

Violence basée sur le genre
dans les moyens de transport

Une lecture analytique pour la construction

d'indicateurs de la VBG dans les moyens de transport

1. Introduction

Accéder au transport en commun est un droit inaliénable de tous les citoyens, quels que soient leur âge, leur genre et leur condition sociale. Mais les rapports de genre dans les espaces publics, et particulièrement dans les transports en communs, s'expriment à travers des pratiques infériorisantes et discriminatoires à l'égard de la femme visant son éviction de son droit d'évoluer dans les espaces publics. Ces pratiques, associées à des référents culturels faisant de la femme le sexe faible et sans défense, amènent généralement la femme à renoncer «naturellement» à son droit à ces espaces.

L'enquête initiée par le CREDIF et ONU-Femmes sur la VBG dans les espaces publics, première du genre en Tunisie, avait pour objectif de nous informer sur l'ampleur du phénomène VBG dans les différents espaces publics. Après une première exploitation des données et la publication de certains résultats, il nous a semblé opportun de reprendre les données collectées et de procéder à une analyse spécifique à la violence à l'encontre des femmes dans les transports en commun.

Le présent bulletin expose les différents résultats issus de cette nouvelle analyse focalisée sur la VBG dans les transports en commun aussi bien en termes de violence subie que de violence perçue.

2. Caractéristiques de l'échantillon

L'échantillon est sélectionné à partir de la base de sondages issue du Recensement Général de la Population et de l'Habitat (INS, 2014).

Le protocole repose d'abord sur le découpage de l'ensemble des ménages regroupés en 40000 districts. Le district représente l'unité de dénombrement de l'INS. Il est constitué en moyenne de 70 ménages. En deuxième étape, l'ensemble des districts est subdivisé en 21 strates réparties selon la région (le territoire étant découpé en 7 régions) et le milieu (urbain, périurbain et rural). Il s'agit alors de sélectionner 200 districts via un sondage stratifié à allocations proportionnelles.

Dans chacune des 200 unités primaires sélectionnées, 20 ménages ont été choisis par tirage systématique. Finalement, le choix de la personne à interroger au sein du ménage a reposé sur la table de Kish.

En fin de parcours, nous nous retrouvons avec un échantillon de 2916 femmes âgées de 18 à 64 ans dont la distribution est fidèle à la structure de la population totale de femmes tunisiennes selon les régions.

Cependant, la distribution des femmes enquêtées selon l'âge ne présente pas la même allure que la population totale pour les mêmes âges (p -value = 0.23). En effet, on ne retrouve plus l'aspect pyramidal de l'histogramme puisque la tranche d'âge 30-44 ans est sur-représentée dans l'échantillon.

1 En réalité le nombre de ménages par district est compris entre 50 et 149.

2 Les tests d'ajustement entre les deux distributions ne sont pas envisageables, les classes d'âges n'étant pas comparables.

3 La représentation néglige la classe d'âge [15;19[pour des raisons de non disponibilité des données.

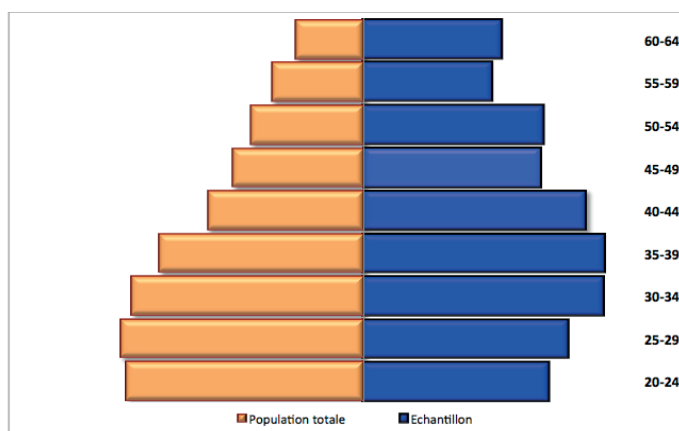


Fig 1 : Répartition de la population tunisienne et de l'échantillon selon l'âge

La répartition des femmes enquêtées selon le niveau d'études semble aussi assez divergente de celle de la population totale avec une p-valeur égale à 0.22.

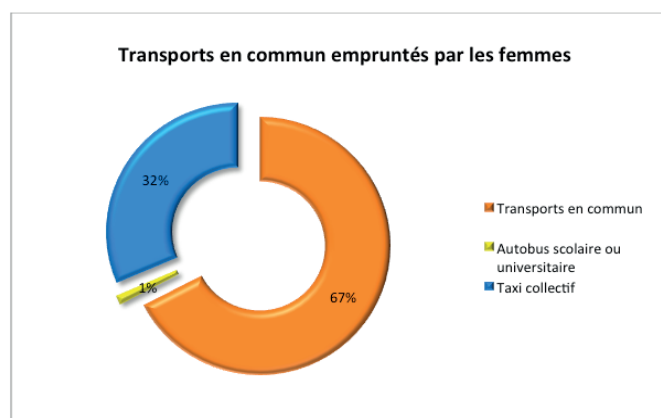


Fig 3 : Répartition des utilisatrices selon le moyen de transport

Contrairement à l'échantillon total de femmes enquêtées, le sous-échantillon des femmes "usagers" des transports en commun présente une grande proximité de la population tunisienne en termes de niveau d'études.

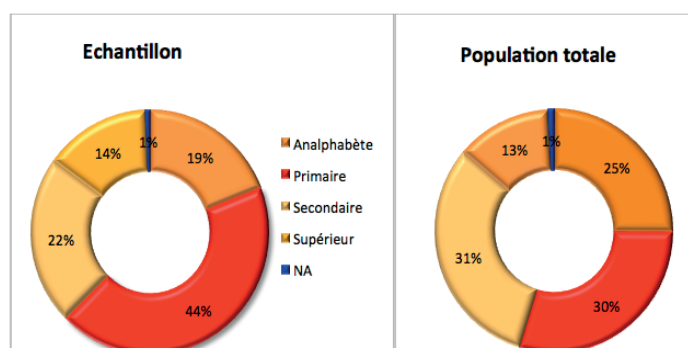


Fig 2 : Répartition de la population tunisienne et de l'échantillon selon le niveau d'études

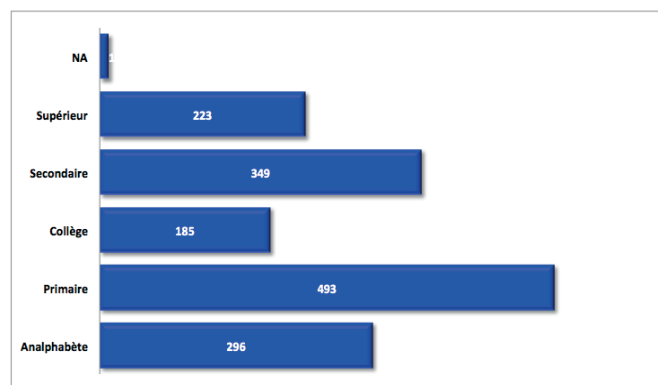


Fig 4 : Femmes empruntant les transports en commun selon le niveau d'études

On distingue particulièrement une sur-représentation du niveau primaire aux dépens du secondaire et de l'analphabétisme.

Concernant l'activité, les données telles que fournies dans l'échantillon de femmes enquêtées ne permettent pas la comparabilité avec les chiffres publiés par l'INS.

3.L'usage des transports en commun par les femmes

Notre bulletin étant exclusivement consacré à la violence dans les moyens de transport, nous ne retenons de l'échantillon ayant servi à l'étude initiale que les femmes qui recourent au transport en commun, pour leurs déplacements, soit 1556 femmes (53.3% de l'ensemble des femmes interrogées). Les moyens de transport les plus couramment utilisés sont les transports publics (métro, bus et train) et les taxis collectifs.

4.La violence subie dans les moyens de transports

Dans les moyens de transports, la violence subie peut avoir plusieurs aspects :

- Violence verbale,
- Violence psychologique,
- Violence physique,
- Violence sexuelle ou à connotation sexuelle.

La violence à l'encontre des femmes est fortement présente dans les espaces publics et en particulier dans les transports en commun. En effet, tous types de violence confondus, 348 femmes sur 1556 femmes empruntant les transports en commun (soit 22.4%) déclarent avoir subi une violence, dans les moyens de transport, durant les 4 dernières années. Et c'est la violence sexuelle qui vient en tête du "palmarès" avec 15.3% des femmes interrogées et recourant à ce type de transport. Ce chiffre correspond à 8% de l'ensemble des femmes interrogées lors de l'enquête.

La répartition des violences subies dans les moyens de transport selon les différents types, se présente comme suit :

Violence Verbale	Violence Psychologique	Violence Physique	Violence Sexuelle et à Connotation Sexuelle
4%	7.8%	7.1%	15%

Tableau 1 : Ampleur des violences subies dans les moyens de transport

Une certaine "culture d'impunité" a pris place dans les comportements de l'homme tunisien, rendant légitime son "droit" de jugement de la tenue vestimentaire et du comportement des femmes partageant les transports en commun. Aussi, s'autorise-t-il à émettre des propos insultants, voire dévalorisants à l'encontre des femmes ; et la promiscuité des moyens de transport aidant, certaines violences sexuelles peuvent être perpétrées "en toute discrétion". Ceci est nettement confirmé par le "leadership" de la violence sexuelle et à connotation sexuelle avec une proportion de 15%.

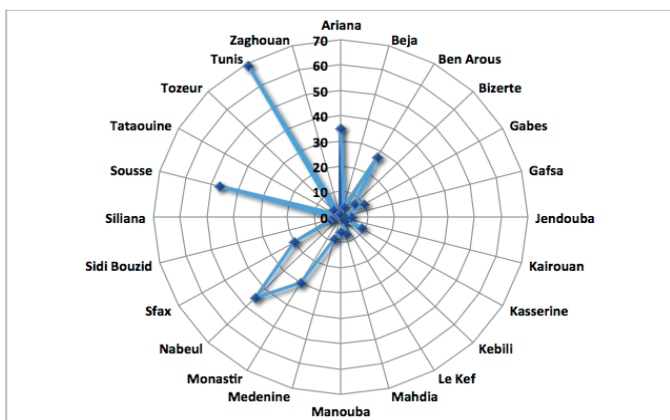


Fig 5 : Violence subie par les femmes dans les moyens de transport selon le gouvernorat

Au niveau des gouvernorats, la violence à l'encontre des femmes dans les transports en commun est particulièrement présente à

Tunis où l'on constate 20% des violences perpétrées. Suivent les gouvernorats de Sousse et Nabeul avec respectivement 13.5% et 12.9%. Il est vrai que lorsqu'on s'intéresse à la répartition de la population tunisienne selon les gouvernorats, Tunis, Nabeul et Sousse se positionnent parmi les 4 gouvernorats les plus peuplés. Et nous retrouvons cette caractéristique dans le sous-échantillon de femmes empruntant les transports en commun. Mais les proportions passent quasiment au double en termes de violence subie.

Ainsi, l'exacerbation de la violence à l'encontre des femmes dans les moyens de transport s'associe aux agglomérations en tant que lieu de vie, abstraction faite de l'effectif de la population.

Si l'on considère le sous-échantillon d'utilisatrices des transports en commun ayant subi une violence lors des 4 dernières années, un effet âge se distingue nettement. Plus précisément, ce sont les jeunes femmes qui déclarent le plus être victimes de violence. 59.5% des femmes victimes de violence sont âgées de moins de 35 ans. Avec l'âge, les femmes tunisiennes semblent acquérir de la "respectabilité" ou plutôt perdre en "attractivité" : alors que la violence à l'encontre des jeunes femmes est essentiellement de type sexuel ou à connotation sexuelle, ce type de violence accuse une baisse vertigineuse dès que la femme atteint 45ans (p-valeur =0.25).

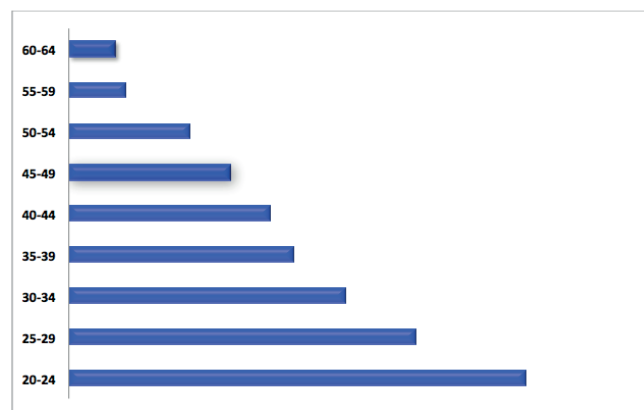


Fig 6 : Violence subie par les femmes dans les moyens de transport selon l'âge

L'information qui se dégage de l'étude de la violence subie par les femmes dans les moyens de transport en fonction du niveau d'études, est que les femmes ayant effectué des études supérieures ont plus tendance à subir une violence dans les moyens de transport. Elles sont directement suivies par les femmes ayant effectué des études en collège ou au lycée.

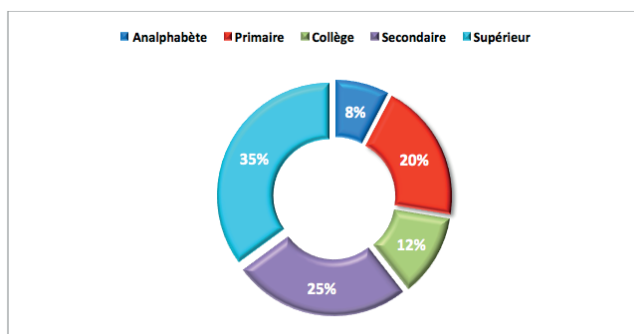


Fig 7 : Répartition de la violence subie selon le niveau d'études

Cette information pourrait avoir deux explications :

-Plus les femmes ont suivi des études et plus elles ont tendance à avoir une vie active nécessitant le recours aux transports en commun. Autrement dit, elles subissent plus de violences parcequ'elles sont plus présentes dans les transports en commun.

-Plus les femmes ont suivi des études et plus elles ont tendance à identifier les actes de violences à leur rencontre et à ne pas les considérer comme des pratiques sociales courantes. Quel que soit le niveau d'études, c'est la violence sexuelle et à connotations sexuelles qui est la plus déplorée. La violence psychologique est, par contre, plus déclarée par les femmes ayant un niveau d'études secondaire ou supérieur.

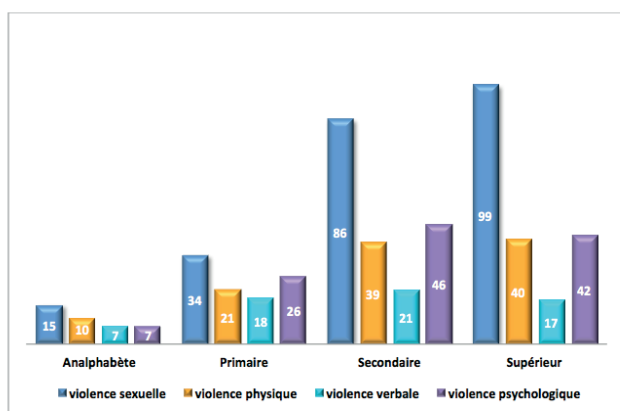


Fig 8 : Niveau d'études et violence subie selon le type

Nos données étant aussi réparties selon l'activité, nous procédons à la comparaison de l'échantillon des femmes empruntant les transports en commun et celui des femmes ayant subi au moins une violence dans les moyens de transport durant les quatre dernières années. Les résultats viennent conforter nos conclusions .

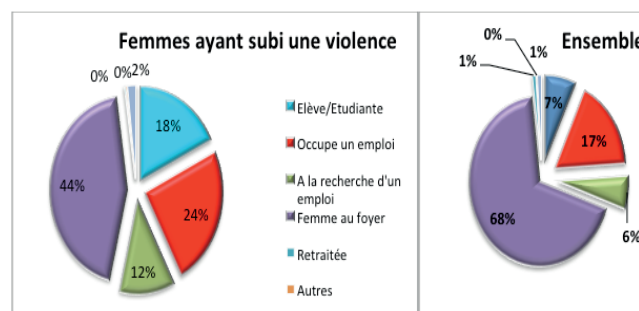


Fig 9 : Activité et violence subie dans les transports en commun

En effet, ce sont les femmes évoluant de manière régulière dans les espaces publics (étudiantes et femmes occupant un emploi) qui sont les premières à subir la violence dans les moyens de transport. Alors qu'elles ne représentent que 24% de l'ensemble des utilisatrices des transports en commun, elles constituent 42% des femmes subissant une violence lors de leurs déplacements.

5.Conclusion

A l'issue de cette première analyse, un constat semble très clair: le phénomène social qu'est la violence à l'encontre de la femme tunisienne n'épargne pas les transports en commun. Pire encore, la promiscuité et le sur-nombre de passagers n'en sont que des facteurs favorables, particulièrement à la violence sexuelle.

D'une manière générale, la femme victime type de la violence dans les transports en commun habite une agglomération telle que Tunis, Nabeul ou Sousse, est âgée de moins de 35 ans, n'est pas analphabète et évolue dans l'espace public en tant qu'étudiante ou occupant un emploi.

Ces premières cibles de la violence basée sur le genre correspondent, généralement, à une tranche "émancipée" de la population qui tend à se dégager du carcan culturel contraignant la femme à rentrer dans le moule de la femme entièrement effacée de la vie publique.

En réponse à cette omniprésence de la violence dans les moyens de transport, les femmes tunisiennes continuent massivement à refuser ces formes de violence (84%). La moitié d'entre elles rejettent la politique de l'autruche et déclarent que cela ne les mènerait nullement à renoncer aux transports en commun. Mais il ne s'agit que d'un simple refus... Nous sommes bien loin d'une rébellion.

Héla Ouaili- Mallek
Universitaire spécialiste en Statistiques

La violence de genre dans les transports publics, le cadre juridique

La violence de genre dans les transports publics est une violation des droits humains, en particulier du droit à la sécurité et de la liberté de circuler, garantis par la Constitution tunisienne et les Conventions internationales ratifiées par la Tunisie, comme le Pacte International relatif aux Droits Civils et Politiques.

Cette violence constitue aussi un frein à l'égal accès aux services publics des transports dans la mesure où le sentiment d'insécurité et de peur qu'elle génère constitue un frein à la mobilité des femmes.

La violence de genre dans les transports publics est généralement une violence sexuelle, de type harcèlement. Elle peut néanmoins consister aussi en, viol, attentat à la pudeur, outrage public à la pudeur, menaces ou injures.

Le viol est incriminé dans l'article 227 du Code pénal et défini comme étant toute pénétration vaginale par le pénis de l'homme, non consentie. Il est puni de la peine de mort quand il est commis avec violence, usage ou menace d'arme, de la prison à vie, quand il est commis sans l'usage de ces moyens.

Le viol dans les transports publics, en particulier dans les trains, n'est pas la violence sexuelle la plus fréquente. En revanche, l'attentat à la pudeur peut l'être.

L'attentat à la pudeur est incriminé par l'article 228 du Code pénal et comprend tous les autres types de pénétration sexuelle (anale ou buccale) non consentis, mais aussi les attouchements sexuels. Ceux-ci peuvent être commis dans les transports publics et on peut considérer comme constitutifs d'attentats à la pudeur, le fait de se frotter le sexe contre une femme ou de porter la main sur ses organes génitaux. L'attentat à la pudeur est puni de 6 ans de prison quand la victime est adulte et de 12 ans de prison quand elle est âgée de moins de 18 ans. La peine est de la prison à vie si l'attentat à la pudeur est commis « par usage d'arme, menace, séquestration ou s'en est suivi blessure par mutilation ou mutilation ou tout autre acte de nature à mettre la vie de la victime en danger ».

L'outrage public à la pudeur comprend notamment toute exhibition sexuelle publique (exhibition d'une partie du corps à caractère sexuel) ou le fait de se masturber en public et est défini par l'article 226 bis du Code Pénal comme étant.

le fait de gêner intentionnellement autrui, par le geste ou la parole, d'une façon qui porte atteinte à la pudeur.

Il est puni de six mois de prison et d'une amende de 1000 dinars. Dans le cas de l'outrage public à la pudeur et, contrairement au viol ou à l'attentat à la pudeur, le corps de la victime n'est pas touché.

Les menaces verbales « d'attentat punissable de peines criminelles », comme par exemple des menaces de viol, sont punis par l'article 222 du Code Pénal de 6 mois à 5 ans de prison et de 200 à 2000 dinars d'amende. La peine est portée au double si les menaces sont accompagnées d'un ordre ou assorties d'une condition (comme une menace sous cette forme : « tu vas descendre de ce bus, sinon... »)

Si tous ces types d'agressions sexuelles sont possibles et certaines d'entre elles fréquentes, comme les attouchements sexuels (attentats à la pudeur), les exhibitions sexuelles (outrages publics à la pudeur) ou les menaces (menaces de viols), ce qui caractérise les violences dans les transports est le « harcèlement ».

Ce sont des regards appuyés, lubriques, des gestes obscènes ou menaçants, des obstructions de passage, des sifflements, des commentaires évaluatifs sur le corps ou des parties du corps de la femme, des invitations sexuelles, des insultes etc. Ensemble de comportements non punis par la loi, sauf les insultes, incriminées dans le délit d'injures défini par le Décret 115-2011 sur la liberté de presse comme étant « toute expression portant atteinte à la dignité, terme de mépris ou insulte ne comportant pas l'imputation de quelque chose de précis » (article 57). Mais incriminé seulement quand il est commis par voie de presse, le délit d'injure est de peu d'utilité dans le harcèlement de rue.

Ces actes, gestes ou paroles, sont généralement commis par des hommes que la victime ne connaît pas et ils sont éphémères, dans la mesure où ils sont commis le temps du trajet. Le terme « harcèlement » est défini comme étant le fait de « tourmenter, inquiéter par de petites, mais de fréquentes attaques » (Dictionnaire Littré) ou de « soumettre sans répit à de petites attaques répétées, à de rapides assauts incessants ». Le harcèlement suppose donc répétition, plusieurs actes et s'il est retenu pour les violences dans les transports publics, c'est parce que les victimes le subissent fréquemment, par des hommes différents.

Le harcèlement sexuel est certes incriminé dans l'article 226 ter, mais il ne correspond pas au harcèlement dans les transports publics.

En effet il est défini comme étant : « toute persistance dans la gêne d'autrui par la répétition d'actes ou de paroles ou de gestes susceptibles de porter atteinte à sa dignité ou d'affecter sa pudeur, et ce, dans le but de l'amener à se soumettre à ses propres désirs sexuels ou aux désirs sexuels d'autrui, ou en exerçant sur lui des pressions de nature à affaiblir sa volonté de résister à ses désirs »

Il est clair que cette définition ne correspond pas au harcèlement sexuel subi dans les transports publics et ce, pour deux raisons, essentiellement. D'une part le texte exige la répétition, alors que le harcèlement dans les transports publics est, comme nous l'avons vu, éphémère.

D'autre part, le but du harcèlement dans les transports publics n'est pas d'amener la femme à céder afin de la soumettre à un rapport sexuel. La définition du harcèlement, dans l'article 226 ter, est adaptée pour le harcèlement dans le cadre du travail, dans les collèges, lycées ou universités ou toute autre institution, publique ou privée. Il s'agit en effet, d'une relation établie dans ce cadre, où les protagonistes se connaissent et où le harceleur va user d'une stratégie pour affaiblir la volonté de la victime afin de l'amener à céder à l'acte sexuel.

La définition retenue par le Code pénal tunisien n'est donc pas adaptée au harcèlement dans les transports publics. Les victimes n'ont alors d'autre recours que de porter plainte pour outrage public à la pudeur ou attentat à la pudeur. Mais dans les deux cas, il s'agit de comportements précis, exhibition sexuelle publique ou attouchements sexuels qui ne sont pas ceux du harcèlement habituel dans les transports publics, plus généralement appelé « harcèlement de rue ».

Parce que le harcèlement de rue qui englobe le harcèlement dans les transports publics est différent du harcèlement sexuel au travail, à l'école ou dans les Universités ou dans toute autre institution publique ou privée, la définition du harcèlement sexuel doit être soit moins restrictive.

La Convention du Conseil de l'Europe sur la prévention et la lutte contre la violence à l'égard des femmes et la violence domestique dite Convention d'Istanbul (2011) a opté pour une définition du harcèlement sexuel, suffisamment large pour pouvoir englober les deux types de harcèlement.

Celle ci définit le harcèlement sexuel dans son article 40, comme étant : « toute forme de comportement non désiré, verbal, non verbal ou physique, à caractère sexuel, ayant pour objet ou pour effet de violer la dignité d'une personne, en particulier lorsque ce comportement crée un environnement intimidant, hostile, dégradant, humiliant ou offensant »

Le Portugal a récemment (décembre 2015) opté pour un texte spécifique incriminant le harcèlement de rue, en reprenant la définition de la Convention d'Istanbul, et le définissant comme tout « comportement non désiré à connotation sexuelle, sous forme verbale, non-verbale ou physique, avec pour but ou pour effet de violer la dignité d'une personne, en particulier lorsqu'il crée un environnement intimidant, hostile, dégradant, humiliant ou offensant ».

Mais il est clair que l'incrimination, si elle est nécessaire, en raison du caractère dissuasif de la peine, elle n'est pas suffisante. Tous les instruments internationaux de lutte contre les violences de genre insistent pour qu'une approche globale et multisectorielle, fondée sur les droits humains fondamentaux, soit adoptée par les Etats. On peut à ce titre, citer la Déclaration sur l'élimination de la violence contre les femmes (1994), la plateforme de Pékin adoptée en 1995 qui fait de la lutte contre la violence de genre l'une des priorités d'action, réitérée lors des Conférences ultérieures (Pékin + 5 ; +10 ; +15 + 20) et demande aux gouvernements de prendre les mesures appropriées pour éliminer et de traiter toutes les formes de violence contre les femmes et les filles comme une infraction pénale. Enfin, la résolution 63/155 du 18 décembre 2008 prise par l'assemblée générale des Nations Unies sur « l'intensification des efforts pour éliminer toutes les formes de violence contre les femmes » invite instamment les Etats à mettre fin à l'impunité des auteurs d'actes de violence par une approche plus systématique, globale, multisectorielle et soutenue pour éliminer toutes les formes de violence. L'assemblée générale des Nations unies a mis l'accent sur un certain nombre de mesures à prendre par les Etats, y compris par voie législative pour remplir les quatre obligations principales formant leur obligation de diligence raisonnable, enquêter, prévenir, poursuivre et punir les auteurs de violence, soutenir et accorder une réparation aux victimes. Et c'est cette démarche qui a été adoptée par la Convention d'Istanbul, seul instrument contraignant pris dans le cadre de la lutte contre les violences contre les femmes et ouvert à signature par les pays tiers, c'est à dire non membres de l'Union Européenne.



Recommandations

- Ratifier la Convention d'Istanbul .
- Modifier ou ajouter un texte au code pénal incriminant le harcèlement de rue conformément à la définition donnée dans la Convention d'Istanbul .
- Envisager ces violences comme une discrimination et une atteinte aux droits humains fondamentaux des femmes et l'intégrer dans une politique globale et multisectorielle de lutte contre les violences et la discrimination à l'égard des femmes .
- Impliquer les usager·ères et la société civile afin de formuler des propositions efficaces et qui tiennent compte des réalités et des besoins .
- Faire de l'égalité hommes et femmes l'un des vecteurs des politiques publiques de transport, en instituant la parité notamment dans les organes de décision .
- Faire des campagnes de sensibilisation dans les médias, mais aussi dans les lieux publics et les transports en commun
- Faire de la sécurité dans les transports publics une responsabilité des sociétés de transport en commun .
- Former les agents de sécurité et les agents de transport .
- Eviter les solutions non mixtes (bus réservés aux femmes) qui renforcent la ségrégation sexuée et sexiste de l'espace public et qui n'ont pas mis fin au harcèlement de rue dans les pays qui l'ont adopté (Inde, Egypte, par exemple) .
- Eviter de recourir à des messages inappropriés qui renforcent le sentiment d'insécurité (comme ceux relatifs aux habits des femmes ou aux horaires à éviter pour prendre les transports en commun) .

Monia Ben Jemia
Universitaire spécialiste en Droit

La violence basée sur le genre dans les moyens de transport. Quelques éléments de réflexion sociologique

Appréhender la violence basée sur le genre dans les moyens de transport d'un point de vue sociologique, nécessite impérativement un effort de reconstruction des normes et des valeurs qui déterminent les « comportements » et les « pratiques » « violents » à la lumière des spécificités culturelles, des codes, des liens sociaux de sexe et des enjeux de pouvoir qui définissent dans une large mesure, les statuts des différents acteurs sociaux, dans un cadre spatio-temporel déterminé.

Toutes ces composantes, étant en interaction permanente, constituent un système complexe qui évolue au rythme du changement social, dans son sens le plus large. Par ailleurs, ce même système, ne peut être compréhensible qu'à travers l'analyse des mécanismes de socialisation et de reproduction sociale qui assurent la transmission des valeurs, en grande partie, discriminatoires et qui constituent le noyau dur de la résistance au changement des « comportement » violents à l'égard des femmes.

En effet, « pour la sociologie, l'espace ne prend sens et ne peut se comprendre et s'interpréter en dehors des pratiques sociales qui le façonnent »¹, ce qui nécessite d'affiner la connaissance quantitative et qualitative de la VBG dans les moyens de transport et de la focaliser davantage sur les aspects spécifiques qui échappent aux analyses globales et qui sont en revanche, très importantes à prendre en compte lors de la planification, la programmation et l'intervention politique dans la mesure où « la violence d'une ville... est un fait dont sont coresponsables les groupes et collectivités locales, la société civile et l'Etat »²

Selon le sociologue français Pierre Bourdieu, la vision dominante de la division sexuelle s'exprime dans les discours, les représentations graphiques ainsi que dans la structuration de l'espace et du temps : « Cette division présente à l'état objectivé, dans le monde social et aussi à l'état incorporé, dans le habitus, où elle fonctionne, comme un principe universel de vision et de division, comme un système de catégories de perception, de pensée et d'action »³.

1 BASSAND Michel, KAUFMANN Vincent, JOY Dominique, Enjeux de la sociologie urbaine, Presse polytechnique et universitaire romandes, 2007, p.33.

2 BASSAND Michel, KAUFMANN Vincent, JOY Dominique, Enjeux de la sociologie urbaine, Presse polytechnique et universitaire romandes, 2007, p.78.

3 BOURDIEU Pierre, La domination masculine, Seuil, 2002, pp.4-5.

Ce cadre conceptuel, s'implique dans l'investigation sociologique du phénomène aussi bien dans l'espace privé que dans l'espace public, considéré par plusieurs auteurs comme une extension de la sphère familiale dans la mesure où les enjeux de pouvoir et l'attribution des rôles et des statuts « traditionnellement » répartis entre les hommes et les femmes, sont maintenus dans les lieux de sociabilité (lieux de loisir, d'activité culturelle, etc...), de travail et de mobilité (les moyens et les stations de transport), malgré le fait que les villes sont considérées comme « émancipatrices » et des lieux d'accès à la liberté pour les femmes⁴.

Sur la plan quantitatif, l'une des rares enquêtes réalisée sur les déplacements auprès de 5100 ménages dans le Grand Tunis (1994), a démontré clairement que « la mobilité de la femme, tous modes de transport et tous motifs confondus, est nettement inférieure à celle de l'homme »⁵.

En terme qualitatif, on enregistre une répartition sexuée des espaces public/privé analysée par plusieurs travaux socio-anthropologique, accompagnée d'une divergence entre les pratiques d'une mobilité libre et « choisie », principalement par les hommes contre une mobilité limitée et « subie » par toutes les catégories féminines, pour des motifs objectifs et contraignants, ce qui fait de la mobilité une « source tout à la fois d'équité et de discrimination entre les sexes »⁶. La justification « sociale » de la violence à l'égard des femmes à cause de leur comportement vestimentaire, verbale ou à cause de la proximité dans les moyens de transport, favorise l'apparition d'un cadre « légitime » qui s'oppose aux principes des droits de l'Homme et au cadre législatif national ayant trait à cette question.

L'analyse sociologique du vécu des femmes et leurs pratiques de mobilité, y compris l'usage des moyens de transport, nous permet de comprendre toutes les dimensions susmentionnées et d'effectuer des lectures pertinentes sur la différenciation des sexes dans l'organisation spatio-temporelle et dans l'accès aux nouvelles formes de sociabilité. Toutefois, ce type d'analyse demeure exposé à des défis majeurs d'ordre méthodologique et épistémologique relatif à la rupture avec le sens commun, qui sont également importants à soulever et à débattre.

4 CREDIF, Femmes et Ville, 2000, pp.60.

5 CREDIF, Femmes et Ville, 2000, pp.69.

6 CREDIF, Femmes et Ville, 2000, pp.69.

Nous pensons particulièrement à la définition des concepts clé tel que « l'insécurité », la standardisation d'une nomenclature des formes de violence enregistrées et observées dans les moyens de transport, la définition des outils opératoires de collecte et de mesure et d'une grille d'analyse multidisciplinaire adéquate au contexte « tunisien » coloré par une multitude de sous-cultures régionales.

La lutte contre la violence à l'égard des femmes dans les moyens de transport en terme de plaidoyer, de sensibilisation et d'actions civiques, devrait être accompagnée d'une reconnaissance scientifique⁷ et institutionnelle des enjeux de genre dans les financements d'infrastructures de transport et en tant qu'axe principal d'institutionnalisation du genre dans le développement et dans la planification urbaine.

Recommandations

- L'accès des femmes à la décision urbaine et à la gouvernance locale, ne peut être assuré en dehors d'une stratégie globale qui implique tous les intervenants pour réduire l'insécurité, la violence et l'harcèlement dans les moyens de transport et ce à travers :
 - Le perfectionnement des réseaux statistiques existants afin de produire de données quantitatives et qualitatives sur la VBG dans les moyens de transport objectivement recueillis.
 - La création d'une synergie de recherche pluridisciplinaire sur ce thème dans les laboratoires, les unités, les centres de recherches spécialisés et les départements d'étude dans les établissements publics concernés.
 - L'institutionnalisation du genre dans la planification, le financement et le développement du secteur de transport.
 - La valorisation des initiatives de la société civile en matière de changement de mentalité, d'éducation et de lutte contre la violence.
 - La duplication des bonnes pratiques enregistrées sur le plan international en faveur d'un accès égal des femmes à la mobilité et à l'espace public.

7 A l'instar de la Conférence Women's Issues in Transportation qui se déroule tous les quatre ans en parallèle du congrès Transportation Research Board, cité in Agence Française de Développement, Transport et mobilité, boîte à outils Genre, 2015.

Sonia Ben Jemia
Sociologue chargée de l'OGEC

Equipe de travail

Dalenda Bouzgarrou Lagueche
Directrice générale du CREDIF
Sonia Ben Jemia
Sociologue chargée de l'OGEC

Ines Amouri
Ingenieur en statistiques
Zied Bouhaouala
Sociologue assistant de recherches l'OGEC
Ines Matri
Graphiste designer