant à elles avoir été victimes de harcèlement public. Celui-ci pouvant aller des insultes dans la rue à l'agression physique et l'attouchement. Ces harcèlements, notamment dans leurs formes les plus graves, ont des effets à long terme pour les interviewées.

« Je me suis vraiment fait agresser à Rive. [...] Donc c'est assez, il y a pas mal de monde. Et je me suis quand même fait agresser. Du coup, justement, les endroits un peu déserts, où il n'y pas trop de gens dans les rues, ça me fait trop peur. » - Clara [1.178-184].

Nous pouvons cependant déduire que, dans les exemples ci-dessus, les effets à plus ou moins long terme des événements vécus ne dépendent pas tant du genre que de la nature traumatisante de l'événement. En effet, il n'est pas possible de comparer un *vague racket* avec une agression physique. Cependant, si nous reprenons les propos de Jackson (2010) qui avance que les personnes les plus inquiètes sont également les plus portées à interpréter un stimulus comme ambigu et menaçant, nous pouvons estimer qu'à circonstances égales, les événements ne sont pas perçus de la même manière selon les genres. Nous pouvons appuyer cette hypothèse avec les propos d'Emma, démontrant une crainte face à des situations plus banales :

« Mais je ne sais pas, tu marches et tu as un peu quelqu'un qui sort et il n'a pas du tout fait exprès de te faire peur. Mais ça te surprend. Et je ne sais pas, mais, ben, la nuit, tu as peu l'impression de faire une crise cardiaque. » - Emma [1.292-294].

Comme nous l'avons vu dans la revue de la littérature, la peur du crime va influencer l'évaluation de la dangerosité d'un environnement en raison des dispositions intériorisées des personnes, soit ce que Gabriel et Grève (2003) nomment également *l'insécurité dispositionnelle*. Nous pouvons estimer que l'évaluation d'une situation se fait de manière différente selon le genre, amenant les femmes à définir plus rapidement une situation comme dangereuse. Notamment, car les institutions et campagnes de prévention sur la violence renforcent la disposition des femmes à se percevoir comme plus vulnérables que les hommes (Condon, 2005). Si l'évaluation se fait de manière différenciée, nous pouvons également

avancer que l'impact de l'événement se fera ressentir sur la mobilité de manière différente à plus ou moins long terme. Cela prédispose les groupes sociaux ayant intériorisé un risque de victimation plus élevé à adapter leur comportement à plus long terme face à une même situation.

Grâce aux données récoltées à travers nos entretiens, nous pouvons également constater que le vécu d'un même événement peut avoir des répercussions dans des sphères de vie différentes. Ainsi, Agnès comme Jeremy se sont fait cambrioler leurs domiciles. À la suite de cela, Jeremy indique s'être senti plus en insécurité à son domicile :

« Après, c'était l'été, j'ai commencé à psychoter à me dire : « faut qu'on trouve un moyen pour éviter », c'est compliqué de laisser les fenêtres ouvertes, ce genre de trucs. » - Jeremy [1.325-327].

À l'inverse, pour Agnès, cet événement a eu une influence sur son sentiment de sécurité dans la rue, à l'entrée de chez elle.

« Tu te rends assez vite compte qu'il y a des gens qui observent ta façon de vivre et tes horaires et tu ne t'en rends absolument pas compte. Donc ça reste. [...] Donc ma façon de me déplacer, c'est de faire vachement attention et par exemple de faire, ben peut-être juste quand tu rentres, avant de rentrer dans mon allée, de regarder à droite et à gauche, s'il n'y a pas quelqu'un derrière » - Agnès [1.90-94].

Il est difficile de savoir si les répercussions différentes d'un même événement relèvent de différences personnelles ou d'un effet de genre. Il est cependant intéressant de constater que la répercussion de cette expérience se fait ressentir dans la sphère qui ne leur est pas socialement assignée selon leur genre, soit la sphère privée pour Jeremy et la sphère publique pour Agnès.

L'influence médiatique :

Dans le cadre de notre recherche, nous nous sommes interrogé·es sur une éventuelle influence des discours médiatiques sur le sentiment d'insécurité. Lors de nos entretiens, le sujet a peu été approfondi. Cependant, lorsque cela a été le cas, il apparaît que la perception des propos médiatiques et leur influence varient grandement selon les interviewé·es. Cela de manière indépendante au genre, l'âge ou de la formation des interviewé·es. Nous pouvons notamment remarquer que Valentin et Mathieu tiennent des discours très opposés quant aux événements

nocturnes relatés par les médias, alors même que ceux-ci sont les deux des hommes, ayant moins de 5 ans d'écart et ayant suivi la même formation.

« Ben peur, oui ! Ben souvent, quand tu as des groupes de mecs... Mais enfaite, je réalise que c'est plus lié à des... un peu aux médias ! Quand tu as eu un truc qui sort, quand tu as les médias qui sortent qu'il y a un endroit où il y a des bandes qui ont racketté quelqu'un, ben, c'est vrai que les jours qui suivent, quand tu sais que tu passes dans la même rue, tu es un peu plus en stress. » - Valentin [1.220-223].

« Non, franchement, ces faits divers là, ça me pff. Voilà, ça existe, et puis c'est souvent un peu surmédiatisé aussi. [...] Ben, c'est un truc un peu fait-divers et puis voilà, ça fait juste du bruit et les gens sont là « ah ! c'est super dangereux » et en fait, pas plus que ça quoi ! Enfin, ça a toujours existé. » - Mathieu [1.51-254].

En outre, la prise de connaissance de tels événements à travers les médias, bien qu'il ait lieu dans une proximité géographique, permet un certain détachement affectif, car ils concernent des inconnu-es. Ainsi, les événements relatés dans les médias ne conditionnent pas la perception d'un quartier ou d'une ville. En effet, il est revenu plusieurs fois que prendre connaissance de tels événements à travers la presse n'entraîne pas la définition de Genève comme étant une ville dangereuse. Nous pouvons toutefois noter que des événements particulièrement violents continuent de marquer les esprits à travers le temps. C'est notamment le cas de l'agression de cinq jeunes femmes à la sortie de la boîte de nuit du *Petit Palace*. Bien qu'ayant eu lieu en 2018, elle a été plusieurs fois citée par les personnes interviewées. Une citation de Jean explicite bien ces différents phénomènes.

« Il y a eu des agressions, dans la vieille ville, autour de boîtes de nuit. [...] Enfin, ce que j'ai appris par la presse. [...] Mais, ça, ce n'était pas des proches. Enfin, j'ai été révolté, mais de façon un peu abstraite parce que ce n'est pas des gens que je connais. Et, je n'ai pas associé ça à : « Genève est une ville dangereuse ». La probabilité que ça arrive dans un coin ou dans un autre, elle est faible, mais elle est là. Et voilà. Après... les individus en ébriété avancée ou mal attentionnée et autres, je n'ai pas l'impression que c'est l'apanage d'un quartier ou quelque chose comme ça. » - Jean [1.233-240].

Cette distance affective, permise malgré la proximité géographique, n'entraîne pas un changement de comportements à long terme de la part des personnes interviewé-es. À l'inverse, les expériences traumatisantes arrivées à leur proche ont une influence directe et à plus long

terme sur leur insécurité. Simon mentionne ne plus retourner dans un parc dans lequel une de ses amies s'est fait tirer dessus lorsqu'ils étaient adolescent·es. La violence de cet événement a conditionné sur le long terme l'association d'un lieu à un espace dangereux.

1.2. Représentation de situations dangereuses

Nous avons pu voir que la socialisation aux déplacements de nuit se fait de manière différenciée selon le genre des interviewé·es, notamment en ce qui concerne les recommandations reçues au préalable d'un déplacement de nuit. Cette socialisation conditionne également la perception des situations jugées menaçantes et leur répercussion à plus ou moins long terme. Les informations recueillies grâce à nos entretiens nous permettent de mettre en avant trois principales représentations de situations dangereuses lors des déplacements de nuit. Nous allons les détailler dans ce sous-chapitre.

1. Les mauvaises rencontres
2. Les rues inquiétantes
3. Les risques d'accidents routiers

Dans un premier temps, nous avons envisagé l'insécurité ressentie lors des déplacements de nuit uniquement sous le prisme de mauvaises rencontres ou de certaines caractéristiques de l'espace urbain qui le rendrait inquiétant. Cependant, il est très vite apparu que le risque d'accidents routiers alimente également de nombreuses inquiétudes lors des déplacements de nuit réalisés en vélo, voire en voiture.

Les mauvaises rencontres :

La crainte de rencontrer un groupe de jeunes hommes lors des déplacements de nuit apparaît de manière récurrente, peu importe le genre de la personne interviewée. Ils représentent ainsi les personnes les plus susceptibles de provoquer une agression physique pour les hommes comme pour les femmes. Cependant, les raisons d'une telle agression seraient différentes selon les genres. Les hommes s'inquiètent ainsi plus d'être rackettés ou pris à partie sans raison évidente, alors que les femmes redoutent une agression sexuelle. La consommation de drogues ou d'alcool dans l'espace public rendrait cette crainte plus présente. De ce fait, les groupes d'hommes se trouvant à proximité de lieux propices à la fête, tels que la Gravière ou le Montecristo, sont les plus redoutés.

Des préjugés sur d'autres groupes de personnes peuvent également susciter de la crainte. C'est notamment le cas des personnes sans domicile fixe, ou des gens du voyage. Ces préjugés sont avant tout mentionnés par Agnès. Cependant, le fait que certaines personnes soient jugées comme potentiellement dangereuses en fonction de certains attributs apparaît chez plusieurs interviewé·es, tous genres confondus. C'est ainsi le cas de Mathieu et Clara :

« *Que ça soit un groupe de jeunes un peu excité ou bien des gens drogués qui ont des mauvaises intentions. Ouais, il y a pleins de typologies de personnes qui peuvent potentiellement chercher à t'interpeller ou à t'emmerder quoi !* » - Mathieu [1.202-204].

« *Mais je pense que la nuit, ça doit être un peu plus malfamé. Malfamé, enfin, pas malfamé, mais des gens un peu plus... ouais... moins... je ne sais pas comment dire. Des gens, peut-être un peu chelou quoi.* » - Clara [1.284-286].

Il est cependant difficile pour les interviewé·es de définir précisément ce qui rend une personne inquiétante. L'emploi de préjugés, tels que la consommation de drogue, facilite cette catégorisation. Nous pouvons également noter que la présence de ces personnes catégorisées comme déviantes a une influence directe sur la perception d'un lieu. Elles contribuent ainsi à rendre une rue inquiétante.

Les rues inquiétantes :

Lorsque l'on demande aux interviewé·es de définir une rue qu'ils jugent désagréable, les définitions varient en fonction de l'insécurité principalement perçue. Ainsi, alors que les femmes tendent à décrire une rue sombre, mal éclairée et déserte (voire avec trop d'arbres), les hommes mentionnent régulièrement la qualité de la route ou l'importance de la circulation. Cela démontre une prise en considération différente des éléments environnementaux si le principal danger perçu lors des déplacements de nuit est le risque d'accident de la route.

En ce qui concerne la définition d'une rue comme étant agréable, la plupart des hommes n'éprouvent pas le besoin d'une rue très bien éclairée. L'importance est plus sur la qualité de l'éclairage, que celui-ci ne soit pas trop vif, régulier, d'une lumière plutôt chaude.

« *Faut juste que ça soit éclairé avec une lumière pas blanche, mais plutôt jaune. Qu'elle ne soit pas trop agressive et ouais que ça soit un peu diffus, ou pas une lumière directe qui t'éblouit trop.* » - Mathieu [1.240-241]

L'obscurité et la tranquillité d'une rue peu fréquentée peuvent être qualifiées d'agréables. En cela, les propos des hommes interviewés s'opposent clairement aux définitions que les femmes interviewées donnent d'une rue agréable. Celles-ci préfèrent les rues animées et bien éclairées. La qualification d'une rue piétonne ou très fréquentée par les voitures varie fortement entre les femmes interviewées.

Les définitions opposées selon le genre des personnes interviewées amènent à qualifier des rues similaires différemment. C'est notamment le cas des rues se situant le long de l'Arve qui sont qualifiées positivement par Jean, mais négativement par l'ensemble des interviewées femmes. La qualification de la rue peut également changer selon le mode de transport employé. À titre d'exemple, Adèle indique contourner le quai Ernest-Ansermet à pied, car elle le trouve inquiétant, mais le qualifie de très agréable à vélo.

Ce qui est intéressant est que certaines rues présentant des caractéristiques très similaires peuvent être évaluées différemment par une même personne se déplaçant uniquement à pied. C'est notamment ce que fait émerger Emma en qualifiant différemment deux secteurs de rues se situant le long de l'Arv, selon la fonction des bâtiments se trouvant autour.

« Déjà, il y a des habitations là (quai des Vernets) et que c'est large, je ne sais pas comment expliquer. Et là (entre le pont Hans-Wilsdorf et la Gravière), j'ai l'impression que tu es vraiment au bord de l'eau et qu'il n'y a rien quoi ! Je ne sais pas, il y a la Queue-d'Arve, mais la nuit c'est fermé, la patinoire, les trucs comme ça. Et je trouve que la journée ça va, mais la nuit c'est un peu flippant. Je le ressens moins là (quai des Vernets) en tout cas. Mais je pense que c'est l'habitation. » - Emma [1.71-75].

Nous pouvons imaginer ces deux secteurs de rues par des photographies :



Figure 7 : Entre le Pont Hans-Wilsdorf et la Gravière



Figure 8 : Quai des Vernets

À premier abord, ces deux rues se trouvant en continuité le long de l'Arve offrent des caractéristiques qui seraient susceptibles d'être évaluées de la même manière de jour comme de nuit. Elles sont les deux mal éclairées de nuit et très peu fréquentées. Cependant, le fait que le quai des Vernets se trouve moins isolé de la ville, en raison des habitations que nous pouvons apercevoir à l'arrière-plan de la photographie, le rend plus agréable pour Emma. Ces qualifications différentes nous rappellent que la représentation d'une rue comme potentiellement dangereuse s'appuie sur un certain imaginaire collectif de ce qui est dangereux. Ici, nous pouvons supposer que la présence d'arbres le long de la première rue rappelle un imaginaire de la forêt, communément représentée comme dangereuse de nuit.

L'importance qu'une rue donne la sensation d'être habitée pour qu'elle soit perçue favorablement est également mentionnée par Maude [1.279-284]. Bien qu'une rue soit déserte et présente des caractéristiques potentiellement inquiétantes, la présence d'habitation et donc de personnes potentiellement à proximité, apparaît ainsi comme un facteur particulièrement rassurant. Probablement, car elle permet de contrebalancer la sensation d'être seul-e en rendant possible la présence éventuelle d'un soutien en cas de mauvaise rencontre

Insécurité dispositionnelle ou situationnelle :

Comme nous l'avons vu plus haut, nous pouvons noter que la présence de ces personnes catégorisées comme déviantes a une influence directe sur la perception d'un lieu et contribue à le rendre inquiétant. Il existe une interaction réciproque entre la présence d'une personne potentiellement dangereuse et une rue jugée inquiétante. Lorsqu'une personne potentiellement dangereuse se trouve dans une rue jugée inquiétante, la situation va unanimement être évaluée comme à risque. Elle correspond au croisement entre deux représentations de ce qui est dangereux et produit ainsi une situation stéréotypée du danger. Ces circonstances précises engendrent ce que nous avons appelé précédemment une *insécurité situationnelle*. Elle s'exprime lors de présence d'un stimulus (une personne jugée dangereuse ou déviante) dans un espace précis (une rue perçue comme inquiétante) à un moment donné (la nuit). Ce type d'insécurité, catégorisée par des conditions précises, a notamment été mentionnée par les hommes interviewés. Il apparaît ainsi que le danger est perçu par les hommes dans un contexte défini et spécifique. À l'inverse, comme nous avons pu le voir précédemment, les femmes interviewées tendent à décrire des situations plus générales comme étant inquiétantes, relevant d'une *insécurité dispositionnelle*. Leur socialisation les incite à percevoir l'espace urbain de

nuit comme potentiellement dangereux, l'insécurité est ainsi plus latente et ne s'appuie pas nécessairement sur la présence de stimuli évaluée comme dangereux.

Nous avons choisi de mettre en avant les propos de Valentin et Simon afin d'exemplifier l'insécurité situationnelle. Les propos de Valentin sont appuyés par une photographie représentative de l'endroit qu'il décrit comme inquiétant s'il y rencontrait un groupe d'hommes. La situation décrite par Simon est illustrée par une photo prise le long de l'Arve, devant le centre sportif de la Queue-d'Arve, ce lieu ayant été régulièrement mentionné comme inquiétant, notamment car il est probable d'y croiser des groupes de jeunes hommes en état d'ébriété.

« S'il y avait un groupe d'homme dans le tunnel, là je réfléchirais peut-être à deux fois avant de le passer, parce que ça fait un peu ...coupe-gorge ou je ne sais pas comment tu dis ça. Rue sans issue, tu te sens un peu piégé quoi ! Tu vois ? Mais ça ne m'est jamais arrivé. » - Valentin [1.347-349].



Figure 9 : Sous-voie du Pont St-Georges.

« Si c'est, j'allais dire une rue qui n'est pas très réputée. Mais pareil, je n'en connais pas des masses. Mais si c'est un endroit qui est un peu sombre, qui n'est pas très rassurant, et en plus il y a un groupe de jeunes, tu vois ? » - Simon [1.249-251].



Figure 10 : Centre sportif des Vernets

À travers les propos de Simon, nous pouvons noter l'importance de la réputation d'un espace urbain. En effet, sa représentation va avoir une influence directe sur la possibilité d'y percevoir un danger. Lors de nos entretiens, alors que ceux-ci étaient avant tout dirigés sur le quartier des Acacias, 8 des 12 interviewé-es ont mentionné spontanément le quartier des Pâquis. Celui-ci

représenterait le stéréotype du quartier de Genève dangereux la nuit. Ainsi, certain-es interviewé-es indiquent avoir reçu la recommandation d'éviter ce quartier lors de leurs déplacements de nuit, voire recommandent de l'éviter aux personnes étrangères à Genève. Cependant, il est intéressant de constater que quelques personnes interviewées s'appuient également sur ce stéréotype pour le contester. C'est notamment le cas d'Adèle qui, après y avoir vécu plusieurs années, indique s'y être sentie en sécurité, notamment en raison de la présence constante de personnes dans la rue.

« Je me souviens avoir eu deux ou trois conversations du style « ah, mais tu habitais aux Pâquis, tu vas habiter aux Acacias, tu verras, c'est plus tranquille » ou... Dans le sens où c'est plus sécuritaire le soir. Mais je ne suis pas trop d'accord avec ça. Je me sentais plus tranquille aux Pâquis qu'aux Acacias. Justement parce qu'aux Pâquis, il y a du monde partout. Je pense que je connaissais plus de gens là-bas et puis donc. Ici, c'est vrai que, des fois, la nuit, c'est un peu vide quoi. » - Adèle [l.120-124].

Adèle mentionne que la présence de personne ainsi que la familiarité d'un espace lui permettent de se sentir plus en sécurité. Cela nous rappelle que l'acquisition d'une expérience de l'espace urbain diminue son appréhension (Koskela, 1997). Nous pouvons l'observer si nous nous intéressons aux adjectifs mentionnés par les interviewé-es en référence aux déplacements de nuit. Ainsi, alors que la majorité des femmes interrogées mentionnent des adjectifs à connotation négative, Agnès et Typhanie proposent des adjectifs positifs. Bien que leurs entretiens démontrent qu'elles ressentent de l'insécurité dans de nombreuses situations lors de leurs déplacements de nuit, ceux-ci ne semblent pas associés à une expérience négative. Nous pouvons avancer que cela est notamment lié à la connaissance empirique qu'elles ont du quartier. En effet, alors qu'Agnès vit dans le quartier des Acacias depuis une trentaine d'années, Typhanie s'y déplace toutes les nuits pour promener son chien. Elle effectue, en outre, toujours le même tour. Cela les a rendues familières avec cet espace et ainsi leur permet d'être sereines lors de leurs déplacements de nuit. Nous pouvons également constater que lorsqu'un élément inhabituel est perceptible, il peut rapidement devenir une source d'insécurité. À titre d'exemple, Typhanie mentionne avoir été inquiète en voyant une voiture inhabituellement arrêtée sur la chaussée avec son conducteur dedans et avoir modifié le tour quotidiennement effectué pour ne pas la croiser.

L'insécurité relative aux personnes que nous pouvons rencontrer et aux rues que nous pouvons juger inquiétantes nous montre la force des représentations sociales sur ce que nous percevons

comme une situation dangereuse. Elles nous permettent également de pointer un décalage entre ces représentations et le contexte des agressions recensées. En effet, alors que les rues inconnues, sombres et désertes correspondent au stéréotype d'un espace dangereux, la majorité des violences répertoriées par l'Enveff ont eu lieu dans des lieux connus (67.2% fréquentés régulièrement de jour) et fréquentés sur le moment par d'autres personnes (64.8%). L'exemple des Pâquis nous permet également de montrer la manière dont la représentation d'un quartier comme étant dangereux s'ancre dans la culture populaire d'une ville et peut mener à une appréciation possiblement erronée du quartier. Alors que Simon indique aux personnes étrangères à Genève d'éviter ce quartier, Adèle qui y a vécu plusieurs années indique s'y sentir en sécurité.

Les accidents routiers :

Lors de nos entretiens, il est apparu que la sécurité routière était une préoccupation particulièrement présente pour les hommes interviewés. En effet, à l'exception de Jeremy, tous les autres hommes interviewés mentionnent spontanément le risque d'accidents de la route comme facteur d'insécurité lors des déplacements de nuit. Pour Tristan et Simon, il apparaît comme la principale - voire unique - crainte liée aux déplacements de nuit.

Certaines femmes interviewées mentionnent également le risque d'accidents de la route. À titre d'exemple, Clara qui a eu un accident en vélo évite désormais de prendre ce mode de jour comme de nuit. Emma, pour qui la route apparaît également comme dangereuse, se déplace principalement à pied et s'inquiète lorsque son compagnon prend la route. Cependant, contrairement aux hommes, le risque d'accidents routiers n'est jamais l'unique source d'insécurité mentionnée par les femmes interviewées.

Identifier ces trois types d'insécurité, nous permet de nous intéresser à la manière dont leur perception influence l'agencement des déplacements de nuit. Pour cela, nous allons observer les différentes stratégies mises en place afin d'amoindrir le sentiment d'insécurité. Comme nous l'avons vu dans ce premier chapitre, la socialisation et donc l'appartenance à un groupe social influencent la perception du danger dans l'espace urbain de nuit. Nous nous attendons donc à voir émerger des stratégies différentes entre groupes sociaux, notamment en fonction du genre.

2. Les déplacements de nuit

Deuxième sous-question : De quelles manières le sentiment d'insécurité influence l'organisation des déplacements de nuit ?

Deuxième hypothèse : Elle suppose que **le sentiment d'insécurité personnelle va influencer les caractéristiques du déplacement**. Ces dernières sont définies ici comme étant le temps de déplacement, l'itinéraire emprunté, les modes de transports utilisés, et les buts du déplacement. Ainsi, nous supposons que le temps de déplacement des personnes mettant en place des stratégies peut être plus long en raison d'éventuels détours effectués, se répercutant donc également sur l'itinéraire choisi. De même, le sentiment d'insécurité influence les personnes à choisir le mode de transport considéré le plus sûr. Ces prises en considération impliquent une organisation particulière pour les trajets effectués la nuit. Enfin, nous imaginons que les buts des déplacements peuvent varier en fonction de l'insécurité ressentie, les personnes les moins sûres se déplaçant uniquement pour des raisons impératives.

2.1. Les différentes stratégies de déplacement

Afin d'observer quelles stratégies sont mises en place en réponse à l'insécurité ressentie lors des déplacements de nuit, il est nécessaire de prendre en considération la dimension sociale de la mobilité et d'aller au-delà du déplacement. En fonction de la constitution de notre échantillon, constitué à 50% d'hommes et de femmes, c'est avant tout selon le genre que nous allons analyser la mise en application de ces différentes stratégies. Ce prisme d'analyse ne la compromet pas, car, selon Lieber (2002), de toutes les appartenances sociales, c'est le genre qui joue le rôle le plus important dans la mise en place de ces stratégies.

Nous pouvons regrouper les différentes stratégies utilisées par nos interviewé·es dans cinq catégories.

1. Le mode de transport
2. L'emprunt d'un itinéraire spécifique
3. La recherche d'un contact rassurant
4. L'évitement d'une interaction non désirée
5. L'affrontement de l'environnement

Les deux premières ont une influence directe sur les caractéristiques du déplacement, car elles influencent le mode de transport tout comme le trajet effectué. Cependant, nous estimons que

l'anticipation et la charge psychologique de la mise en place des trois autres catégories représentent des facteurs contraignants et limitants, impactant la liberté de circulation. Elles contribuent à une appréciation négative des déplacements de nuit et peuvent mener à leur restriction.

Nous pouvons remarquer que le but du déplacement ne sera pas pris en considération dans notre analyse. En effet, il est apparu que les personnes interviewées avaient des buts relativement similaires ou, du moins, qu'il n'était pas possible d'observer des différences en fonction du genre de la personne interviewée. À titre d'exemple, aussi bien Maude que Jeremy travaillent de nuit et se déplacent donc pour cette raison. Cependant, ces deux personnes présentent des caractéristiques sociodémographiques différentes, aussi bien en termes d'âges, de composition du ménage, d'activités professionnelles et d'aisance économique.

Le mode de transport

Nous pouvons confirmer l'hypothèse selon laquelle le sentiment d'insécurité influence le choix du mode de transport. Cependant, nous pouvons ajouter que ce choix est également déterminé par le type d'insécurité perçues que nous avons pu établir dans le chapitre précédent. Certaines femmes interviewées, notamment Maude et Adèle, indiquent choisir de se déplacer en vélo la nuit. Elles considèrent ce mode de transport plus sûr en raison de sa rapidité et de la possibilité d'éviter des interactions indésirables. Choisir de prendre le vélo permet ainsi de réduire l'insécurité liée aux mauvaises rencontres ou aux rues considérées comme inquiétantes.

« À vélo, je fais mon chemin et à part des voitures qui vont me klaxonner, mais je vais m'enficher complètement, je ne vais pas être embêtée. » - Maude [1.117-119].

Cependant, lorsque l'insécurité routière est la plus forte, l'usage du vélo va être dissuadé ou, du moins, associé à la nécessité d'être particulièrement attentif au risque d'accidents de la route. Valentin indique ainsi ne pas prendre son vélo lorsqu'il anticipe rentrer de nuit et en état d'ébriété [1.376].

Il apparaît donc que pour certains groupes sociaux, notamment les femmes, la perception de la nuit comme un espace dangereux et la crainte de faire une mauvaise rencontre encouragent l'utilisation de cette pratique solitaire. C'est également ce que confirme l'enquête de Debrincat et al. (2016) qui indique que les modes de transports individuels, tels que la voiture et le vélo, sont favorisés à certaines heures. Dans le cadre de notre enquête portant sur le quartier des

Acacias, la majorité de nos interviewé·es, tous genres confondus, nous indique se déplacer principalement en vélo et considère ce mode de transport comme étant le plus sûr. De ce fait, bien que le vélo n'offre pas de barrières physiques entre les conducteur·ices et le reste de l'espace public, sa rapidité et la possibilité de choisir son itinéraire et d'éviter les interactions en font un mode privilégié la nuit. Nous pouvons toutefois mettre en avant que la mention de ce mode de transport comme étant le plus sûr est également lié à son utilisation fréquente. Les interviewé·es n'employant pas quotidiennement ce mode ne mentionnent à aucun moment le vélo dans leur entretien. C'est notamment le cas de Typhanie qui se déplace en voiture ou en scooter.

Le choix du mode de transport peut également mener à un arbitrage complexe en fonction des expériences personnelles. Cela démontre le caractère socialisant des pratiques de mobilité que nous avons mentionné dans la revue de la littérature. En effet, la mobilité constitue en soi une expérience de socialisation qui peut transformer les manières de faire et de penser des personnes (Devaux et Oppenchain, 2012). Nous pouvons clairement l'observer à travers l'exemple de Clara. Après avoir vécu des événements marquants à pied (agressions physiques), en taxi (attouchements) et en vélo (accidents de la route), elle évalue les différents risques relatifs aux modes de transports afin d'établir un choix.

« À pied, ça ne va pas du tout. Et pareil dans les transports, où tu peux te faire suivre ou quoi. À vélo, c'est vrai qu'il y a ce truc où... alors, tu peux te faire percuter par un camion, mais, au moins, tu ne te feras pas agresser sexuellement. Enfin ... voilà. » - Clara [1.99-101].

Cet extrait met clairement en avant l'arbitrage entre les différentes sources d'insécurité que nous avons pu mentionner précédemment. Ainsi, nous pouvons constater que, pour Clara, le risque de faire une mauvaise rencontre prime sur le risque d'accidents de la route, même si ce dernier pourrait lui coûter la vie. Nous pouvons également remarquer dans les propos de Clara que le caractère public des transports en commun est associé à un potentiel de mauvaise rencontre. Comme nous avons pu le voir dans l'enquête de Debrincat et al. (2016), 54% des femmes tendraient à éviter les transports publics à certaines heures, et favoriseraient alors l'usage des modes de transports individuels, tels que la voiture et le vélo.

L'emprunt d'un itinéraire spécifique

Nous pouvons constater que les différents sentiments d'insécurité ont une influence sur l'itinéraire emprunté lors des déplacements de nuit. Cette fois encore, il convient d'effectuer

une distinction entre la crainte de faire une mauvaise rencontre ou d'emprunter une rue inquiétante et la peur d'un accident routier.

Afin d'éviter une mauvaise rencontre, Emma, Jean et Tiphany mentionnent clairement contourner le parc des Acacias. Nous pouvons noter que les parcs correspondent à la représentation de ce qu'est un espace dangereux, étant la plupart du temps mal éclairés et déserts. Cependant, les éviter n'est pas une pratique unanime et certains jeunes hommes interviewés tels que Valentin et Mathieu affirment les traverser de nuit sans crainte. Adèle indique également être déjà restée seule dans le parc des Acacias de nuit sans que cela ne lui pose problème.

Le mode de transport a également une influence sur l'adoption de l'itinéraire, car le type d'insécurité varie en fonction du mode. À titre d'exemple, afin de diminuer l'insécurité routière, Simon mentionne adapter son itinéraire lorsqu'il est à vélo de nuit.

« J'évite la route, au maximum. Surtout la nuit. [...] Ben, j'essaie d'être visible. Mais les gens font un peu moins attention à nous. La nuit. Du coup, je fais vraiment des pistes cyclables quoi. Je ne me permets pas de faire trop d'écarts. » - Simon [l.106-109].

À l'inverse, Adèle évite le quai Ernest-Ansermet uniquement lorsqu'elle est à pied et par peur d'y faire une mauvaise rencontre. Mais elle n'effectue pas ce détour à vélo.

« À vélo, je ne fais pas de détours. Je peux passer par les endroits les plus sombres, je me sens invincible à vélo moi. » - Adèle [l.204-205].

Les détours s'expliquent ainsi par l'anticipation de la situation dangereuse. L'insécurité routière étant plus présente chez certains hommes interviewés, notamment Simon, celui-ci va avant tout adapter son itinéraire en fonction de celle-ci. À l'inverse, dans le cas d'Adèle, comme dans le cas de la majorité des femmes interviewées, cette anticipation porte sur le risque de faire une mauvaise rencontre.

L'influence du choix du mode de transport sur les détours effectués nous permet de contredire l'hypothèse que le temps de déplacements des personnes mettant en place des stratégies est automatiquement plus long. Cette hypothèse se basait sur l'idée que les détours effectués pour éviter des situations jugées dangereuses faisaient perdre du temps aux personnes se déplaçant. En effet, comme nous avons pu le constater, certaines stratégies consistent à se déplacer en vélo et non pas à pied afin de se sentir plus sûres. Ce moyen de transport, offrant une vitesse

de déplacement plus élevée, permet également d'éviter certains détours. Ainsi, selon le choix modal, les itinéraires empruntés ne sont pas les mêmes. Certains détours ne sont pas effectués et le temps de trajet s'en voit raccourci.

Jusqu'à maintenant, les interactions non désirées qu'il convenait d'éviter étaient avant tout associées à la probabilité d'être agressé·e sexuellement ou de se faire prendre à partie par un groupe d'hommes. Cet évitement est alors révélateur d'inégalités de genre. Cependant, l'interview de Tristan met en évidence que la crainte de certaines rencontres est également influencée par l'appartenance à une catégorie ethnique. Il nous indique ainsi pouvoir effectuer des détours afin d'éviter de croiser des policiers, par peur de subir un délit de faciès. Il explicite ça à travers plusieurs exemples de son vécu.

« Ouais du coup c'est eux [les policiers] qui me font faire des détours. Je préfère prendre deux, trois rues parallèles quand pour éviter de les croiser » - Tristan [1.184-185].

Les propos tenus par Tristan nous démontrent l'importance d'aborder la thématique de l'insécurité de nuit à travers un regard intersectionnel. Malheureusement, l'échantillon de personnes interviewées ne nous permet pas de mettre clairement en avant la pluralité des contraintes intersectionnelles en lien avec l'insécurité de nuit. Nous pouvons donc seulement estimer que les trois différentes insécurités établies plus haut comportent une complexité propre à chaque catégorie sociale et leurs interactions, se répercutant sur l'appréhension et l'agencement des déplacements de nuit.

Comme nous pouvons le constater avec les propos de Simon, la charge mentale que nécessite l'anticipation du risque et l'organisation du déplacement en conséquence peut également être présente chez les personnes appartenant aux groupes sociaux les plus privilégiés. En effet, alors que plusieurs hommes interviewés mentionnent explicitement leur privilège (pour la plupart des hommes blancs, grands, hétérosexuels, cisgenres) et l'avantage que celui-ci leur donne dans l'espace public, la plupart d'entre eux reconnaissent avoir déjà eu peur dans l'espace public, voire, d'éviter consciencieusement certains endroits (Simon et Jean). De ce fait, les deux stratégies citées jusqu'à maintenant, soit l'adaptation du mode de transport et de l'itinéraire emprunté en fonction du risque perçu. Elles peuvent être mises en place par des hommes comme des femmes. Cependant, le danger associé aux déplacements de nuit varie fortement en fonction de la socialisation et du genre des personnes. L'adaptation du comportement ne va ainsi pas répondre à la même source d'insécurité.

Les trois dernières stratégies que nous allons introduire dans ce travail répondent ainsi à un sentiment d'insécurité relatif à la crainte d'une agression sexuelle ou de harcèlement public. De ce fait, elles sont avant tout - voire uniquement - employées par des femmes. Sans remettre en question le fait que le sentiment d'insécurité touche toutes les catégories sociales, il apparaît de manière évidente que les personnes appartenant à une ou des minorité-s sociale-s perçoivent plus de dangerosité dans l'espace urbain. La charge mentale liée à l'organisation des déplacements de nuit sera donc plus grande, comme le démontre le plus grand nombre de stratégies qu'ielles mettent en place.

La recherche d'un contact rassurant :

Cette stratégie est une pratique exclusivement mentionnée par les femmes interviewées. Elle consiste à rechercher un contact rassurant lors du déplacement de nuit et s'exprime de différentes manières. Les plus évidentes sont celles d'être physiquement accompagnée ou en contact vocal par téléphone. Il est alors possible que la personne appelée ne soit pas géographiquement proche, démontrant que la simple idée du contact suffit déjà à être un élément rassurant. De la même manière, Emma mentionne pouvoir envoyer des messages vocaux afin de démontrer qu'elle est en interaction et Clara déclare feinter le fait d'être au téléphone.

« En gros, moi, quand je flippe de ouf et que je rentre à pied, je fais un truc de méga schizo, mais, ce que je fais, c'est que je fais semblant d'être au téléphone » - Clara [1.320-321].

Une fois le trajet bien réalisé, il est fréquent de confirmer le bon déroulement de celui-ci auprès de certains de ses contacts, notamment les personnes ayant connaissance du déplacement.

L'usage du téléphone peut également permettre le téléchargement d'applications pouvant augmenter le sentiment de sécurité lors du trajet. À titre d'exemple, Maude mentionne l'application *Sororité* ayant précisément pour but de créer ce contact rassurant avec une autre personne.

« Si enfaite à la fin de ta soirée, je ne sais pas à 2h du mat tu as envie de rentrer et que tu es seule et que tu dois faire un trajet qui est plus ou moins long, tu peux envoyer un message sur ce groupe. [...] Et s'il y a une personne qui est autour et qui peut soit t'accompagner un bout soit rentrer en même temps que toi, ben vous faites le chemin ensemble et vous êtes. Enfin, tu n'es pas seule, tu es avec une autre personne. » - Maude [1.485-490].

Il est intéressant de constater que cette stratégie s'appuie presque exclusivement sur l'usage du téléphone portable. Cela rappelle les propos de Rivière (2014) qui présente le téléphone portable comme un outil d'émancipation des adolescent·es, de même qu'il permet de réduire les craintes des enfants lors de leurs premiers déplacements autonomes. La possibilité de joindre et d'être joint à tout moment en cas de problème apparaît ainsi comme un élément particulièrement rassurant pour les adolescent·es en quête d'autonomie comme pour les personnes appartenant à une minorité sociale, notamment les femmes.

L'évitement d'une interaction non désirée

Le téléphone portable est employé comme un outil permettant d'indiquer aux personnes présentes dans l'espace public qu'une interaction est en cours. Cela permet parallèlement de démontrer une indisponibilité à toute autre forme de contacts et donc d'éviter une interaction non désirée. De la même manière, le téléphone peut être un support à l'écoute de musique qui justifie le fait de refuser d'entrer en interaction. C'est notamment le cas pour Emma et Valentin.

« Ben, souvent, je vais peut-être avoir des écouteurs avec de la musique un peu basse, et du coup tu es ... Ben les gens, ils ont l'impression que tu écoutes de la musique, donc s'ils essayent d'avoir une interaction avec toi et que tu ne réponds pas, ben ils ne vont pas mal le prendre. »
Emma [1.168-170].

Afin de se soustraire à une confrontation, Mathieu et Jérémy mentionnent également éviter le regard d'hommes seuls ou en groupe. Cette stratégie serait également utilisée par les femmes selon les recherches de Lieber (2002).

Jusqu'à maintenant, les pratiques mentionnées pour éviter une interaction non désirée étaient utilisées de manière mixte entre les genres. Cependant, nous pouvons mettre en avant une pratique uniquement féminine qui consiste à prêter une attention particulière à son habillement afin d'effacer certains signes de féminité de leur style vestimentaire et de dissuader les personnes présentes dans l'espace public d'entrer en interaction.

« Si je sais que je vais rentrer toute seule, je ne vais peut-être pas m'habiller d'une certaine façon. Ça, ça peut être un facteur. Mais c'est tellement inconscient que je ne vais même pas me le dire. Mais je pense que si quoi. Il doit y avoir ce truc-là, c'est sûr. Parce que l'été, quand je vais m'habiller avec des petites robes courtes ou quoi, ça va être plutôt la journée quoi. » - Adèle [1.326-329].

Cette technique semble cependant ne pas être la plus efficace, c'est du moins ce que mentionne Maude.

« En l'occurrence je m'habille de plus en plus avec des habits larges et du coup, enfin, je suis aussi un peu moins embêtée. Enfin, étonnement, ça continue encore, même si on pourrait penser que si on met genre une grosse veste avec une capuche, on ne nous embêterait pas, mais quand même. » - Maude [1.418-421].

Comme nous avons pu le voir précédemment, elle préfère opter pour une autre stratégie qui, prenant le penchant inverse, consiste à affirmer sa place en tant que femme sur l'espace public. Elle entre ainsi dans ce que nous nommons les stratégies d'affrontement de l'environnement.

L'affrontement de l'environnement :

Maude recommande et met en place un jeu consistant à affirmer sa présence sur le trottoir et à se réapproprier sa légitimité à occuper l'espace urbain. Cette stratégie de réappropriation de l'environnement la met face à ses insécurités et c'est par la confrontation à ses peurs qu'elle tente de les réduire.

« Et j'ai l'impression d'avoir dû moi-même me forger pour ne plus avoir peur. Ou, en tout cas, de me faire croire que je n'ai plus peur jusqu'à ce que j'y crois » - Maude [1.304-305].

Cette stratégie démontre une volonté de s'affranchir du stéréotype selon lequel l'espace urbain de nuit n'est pas dédié aux femmes. Elle nécessite l'énergie de se positionner à l'encontre de sa socialisation aussi primaire que secondaire et d'appréhender les éléments décrits comme dangereux. Nous pouvons également noter que la confrontation à l'espace urbain de nuit et des personnes s'y trouvant permet de réduire l'insécurité liée à la perception d'une rue comme inquiétante ou au risque de faire une mauvaise rencontre. Maude, qui travaille de nuit, indique ainsi ne plus s'inquiéter des commentaires des personnes se trouvant dans l'espace public, qu'elle croise régulièrement et donc qu'elle a appris à connaître.

« Mais c'est vrai qu'ici, oui il y a un petit trottoir et je peux croiser les gens, mais j'ai tellement l'habitude et je le connais tellement. Même les gens, enfaite, juste je vois plus ou moins leurs têtes. Même si je ne leur ai jamais parlé ou comme ça. Mais je sais que je ne vais craindre quoi que ce soit. Alors que c'est genre juste à côté du Carré, il y a un restau avec genre plein d'alcoolos et tu sais qu'ils vont juste rester entre eux et que, bien sûr, quand tu vois de

l'extérieur, ça paraît très problématique, mais on va... enfin moi je ne risque rien quoi. Et ouais. Je les connais ces rues » - Maude [1.475-480].

Lutter contre les stéréotypes de genre et développer sa propre connaissance de l'espace urbain a ainsi permis à Maude de réduire le sentiment d'insécurité lié à ses déplacements de nuit.

S'inscrivant dans la même catégorie de stratégies, mais avec une logique totalement différente, Emma indique se préparer à l'affrontement de l'espace urbain de nuit à travers des cours d'autodéfense. Ainsi, de la même manière que Maude, elle cherche à se réapproprier l'espace urbain de nuit, cependant sans contester le fait que celui-ci est dangereux pour elle.

« Je pense qu'il y a moins de femmes dans la rue et du coup oui, ça renforce ce truc où non seulement c'est des personnes qui peuvent plus te faire mal parce que physiquement voilà. Mais aussi du coup qui sont plus présentes et puis voilà, et qui sont peut-être plus en groupe, de gars et ... Et évidemment, en partie lié à ça, avec Marie, on a fait une formation d'autodéfense², récemment. Enfin, récemment, il y a deux mois comme ça. Et c'est clairement aussi juste pour avoir les bons réflexes si tu te fais agresser dans la rue ou comme ça. » - Emma [1.375-381].

Suivre un cours d'autodéfense permet en partie de lutter contre le stéréotype selon lequel une femme est plus vulnérable. Cependant, au long de l'entretien, il apparaît que la démarche d'Emma consiste surtout à se positionner à l'encontre d'une prophétie autoréalisatrice menant à l'exclusion des femmes de l'espace urbain. En effet, la socialisation des femmes encourage la perception de l'espace public de nuit comme dangereux et les incite à désinvestir cet environnement. Parallèlement, l'absence de femmes dans cet espace confirme le fait que celui-ci est hostile pour elles et renforce leur désinvestissement. Sans remettre en question le fait que l'espace urbain de nuit est dangereux pour les femmes, suivre un cours d'autodéfense permet à Emma de se sentir prête à l'investir de même qu'il réduit son sentiment de vulnérabilité et donc d'insécurité. Ces cours peuvent ainsi mener à une augmentation de la fréquentation de l'espace public de nuit pour les femmes qui les suivent.

Ces stratégies d'affrontement de l'environnement, qui n'apparaissent pas dans celles identifiées par Lieber en 2002, semblent les plus efficaces à long terme, car elles s'attaquent

² <https://viol-secours.ch/autodefense-feministe/fem-do-chi/>

directement aux stéréotypes de genre pour lutter contre le sentiment d'insécurité. Elles mènent également à une réappropriation de l'espace urbain de nuit.

De manière générale, les différentes stratégies qui ont été mentionnées par nos interviewé·es correspondent à celles identifiées par Lieber en 2002 (effectuer des détours, jouer sur l'apparence, être accompagné·e). Cependant, alors que nous identifions les stratégies d'affrontement du milieu, Lieber met en évidence le phénomène inverse qui est celui du couvre-feu virtuel. C'est-à-dire la non-fréquentation d'un espace à partir d'une certaine heure pour garantir sa sécurité. Emma mentionne brièvement que certaines de ces amies appliquent cette stratégie (1.373-374), cependant, nous n'avons pas suffisamment d'éléments à disposition pour traiter de la particularité de cette stratégie. Cela s'explique notamment par la composition de notre échantillon. En effet, les femmes qui le composent sont les plus susceptibles d'effectuer des déplacements de nuit en raison de leurs appartenances sociales. Elles sont jeunes, citadines, étudiantes ou diplômées du supérieur et n'ont pas fondé de famille (Condon et al., 2005).

La troisième hypothèse de notre travail de recherche s'appuie sur l'existence et la mise en pratique de la stratégie du couvre-feu, partant du principe que celle-ci peut mener à une potentielle ségrégation temporelle, en raison d'une fréquentation de l'espace différente entre les groupes sociaux selon le jour et la nuit.

3. La fréquentation de la nuit

Troisième sous-question : De quelle manière l'identité de la disposition induit une fréquentation différenciée de l'espace urbain ?

Troisième hypothèse : Elle suppose que l'identité de la disposition induit une fréquentation de l'espace différencié de jour et de nuit entre les groupes sociaux. Celle-ci mène à l'exclusion de certains groupes sociaux de l'espace public de nuit et produit ce que l'on peut qualifier de ségrégation temporelle.

3.1. L'existence d'une ségrégation temporelle

Comme nous l'avons vu, notre échantillon ne nous permet pas de récolter suffisamment de données afin de répondre de manière approfondie à cette sous-question. En effet, les femmes interviewées dans notre échantillon présentent des caractéristiques sociodémographiques relativement similaires qui sont propices à rendre accessibles les déplacements de nuit. Comme

nous le mentionnent Condon et al. (2005), ce n'est pas l'appréhension des déplacements de nuit, mais les clivages et le type de ménages qui contraignent majoritairement la fréquentation de l'espace public de nuit pour les femmes seules.

Cette ségrégation temporelle, que nous nous mettions comme objectif d'observer ici, repose sur l'application de la stratégie du couvre-feu, qui dissuade la fréquentation de l'espace public à partir d'une certaine heure. Comme nous avons pu le voir plus haut, cette stratégie fait partie de ce que Gordon et Riger (1989) nomment les stratégies d'évitement, soit celles qui engagent un changement dans les activités de la vie quotidienne et peuvent mener à l'auto-exclusion de l'espace public. Celles-ci sont avant tout mises en action par les femmes ayant un faible capital culturel et économique, ainsi que les femmes âgées. De ce fait, comme le mentionne Lieber (2002), la catégorie sociale, l'âge, mais également la zone de résidence à une incidence sur le type de stratégie adoptée. L'absence de la stratégie du couvre-feu dans notre population d'enquête est donc facilement expliquée par l'homogénéité de la catégorie sociale, l'âge et le lieu de résidence parmi les femmes interviewées. Cela ne contredit néanmoins pas son emploi effectif par certaines femmes menant à leur exclusion de l'espace public à certaines heures.

Cependant, l'absence de l'utilisation de cette stratégie chez les femmes interviewées ne nous permet pas de constater, à travers les données recueillies, une fréquentation différenciée entre les hommes et les femmes. Nous pouvons ainsi suggérer que, bien que le genre joue un rôle important dans le type de stratégie adoptée (Lieber, 2002), il est nécessaire de prendre en considération les autres appartenances sociales et d'adopter un regard intersectionnel pour mettre en avant l'ensemble des inégalités d'accès à la ville de nuit. Nos entretiens nous démontrent ainsi que les femmes les plus privilégiées ne se privent pas de fréquenter l'espace urbain de nuit. Cela n'empêche pas pour autant que l'espace public de nuit soit majoritairement occupé par des hommes et que le franchissement de ces limites spatiales et temporelles représente une exposition au risque de violences (Condon, 2005). Ainsi, malgré la fréquentation de la ville de nuit pour certaines femmes, leur présence n'en est pas pour autant légitimée. Leur fréquentation ne se traduit d'ailleurs pas en occupation et leur expérience de la ville de nuit se fait avant tout au travers de la mobilité.

Si nous revenons sur notre troisième hypothèse, nous pouvons donc affirmer que les représentations de la nuit éveillent chez nos interviewé·es des insécurités différentes. Ces insécurités engendrent à leur tour des stratégies différentes, ce qui a une influence sur les caractéristiques des déplacements. La fréquentation de l'espace public de nuit est donc

différente selon les hommes et les femmes, mais les données récoltées ne nous permettent pas de parler de ségrégation temporelle selon le genre. Pour approfondir cette sous-question, il est nécessaire d'avoir une plus grande diversité d'appartenance sociale entre les personnes interviewées, car le prisme du genre ne suffit pas à lui seul à saisir la complexité de la fréquentation et de l'occupation de la nuit.

4. Conclusion

Comme nous avons pu le voir dès l'introduction de ce travail, l'identité de la disposition (soit les caractéristiques personnelles, les expériences passées et les représentations des personnes) façonne la propension à ressentir de l'insécurité personnelle (Noble, 2015b). Dans notre première sous-question, nous souhaitons nous intéresser à la manière dont les différents éléments qui constituent l'identité de la disposition influencent le sentiment d'insécurité lors des déplacements de nuit.

Dans un premier temps, nous avons observé les variations de la socialisation en fonction du genre. Nous avons ainsi pu affirmer que ce dernier facteur déterminait les recommandations reçues par nos proches. De manière réciproque, les conseils que nos interviewé·es donnent varient également en fonction du genre de la personne à qui ils sont adressés. Ces recommandations nous ont permis de mettre en avant, à travers le concept de peur altruiste, que l'insécurité lors des déplacements de nuit relève d'une construction sociale.

Dans notre hypothèse, nous avons estimé qu'au-delà des discours tenus par les proches, les instances médiatiques jouaient également un rôle sur le sentiment d'insécurité. Dans les retours de nos interviewé·es, nous avons pu constater une influence très relative des événements relatés par les médias, ne dépendant pas, au premier abord, des caractéristiques sociodémographiques des interviewé·es. À l'inverse, l'influence du vécu des personnes interviewées semblait varier en fonction de leurs caractéristiques personnelles.

À travers le traitement de cette sous-question, nous avons également pu faire émerger l'importance de la socialisation secondaire dans l'appréciation des déplacements de nuit. En effet, celle-ci est apparue de manière spontanée chez plusieurs interviewé·es qui mentionnaient l'adolescence comme une période charnière de la découverte de la nuit.

En ce qui concerne la dimension de la représentation, nous avons pu établir trois types de représentation de l'insécurité. Là encore, le genre joue un rôle prépondérant dans

l'identification des potentiels dangers et il apparaît comme plus ou moins probable d'être confronté à certains risques en fonction de celui-ci. L'insécurité relative à la peur de faire une mauvaise rencontre est celle révélatrice et porteuse d'inégalités entre groupes sociaux. En effet, les craintes telles que le risque d'agression sexuelle, de harcèlement public ou de discrimination raciale sont avant tout ressenties par les des minorités sociales. Ainsi, celles-ci voient leur charge psychologique face aux déplacements de nuit augmenter. En outre, la prépondérance de cette crainte ne permet pas de prendre pleinement en considération d'autres risques, qui semblent moins présents, tels que celui de faire un accident de la route. Cela peut nous questionner sur le dysfonctionnement d'une société dans laquelle la probabilité de faire un accident potentiellement mortel sur la route est relativisée, tant le risque de se faire agresser semble présent.

Enfin, en ce qui concerne la représentation de ce qu'est une rue inquiétante, nous pouvons apporter un regard neuf sur les précédentes études en avançant que l'éclairage d'une rue ou sa fréquentation ne suffisent pas à la rendre agréable et sûre. En effet, bien que ces éléments semblent importants pour les femmes interviewées, il apparaît dans une analyse globale des entretiens que la notion d'ambiance est celle prépondérante. Ainsi, le sentiment d'être entouré·e, grâce à la présence d'habitation notamment, contribue à se sentir en sécurité. Comme le montrent les images illustrant les propos d'Emma, un éclairage faible n'est pas nécessairement associé à une rue inquiétante. Il serait intéressant d'explorer la complexité de la qualification d'une rue comme sûre à travers d'autres entretiens, afin de clairement mettre en lumière les éléments indépendants de l'éclairage public et favorisant ce ressenti. Cela semble d'autant plus important à l'heure où les préoccupations concernant la pollution lumineuse prennent de l'ampleur.

Si nous reprenons les résultats de notre deuxième sous-question, nous pouvons avancer que l'influence la plus déterminante du sentiment d'insécurité lors des déplacements de nuit est celle d'orienter le choix du mode de déplacement. En effet, celui-ci va être choisi pour la sécurité qu'il propose, mais également déterminer la perception d'une rue comme étant inquiétante ou agréable. En outre, il va également avoir une répercussion sur le temps de trajets et l'itinéraire emprunté. À titre d'exemple, choisir de prendre le vélo pour effectuer ces trajets de nuit, car celui-ci nous confère un sentiment de sécurité, va permettre pour les femmes interviewées d'aller plus vite et d'éviter d'effectuer des détours. Comme nous l'avons vu dans nos résultats, la détermination d'un mode de transport vécu comme sûr est dépendante de la principale source

d'insécurité ressentie. Ainsi, l'emploi du vélo pour certains hommes interviewés implique d'effectuer des détours pour emprunter des rues mieux aménagées. Nous pouvons ainsi contredire l'hypothèse selon laquelle la mise en place de stratégies lors des déplacements de nuit augmente automatiquement le temps de trajet, car cela dépend de l'insécurité principalement ressentie et du mode de transport.

Nous souhaitons clore cette conclusion en questionnant le décalage perceptible entre les représentations des situations dangereuses et la réalité de celles-ci. Le fait que les hommes perçoivent principalement le risque d'avoir un accident de la route alors qu'ils sont statistiquement les plus agressés dans l'espace public nous interroge. Il démontre à la fois le caractère éminemment social du sentiment d'insécurité, mais également les inégalités qu'il véhicule. Qu'est-ce qui permet aux hommes interviewés de se représenter le danger avant tout en fonction de la sécurité routière et non d'une potentielle agression ? D'où provient ce décalage entre le sentiment et les réalités statistiques ? Provient-il de l'impératif de ne pas paraître vulnérable au nom d'une certaine masculinité hégémonique ?

En outre, le fait que les femmes ressentent plus fortement ce sentiment d'insécurité, alors qu'elles sont statistiquement moins souvent victimes d'agressions réelles démontre-t-il une grande efficacité des stratégies qu'elles mettent en place pour se prémunir du risque d'agression ?

QUATRIÈME PARTIE – RECOMMANDATION OPÉRATIONNELLE

À partir de l'analyse des données récoltées, en lien avec les informations de la revue de la littérature, nous pouvons avancer que la socialisation primaire et secondaire des personnes influence leur perception de l'insécurité la nuit et donc les caractéristiques de leurs déplacements. Cependant, le genre ne suffit pas à lui seul à expliciter une fréquentation différenciée du temps de la nuit. Il est nécessaire pour cela de prendre en considération la multiplicité des appartenances sociales. En effet, comme nous avons pu le voir, ce n'est pas tant la crainte du temps de la nuit, mais les clivages sociaux et le type de ménages qui contraignent majoritairement la fréquentation de l'espace public des femmes. Ce n'est donc pas uniquement le sentiment d'insécurité qui entrave la liberté de circulation des femmes, mais également leurs situations sociales (Condon et al., 2005). De ce fait, être une femme et avoir été socialisée à se percevoir comme vulnérable et donc concevoir l'espace public, spécifiquement de nuit, comme dangereux, ne suffit pas à expliquer les inégalités en termes de déplacements. Celles-ci sont également induites par une aptitude différenciée à avoir des projets et à les réaliser dans cet espace. Ce que Belton-Chevallier et al. (2019) nomment les *inégalités liées aux projets ou l'aptitude à réaliser son désir*. De ce fait, nous pouvons estimer qu'avoir une famille ou une situation financière compliquée décourage l'élaboration de projets sur le temps de la nuit.

Bien qu'il soit inadmissible que les femmes ayant des enfants ou une situation défavorisée n'aient pas le même accès à la ville de nuit, dans le cadre de notre travail, nous avons choisi de nous intéresser spécifiquement aux *inégalités de compétence face aux déplacements*. Comme Belton-Chevallier et al. (2019) l'indiquent, ces compétences font référence à l'aptitude à articuler ses aspirations et projets dans un univers de contraintes. Elles renseignent sur la capacité à trouver son chemin sur une dimension spatiale et temporelle afin d'utiliser au mieux les possibilités pratiques des projets de mobilités.

Faire le choix de nous intéresser aux inégalités de compétences implique de nous pencher sur l'univers de contraintes qui s'applique aux déplacements des femmes. Notre recommandation opérationnelle ne s'appuiera donc pas sur la difficulté pour certaines femmes d'avoir des projets impliquant un déplacement de nuit. Mais sur les mesures qu'il est possible de mettre en place pour que celles qui osent sortir la nuit n'aient pas à imaginer des stratégies dans des

situations de contraintes. En effet, alors que 40% des femmes ont peur de sortir seules ou de passer par certaines rues la nuit (Condon et al., 2005), il semble nécessaire de prendre en considération le contexte dans lequel ont lieu ces déplacements de nuit.

Le droit à la ville de nuit

Comme nous avons pu le voir au début de ce travail, la nuit est un temps à part et difficile à réguler. C'est notamment ce que met en évidence Gwiazdzinski (2019) en rappelant que les attentes en matière d'éclairage, animation et sécurité divergent selon les groupes sociaux. Les représentations des situations dangereuses de nuit tendent à identifier des espaces faiblement éclairés et déserts comme les parcs comme inquiétants. Nous avons pu constater qu'en demandant des précisions quant à une ambiance agréable, l'éclairage ou la fréquentation ne joue pas un rôle principal. C'est l'impression d'être entouré·e (grâce à des habitations, un contact téléphonique) qui apparaît comme primordiale pour certaines femmes interviewées.

De ce fait, il nous semble que garantir un sentiment de sécurité dans la ville de nuit va au-delà de proposer des rues fortement éclairées et fréquentées. Notamment, car cela ne peut s'effectuer que conjointement à la colonisation du temps de la nuit par les marchés économiques et s'éloignerait des préoccupations écologiques qui sont celles de la réduction de la pollution lumineuse. En outre, une telle mesure s'oppose à la perception de la nuit comme un temps de repos et de tranquillité et implique un arbitrage entre les différents intérêts à la nuit. En laissant de côté la question de l'éclairage public, nous souhaitons éviter un arbitrage complexe entre le droit à la nuit et le droit à la mobilité. Enfin, nous estimons que lier la question de l'insécurité de nuit uniquement à celle de l'éclairage public renvoie avant tout à l'imaginaire ancestral de la nuit comme un temps dangereux.

Les conditions de réalisation de situations dangereuses vont au-delà de l'obscurité effective de la nuit. Elles relèvent avant tout de l'appropriation de l'espace public de nuit par certains groupes sociaux, notamment les jeunes hommes, menant à l'exclusion des groupes s'y sentant moins légitimes. Il est injuste que l'accès à la ville de nuit réponde encore à une logique de loi de la jungle où seuls les groupes se sentant les plus forts (symboliquement parlant) aient la légitimité de fréquenter l'espace public sans contraintes. De ce fait, notre recommandation ne se basera pas sur des mesures d'aménagement public, bien que celui-ci conditionne l'utilisation de cet espace et peut favoriser certains groupes au détriment d'autres.

Les réponses actuelles :

Aujourd'hui, il existe différentes mesures mises en place afin de réduire le sentiment d'insécurité par une intervention humaine et non urbanistique. Celles-ci se basent avant tout sur l'utilisation d'applications destinées aux femmes. Elles leur permettent d'organiser leurs trajets afin qu'elles se sentent plus en sécurité ou de partager leur localisation à leurs contacts proches. C'est notamment le cas des applications *SafeUp*, *Sister* et *I'm Safe*.

La ville de Genève vient également de mettre à jour une application (*Genève en poche*) permettant de dénoncer les cas de harcèlements publics dans la ville. Elle s'adresse aussi bien aux victimes de harcèlement de rue, qu'à leurs proches, aux témoins ou encore aux proches de l'auteur.e. Il permet, à l'aide d'un formulaire, de signaler au service de la police municipale de Genève les cas de harcèlement public. Selon RTSinfo (4 juin 2022), cette application rend possible la cartographie du phénomène dans l'espace public, ainsi que le renforcement et l'organisation de patrouilles de la police municipale afin d'éviter les situations problématiques.

Cependant, bien que l'utilisation de ces applications se soit généralisée, nous pouvons pointer du doigt différents dysfonctionnements qui leur sont relatifs. Premièrement, nous pouvons souligner que le téléchargement et l'utilisation de ces applications impliquent la prise en charge par les femmes de leurs propres insécurités. La prise en considération de l'insécurité dans la ville repose ainsi sur les groupes dominés et leurs propres organisations. En ce qui concerne spécifiquement l'application *Genève en poche*, nous pouvons également avancer qu'il est de la responsabilité citoyenne des victimes ou de leurs proches de dénoncer le harcèlement de rue pour que celui-ci soit pris en charge. Le principal dysfonctionnement de l'usage de ces applications est donc de reposer avant tout sur les groupes défavorisés pour combattre un phénomène dont ils sont victimes.

Deuxièmement, nous pouvons rappeler que la proposition d'une application comme *Genève en poche*, qui se couple à une prise en charge policière de ce problème, entraîne le risque de stigmatisation d'une autre minorité (mentionné par Tristan). Comme nous avons pu le voir dans la revue de la littérature, la volonté publique de réduire le sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public peut mener à une légitimation des politiques urbaines ultralibérales, racistes et antipauvres (Glasbeek, 2006 ; Kern, 2010) et parallèlement augmenter les insécurités liées au racisme. Garantir une ville inclusive, un accès égalitaire aux espaces publics nécessite donc de prendre en considération les nombreux phénomènes de domination qui se jouent dans

l'espace social et l'intersectionnalité de ceux-ci, ce que permettent difficilement d'appréhender ces applications qui prennent souvent le parti d'un unique groupe d'usager·ères.

Pour ces raisons, et afin que la garantie d'un trajet sûr ne soit pas à la charge des personnes considérées comme vulnérables dans l'espace public, nous allons exclure le développement d'une application comme étant la solution au problème de l'insécurité de nuit.

Mesure proposée :

La recommandation que nous allons élaborer afin de garantir des rues plus sûres de nuit va s'appuyer sur notre expérience avec les correspondant·es de nuit. Ce dispositif social propose un service de médiation et de prévention afin de lutter contre le sentiment d'insécurité de nuit. Pour cela, iels effectuent des tournées de nuit et entrent en communication avec l'ensemble des habitant·es qu'iels croisent. Ce service, proposé par des travailleur·euses sociaux·les, offre une alternative à la réponse sécuritaire et répressive et permet d'ouvrir le dialogue avec les citoyen·nes. En outre, mis à disposition par la ville de Vernier, il permet à toutes les personnes d'en bénéficier de manière égale et ne repose pas nécessairement sur une initiative personnelle.

En 2017, Thierry Apotheloz et Marko Bandler ont présenté auprès du LaSUR l'enquête de satisfaction de ce service social. Les 21 réponses reçues permettent ainsi d'avancer que le principal effet des correspondant·es de nuit est de diminuer les nuisances sonores (de 38%) et la présence de déchets (34%), mais ils réduisent de manières moins efficaces le sentiment d'insécurité (19%).

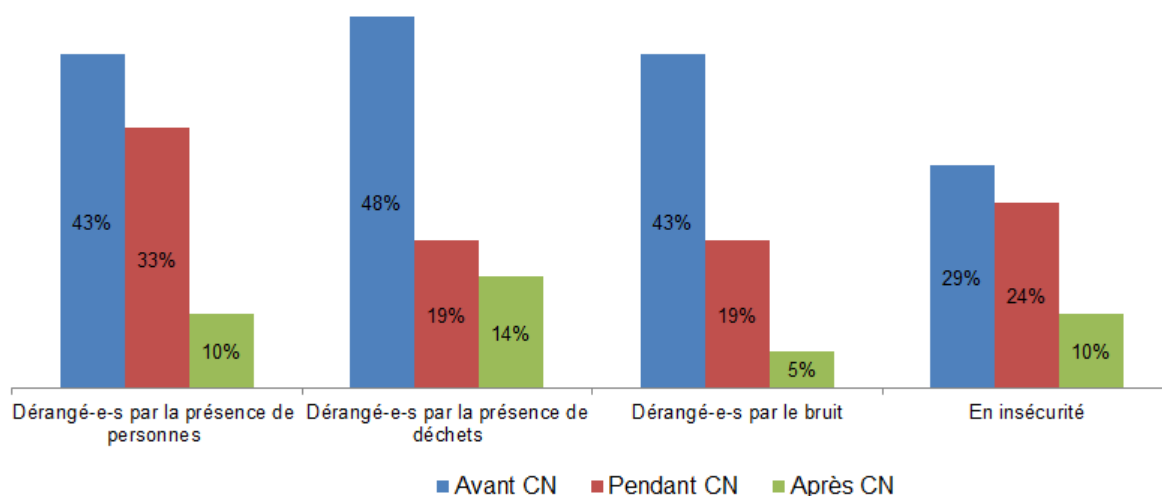


Figure 11 : Apotheloz et Bandler, 2017

Pour cela, aux Acacias, nous proposons un dispositif social similaire à celui des correspondant·es de nuit en y apportant cependant certaines modifications spécifiques à la prise en charge du sentiment d'insécurité. Afin d'offrir un autre regard sur la prise en charge de l'insécurité, nous allons également nous appuyer sur les dispositifs de sécurité des festivals, notamment ceux du Paléo et Festi'neuch. Les points communs entre ces dispositifs sont d'assurer des tournées, organisées par des groupes de personnes n'ayant pas de prérogatives sécuritaires, et réparties entre quartiers (ou secteurs spécifiques). En outre, il existe un lieu de regroupement permettant aussi bien le repos que l'échange entre les groupes. Dans le cadre des festivals, certains de ces lieux peuvent aussi servir de point de référence aux festivaliers afin d'obtenir des informations.

Ce que nous pouvons noter, est que l'insécurité prise en considération par les correspondant·es de nuit est avant tout liée à la théorie de la vitre brisée. C'est-à-dire que la dégradation générale des lieux et la présence de déchets et de bruits donnent l'image d'un quartier peu sûr (Noble, 2016). Cependant, comme nous l'avons vu lors de notre analyse, l'état des lieux est loin d'être le seul facteur influençant le sentiment d'insécurité lors des déplacements de nuit.

De plus, le fait de réaliser des tournées ne permet pas d'offrir une couverture homogène sur le territoire. Tous·tes les habitant·es ne sont pas conscient·es de leur présence sur leur commune. Afin de pallier cela, nous suggérons d'adapter le dispositif des correspondant·es de nuit pour la commune de Genève, et par conséquent pour le quartier des Acacias, en assurant une présence permanente au lieu recensant un fort taux d'activités nocturnes. De la même manière qu'il existe un stand représentant la sécurité au festival, nous pensons qu'il est important que les correspondant·es de nuit assurent une présence fixe à certains endroits, afin qu'on sache où il est possible de les rencontrer. Ces lieux de permanence s'engagent ainsi à prendre en charge tout type d'insécurité, notamment celles liées aux risques d'agressions sexuelles ou d'accidents de la route. Pour cela, en s'inspirant du principe de *nez-rouge* qui propose de reconduire des personnes ne se sentant pas aptes à rentrer seules à leur domicile, les travailleur·euses sociaux·les proposant cette permanence auraient également comme rôle d'accompagner les personnes ne se sentant pas sûres de rentrer seules.

Ce service s'adresserait ainsi aux femmes comme aux hommes. En effet, bien que la prise en considération de l'insécurité ne soit pas la même selon les genres, il ne semble pas pertinent d'effectuer une distinction entre ceux-ci. En outre, il semble important que les hommes aient

également la possibilité de faire valoir leur insécurité et vulnérabilité, notamment car ils restent les personnes les plus agressées dans l'espace public de nuit.

Proposer une permanence de travailleur·euses sociaux·les s'engageant à assurer un retour au domicile en toute sécurité permettrait de prendre en charge de manière communale et égalitaire ce que proposent actuellement de nombreuses applications. L'insécurité serait alors un problème public et non pas uniquement associé aux groupes sociaux les plus défavorisés.

À titre d'exemple, le dispositif des correspondant·es de nuit pourrait s'insérer à Genève en proposant notamment une permanence auprès de la Gravière et de la Parfumerie ou proche de l'École de médecine. Ces endroits, régulièrement mentionnés comme des lieux de sorties et fréquentés la nuit par les personnes que nous avons interviewées, sont également proches de lieux pouvant apparaître comme inquiétants, notamment le long de l'Arve et des sous-voies du pont St-Georges ou de Plainpalais. Proposer une permanence à de tels endroits permettrait ainsi aux personnes que nous avons pu interviewées et qui considèrent ces endroits comme dangereux de rentrer plus sereinement. La charge d'organiser son trajet au préalable afin d'éviter de rencontrer des situations dangereuses et qui peut dissuader certains déplacements, pourrait ainsi être réduite par la possibilité de rentrer accompagné·es, sans pour autant que cela nécessite une planification de par la disponibilité de ce service public.

L'objectif principal d'un tel dispositif est donc de permettre aux personnes faisant partie d'un groupe social défavorisé de se réapproprier la ville, en toute sécurité. Comme nous avons pu le voir dans notre analyse, la fréquentation régulière d'un lieu la nuit permet de gagner en assurance (Typhanie et Agnès). Cette connaissance empirique incite à porter un nouveau regard sur les représentations sociales de ce qui est dangereux et à développer une grille d'analyse plus fine des situations pouvant effectivement être dangereuses ou sortant de la normalité. En outre, le fait de se confronter directement à cet environnement étranger permet d'acquérir une assurance à long terme en s'attaquant directement aux stéréotypes, notamment de genre, conditionnant l'espace urbain (Maude).

C'est pour ces raisons qu'au-delà de proposer un aménagement urbain permettant de se sentir plus en sécurité, tels qu'une amélioration de l'éclairage, nous souhaitons mettre en place un service social encourageant la réappropriation de l'espace urbain de nuit pour les groupes sociaux ne s'y sentant pas légitimes. Cela, notamment dans l'objectif de lutter contre une certaine prophétie auto-réalisatrice où la catégorisation d'un espace comme dangereux pour

certaines personnes amène à leur exclusion, renforçant leur sentiment de ne pas être à leur place pour celles qui osent le fréquenter.

Afin d'améliorer cette recommandation opérationnelle, il semblerait toutefois pertinent de réfléchir à la mise en place de ce dispositif directement avec les personnes concernées par les insécurités de nuit. Cette piste d'amélioration s'appuie sur les principes émis par la ville de Vienne qui propose l'inclusion des différents groupes sociaux au cœur même du processus de production et d'occupation de l'espace urbain afin de garantir son inclusivité.

CONCLUSION

La thématique de la sécurité urbaine apparaît en Europe dans les années '80/'90. Elle est d'abord abordée sous l'angle de la microcriminalité et des dégradations, comme le démontre la théorie de la vitre brisée rédigée en 1982. Il faut attendre les années '90 pour une prise en considération des inégalités sociales face à la sécurité urbaine. C'est d'ailleurs dans ces années que la troisième vague du féminisme apparaît aux États-Unis, en introduisant notamment le concept d'intersectionnalité. L'usage d'internet marque dans les années 2010 la quatrième vague du féminisme, permettant des vagues de dénonciations telles que celle du #metoo en 2017. On y dénonce les agressions sexuelles, les harcèlements de rue et la culture du viol.

À travers notre revue de la littérature, nous pouvons constater l'évolution des préoccupations sociales, l'apparition de nouvelles considérations face à l'idée de justice sociale. Notre recherche, menée en 2022, s'appuie sur de nombreuses recherches menées en 1990 ou débuts des années 2000. Nous pouvons cependant constater que malgré l'avancée des revendications égalitaires, notamment en ce qui concerne le droit à la ville sans être importunée, et la capacité de s'unir autour d'une cause comme nous le permet désormais internet, les choses ont peu changé. L'accès à la ville demeure inégalitaire. Les femmes interviewées expriment toujours avoir peur la nuit et il leur semble encore nécessaire de mettre en place des stratégies pour éviter toutes situations dangereuses de nuit.

Nous pouvons cependant constater que des formes nouvelles d'actions se mettent en place, dans une logique de résistance et de réappropriation de l'espace urbain. C'est notamment ce que nous apprend le témoignage de Maude et Emma en employant ce que nous avons nommé des *stratégies d'affrontement de l'environnement*. En outre, la notion de privilège est reconnue par de nombreux hommes interviewés, démontrant ainsi une certaine connaissance des avantages dont ils disposent, notamment en termes d'accessibilité à la ville.

Il serait intéressant d'analyser plus spécifiquement la manière dont le mouvement féministe peut être vecteur de changement, à long terme, des dynamiques urbaines. De quelles manières les revendications de ce mouvement permettent de reconnaître de nouveaux droits (notamment le droit à la ville et à la liberté de circulation) et de combattre la violence symbolique conditionnant encore les femmes à l'espace privé ?

À l'heure actuelle, il s'avère que la recherche démontre bien l'existence, voire la permanence, des injustices spatiales. Au cours des nombreuses discussions rendues possibles lors de la rédaction de ce mémoire, cela semblait tomber sous l'évidence que certains groupes sociaux ont peur lors de leurs déplacements de nuit. Il conviendrait maintenant de tourner le regard scientifique non plus sur une définition et un cadrage de plus en plus fin de ces inégalités, mais sur les solutions qu'il est possible d'y amener. Comment garantir une ville accessible ? Comment permettre aux femmes de ne pas avoir peur lors de leurs déplacements de nuit ?

C'est à ces questions que nous avons souhaité répondre grâce à notre recommandation opérationnelle. Cependant celle-ci ne fait que figure d'esquisse d'un dispositif qui devrait encore être affiné. Elle nous permet déjà d'ouvrir d'autres questions auxquelles il conviendra de répondre. Comment garantir la sécurité en ville sans réponse sécuritaire, porteuse en elle-même d'inégalité ? Comment ne pas faire reposer la sécurité personnelle sur les minorités sociales ? Comment reconnaître le caractère sociétal de l'insécurité personnelle au niveau de l'organisation publique ?

BIBLIOGRAPHIE

- Abric, J. C. (1988). *Cooperation, competition and social representations*. Paris: Editions Cousset.
- Apotheloz T., Bandler M., (mardi 7 mars 2017). *La médiation urbaine au service de la cohésion sociale : les Correspondants de Nuit à Vernier*. Ville de Vernier.
- Authier, J.-Y., (2012). *Espace et socialisation : regards sociologiques sur les dimensions spatiales de la vie sociale*. Saarbrücken : Éditions universitaires européennes.
- Bassand M., Brulhardt M.-C., (1980). *Mobilité spatiale. Bilan et analyse des recherches en Suisse*. Saint-Saphorin : Georgi.
- Belton-Chevallier L., Oppenchain N., Vincent-Geslin S., (2019). *Manuel de sociologie des mobilités géographiques*. Tours : Presses universitaires François Rabelais. ISBN : 978-2-86906-713-4.
- Bilge S., (2009). Théorisations féministes de l'intersectionnalité. *Diogène*, 225, 70-88. <https://doi.org/10.3917/dio.225.0070>
- Bourdieu P., (1990). La domination masculine. *Actes de la Recherche en Sciences sociales*, (84), 4-31.
- Bruner J.S., (1957). *Going beyond the information given*. New-York : Norton.
- Carvalho I., Lewis D., (2003). Beyond community: Reactions to crime and disorder among inner-city residents, *Criminology*, 41 (3), 779-812.
- Centre d'analyse territoriale des inégalités à Genève, (s.d.). Département de la cohésion sociale. Consulté le 2 juin 2022 sur URL : https://ise.unige.ch/cati-ge/#bbox=2488763,1124905,21023,13732&c=indicator&i=cati_globale.pct_el_mod&s=2020&selcodgeo=ch013_6621&t=A01&view=map5
- Challéat S., (2011). La nuit, une nouvelle question pour la géographie. *Bulletin de l'association de géographes français*, 88 (2), 183-196. Consulté le 18 mai 2022 sur URL : https://www.persee.fr/doc/bagf_0004-5322_2011_num_88_2_8217
- Courel J., Deguire L., (2020). *Les déterminants du choix modal. Synthèse des connaissances scientifiques*. Paris : L'Institut Paris Région.
- Court M., (2016). Incorporation, *Encyclopédie critique du genre. Corps, sexualité, rapports sociaux*, 321-330. Paris : Éditions La Découverte, pp. 321-330
- Cresswell T., (2006). *On the move. Mobility in the Modern Western World*. Londres : Routledge.

- Darke J., (1996). The man-shaped city. *Changing places. Women's lives in the city*. Basingstoke : Palgrave, 88-99.
- Debrincat M., Dupart C., Laurent C., (2016). Étude sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles faites aux femmes dans les transports publics. *Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports*.
- Devaux J., Oppenchain N., (2017). La socialisation à la mobilité n'est-elle qu'une question de genre ? L'exemple des adolescents de catégories populaires du rural et de zones urbaines sensibles. *Les Annales de la recherche urbaine*, (112), 48-59. DOI : <https://doi.org/10.3406/aru.2017.3239>
- Dias P., (2016). Les représentations spatiales de la ville et les mobilités quotidiennes au prisme des positions sociales : une approche socio-cognitive des ségrégations socio-spatiales. *Thèse*. Strasbourg : École doctorale Sciences humaines et sociales – Perspectives européennes.
- Ditton J., et al., (1999). Afraid or angry? Recalibrating the “fear” of crime, *International Review of Victimology*, 6 (2), 83-99.
- Duarte P., (2018). Une sociologie des représentations sociales de l'urbain en quête de reconnaissance. *Espaces Temps*. Consulté le 18 mai 2022 sur URL : <https://www.espacestems.net/articles/une-sociologie-des-representations-sociales-de-lurbain-en-quete-de-reconnaissance/>
- Dufort, F. (1992). La théorie des interactions symboliques et les enjeux de l'entrée massive des femmes en médecine. *Recherches féministes*, 5 (2), 57–78. <https://doi.org/10.7202/057699ar>
- Dumont M., (2006). Les épreuves de l'accessibilité urbaine. *Espaces Temps*. Consulté le 18 mai 2022 sur URL : <https://www.espacestems.net/articles/les-epreuves-de-accessibilite-urbaine/> ;
- Espace*, (2022). Géoconfluence. Consulté le 28 juillet 2022 sur URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/espace>
- Farrall S., et al. (2009). *Social order and the fear of crime in contemporary times*. New York: Oxford University Press.
- Ferguson K., Mindel C., (2007). Modeling Fear of Crime in Dallas Neighborhoods: A Test of Social Capital Theory. *Crime & Delinquency*, 53 (2) 322-349. <https://doi.org/10.1177/0011128705285039>.
- Ferraro K., (1996). Women's fear of victimization: Shadow of sexual assault? *Social Forces*, 75 (2), 667-690.
- Ferraro K., (1995). *Fear of crime: Interpreting victimization risk*. SUNY press.
- Furstenberg F., (1971). Public reaction to crime in the streets, *The American Scholar*, 40 (4) 601-610.

Gabriel U., Grève W., (2003) The psychology of fear of crime. Conceptual and methodological perspectives. *British Journal of Criminology*, 43 (3), 600-614.

Gardner C., (1990). Safe conduct : women, crime and self in public places. *Social problems*, 37 (3), 311-328.

Gardner, C. (1995). *Passing by. Gender and public harassment*. Berkeley : University of California Press.

Genette G., (1968). Le jour, la nuit. *Cahiers de l'Association internationale des études françaises*, 20 (1), 149-165. Consulté le 18 mai 2022 sur URL : https://www.persee.fr/doc/caief_0571-5865_1968_num_20_1_905

Gérard M., Bartoli P.-H., Gautier A., (2019). Les jeunes Franciliennes et les sorties nocturnes – Quelles sont leurs habitudes de sorties ? Se sentent-elles en sécurité durant leurs sorties nocturnes et leurs trajets ? *Harris interactive*.

Gibson J.J., (1966). *The sens considered as perceptual system*. Boston : Houghton Mifflin. Consulté le 28 juillet 2022 sur URL : <https://journals.openedition.org/sociologies/14599>

Glasbeek A., (2006), « My wife has endured a Torrent of Abuse » : Gender, Safety, and Anti-Squeegee Discourses in Toronto, 1998-2000. *Windsor Yearbook of access to Justice*, 24 (1), 55-76.

Gordon M. T., Riger S., (1989). *The female fear*. New York : The Free Press.

Gwiazdzinski L., (2019). La nuit, nouveau territoire des politiques publiques. *L'Observatoire*, 1 (53), 11-15. Consulté le 18 mai sur URL : <http://www.cairn.info/revue-l-observatoire-2019-1-page-11.htm?ref=doi>

Hanmer J., (1977). Violence et contrôle social des femmes, *Questions féministes*, 1, 69-88.

Hanmer J., Maynard M., (1987). *Women, violence and social control*. Atlantic Highlands : Humanities Press International.

Jackson J., (2009). A psychological perspective on vulnerability in the fear of crime, *Psychology, Crime & Law*, 15 (4), 365-390.

Jackson J., et al., (2010). *Decoding disorder: On public sensitivity to low-level deviance*. SSRN 1567953.

Jalon Oyarzun L., (2016). Night as Commons: Minor Architecture and Dayfaring Citizens. Consulté le 18 mai 2022 sur URL : <http://www.scapegoatjournal.org/docs/10/9.pdf>

- Jodelet D., (1982). Les représentations socio-spatiales de la ville. *Conception de l'espace*. Paris : Université de Paris X, 145-177.
- Jodelet D., (1989). *Folies et représentations sociales*. Paris : PUF.
- Jodelet D., (2015). *Représentations sociales et mondes de vie*. Paris : Edition des archives contemporaines.
- Kantor D., Lehr W., (1975). *Inside the Family*. San Francisco : Jossey-Bass.
- Kaplan R., (1977). Preference and everyday nature: Method and application. *Perspectives on environment and behavior: Theory, research and applications*. New York: Plenum Press.
- Kaufmann V., (2008). *Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Kaufmann V., Bergman M. M., Joye D., (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28 (4).
- Kaufmann V., Ravalet E., Dupuit E (2015). *Motilité et mobilité : mode d'emploi*. Neuchâtel : Alphil éditions, coll. « Espaces, mobilités et sociétés. ISBN : 978-2-88930-043-3.
- Kaufmann, V. & Widmer, É. (2005). L'acquisition de la motilité au sein des familles: État de la question et hypothèses de recherche. *Espaces et sociétés*, 120-121, 199-217. <https://doi.org/10.3917/esp.120.0199>
- Kern L., (2010), Selling the « scary city » : gendering freedom, fear and condominium development in the neoliberal city. *Social and cultural geography*, 11 (3), 209-230.
- Koskela H., (1997). Bold Walk and Breakings: women's spatial confidence versus fear of violence. *Gender, Place and Culture*, 4 (3), 301-319.
- Koskela H., (1999). Fear, control and space. *Geographies of gender, fear of violence and video surveillance*. Helsinki : Publicationes Instituti geographici Universitatis Helsingiensis.
- Koskela H., Pain R., (2000). Revisiting fear and place: women's fear of attack and the built environment. *Geoforum*, 31 (2), 269-280.
- Lahire, B., (s.d.). Socialisation, sociologie. *Encyclopaedia Universalis*. Consulté le 2 juin 2022 sur URL : <https://www.universalis.fr/encyclopedie/socialisation-sociologie/>
- Lapalud, P., Blache, C., (2019). Le genre la nuit. Espace sensible. *L'Observatoire I* (53) 25-28. Consulté le 18 mai 2022 sur URL : <http://www.cairn.info/revue-l-observatoire-2019-1-page-25.htm?ref=doi>

- Lapassade, G. (2002). Observation participante. Dans : Jacqueline Barus-Michel éd., *Vocabulaire de psychosociologie* (pp. 375-390). Toulouse: Érès. <https://doi.org/10.3917/eres.barus.2002.01.0375>
- Lieber M. (2002). Le sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public : une entrave à la citoyenneté ?. *Nouvelles questions féministes*, 21 (1), 41-56.
- Lieber M., (2008). *Genre, violences et espaces publics : La vulnérabilité des femmes en question*. Paris: Presses de Sciences Po.
- Liska A., et al. (1988). Fear of crime and constrained behavior specifying and estimating a reciprocal effects model. *Social Forces*, 66 (3), 827-837.
- Listerborn C., (2015), Geographies of the veil: violent encounters in urban public spaces in Malmö, Sweden. *Social and Cultural Geography*, 16 (1), 95-115.
- Marlière E., (2009). Les vertus libératrices de la fête: Violences ritualisées et compétitions masculines. *Agora débats/jeunesses*, 53 (3), 35-48. Consulté le 18 mai 2022 sur URL : <http://www.cairn.info/revue-agora-debats-jeunesses-2009-3-page-35.htm>
- Microrecensement mobilité et transports 2015, (16.01.2018). Office fédéral de la statistique. Consulté le 18 mai 2022 sur URL : <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/enquetes/mzmv.assetdetail.4262242.html>
- Noble J., (2015b). L'insécurité personnelle des jeunes dans les transports en commun franciliens. Une étude dispositionnelle du sentiment d'insécurité. *Thèse*. Villetaneuse : Université Sorbonne Paris Cité.
- Noble J., (2016). L'insécurité personnelle et ses variations : pour une analyse dispositionnelle. *Déviance et Société*, 40 (3), 251-272. Consulté le 18 mai 2022 sur DOI : <https://doi.org/10.3917/ds.403.0251>
- Noschis K., (1984). *Signification affective du quartier*. Paris : Librairie des Méridiens.
- Pain R. H., (1997). Social geographies of women's fear of crime. *Transactions of the Institute of British geographers*, 22 (2), 231-244.
- Qu'est-ce que le genre ? Qu'est-ce que le sexe*, (28.04.2020). Instituts de recherche en santé du Canada. Consulté le 18 mai 2022 sur URL : <https://cihr-irsc.gc.ca/f/48642.html>
- Rader N., (2004). The threat of victimization: A theoretical reconceptualization of fear of crime. *Sociological Spectrum*, 24 (6), 689-704.
- Ramadier T., (2003). Les représentations cognitives de l'espace : modèles, méthodes et utilité. *Espace de vie : aspect de la relation homme environnement*. Paris : A. Collin, 177-200.

- Ramadier T., (2009). Capital culturel, lisibilité sociale de l'espace urbain et mobilité quotidienne. *Les mondes de la mobilité*. Rennes : Collection Essais, 137-160.
- Ramadier T. (1997). *Construction cognitive des images de la ville : Évolution de la représentation cognitive de Paris auprès d'étudiants étrangers*. Thèse de doctorat. Université René Descartes.
- Reiss D. (1971). Varieties of consensual experience. *Family Process*, 10, 1-35
- Riger S., Gordon M. T., (1978). Women's fear of crime : from blaming to restricting the victim. *Victimology : an international journal*, 3 (3-4), 274-284.
- Robert P. (2002). Le sentiment d'insécurité. *Crime et sécurité. L'état des savoirs*. Paris : Édition La Découverte.
- RTSinfo, (4 juin 2022). Genève. Une application pour signaler le harcèlement de rue. URL : https://www.instagram.com/p/CeYmqF_IgZX/?hl=fr
- Sarter G., (s.d.). Socialisation : Intériorisation de Dispositions. *Secession. Sociologie de l'émancipation*. Consulté le 04 juillet 2022 sur URL : <https://secession.fr/socialisation-et-dispositions>
- Sayagh D., (2018). Pourquoi les adolescentes ont moins de possibilités réelles de faire du vélo que les adolescents. Approche sociologique. *Thèse*. Paris : Université Paris-Est Marne-la-Vallée.
- Ségrégation* (2022). Larousse. Consulté le 28 juillet 2022 sur URL : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/s%C3%A9gr%C3%A9gation/71832>
- Skogan W., (1897). The impact of victimization on fear. *Crime & Delinquency*, 33 (1), 135-154.
- Skogan W., (1990). *Disorder and decline: Crime and the spiral of decay in American neighborhoods*. Berkeley and Los Angeles: Univ of California Press.
- Smeds E., et al., (2020). Night-time mobilities and (in)justice in London: Constructing mobile subjects and the politics of difference in policymaking. *Journal of Transport Geography*, 82. Consulté le 18 mai sur URL : <https://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0966692319302613>.
- Smith P., et al. (2010), *Incivility: the rude stranger in everyday life*. Cambridge : Cambridge University Press.
- Stark J., Meschik M., (2018). Women's everyday mobility: Frightening situations and their impacts on travel behaviour. *Transportation Research Part F*, 54, 311 – 323.
- Tversky A., (1977). Features of similarity. *Psychological reviews*, 84, 327-352.
- UBER (2019). *US Safety Report*.

Valentine G., (1989). The geography of women's fear. *Area*, 21 (4), 385-390.

Valentine G., (1992a). Images of danger : women's sources of information about the spatial distribution of male violence. *Area*, 24 (1), 22-29.

Valentine G., (1992b). London's streets of fear. *The crisis of London*. London : Routledge, 90-102.

Ville de Genève, (s.d.). *Objectif zéro sexisme dans ma ville*. Consulté le 28 juillet 2022 sur URL : <https://www.geneve.ch/fr/actualites/dossiers-information/objectif-zero-sexisme-ville/contexte>

Vulnérabilité (s.d.). Encyclopédia Universalis. Consulté le 18 mai 2022 sur URL : <https://www.universalis.fr/dictionnaire/vulnerabilite/>

Warr M., (1984). Fear of victimization: Why are women and the elderly more afraid. *Social Sciences Quarterly*, 65, 681-702.

Widmer E., Kellerhals J., Lévy R., (2004a). Quelle pluralisation des relations familiales ? Conflits, styles d'interactions conjugales et milieu social. *Revue française de sociologie*, 45 (1), 37-67.

Wilson J., Kelling G., (1982). Broken windows. *Atlantic Monthly*, 249 (3), 29-38.

ANNEXES

1. Le quartier des Acacias

Le quartier des Acacias est desservi par quatre lignes de tramways différentes (12,15,17, 18) ainsi que la ligne de bus 11. Il se trouve proche de la gare de Lancy-Pont-Rouge ainsi que de la sortie d'autoroute *La Praille-Acacias*. Sa proximité au centre-ville favorise également l'usage de la mobilité active. De plus, nous pouvons noter la proximité du centre sportif des Vernets et de la Queue-d'Arve, entièrement dédiés aux loisirs qui sont des éléments propres à favoriser les déplacements de nuit, ainsi que la présence de nombreuses discothèques se trouvant également à proximité, telles que la *Gravière*, la *Parfumerie*, l'*Audio* et le *Motel*. L'*Events*. Le quartier des Acacias est également particulièrement multifonctionnel et nous pouvons recenser un grand nombre d'entreprises, boutiques, restaurants, bars et magasins alimentaires dont certains ferment à 22h.

1.1. Les données statistiques du quartier

Si nous nous penchons sur certaines données statistiques disponibles sur le quartier des Acacias, nous pouvons noter que la mixité fonctionnelle³ du sous-secteur Bâtie-Acacias (4.1) est plus élevée que la moyenne communale (1.4). Ces informations nous sont transmises par le Centre d'Analyse Territoriale des Inégalités de Genève (CATI-GE). La délimitation Acacias-Bâtie ne comprend toutefois pas les sous-secteurs se situant sur la commune de Carouge et faisant également partie du lieu-dit des Acacias. De plus, elle prend en considération des secteurs tels que Wyss ou la Queue-d'Arve qui ne comprennent aucun·e résident·e. De ce fait, nous avons décidé de sélectionner manuellement les sous-secteurs représentatifs du quartier des Acacias, se trouvant aussi bien sur la commune de Carouge que de Genève et comprenant

³ Le département de la cohésion sociale définit la mixité comme « désigne le degré de diversification d'une unité géographique par rapport aux différentes fonctions (résidentielles, économiques, politiques, culturelles, etc.) qui y sont représentées. Dans ce rapport, la mixité fonctionnelle se focalise sur les aspects résidentiels et économiques en considérant le nombre d'emplois par rapport à la population en âge de travailler (de 15 à 64 ans) dans chaque sous-secteur. Plus ce ratio est proche de 1, plus la répartition entre le nombre d'emplois et le nombre d'habitants est égale dans le sous-secteur. Un ratio supérieur à 1 signifie que le nombre d'emplois est supérieur au nombre d'habitants en âge de travailler, tandis qu'un ratio compris entre 0 et 1 signifie que le nombre d'habitants est supérieur au nombre d'emplois dans le sous-secteur considéré. » (CATI-GE, s.d.).

au moins 100 habitant-es. Nous avons choisi les sous-secteurs : Acacias – Étoile, Octroi, Les Vernets, Parc des Acacias, Boissonnas.

Cette modification de la délimitation des quartiers composant le secteur des Acacias modifie les valeurs indiquées dans le sous-secteur nommé Acacias-Bâti. Ainsi, la mixité fonctionnelle, passe de 4.1. à 2.2. Enfin, nous avons choisi de mettre les données relatives au quartier des Acacias en relation avec celle de la Commune de Genève et non du Canton, car cela nous semble en effet plus pertinent de situer le quartier à l'échelle communale.

Le Département de la Cohésion sociale définit 6 indicateurs de base (IB) pour identifier les poches de précarités des sous-secteurs cantonaux. Ils peuvent être complétés par des indicateurs complémentaires, tels que la mixité fonctionnelle.

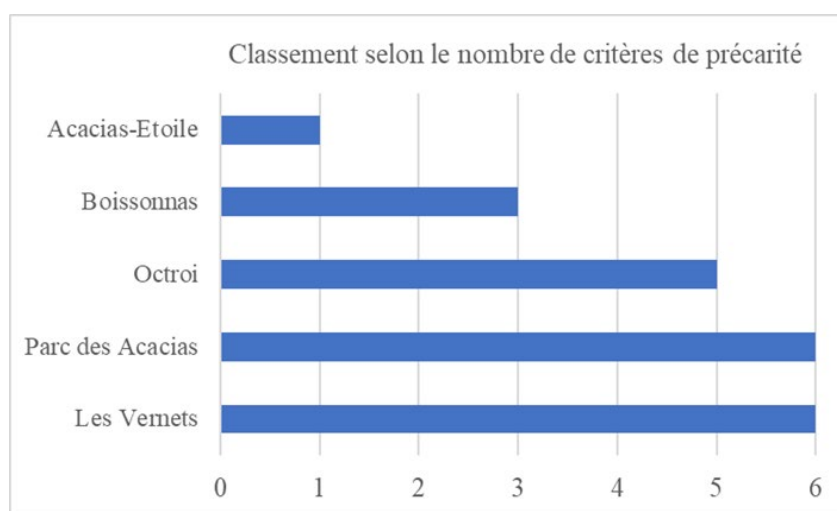
Tableau comparatif		
Indicateurs	5 sous-secteurs du quartier des Acacias	Commune de Genève
IB1 : Revenu annuel médian (couples mariés)	100'039.75 CHF	114'682 CHF
IB2 : Part des contribuables à bas revenu (couples mariés)	31.8%	28.4%
IB3 : Part d'effectifs scolarisés d'origine modeste	43.7%	31.3%
IB4 : Part de chômeurs inscrits	4.7%	4%
IB5 : Part de bénéficiaires de subsides sociaux	14.5%	11.2%
IB6 : Part de bénéficiaires d'allocations de logement	4.3%	2.5%
Mixité fonctionnelle : emplois par population 15-64 ans, 2020	2.2	1.4
Population résidente totale	10'293	202'428
0-19 ans	1'721	35'442
20-64 ans	7'094 (68.2 %)	134'603 (66.5%)
65 ans et plus	1'478	32'383

Source : CATI-GE, chiffres-clés de 2020

Les données de bases relatives au quartier des Acacias étant systématiquement moins bonnes que celles présentes à l'échelle communale, nous pouvons avancer que celui-ci peut concentrer des inégalités et un risque de précarité. Cependant, il est important de souligner que la définition du quartier des Acacias comme nous l'entendons dans ce tableau regroupe les 5 sous-

secteurs mentionnés précédemment et que ceux-ci offrent entre eux une grande hétérogénéité. À titre d'exemple, le revenu annuel médian des couples mariés est de 119'496 CHF pour le sous-secteur Acacias-Etoile (en dessus de la moyenne communale), alors qu'il est de 83'047 CHF pour le sous-secteur des Vernets (les données relatives au sous-secteur Boissonnas ne sont pas disponibles).

Nous pouvons toutefois soulever que les sous-secteurs *Les Vernets* et *Parc des Acacias* cumulent les 6 critères de précarité. Cela en fait des lieux d'intervention prioritaires pour la politique de cohésion sociale en milieu urbain du Canton de Genève. Ils font ainsi partie des 5 sous-secteurs de la ville de Genève considérés comme précaires. Le sous-secteur d'Octroi avec 5 critères de précarité fait également partie des secteurs d'intervention prioritaires.



1.2. Observation du quartier

Les données disponibles sur le quartier des Acacias sont avant tout statistiques, et mises à disposition par le Centre d'Analyse Territorial des Inégalités à Genève (CATI-GE). Nous avons jugé bon de les compléter par un dispositif plus qualitatif afin de bien comprendre et s'imprégner de l'ambiance du quartier, principalement car la question d'ambiance est prépondérante dans l'appréciation des déplacements de nuit.

L'observation pratiquée est celle de l'observation participante, soit de l'immersion du ou de la chercheur·euse dans le contexte étudié (Lapassade, 2002). En effet, vivant actuellement dans le quartier des Acacias, il m'a été possible de prendre part de manière active à la vie collective du quartier observé et de partager les expériences des personnes enquêtées. En outre, mon logement se situe dans le sous-secteur de *Parc des Acacias* qui cumule les 6 indicateurs de

précarité définis par le département de la Cohésion sociale. Cette observation participante permet de ce fait de compléter les données quantitatives relatives à ce qui est défini comme une poche de précarité au niveau de la Commune de Genève.

La rue Caroline, celle dans laquelle je vis et donc concentrant la majorité de mes observations, offre une grande diversité de services tels qu'un Denner, de nombreuses échoppes orientales, des restaurants, cafés, instituts de beauté, shops de tatouages, cordonniers, coiffeur·euse, garage. Nous pouvons même y trouver une boîte de nuit, nommée l'*Events*. Cette multiplicité d'offres proposées, notamment à l'échelle de la rue Caroline, semble appréciée par les personnes y vivant. Elle est du moins citée favorablement par 4 interviewé·es. Cette diversité de services proposés permet également d'avoir une activité continue entre le jour et la nuit, offrant une bonne complémentarité temporelle. Cela favorise une certaine activité de nuit et de nombreux passages, notamment autour des échoppes orientales ouvertes relativement tard. Cette fréquentation de nuit peut être appréciée pour certain·es interviewé·es, mais également perçue négativement. C'est notamment le cas en ce qui concerne les dernières personnes fréquentant le kebab de la rue Caroline et lorgnant les passant·es tardif·ves.

Cette complémentarité entre les services proposés est également observable en ce qui concerne le public ciblé et des restaurants proposant de menus et des prix très différenciés s'y côtoient. Nous pouvons ainsi trouver côte à côte le kebab-pizzeria *Le Jardin* (kebab le plus ouvert et fréquenté que j'ai eu l'occasion de connaître) ou le restaurant du *Bistroquet*. Le premier offre des *Kebab-sandwichs* pour 12 CHF, le second des *Goujonnettes de dorade "label rouge"* et des *Faux-filets de bœuf limousin d'Avenches* entre 39CHF et 48CHF.

Outre des services et des publics différenciés, la qualité architecturale des bâtiments varie fortement, comme le montre l'image ci-dessous. Cela peut nous laisser penser que les prix des loyers s'adaptent d'un bâtiment à l'autre, s'adressant de ce fait à des personnes aux revenus différenciés. Appuyant encore un peu plus l'hétérogénéité du quartier des Acacias.



Figure 2 : qualité architecturale différenciée

De manière générale, malgré les indicateurs de précarité très condensés, notamment pour cette partie du quartier, il me semble que ce dernier est plutôt agréable à vivre. Cette impression me sera confirmée par l'ensemble des personnes interviewées qui me mentionneront apprécier la vie de quartier, ses échoppes, son caractère authentique, et indiqueront s'y sentir à l'aise. Cependant, il est important de préciser que mon observation et mon évaluation de ce quartier comme un lieu agréable et convivial se font à partir de mon regard d'étudiante, venant d'un milieu privilégié et y vivant en colocation pour une période brève et déterminée. Nous pouvons supposer que, pour d'autres personnes, notamment celles ayant des enfants et s'y installant de manière pérenne, la logique d'évaluation peut être différente.

2. Données quantitatives – MRMT

2.1. Genre-mode

Déplacements : rentrées après 21h30

	Tram	Bus	Auto	Taxi	Moto	Vélo	Pied	Total répondant.e.s
Homme	4.5	4.5	16	3.2	0.6	10.3	60.9	156
Femme	4.2	7.6	31.1	0.8	0.8	10.9	44.5	119
Total	4.4	5.8	22.5	2.3	0.7	10.5	53.8	275

Déplacements : rentrées avant 21h30

	Pseudo-Étape	Avion	Train	Bateau	Tram	Bus	Auto	Taxi	Moto	Mofa	Vélo	Pied	Autre	Total répondant.e.s
Homme	0.2	0	0.3	0.1	5	6.6	11.2	0.2	4.5	0	8.1	63.1	0.8	7'976
Femme	0	0.1	0.2	0.1	8.9	10.2	9.3	0	1.7	0.1	6.4	62.9	0.2	11'073
Total	0.1	0	0.2	0.1	7.3	8.7	10.1	0.1	2.9	0	7.1	63	0.4	19'049

Déplacements sur 24h

	Pseudo-Étape	Avion	Train	Bateau	Tram	Bus	Auto	Taxi	Moto	Mofa	Vélo	Pied	Autre	Total répondant.e.s
Homme	0.1	0	0.2	0.1	5.1	6.9	11.5	0.3	4.1	0	8.3	62.6	0.7	8'890
Femme	0	0.1	0.1	0.1	8.9	10.3	9.8	0.1	1.7	0.1	6.9	61.9	0.2	11'885
Total	0.1	0	0.2	0.1	7.3	8.8	10.5	0.2	2.7	0	7.5	62.2	0.4	20'775

2.2. Genre-but

Déplacement : rentrées après 21h30

	Travail	Formation, école	Shopping	Faire de courses, utiliser des services	Activité commerciale	Déplacement professionnel	Activité de loisirs	Déplacements accompagnés (slt enfants)	Chemin d'accomp. (Ex. pers. handicapée)	Retour à domicile	Autre	Total répondant.e.s
Homme	10.9	1.3	2.6	3.2	0.6	0.6	74.4	0.6	5.1	0.6	0	156
Femme	15.1	2.5	1.7	0	0.8	0	68.9	3.4	6.7	0	0.8	119
Total	12.7	1.8	2.2	1.8	0.7	0.4	72	1.8	5.8	0.4	0.4	275

Déplacements : rentrées avant 21h30

	-99	-98	1	Travail	Formation, école	Shopping	Faire de courses, utiliser des services	Activité commerciale	Déplacement professionnel	Activité de loisirs	Déplacements accompagnés (slt enfants)	Chemin d'accomp. (Ex. pers. handicapée)	Retour à domicile	Autre	Total répondant.e.s
Homme	0.2	0.1	0	20.2	9.5	18.4	7	2.3	0.6	33.7	5.1	2	0.2	0.8	7'976
Femme	0	0	0.1	17.6	9.5	18.7	7.9	1.2	0.7	34.3	7.2	1.8	0.2	1	11'073
Total	0.1	0	0.1	18.7	9.5	18.6	7.2	1.6	0.6	34	6.3	1.9	0.2	0.9	19'049

Déplacements sur 24h

	-99	-98	1	Travail	Formation, école	Shopping	Faire courses, utiliser des services	Activité commerciale	Déplacement professionnel	Activité de loisirs	Déplacements accompagnés (slt enfants)	Chemin d'accomp. (Ex. pers. handicapée)	Retour à domicile	Autre	Total répondant.e.s
Homme	0.1	0.1	0	19.3	8.9	17.2	6.7	2.1	0.6	37.3	4.6	2.1	0.2	0.7	8'890
Femme	0	0	0.1	17.2	9	18	7.5	1.2	0.7	36.2	7	1.8	0.2	0.9	11'885
Total	0.1	0	0.1	18.1	8.9	17.7	7.2	1.6	0.6	36.7	6	2	0.2	0.8	20'775

2.3. Age-mode

Déplacements : rentrées après 21h30

	Tram	Bus	Auto	Taxi	Moto	Vélo	Pied	Total répondant.e.s
0-17	23.5	0	41.2	0	0	0	35.3	
18-24	2.8	2.8	11.1	5.6	1.4	16.7	59.7	72
25-34	6.5	4.3	13	4.3	2.2	19.6	50	46
35-44	1.8	10.5	14	0	0	10.5	63.2	57
45-64	0	5.9	41.2	0	0	3.9	49	51
65+	6.2	9.4	37.5	0	0	0	46.9	32
Total	4.5	5.8	22.5	2.2	0.7	10.5	53.8	275

Déplacements : rentrées avant 21h30

	Pseudo-Étape	Avion	Train	Bateau	Tram	Bus	Auto	Taxi	Moto	Mofa	Vélo	Pied	Autre	Total répondant.e.s
0-17	0	0	0.4	0	9.7	10.4	6.7	0	0.8	0	2.8	66.7	2.6	2'651
18-24	0	0	0.1	0	12.7	11.9	9.6	0.3	3.2	0	8.2	54	0.1	1'569
25-34	0.1	0	0	0	6.3	10.3	12.9	0.2	3.6	0	12	54.6	0	2'357
35-44	0.3	0.2	0	0.2	6.6	8	9.6	0	4.2	0	11.8	59	0.3	3'857
45-64	0	0	0.4	0.1	5.1	6.6	12.5	0.2	3.8	0.1	7.3	63.7	0	5'469
65+	0	0	0.1	0	7.9	8.9	7.5	0.1	0.7	0	0.4	74.3	0	3'146
Total	0.1	0	0.2	0.1	7.3	8.7	10.1	0.1	2.9	0	7.1	63	0.4	19'049

Déplacements sur 24h

	Pseudo-Étape	Avion	Train	Bateau	Tram	Bus	Auto	Taxi	Moto	Mofa	Vélo	Pied	Autre	Total répondant.e.s
0-17	0	0	0.4	0	10.2	10.2	7.3	0	0.7	0	2.7	66	2.6	2'767
18-24	0	0	0.1	0	11.9	11.5	9.4	0.7	2.9	0	9.6	53.9	0.1	1'962
25-34	0.1	0	0	0	6.2	9.9	13	0.4	3.4	0	12.6	54.5	0	2'659
35-44	0.3	0.1	0	0.1	6.4	8.1	9.7	0	3.8	0	12.2	58.9	0.2	4'226
45-64	0	0	0.4	0.1	4.9	6.9	13.3	0.2	3.7	0.1	7.4	62.9	0	5'796
65+	0	0	0.1	0	8.1	9.4	8.1	0.1	0.7	0	0.4	73.1	0	3'365
Total	0.1	0	0.2	0.1	7.3	8.8	10.5	0.2	2.7	0	7.5	62.2	0.4	20'775

2.4. Age-but

Déplacements : rentrées après 21h30

	Travail	Formation, école	Shopping	Faire de courses, utiliser des services	Activité commerciale	Déplacement professionnel	Activité de loisirs	Déplacements accompagnés (slt enfants)	Chemin d'accomp. (Ex. pers. handicapée)	Retour à domicile	Autre	Total répondant.e.s
0-17	5.9	5.9	0	0	0	0	88.2	0	0	0	0	17
18-24	2.8	4.2	0	0	0	0	88.9	1.4	2.8	0	0	72
25-34	17.4	2.2	4.3	2.2	0	0	73.9	0	0	0	0	46
35-44	26.3	0	7	7	0	0	45.6	1.8	12.3	0	0	57
45-64	15.7	0	0	0	2	0	68.6	3.9	5.9	2	2	51
65+	3.1	0	0	0	3.1	3.1	75	3.1	12.5	0	0	32
Total	12.7	1.8	2.2	1.8	0.7	0.4	72	1.8	5.8	0.4	0.4	275

Déplacements : rentrées avant 21h30

	-99	-98	1	Travail	Formation, école	Shopping	Faire de courses, utiliser des services	Activité commerciale	Déplacement professionnel	Activité de loisirs	Déplacements accompagnés (slt enfants)	Chemin d'accomp. (Ex. pers. handicapée)	Retour à domicile	Autre	Total répondant.e.s
0-17	0	0	0	1.6	48.5	10.4	4.5	0	0	31.3	0.5	2.6	0.1	0.5	2'651
18-24	0	0	0	11.2	22.1	10	8.2	0.4	0	41.4	1.3	3.4	0	2	1'569
25-34	0.1	0	0	28	2.2	18.5	8.4	1.7	1.6	31.9	5	1.7	0.2	0.8	2'357
35-44	0.3	0.2	0.2	27.2	1.4	17.9	6.2	3.2	0	24	17.4	1.6	0.2	0.2	3'857
45-64	0	0	0.1	29.1	1	19.5	7.1	2.1	0.7	33.1	4.4	1.8	0.3	0.7	5'469
65 +	0	0	0	1.4	0.4	28.9	11.4	1	1.5	48.2	4.3	1	0.1	1.8	3'146
Total	0.1	0	0.1	18.7	9.5	18.6	7.5	1.6	0.6	34	6.3	1.9	0.2	0.9	19'049

Déplacements sur 24h

	-99	-98	1	Travail	Formation, école	Shopping	Faire de courses, utiliser des services	Activité commerciale	Déplacement professionnel	Activité de loisirs	Déplacements accompagnés (slt enfants)	Chemin d'accomp. (Ex. pers. handicapée)	Retour à domicile	Autre	Total répondant.e.s
0-17	0	0	0	1.8	46.6	10.1	4.3	0	0	33.5	0.5	2.6	0.1	0.5	2'767
18-24	0	0	0	9.4	20	9	6.9	0.3	0	48	1.3	3.2	0	1.8	1'962
25-34	0.1	0	0	26.6	2.3	17.8	8	1.5	1.5	35.5	4.5	1.5	0.2	0.7	2'659
35-44	0.3	0.2	0.1	26.6	1.3	17.3	6.2	3	0	26.4	16.1	2.2	0.2	0.2	4'226
45-64	0	0	0.1	28.3	0.9	18.8	6.8	2.1	0.7	35	4.5	1.8	0.4	0.7	5'796
65 +	0	0	0	1.5	0.4	27.5	10.9	1.2	1.5	49.7	4.4	1.2	0.1	1.8	3'365
Total	0.1	0	0.1	18.1	9	17.7	7.2	1.5	0.6	36.7	6	2	0.2	0.8	20'775

3. Correspondant·es de nuit et éclairage public de Vernier

3.1. Entretien avec Serge Koller

Le questionnaire adressé à Serge Koller, le responsable des correspondant·es de nuit, est basé sur le PowerPoint de la présentation effectuée en 2017 auprès du LaSUR par Thierry Apotheloz et Marko Bandler. Une attention particulière a été accordée à l'explication des différents termes utilisés dans ce PowerPoint et solutions proposées, afin de comprendre le point de vue des correspondant·es de nuit sur le sentiment d'insécurité dans l'espace urbain de nuit et l'influence de celui-ci sur les déplacements.

Serge Koller est en service depuis le 1^{er} janvier. De ce fait, il lui a été difficile de répondre aux questions relatives du sentiment d'insécurité comme relevant d'une action publique. En outre, il n'a fait qu'une seule tournée avec les correspondant·es de nuit et, de ce fait, ne connaît pas exactement les dimensions pratiques qu'ils prennent en compte lors de leur travail.

À la suite de l'entretien, afin de combler certaines lacunes, j'ai eu l'opportunité de réaliser une tournée avec les correspondant·es de nuit, dont les détails se trouvent aux derniers paragraphes de ce chapitre. Ci-dessous vous retrouverez une retranscription des propos tenus par Serge Koller lors de notre rencontre

Correspondant·es de nuit :

Ce dispositif de médiation urbaine est présent depuis 11 ans sur la commune de Vernier (commune pionnière en Suisse romande). Il fonctionne sur la base de deux à trois binômes présents tous les soirs de l'année (dès 18h jusqu'à 2h du matin) sur l'ensemble du territoire communal. Leur prérogative est d'assurer une veille sociale, d'apaiser les tensions sur les espaces publics, d'effectuer des médiations au sein de la population s'il y a des tensions entre riverains et entre voisins. L'objectif principal est d'être présents et de déambuler dans les principaux quartiers de la commune et d'aller auprès des personnes qui sont présentes sur les espaces publics pour voir si elles ont des besoins particuliers et leur apporter des réponses ou les guider vers les partenaires spécifiques.

Même si les correspondant·es de nuit n'ont pas de prérogatives sécuritaires, ils influencent quand même sur le sentiment d'insécurité, que ce soit par la gestion des déchets (ils font un

gros travail de prévention pour s'assurer que les personnes qui se regroupent en soirée repartent avec leurs déchets). Iels cassent aussi des stéréotypes par rapport aux groupements de jeunes qui peuvent causer des nuisances sonores et on présence bien visible et bruyante. Cela leur est notamment possible grâce à leur rôle de navette entre ces groupes et le reste de la population. En outre, iels expliquent que les groupes de jeunes ont le droit d'être présents sur l'espace public et que ce n'est pas parce que c'est des jeunes qu'iles posent que des problèmes. Une des missions des correspondant·es de nuit est donc de légitimer la présence de ces jeunes sur l'espace public.

Les correspondant·es de nuit sont présents jusqu'à deux heures du matin, et quand même plus présents sur les secteurs où il y a une forte densité de la population (Avanchets, Lignon). Comme ils se déplacent à pied, ils sont quand même bien plus présents sur ces secteurs. Ils se déplacent parfois à vélo ou en voiture s'ils sont sollicité·es par la population.

La première tournée à lieu de 19h à 22h, suivi d'une heure de pause. La deuxième tournée se déroule de 23h à 1h du matin.

L'histoire des correspondant·es de nuit, dans quel contexte ce service a émergé :

Vernier essaye de faire une sorte de laboratoire social, forte volonté politique, en lien avec des besoins prégnants sur le territoire : commune suburbaine, avec pas mal d'indices de vulnérabilité et de gros besoins de la population (populations assez jeunes, avec un gros passé migratoire, niveau socioculturel et économique assez faible). Il y a donc un cumul de facteurs. Les études CATI de Genève, qui montre les poches de la vulnérabilité sur le territoire cantonal, font arriver plusieurs des quartiers de Vernier en tête. L'idée derrière le dispositif des correspondant·es de nuit était donc de trouver des réponses innovantes à ses défis.

Le diagnostic de base était qu'il y avait beaucoup de tension sur l'espace public, entre voisins, et que la seule réponse qui existait à l'époque était une réponse sécuritaire, avec des ressources policières. Donc c'était des prérogatives pas communales, mais du canton qui réagissaient et souvent étaient occupées sur des événements et besoins plus urgents. De là a émergé le souhait de pouvoir apporter une réponse sociale, de médiation. Ce n'était pas de trouver des solutions, mais déjà pacifier et guider ces problématiques vers d'autres acteur·ices pour pouvoir les résoudre.

Importances des caractéristiques sociodémographiques des habitants ?

C'était un élément déterminant. On remarque que les autres communes qui ont adopté un procédé proche ou similaire ont fait le même constat.

Il y a de plus un découpage du territoire caractéristique. On le remarque d'autant plus en interagissant avec les jeunes qui ont une identité très forte du quartier et peu, voire pas du tout, de la commune. Iels se réfèrent au quartier que ce soit les Avanchets, Lignons, et pas forcément comme Vernyolanne. Forcément, les correspondant·es de nuit sont beaucoup plus actif·ves sur ces quartiers à forte densité. Parfois, iels sont aussi présent·es dans les quartiers résidentiels. Quand iels se partagent les secteurs, les quartiers, iels vont passer de manière quotidienne sur les gros secteurs comme les Lignons et les Avanchets. Le projet piloté était d'abord sur le quartier des Avanchets.

1er objectif : faire baisser le sentiment d'insécurité

Selon Serge Koller, le sentiment d'insécurité est très difficile à quantifier, car c'est quelque chose d'abstrait. Mais le fait d'assurer une présence physique sur le territoire était déjà une réponse à ce sentiment d'insécurité, ainsi que le fait de démystifier les groupements de jeunes. C'est aussi un corolaire des quartiers populaires, c'est qu'on est sur des appartements assez exigus, avec des familles assez nombreuses et des jeunes qui n'ont pas facilement des débouchés professionnels et qui restent assez longtemps chez leurs parents. Ces jeunes veulent forcément aussi avoir une vie sociale et ne peuvent pas accueillir des gens chez eux donc iels se retrouvent assez vite sur l'espace public dehors. Iels se regroupent, écoutent de la musique et parfois consomment des produits toxicodependants et, forcément, ça renforce certains stéréotypes sur la jeunesse, surtout que ce sont des groupes exclusivement masculins. Avoir un contact régulier avec ces gens, sur ces groupes pour pouvoir faire des passerelles s'ils produisent des nuisances, ça permet également de pouvoir déconstruire certains stéréotypes.

Ce dispositif a donc pour objectif de réduire le sentiment d'insécurité très axé sur la présence de personnes sur l'espace public. Mais pas d'éléments physiques qui étaient propres à générer ce sentiment d'insécurité

Les correspondant·es de nuit interviennent aussi en faisant de la prévention, en particulier en ce qui concerne le littering, en distribuant et mettant à disposition des mégotiers, des balayettes,

des sacs-poubelle, mais aussi pour sensibiliser ces groupes à la question de la propreté. Et forcément, c'est aussi des éléments qui jouent un rôle important sur le sentiment d'insécurité. Le fait d'avoir des déchets dans la rue.

Comment cette problématique du sentiment d'insécurité est remontée à la commune

On a une myriade d'acteurs sur le terrain, les TSHM (travailleurs sociaux hors murs) qui sont en lien un peu avec la même population. Donc, en travaillant étroitement avec eux, on fait des constats depuis des années, surtout dans des espaces comme les Lignons et les Avanchets, que certains espaces sont vraiment occupés par certaines populations. On voit qu'au fil des générations, une génération part et laisse l'espace à une future génération. On est aussi un peu dans ce schéma où les jeunes reproduisent ce qu'ils ont vu de la part de leurs aînés. Donc on sait pertinemment où sont les points chauds sur la commune.

Après c'est parfois aussi lié à la configuration de certains bâtiments. C'est surtout dans des préaux d'écoles, car ils sont à l'abri des regards, donc il n'y a pas un contrôle social. C'est aussi des lieux un peu isolés donc les personnes qui utilisent ces espaces peuvent faire du bruit sans trop gêner les riverains. Et puis il y a souvent aussi une forme d'attachement, car c'est des jeunes qui ont habité le quartier et qui ont une forme d'attache sentimentale à cet espace donc ils retournent très volontiers là-bas.

La nuit :

En commençant leur travail à 18h, les correspondant-es de nuit montre l'importance d'offrir un service de nuit qui permet de combler un manque de services qui sont présents uniquement de jour.

Éléments urbains :

Mention précédente des préaux qui peuvent être squattés et donc peuvent faire peur. L'éclairage peut avoir une influence aussi. Sinon très lié à l'urbanisme donc pas plus de réponses.

Ce qui ressort souvent c'est les souhaits d'installer des caméras. Position très ferme du politique pour ne pas entrer en matière. Cette demande est liée notamment à une situation qui peut être assez anxiogène au Lignon avec des incendies à répétition.

Interactions :

Le but des correspondant·es de nuit est d'aller près de toutes les personnes qui sont présentes sur l'espace public, pas forcément les groupements identifiés comme problématique. Déjà pour expliquer leur présence, car même si ça fait plus de 10 ans que ça existe il y a pleins de gens qui ne savent pas qui sont les correspondant·es de nuit, dans cette démarche un peu généreuse et de St-Bernard, de proposer leur soutien et conseil.

Discussion avec la population, redirection s'ils ont besoin d'un service, mais aussi l'aspect prévention et de régulation. Ils n'ont pas de prérogatives sécuritaires, ne peuvent pas amender ou forcer les gens à se déplacer, c'est vraiment de la médiation. Donc c'est vraiment être dans ce rôle de médiateur, à mi-chemin, s'il y a des tensions dans le groupe, entre des riverains. Mais quand même, par la posture, par l'uniforme, par le fait qu'on représente quand même un service communal, on arrive à poser une certaine autorité.

Les adaptations proposées, telles que des cendriers portatifs, permettent d'amorcer, de créer du lien avec la population. Parce qu'on se présente, on arrive, et le fait de proposer des éléments de préventions comme des préservatifs, des mégotiers, sac poubelle, presque quelque chose d'un peu ritualiser, ça permet de créer des choses, des ponts, et d'ouvrir une discussion. C'est une technique utilisée dans pas mal de politiques de préventions.

On ne donne pas vraiment des conseils, mais on est souvent à l'écoute. Le gros du public qui est en lien avec les correspondant·es de nuit, c'est quand même un public de jeunes, jusqu'à 25 ans, il y a quand même souvent des personnes qui sont en ruptures scolaires ou de formations, et on leur rappelle l'existence de dispositifs communaux et cantonaux. Alors on ne va pas les prendre par la main, mais presque quasiment les encourager à prendre contact avec un dispositif social.

Après certains groupes on les connaît depuis des années, donc il y a aussi une relation de confiance. Et quand le dispositif s'est mis en place, c'était aussi dans l'idée d'investir un quartier où les correspondant·es de nuit n'étaient pas chez eux. Les premières démarches, ils devaient faire preuve d'humilité parce qu'ils entraient presque dans un terrain étranger. Maintenant ils ont un peu le dessus, parce que c'est leur terrain et les nouvelles personnes qui investissent les espaces nocturnes, ils le font déjà en présence des correspondant·es de nuit. Donc c'est plutôt eux les nouveaux.

Composition des équipes :

On vise vraiment une mixité au niveau du genre. Après il n'y a pas de profil type, il n'y a pas vraiment de formation, il n'y a pas de cursus pour devenir médiateur nocturne/urbain, donc on fait des formations à l'interne. Mais on privilégie quand même des personnes qui ont un bout d'expérience professionnelle, de vie, on ne va pas envoyer quelqu'un·e qui a juste 18 ans. Il faut quand même avoir une certaine assise et un sang-froid.

C'est aussi pour ça que les correspondant·es de nuit, ils sont par deux, pour pouvoir échanger s'il estime que la situation est délicate, qu'ils puissent prendre du recul, et prendre une décision ensemble.

À sa connaissance, les correspondant·es de nuit ne se sont pas déjà sentis en danger. Par contre, ça leur arrive de ne pas intervenir. Ils connaissent clairement les limites. Surtout dans les moments un peu festifs où les gens sont tellement alcoolisés que ça ne sert à plus rien d'intervenir.

Conclusion :

On se pose beaucoup de questions sur l'aménagement de l'espace public, plus au niveau du genre, car c'est quand même en soirée c'est une occupation quasi uniquement masculine. Donc comment favoriser la mixité sur ces espaces.

Il y a eu une fusion avec le service de la jeunesse, car les thématiques proches et dossiers similaires.

3.2. Séance sur l'éclairage public de la ville de Vernier

Cette séance publique a eu lieu le 5 avril 2022. Elle faisait suite à un projet pilote mené par la ville de Vernier et consistant à éteindre partiellement l'éclairage public sur certains secteurs communaux. L'extinction avait lieu entre 1h et 5h du matin, ce qui correspond à l'arrêt de la desserte des TPG. Ce projet a commencé le 25 janvier 2021 pour une durée de 6 mois.

À la suite de cette période d'extinction, les Verniolan·nes ont pu s'exprimer durant un mois sur cette expérience grâce à l'intermédiaire d'un questionnaire en ligne. Celui-ci comptabilise un total de 347 réponses, dont la moitié des répondant·es ont été directement concerné·es par l'extinction.

Il nous indique qu'une grande part des répondant·es sont favorables à l'extinction de l'éclairage public (~80% si l'on comptabilise les personnes *favorables* ou *plutôt favorables*). Pour les personnes qui sont plutôt favorables à un éclairage minimum, la question du sentiment d'insécurité revient fréquemment. Cela implique la perception de sa propre sécurité, mais également celles des piétons qui seraient moins visibles. *Garantir un sentiment de sécurité* apparaît d'ailleurs comme étant le troisième objectif auquel doit pouvoir répondre la diminution de l'éclairage public, derrière la limitation de la consommation d'énergie et des impacts sur la faune et la flore.

La grande question, selon Julie Barbey Horrvath en charge du traitement des réponses du questionnaire, est celle d'offrir la possibilité de se déplacer et de fréquenter la ville sans crainte à toute heure. Elle note que c'est une préoccupation qui apparaît avant tout chez les répondant·es âgé·es, qui représentent également une population moins sensibilisée à la dimension écologique de la nuit.

Selon la police municipale de Vernier, la réduction de l'éclairage public n'entraîne pas une augmentation de la criminalité, notamment des agressions et cambriolages. Elle n'a également pas recensé de plaintes de la part des personnes impactées par le projet pilote de la commune de Vernier. Il n'y a eu aucun retour par mails ou téléphones des habitant·es se déclarant en insécurité par rapport à la diminution lumineuse. L'agent de police présent lors de la séance mentionne que des indicateurs analytiques ont été mis en place pour évaluer cette mesure, et qu'il n'y a eu aucune augmentation statistique des cambriolages ou accidents de voiture. Il ne pense pas être passé à côté de quelque chose. Entre autres, il a été remarqué que les automobilistes réduisent leur vitesse lorsqu'il y a moins de lumière, que les piéton·nes augmentent leur attention lorsqu'ils traversent la rue et que les cambrioleur·euses n'aiment pas trop la nuit, car ils ont besoin de lumière pour voir ce qu'ils font.

Cependant, il n'a été mentionné à aucun moment lors de la séance publique que ces mesures d'extinction ont été mises en place en pleine pandémie de la Covid-19, alors que la majorité des activités de loisirs étaient impossibles et le télétravail recommandé. Nous pouvons estimer que cette conjoncture était également favorable à une diminution de la criminalité, notamment en termes d'accidents sur la route et de cambriolage, les personnes étant plus à domicile. De même, nous pouvons questionner la probabilité que des personnes se sentant en insécurité lors de leurs déplacements appellent ou laissent un mail à la police pour leur partager leur ressenti.

Les correspondant·es de nuit indiquent également n'avoir eu aucun retour ou plainte par rapport à un sentiment d'insécurité dans les quartiers et secteurs concernés par ce projet pilote. Ils indiquent cependant que ces secteurs étant moins denses, leur présence y est également moins importante. De plus, nous pouvons ajouter que, comme mentionné plus haut, la majorité de leur public est constituée de groupes de jeunes exclusivement masculins qui ne représentent pas les personnes les plus susceptibles d'exprimer spontanément un sentiment d'insécurité aux travailleur·euses sociaux.

Pascal Moeschler, responsable de la communication et éditions du Muséum d'Histoires Naturelles, indique que la nuit est une thématique citoyenne et territoriale qui mêle maints aspects dont ceux biologiques et sécuritaires. L'éducation, la culture et le faire en commun a donc une importance particulière lors de la mise en action de ces projets pilotes. Pour prendre en considération l'ensemble des aspects relatifs à la nuit d'une manière transversale, il a fondé avec Eric Achkar, ingénieur et président de la Société astronomique de Genève, une nouvelle science nommée la *Noctilogie*. Cette science se veut interdisciplinaire afin de prendre en considération la situation d'urgence du réchauffement climatique et de la pollution lumineuse. Cependant, on ne peut cacher que ses principaux fondateurs apportent avant tout un regard biologique et astrologique sur la notion de la nuit, notamment car cela correspond à leur champ d'expertise. Cela se fait amèrement ressentir lorsque Eric Achkar, souhaitant apporter un regard plus social, mentionne :

« Et derrière tout ça, il y a une dimension qui est sociologique. C'est-à-dire notre rapport, nous, humains, que nous avons avec la nuit. C'est-à-dire que, finalement, on est des êtres diurnes et on a un cerveau reptilien à l'arrière qui nous dit que s'il fait noir, on risque de se faire manger par un ours. Or en ville, il n'y a plus d'ours aujourd'hui. Donc tout ça, ça a été maîtrisé ».

Pour continuer les métaphores douteuses, nous pouvons peut-être avancer que si l'homme est un loup pour l'homme, il pourrait très bien être également un ours. Dans tous les cas, de manière générale, les propos tenus lors de cette séance démontrent une prise en considération sociale du phénomène d'insécurité lacunaire, pouvant engendrer une certaine déficience dans le champ d'intervention politique.

En outre, nous pouvons nous interroger sur la manière dont il est possible d'exprimer ce sentiment auprès des autorités publiques. En effet, il semble que les moyens mis en œuvre pour

recenser et communiquer à ce sujet, en tout cas dans le cadre de ce projet pilote, font également l'objet d'une certaine défaillance.

À ce sujet, nous pouvons toutefois mentionner la mise en service deux mois plus tard de l'application *Genève en poche* qui met en place un dispositif permettant de signaler directement à la police municipale les cas de harcèlements de rue dans la Ville de Genève. Sur la base de ces données, le phénomène sera cartographié dans l'espace public et permettra à la police municipale de renforcer et organiser des patrouilles pour éviter des situations problématiques. Nous pouvons noter que la ville de Genève choisit ainsi d'offrir une réponse sécuritaire à cette problématique.

4. Données qualitatives

4.1. Grille d'entretien

Questions introductives

1. Depuis combien de **temps** habitez-vous le quartier des Acacias ?
2. Est-ce qu'il vous **plaît** ?
3. Comment avez-vous choisi ce quartier ?

Déplacements de nuit

Dans le cadre de ma recherche, intérêt pour les déplacements de nuit dans le quartier des Acacias.

1. Quand commence la nuit pour vous ?
2. Vous vous déplacez souvent la nuit ?

Déplacement de nuit en général // dernier déplacement de nuit

1. Est-ce que vous vous rappelez de votre **dernier déplacement** de nuit ?
2. Est-ce que vous pensiez déjà à la manière dont vous allez **rentrer** chez vous avant de partir ?
3. Pourriez-vous me montrer sur cette carte le **trajet** que vous avez effectué ?
4. Quelle était la **raison** de ce déplacement ?
5. Combien de **temps** vous a-t-il pris ?
6. Quels **moyens de transport** avez-vous utilisés ?
 - 6.1. Est-ce que vous bénéficiiez d'une voiture ? Abonnement aux transports publics ? Vélo ? Autres ?
 - 6.2. Pourquoi avoir choisi d'utiliser ce moyen de transport là parmi d'autres ?
 - 6.3. Est-ce celui que vous utilisez dans la majorité des cas de jour ?
 - 6.3.1. Si non, pourquoi ce choix pour ce déplacement ?
 - 6.3.2. Si oui, est-ce celui que vous préférez ? et trouvez le plus sûr ?
 - 6.4. Est-ce celui que vous utilisez dans la majorité des cas de nuit ?

Évolution du trajet de nuit

1. Est-ce que vous avez changé votre manière de vous déplacer la nuit depuis que vous habitez dans ce quartier ? vous remarquez une évolution ?
2. Est-ce que vous avez **reçu des conseils** de vos proches ou de personnes habitant dans le quartier depuis plus longtemps par rapport à ce trajet ?
3. Est-ce que vous effectuez le même trajet **le jour** ?
 - 3.1. Et de la même manière ?
 - 3.2. Si non pourquoi ?

Perception du déplacement la nuit :

1. Pouvez-vous me donner **2 adjectifs** qui vous viennent en tête quand vous pensez à vos déplacements de nuit
 - 1.1. Est-ce que vous vous sentez : Décontracté·e, rassuré·e, confiant·e, inspiré·e, curieux·se, inquiet·ète, incertain·e, tendu·e
 - 1.2. Est-ce que cela peut vous amener à faire des détours ? Influencer votre choix de mode de transport ?

Milieu urbain :

1. À quoi faites-vous **attention** quand vous vous déplacez de nuit ?
 - 1.1. Est-ce la même chose de jour ?
2. Qu'est-ce qui rend votre trajet **agréable** ?
3. Qu'est-ce qui rend votre trajet **désagréable** ?
4. Est-ce qu'il serait possible de m'envoyer des **photos** de votre trajet de nuit d'une rue/élément : Que vous trouvez agréable / Qui ne vous met pas à l'aise, et de me dire très brièvement pourquoi.

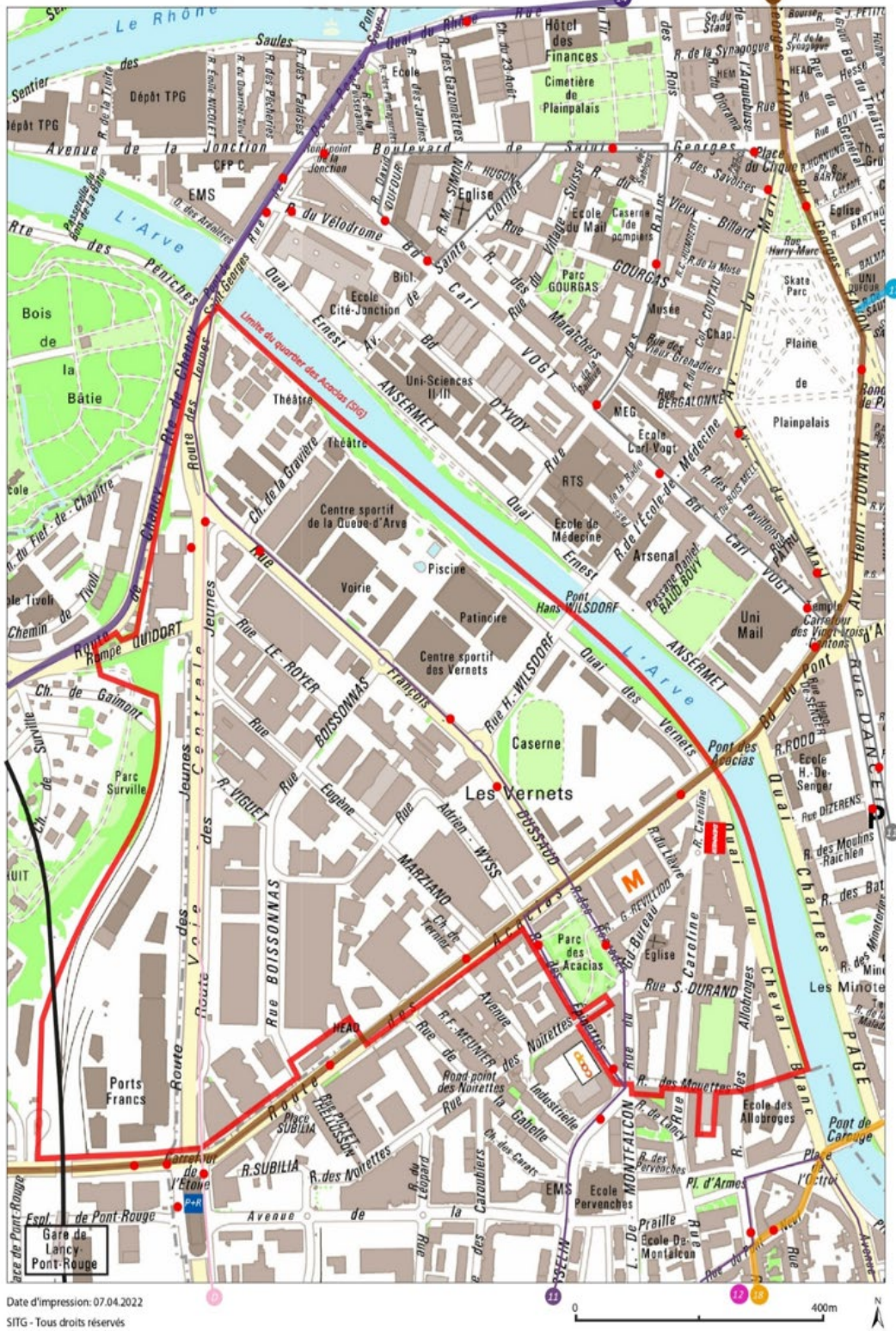
Sentiment d'insécurité :

1. Est-ce qu'il vous est déjà arrivé d'avoir **peur** lors de vos déplacements de nuit ?
 - 1.1. Et au niveau du quartier ? (reprendre la carte)
 - 1.2. **Demander beaucoup de précision, notamment sur les ambiances.**
 - 1.3. Qu'est-ce que vous faites si un quelque chose vous fait peur ou ne vous met pas à l'aise ?

2. Est-ce qu'il vous est déjà arrivé d'avoir **peur pour** quelqu'un d'autre ? Si oui, pourquoi
3. Vous êtes-il déjà arrivé de **recevoir des recommandations** par rapport à vos déplacements de nuit ? a. Si oui, lesquelles ?
4. Vous êtes-il déjà arrivé de **donner des recommandations** ? Si oui lesquelles ?
5. Vous êtes-il déjà arrivé d'avoir **peur à la suite** d'un événement dont vous avez entendu parler ?
 - 5.1. Si oui, comment en avez-vous entendu parler ?
 - 5.2. Si oui, est-ce que cela a modifié votre comportement ?
 - 5.3. Si oui, par la suite, avez-vous donné des recommandations particulières par rapport à cela ?
 - 5.4. Entendu parlé par des médias ? Des politiciens ?

4.2. Support cartographique

Travail de Master - La nuit aux Acacias
Chloé Montavon



4.3. Répondant·es

N°	Interviewé·e	Tranche d'âge	Profession	Ménage	Aux Acacias depuis	Quartier Acacias	Vécu avant à / Grandi à	Nuit
1.	Agnès	65+	Laborantine médicale à la retraite	Seule	30 ans	Cosmopolite, vivant, aime bien le quartier	Carouge	21h-22h
2.	Maude	18-24	Étudiante en travail social, Travail d'étudiante : veille à la Croix rouge des Acacias	Colocation	Depuis qu'elle est née	Se sent à l'aise, mais n'a pas l'impression de beaucoup investir le quartier	Carouge	21h
3.	Valentin	25-34	Urbaniste	Colocation	3 ans	Petit, il le trouvait glauque. Adulte, il est génial. À côté de tout	Gaillard (sa grand-mère aux Acacias)	En fonction des saisons, selon activités
4.	Emma	25-34	Relation internationale, développement accès à l'eau dans pays défavorisés	Seule	1 an	Ça lui plaît bien, surtout qu'elle a toujours vécu à Carouge avec sa famille	Carouge	En fonction des saisons, selon obscurité
5.	Jean	55-64	Enseignant de mathématique, Lycée	Seul	15 ans	Aime bien le côté populaire, les épiceries	Pâquis	Quand il fait sombre, 22h
6.	Mathieu	18-24	Étudiant MDT	Colocation	4 ans, Extérieur du quartier	Ça lui plaît. Il est très content.	Rolle	Le taux de luminosité, quand le soleil est couché,
7.	Jeremy	35-44	Comédien et professeur	Famille, sa compagne et deux	15 ans	S'y sent très bien,	Genève	Avec les enfants, 20. Avant 23h.

			de théâtre	enfants en bas âge				
8.	Tiphany	25-34	Enseignante à l'école primaire	Couple (et son chien)	2 ans	Adore le quartier, c'est un petit village tout à proximité, il y a toujours du monde	Champel	22h

9.	Tristan	25-34	Maison de quartier, formation dans le bâtiment (plomberie, soudure)	Seul (logement grâce à aide sociale, car avant SDF)	2 ans	Ouais, ouais, ben clairement ! C'est mieux que la rue ! Du coup, c'est difficile de dire que ça ne plait pas ouais. Dans mon cas.	Né aux Philippines, a grandi à Genève	Été 20h / 20h30. Hiver 16h
10	Adèle	25-34	Doctorante en Gouvernance Environnementale et Développement Territorial	Seule	2 mois	Franchement ouais, il y a du bruit donc c'est bien.	Montpellier, avant Pâquis	20h ou 21h, quand il fait noir
11	Simon	25-34	Jardinier pour la ville de Genève	Seul	2 ans	C'est un quartier vivant, l'a choisi, car il a des amis qui y vivent	Croix-de-Rozon	L'été à 22h, l'hiver plus tôt
12	Clara	25-34	Comédienne de stand-up	Seule	1 an	Trouve que c'est un quartier méga cool et super chouette et cherchait spécifiquement là	Veyrier, Roches-sur-Foron, souvent à Paris	20h

Si nous revenons sur les données CATI qui catégorisent Les Acacias comme étant une poche de précarité au niveau communale, nous pouvons imaginer un certain décalage de cette population interviewée avec le reste du quartier, notamment car la majorité d'entre eux ont réalisé une formation supérieure. Ce biais est, entre autres, lié à la méthode d'échantillonnage utilisée et basée sur le recrutement par interconnaissance. En effet, je réalise actuellement une formation supérieure, et les personnes sources m'ayant mises en contact avec les interviewés ont toutes également réalisées une formation supérieure.

Cependant, avant de déterminer l'ampleur de ce biais, il me semble pertinent de revenir plus en détail sur les indicateurs utilisés par le CATI pour déterminer les poches de précarités. En effet, nous pouvons remarquer que la majorité d'entre eux renvoient au revenu des individus. Les deux premiers indicateurs de bases sont le revenu annuel médian et la part des contribuables à bas revenu (prenant en considération uniquement les couples mariés), suivis ensuite de la part de chômeurs inscrits ainsi que les bénéficiaires de subsides sociaux et d'allocation au logement. Après réflexion, si nous considérons un couple marié à bas revenu, nous pouvons estimer qu'il fait baisser le revenu annuel médian du quartier, et qu'il peut également faire partie des personnes touchant un subside social ou une allocation au logement. Et qu'une personne au chômage a de forte chance d'entrer dans la catégorie des ménages à bas revenu. Ainsi, nous pouvons nous interroger sur une certaine redondance entre ces 6 indicateurs. En outre, prendre en considération uniquement les ménages mariés ne donne que très peu d'indications sur les divergences de revenus au sein du couple, et jette un voile sur les inégalités genrées.

Si nous revenons plus en détail à notre population d'enquête, nous pouvons remarquer qu'aucune des personnes interviewées n'est mariée. Par définition, elles ne sont pas prises en compte dans les indicateurs relatifs au revenu médian ou à la part de contribuables à bas revenus. En outre, une personne, Tristan, m'indique recevoir une aide sociale pour son logement. Personne ne m'indique être actuellement au chômage.

Il est donc difficile de situer les personnes interviewées par rapport aux indicateurs de précarités relatifs au revenu et d'évaluer l'ampleur du biais d'échantillonnage. Cependant, nous pouvons remarquer une certaine homogénéité sociale avec une récurrence de personnes entre 25-34 ans, ayant une formation supérieure et vivant seul·e ou en colocation.