

Les déplacements des femmes en milieu rural :

Les conditions et les contraintes à la mobilité

Auteurs

AZOUGAGH Fatima
BOUTANT Karine
NEA Benjamin
PAJEILE Jean-Baptiste
WIWANE Danièle

Promotion du master 2 de
Sociologie-Diagnostic et
Intervention Sociale
(2017-2018)

Comité de pilotage

Conseil Départemental de
la Vienne

Communauté de
Communes du Civraisien
en Poitou

Rectorat de Poitiers

DDCS-DDFE (Déléguée
départementale aux Droits
des Femmes et à l'égalité)

DRDJSCS-MOSTRA

Septembre 2018

Contexte de l'étude

L'enquête a été confiée par la DRDJSCS Nouvelle-Aquitaine (Direction Régionale et Départementale de la Jeunesse, des Sports et de la Cohésion Sociale Nouvelle Aquitaine) et la DDCS de la Vienne (Direction Départementale de la cohésion sociale) à la promotion du master de sociologie DIS (Diagnostic et Intervention Sociale) de l'Université de Poitiers. Le pilotage des travaux a été assuré par Madame BELAOUCHET Leila, cheffe de service de la MOSTRA (Mission Observation Statistique Ressources Audit) à l'antenne de Poitiers, conjointement avec Mme Valérie Lamarche, déléguée départementale aux droits des femmes et à l'égalité à la DDCS.

L'étude concerne "les déplacements des femmes en milieu rural" et porte une attention particulière au "harcèlement de rue". Elle s'inscrit dans la continuité de travaux confiés à l'ARESVI (Association de Recherche et d'Étude sur la Santé, la Ville et les Inégalités), qui a réalisé des enquêtes dans les villes de Limoges, Bordeaux métropole et le Grand Angoulême. La thématique porte sur les déplacements des femmes dans l'espace public avec un axe sur "le harcèlement de rue". Les commanditaires nous ont ainsi confié le volet rural de cette étude.

Objectif de l'étude

L'étude a pour objectif de comprendre « comment les conditions sociales des femmes et les contraintes générées dans l'espace public en milieu rural participent à la production de différentes formes de déplacements ». Cette recherche s'inscrit dans une démarche de compréhension du phénomène du "harcèlement de rue".

Le territoire d'enquête : Le pays Civraisien et Charlois

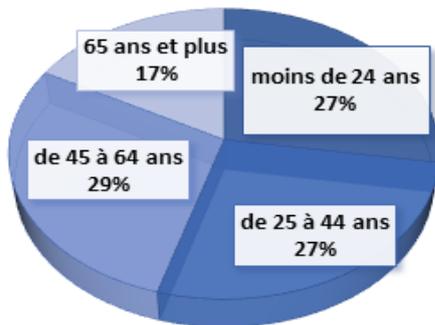
Nous avons choisi pour terrain d'enquête le pays Civraisien et Charlois, Civray étant la commune la plus importante de ce territoire. Ce territoire a une faible densité (29,9 hab/km²) et il concentre une part non négligeable de communes de moins de 2000 habitants et un bâti discontinu. En 2014, la Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois comprenait 21 communes : Asnois, Blanzay, Champagné-le-Sec, Champniers, Charroux, Chatain, Civray, Genouillé, Joussé, la Chapelle-Bâton, Linazay, Payroux, St Gaudent, St-Macoux, St-Pierre-d'Exideuil, St Romain, St Saviol, Savigné, Surin et Voulême.



Caractéristiques de l'échantillon de la population enquêtée

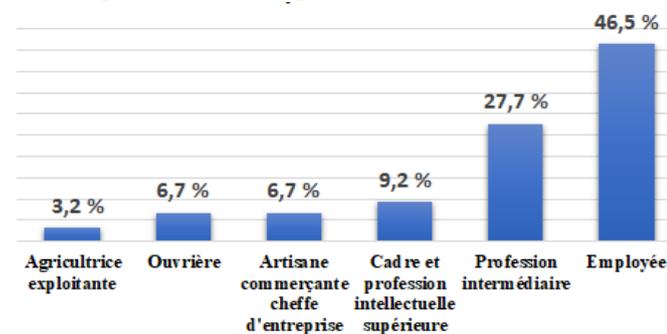
Sur l'ensemble des femmes interrogées, 95,5% habitent le pays Civraisien et Charlois. Et sur l'ensemble de cette population, 31,1% sont originaires du territoire.

Répartition des enquêtées selon les classes d'âges



L'échantillon équilibré entre les classes d'âge nous a permis de mieux saisir les différentes pratiques de déplacements.

Répartition des enquêtées selon les PCS (%)



La répartition des PCS¹ des femmes interrogées décrit une population plutôt populaire, qui comprend majoritairement des employées dans le pays Civraisien et Charlois. Ce qui est concordant avec les données de l'INSEE. De plus, cette proportion d'employées est plus élevée que la moyenne nationale (28,5% d'employés).

Situation familiale des enquêtées

La majorité des femmes sont en couple : 32,2% des enquêtées sont mariées, 20,4% vivent en concubinage ou en union libre et 6% sont pacsées. Par ailleurs, 27,4 % des répondantes sont célibataires.

¹Professions et Catégories Socioprofessionnelles

Méthodologie

Nous avons réalisé une phase exploratoire afin de rencontrer les acteurs du territoire tels que la gendarmerie, la mairie, la mission locale ...

Cette démarche nous a permis d'identifier d'autres contraintes aux déplacements des femmes en dehors du harcèlement de rue.

L'observation :

Les observations se sont déroulées la semaine du 19 au 25 mars 2018 sur le territoire d'enquête où nous sommes allés à la rencontre de personnes qui fréquentent le pays Civraisien et Charlois et dans les institutions et lieux accueillants du public.

L'entretien semi-directif :

Nous avons réalisé vingt entretiens, qui ont duré entre une heure et deux heures, auprès de femmes du pays Civraisien et Charlois, de mars à juin 2018. Nous avons réalisé des entretiens individuels auprès de femmes âgées de 17 à 77 ans.

Le questionnaire :

Nous avons diffusé le questionnaire durant la période du 14 mai au 15 juin 2018 par trois modes de passation (en face-à face, en auto-administré, en ligne).

Nous avons collecté 403 questionnaires exploitables.

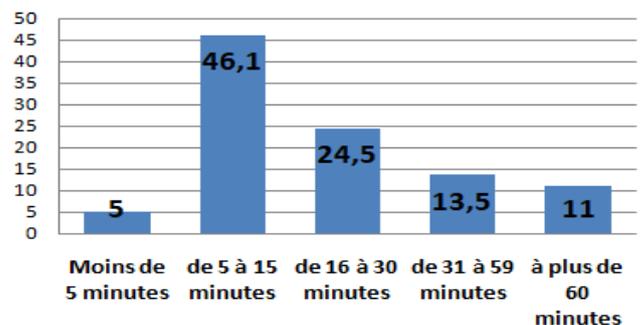
Le focus group :

Nous avons réalisé un focus group d'une heure auprès d'une classe de seconde du lycée professionnel composée de 9 filles et 2 garçons.

Un usage de la voiture prédominant dans le territoire

L'étude s'est concentrée sur les modes de déplacements des femmes, et aborde l'usage de différents moyens de transports. La voiture est le mode de déplacement principal des femmes : **92% des ménages possèdent au moins une voiture**. La passation du permis de conduire s'effectue le plus tôt possible : **45% des titulaires du permis l'ont acquis à 18 ans**.

Répartition du temps de trajet domicile/lieu de travail en voiture (%)



En moyenne, le trajet pour se rendre sur le lieu de travail dure 23 minutes pour les femmes. Cette moyenne masque des disparités : 49% des femmes ont un emploi

qui se situe à plus de 15 minutes, ce qui correspond à un trajet conséquent. Ainsi, l'offre de travail n'est pas principalement locale, et pour travailler, il faut se déplacer. Ces emplois éloignés vont être impossible d'accès pour les femmes sans permis de conduire. La possession d'un véhicule va être primordiale pour exercer un emploi, et cette capacité de mobilité est devenue un critère d'employabilité.

Quelle que soit la distance du trajet domicile/travail, long ou court, les femmes en activité professionnelle utilisent principalement leur voiture (85%). Mais même les femmes sans activité professionnelle utilisent autant leur voiture dans leur quotidien. Mais les femmes en activité professionnelle utilisent moins les transports en commun que les femmes sans activité professionnelle. La situation professionnelle et familiale des femmes va donc conditionner leur mobilité. Leurs trajets quotidiens vont représenter une mobilité spécifique en semaine.

La voiture prédomine sur tous les autres moyens de locomotion. Les collectivités ne proposent que deux offres de transport en commun (ligne 304 et gare TER à Saint-Saviol) peu fréquentées et méconnues. Seulement 13,5% des femmes ont déclaré utiliser les transports en commun. Parmi elles, on trouve une importante majorité de lycéennes qui bénéficie des bus scolaires.

55,5% des femmes expliquent qu'elles n'ont pas besoin de ce service, et parmi ces femmes, 74% expliquent qu'elles possèdent déjà une voiture. D'autres explications émergent, comme une inadéquation du service (15,8%) ou l'absence de connaissance de ce service (5,2%).

Malgré une forte demande de la population civraisienne, les transports en commun ne peuvent être réellement plus développés sans une hausse de fréquentation. Toutefois, l'utilisation de la voiture n'incite pas à la fréquentation de ce service, et l'inadéquation de ce service au milieu pousse à l'utilisation exclusive de la voiture.

Les plus précaires, ne bénéficient d'aucune alternative hormis quelques initiatives locales qui proposent des dispositifs d'aide aux déplacements :

- un service de transport pour les personnes âgées de plus de 70 ans afin d'accéder aux structures de santé de proximité proposé par la Mairie de Civray.
- "Allô coup de main", un service d'aide à la mobilité proposé par le Secours Catholique permettant à ses bénéficiaires de pouvoir être véhiculés quel qu'en soit le motif, généralement concernant l'accès aux soins.

Fréquentation et contraintes dans les espaces publics

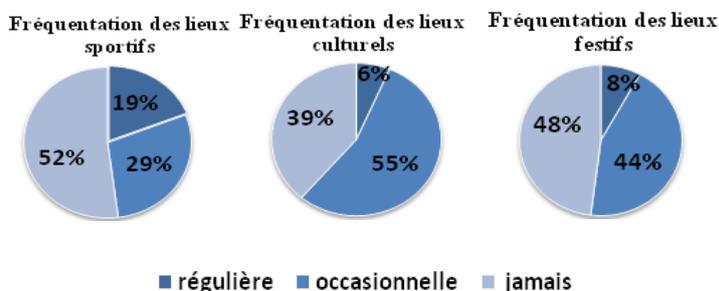
80,2 % des femmes interrogées déclarent sortir en journée plusieurs fois par semaine.

51,4% des femmes déclarent sortir de manière régulière en soirée au moins une fois par semaine.

Enfin, **43,3%** des femmes déclarent ne pas sortir la nuit. Les sorties de nuit sont très occasionnelles.

Les femmes ayant un emploi sortent peu en semaine à cause de leurs obligations professionnelles et préfèrent fréquenter des lieux publics le week-end. Certaines femmes évitent délibérément de sortir la nuit car celle-ci est synonyme de vulnérabilité et de danger.

Les femmes sortent et fréquentent des lieux publics principalement pour des activités de loisirs ou par obligation familiale.



77,7% des répondantes déclarent fréquenter de façon régulière les commerces et supermarchés. Une part importante de leurs déplacements est cadrée par leurs responsabilités familiales. Les lieux de loisirs sont le plus souvent fréquentés « à l'occasion » (une à trois fois par mois ou quelques fois par an) comme le montrent les graphiques précédents.

Les pratiques différenciées : Les inégalités sociales au cœur de la mobilité

Dès l'enfance et à l'adolescence, les femmes, à travers leur socialisation intègrent le rôle qu'on leur attribue, celui de prendre en charge le travail domestique. Elles sont, à la différence des jeunes garçons, plus cantonnées à la "sphère privée".

« C'était dur au début parce que, apprendre aux petites sœurs à faire le ménage... au début c'était moi qui faisait à manger. Mon grand frère c'était la console ou dormir »

Leur accès à l'espace public est ainsi limité et retardé notamment du fait du "contrôle parental plus accru" pour les filles. C'est une des raisons qui explique que lorsqu'elles sont adultes, mère ou en couple, ce sont les femmes qui prennent en charge l'essentiel du travail domestique en plus de gérer leur vie professionnelle et familiale.

De plus, l'ancrage résidentiel influe sur leurs pratiques de mobilité. Les femmes ayant toujours vécu en milieu rural ont développé un réseau important d'interconnaissance qui s'explique par le fait de côtoyer dès leur plus jeune âge les mêmes personnes et ce, jusqu'à l'âge adulte. Ce rapport au milieu rural produit certaines inquiétudes quant à la fréquentation de grandes villes.

« Parce que Bordeaux c'est Bordeaux, parce que je stresse, parce que c'est loin et parce que j'suis seule... »

Ainsi, elles développent une mobilité « de proximité », également visible chez les lycéennes désirant poursuivre leurs études dans une ville peu éloignée de la résidence parentale. L'offre d'études locales et de transport réduit leur « champ des possibles ». En effet le déplacement dans les grandes villes est aussi conditionné par les moyens financiers. Les coûts liés à l'automobile sont élevés ainsi, les ménages les plus modestes sont les plus touchés par les difficultés de déplacements. Ce constat renforce l'idée de l'isolement des femmes en situation de précarité. Celles-ci n'ayant pas les possibilités de financer un moyen de locomotion ainsi que le permis, leur accès au monde professionnel est d'autant plus limité. L'accès à l'emploi leur permettrait justement d'avoir les capacités financières pour être mobiles.

Néanmoins, certaines femmes contournent ces difficultés à travers des ressources, comme le covoiturage, la marche ou l'appel à un réseau pour les accompagner ou pour emprunter leur véhicule.

Les violences sexistes et sexuelles envers les femmes

« C'est un ami qui me prête sa voiture. Il habite à Saint-Saviol. Le soir c'est quelqu'un que je connais qui passe automatiquement à Gençay et il me ramène. »

Les déplacements des femmes en milieu rural sont affectés par des formes de violences sexistes et sexuelles dans les espaces publics de la même manière qu'en ville.

Depuis le 1er août 2018, l'Assemblée Nationale a adopté le projet de loi sur le « harcèlement de rue » (loi n° 2018-703, art.11 à 18). Il est défini dans le texte par le terme « outrage sexiste », qui est « d'imposer à une personne tout propos ou comportement à connotation sexuelle ou sexiste qui soit porte atteinte à sa dignité en

47% des actes déclarés sont des violences non-verbales :

37% des femmes déclarent avoir été **sifflées**

41,7% des femmes déclarent avoir été **klaxonnées**

48,2% des femmes déclarent avoir enduré des **regards insistants**

raison de son caractère dégradant ou humiliant, soit créé à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante ».

Le harcèlement de rue recouvre donc un ensemble de comportements et de faits variés que les femmes subissent de manière unique ou récurrente. Pour notre enquête, nous avons choisi de questionner des faits précis afin de limiter les écarts d'interprétations entre les répondantes.

Sur le territoire du pays Civraisien et Charlois, **près de sept femmes sur dix âgées de 16 à 95 ans ont subi un des faits interrogés au moins une fois au cours de leur vie :**

34% des actes déclarés sont des violences verbales :

29,1% des femmes déclarent avoir enduré des **remarques non-désirées**

22,9% des femmes déclarent avoir subi de la **drague abusive**

25,4% des femmes déclarent avoir été **insultées**

19% des actes déclarés sont des violences physiques ou sexuelles :

20% des femmes déclarent avoir été **suivies** au moins une fois au cours de leur vie.

6,9% des femmes déclarent avoir été **bloquées** à un accès au moins une fois au cours de leur vie.

4,1% des femmes déclarent avoir été **menacées ou attaquées avec une arme** au moins une fois.

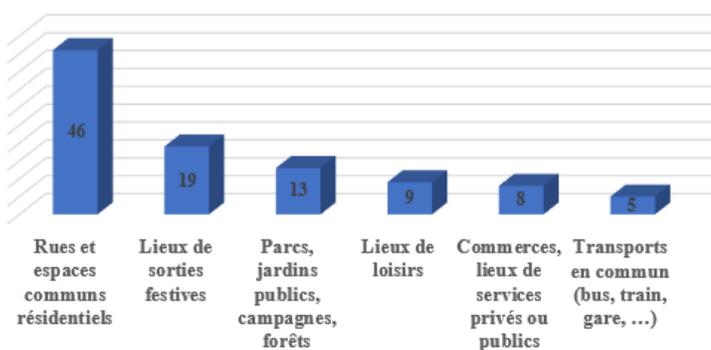
5,5% des femmes déclarent avoir été **brutalisées physiquement** au moins une fois.

5% des femmes déclarent avoir vécu **une tentative ou une agression sexuelle** au moins une fois.

La récurrence des agressions

Bien qu'une seule agression suffise à constituer un outrage sexiste, plus de la moitié des faits interrogés ne sont pas vécus de manière unique mais à plusieurs reprises. Les faits les plus récurrents sont les violences non-verbales, puis suivent les remarques non-désirées et les insultes (14,1% des femmes ont été insultées plusieurs fois au cours de leur vie sur le territoire). Enfin, deux femmes sur dix ont été suivies dont une sur dix à plusieurs reprises. Ce fait peut être interprété comme la première étape vers d'autres violences à venir, y compris très graves (vol, agressions physiques...)

Répartition des lieux d'agressions déclarées (%)



Sur le territoire, on voit que seulement 5% des agressions déclarées ont eu lieu dans un transport en commun. Même si les femmes déclarent avoir subi la majorité des agressions dans la rue et les espaces communs résidentiels, 36% des agressions se produisent dans des lieux que les femmes fréquentent régulièrement (cafés, salles de sport ou commerces...). En particulier en milieu rural, l'outrage sexiste doit être pris en compte dans tous les lieux publics et pas seulement lors des déplacements.

La création d'un indicateur du degré de sévérité des violences croisé avec la position sociale ou l'âge des enquêtées nous a permis de dégager d'autres résultats. Les femmes issues des classes les moins favorisées du territoire d'enquête déclarent le plus de faits de violences. Cependant, celles qui sont issues de milieux plus aisés déclarent également des violences mais dans des zones urbaines puisqu'elles ont eu l'opportunité de s'y rendre pour faire des études.

Quelle que soit la position sociale des enquêtées, les jeunes femmes sont plus nombreuses à subir des violences dans les espaces publics que les femmes plus âgées. Parmi les femmes ayant subi les violences les plus graves, 51,5% ont moins de 25 ans, ce qui révèle le caractère sexuel des agressions envers les plus jeunes.

Les déplacements des femmes dans l'espace public sont marqués par un sentiment de vulnérabilité, des peurs que l'on a longtemps considérées comme "irrationnelles".

Cependant ces craintes structurent les déplacements des femmes.

Si les craintes sont traditionnellement attribuées à des lieux ou des moments spécifiques, voire à des catégories de personnes, ce sont en réalité les comportements masculins, propices à l'agression dans ces espaces qui provoquent ces peurs. Ces réactions sont donc rationnelles.

« Quand je courais seule, j'avais la peur au ventre, à n'importe quel jour n'importe quelle heure. »

Sur le terrain d'enquête, **46,3%** des femmes déclarent **éviter certains quartiers et/ou certaines rues** lorsqu'elles sortent.

« J'évite de passer par là-bas oui... il y a plein de gens louches... »

Dans leurs déplacements, les femmes du territoire ont les mêmes comportements que les citadines. Qu'elles aient subi des violences ou non, elles adoptent des stratégies pour éviter ou se défendre d'une agression (faire attention à sa tenue vestimentaire, avoir un objet de défense, etc.). Ces précautions ont des conséquences considérables sur leur mobilité et révèlent une inégalité entre les sexes dans la rue.

« D'ailleurs, quand je marche partout, j'ai un couteau sur moi. »

Les violences envers les femmes dans l'espace public sont dans la continuité des rapports de genre. Ces violences affectent les déplacements des femmes et participent à leur exclusion des espaces publics. Il est important de continuer à expliciter ce phénomène et à dénoncer ces violences quotidiennes pour envisager un espace public plus égalitaire.

Préconisations

Concernant le harcèlement de rue :

- Sensibiliser les adolescents sur les inégalités entre les sexes et en particulier aux formes de harcèlement de rue ;
- Insister auprès des garçons sur les comportements sexistes et auprès des filles sur la dénonciation de ces violences ;
- Informer le plus grand nombre sur la teneur de la loi ;
- Être à l'écoute des femmes et être plus attentif à ces violences quotidiennes ; notamment lorsque les femmes dénoncent ces faits auprès des professionnels ;
- Parler du phénomène et des expériences vécues avec votre entourage ;
- Réagir et soutenir les victimes si vous êtes témoin de ce type d'agression.

Pour améliorer les déplacements en milieu rural :

- Sensibiliser, accompagner les adolescents et les plus précaires à l'usage des transports en commun, par exemple pour aller jusqu'à Poitiers (acheter un billet SNCF, se repérer sur le quai d'une gare ou à un arrêt de bus, demander son chemin etc.) ;
- Développer un système de covoiturage local (domicile-travail / lieu d'étude) ;
- Créer des pistes cyclables entre les communes voisines ;
- Créer un dispositif d'aide à l'entretien des véhicules, comme un garage associatif,
- Mettre en place des navettes entre les communes du territoire, en particulier l'été pour les loisirs ou les événements locaux ;
- Questionner les habitants en vue d'améliorer le réseau de transports en commun existant, faire émerger son potentiel.

Loi n° 2018-703 du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les violences sexuelles et sexistes

“Art. 621-1.-I.-Constitue un outrage sexiste le fait (...) d'imposer à une personne tout propos ou comportement à connotation sexuelle ou sexiste qui soit porte atteinte à sa dignité en raison de son caractère dégradant ou humiliant, soit crée à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante.

II. L'outrage sexiste est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 4e classe. Cette contravention peut faire l'objet des dispositions du code de procédure pénale relatives à l'amende forfaitaire, y compris celles concernant l'amende forfaitaire minorée”.

Pour nous contacter : m2dis2018@gmail.com

Quelques lectures pour en savoir plus :

Condon Stéphanie, Marylène Lieber, et Florence Maillachon, “*Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines*”, *Revue française de sociologie* 46, n° 2 (2005)

Devaux Julian, “*L'adolescence à l'épreuve de la différenciation sociale. Une analyse de l'évolution des manières d'habiter de jeunes ruraux avec l'âge*”, *Sociologie* 2015/4 (Vol.6), p 339-358

Jaspard Maryse et al, “*Les violences envers les femmes en France : Une enquête nationale*”, Paris, La découverte, 2003

Lieber Marylène, “*Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*” Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), 2008

Enquête Virage, “*Violences et rapports de genre : Contextes et conséquences des violences subies par les hommes et par les femmes*”, 2017