



Pourquoi mobilité ne rime pas avec égalité ?

*Au mois de mai 2012, le Conseil Wallon de l'Egalité entre Hommes et Femmes organisait un colloque sur le thème « **Pour que mobilité rime avec égalité (h/f)** ». En tant qu'organe d'avis du Gouvernement wallon, le Conseil Wallon de l'Egalité entre Hommes et Femmes (CWEHF) se penche de manière transversale sur les compétences régionales afin d'y intégrer des mesures favorables à l'égalité ou à détecter celles qui vont au contraire avoir des conséquences négatives pour les femmes ou les hommes¹.*

Le constat de départ du CWEHF est que les études tenant compte du genre en matière de mobilité et d'aménagement du territoire sont peu nombreuses et que bien peu de statistiques sont disponibles. Afin d'y remédier, cette journée visait à croiser des expertises en genre d'une part, en mobilité et aménagement du territoire de l'autre. Alors que les intervenant-e-s choisis venaient d'horizons très divers - politique, institutionnel, universitaire, syndical, économique, associatif - il ressort de l'ensemble des interventions que la répartition sexuée des rôles sociaux et la division sexuée du travail se retrouvent à l'œuvre dans le champ de la mobilité, comme dans tant d'autres domaines.

Une société hyper-mobile

La société est en évolution. En témoignent le déplacement des commerces en périphérie, l'exigence de posséder un véhicule personnel pour obtenir un emploi, l'omniprésence des publicités automobiles et de slogans valorisant la flexibilité... Bref, la capacité à être en mouvement semble bien être devenue une qualité indispensable de l'humain moderne. Comment les hommes et les femmes vivent-ils cette injonction à l'*hyper-mobilité* ?

Au niveau des modes de déplacement, les femmes « marchent plus souvent que les hommes. Elles utilisent davantage les transports collectifs et, quand elles font usage de la voiture, elles sont très régulièrement sur le siège passager. Les hommes utilisent davantage qu'elles les véhicules motorisés individuels et tiennent plus souvent le volant »¹.

Les jeunes femmes effectuent plus de déplacements que les hommes mais sur des distances plus courtes. Les femmes plus âgées effectuent quant à elles moins de déplacements que les hommes de leur âge, ce qui se traduit par un plus grand isolement. Fréquemment, les femmes de plus de 70 ans ne disposent pas du permis de conduire, ce qui peut devenir dramatique dès le moment où elles perdent leur conjoint, et ce tout particulièrement en milieu rural.

¹ « Ca roule, ma poule ? Théories et actions collectives de femmes pour la mobilité en Wallonie. » Claudine Liénard. Université des Femmes.

Mobilité, facteur d'inégalité

Les motifs de déplacement sont eux aussi différents selon qu'ils concernent les hommes et les femmes. Les femmes se consacrent plus que les hommes au transport d'autres personnes et au transport de marchandises, tandis que les hommes effectuent plus de déplacements liés au travail (85% des enfants sont emmenés en voiture à l'école : 70% des enfants le sont par leur mère contre 16% par leur père et 8% par les grands-parents).

Les trajectoires sont alors différentes. Là où les hommes effectuent en majorité des déplacements « pendulaires » (aller-retour du domicile au travail), les femmes multiplient les trajets pour conduire les enfants à l'école, accompagner leurs parents ou voisins, faire les courses, ... Cette répartition des motifs de déplacements résulte dans des trajectoires complexes, avec plusieurs destinations successives. Les femmes sont obligées de jongler avec les différents temps et horaires familiaux.

Les femmes sont dès lors amenées à prendre individuellement des décisions pour résoudre des difficultés qui pourtant leur sont largement communes. Souvent, elles choisiront un emploi plus proche de leur habitation, même si il ne correspond pas à leurs qualifications. De même, ce sont elles qui rechercheront une crèche ou une école proche de leur lieu de travail.

La diminution progressive de l'offre de transports en commun (bus, trains) qui va de pair avec la disparition des petits commerces et services de proximité, pénalise davantage les femmes, particulièrement en zone rurale. Elles sont aussi plus souvent que les hommes, entravées dans leurs mouvements par les courses à porter ou parce qu'elles sont accompagnées de personnes nécessitant une attention particulière (enfants, personnes âgées, handicapées...), et confrontées à des aménagements qui ne tiennent pas compte du déplacement de poussettes ou de 'caddies', ni de la sécurité des enfants (trottoirs mal entretenus, voitures mal garées...).

La mobilité des femmes conditionne leur émancipation

De nos jours, avoir accès à la formation, à l'emploi, aux loisirs, participer à l'engagement citoyen, nécessite de pouvoir se déplacer. En corollaire, l'exigence constante de mobilité crée de nouvelles formes d'exclusion et de précarisation. « Pas de voiture ? Pas de permis ? Pas de solution pour conduire les enfants à l'école ? Pas de travail » Parfois, se rendre à un entretien d'embauche est déjà problématique. On assiste aussi à une augmentation de l'exigence de flexibilité des travailleurs, avec des contrats de travail plus courts, des horaires coupés et qui varient d'une semaine ou d'un mois à l'autre, ce qui nécessite à chaque fois une nouvelle organisation du temps et des déplacements. Or, ces emplois dits « atypiques », sont majoritairement occupés par des femmes.

Plusieurs témoignages parlent aussi de situations de contrôle marital sur la mobilité féminine. Dans le cas où la voiture du couple est propriété du mari, la femme ne peut l'utiliser que moyennant son autorisation. On voit les liens de dépendance et les risques de violence de cette situation. Le mari peut préférer voir sa femme utiliser les transports en commun, pour être certain qu'elle ne fera pas de détour lors de son trajet. Quant aux cas extrêmes où le mari refuse simplement que sa femme travaille pour se consacrer à l'éducation des enfants, ils se rencontrent encore au XXI^{ème} siècle en Belgique...

En sécurité dans l'espace public ?

La nécessité d'être mobile confronte les femmes à des injonctions contradictoires. L'idée que l'espace public est potentiellement dangereux est profondément ancrée dans l'esprit des femmes dès leur plus jeune âge. Pourtant, l'insécurité ressentie est souvent disproportionnée puisque l'on sait que la plupart des violences graves ont lieu au domicile. Elle a toutefois pour conséquence que les femmes sont tentées de limiter le temps passé dehors, ont tendance à adopter des itinéraires détournés ou à restreindre tout simplement leurs déplacements. Les femmes qui optent pour le covoiturage s'organiseront de même pour le pratiquer en priorité avec d'autres femmes.

Trop peu de femmes dans les organes consultatifs

On le voit, les regards des unes et des autres sur la mobilité diffèrent. Une certaine vision masculine dominante aura pour priorité de résoudre les problèmes de congestion du trafic en heure de pointe et s'attardera sur des considérations technologiques. Les femmes, elles, abordent la mobilité par leur vécu, sans fragmentation des compétences. Elles envisagent en priorité l'impact qu'à la nécessité de se déplacer sur les différents aspects de la vie quotidienne, la difficulté de concilier les temps et les déplacements familiaux, bien plus que des considérations de cadences ou de rentabilité.

Pourtant cette vision est beaucoup moins prise en compte dans les décisions politiques qui organisent la mobilité. Une des raisons en est certainement que les femmes sont beaucoup moins présentes que les hommes dans les organes consultatifs, même au niveau communal, par exemple dans les CCATM². A peine un cinquième des places disponibles dans les CCATM sont occupées à l'heure actuelle par des femmes. C'est loin de l'exigence de parité qui voudrait qu'un tiers des membres au minimum dans les organes consultatifs soient de même sexe. Les femmes s'estiment encore trop souvent moins légitimées que les hommes à s'intéresser à la chose publique et moins compétentes pour y faire entendre leur voix. Elles ne jugent pas toujours important ni même utile de s'y impliquer. En cela, elles font erreur. Des visions différentes peuvent être complémentaires plutôt qu'antagonistes, et les éléments portés par les femmes peuvent bénéficier à tous.

Les Commissions Consultatives communales de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité devront être renouvelées cette année dans la foulée des élections communales d'octobre. C'est le moment d'y penser ...

Véronique Cornette
Animatrice CAIAC

Cette analyse est disponible sur <http://www.acrf.be/publications/analyses/analyses.php>

L'ACRF souhaite que les informations qu'elle publie soient diffusées et reproduites.

Toutefois, n'oubliez pas dans ce cas de mentionner la source et de nous transmettre copie de la publication. Merci !

ACTION CHRETIENNE RURALE DES FEMMES

ACRF – ASBL

Rue Maurice Jaumain, 15 B-5330 Assesse

Editrice responsable : Léonie Gérard

www.acrf.be – contact@acrf.be



FÉDÉRATION
WALLONIE-BRUXELLES

Avec le soutien de la
Fédération Wallonie - Bruxelles



² Commission consultative Communale de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité - <http://dgo4.spw.wallonie.be/DGATLP/DGATLP/Pages/DAU/Pages/Particip/PartLoc01.asp>