



La lettre des CCATM

Nouvelles de l'urbanisme et de l'aménagement | n° 69

« T'as un sacré genre ! »

Chère lectrice, Cher lecteur,
Ce numéro de votre Lettre n'est pas comme les autres. Il met en avant un sujet délicat : le genre. Masculin et féminin imprègnent notre pratique de l'aménagement du territoire jusqu'à la moëlle. Pour le meilleur, mais souvent pour le pire. De grands progrès sont à faire ; les articles de cette Lettre vous prouveront que le chantier commence dès le seuil de votre porte.

Bonne lecture,
La rédaction



La « Lettre des CCATM, Nouvelles de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et de la mobilité » est une publication de la Fédération Inter-Environnement Wallonie qui fédère les associations environnementales actives en Région Wallonne.

Coordination
Alain Geerts

Rédaction
Hélène ANCIEN, Benjamin ASSOUD, Pierre COURBE,
Virginie HESS, Céline TELLIER, Juliette WALKIERS

Comité de rédaction
Arlette BAUMANS, architecte et urbaniste.
Xavier DE BUE, Direction de l'urbanisme et de l'architecture de la DGO4.
Georges EVERAERTS, ADES A. Michèle Fourny, Environnement Dyle.
Bertrand IPPERSIEL, Responsable de projet Aménagement du Territoire, Mobilité et SIG de l'Institut de Conseil et d'Études en Développement durable.
Danièle SARLET, Secrétaire générale émérite du Service Public de Wallonie,
Pierre VANDERSTRAETEN, sociologue, urbaniste et architecte.

Abonnez-vous à La lettre !
Fédération Inter-Environnement Wallonie
Tel. 081 390 750 Fax. 081 390 751 • www.iew.be
Prix : **10 € l'abonnement annuel** = frais d'envoi pour 6 numéros à verser au compte d'IEW : **523-0802024-06** avec la référence **Lettre CCATM**
Mise en page : Grafista - contact@grafista.eu
Crédits photo : Fotolia
La copie est autorisée (et encouragée !) moyennant mention de la source.
Photocopié sur papier recyclé

NOUVELLES DE L'URBANISME, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ

Éditeur responsable: Christophe SCHOUNE - Rue Nanon, 98 - 5000 Namur • Bimestriel • Novembre - décembre 2012 • Dépôt Namur I

SOMMAIRE

Brèves	p.2
L'Enjeu	
<i>L'urbanisme est-il l'allié des femmes?</i>	p.3
Terrain de réflexion	
<i>Mobilité, sexes et participation (des)citoyenne(s)</i>	p.8
Côté Nature	
<i>Les plantes pirates</i>	p.14
La lettre en image	
<i>Balançoire suédoise</i>	p.15
Réflexion de terrain	
<i>Pour que mobilité rime avec égalité</i>	p.16

Départ à la pension de Danielle Sarlet, « Palme 2010 » de la Fédération IEW



Ce numéro 69 est décidément très féminin. Il coïncide avec le départ pour la pension d'une grande dame de l'administration régionale : Danielle Sarlet. La secrétaire générale du Service Public de Wallonie, qui nous fait l'honneur d'être relectrice de la Lettre, a marqué les esprits pendant son mandat de directrice de l'aménagement du territoire. La Fédération Inter-Environnement Wallonie lui a remis en 2010 la Palme pour l'ensemble de sa carrière et son action éclairée au service de l'environnement. Gageons qu'à titre privé, elle poursuivra cette action avec ardeur et discernement. Merci Madame Sarlet.

Hélène Ancion

'69, année érotique... année fatidique pour la liaison CHB !

CHB, c'est Cerexhe-Heuseux-Beaufays: un projet de liaison autoroutière entre l'E40 Bruxelles-Aachen et l'E25 Liège-Luxembourg, à l'est de Liège. Un maillon pour unir Cerexhe-Heuseux, situé relevant de commune de Soumagne, et Beaufays, situé dans la commune de Chaudfontaine. CHB, ces trois lettres qui évoquent les petites annonces (« Cherche Homme Baraqué ») sont bien connues du petit monde wallon de la mobilité, surtout chez les militants qui résistent depuis 43 ans au projet. Née en 1969 à l'époque du « tout-à-la-route », l'idée de la liaison devait permettre un trajet autoroutier continu entre Amsterdam et Rome, en contournant Liège par l'est. Une zone de réservation fut inscrite dans le projet de plan de secteur de la région liégeoise. Ce-

lui-ci fut mis à enquête publique au milieu des années 1970. En 1984, la Commission régionale d'aménagement du territoire (CRAT) mit en évidence l'inutilité de la liaison ; l'année suivante, elle rendit un avis défavorable sur l'inscription de celle-ci dans le plan de secteur de Liège. Au sein de ce qu'on appelait alors l'Exécutif régional wallon, la coalition libérale/sociale-chrétienne présidée par le PSC Melchior Wathelet passa outre l'avis négatif de la CRAT. La zone de réservation fut inscrite au plan de secteur de Liège tel qu'approuvé en 1987.

► *Les rétroactes succincts du dossier sont consultables ici : www.iew.be/content/liaison-a605-cerexhe-heuseux-beaufays-dite-chbr%C3%A9troactes-du-projet.*

Et aujourd'hui ? Malgré qu'un contournement de Liège ait été réalisé par l'ouest avec l'A605 et le tunnel de Cointe, le projet CHB existe toujours dans les cartons. Il est censé répondre à d'autres problèmes que ceux d'hier : diminution du trafic dans la ville de Liège et allègement du trafic est-sud. À ce dernier problème est conféré un caractère d'enjeu international, démenti pourtant par une étude réalisée par le bureau Stratec en 2003. L'étude établit qu'à peine 2,8 % du trafic qui emprunterait cette liaison serait effectivement en transit international

► www.iew.be/sites/default/files/media/446_avis-chb_stratec_analyse_I EW_pc_060320_0.pdf.

La déclaration de politique régionale du Gouvernement wallon (DPR) a fort heureusement « gelé » le projet, qui semble en outre devoir rester au frigo, vu les restrictions budgétaires à l'ordre du jour. Avec ses 12,5 km d'asphalte, son viaduc de 80 m de haut pour 1300 m de long, son budget de l'ordre des 500 millions d'euros, CHB va peut-être s'endormir pour de bon, levant du même coup les inconnues qu'elle fait toujours peser sur les personnes touchées par la zone de réservation.

Pierre Courbe

Ahurissant ? À peine... Et pour ajouter l'infamie à l'insulte, c'est notre sacrosaint espace public qui s'offre comme théâtre quotidien à ce genre de dialogue sordide. L'espace public, dont on dit par ailleurs si volontiers qu'il est l'expression concrète de la citoyenneté dans toute sa noblesse, serait un lieu d'inégalité, de discrimination.

Ce qu'entend une femme se déplaçant seule dans la rue, de la part de parfaits inconnus, Sofie Peeters vient d'y consacrer son film de fin d'études, très justement intitulé « Femme de rue ». Cela se passe à Bruxelles, mais cela pourrait se passer n'importe où. Le discret jeu de mot du titre appuie sur le rapport ambigu que la morale traditionnelle a toujours entretenu avec ces dames lorsqu'elles circulent seules dans l'espace public. Le film, projeté en juillet dernier à Bruxelles, a provoqué un petit séisme. Il apporte la preuve indubitable que l'émancipation, l'aisance, l'ascendant sur autrui, sont accaparés

par les personnes de sexe masculin. Les femmes dans l'espace public, quel que soit leur âge, doivent s'en tenir aux règles et aux préconceptions de l'autre sexe. Elles peuvent crâner ou défier, faire de l'humour, se dissimuler ou s'entourer d'autres personnes, ce sera toujours une tactique en réaction à la domination des hommes.

À l'issue de la projection, les spectateurs masculins se sont montrés très étonnés : « Quoi, cela se passe de nos jours ? En plein centre ville ? Dans la capitale de l'Europe ? » Les femmes, elles, se sentent soulagées que le film dise à leur place ce qui est rarement cru – et d'ailleurs rarement raconté. Philippe Close, échevin de la

« Ce n'est pas l'espace public qui fait le harcèlement à lui tout seul »

Ville de Bruxelles, atterré, a mis en place une amende de 250 € entrée en vigueur le 1er septembre 2012. La victime pourra porter plainte pour injure et harcèlement. Contre qui ? Contre l'espace public ?

Ce n'est pas l'espace public qui fait le harcèlement à lui tout seul, cependant sa forme, sa composition, son éclairage, son état de propreté et ses connexions agissent comme une sorte de catalyseur en facilitant des comportements irrespectueux et intrusifs. Son statut de passage obligé pour se déplacer d'une sphère privée à une autre lui donne une dimension fantasmatique : rencontres potentielles, hasard, sensation d'invisibilité, voire d'impunité. Il permet de manifester avec plus ou moins de véhémence des envies par ailleurs existantes, mais contenues devant témoins. « Les femmes ont le droit de marcher où elles veulent », réclame Sofie Peeters. Penser l'espace public sous cet angle, dès sa conception, constitue un enjeu considérable, aux ramifications insoupçonnées.



Mennecy, en région parisienne
Les lotissements périurbains, des freins inavoués à l'égalité homme-femme.

La privation de liberté des femmes qu'engendre le harcèlement anonyme sur la place publique souligne les liens conscients et inconscients entre genre et urbanisme. Pourtant bien peu d'urbanistes et d'architectes admettront que leur discipline se base sur une quelconque notion de genre. Voyons, le féminisme des années 1970 a balayé les privilèges machistes depuis belle lurette ! Eh bien non, pourriez-vous dire : il en reste dans les coins, dans les recoins sombres comme dans les plus éclairés.

Un traitement différencié, encouragé par l'urbanisme

Le traitement différencié des hommes et des femmes, qui repose sur une idée du rôle social respectif de chaque sexe, a toujours prévalu, sans qu'il paraisse nécessaire de l'énoncer clairement. Entre la femme et l'homme sont encore souvent distribuées de manière fixe des tâches telles que la maison et son entretien quotidien, les courses,

le travail rémunéré, les enfants. Si chacun demeure bien à sa place conformément à la norme, tout sera « pour le mieux dans le meilleur des mondes ».

L'histoire de l'urbanisme illustre abondamment - de manière plus ou moins transparente - sa propre capacité à concrétiser cet objectif de stabilité. Par exemple, dans les années 1950-60, la répartition homme-femme du travail rémunéré, presté à l'extérieur, et du travail domestique, presté à domicile, était le corolaire indispensable du strict zonage fonctionnel du territoire. Le développement des activités s'est appuyé sur des images stéréotypées de la femme et de l'homme, sans se donner la peine de s'interroger s'il s'agissait là de la meilleure organisation possible pour tous et toutes. Comme si la réalité relationnelle et la réalité des alignements, des rues, des places, des jonctions, des distances devaient aller de pair, l'urbanisme et l'aménagement du territoire ont adopté le sexe du plus fort.

En effet, pour que les nouveaux quartiers résidentiels de nos villes et villages soient surveillés, entretenus, animés, le modèle soutenait implicitement qu'un adulte par foyer y demeure durant la journée et qu'il se consacre au travail domestique. Lequel des deux conjoints ? L'épouse, bien évidemment...

À cela, il n'était pas pensable de déroger, même si les femmes venaient d'engranger, d'une guerre mondiale à l'autre, des décennies d'expérience professionnelle remarquable. Peut-être que le fait de ne plus être le gagne-pain de la maison leur est apparu comme une libération, une modernisation ? Le devoir d'empêcher le lotissement de devenir un désert incontrôlé se serait-il glissé insidieusement entre les conjoints, jusqu'à devenir plus impérieux pour l'épouse que le besoin d'indépendance ?

Sur le plan matériel en tout cas, les ménages qui pouvaient se le permettre ont participé avec fierté au développement d'un système urbanistique « par défaut », résultat de productions individuelles. ●●●



Berlin Est

De grandes dalles sur les trottoirs permettent aux poussettes des déplacements aisés.



En raison d'une densité très faible, les suburbs américains, produits dans la plus exquise incurie urbanistique, sont généralement dépourvus de tout service de transport en commun.

••• C'est la différenciation entre les genres, assumée par les deux parties du couple, qui encourageait les professionnels de l'immobilier à chasser toujours plus loin de précieux arpents verts à diviser et garnir de maisonnettes suréquipées. Tant pis si Madame ne pouvait pas aller plus loin que la barrière, faute de deuxième voiture et de trottoirs dans le lotissement.

Trente ans plus tard, nouveau basculement. Les conditions économiques plus difficiles, entre autres facteurs, amènent les femmes à l'exercice journalier d'un travail rémunéré. En rejoignant les hommes hors des lotissements périurbains, n'ont-elles pas du même coup entraîné leur déclin inexorable ? Il y a un fond de vérité derrière cette question d'apparence provocante, posée par Jacqueline Coutras dans

« Construction sexuée de l'espace urbain, Le devoir spatial des femmes », publié en 1998. Dès la fin des années septante, les quartiers résidentiels voient s'évader chaque matin celles qui auraient pu leur servir de liant organique, de contrôles sociales.

Les hommes pouvaient circonvier à cette vidange en restant

**« Aujourd'hui,
notre société
continue à
fonctionner
sur des bases
sexistes »**

eux-mêmes au foyer, mais ils ne l'ont pas fait, d'autant moins que les deux salaires étaient désormais indispensables à l'équilibre du budget familial. Au lieu de remettre en question le modèle, les habitants des clos ont laissé les choses en l'état. Durant la journée, il ne reste plus dans le quartier résidentiel que des personnes déjà pensionnées, pour autant qu'elles ne soient pas occupées à l'extérieur.

Aux États-Unis, le phénomène a pris le nom de « veuves vertes ». Les « veuves vertes » sont ces femmes souvent âgées qui, leur conjoint parti ou décédé, se retrouvent piégées par leur quatre-façades plantées dans un lointain suburb. Si elles sont non-motorisées ou incapables de conduire, leur vie devient un enfer, le moindre

déplacement, pour aller au centre commercial, à l'hôpital, chez un ami, stigmatisant leur dépendance à la voiture et à autrui. En raison d'une densité très faible, les suburbs américains, produits dans la plus exquise incurie urbanistique, sont généralement dépourvus de tout service de transport en commun.

Le rapport de force sexuel, quia saupoudré nos campagnes de quatre-façades éloignées de tout, n'a en somme pas été différent du rapport de force sexuel qui a marqué le reste de la société des siècles durant : des hommes bénéficiant de la situation défavorable des femmes. Alors que, dans le champ social, l'émancipation des femmes prenait au XXe siècle une tournure très concrète, l'urbanisme consolidé un rapport de force inégal et réducteur. La voiture sauve en apparence la mise en offrant liberté, modernité et sécurité, mais contribue par là-même à entretenir la persistance du modèle.

L'urbanisme au service du genre

S'il tire des leçons de son manque de proactivité passée et admet sa complicité dans le renforcement des inégalités, l'urbanisme peut, nous en sommes convaincus, se racheter. Il peut même constituer un levier pour améliorer la condition de la femme dans notre société. Ses praticiens doivent pour cela intégrer des principes nouveaux dans leur travail de conception, ainsi qu'on les a vus tenter de le faire ces dernières années vis-à-vis de l'environnement et des personnes à mobilité réduite.

Le genre est, selon Lidewij Tummers, une notion culturelle, c'est-à-dire qu'on n'attend pas la même chose d'une femme ou d'un homme, selon qu'on vit au Chili, aux Comores, à Monaco, au Yémen. Les grands changements dans la conception des sexes viennent bien sûr « de la base », mais c'est de là aussi que viennent les freins les plus forts ou les moteurs pour faire machine arrière quand une amélioration de la condition féminine semble menacer l'ordre public. La conception des sexes, leur mode de cohabitation, dépend par ailleurs de l'attitude des autorités en place, qu'il s'agisse de politiciens ou de leaders d'opinion. Eux peuvent rendre officielle

une attitude plus respectueuse, notamment en introduisant dans l'arsenal légal des garanties pour les avancées en matière d'égalité des sexes. Mais il reste, à travers le monde, des conceptions qui ont la vie dure, que le pays se dise ou soit réputé égalitaire, progressiste ou avant-gardiste par rapport à la condition féminine.

L'urbanisme en général, et l'urbanisme wallon en particulier, n'a à cette fin qu'à aller à la pêche aux idées avec Lidewij Tummers, spécialiste du Gender Mainstreaming. Et professeure d'architecture à l'Université Technique de Delft. Cette discipline, à laquelle est consacrée la fiche technique de ce numéro de la « Lettre des CCATM », entend réduire ou effacer les situations discriminantes à l'égard des femmes. Son champ d'action dépasse de très loin l'urbanisme, mais il le touche aussi en plein cœur et met le doigt sur ses travers machistes.

Aujourd'hui, notre société continue à fonctionner sur des bases sexistes, les femmes prenant la responsabilité d'une multiplicité de tâches et de trajets jugés subalternes, en plus de leurs tâches professionnelles. Si l'on se fixe pour objectif d'aménager le monde pour qu'elles puissent travailler professionnellement tout en effectuant plus aisément l'ensemble de leurs autres tâches, n'y a-t-il pas le risque qu'elles se retrouvent astreintes à jamais à ces tâches supplémentaires ? En d'autres mots, si les femmes arrivent à gérer, pourquoi réduire la charge qui leur incombe ?

L'objectif doit être une répartition nouvelle et plus juste des tâches, avec davantage de polyvalence de chaque partenaire. À quoi bon multiplier les itinéraires piétons, rapprocher les crèches des bureaux, des ateliers, des magasins et des maisons d'habitations, renforcer l'accessibilité et le confort des espaces publics, si ce n'est pas pour faciliter en définitive la vie de tous les usagers ? L'accomplissement de ces tâches réputées annexes, féminines, domestiques, doit être considéré comme essentiel, plurisexuel et éminemment « outgoing », ce qu'il est déjà dans les faits, mais seuls pour les courageux pratiquants et pratiquantes sont au courant !

■ Benjamin Assouad
et Héléne Ancion

En savoir plus

« Femme de rue »

> Extrait du JT de la RTBF du 26 juillet 2012, reportage consacré à la démarche de Sofie Peeters et à son film de fin d'études, *Femme de rue*. www.rtb.be/video/v_le-harcelement-desfemmes-en-rue?id=1747233

> Sur le site la RTBF, un débat écrit suscité par le film de Sofie Peeters a été mené en ligne le 27 juillet 2012. Il vaut vraiment la peine d'être lu (menu déroulant), car les échanges entre internautes apportent une lumière réaliste, qui complète le présent article. Une animatrice de l'asbl Garance répondait aux internautes. www.rtb.be/info/societe/detail_violences-verbales-contreles-femmes-l-asbl-garance-vousrepond-a-12h00?id=7811417

Le devoir spatial des femmes

> Jacqueline COUTRAS, *Construction sexuée de l'espace urbain, Le devoir spatial des femmes*, publié en 1998. Un très intéressant commentaire critique est disponible sur le site d'Habiter Autrement : www.habiter-autrement.org/22_sex/02_genre.htm

Gender Mainstreaming

> Lidewij TUMMERS, professeure d'architecture à l'Université Technique de Delft, a participé à la 90e semaine sociale du Mouvement Ouvrier Chrétien (MOC) en donnant à Charleroi, le 30 mars 2012, un brillant exposé sur le Gender Mainstreaming et ses applications en urbanisme, qui vient d'être publié dans *Les Hors-Série de Politique*, numéro HS20, octobre 2012, édité par le Centre d'information et d'éducation populaire du MOC (CIEP). L'exposé s'inscrivait dans le volet *L'espace public pour tous! Vraiment ?* et s'intitule *Gender Mainstreaming : l'urbanisme peut-il contribuer à l'égalité ?*

> Sandrine DAUPHIN et Réjane SENAC-SLAWINSKI, *Gender Mainstreaming : analyse des enjeux d'un 'conceptméthode'*, dans *Cahiers du Genre*, n° 44/2008. http://cahiers_du_genre.pouchet.cnrs.fr/pdf/IntroCdG44_2008.pdf

Mobilité, sexes et participation (des)citoyenne(s).

Introduction

L'Université des Femmes, association d'éducation permanente pour adultes, a publié dans un de ses Cahiers de l'UF¹ les résultats de recherches sur le terrain présentées avec le point de vue « situé » d'une expertise militante de plus de 20 ans dans le champ de la mobilité. En voici un aperçu, à lire en gardant à l'esprit que la mobilité ne concerne pas que les moyens de se déplacer, mais aussi les raisons de le faire, la localisation des lieux de destination voire englober les aptitudes à se déplacer (la connaissance d'une langue, par exemple). Le sociologue Vincent Kaufman opère cette intégration via son concept de « motilité » défini comme « la manière dont

un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets ».

La mobilité est-elle différente pour les femmes et pour les hommes ?

Les recommandations internationales de *gendermainstreaming*² à tous les niveaux institutionnels n'y suffisent pas : les études et statistiques publiques concernant la mobilité ne sont encore ni toutes ni systématiquement sexuées. Dans la littérature scientifique et officielle belge, française et européenne, se trouvent néanmoins

des données qui permettent de se construire une ébauche de représentation des différences de pratiques en matière de mobilité des hommes et des femmes. Examinons d'abord les moyens utilisés pour se déplacer puis les motivations de ces déplacements. En Belgique, en 2002, a été publiée une vaste enquête sur la mobilité quotidienne des Belges analysée par Jean-Paul Hubert et Philippe Toint, chercheurs des Facultés universitaires Notre-Dame de Namur. Il s'agit d'un rapport sur les déplacements des Belges réalisé sur base d'observations récoltées sur l'année 1999. Cette enquête nationale (MOBEL 1999) sur la mobilité des ménages vient d'être renouvelée

	Marche	Vélo	Vélocycle Motos	Train	Bus	Tram Métro	Autre	Voiture conductrice conducteur	Voiture passager passagère
Femmes	17,22%	6,78%	1,30%	1,60%	4,34%	1,66%	0,71%	43,11%	23,27%
Hommes	14,93%	6,54%	2,30%	1,29%	3,57%	1,65%	2,04	55,24%	12,35%
Wallonie	10,4%	1,0%	1,1%	8,4%	11,2%	Tram : 0,3% Bus : 11,2%	0,4%	45,6%	16,9%
Belgique	8,6%	10,6%	1,3%	7,4%	9,6%	Tram : 1,6% Métro : 1,5% Bus : 9,6%	0,4%	42,4%	12,1%

Enquête nationale de mobilité 2010 (BELDAM) - Déplacements domicile - travail / école

par les services fédéraux « Politique scientifique » et « Mobilité et Transports ». Les résultats de la nouvelle enquête BEL DAM 2010 confirment dans les grandes lignes les tendances de l'enquête précédente qui a servi de base aux observations présentées ici.

Dans l'utilisation des modes de déplacement, on voit déjà une différenciation se dessiner : les femmes marchent davantage, utilisent plus les transports collectifs (avec des nuances à poser selon le milieu urbain ou rural). Elles sont moins cyclistes. Dans l'usage de la voiture, elles sont plus souvent sur le siège passager. Les hommes, de leur côté, utilisent davantage les véhicules motorisés individuels et se retrouvent plus volontiers derrière le volant. À titre d'exemple, les chiffres français de la mortalité sur la route indiquent les proportions suivantes de femmes pour 2006 : 15,8% des conducteurs tués et 47,5% des passagers tués.

Les relevés indiquent depuis plusieurs années une utilisation accrue des transports en commun urbains par les femmes. Le Centre d'études français sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (le CERTU) confirme que, globalement, les femmes utilisent plus les transports collectifs et la marche, moins la voiture et le vélo et que « près des 2/3 de la clientèle des transports publics urbains sont des femmes. Leur proportion varie de 50 à 65%

selon les réseaux, en France comme dans d'autres pays européens ».

Pourquoi les femmes sont-elles largement majoritaires dans l'utilisation des transports collectifs ? Est-ce un choix ou une contrainte ? Il faudrait investiguer, mais une étude européenne³ sur les causes de précarité signale que des femmes en situation précaire, interrogées à ce sujet, répondent qu'elles n'obtiennent pas l'accès à la voiture

« Lorsque leurs moyens les y autorisent, les femmes choisissent la voiture »

familiale du fait du refus de leur mari et qu'elles attribuent le motif de ce refus au souci de contrôle de leur conjoint. Ce contrôle est plus facile à exercer si les femmes sont liées aux horaires et aux circuits des transports collectifs que si elles disposent d'un véhicule. Le partage d'utilisation de la voiture familiale n'est pas le seul motif qui peut pousser les femmes à utiliser les transports en commun. C'est aussi un choix qui peut être contraint par le fait de ne pas disposer de voiture

ou de permis de conduire tout simplement.

L'autonomie et l'aisance financières permettent très certainement aux femmes des choix plus libérés. Lorsque leurs moyens les y autorisent, les femmes choisissent la voiture. Le marché de l'automobile y est d'ailleurs sensible. C'est sans doute une des raisons d'un phénomène relativement récent : l'inclination croissante des femmes pour la voiture particulière. Ce phénomène a été étudié en France par les chercheuses Catherine Espinasse et Peggy Buhagiar. Elles l'attribuent à une mauvaise perception de la dépendance aux horaires des transports collectifs, leur inconfort et leur promiscuité, leur saleté et leur insécurité. L'incidence de la variable du sexe en matière d'attribution et de répartition des voitures de société mérite également l'attention. Une enquête française de 2002 indique une prédominance nette de l'attribution des véhicules de société aux hommes qui peuvent davantage les choisir alors que les femmes préféreraient être augmentées.

Les femmes sont très tentées par le vélo qui leur apporte liberté et autonomie tout en répondant à leur souci de qualité de vie environnementale, mais il ne convient guère aux principaux motifs de leurs déplacements : l'accompagnement de personnes et l'approvisionnement. En Belgique, l'association Pro Vélo s'est intéressée à ces réticences et développe des stages de remise en selle destinés spécialement •••

Principaux motifs de déplacements des Belges en 1999

	Déposer chercher	Passage maison	Raisons professionnelles	Travail	Ecole	Repas à l'extérieur
Femmes	12,24 %	14,16 %	1,61 %	11,35 %	7,05 %	1,62 %
Hommes	9,50 %	12,81 %	5,16 %	15,31 %	7,49 %	2,59 %
Courses Achats	Raisons professionnelles	Visites	Balade	Loisirs	Autres	Retour maison
13,93 %	5,13 %	5,131 %	5,13 %	2,60 %	0,27 %	21,05 %
9,21 %	4,96 %	4,68 %	2,28 %	3,84 %	0,17 %	21,00 %

Sources : Hubert Jean-Paul, « Les déplacements urbains », in Chronique féministes n°86/88, Bruxelles. Université des Femmes asbl, sept. 2003/janvier 2004, pp 16-17

••• aux femmes. En s'appuyant sur leurs difficultés et l'expression de leur ressenti pour organiser les exercices, en mettant à leur disposition des vélos autant confortables que performants, l'association aide les femmes à dépasser leurs craintes et à développer une assurance qui leur permet de prendre leur juste place dans la circulation. Il y aurait beaucoup à dire sur le vélo et les femmes. Le mouvement des Cyclistes quotidiens en a d'ailleurs fait le thème d'un dossier⁴. L'historienne française

Ingrid Babilotte a, elle, écumé les archives « vélo » du constructeur Peugeot. Dans ses conférences, elle indique que le vélo a historiquement permis aux femmes d'intégrer les milieux sportifs, d'abandonner le corset pour le pantalon et de se décharger du portage des enfants sur le papa.

Si nous examinons maintenant les raisons pour lesquelles nous nous déplaçons, nous voyons que le domicile et le lieu de travail restent les objectifs principaux de

déplacement. Viennent ensuite les courses et l'accompagnement de personnes. L'enquête fédérale MOBIL avait fait l'objet d'une présentation genrée pour une publication de l'Université des Femmes⁵. On pouvait y voir que les motifs de déplacements sont, en ordre décroissant d'importance : le retour à la maison, se rendre au travail, les loisirs, les courses, déposer ou chercher quelqu'un, se rendre à l'école. Les indications générales montrent que les hommes se déplacent davantage



et plus loin. Ils le font principalement dans le cadre de leur emploi. Les femmes se déplacent davantage pour accompagner des personnes ou pour approvisionner la famille.

De fait, pour les femmes, la mobilité, c'est d'abord réaliser un parcours « pour faire quelque chose ». Les femmes décident de leurs déplacements selon le nombre à effectuer, le mode disponible, la distance à parcourir et la localisation des espaces qu'elles fréquentent. Ce sont les tâches domestiques et le travail salarié qui motivent d'abord des déplacements plus complexes que ceux des hommes. La mobilité s'avère en effet plus directe pour les hommes (maison-emploi) et plus séquencée pour les femmes (maison-école/commerces/courses...-emploi). Une enquête de Touring datant de mi 2009 indique que 70% des enfants qui sont emmenés en voiture à l'école (85% des enfants) le sont par leur mère (contre 16% par leur père et 8% par les grands-parents).

L'enquête fédérale confirme également que le champ de déplacement des hommes est plus étendu que celui des femmes. La Belgique ne constitue pas une exception. L'étude de Gerd Johnson-Latham réalisée en 2007 pour la Commission du Développement durable des Nations Unies indique que « La concentration des lieux de travail dans les centres et la relégation des zones de logement dans les banlieues sans magasins ou trottoirs a stimulé les déplacements des hommes et a réduit la mobilité et le temps de travail des femmes ». En résumé, les hommes ont une mobilité à la fois plus directe, plus étendue, mais aussi plus centrée sur tout ce qui touche la profession. Les

femmes, elles, conditionnent leur mobilité davantage à leur famille, ce qui les amène à des déplacements moins étendus, mais plus variés et nombreux.

La mobilité a-t-elle un impact sur les inégalités sociales entre femmes et hommes ?

La mobilité n'échappe donc pas aux effets de la répartition sexuée des rôles sociaux que les politiques d'égalité des chances tentent d'équilibrer. Or, être mobile joue sur l'accès à l'emploi, à l'éducation, aux loisirs. Elle influe sur la participation à la vie sociale et sur l'émancipation individuelle. L'égalité ne se construit que si l'on y apporte une attention volontaire. Réfléchir à la manière dont l'aménagement du territoire, particulièrement la localisation des fonctions, conditionne différemment la mobilité des femmes et des hommes est incontournable si l'on poursuit cet objectif. Nous n'avons pas l'habitude de décoder le territoire en fonction des catégories hommes et femmes. Néanmoins, les mobilités sont étudiées au niveau quotidien dans les grandes villes nordoccidentales depuis les années 70 et ces études ont établi « les critères de l'inégale accessibilité physique des hommes et des femmes aux différents types d'espaces urbains, et donc aux différentes ressources qu'offre la ville ». Ces différences sont étroitement liées à la division sexuelle du travail. La chercheuse et sociologue Jacqueline Coutras pose dès lors la question de la neutralité de l'espace public dans lequel s'inscrivent les

inégalités sexuées créées dans les autres facettes de la société : le travail, la culture, la famille.

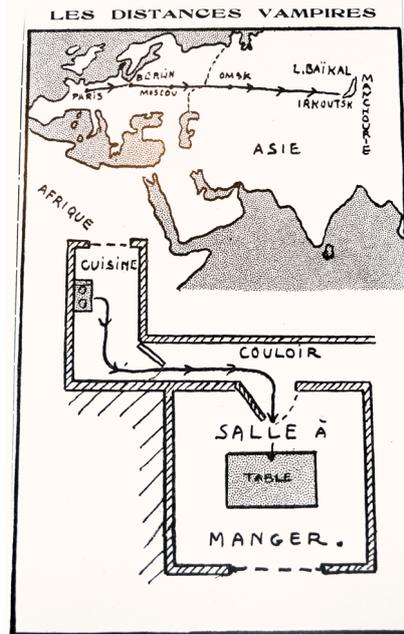
Nicole Ortar, chercheuse française au Laboratoire d'Économie des Transports de l'École nationale des Travaux publics d'État, a mené une enquête sur la mobilité des femmes dans trois communes françaises périurbaines⁶. Voulant examiner comment se conciliait la mobilité sociale et professionnelle des femmes, elle choisit un échantillon de femmes en couple avec enfants. Même si la règle générale des couples est la double motorisation, les femmes privilégient la proximité de l'emploi à son adéquation à leurs domaines et niveau de qualification et cela d'autant plus qu'elles sont moins qualifiées. Pourtant, si les distances sont plus courtes, cela n'empêche pas la multiplication des déplacements pour passer d'une occupation à une autre si bien que « leurs temps de transport journaliers avoisinent voire dépassent ceux des personnes travaillant à des distances plus éloignées de leur domicile ». La chercheuse observe aussi que les femmes plus qualifiées (ayant donc une meilleure situation et de meilleurs revenus) négocient plus favorablement avec leur conjoint la charge des enfants (assurer leur transport, rester auprès d'eux). La distance renforce ainsi les postures traditionnelles de répartition sexuée des rôles (les occupations publiques pour les hommes et les privées pour les femmes). Elle conclut en notant que les installations des ménages loin des agglomérations urbaines sont rendues possibles parce que les femmes adaptent leur vie professionnelle à celle de leur famille que ce soit en modifiant les rythmes de travail ou en transformant leur activité. Donc, pour les femmes, ne •••

Présidences CCATM		Nombre représ. Conseil Communal				Nombre représ. Autres			
		Effectif		Suppléants		Effectif		Suppléants	
H	F	H	F	H	F	H	F	H	F
54	12	178	50	218	72	546	131	724	174
81,82%	18,18%	78,07%	21,93%	75,17%	21,83%	80,65%	19,35%	80,62%	19,38%

... pas être mobile revient à renforcer les mécanismes de marginalisation du monde du travail déjà à l'oeuvre dans la société et particulièrement dans des zones mal desservies.

Chez nous, les études effectuées pour établir les plans de mobilité et de circulation privilégient souvent les déplacements domicile-travail. L'emploi n'est pourtant pas le seul responsable de nos déplacements, mais il concerne davantage les hommes. Par contre, les femmes ont leur mobilité davantage influencée par la localisation des écoles, des services. Intégrer le principe du gendernstreaming dans les décisions en matière d'implantation de fonctions serait une piste certainement féconde pour plus d'égalité. Ce que les observations féministes – qui portent donc attention aux rapports sociaux de sexe – indiquent, c'est qu'il importe de sortir de la référence domicile travail pour élargir la réflexion à l'ensemble des déplacements et y intégrer la localisation de toutes les fonctions sociales et économiques.

Pouvoir se déplacer représente un enjeu économique, car cela permet l'accès au travail, mais aussi à la formation professionnelle. Une recherche⁷, menée en 2006 en Brabant wallon, indiquait que 14% des femmes en âge de travailler étaient sans voiture. Les femmes ont également moins de permis de conduire, utilisent moins la voiture seules et le vélo et bénéficient moins de véhicules de fonction. Si l'on ajoute que les femmes se retrouvent majoritaires dans les emplois aux horaires flexibles et coupés, il apparaît évident qu'elles se positionnent déjà au départ avec un handicap certain sur le marché du travail. Pouvoir se déplacer joue aussi sur nos capacités sociales qu'il s'agisse de participation citoyenne ou d'accès aux loisirs, mais aussi sur l'accès à des socialités différentes de son espace proche. Les échanges relationnels varient selon que l'on se trouve dans un espace où la proximité implique que les personnes se connaissent et sont amenées à se côtoyer régulièrement que dans un espace où dominent l'anonymat et l'immédiateté. Ainsi, dans les centres urbains, il est plus aisé de transgresser des rôles sociaux convenus, de tenter des



8 mètres de distance entre ma cuisine et ma salle à manger, m'obligent, en 40 ans, à parcourir la distance de Paris au Lac Baïkal.

le modèle archaïque : « la femme à la maison et aux tâches ménagères gratuites, l'homme à l'extérieur et au travail rémunéré »

expériences, de tester de nouvelles compétences parce que le contrôle social est différent et pratiqué par d'autres personnes. Les diagnostics urbains menés par des femmes – avec l'outil de la marche exploratoire, par exemple – font ressortir qu'elles se sentent assignées à leur foyer et à ses environs. En zone rurale, la situation n'est pas meilleure : 75% de femmes en zones rurales estiment manquer d'autonomie surtout le soir et le week-end selon une enquête menée en 2005 par l'Association chrétienne rurale des femmes (ACRF)⁸. Cet ensemble d'éléments fait apparaître une orga-

nisation sociale qui perpétue et renforce le modèle archaïque « la femme à la maison et aux tâches ménagères gratuites, l'homme à l'extérieur et au travail rémunéré ».

Pour une meilleure participation des femmes aux politiques de mobilité ?

La législation wallonne impose aux communes d'assurer un maximum de 2/3 de membres d'un même sexe dans leurs organes d'avis⁹. Cela concerne les commissions communales consultatives d'aménagement du territoire et de la mobilité (CCATM). Mais qu'en est-il réellement ? L'examen d'un tiers des dossiers des CCATM constituées pour la mandature communale 2000-2006 montre que seulement 1/5ème des participants aux commissions communales wallonnes d'avis en matière d'aménagement du territoire et de mobilité sont des participantes. Il y a une attention à porter à cet état de choses puisque les CCATM seront renouvelées après les élections communales d'octobre 2012.

La présence accrue des femmes permettra certainement une plus grande prise en compte de leur vécu de la mobilité. L'examen des dossiers de ces organes d'avis indique en outre que les femmes qui ont participé à des actions collectives, associatives dans ce domaine se sentent plus autorisées à poser leur candidature et à porter ces expériences collectives dans le débat participatif. Soutenir les associations de femmes qui portent ces préoccupations constitue dès lors une piste à ne pas négliger. En effet, les réticences des femmes à intervenir dans le débat public de la mobilité sont manifestes. Pour les comprendre, la recherche a comporté une analyse de groupe qui a porté sur les représentations mentales et fait émerger des freins liés à l'éducation, aux capacités de prise de parole, mais aussi l'impression ressentie par les femmes que les problèmes qu'elles rencontraient au quotidien en matière de mobilité ne se retrouvaient pas dans les discours et dispositifs officiels. Les femmes manquent aussi de relais en termes de personnes de référence. La mobilité, ce sont aussi les instances de décision, des secteurs profes-

sionnels où les femmes restent peu nombreuses.

Enfin, s'ils ne sont pas nombreux, les exemples d'interventions collectives de femmes existent, gisement d'idées et de propositions non négligeable en ces temps d'impasses du tout à la voiture. En Belgique et en France, des interventions de ce type ouvrent des champs d'action et de réflexion intéressants. En Italie, Allemagne, France, des bureaux du temps ont été mis sur pied à l'échelle urbaine pour mieux harmoniser les temps de l'école, des entreprises, des transports publics : une rationalisation initiée par des femmes soucieuses de gagner du temps dans leurs déplacements. Venue du Canada, la formule de la marche exploratoire s'est étendue à l'élaboration de véritables diagnostics urbains menés par des groupes de femmes dans leur quartier, leur ville. Cela permet notamment de décoder et améliorer les aménagements publics de manière à augmenter le sentiment de sécurité. En région rurale, mais aussi à l'échelle d'une ou plusieurs communes, des femmes ont été chevilles ouvrières de solutions alternatives de transport, ont oeuvré à organiser la solidarité citoyenne pour mieux se déplacer. Enfin, épinglons le travail mené par l'association française « Femmes en mouvement » qui a mené des collaborations très concrètes avec des constructeurs de matériel de transport public. Cela a permis d'adapter des modes de transport (bus, tram, rame de métro) en impliquant les organisations de femmes pour mieux répondre aux besoins de tous les publics.

Conclusion

Cette recherche a fait émerger une sexualité des circulations, de leurs modes, de leurs motifs. Les enjeux des unes et des autres sont différents lorsqu'il s'agit de se déplacer. Quelles pistes dégager pour que la mobilité intègre le champ de la lutte contre les inégalités de sexe ? Pour contrer des inégalités, il faut d'abord les cerner. Les recherches et observations en matière de mobilité devraient fournir des données systématiquement différenciées selon la variable sexe. La mobilité est un champ perçu comme neutre et technique. Il faut donc avoir une

attitude volontariste pour changer à la fois cet état de fait et les représentations qu'il renforce. Pour cela, il convient d'intégrer davantage de femmes dans les métiers et fonctions des secteurs de la mobilité et de l'aménagement du territoire. Pour rétablir l'équilibre, soutenir les interventions collectives de femmes en matière de mobilité (constats, propositions, avis) est essentiel également, car leurs apports sont précieux. De même, favoriser un équilibre dans les organes d'avis et de décision est important. Enfin, dès qu'elles abordent l'espace public, les femmes se perçoivent comme des proies potentielles. Elles surévaluent les risques d'agression et d'accident. Elles développent des stratégies d'évitement qui limitent leurs déplacements et leur durée en fonction des lieux et des moments. Ainsi, l'espace public, la nuit, leur semble inaccessible, hostile voire interdit. Le reportage de Sofie Peeters, « Femmes de la rue », filmé en 2012, illustre les attitudes sexistes en rue. Il rejoint les analyses de la

sociologue française Marylène Lieber, issues de ses travaux sur les violences et les espaces publics étudiés avec une approche genrée : les hommes utilisent nombre de méthodes pour faire comprendre aux femmes « où est leur place ». Intégrer ce vécu des femmes dans la mobilité officielle peut les amener à y participer davantage et à favoriser leur accès aux espaces publics.

■ Claudine Lienard
Pour La Lettre des CCATM - octobre 2012

ÉLÉMENTS BIOGRAPHIQUES

Claudine Lienard



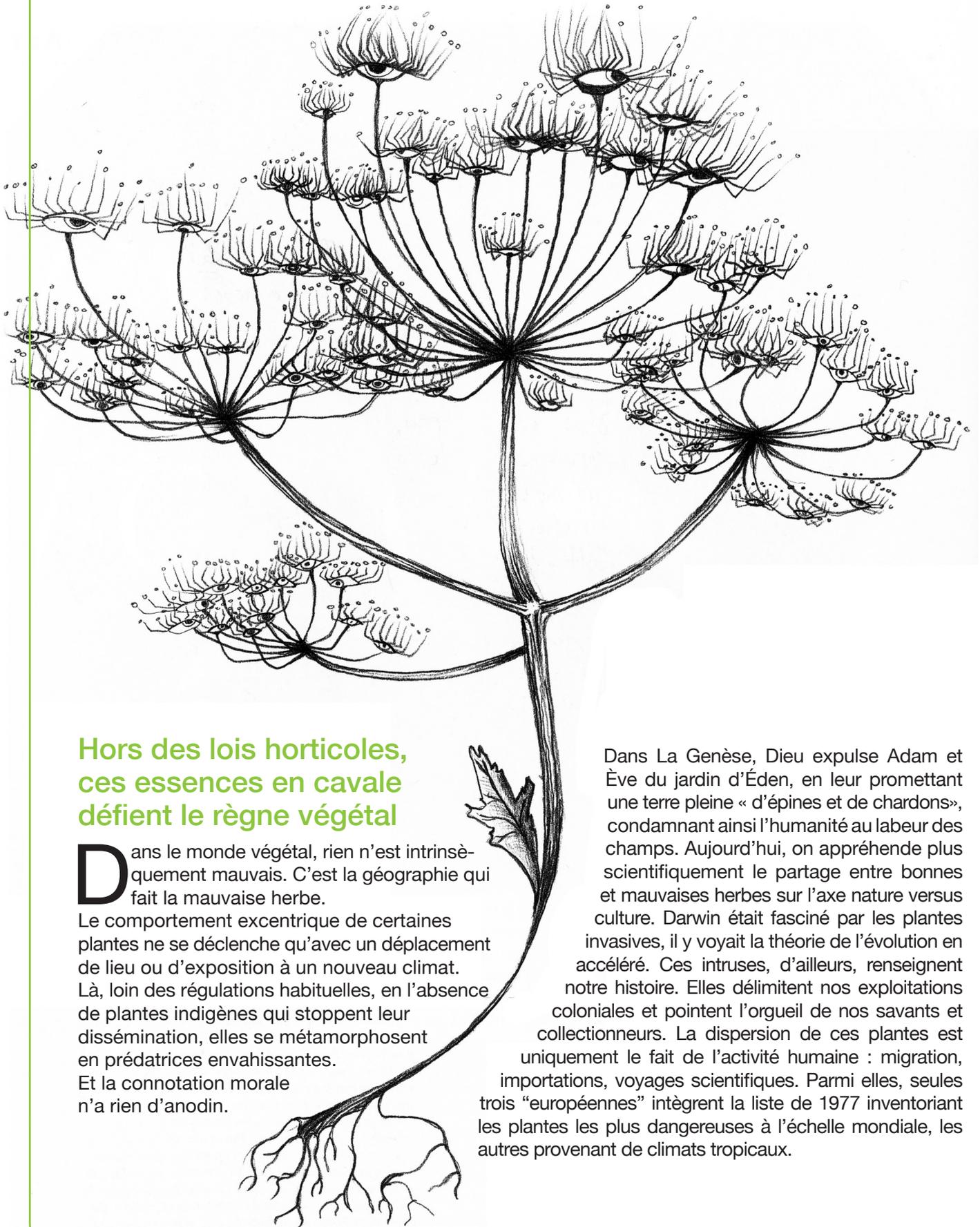
Née en 1953, Claudine Lienard est coordinatrice de projets dans l'association féministe d'éducation permanente pour adultes, l'Université des Femmes à Bruxelles. Architecte paysagiste de formation, animatrice culturelle, elle est diplômée du Master en Politique économique et sociale de la FOPES / Université catholique de Louvain. Militante écologiste et féministe, elle a été secrétaire de la Commission 1Femme/1Homme du Parti ECOLO de 1993 à 2003 et conseillère communale de 2000 à 2006. Elle a milité et travaillé au sein des Amis de la Terre-Belgique et reste active au GRACQ – Les cyclistes quotidiens (qu'elle a représenté dans la CCATM de Rebecq - mandature 2006-2012) et dans la Marche mondiale des Femmes. Elle mène des recherches et des formations dans les domaines de la citoyenneté, l'écologie et la mobilité. Elle a publié *Ça roule, ma poule ? Théories et actions collectives de femmes pour la mobilité en Wallonie*, Bruxelles, Université des Femmes, 2010 (coll. Cahiers de l'UF, n°5) et coordonné l'ouvrage *Femmes et autonomie*, Bruxelles, Université des Femmes, 2011 (coll. Pensées féministes). D'autres textes sont disponibles sur le site

elle est diplômée du Master en Politique économique et sociale de la FOPES / Université catholique de Louvain. Militante écologiste et féministe, elle a été secrétaire de la Commission 1Femme/1Homme du Parti ECOLO de 1993 à 2003 et conseillère communale de 2000 à 2006. Elle a milité et travaillé au sein des Amis de la Terre-Belgique et reste active au GRACQ – Les cyclistes quotidiens (qu'elle a représenté dans la CCATM de Rebecq - mandature 2006-2012) et dans la Marche mondiale des Femmes. Elle mène des recherches et des formations dans les domaines de la citoyenneté, l'écologie et la mobilité. Elle a publié *Ça roule, ma poule ? Théories et actions collectives de femmes pour la mobilité en Wallonie*, Bruxelles, Université des Femmes, 2010 (coll. Cahiers de l'UF, n°5) et coordonné l'ouvrage *Femmes et autonomie*, Bruxelles, Université des Femmes, 2011 (coll. Pensées féministes). D'autres textes sont disponibles sur le site

www.universitedesfemmes

1. LIENARD Claudine, « Ça roule, ma poule ? Théories et actions collectives de femmes pour la mobilité en Wallonie », Bruxelles, Université des Femmes, 2010.
2. KAUFMANN Vincent, « La mobilité comme capital ? », in MONTULET Bertrand et KAUFMAN Vincent (dir), *Mobilités, fluidités... libertés ?*, Bruxelles, Facultés universitaires Saint-Louis, 2004, p. 31.
3. Ce terme anglais, difficilement traduisible en français, désigne une approche transversale : l'intégration systématique des conditions, des priorités et des besoins propres aux femmes et aux hommes dans toutes les politiques, en vue de promouvoir l'égalité de genre entre les femmes et les hommes. Elle vise à mobiliser toutes les politiques et mesures générales dans le but de réaliser l'égalité, au stade de la planification, de leur incidence sur la situation spécifique des femmes et des hommes lors de la mise en oeuvre, de leur suivi et de leur évaluation.
4. CENTRE D'ÉTUDES FRANÇAIS SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES, *La mobilité quotidienne des femmes. Différente ? Durable ?*, CERTU/ GrandLyon communauté urbaine, Lyon, 2005.
5. SNICK Anne, « Indicateurs de pauvreté et d'exclusion sociale. Quelle pertinence pour les femmes défavorisées ? » in *Coulisses/n°1*, mars 2006, pp. 21-24.
6. DUMONT Lutgarde, GUIGNET Florine, GOF-FINET Luc, LESENS Isabelle, « Le vélo, une affaire de femmes aussi ! », in *Ville à Vélo*, n°149, Bruxelles, juillet-août 2010.
7. HUBERT Jean-Paul, « Les déplacements urbains », in *Chronique féministe*, n°86/88, Bruxelles, Université des Femmes asbl, sept. 2003/janv. 2004, pp. 16-17.
8. COUTRAS Jacqueline, « Le genre et les défis spatio-temporels contemporains », in GAVRAY Claire (dir), *Femmes & Mobilités*, Marcinelle, Cortext, 2007, p. 169.
9. ORTAR Nathalie, « La campagne, la maison et les femmes : aux limites des mobilités périurbaines en France », in GAVRAY Claire (sous la direction de), *Femmes & Mobilités*, Marcinelle, Cortext, 2007, pp. 221-237.
10. BODSON Daniel (dir), *L'accessibilité des femmes à l'emploi et à la formation en Brabant wallon : égalité des chances ? L'incidence de la mobilité*, Wavre, Cellule de l'égalité des chances de la Province du Brabant wallon, 2006
11. WARRANT Françoise, *La mobilité des personnes en milieu rural*, Assesse, ACRF, 2005
12. article L1122-35 du Code wallon de démocratie locale.

Les plantes pirates



Hors des lois horticoles, ces essences en cavale défient le règne végétal

Dans le monde végétal, rien n'est intrinsèquement mauvais. C'est la géographie qui fait la mauvaise herbe.

Le comportement excentrique de certaines plantes ne se déclenche qu'avec un déplacement de lieu ou d'exposition à un nouveau climat.

Là, loin des régulations habituelles, en l'absence de plantes indigènes qui stoppent leur dissémination, elles se métamorphosent en prédatrices envahissantes.

Et la connotation morale n'a rien d'anodin.

Dans La Genèse, Dieu expulse Adam et Ève du jardin d'Éden, en leur promettant une terre pleine « d'épines et de chardons », condamnant ainsi l'humanité au labeur des champs. Aujourd'hui, on appréhende plus scientifiquement le partage entre bonnes et mauvaises herbes sur l'axe nature versus culture. Darwin était fasciné par les plantes invasives, il y voyait la théorie de l'évolution en accéléré. Ces intruses, d'ailleurs, renseignent notre histoire. Elles délimitent nos exploitations coloniales et pointent l'orgueil de nos savants et collectionneurs. La dispersion de ces plantes est uniquement le fait de l'activité humaine : migration, importations, voyages scientifiques. Parmi elles, seules trois « européennes » intègrent la liste de 1977 inventariant les plantes les plus dangereuses à l'échelle mondiale, les autres provenant de climats tropicaux.

Libre à chacun de voir dans l'angoisse qu'elles suscitent des similitudes avec la peur des déferlements migratoires, sous forme de métaphores communes, stress de l'invasion et de l'uniformisation des écosystèmes. Mais attention, plus on les arrache, plus elles prolifèrent.

La Berce du Caucase, l'invasive emblématique de nos régions

“Turn and run, nothing can stop them” Genesis annonce la couleur dans ce tube de 1971, intitulé The Return of th Giant Hogweed, évoquant l'invasion de cette plante géante absorbant tout sur son passage. Elle est littéralement inextinguible. Et, comme son nom l'indique, elle cristallise les terreurs liées aux invasions barbares. Ce spécimen confirme d'ailleurs, par une taille démesurée pouvant at-



teindre quatre mètres, et surtout par sa toxicité, que rien de bon ne peut venir des confins européens. Par simple contact, elle punit l'intrusif en lui infligeant rougeurs et piqûres. Pourtant, au temps de sa découverte par deux botanistes français, elle fut appréciée pour ses qualités ornementales, tout particulièrement par les artistes Art nouveau qui copièrent son inflorescence en ombelle dans leurs nombreux motifs floraux.

■ Agnès Villette, paru dans Citizen K international numéro LXII, printemps 2012, pp 146 – 149.

Balançoire suédoise

« La Suède figure parmi les pays les plus avancés en matière de genre; elle a à coeur de conscientiser ses citoyens vis-à-vis du statut des femmes dans nos sociétés. L'exemple choisi illustre par la balançoire les situations inconfortables et injustes qui se cristallisent à cause d'un urbanisme défaillant.

La rédaction



Capture d'écran du site officiel de l'administration suédoise du Logement. www.boverket.se





Pour que **mobilité** rime avec **égalité**

Le 14 mai 2012, le Conseil wallon de l'Égalité entre Hommes et Femmes (CWEHF) organisait à Liège une journée d'étude sur la thématique « genre et mobilité ». Plusieurs intervenants, spécialistes en mobilité ou en genre, sont venus alimenter le débat.

Il est vrai que, si les thématiques du genre et de la mobilité sont traitées régulièrement, elles le sont rarement de manière croisée. A ce titre, les différentes interventions de la journée ont montré combien mobilité et égalité homme-femme ne riment pas encore ensemble.



Quelques chiffres¹ pour planter le décor :

- 54% des hommes ont comme mode de déplacement principal la voiture en tant que conducteur, contre 40% des femmes
- 4,6% des femmes ont comme mode de déplacement principal le bus, contre 3% des hommes
- 13% des déplacements des hommes sont des trajets vers le travail et retour, contre 10% des déplacements des femmes
- 9,4% des déplacements des femmes se font pour déposer/embarquer quelqu'un, contre 7% des déplacements des hommes
- 13% des déplacements des femmes sont consacrés à faire des courses, contre 10% des déplacements des hommes

Que pouvons-nous en conclure ? Les femmes, encore largement en charge de la cellule familiale, ont des chaînes de déplacements plus complexes. Ce sont souvent elles qui conduisent et vont chercher les enfants à la crèche, à l'école, à leurs centres de loisirs, etc. ; ce sont également elles qui s'occupent plutôt des courses ; elles se déplacent plus que les hommes en bus ou à pied et moins en voiture. D'un point de vue environnemental, on peut se réjouir de voir les femmes développer une mobilité durable dans leurs trajets quotidiens. Mais ne faudrait-il pas inverser les rôles ? L'offre de transport en commun, dans son état actuel en Wallonie, est davantage adaptée à des trajets pendulaires domicile-travail, qu'à des déplacements multiples et dispersés, avec en prime une poussette et des paquets de courses à transporter.

Et l'état de nos trottoirs et les cheminements piétons, quand ils existent, sont-ils adaptés aux personnes à mobilité réduite, c'est-à-dire le plus souvent des femmes ?

Ce colloque a permis d'ouvrir et d'alimenter le débat. Il a aussi été l'occasion de pointer du doigt l'injonction sociale à l'hyper-mobilité individuelle, qui est trop rarement dénoncée à nos yeux. Nous avons choisi de creuser un peu la problématique dans le contexte particulier de la ruralité, en interrogeant pour vous Véronique Huens, coordinatrice éducation permanente au sein de SAW-B, qui est intervenue lors du colloque.

Madame Huens, pouvez-vous nous expliquer ce qui vous a amené à vous intéresser à ce sujet au sein de SAW-B ?

La mobilité est un sujet qui a toujours préoccupé les entreprises sociales. Parce qu'il s'agit d'un besoin non suffisamment couvert dans de nombreuses régions, parce que nombre d'entre elles travaillent avec des publics fragilisés (personnes handicapées, personnes à faibles revenus, etc.) qui sont les premiers touchés par les problèmes de mobilité. Beaucoup d'entre elles ont développé ou souhaitent mettre en place des solutions pour faire face à ce défi majeur. C'est donc naturellement que SAW-B s'est intéressé à la mobilité. Au fur et à mesure de nos actions, des rencontres que nous organisons, nous nous sommes rendu compte que le genre était un élément discriminatoire dans l'accès à la mobilité. Les hommes restent avant tout ceux qui achètent et disposent de la voiture dans un couple. Des entreprises sociales qui offrent des services d'aide-ménagère et qui travaillent avec beaucoup de femmes nous ont fait part de témoignages incroyables. La femme doit encore souvent avoir l'autorisation de leur mari pour pouvoir utiliser la voiture pour se rendre au travail même si ce dernier n'en a pas besoin. L'une d'entre elles avait été victime de vandalisme et était revenue avec une petite griffe sur la voiture, ce dont elle n'était absolument pas responsable. Son mari lui a alors interdit d'utiliser le véhicule alors qu'il n'en avait lui-même pas l'utilité. L'entreprise a dû, en urgence trouver une solution pour la véhiculer

d'un client à un autre. C'est donc un enjeu important.

Pourquoi l'inégalité homme-femme en mobilité est-elle plus problématique encore en milieu rural ?

Je viens de l'expliquer, beaucoup de femmes ont difficilement accès à une voiture et d'ailleurs, le pourcentage de femmes qui ont leur permis de conduire reste toujours inférieur à celui des hommes, même si l'écart diminue fortement, heureusement. Mais pour les personnes âgées, cela reste flagrant.

Le stop, le vélo, la mobylette sont encore trop souvent considérés par les femmes comme dangereux. Sans mari, voisin ou proche pour les véhiculer, elles dépendent alors uniquement des transports en commun. Or, ceux-ci sont clairement insuffisants en région rurale pour couvrir les besoins des femmes. Surtout

« Les effets pénalisants de la mobilité dépassent très largement le seul aspect des transports »

que ceux-ci sont spécifiques, car elles se déplacent rarement d'un point A à un point B, aller-retour. Elles effectuent sur une journée une multitude de petits déplacements pour faire les courses, aller chercher les enfants à l'école, les conduire à la natation, prendre soin de leurs parents âgés, etc. Et les transports en commun ne répondent pas du tout à ce besoin. Dernière alternative : des solutions mises en place par des associations, par la commune, par des entreprises sociales : des taxis à prix réduit, du co-voiturage, des locations de mobylettes, etc. Mais ces initiatives restent encore trop marginales, pas assez connues et surtout pas assez soutenues.

La pénurie de milieux d'accueil (crèches, garderies, etc.) accessibles représente aussi un frein important à la mobilité des femmes. Que cette accessibilité soit liée aux transports (difficulté de se rendre sans voiture chez la gardienne d'un village à 10 km de chez soi), au coût (surtout pour des femmes sans emploi ou des mères célibataires) ou à la temporalité (trouver une crèche pour pouvoir commencer une formation un mois plus tard). Sans solution pour la garde de leurs enfants en bas âge, les femmes arrêtent de travailler pendant plusieurs années (avec toutes



les difficultés que cela représente au moment où elles souhaitent à nouveau entrer sur le marché du travail), renoncent à des formations, etc. Le problème est le même en milieu rural qu'en milieu urbain mais la concentration de milieux d'accueil en milieu urbain peut rendre les choses un peu plus aisées.

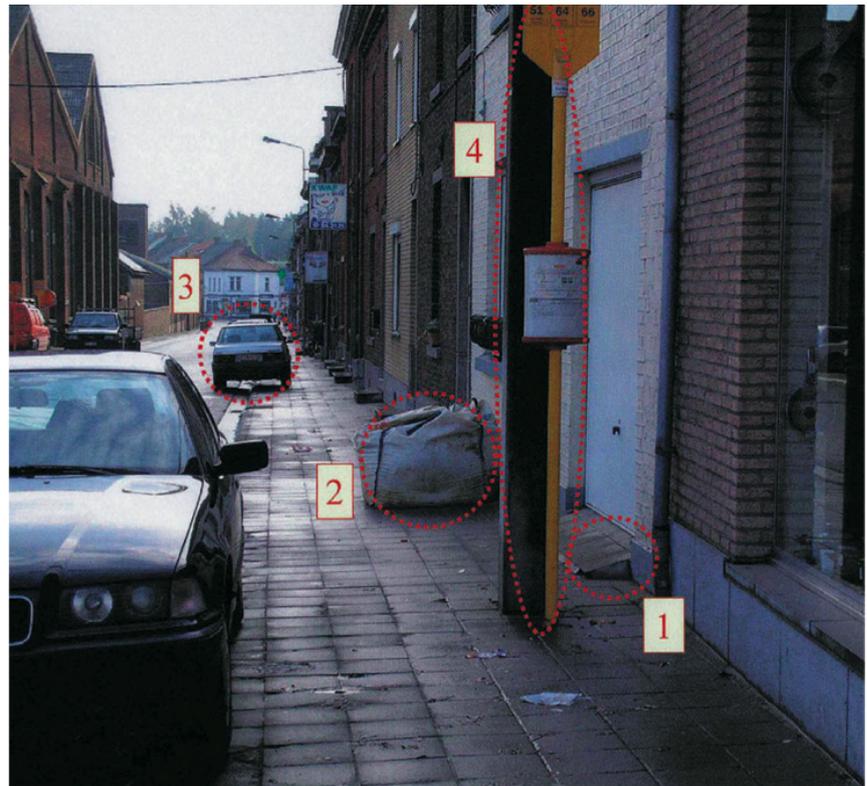
Quel est l'impact de l'injonction de l'hyper-mobilité sur les femmes en milieu rural ?

La mobilité est devenue une nouvelle obsession et une nécessité pour tous. Au sens physique de la mobilité, ce changement peut s'expliquer par un aménagement du territoire en zones spécialisées (zoning industriel, zoning commercial, lotissement d'habitat, etc.) et de profonds changements au sein du monde du travail. Mais au-delà de la mobilité physique, c'est une véritable culture de la mobilité qui s'est installée dans nos pays. Être mobile, c'est aujourd'hui être moderne, être dans le coup.

Le fait que les femmes rencontrent plus de difficulté, en zone rurale, à répondre à cette nouvelle "nécessité d'être mobile" a des effets en cascade sur leur émancipation, leur épanouissement et sur leur choix de vie. Être moins mobile, c'est avoir moins d'accès à l'espace public, à l'emploi, à la formation, à la vie associative et culturelle. Le temps qu'elles perdent par exemple dans les déplacements les amène notamment à choisir un travail plus proche de leur domicile que leur conjoint. Ce qui réduit la diversité d'emplois auxquels elles peuvent prétendre, sans parler du temps partiel que beaucoup « choisissent » pour s'occuper de leurs enfants. Les effets pénalisants de la mobilité dépassent donc très largement le seul aspect des transports et participent même à un véritable cercle vicieux. Parce qu'avoir accès à de meilleurs emplois, à de meilleurs salaires, c'est aussi rééquilibrer le pouvoir homme-femme au sein du couple et de la société.

Quelles solutions sont à développer face à cette problématique ?

Les réponses peuvent prendre plusieurs formes. Au-delà d'initiatives qui contribuent à changer profondément les mentalités et à



Trottoir peu praticable. 1 et 4 (poteau au milieu): «obstacles de conception». 2 et 3 (voiture et poubelles): «obstacles de comportement». © UVCW

établir une répartition des tâches domestiques qui ne pénalise pas plus les femmes que les hommes dans leur mobilité, nous avons pu identifier deux types de réponses. Les premières aident les femmes à se déplacer en leur offrant une solution de transport adapté à leurs besoins. Les secondes permettent de réduire les besoins de déplacement en proposant des services de proximité. Il nous paraît essentiel de combiner ces deux types de réponses. Quelques pistes qui existent et qui ont fait leurs preuves : des haltes garderies ambulantes qui se déplacent chaque jour dans un autre village pour permettre aux mamans de souffler une journée sans devoir se déplacer. Le soutien à un réseau d'épiceries locales qui permettent à la fois de tisser du lien social et d'offrir un service de proximité à des prix abordables. Des taxis "à la demande", gérés par des entreprises sociales ou des associations de bénévoles. Des entreprises qui aident leurs travailleuses à passer leur permis de conduire, mettent à leur disposition un véhi-

cule temporaire, etc. Des initiatives de location/achat de mobylettes ou de vélos électriques pour des personnes éloignées de l'emploi, des auto-écoles sociales, etc. Ou encore, un projet qui connaît beaucoup de succès en Flandre : le car-sharing entre voisins. Ensemble, ils achètent une voiture, utilisée par les ménages comme second véhicule. Celui-là même qui est conduit par les femmes et qu'il est parfois difficile, financièrement, d'acquérir pour une famille seule.

Mais ces solutions sont encore souvent partielles et insuffisantes. C'est aussi au niveau des mentalités qu'il faut travailler. Il faut, en effet, éviter à tout prix d'offrir des solutions qui permettrait aux femmes d'être plus efficaces et plus mobiles afin qu'elles combinent au mieux leur double journée de travail sans remettre en question cette dernière !

■ Juliette Walckiers

1. Issus des premiers résultats de étude Beldam présentés ce jour-là par Eric Cornelis (FUNDP)



Intéressé(e) par «La lettre des CCATM» ? Contactez la Fédération Inter-Environnement Wallonie Tél.: 081 390 750 - info@iewonline.be
Recevez gratuitement la version électronique de la Lettre via notre formulaire en ligne dans la rubrique 'Abonnez-vous', sur www.iew.be