

Etude

**Femmes et transport en Tunisie: l'insécurité du quotidien.
l'épreuve genrée des déplacements du quotidien en
contexte urbain et rural**



Photo de: BRAHIM GUEDICH

étude réalisée par: 

Stéphanie Pouessel

2021

Introduction

I. Mapping des transports et politiques publiques (10p.)

1. Contexte de la mobilité urbaine
2. Mapping du transport en relation avec le genre
3. Gouvernance des transports
4. Municipalités et transport : le défi de la décentralisation

II. Mobilité urbaine : Les modes de transport du quotidien vécues par les femmes (22p.)

1. Le « tout voiture » : dominance de la voiture individuelle comme mode de déplacement du quotidien
2. La multimodalité: connecter des modes de transport déconnectés
3. Le ressenti des transports : la peur au quotidien
4. L'insécurité routière au cœur de la mobilité urbaine
5. Crise sanitaire du Covid-19 et impacts sur la mobilité urbaine des femmes
6. La mobilité active : la bicyclette, une option nouvelle pour les femmes urbaines
7. Se réapproprier la ville par le corps : l'expérience de la marche à pied du choix subi au choix de l'épanouissement

III. Mobilité rurale des femmes : une double marginalisation (20 pages)

1. Mobilité rurale des jeunes femmes « intégrées » : des obstacles similaires aux femmes en milieu urbain.
2. Abandon scolaire des jeunes filles en zone rurale, transport et vulnérabilité
3. La privation d'accès à l'eau : un bien vital et un enjeu de transport.
4. Les ouvrières agricoles : les réseaux informels d'un transport à haut risque
5. La loi de la diversion. Chronique de l'échec de la loi 2019 portant création d'une catégorie de «transport de travailleurs agricoles»

IV. Recommandations (12 pages)

1. Pistes de solution pour la mobilité urbaine et rurale en Tunisie telles qu'imaginées par les utilisatrices des transports
2. Recommandations ciblées par opérateurs
3. Bonnes pratiques issues d'autres pays

Conclusion

Introduction

Y a t-il un problème de transport spécifique aux femmes en Tunisie ? Pour y répondre, inversons la question : est-ce que les femmes se déplaceraient davantage si les conditions étaient meilleures ? 96% des femmes interrogées dans le cadre de cette étude ont répondu positivement¹ ; un chiffre sans appel qui témoigne du profond malaise de l'approche genre dans le secteur des transports.



96% des femmes se déplaceraient davantage si les conditions étaient meilleures

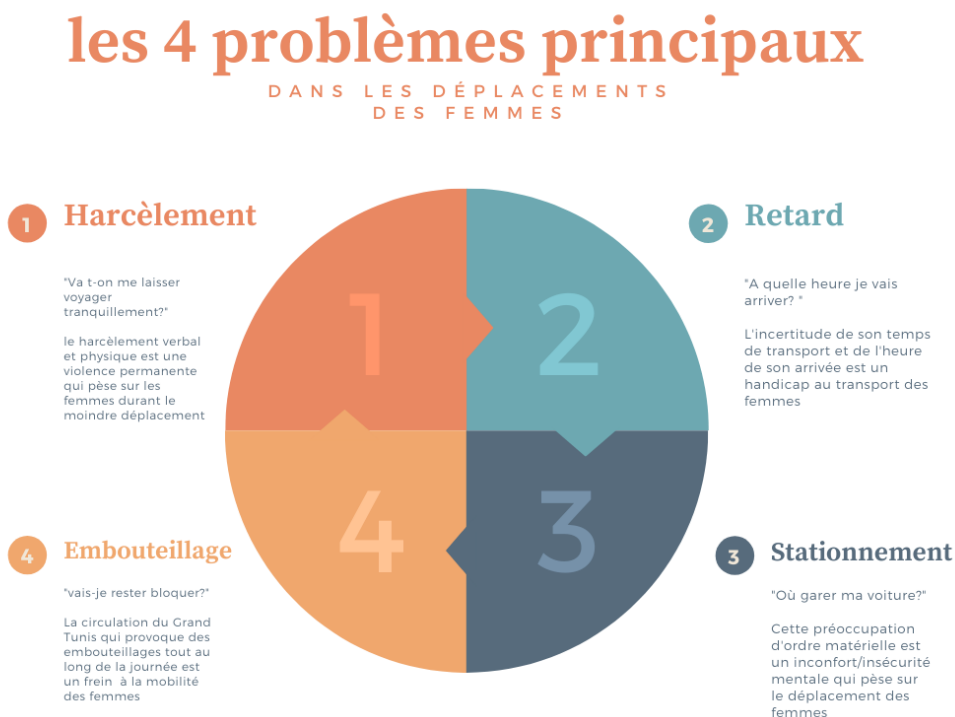
¹ Questionnaire « [Femmes et transport en Tunisie](#) » soumis à 100 femmes tunisiennes âgées de 18 à 60 ans, de toutes classes sociales et originaires des 24 gouvernorats du pays. Ces femmes représentent un échantillon relatif mais représentatif dans le cadre d'une première étude sur le genre et le transport. La démarche de recherche de cette étude pionnière appelle à être étendue à échelle nationale et sur un échantillon plus représentatif dans le cadre d'une prochaine étude.

Le « transport » sera appréhendé dans cette étude au sens large de « déplacement », incluant:

- Le transport en commun : bus, train, métro ;
- Le transport individuel : voiture, taxi, moto ;
- Le transport doux : marche, vélo;
- Le transport privé : louage, transport rural ;
- Le transport non officiel : camion pour le transport des ouvrières agricoles, louage non officiel
- Les lieux de transit : les gares et les stations qui accueillent les usagers du transport
- L'espace public au travers duquel les femmes cheminent

Si la Tunisie est considérée comme pionnière en matière de droits des femmes dans le monde arabe, les femmes restent victimes de nombreuses discriminations. La discrimination au transport en fait-elle partie et est-elle suffisamment identifiée, renseignée, conscientisée ? En effet, de rares études sur la question, un faible débat public, infiniment peu de mesures prises par l'Etat et les collectivités locales témoignent d'un déni autour de cette question.

Parmi les quatre problèmes majeurs évoqués par les femmes interrogées dans le cadre de cette étude, le harcèlement arrive en tête.



Afin de comprendre les raisons de ce malaise et contribuer à l'amélioration de l'approche genre dans les politiques publiques du secteur du transport, l'étude analyse les multiples contraintes qui caractérisent le transport féminin en Tunisie. Elle s'intéresse au rapport

différentiel que les femmes entretiennent avec le fait de se déplacer pour les préoccupations du quotidien :

- Qu'est-ce qui est spécifique aux déplacements féminins et comment les femmes s'en arrangent-elles, résistent-t-elles ou à quoi renoncent-elles ?
- Quels obstacles caractérisent ce rapport *genré* aux déplacements quotidiens des femmes ?
- Quel est l'impact du transport sur la mobilité des femmes, leur sécurité, leur vie économique et leur santé physique et mentale ?
- Quel impact la crise sanitaire Covid-19 a-t-elle sur les déplacements des femmes au quotidien et leur sécurité ? A quel point les enjeux de la mobilité féminine ont-elles une répercussion sur la situation sanitaire des femmes et, par transmission, de toute la société.

Afin d'être au plus proche de la pluralité des contextes et des cas, l'étude dissocie le transport en zone urbaine et le transport en zone rurale. Les zones urbaines sont essentiellement représentées par le Grand Tunis, mais pas uniquement. Les données des zones rurales sont issues particulièrement des régions de Regueb (Sidi Bouzid), Jendouba et Kairouan.

Pour contribuer au changement, l'étude proposera des pistes de réflexion et des recommandations sur le lien entre le transport et la sécurité des femmes, leur situation économique, leur intégrité physique et leur état psychique. Cette étude en effet doit permettre d'identifier les solutions de mobilité à apporter à la population, en particulier les femmes pour développer des mobilités plus durables et plus dignes, au regard des enjeux avant tout de sécurité physique et psychique, puis écologiques et économiques de la mobilité.

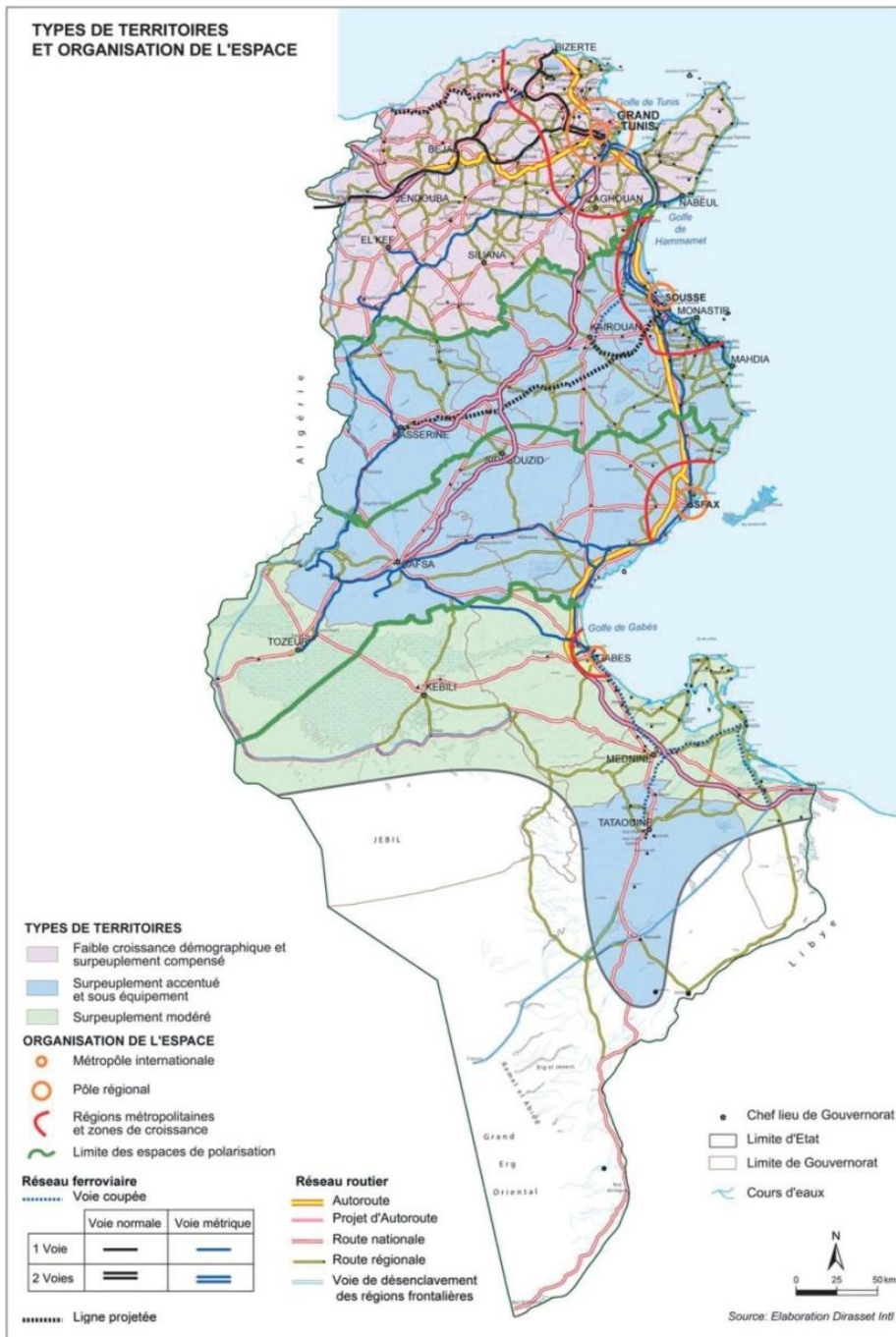
La difficulté pour les femmes de se mouvoir dans l'espace public sans être confrontées au harcèlement sexuel avait déjà été prise en compte dans le cadre de la loi contre la violence faite aux femmes en 2017². Egalement, la situation des ouvrières agricoles victimes d'insécurité routière dans leur déplacement de travail au quotidien a été traitée dans la loi portant création d'une catégorie de transport de travailleurs agricole votée en 2019³. Nous verrons les changements que ces deux lois ont opérés sur la protection des femmes et leur sécurité dans l'espace public et le transport.

A une femme qui se déplace quotidiennement en Tunisie, cette étude n'apprendra rien de ce qu'elle ne sait déjà et qu'elle sait intimement partager avec toutes les femmes : la peur physique et psychique des transports quel qu'ils soient. A un décideur politique, cette étude lui apprendra certainement beaucoup : la condition partagée de toutes les citoyennes autour de l'expérience du transport, une expérience à réformer de toute urgence tant elle touche la l'intimité et la sécurité des femmes.

² Loi organique n° 2017-58 du 11 août 2017, relative à l'élimination de la violence à l'égard des femmes. <http://www.legislation.tn/sites/default/files/news/tf2017581.pdf>

³ Loi n° 2019-51 du 11 juin 2019, portant création d'une catégorie de transport de travailleurs agricole http://www.transport.tn/uploads/Loi/Loi2019_51.pdf

PARTIE I. Mapping des transports et politiques publiques



Organisation territoriale de la Tunisie : espace et réseaux⁴

En Tunisie, les infrastructures et le réseau de transport se concentrent sur les côtes au détriment des zones de l'intérieur du pays, à l'instar du développement socioéconomique. Le développement des infrastructures du secteur reste pourtant un enjeu social majeur du rééquilibrage des territoires et du désenclavement des régions de l'intérieur, revendiqué depuis la Révolution de 2011.

⁴Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du territoire de la Tunisie

Ces déséquilibres régionaux ont contribué à développer les flux migratoires de l'intérieur du pays vers le littoral. Dès lors, l'accroissement urbain fort de ces dernières années⁵ a entraîné la congestion de villes déjà saturées. Le nombre croissant de personnes vivant dans les villes sont autant de gens à déplacer et à garer au quotidien.

1. Contexte de la mobilité urbaine

En Tunisie, les deux piliers du transport sont le transport public et la voiture particulière. 70% du transport en Tunisie est confié au secteur public avec des disparités régionales et de quartiers très fortes. L'offre de TRANSTU, qui représente 80% des transports publics urbains du Grand Tunis, n'a évolué que de 2% par an au cours des dix dernières années, mais la demande de transit a augmenté en moyenne de 6 % par an au cours de la même période⁶. Les quartiers ne sont pas desservis de manière équitable : l'absence d'un service de transport public dans les principales zones résidentielles de ces villes, par exemple, certaines zones résidentielles du Grand Tunis comme (El Menzah et El Bouhaira), qui représentent une forte concentration de la population, ne sont pas bien desservies par les transports en commun. En termes de qualité, le bus public perd de plus en plus de son attrait. La densité de voyageurs y est pour beaucoup puisqu'elle compte 9 passagers par mètre carré, ce qui est un taux très élevé. De plus, le bus souffre de congestion aux heures de pointe ce qui allonge le temps de déplacement des passagers.

Le transport non officiel au secours du transport public

Dès lors, une nouvelle forme de transport urbain collectif non régulier s'est développée ces dernières années : le taxi collectif qui est passé d'environ 30 % entre 2011 et 2012 à 1 723 voitures en Tunisie⁷. Ce type de transport a comblé une partie des besoins de transport urbain et surtout suburbain, puisqu'il est disponible et utilise le même circuit que le transport par bus. Ce type de transport ne dispose pas de gares réservées et exploite des aires de stationnement autour des gares routières, ce qui a eu pour effet d'augmenter la congestion de la route.

Dans certains quartiers, face à la pénurie de transport notamment sur des distances courtes, les habitants créent par eux-mêmes des moyens de transport non autorisés mais vitaux pour se déplacer au quotidien : cela peut être des grands taxis blancs ou des voitures particulières faisant office de taxis, et tous sont dans un état technique déplorable donc dangereux pour les utilisateurs de ces transports. Le règne de la débrouille devient la norme de la mobilité urbaine⁸.

⁵Le taux d'accroissement est estimé à 4% de 1996 à 2004. La population urbaine est ainsi passée de 9 millions d'habitants en 2004 à 11 582 075 en 2018.

⁶Younes Boujelbene et Ahmed Derbel, 2105 "The performance analysis of public transport operators in Tunisia using AHP method", *Procedia Computer Science*, 73 : 498 – 508.

⁷*Ibid.*

⁸Pouessel Stéphanie, 2021, « Mobilité urbaine à Douar Hicher : entraves à la circulation pour les jeunes d'une ville du Grand Tunis », in Olfa Lamoum et Myriam Catusse (dir.), *Jeunes et violences institutionnelles. Enquêtes dix ans après la révolution tunisienne*, Tunis, International Alert/Arabesques.

Dans les grandes villes, l'utilisation des **véhicules privés** couvrent environ 72% du transport et utilisent 50% de l'infrastructure. La politique gouvernementale de subvention des voitures nommée « voiture populaire » vise à permettre aux classes populaires d'accéder à la voiture⁹. Lancée en 2004, elle est un aveu indirect du retard du gouvernement dans le développement et la qualité du transport public en Tunisie. Cette incitation à la voiture comme moyen de transport a généré des problèmes, notamment de congestion routière, du fait que les infrastructures n'étaient pas préparées à accueillir un grand nombre de véhicules.

Le parc de voitures a naturellement presque doublé entre 1996 et 2008 pour atteindre plus de 1,3 million de véhicules, à la fin de 2013. Dans les trois grandes villes (Tunis, Sfax, Sousse), la part des transports individuels est d'environ 60-70% contre 30-40% pour le transport en commun¹⁰.

Par ailleurs, on note des disparités majeures concernant les véhicules entre les gouvernorats urbains et les gouvernorats ruraux. Au sein des gouvernorats côtiers, le nombre de voitures par ménage est plus important et plutôt en bon état. Dans les gouvernorats de l'intérieur, on observe l'existence d'une flotte ancienne détenue par une population agricole aux revenus modestes, aux conditions d'existence difficiles et ayant recours à des véhicules à traction animale¹¹.

Les entreprises privées au secours d'un public ...élitiste

Le développement d'un secteur privé du transport pour pallier les défaillances du système public apparaît à l'automne 2019 dans le Grand Tunis : les taxis sur commande style Uber « Bolt », « Yassir », « OTO », etc. à prix plus élevés. Ces alternatives de transport privées réduisent l'offre de taxis traditionnels (à prix plus abordables) et sont de fait destinées à une classe sociale moyenne et supérieure. Elles touchent davantage les hommes (le taxi scooter « IntiGo » conduits essentiellement par des hommes et sans espace pour des courses ou des enfants) et les zones desservies restent au bon vouloir des chauffeurs (ne réglant pas le problème de la desserte dans les quartiers populaires). Ces entreprises emboîtent la marche de l'insécurité routière et du transport calibré pour les hommes des quartiers privilégiés. Les autres – femmes, personnes porteuses de handicap, personnes âgées, habitants de quartiers populaires, etc. - attendront.

Le frein des infrastructures routières urbaines

De manière générale, le développement du secteur des transports se trouve freiné par des infrastructures insuffisantes et obsolètes, des financements insuffisants et une gouvernance publique déficiente¹². Le réseau de voirie urbaine n'est pas adapté aux besoins de transport. Les voies principales ont une capacité insuffisante, ce qui favorise la congestion aux heures de pointe. Le réseau routier dans les principales villes n'est pas suffisamment hiérarchisé et peu d'aménagements en faveur des modes de transport autres que la voiture existent. La manière dont l'espace public est partagé est défavorable aux piétons, vélos et aux modes non-motorisés et aucune politique globale en matière de stationnement n'existe tant pour

⁹Décret n°2003-1114 du 19 mai 2003, fixant les procédures d'application du régime fiscal privilégié concernant les voitures de tourisme dont la puissance ne dépasse pas 4 chevaux vapeur fiscaux : http://www.commerce.gov.tn/Ar/image.php?id=33&fbclid=IwAR3qAnp7MvM33c7OXVG6fe5omsxgaHOgmjHvV_NKMB_XgXv0ekEN4zXT5HOY

¹⁰ Younes Boujelbene et Ahmed Derbel, op.cit.

¹¹ Yerpez, J, Bouhamed, N (2017) Safer Africa : Inception Report-Tunisie. IFSTTAR, 64 p.

¹² Banque Mondiale 2014. S'attaquer aux disparités régionales. World Bank, Washington, pp. 302-320

optimiser l'utilisation des espaces publics que promouvoir l'utilisation des transports en commun¹³. A Tunis et Sfax, cela se traduit par une saturation du stationnement sur rue.

Grand Tunis: remettre l'humain au cœur de la ville

Sud, Nord, Ouest, Est, tous les accès du Grand Tunis sont bouchés. Cela provient de choix de l'Etat non adéquats selon Sahby Gorgi, président de l'Ordre des Architectes tunisiens: le choix de développer des voies élargies, des ponts, des viaducs qui créent davantage de circulation de voitures. Ce type d'infrastructures décale le problème du trafic automobile mais ne le règle pas et crée « une ville horizontale et tentaculaire »¹⁴ qui fait perdre une à deux heures de transport par jour par habitant et diminue les temps de loisirs et la qualité de vie.

Face à l'absence de sentiment d'appartenance au quartier, cette « première bulle » de socialisation dont l'absence d'espace vert et de convivialité annihile tout sentiment de proximité, les habitant(e)s ne s'attachent pas aux quartiers et aux espaces publics. Selon Gorgi, la ville a été pensée par des ingénieurs et non à dans une approche humaine et sociale : « nous sommes en retard, le problème du développement du transport résulte d'un choix non correct ». Il s'agit notamment de « réoccuper le centre-ville » : « je rêve de l'avenue Bourguiba piétonne », confie Gorgi ; un véritable défi sachant que la simple expérience des « Dimanche sans voiture » lancée en 2019 dans les centres-villes de Tunis et de La Marsa n'a pas perduré.

Transport et santé publique : des engagements non honorés

Selon l'Agence Nationale de Maitrise de l'Energie (ANME), le trafic des transports publics serait responsable d'au moins 30% des émissions de CO2 en Tunisie. Dans le monde, la pollution dans les villes tue : 1 décès sur 5 est imputable à la pollution atmosphérique¹⁵.

La Tunisie s'est engagée officiellement dans la lutte contre le changement climatique. Elle a ratifié un ensemble de conventions qu'elle peine cependant à faire appliquer : le Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (1993), 'Accord de Paris sur le climat, l'Agenda 2030 de développement durable (2016) approuvé par les Nations Unies. L'objectif n°13 de ce dernier invite les Etats à « prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions ». La Tunisie a également signé en 2002 le protocole de Kyoto qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre afin de limiter le réchauffement climatique.

Plus symbolique encore et 100% tunisienne, la nouvelle Constitution votée en 2014 est, selon le juriste tunisien Fadhel Moussa, aujourd'hui maire de la commune d'Ariana, une des trois Constitutions au monde à évoquer la lutte contre le changement climatique¹⁶. Et cela dès le préambule : « Conscients de la nécessité de contribuer à la protection du milieu naturel et

¹³ Banque Mondiale 2019. République Tunisienne, Note de stratégie sectorielle relative au secteur des transports urbains.

Note stratégique sur les transports urbains élaborée conjointement par le Ministère du transport et la Banque Mondiale en 2019 et qui se focalise sur les trois principales villes, Tunis, Sousse et Sfax pour lesquelles la question des transports urbains se pose en priorité.

¹⁴ Sahby Gorgi, architecte, président de l'Ordre des Architectes, fondateur de l'association « Winou Etrottoir ». Entretien le 31.05.2021, Tunis.

¹⁵ Mandard Stéphane, 2021, « Un décès sur cinq dans le monde serait lié à la pollution de l'air », *Le Monde*, 09.02.2021.

¹⁶ RAPPORT "Climate Change Report - Selected SEMED Countries. Assessment of Key Policy, Legal and Institutional Mechanisms Required for the Development and Implementation of the Nationally Determined Contributions", European Bank for Reconstruction and Development, 2017.

d'un environnement sain, propre à garantir la pérennité de nos ressources naturelles et la permanence d'une vie paisible aux générations futures... » On peut également lire dans l'article 45 : « L'État garantit le droit à un environnement sain et équilibré et contribue à la protection du milieu. Il incombe à l'État de fournir les moyens nécessaires à l'élimination de la pollution de l'environnement. »¹⁷

¹⁷ Constitution tunisienne adoptée le 27 janvier 2014, JORT du 20 avril 2015 : <http://www.legislation.tn/sites/default/files/news/constitution-b-a-t.pdf>

2. Mapping du transport en relation avec le genre

La variante du genre dans le secteur du transport reste un impensé national. Afin de contribuer à ouvrir une réflexion en termes de genre, ce tableau présente chaque mode de transport en relation avec ses caractéristiques, le type de public de femmes visées, ses avantages et ses limites pour ce public.

Transport	Description	Public femme cible	Avantage	Limite
Bus public	La plupart des opérateurs de transport urbain en Tunisie sont des entreprises publiques (ex : Société des transports de Tunis)	Femmes à Revenu faible à moyen Ex : Femmes actives Femmes âgées Etudiantes Elèves	Faible prix du voyage	Risque de braquage et de harcèlement Insécurité routière (conduite du chauffeur et état des routes) Insécurité (portes ouvertes, etc.) Manque d'information et de signalétique Retard, panne Propagation du Covid19
Les opérateurs privés du transport urbain	Bus TCV (vert et blanc), TUT, ect.	Femmes à revenu moyen	Place assise Climatisation (souvent) Rapidité	Plus cher que le bus public
Taxi collectif	Créé pour répondre à la demande de transport, il transporte jusqu'à 9 personnes. Inter-gouvernorat et entre les gouvernorats Depuis 2011, les taxis collectifs illégaux se sont développés dans certaines zones urbaines.	Femmes à revenu faible et moyen	Prix abordable Rapidité Disponibilité Place assise	Insécurité routière (vitesse, mauvaise conduite, non-respect du code de la route) Propagation du Covid19
Service de taxis privés sur commande Intigo, Bolt, OTO, ect.	Développés depuis 2019, les startups du transport proposent un transport de classe qui accentue la	Femmes à revenu moyen et femmes intégrées	Plus de disponibilité que les taxis classiques Confort	Pénurie aux heures de pointe Cher

	pénurie de taxis privés pour les classes moyennes.		Sur commande via une application	
Métro	Situé à Tunis, le métro léger date de 1985 et visait à désenclaver les quartiers populaires.	Femmes à revenu faible et moyen Ex : Femmes actives Femmes âgées Etudiantes Elèves	Sécurité routière Dessert un ensemble de zones Faible prix du voyage	Insécurité (braquages, harcèlement ect.) Retard Attente Propagation du Covid-19.
Le transport ferroviaire urbain	Société nationale des chemins de fer tunisiens (SNCFT) Dans le Grand Tunis, le projet de réseau ferroviaire rapide (RFR), qui prévoit la création de 5 lignes desservant les zones urbaines, a pris un retard significatif.	Femmes à revenu faible et moyen Ex : Femmes actives Femmes âgées Etudiantes Elèves	Fréquence Sécurité Possibilité d'un choix confortable (classe 1)	Insécurité (braquages, harcèlement etc.) Insécurité (portes ouvertes, etc.) Attente Propagation du Covid19.
Marche à pied	Manière basique de se déplacer s'il n'y a pas d'alternative.	Femmes en état physique de faire de la marche Sans grosse charge à porter	Bon pour la santé Sensation de liberté Autonomie Indépendance Pas de contrainte de temps et d'argent Gratuit	Infrastructures souvent inadéquates (trottoirs utilisés comme parking) rendent les trottoirs difficiles d'accès ou dangereux et les rues difficiles à traverser. Insécurité (Harcèlement, braquages) Non respecté par les autres utilisateurs des routes Courtes distances
Vélo	Moyen de transport traditionnel et alternatif à la marche à pied Un développement	Femmes en état physique de faire du vélo Sans grande charge à porter	Bon pour la santé Sensation de liberté	Infrastructures souvent inadéquates et embouteillages rendent les rues difficiles à emprunter à vélo.

	urbain récent comme moyen de transport écologique sur l'initiative de la société civile et des citoyens	et sans enfant Femmes qui ont eu la possibilité d'apprendre à faire du vélo	Autonomie Indépendance Pas de contrainte de temps et d'argent Gratuit (sauf prix du vélo et de la maintenance) Peut parcourir des longues distance	Insécurité routière Insécurité (harcèlement) Non respecté par les autres utilisateurs des routes
Transport des ouvrières agricoles	Camions de marchandise utilisés clandestinement pour transporter les ouvrières agricoles à leur travail	Femmes ouvrières agricoles à revenu faible (moins de 10d par jour)	Dépôt sur le lieu de travail Convivialité d'être entre femmes	Insécurité routière Risque d'accident mortel Inconfort (pluie, chaleur, froid, etc.) Illégalité
Animaux /charrettes	Âne, cheval, charrette pour transporter des personnes, des biens ou de l'eau	Femmes précaires des régions rurales	Gratuit	Inconfort Danger Lent
Voiture privée	Le nombre de ménages possédant une voiture ou plus est passé de 21% à 27,2% entre 2004 et 2014.	Femmes qui ont les moyens	Sécurité en termes de harcèlement Autonomie de mouvement Confort	Insécurité routière Budget (prix du carburant, frais d'entretien) Santé (stress, obésité, etc.) Dépendance
Taxi	Projet privé sous licence de l'Etat	Femmes à revenu moyen à élevé Femmes à revenu faible en groupe	Confort Rapidité Sécurité Indépendance	Pénurie aux heures de pointe Cher
Moto	Explosion du nombre	Femmes dans	Rapidité	Insécurité routière

	de motos comme moyen de transport dans certaines zones rurales comme Sidi Bouzid	les zones rurales en second passager	Autonomie	Dépendance au conducteur
--	--	--------------------------------------	-----------	--------------------------

3. La gouvernance des transports

La gouvernance du transport est fragmentée. Voici les principaux ministères qui y participent :

- Le ministère du Transport. Il dispose des compétences principales. Il est chargé de la planification stratégique des transports, de la conception et la mise en œuvre des infrastructures routières. Il est également l'organe qui propose les textes du Code de la route au législateur. Il assure en outre la tutelle de l'Agence Technique des Transports Terrestres (ATTT) qui délivre les documents d'agrément et de contrôle technique des véhicules et des opérateurs publics.
- Le ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'infrastructure. Il est responsable de la planification urbaine, de la programmation des infrastructures, et participe en collaboration avec les municipalités à l'élaboration des plans d'aménagement et de déplacements urbains.
- Le ministère de l'Intérieur. Il est chargé d'élaborer les bilans des accidents de la circulation en Tunisie à travers sa structure l'Observatoire National de la Sécurité Routière (ONSR) qui est responsable de l'éducation, de l'information, de la sensibilisation et du recueil des données sur les accidents de la route. Certains dysfonctionnements en sécurité routière résultent à la fois d'une gestion interinstitutionnelle insuffisante des transports routiers, mais aussi de défis propres à la sécurité routière, qui est de fait une politique publique interministérielle, associant d'autres acteurs publics et des acteurs privés, comme les auto-écoles, les sociétés d'assurance, etc.¹⁸.
- Ministère des Affaires Locales et Environnement. Il gère l'entretien des routes municipales (sauf les routes « classées » qui relèvent du ministère de l'équipement) et le stationnement. Il fournit et entretient les stations de bus.

La difficulté de travailler dans une perspective interministérielle, le retard au niveau des investissements en matériel de transport public et la non réalisation des projets préconisés par les études et plans directeurs ont une diminution de la part du transport collectif dans les déplacements au profit de la voiture particulière et des conséquences négatives en termes de congestion, de consommation d'énergie, de pollution et de sécurité routière¹⁹.

¹⁸Nesrine Bouhamed, Laurent Carnis, 2020, « Enjeux et défis de la sécurité routière en Tunisie ». *RTS - Recherche Transports Sécurité*, IFSTTAR, ff10.25578/RTS_ISSN1951-6614_2020-09ff. ffhal03002786f

¹⁹ Ministère de l'Économie et des Finances de France (2015) Le secteur des transports en Tunisie. Direction Générale du Trésor, 3 p.

Durant le Plan de Développement 2016/2020, les orientations stratégiques du secteur du transport terrestre s'articulent essentiellement autour des axes suivants²⁰ :

- La promotion du transport collectif ;
- Le renforcement de la sécurité dans le secteur du transport;
- La promotion du transport ferroviaire de marchandises ;
- Le renouvellement et l'extension du parc ;
- L'extension des réseaux du transport routier ;
- La promotion de la maintenance ;
- L'amélioration de la qualité de service;
- Le renforcement de l'infrastructure ;
- La création et la réhabilitation des lignes ;
- La promotion du contrôle.

La « mobilité urbaine » : une appréhension récente des transports

De manière générale, les institutions travaillent entre elles sans avoir une vision d'ensemble qui engloberait l'ensemble des dimensions qui dépendent de ministères différents (environnement, sécurité, infrastructure, transport, ect).

Le gouvernement tunisien n'a que très récemment formulé le problème public de la « mobilité »²¹ et non plus, uniquement, de « transport » ou d' « infrastructures ». En octobre 2018, le ministère du Transport annonce le démarrage de l'élaboration de sa Politique Nationale de Mobilité Urbaine Durable (PNMU). Financée par l'AFD et la GIZ, elle vise à réduire l'utilisation des voitures et à développer l'utilisation des moyens de transport public²². La PNMU entend renforcer le système de gouvernance de la mobilité urbaine à travers la création à court terme (2021-2022) de nouvelles entités au niveau national : Une *Commission Nationale* de la Mobilité Urbaine, pour assurer le portage politique de la PNMU ainsi que l'ensemble des réformes structurelles proposées ; une *unité technique* d'accompagnement centrale, en appui technique à la Commission, qui aura la responsabilité de la mise en œuvre opérationnelle de la plupart des actions préconisées par la PNMU ; un *Fonds National de la Mobilité Urbaine* auquel seront affectées des ressources fiscales nationales provenant du

²⁰<http://www.transport.tn/fr/terrestre/orientation?fbclid=IwAR2wll7V8uJFtO6ZZ-W3cbdLy8qISFZmwUcbs9ZN3NFpMzixQiwUrDNJwI>

²¹Dans les métropoles qui ont posé le problème en ces termes, la mobilité possède une référence au territoire, au réseau et à la variable vitesse.

²²La concrétisation de cette politique s'inscrit dans le cadre de l'initiative MTC "Mobilise your City" lancée en marge de la Conférence des Nations unies sur les changements climatiques (COP21), à laquelle la Tunisie a adhéré, en signant l'Accord de Paris sur le climat qui vise à réduire de 41% les émissions des gaz à effets de serre à l'horizon 2030. La phase d'élaboration de la PNMU est financée par le Fonds Français pour l'Environnement Mondial.

secteur des transports (par exemple la taxe de circulation, etc.) et qui aura vocation à financer les actions des collectivités locales en matière de mobilité urbaine.

Lors du conseil des Ministres du 7 mai 2020, le Gouvernement tunisien a approuvé la Politique Nationale de Mobilité Urbaine (PNMU) élaborée par le Ministère du Transport et de la Logistique. L'objectif de celle-ci est de permettre la constitution d'un modèle de mobilité urbaine pérenne et durable.

Unique engagement du gouvernement devant les partenaires cependant : l'acquisition de nouveaux bus et la poursuite de la tardive réalisation du Réseau ferroviaire rapide de Tunis (RFR). Hormis cet effet d'annonce récent et des acquis historiques comme le métro léger, de manière générale, la question de la mobilité reste toujours un déni pour les politiques. Le budget du transport pour 2019 est en baisse de 3% et arrive 17^e sur 24 ministères: 621 millions de dinars / intérieur 3.093 (répartition du budget pour l'exercice 2019 par ministère). De plus, si la « mobilité urbaine » sort doucement de l'impensé, la mobilité en dehors des villes reste l'angle mort de ce réveil tardif.

4. Municipalités et transport : le défi de la décentralisation.

L'amélioration des services publics de base (santé, éducation, transport) faisait partie des revendications de la révolution à la chute de Ben Ali en janvier 2011. Dès lors, le pays a embrassé vers une stratégie de décentralisation en renforçant le pouvoir de décision et l'influence des citoyens et de leurs élus dans la formulation et l'application des politiques publiques.

La Constitution de 2014 a consacré treize articles à la consolidation de la démocratie locale (article 14 et Chapitre 7). Elle a prévu l'extension des municipalités à tout le territoire et leur administration par des conseils municipaux élus au suffrage universel direct, la mise en place de conseils régionaux, également élus au suffrage universel direct et indépendants des gouvernorats, et de districts.

Plusieurs avancées ont permis de réorganiser le pouvoir local : En mai 2016, le ministère des Affaires locales et de l'Environnement a achevé l'extension des communes à l'ensemble du pays. Quelque 187 municipalités ont été agrandies et 86 ont été créées : 350 communes quadrillent désormais le territoire, contre 264 en 2013. Un tiers des 11 millions de Tunisiens ont ainsi intégré des municipalités et obtenu le droit d'élire leurs représentants.

En janvier 2017, le parlement a voté la loi électorale organisant le scrutin communal, en respectant les principes de parité hommes-femmes et de discrimination positive établis par la Constitution.

Le 26 avril 2018, l'Assemblée des représentants du peuple (ARP) a adopté le Code des collectivités locales. Le 6 mai 2018, l'Instance supérieure indépendante pour les élections (ISIE) a organisé avec succès les premières élections municipales libres de l'histoire du pays. Plus de 7 200 élus locaux ont pris place au sein des 350 conseils municipaux.

Cependant, les modalités de transfert des compétences de l'administration centrale et territoriale vers les collectivités locales demeurent floues et suscitent de nombreuses interrogations parmi les experts. De plus, les ressources financières des communes et le niveau de formation de leurs agents sont toujours aussi faibles²³.

Au niveau de la gouvernance du transport, les municipalités sont désormais en charge de deux missions : l'infrastructure des routes communales et les stations de lignes de bus. Mais le périmètre des communes qui a subi une croissance exponentielle dans l'optique de renforcer le pouvoir local rend cette tâche difficilement réalisable. Et c'est le cas essentiellement dans les gouvernorats ruraux ou peu peuplés. A titre d'exemple, le périmètre de la commune de Jendouba est passé de 900 hectares à 45.000 hectares : « il nous faudra des centaines d'années pour faire des routes là-bas »²⁴.

Face à des collectivités locales dotées de peu de moyen financier et humain, de peu de compétences et qui peinent à s'affirmer face aux autres pouvoirs (gouverneur, police, etc.), les frustrations des citoyens électeurs grandissent et leurs attentes légitimes envers des services publics de meilleure qualité non répondus renforcent la crise de confiance envers la classe politique, y compris les élus locaux.

Malgré cela, des initiatives locales et innovantes voient le jour. En termes de mobilité, en 2021, la commune de Jendouba inaugure la première rue piétonne en plein cœur de sa ville. Véritable bouffée d'oxygène qui restitue aux piétons cet axe central de la ville, la consécration d'une rue piétonne reste à protéger au quotidien envers les utilisateurs de véhicules qui forcent le passage pour se garer au plus proche de leur destination. Un système de barrière avec clé permet aux riverains de circuler en voiture uniquement tôt le matin.



Jendouba, rue piétonne, 21.03.2021 ©Vélorution.

²³ Mickaël Béchir Ayari, « Décentralisation en Tunisie : consolider la démocratie sans affaiblir l'Etat », Rapport Moyen-Orient et Afrique du Nord de Crisis Group N°198, 26 mars 2019.

²⁴ Aïda Ghazouani, urbaniste et chef du service technique de la municipalité de Jendouba, 19.09.2021.

Cette initiative inédite se voit ébranlée au lendemain du « 25 juillet » 2021, une date encore récente mais qui semble révéler la faiblesse du pouvoir local. En effet, l'arrêt brutal des promesses de la constitution par Kais Saïd, à l'instar du régime parlementaire en passe de redevenir un régime présidentiel, semble mettre un coup de frein à la décentralisation. Puisque le « peuple veut » le retour à un régime présidentiel, la dissolution de l'assemblée et du gouvernement, la municipalité de Jendouba capitule face au bras de fer avec « le peuple », c'est-à-dire les habitants dont la force d'inertie et de conservatisme pousse au tout-voiture. Désormais, la municipalité craint de s'opposer aux « citoyens » et recule face aux mécontentements et aux pressions quitte à renoncer aux acquis de la décentralisation et à leur marge de pouvoir²⁵.

²⁵ Témoignage de source anonyme, Municipalité de Jendouba.

II. Mobilité urbaine : Les modes de transport du quotidien vécus par les femmes

Dans un pays où les femmes travaillent et étudient en masse²⁶ - et où les politiques de la ville ont construit des quartiers voire des villes dortoirs déconnectant quartiers résidentiels et quartiers de travail, une véritable « migration journalière »²⁷ caractérise les déplacements de population du Grand Tunis. A l'inverse des nouvelles tendances de l'urbanisme de la « ville du quart d'heure »²⁸ qui pensent des villes dans lesquelles toutes les occupations quotidiennes des habitants se situeraient idéalement dans un rayon de quinze minutes à pied ou à vélo, sur 100 femmes interrogées, en Tunisie, 31% des femmes parcourent plus de 10 km pour se rendre quotidiennement au travail ou à l'université. Ce chiffre ne renseigne cependant pas sur le temps passé dans les transports étant donné l'état des transports et de la circulation et aucune étude ne restitue le temps quotidien que les citoyens dédient au transport en Tunisie²⁹. A titre d'exemple, Leila, directrice technique résidente de Zahrouni qui travaille à Hammam Lift, parcourt chaque jour 20km pour se rendre au travail : marche à pied, taxi collectif, marche à pied, attente, train, marche, son trajet quotidien de 2 heures « porte à porte » pour atteindre son lieu de travail l'amène à dédier 4 heures de son temps quotidien au transport³⁰.

La mobilité urbaine des femmes en Tunisie se caractérise prioritairement par l'usage de la voiture particulière pour les classes sociales moyennes à supérieures, des transports publics pour les classes moins favorisées et du taxi individuel. De plus, à l'instar de Leila, l'adoption de plusieurs moyens de transport pour effectuer le trajet du quotidien est notable³¹.

Les femmes restent plus nombreuses que les hommes à utiliser les transports en commun (36,1% des femmes contre 22,4% des hommes) contrairement à la voiture particulière où la tendance est nettement masculine, selon des chiffres obtenus par une étude du CREDIF (4,5% contre 22%)³².

²⁶ Le taux d'activité des femmes en Tunisie est de 26,4% et le taux de jeunes filles étudiantes est de 58%.

Source : INS 2020.

²⁷ Rym Zaabar, architecte, secrétaire générale de l'Ordre des Architectes et DG au Ministère du transport, entretien le 31.05.2021, Tunis.

²⁸ Carlos Moreno, 2020, *Droit de cité: De la "ville-monde" à la "ville du quart d'heure"*, ed. L'Observatoire.

²⁹ Il est à souhaiter qu'une prochaine étude restitue le temps de transport quotidien des femmes du Grand Tunis et dans les régions.

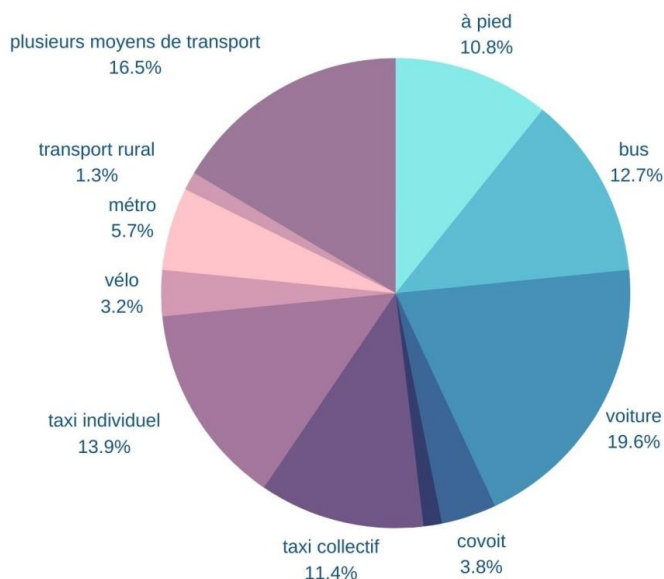
³⁰ Entretien 2.05.21, Tunis.

³¹ Questionnaire « [Femmes et transport en Tunisie](#) » cité ci-dessus.

³² « Les violences fondées sur le genre dans l'espace public en Tunisie », étude du CREDIF, 2016.

Déplacements quotidiens

sur 100 femmes interrogées



1. Le « tout voiture » : dominance de la voiture individuelle comme mode de déplacement du quotidien.

De manière générale, la faiblesse du transport public, fruit de choix en aménagement du territoire et de la dégradation des services publics opérée par les politiques d'ajustement structurel depuis les années 1980, engendre deux conséquences : le recours à l'achat d'une voiture particulière pour les citoyens qui peuvent financièrement l'assumer et l'émergence de services non officiels de transport en commun.

L'Etat pousse à l'acquisition des voitures particulières à travers son programme des « voitures populaires » (*sayarat cha3biya*) qui permet aux citoyens d'obtenir une voiture subventionnée par l'Etat. Malgré les deux à quatre années d'attente pour pouvoir bénéficier d'un tel service, le marché des voitures populaires a enregistré en 2020 la vente de 7.221 voitures, en progression de 15% par rapport à l'année précédente. Globalement, le marché automobile officiel tunisien progresse, il a enregistré en 2020 49.648 immatriculations, soit une légère progression de 0,9% par rapport à 2019.

Entre politique de l'Etat qui subventionne le marché automobile et degré d'incivilités, les femmes sont poussées vers l'adoption de la voiture particulière qui représente un renfort de protection contre les agressions.

Toutes les familles ne peuvent pourtant pas se permettre de posséder une voiture. A titre d'exemple, à Douar Hicher, le taux de possession de voitures est de 16,33%, ce qui est moitié moins qu'au niveau national (27%) ; à Ettadhamen, il est 18,97% alors qu'il atteint 42,2% dans le gouvernorat de l'Ariana³³.

Pour les femmes qui peuvent l'assumer, l'acquisition d'une voiture individuelle s'impose comme une priorité : « la première chose à laquelle pense une femme qui a un travail et un

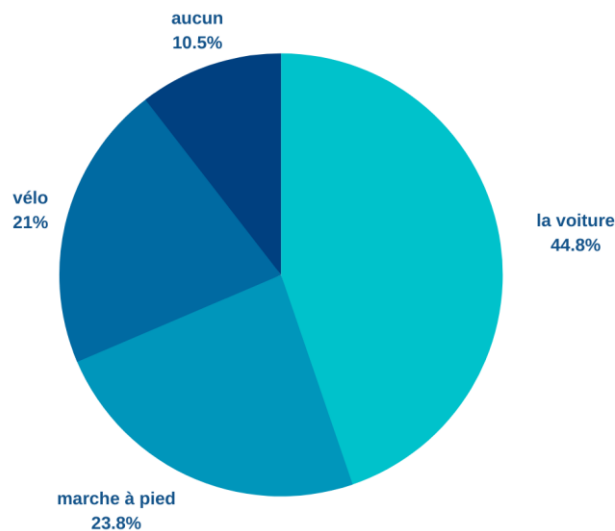
³³ INS, recensement 2014.

salaires suffisants : acheter une voiture particulière »³⁴ ainsi Sara décrit l'évidence. C'est une manière de « garder sa dignité »³⁵, de ne pas « entendre les mots dans la rue » (ibid.). La voiture particulière apparaît pour les femmes comme un **refuge** pour se protéger contre les agressions extérieures. Il s'agit d'un choix sécuritaire adopté pour assurer sa paix et sa tranquillité. La voiture privée est aussi synonyme de liberté. Avec une voiture privée, on peut faire tous les déplacements que l'on souhaite, à toute heure, dans tout lieu, tout est accessible. Ce type de mobilité représente un gage de liberté.

La mobilité urbaine en voiture privée pour les femmes est un choix pour se protéger et un choix pour « être libre ». La voiture apparaît d'ailleurs comme le mode de transport préféré des femmes interrogées dans notre étude (44,8%)³⁶.

Mode de transport préféré

sur 100 femmes interrogées



Cette mobilité possède aussi ses contraintes :

- le temps passé dans la circulation (pourtant peu relevé par les usagères tant il est « normal » de perdre 2 heures dans un embouteillage et tant l'adoption de la voiture permet d'évacuer d'autres types de contraintes).
- Le problème de stationnement. Il est le problème numéro un pour certaines femmes interrogées : trouver un stationnement au centre-ville de Tunis par exemple est coûteux (2 dinars de l'heure), rare et laisse la conductrice dans l'inconfort, « la tête jamais tranquille » (Sara).

³⁴ Sara, professeure de mathématiques de 38 ans, parcourt chaque jour 18 km en voiture pour rejoindre son travail. Entretien le 17.05.21, Tunis.

³⁵ Entretien avec Swassen, 35 ans, active dans la société civile, Kairouan, 18.06.2021

³⁶ Si le Mode de transport préféré des femmes est incontestablement la voiture particulière (47%), la marche à pied s'en suit (25%), puis le vélo (22%) et enfin « aucun » (11%) détrône le taxi, bus, métro ou train.

Les problèmes de circulation du Grand Tunis déteignent sur les usagers du vélo. Pour certaines femmes, le mode de déplacement choisi dépend de l'état de la circulation, qui lui-même dépend des vacances scolaires. En effet, le calendrier scolaire conditionne l'état de la circulation : durant les vacances scolaires, la circulation est davantage fluide, il y a moins d'embouteillage. Cela permet à Mouna, ingénieure et cycliste de 32 ans qui se déplace habituellement en voiture, de s'autoriser à aller au travail à vélo « 15 jours en décembre et 15 jours en mars », pas un jour de plus, et cela non en fonction de la météo ou autres raisons que l'on objecterait spontanément, mais en fonction des dates des vacances scolaires. Son trajet quotidien de 9 km débute de Ghazela, un quartier périphérique de Tunis, jusqu'à Manar 2 où elle rejoint son poste d'ingénieure en énergie.

Le choix du mode de déplacement de cette jeune femme relatif aux vacances scolaires n'est pas relié à l'embouteillage au « désordre » (*fawdha*) créé par les embouteillages qui l'empêchent littéralement de rouler à vélo : « l'embouteillage c'est partout dans le monde mais on peut passer, ici, non »³⁷. Ici, dans l'embouteillage, les voitures créent des nouvelles files supplémentaires et les files de voitures se dévient indéfiniment vers la droite, rejoignant les voitures garées illégalement sur le trottoir qui dépassaient déjà sur la chaussée. Dès lors, la route se rétrécit et ne permet plus à un vélo de passer : « il peut y avoir un embouteillage organisé le long duquel un vélo peut passer. Ici ce n'est pas le cas, on ne peut pas passer » (ibid.). Même si la patronne de Mouna l'encourage à venir au travail à vélo lui permettant de prendre une douche à l'arrivée, le désordre créé par l'embouteillage reste le facteur décisif sur le choix de transport de cette jeune femme.

2. La multimodalité: connecter des modes de transport déconnectés

En Tunisie, il est courant d'utiliser plusieurs modes de transport différents pour un même déplacement: selon notre étude, un tiers des femmes interrogées se déplacent via plusieurs moyens de transport dont 30% marche et taxi ; 20% marche et bus ; 20% 3 moyens de transport ; 17% taxi collectif et marche.

Le trajet quotidien de Leila illustre parfaitement ce phénomène. Pour cheminer de Zahrouni à Hammam Lift, la marche à pied, le taxi collectif, la marche à pied, l'attente, le train, puis encore la marche à pied lui sont indispensables pour parcourir les 20 km qui séparent son domicile de son lieu de travail³⁸.

La mobilité des femmes tunisiennes est ainsi caractéristique de la « multimodalité » qui se définit comme un cheminement qui n'est ni organisé ni balisé par les opérateurs, et où l'interconnexion n'est alors pas garantie. Il ne s'agit pas d'un système pensé et organisé mais d'une « débrouille » qui repose sur la capacité de chacun à trouver les connexions, s'arranger de l'aléatoire des horaires et des fréquences des transports et identifier individuellement les contraintes et les choix à faire (identifier un parking vers une gare, s'asseoir en attendant un autre moyen de transport après avoir effectué une marche, etc.). Les usagères des transports connectent elles-mêmes des modes de transport déconnectés.

A l'inverse, l'interconnexion organisée des modes de transport est l'objectif numéro un des pays qui planifient et mettent en place des politiques publiques tournées vers la mobilité durable. L'intermodalité organisée et planifiée peut offrir la possibilité d'effectuer un trajet qui combinera, par exemple, tram + train + co-voiturage, marche à pied + bus + vélo, métro +

³⁷ Entretien 16.05.21, Tunis.

³⁸ Entretien 2.05.2021, Tunis.

trottinette ou encore avion + scooter électrique. Le fait d'utiliser plusieurs modes de transport dont au moins un transport collectif pour atteindre une seule destination représente le summum de la modernité et de l'avenir des villes écologiques. Ce type de mobilité durable se place en effet au cœur des attentions des pays qui ont choisis de mettre fin au tout-voiture dans un double enjeu d'éco-responsabilité et de mobilité verte.

Ce modèle est celui de l'« intermodalité » (et non multimodalité) qui désigne l'utilisation de plusieurs modes de transports, dont au moins un transport collectif, pour atteindre une seule destination de manière organisée avec des interconnexions planifiées.

L'aptitude d'un système de transport qui permet l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement a pour but de :

- garantir un cheminement « porte-à-porte », sans rupture entre les différents modes de transport utilisés au cours d'un même déplacement (voiture, tram, bus, vélo, train, avion, navette fluviale ou maritime) donc recherche d'articulation optimisée de plusieurs modes de transports (urbain, interurbain, ferroviaire...).
- développer l'usage des transports en commun, des modes de transport doux, de l'électro-mobilité et d'autres énergies plus propres que les carburants classiques.

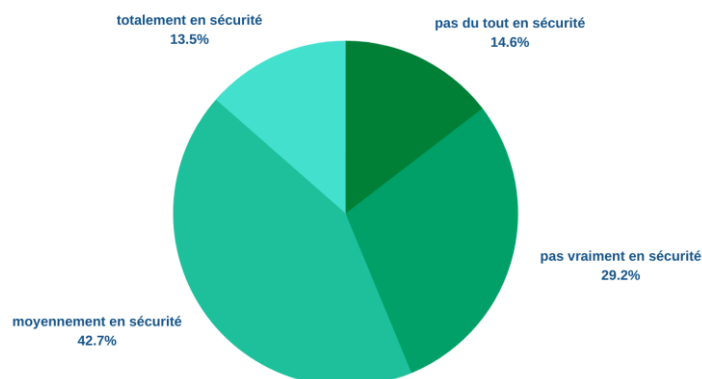
En Tunisie, les femmes qui utilisent plusieurs modes de transport pour un seul déplacement (par exemple : marche + bus+ métro ou taxi collectif + train) ne répondent à aucune préoccupation d'ordre écologique, de durabilité ou d'efficacité. Elles se déplacent ainsi par nécessité, ce qui témoigne d'une intermodalité subite, de façade, déconnectée. Si leur mode de déplacement pourrait, d'apparence, faire référence à des usages modernes et écologiques de transport, il s'agit en fait d'une mobilité « débrouille » sans planification institutionnelle des usages des différents transports et des interconnexions.

3. Le ressenti du transport des femmes : la peur au quotidien

Le transport est au cœur du quotidien de chaque personne qui se déplace, au cœur de son intimité. Il est ce qui conditionne nos vies du matin au soir. Pourtant, sur le chemin du quotidien, en Tunisie, 41% des femmes se sentent « moyennement en sécurité », 28% ne se sentent « pas vraiment » en sécurité et 16% ne se sentent « pas du tout en sécurité ».

Ressenti du déplacement pour le travail

sur 100 femmes interrogées, elles se sentent :



Les raisons de ce ressenti de manque ou d'absence de sécurité sont les risques de braquages, le harcèlement verbal et physique, les incivilités, la circulation et l'agressivité des conducteurs, la peur des accidents, l'état des routes, la surcharge du taxi collectif, le non-respect du code de la route.

Pour les femmes interviewées, le transport représente la peur : peur d'arriver à destination en retard, peur d'être harcelée, peur d'être agressée, peur d'être braquée, et peur pour sa vie.

Le transport public est le summum du danger et de la maltraitance : « On s'attend à tout sachant qu'on va monter dans le transport public », déclare une femme retraitée de Radès de classe sociale modeste. « La situation du transport est très mauvaise » (*El transport mafih ma yetra*), « c'est la misère » (*3icha kalba*), « on est traité de façon très médiocre » (*marmdin kif el kleb*)³⁹.

La peur atteint un tel point qu'elle détermine le trajet choisi : « je verrouille les portières et je ne passe que pas des grands axes »⁴⁰ confie Amina.

Se déplacer dans son temps de loisir est tout autant conditionné par la peur : 91% ne sentent « pas vraiment en sécurité » ou « pas du tout en sécurité » dans ses déplacements de temps libre : « Généralement, il s'agit de sorties en groupe où je me retrouve rarement seule. Sinon, soit je choisis une destination qui soit réputée comme une zone calme et sécurisée, soit j'adapte mon style vestimentaire pour passer inaperçue, soit j'évite de circuler toute seule dans des zones isolées surtout le soir »⁴¹

Cela conditionne le vécu durant tout le trajet : « Je pense constamment au risque de me faire braquer (déjà vécu) ou harceler dans la rue que ce soit pour mon look ou tout simplement parce que je suis une femme (déjà vécu aussi) »⁴²

« En conduisant, à la moindre faute on se fait insulter, ou on nous dit que c'est normal car ça vient d'une femme. Une fois je me suis échappée à une violence physique, une autre fois le mec me suivait pour heurter ma voiture avec son camion parce que je lui ai demandé d'aller plus vite ou me céder le passage. Sans citer les signes à connotation sexuelle » (Amina).

Cette peur restreint l'autonomie des femmes - elles peuvent être amenées à choisir leur trajet en fonction de cette peur- et crée une charge mentale négative qui peut à terme influencer sur la santé- le sentiment de peur durant le trajet.

Le harcèlement dans les transports : persistances après la loi relative à l'élimination de la violence faite aux femmes

³⁹ Femme retraitée, place Barcelone, en attente d'un bus pour Radès, venu au centre-ville de Tunis pour des courses. Entretien 8.06.2021, place Barcelone, Tunis.

⁴⁰ Témoignage d'Amina, 45 ans, mariée, sans emploi, résidente d'Ariana, se déplace en voiture individuelle.

⁴¹ Témoignage de Teycir, 35 ans, célibataire, freelance, résidente à Nabeul.

⁴² *Ibid.*

Le harcèlement verbal et sexuel est la difficulté première évoquée par les femmes interviewées. Pourtant, le harcèlement dans l'espace public représente une problématique qui a déjà été traitée dans la loi relative à l'élimination des violences faites à la femme. Votée en août 2017, cette loi attendue et espérée pénalise notamment « le harcèlement sexuel dans les lieux publics ». Malgré tout, sept Tunisiennes sur dix disent ne pas savoir à qui s'adresser en cas de violences subies au foyer ou dans l'espace public⁴³ et le harcèlement persiste dans les transports en commun : « quand on est dans le métro, il y a les mecs qui commencent à s'approcher petit à petit, il y a aussi ceux qui disent des mots, ça arrive parfois », nous livre deux filles étudiantes qui se rendent chaque jour de Ghazela à l'IMSET au centre-ville de Tunis en métro⁴⁴.

En bus, le malaise est permanent : « une femme se sent mal à l'aise pendant tout le voyage, et elle attend impatiemment d'arriver à sa destination pour descendre du bus », relate Yosra, étudiante au centre-ville et habitante de la ville de Sidi Hassine qui parcourt une dizaine de kilomètres quotidiennement en bus et métro⁴⁵.

La résistance au harcèlement peut entraîner des remontrances : « un homme a voulu échanger les numéros de téléphone avec moi, et quand j'ai refusé, il a commencé à m'insulter »⁴⁶. Le fait de dénoncer publiquement le harceleur renverrait à une mauvaise image de la victime : « la femme a toujours peur de faire une réaction car le chauffeur ou autres hommes dans les transports risquent de la frapper devant tout le monde et personne n'aura une réaction, au contraire les gens vont la blâmer car elle ose répondre avec des grossièretés et impolitesse »⁴⁷. La victime peut même devenir l'agresseur aux yeux de la société : « j'ai assisté à une scène où la fille s'est défendue contre un type qui l'a harcelé sexuellement dans le métro, les gens l'ont blâmé elle et même l'agresseur a fait la victime, et la fille a été accusée d'harcèlement »⁴⁸ déplore Fatima.

Parmi les femmes utilisatrices du transport en commun, 22,4% déclarent y avoir subi des violences durant les 4 dernières années, aussi bien d'ordre verbal, psychologique, physique, que sexuel. C'est d'ailleurs ce dernier type de violence qui arrive en tête, subi par 15,3%, des femmes interrogées dans une étude du CREDIF sur les violences fondées sur le genre dans l'espace public en Tunisie en 2016 et qui a inclut le transport comme lieu potentiel d'exercice de cette violence⁴⁹.

Les violences psychologiques dans les moyens de transport sont essentiellement commises par les passagers à hauteur de près de 64%. Notons que ces violences sont tout de même commises à près de 22% par le chauffeur/caissier. Les violences physiques sont essentiellement commises par les passagers (78%). Concernant les violences sexuelles, 90% des femmes qui y sont confrontés disent que c'est un passager qui en est l'auteur ; 6.6%

⁴³« Tunisie - Droits des femmes : une loi historique pour lutter contre "les violences" », Viviane Forson, 28/07/2017 https://www.lepoint.fr/afrique/tunisie-droits-des-femmes-une-loi-historique-pour-lutter-contre-les-violences-28-07-2017-2146517_3826.php

⁴⁴ Entretien 8.06.2021, place Barcelone, Tunis.

⁴⁵ Entretien 8.06.2021, Jardin du Passage, Tunis.

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ Entretien 8.06.2021, station de métro République, Tunis.

⁴⁹ « Les violences fondées sur le genre dans l'espace public en Tunisie », étude du CREDIF, 2016.

Le rapport a étudié le transport comme lieu de transit et moyens de mobilité incluant les différents types de moyens de transport en commun et les stations.

disent que c'est le chauffeur/caissier⁵⁰. La maltraitance exercée par des employés des transports tels que les conducteurs du bus, via notamment du harcèlement verbal, a été largement relevée par nos interviewées.

Peur des « brakajetes » : une ville masculine après 19h

Si le risque de subir une agression à main armée n'est pas limité aux femmes mais vise également les hommes, les femmes restent un public particulièrement à risque.

Les femmes interrogées appréhendent de se déplacer en métro en raison des vols et braquages qu'elles décrivent incessants : « une fois, un homme est monté dans le métro avec une arme blanche en main », relate Latifa, cuisinière de 50 ans résidente de Oued Ellil qui travaille à Lafayette. D'ailleurs, poursuit-elle « je ne prends plus le métro en hiver après 17h, car j'ai peur des braquages. Je marche à pied de Lafayette jusqu'à Bab El Khadhra -malgré que je suis cuisinière et que je passe toute la journée debout- pour prendre le TUS, car j'ai peur des braquages, je suis payée à la journée et je ne veux pas qu'il me vole mon argent (*itaftafni*) »⁵¹.

Il en est de même pour les étudiantes, après 19h, leurs mères commencent à chercher à les joindre par téléphone pour se rassurer et les inciter à se dépêcher de rentrer, étant conscientes du manque de sécurité (Haifa)⁵².

Cela réfère à un problème majeur qui touche la capitale tunisienne, dans certains quartiers comme le centre-ville : les jeunes femmes redoutent de se déplacer dans l'espace public après 19h (rue ou jardin public). La journée des femmes dans l'espace public s'achève donc à 19h.

L'absence de protection ou de défense est largement évoquée : « Quand une fille seule est dans un problème, elle ne trouve personne pour la défendre ou l'aider » confie Bohra, étudiante à l'IMSET, résidente de Ghazela qui se déplace en métro. Dans les dispositifs pouvant les protéger du vol et de l'agression, les forces de l'ordre apparaissent relativement absentes voire inutiles : « une des filles s'est fait voler son téléphone devant un agent de police, ce dernier n'a fait aucune réaction en disant qu'il croyait que c'était deux amis qui se taquinaient » relate Yosra, étudiante au centre-ville et habitante de la ville de Sidi Hassine qui parcourt une dizaine de kilomètres quotidiennement en bus et métro ⁵³, « nous ne sommes pas allées porter plainte à l'office de police, car on sait que ça ne sert à rien, le téléphone ne va pas revenir ».

Si l'utilité de l'agent de police est toute relative, c'est parfois l'agent de police lui-même qui contribue au harcèlement des filles comme ont pu le relater anonymement plusieurs jeunes femmes interviewées.

Les chauffeurs de bus n'apparaissent pas comme des leviers de protection non plus :

⁵⁰ « Les violences fondées sur le genre dans l'espace public en Tunisie », étude du CREDIF, 2016.

⁵¹ Entretien 8.06.2021, Jardin du Passage, Tunis.

⁵² Haïfa, Etudiante au centre-ville (jardin du passage), résidente de la ville de Sidi Hassine à une dizaine de kilomètres de Tunis (bus et métro 2). Elle utilise le bus et la ligne 2 du métro chaque jour.

⁵³ Entretien 8.06.2021, Jardin du Passage, Tunis.

« Ce matin justement, le chauffeur a arrêté le bus tout en l'insultant et insultant sa mère, elle a eu peur qu'il la frappe, elle ne peut pas se défendre car elle a eu peur, elle a essayé de le retrouver dans la station principale pour qu'il s'excuse, sinon elle allait porter plainte, mais les autres membres de la compagnie présent dans la station ont refusé de lui donner son nom afin de le (leur collègue) protéger »⁵⁴

Inconfort des transports : une violence symbolique au quotidien

Les conditions de transport drainent un ensemble d'inconforts qui pèsent sur les passagères : stress, temps perdu, inattendus et manque d'information ponctuent les déplacements des utilisatrices des transports.

L'état général du métro provoque des pannes régulières qui entraînent le désagrément d'attentes parfois longues d'une heure ou plus mais aussi, ne divulguent pas les informations nécessaires aux passagers : « on n'informe pas les passagers de ce qui se passe et on les laisse attendre », critique Saïda, étudiante au Campus de Manar et résidente à Ouardia qui se rend à l'université en métro⁵⁵.

Le manque d'information est aussi celui d'une absence de signalétique. En effet, l'ensemble des moyens utilisés pour guider et orienter les individus dans les moyens de transports, les stations et les gares est minimal, détérioré ou simplement absent. Si les numéros de bus sont bien visibles sur la majorité des bus et des métros, le restant de la signalétique – horaires, destinations, itinéraires, plans des lignes, retards, flèches, etc.- manque cruellement aux femmes interviewées.

L'état général du métro englobe aussi son niveau de saleté. On ne voit pas d'agent de propreté, « une poubelle, tu mets quelque chose au-dessus, ça ressort en dessous ! », ironise Latifa. Il est relaté par les interviewées que l'hygiène des transports publics n'a pas été améliorée pour lutter contre la crise sanitaire.

Les retards des transports publics et leur pénurie mettent en péril la vie professionnelle des femmes, alors à même d'être soumises à des retards répétitifs à leur travail : « il n'y a pas de bus pendant les heures de pointe et même des louages sont pleins et la foule est très désorganisée, on se pousse », décrit Yosra. Cette « désorganisation » qui crée des mouvements de foule pèse lourd aussi sur la propagation du virus Covid-19.

Enfin, les taxis individuels peuvent mettre les passagères dans l'inconfort, leur refusant la course ou adoptant un comportement non approprié : « les taxis alors là c'est le top ! A part le temps qu'on passe à attendre, ils disent que ce n'est pas sur leur route, ou il va déjeuner, ou ils font le tour du monde avant de te déposer à ta destination. Et si tu montes seule, il va engager une conversation autour de ce que tu fais dans la vie, ton lieu d'habitat, etc. ton âge.

⁵⁴ Haïfa, *ibid.*

⁵⁵ Entretien 7.05.2021, Campus de Manar, Tunis.

Il y a aussi du racisme à l'égard de la couleur de peau ou le port du hijab », raconte Rim lycéenne de 18 ans qui habite dans le quartier de Lafayette et déplace parfois en taxi⁵⁶.

Les conditions de transport font peser un danger sur la vie sociale et professionnelle des femmes rencontrées dans le cadre de cette étude. Stress, temps perdu, inattendus et manque d'information sont les signes d'une violence symbolique au quotidien.

Insécurité physique : la peur de mourir

Au-delà de la violence symbolique et de l'atteinte à la dignité, la peur pour sa sécurité physique elle-même caractérise le transport des femmes : « une fois, la porte du bus s'est fermée sur une vieille femme et l'a fait tomber par terre », « une autre fois une dame âgée s'est trouvée coincée entre la porte, et c'est parce que les chauffeurs sont toujours pressés », raconte Yosra, étudiante au centre-ville et habitante de la ville de Sidi Hassine qui parcourt une dizaine de kilomètres quotidiennement en bus et métro⁵⁷.

Bochra, quant à elle, qui doit se rendre chaque jour au centre-ville en partant de son quartier Ghazela, ne prend pas le bus directement de Ghazela jusqu'à centre-ville, car « c'est trop encombré », « les portes sont toujours ouvertes et il y a parfois des passagers qui tombent ». Pour Latifa, cuisinière de 50 ans résidente de Oued Ellil qui travaille à Lafayette, les chauffeurs roulent trop vite, « ils sont énervés », au point de « presque causer un accident ».

L'insécurité physique qui caractérise le transport pour les femmes en fait un réel danger physique, un danger de mort.

4. L'insécurité routière au cœur de la mobilité urbaine

La Tunisie est le deuxième pays le plus meurtrier au Maghreb après la Lybie. Les accidents de la circulation représentent la cinquième cause de décès dans ce pays, soit 3,3% de l'ensemble des décès constatés. L'Observatoire National de la Sécurité Routière a annoncé 1 505 morts sur les routes tunisiennes en 2013. Cependant, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) a estimé ce chiffre à 2 679 morts la même année⁵⁸. Le taux de mortalité par accident de la route pour 100 000 habitants a été estimé en Tunisie à 24,4% en 2013. Avec ce taux, la Tunisie se situe dans les pays les plus dangereux⁵⁹. Le gouvernorat de Manouba est le deuxième gouvernorat en termes des accidents de la route et des morts avec le gouvernorat de Tataouine⁶⁰.

⁵⁶ Entretien 8.06.2021, Place Mohamed Brahmi, Tunis.

⁵⁷ Entretien 8.06.2021, Jardin du Passage, Tunis.

⁵⁸ World Health Organization (WHO), 2015, Global status report on road safety 2015 : Supporting a decade of action, Geneva.

⁵⁹ Ouannes Souleimen Mohamed, 2016, « La sécurité routière en Tunisie, comprendre les problèmes pour mieux agir », *C-A-Perspectives on Tunisia*, 04-2016, Center for Applied Policy Research.

https://www.cap-lmu.de/download/2016/CAPerspectives_Tunisia-2016-04.pdf?m=1509271600&

⁶⁰ INS 2016.

Une jeunesse désœuvrée et un manque de contrôle et de sanction

Si le taux d'accidents est important en Tunisie, un phénomène saisonnier inquiète particulièrement : celui des accidents estivaux dû à l'alcool. Chaque année, des jeunes hommes alcoolisés voire drogués ensanglantent les routes tunisiennes. Le déni du problème de l'alcool rend ce phénomène difficilement affrontable sur le plan juridique et sociétal. La répression policière à l'encontre de ces criminels de la route est faible voire absente. Il y a peu de sanctions réellement prises, probablement pour les raisons invoquées ci-dessous par des internautes:

« Il ne veulent pas mentionner l'état d'ivresse parce que l'assurance ne vous remboursera pas les dégâts et ça devient une affaire juridique. Ceci peut expliquer comment les gens n'ont pas peur de faire des accidents s'ils sont ivres, car même les victimes ne veulent pas le mentionner pour avoir le remboursement de l'assurance »⁶¹.

Yassine explique aussi : « On entre de plein pied dans la période [juin] la plus violente en terme d'accidents de la route et ce depuis des décennies, des victimes, des morts, des traumatismes, ... sur l'île de Djerba à l'été 2016, lors d'actions de prévention routière les week-ends, soirées et nuits avec la police de la route, nous faisons souffler les automobilistes dans le ballon, plus de 90% des tests étaient positifs ! Tous repartaient dans la foulée après un sermon au volant de leurs véhicules malgré des états d'ébriété bien avancés, il ne s'agissait que de prévention et nullement de répression ! Il faut dire que le labo d'analyse le plus proche se trouvait à Sfax, le temps que l'échantillon soit prélevé et envoyé à l'analyse le taux d'alcool se serait évaporé ! La route est une jungle dangereuse qu'il vaut mieux éviter de prendre les nuits d'été ! »⁶².

Ce fléau entraîne une peur à sortir le soir. Si tout le monde, hommes et femmes, est touché par cette crainte, les femmes ont un risque plus élevé de 47 % de blessures graves que les hommes, et un risque de lésions cinq fois plus élevé. Malgré la vulnérabilité physique des femmes et des enfants lors d'un accident, trois fois plus d'hommes que de femmes meurent dans les accidents de la route dans le monde.

Les hommes meurent sur les routes principalement en tant que conducteurs de voitures et de motos, tandis que les femmes victimes sont principalement des piétonnes et passagères de voitures. Les recherches dans ce domaine confirment que les hommes ont tendance à être impliqués dans un accident de la route plus tôt dans leur carrière de conducteur, sont enclins à conduire à des vitesses plus élevées, ont un comportement de conduite à risque et respectent moins le code de la route. Si tous les usagers de la route conduisaient comme les femmes, les taux de mortalité routière dans l'UE, par exemple, seraient inférieurs d'environ 20 % à la moyenne⁶³. Pourtant, malgré ces statistiques, les politiques ou les contre-mesures ne tiennent pas compte des différences entre les genres.

⁶¹ Mohamed, commentaire facebook suite à la publication d'un accident de la route dû à l'alcool, juin 2021 : <https://www.facebook.com/photo?fbid=10159229840978728&set=a.10153115787748728>

⁶² Yassine, commentaire facebook suite à la publication d'un accident de la route dû à l'alcool, facebook, juin 2021 : <https://www.facebook.com/photo?fbid=10159229840978728&set=a.10153115787748728>

⁶³ Source : Association Tunisienne de la Prévention Routière : <https://www.facebook.com/ATPRTUNISIE/posts/4420987284600401/>

L'Etat reconnaît ses défaillances : « Il n'y a pas de stratégie nationale pour la sécurité routière en Tunisie. Le problème est dans le manque de volonté politique et dans l'absence de gestion institutionnelle. Chaque acteur travaille de son côté sans coordination et donc sans vrais résultats. Aujourd'hui un Conseil National de la Sécurité Routière se réunit une fois par an pour exprimer des recommandations, et l'ONSR est censé les appliquer. Mais ni l'un ni l'autre n'ont de pouvoir réel, et rien ne se fait », déplore Nouredine Sayadi, directeur de la Circulation au sein de la Direction Générale des Transports Terrestres du Ministère du Transport en 2016⁶⁴.

Face à cette absence de stratégie étatique, plusieurs associations tunisiennes ont vu le jour afin de sensibiliser la population, et interpellier les autorités sur les enjeux de sécurité routière du pays (Association Nationale de Sécurité Routière, association des Ambassadeurs de la Sécurité Routière, etc.). L'Association Tunisienne de Prévention Routière ([ATPR](#)), a été fondée en 1962 et est présente à travers 88 bureaux régionaux et 280 bureaux locaux dans toute la Tunisie. Elle s'exprime à travers des actions de communication et des projets de terrain (renouvellement de panneaux de signalisation, participation aux plans de circulation...). La sécurité routière abordée sous l'angle du genre reçoit de plus en plus d'attention en Tunisie. Dans le cadre de la semaine mondiale de l'égalité du genre des Nations Unies, l'Association Tunisienne de la Prévention Routière a discuté de la nécessité d'adopter une approche transformative du genre dans le cadre du traitement des exigences et besoins de la sécurité routière de la femme en Tunisie et dans le monde ; organisé un Webinar, mercredi 2 juin 2021, pour discuter⁶⁵.

Mobilisation citoyenne pour l'information

En l'absence de système d'information fiable et public qui renseignerait sur l'état du trafic, les routes à éviter ou encore les accidents, les citoyens s'organisent sur les réseaux sociaux. Le groupe facebook « IFM info trafic » créé en septembre 2017 et qui réunit à ce jour plus de 120 000 membres est des groupes des plus influents⁶⁶. Chaque jour, les membres du groupe partagent eux-mêmes plusieurs dizaines de publications. Ils témoignent sur les zones de trafic à éviter, les accidents (publications les plus fréquentes), les routes bloquées, les recherches de témoins pour accidents de la route, les comportements l'état des routes, jusqu'aux articles du code de la route. Le partage se fait en temps réel et avec photos et vidéos personnelles à l'appui.

⁶⁴ Mathieu Martin, 2016, « Insécurité routière : la Tunisie prête à lever le pied ? », CODATU <https://www.codatu.org/actualites/insecurite-routiere-la-tunisie-prete-a-lever-le-pied/>

⁶⁵ <https://www.facebook.com/ATPRTUNISIE/posts/4421002417932221>

⁶⁶ La page annonce : « Appelez- nous au 58 550 711! Cette page est ouverte à tous les usagers de la route en Tunisie. N'hésitez pas à signaler les bouchons, les travaux ou les dangers que vous croisez, et surtout n'hésitez pas à nous envoyer vos photos et vos commentaires! Mais n'utilisez pas votre téléphone au volant! N'oubliez pas de préciser le lieu, le contexte et la direction du problème que vous rencontrez sur la route »
Lien du groupe <https://www.facebook.com/groups/510846732590884>



Port de Radès, photo partagée le 1.07.2021, Groupe facebook « IFM info trafic ».

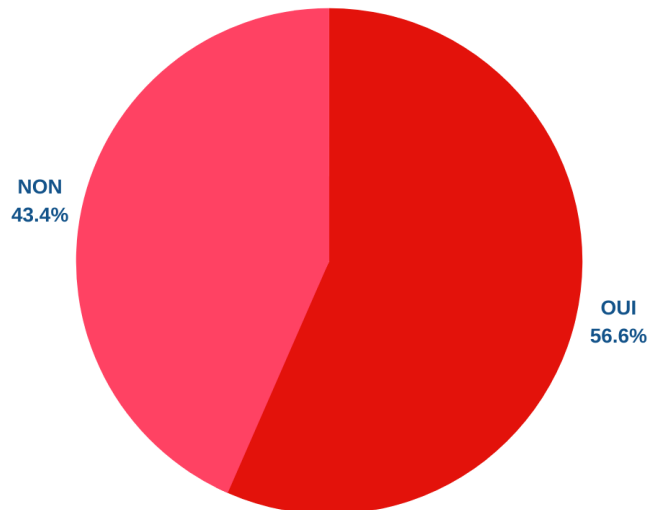


Route X, photo partagée le 3.05.2021, Groupe facebook « IFM info trafic ».

5. Crise sanitaire du Covid-19 et impacts sur la mobilité urbaine des femmes

Le Covid a-t-il changé les habitudes de déplacement des femmes?

sur 100 femmes interrogées :

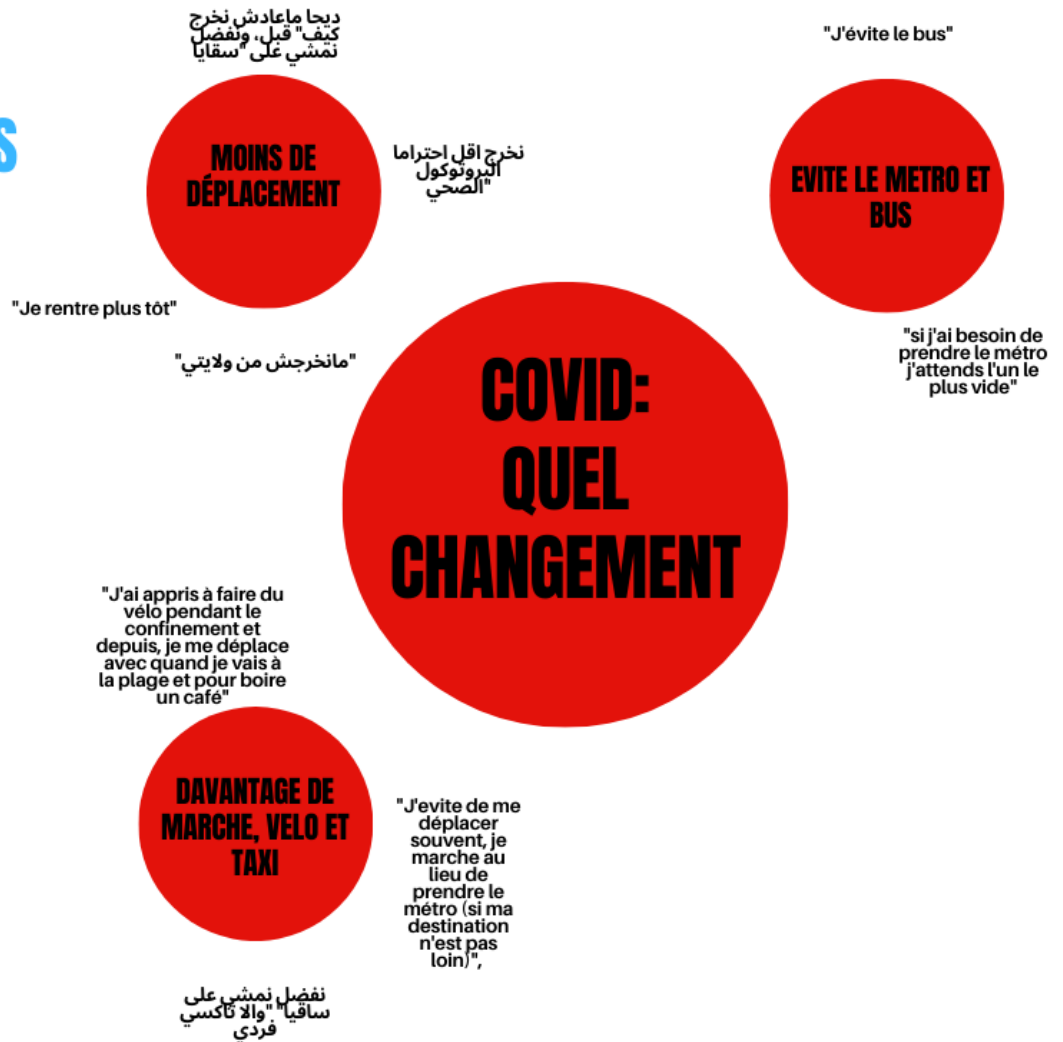


Si la sécurité routière relève du domaine de santé publique, un autre facteur de santé révèle les défaillances du système de transports : la crise sanitaire du Covid-19. La pandémie ne laissera en effet plus envisager nos comportements et nos modes de vie comme avant, notamment en termes de mobilité urbaine. Sur 100 femmes interrogées, 56% ont changé leurs habitudes de déplacements suite à la crise sanitaire apparue en 2020.

Parmi les changements qu'elles ont opérés sur leur mobilité du quotidien : le fait de réduire ses déplacements, le fait délaissier le métro et le bus et le fait de privilégier les taxis individuels, la marche à pied et le vélo.

FEMMES ET DEPLACEMENTS URBAINS EN TEMPS DE COVID

TÉMOIGNAGES ISSUS DE 100 FEMMES
INTERROGÉES



Les femmes interviewées ont unanimement peur d'être contaminées dans les transports publics -bus et métro. Cette peur provient du faible contrôle de l'imposition du port du masque⁶⁷, de l'état général des transports peu nettoyés et désinfectés et de la promiscuité⁶⁸ dans les transports à laquelle aucune mesure n'a tenté de s'attaquer.

⁶⁷ Depuis le 18 août 2020, le port du masque est obligatoire dans les « espaces publics fermés » à l'instar des transports publics. Le non-respect du port du masque est passible de sanctions pouvant aller jusqu'à 3.000 dinars voire une peine d'emprisonnement. Si dans certaines lignes de bus, le contrôle du port du masque est strict, notamment le TCV où les voyageurs se font refouler en cas de non port du masque, la majorité des lignes est contrôlée arbitrairement ou a été contrôlée au début de la crise puis plus du tout.

⁶⁸ Contrairement aux idées reçues, et pour le cas de la France, les risques de contamination dans les transports publics seraient moindres, selon l'étude COMCOR de l'Institut Pasteur. Il serait moins risqué d'emprunter le bus ou le train pour se déplacer que de faire du covoiturage, notamment du à l'obligation du port du masque dans les transports publics (« Étude des facteurs sociodémographiques, comportements et pratiques associés à l'infection par le SARS-CoV-2 (ComCor) », <https://www.pasteur.fr/fr/file/37907/download> décembre 2020). Ces données contextuelles pour la France ne valent pas pour la Tunisie où le port du masque dans les transports reste peu contrôlé et où les phénomènes de foule sont plus importants.

Depuis le début de l'épidémie en effet, la stratégie de l'Etat de lutte contre Covid-19 peine à convaincre. Entre discours, pratiques et égarements, les femmes interviewées pointent la contradiction entre les discours officiels qui obligent les citoyens à prendre des mesures sanitaires nécessaires, et les dispositions prises concernant les transports en commun : le ressenti est celui d'une absence totale de décision et d'action pour augmenter la fréquence des transports, désengorger les métros et s'assurer du port du masque dans les gares, les rames et les bus⁶⁹.

L'absence de respect de la distanciation et des gestes barrières comme le port du masque est relevé : « Ils [les passagers] n'utilisent pas la bavette et risquent de t'attaquer quand tu leur demandes de porter le masque », « il y a des gens qui toussent aux visages des autres », déclare Bochra, étudiante à l'IMSET, résidente de Ghazela⁷⁰.

Outre le danger que la promiscuité des transports publics et l'absence de contrôle de l'application des gestes barrières représentent, le sentiment d'injustice et de mépris émanant des politiques à l'égard des citoyens prime : « les responsables se font décontaminer leurs bureaux, mais ne décontaminent pas le métro qui est utilisé par les citoyens », accuse une cuisinière de 50 ans résidente de Oued Ellil qui travaille dans le quartier Lafayette à Tunis⁷¹. Elle ajoute qu'au final « ce sont les pauvres qui subissent la cohue dans les transports, les marchés, etc. ».

Le délaissement du transport public suite à l'apparition du Covid-19 est un phénomène mondial. En France par exemple, une étude concernant l'impact du Covid-19 sur la mobilité des habitants⁷² montre que la fréquentation des transports en commun a connu une forte baisse comparée à la période pré-confinement : 39% qui affirment utiliser les transports en commun moins fréquemment qu'avant, et 7% plus du tout. Les personnes interrogées à Marseille et à Paris envisagent d'utiliser davantage leur voiture personnelle. La pratique de la marche a presque doublé à Paris (+77%) et à Toulouse (+60%), depuis la levée du confinement. Les trois principales raisons qui encourageraient davantage l'utilisation des transports en commun, suite à la pandémie sont : une fréquence plus élevée de véhicules de transports en commun ; Le respect des mesures de distanciation sociale ; L'accès à des informations en temps-réel sur les horaires d'arrivée pour éviter une attente trop longue aux arrêts et stations bondés.

En Tunisie, à l'instar de la plupart des pays du monde, la pandémie a entraîné un réajustement des pratiques de déplacement urbain, davantage de marche à pied et l'utilisation plus massive du vélo. La crainte de la promiscuité dans les transports publics favorise les modes de transport individuels, et notamment la bicyclette. Le vélo est un geste barrière par excellence.

⁶⁹ Entretien avec deux usagères quotidiennes des transports publics depuis la Cité Ibn Khaldoun jusqu'au le centre-ville, âgées de 34 et 42 ans, Tunis, 8 juin 2021.

⁷⁰ Entretien à Tunis, 8 juin 2021.

⁷¹ Entretien à Tunis, 8 juin 2021.

⁷² Rapport mondial sur les Transports en commun 2020, MOOVIT.

<https://moovit.com/wp-content/uploads/2020/07/Future-of-Mobility-Report-France-press-release-for-website.pdf>

En France, la fréquentation cyclable a progressé de 10 % sur l'ensemble de l'année 2020 par rapport à 2019. La hausse atteignant même 27 % hors des deux périodes de confinement⁷³. Afin de contenir la congestion motorisée et de freiner le retour de la pollution atmosphérique, de nombreuses villes ont annoncé la création d'aménagements cyclables temporaires. La pandémie de Covid-19 s'est en effet traduite, partout dans le monde, par une forte hausse de la pratique du vélo, aussi bien pour les déplacements quotidiens que pour les loisirs. Le vélo est apparu « *comme un geste barrière* », car assis sur une selle, on se tient à distance de la foule, « *et aussi comme un geste plaisir* », observe Olivier Schneider, président de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), qui milite pour le développement de l'usage du vélo⁷⁴.

La Tunisie n'a pas échappé à cette tendance mondiale. Le choix Covid-19 c'est le choix vélo pour beaucoup de femmes : « c'est un choix personnel, que j'aime, écologique ; en plus aujourd'hui, au vue des conditions sanitaires, c'est le choix le plus recommandé »⁷⁵. L'association de plaidoyer vélo Vélorution Tunisie a constaté une augmentation forte de la part d'utilisateurs du vélo en Tunisie⁷⁶.



©Vélorution Tunisie, campagne pour inciter les usagers des transports publics à utiliser le vélo, 9.07.2021

6. La mobilité active : une option nouvelle pour les femmes urbaines

Le vélo et l'émancipation des femmes

"Le vélo a fait plus pour l'émancipation des femmes que toute autre chose dans le monde",
Susan B. Anthony.

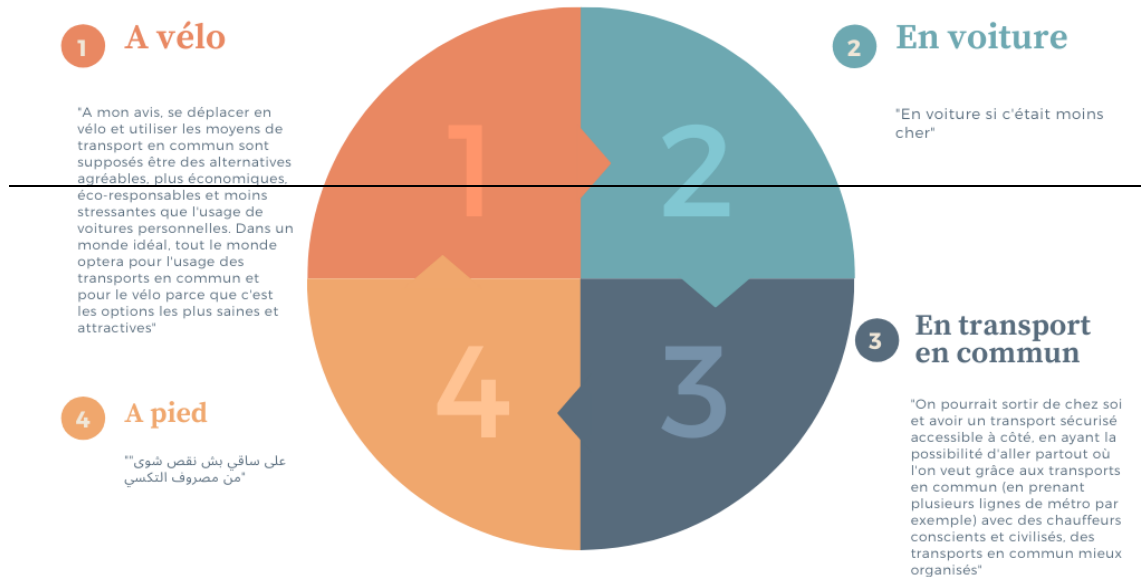
⁷³ Etude de l'observatoire de l'association de collectivités Vélo & Territoires en partenariat avec le ministère de la Transition écologique, janvier 2021.

⁷⁴ Olivier Razemon, 2021, « En 2020, le marché du vélo a bénéficié de vents porteurs », Le Monde, 8.04.2021

⁷⁵ Entretien 16 mai 2021, Tunis.

⁷⁶ Michel Picard, 2021, « [Tunisie: à Tunis, le vélo prend de l'ampleur](#) », RFI, 08.05.2021

Dans une Tunisie rêvée, on se déplacerait...



Traditionnellement, dans la société tunisienne, le vélo est un mode de transport adopté par les hommes pour les déplacements courts à l'intérieur du quartier (se rendre au café, faire une course), pour les déplacements quotidiens dans certaines petites villes côtières comme Nabeul (usage mixte du vélo), des villes des régions l'intérieur comme Jendouba (usage masculin du vélo) ou pour faciliter les trajets dans les zones rurales (comme les élèves qui se rendent à leur lycée sur l'île de Djerba). Le vélo est perçu comme le mode de transport de l'ouvrier qui ne peut accéder à un autre moyen de transport. Le vélo est aussi lié à l'enfance, les enfants s'y adonnent à cœur joie dans leurs temps libres jusqu'à l'adolescence où peu de femmes poursuivent sa pratique. Cet usage traditionnel limité est à mettre en perspective avec l'essor de la société de consommation qui, dans les années 1980, a placé la voiture comme signe ultime de réussite. Qui n'a pas de voiture n'a pas réussi sa vie, quitte à s'endetter durant toute celle-ci.

Mais la pratique du vélo aujourd'hui en Tunisie, aussi minoritaire soit-elle, est investie par un spectre de plus en plus large de la société : de l'ouvrier pour se rendre à son travail à la jeune cadre pour ses loisirs, de l'étudiant(e) pour se rendre à la fac au retraité sportif pour des randonnées. Chacun a donc son usage propre du vélo : moyen de transport pour se rendre au travail ou à son lieu d'étude, balade de fin de journée entre amis, randonnée lors du week-end, déplacement du quotidien, échappatoire au stress urbain, moyen de quitter la ville pour quelques heures.

Chez les jeunes urbains, le vélo devient un véritable outil d'affirmation de soi : on customise son vélo et on adopte la mode vestimentaire qui est liée. Le vélo devient une nouvelle frontière du soi. De plus, il crée des nouveaux cercles de sociabilité (des groupes se forment autour de rendez-vous de balades). Le réinvestissement actuel du vélo par les jeunes recoupe le mouvement de l'aventure qui se développe depuis quelques années autour de la pratique du camping, de la randonnée et du cyclotourisme. Pour cette nouvelle génération urbaine, la nature devient une alternative à la ville et le vélo un moyen de l'atteindre. Le vélo est synonyme de challenge, de dépassement de soi et du contre-pied de l'image du jeune assis et passif à la terrasse d'un café⁷⁷.

Les jeunes femmes n'échappent pas à cette tendance urbaine. Elles investissent cette pratique nouvelle, pour le loisir ou pour leurs déplacements quotidiens. La mobilité urbaine féminine est garante de valeurs d'indépendance, de liberté, d'autonomie, d'intégrité et d'égalité homme-femme. En plein cœur de Tunis, l'association Vélorution Tunisie créée en 2017 donne aux femmes les moyens de se mettre au vélo et de faire du vélo dans leur quotidien à travers des cours de vélo ou de « remise en selle ». Par cette activité, elle atténue la discrimination de genre qui touche la mobilité urbaine en Tunisie. Les femmes bénéficient dès lors des conditions égales aux hommes pour s'approprier leur vie, se rendre à un travail, se rendre à leurs études, « faire leur vie »⁷⁸. Les jeunes femmes et les femmes par ailleurs les grandes militantes de l'association Vélorution Tunisie. Elles veulent que le vélo soit intégré dans l'éducation, dans les familles et dans la culture tunisienne.

Mouna, ingénieure résidente de Ghazela et volontaire dans l'association, se déplace majoritairement en voiture au quotidien, et en vélo durant ses jours de congé. Elle partage sa passion et compte inspirer la nouvelle génération :

« Le samedi, comme je ne travaille pas, je pédale dans des zones rurales et loin de la capitale, côté oued Ellil, Sidi Thabet, Borj Touil... et je passe devant les collèges et les lycées et je vois les yeux qui brillent des petites et jeunes filles en me voyant passer. Et ça j'adore !! J'adore car ce que je fais et qui me paraît normal simple leur paraît géant et intéressant. Et c'est de cette façon que je me sens que je contribue à promouvoir l'utilisation du vélo. Les garçons me stoppent en me posant des questions sur ce que je fais. Mais les filles, elles restent loin et timides de suivre la discussion. Je les invite parfois à nous intégrer pour les booster. On peut faire des énièmes spots de sensibilisation mais qui ne marchent pas. L'important c'est de concrétiser, de montrer le truc dans la vie de tous les jours. Parfois en passant dans les rues et que les gens me remarquent j'entends des propos "oui mon petit, on a un vélo oublié pendant des années dans le garage, on le répare si tu veux". Ça me réchauffe le cœur. Avec l'arrivée du Covid, j'ai commencé à publier des photos de mes sorties sur Facebook. Et depuis ce moment jusqu'à maintenant, j'ai reçu des dizaines de messages d'hommes et de femmes amis avec moi et de même âge qui me disent « ce que tu fais est intéressant et nous voulons essayer, nous achèterons un vélo » etc. Lorsqu'une simple citoyenne comme moi commence à influencer les gens sur un truc, c'est plus important qu'une loi ou un projet qui peut ne jamais voir pas le

⁷⁷ Pouessel, 2017, « [Du hitiste au cycliste, vers une vélorution en Tunisie](#) », CODATU.

⁷⁸ Perrine Massy, « Tunisie : le pays où les femmes s'émancipent en apprenant à faire du vélo », Marie-Claire <https://www.marieclaire.fr/tunisie-la-ou-les-femmes-s-emancipent-en-apprenant-a-faire-du-velo,1289501.asp>

jour. Chacun de son côté peut changer la mentalité. Tu inspires les gens à ta propre échelle, ce qui est bien représentatif de l'état du vélo en Tunisie, c'est-à-dire qu'on part de tellement loin, que la simple pratique d'un citoyen est visible et marquante dans l'espace public! »⁷⁹

Se réapproprier la ville par le corps : l'expérience de la marche à pied du choix subi au choix de l'épanouissement

Face à la pénurie et à l'état des transports publics, face au manque de transports privés et à l'absence de connexion avec les transports avoisinants, les déplacements pédestres représentent le non-choix par excellence. Ils sont extrêmement fréquents, notamment dans les nouveaux quartiers construits sans autorisation à l'instar de Douar Hicher et Cité Ettadhamon⁸⁰. Ceux-ci n'étant pas reliés au centre urbain, leurs habitants se débrouillent comme ils peuvent pour parcourir les 2 ou 3 km qui les séparent des écoles, des magasins et des transports publics.

Ce type de mobilité, si valorisé dans les pays européens, comporte ici des risques dus à l'insécurité routière. Il expose aussi à certains dangers dus à des infrastructures piétonnes délabrées ou occupées illégalement par des commerces ou des habitations, et du risque de se retrouver immobilisé en cas d'intempéries (inondations régulières).



Piétons sur la chaussée par absence de trottoir, Cité Ettadhamon
©Stéphanie Pouessel

Les infrastructures piétonnes sont décrites par les personnes interviewées comme « *hala* » (« catastrophiques »), « *'al hit* » (« fichues »), les rues comme « *moch magdoua* » (« pas entretenues »), encombrées de poubelles à la dérive quand il pleut.

Partout en Tunisie, pour les femmes interviewées qui se déplacent à pied, un parcours de combattante caractérise leurs déplacements : trottoirs occupés par des cafés, des poubelles, des poteaux ou des voitures garées qui obligent à emprunter la chaussée, trous dans les

⁷⁹ Entretien 16 mai 2021, Tunis.

⁸⁰ Pouessel Stéphanie, 2021, « Mobilité urbaine à Douar Hicher : entraves à la circulation pour les jeunes d'une ville du Grand Tunis », in Olfa Lamoum et Myriam Catusse (dir.), Jeunes et violences institutionnelles. Enquêtes dix ans après la révolution tunisienne, Tunis, International Alert/Arabesques.

routes et promiscuité avec les voitures qui entraîne un danger en termes de sécurité et santé (pollution de l'air). Véritable parcours de sport en montant et descendant les trottoirs et contournant les obstacles.

Si ces obstacles sont rencontrés de manière égale par les hommes et les femmes, ces dernières portent généralement plus souvent un caddie, des courses ou tiennent des enfants par la main, ce qui multiplie les contraintes.

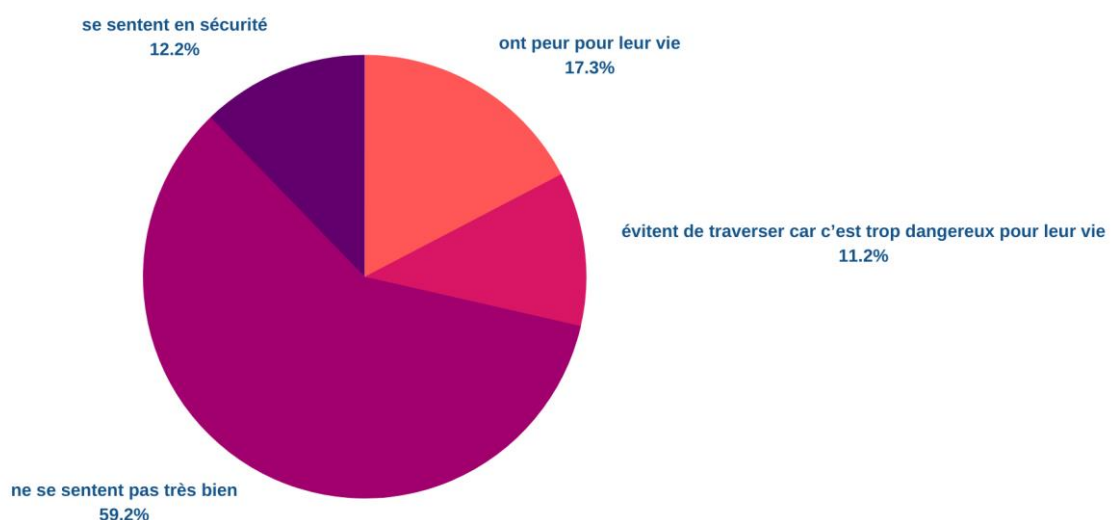
La disposition des tables de cafés altère aussi fortement le trajet des femmes : marcher devant un café dont les chaises sont positionnées dans la rue et face aux passants attire l'attention des regards insistants voire des remarques désobligeantes, à tel point que les jeunes filles sont capables d'opérer un détour stratégique pour éviter de passer devant les cafés. Contrainte là aussi uniquement destinée aux femmes, par absence de trottoir, les poussettes et caddies sont poussés à même la route. Il en est de même pour les fauteuils roulants, ajoutant une discrimination aux personnes souffrant de handicap. Le manque d'infrastructures adaptées aux personnes à mobilité réduite est criant : trottoirs inaccessibles, rampes pour descendre les étages absentes, rares ou mal conçues, etc.⁸¹

La dangerosité de la chaussée mène à des accidents tragiques, comme cet enfant tombé dans un trou qui s'est ouvert soudainement sur un trottoir à Kairouan⁸².

La dangerosité des infrastructures est telle qu'en traversant une route en tant que piétonnes, 17% des femmes interrogées ont « peur pour leur vie » et 11% « évitent de traverser car c'est trop dangereux pour leur vie ». 58% des femmes interrogées ne se sentent « pas très bien ».

Ressenti en traversant une rue à pied

sur 100 femmes interrogées



⁸¹ Lawlor Ben, « [Les trottoirs de Tunis, ennemi des personnes à mobilité réduite](#) », *Jamaity.com*, 30 juillet 2021

⁸² <https://www.tunisienumerique.com/tunisie-chute-dun-jeune-dans-un-gouffre-qui-sest-ouvert-soudainement-dans-un-trottoir-a-kairouan/>

Aveu d'échec des municipalités prises dans la difficulté d'imposer la loi et amère constat d'un espace public qui se marchandise, le mouvement « Winou Trottoir » créé en 2015 sur une révolte d'assister au phénomène d'occupation illégale et anarchique de l'espace public après la révolution (cafés, restaurants, kiosques, etc.) est devenu une association pour restaurer le droit du piéton de circuler en toute sécurité. Connu par son [groupe facebook](#) fort de 122.000 membres ce qui en fait selon son fondateur le président de l'Ordre des Architectes tunisiens Sahby Gorgi « un des principaux mouvements citoyens du pays ancré dans le paysage social tunisien et représentant la conscience citoyenne et civique »⁸³.

Son objectif principal est une ville propre nettoyée de ces appendices qui entravent notre liberté de circuler : « Dans d'autres contrées le piéton est roi, ici en Tunisie ce sont les salons de thé, restaurants, fast-foods qui font la loi, qu'ils dégagent donc de nos trottoirs, rendons-les aux piétons »⁸⁴.

La marche à pied pose également un problème de santé publique en ce qu'elle expose directement à l'inhalation de la pollution⁸⁵. A pied, on est en effet directement impacté par la pollution de l'air. Dans le Grand Tunis, la pollution atmosphérique est considérable. D'après Yves Souteyrand (OMS Tunisie), les conséquences sur la santé des différents polluants issus du secteur automobile ou industriel ne sont connues que depuis peu. « Ils sont responsables d'un nombre de décès extrêmement important », commente-t-il. « Ils provoquent des maladies très diverses : des cancers, des pneumonies, des AVC (accidents vasculaires cérébraux), des ruptures d'anévrisme, des maladies cardiaques en très grand nombre » (Lac, 2019). Dans un classement regroupant 3.000 villes du monde, Bizerte, Sfax, Sousse et Tunis affichent respectivement des taux annuels de 34, 37, 25 et 38 µg/m³ de PM_{2,5} (particules extra-fines inhalables), tandis que l'OMS recommande une moyenne annuelle de 10 µg/m³. Ces chiffres placent la Tunisie près du seuil critique (Trouche, 2016).

Expérience de Kairouan : espace public réapproprié et sport pour les femmes

Si la marche, les salles de sport ou encore les séances de sport en espace public (parc, plage) sont largement accessibles aux femmes dans la capitale, ce n'est pas le cas pour les autres villes du pays. Kairouan, par exemple, à l'instar de toutes les villes de l'intérieur du pays, est une ville plus conservatrice où l'espace public n'est pas un espace d'expression physique pour la femme et au sein duquel les opportunités de sport sont rares. A l'heure actuelle, une seule salle de sport mixte existe et, qui plus est, qui s'est ouverte récemment. Dans ce contexte contraignant est né un club de marche pour femmes en 2017 créé par Lamia Gabsi, professeur de sport et présidente de l'association sportive des Aghlabides⁸⁶. Au début mal vues puis petit à petit acceptées par la population, les activités de ces femmes se sont démocratisées. Les femmes marchent, font du sport et se retrouvent autour des bassins du centre-ville, des pratiques qui représentent une petite révolution dans une ville de l'intérieur du pays.

⁸³ Entretien, le 31.05.2021, Tunis.

⁸⁴ <https://www.facebook.com/groups/1008279892518211>

⁸⁵ Le taux de soufre maximum autorisé pour le gasoil ordinaire en Tunisie est de 3.000 ppm (parties par million) alors qu'il est de 10 ppm en Europe.

⁸⁶ [للجميع للرياضة الأغلبية فسقية جمعية](#)



Kairouan, séance de l'association sportive des Aghlabides, Bassin des Aghlabides
©Lamia Gabsi

Marche à pied et déplacement à bicyclette – deux modes de transport qui appartiennent à la « mobilité active »- deviennent en Tunisie les choix modernes et post-crise sanitaire.

III. Mobilité rurale des femmes : une double marginalisation (20 pages)

Dans les espaces dits ruraux ou de faible densité, la mobilité est un enjeu sociétal dans de multiples domaines : le développement économique, l'accès à l'emploi, l'inclusion sociale, l'autonomie, l'accès aux services publics, l'environnement.

Les zones rurales cumulent des contraintes qui réduisent leur attractivité : faiblesse des commerces de proximité, des services liés à l'emploi, à l'éducation, à la santé, aux loisirs et aux relations sociales.

En Tunisie, l'offre de transport proposée dans les zones rurales est souvent insuffisante et ressentie comme inadaptée, car les dessertes et les fréquences des services réguliers de transport public de personnes ne répondent que partiellement aux besoins de la population. En l'absence d'une offre adaptée, le transport individuel (voiture, moto, vélo) et les services privés (louages) restent incontournables.

Les territoires ruraux sont sur-motorisés et très dépendants de la voiture individuelle. Cela entraîne des dépenses de mobilité élevées et une « vulnérabilité énergétique » (les ménages ont une surconsommation de carburant et sont les plus vulnérables face aux augmentations du prix des carburants⁸⁷).

Si les contraintes en termes de mobilité sont un risque d'exclusion d'une partie de la population, certaines catégories sont plus fragiles que d'autres : les personnes âgées en perte d'autonomie, les personnes handicapées, les personnes en recherche d'emploi ou non motorisées.

1. Mobilité rurale des jeunes femmes « intégrées » : des obstacles similaires aux femmes en milieu urbain.

La mobilité des femmes en zone rurale ou semi-rurale est hétérogène. Elle varie en fonction de la situation socioéconomique des jeunes filles et des femmes, de leurs occupations et de la localisation de leurs occupations.

Les jeunes filles et femmes de Regueb qui vivent en zones semi-rurales et dans les petites villes du gouvernorat et qui sont relativement « intégrées » - c'est-à-dire étudiantes, jeunes actives, en recherche d'emploi et prises en charge par leur famille, impliquées dans la société civile locale – se déplacent en voiture individuelle (voiture du mari ou des parents), taxi collectif (« naql jami3i »), moto (« forza ») ou à pied. Beaucoup de ces femmes possèdent le permis de conduire qui représente pour elles un gage d'indépendance.

Elles rencontrent des problèmes de transport relativement similaires aux jeunes femmes du Grand Tunis : insatisfaction des infrastructures, problème de mobilité piétonne sur les

⁸⁷ Berry A., Guivarch C., Jouffe Y., Coulombel N., « Comment mesurer la précarité énergétique en matière de transport », *Revue de l'Energie*, 625: 203–9, 2015.

trottoirs occupés, harcèlements, cherté des taxis individuels⁸⁸. Elles rêvent de mobilité alternative comme le vélo⁸⁹.

Les jeunes filles et femmes se rendent dans les centres périurbains en **louage** et en bus. Le taxi à bande bleue (*naql rifi*), un louage inter-délégations, est disponible à tout moment, il est rapide et efficace. Le louage à bande rouge, lui, est interrégional et relie les villes comme Sfax ou Sousse. Si les louages inter-délégations ne manquent pas durant la semaine, les louages pour les plus longues distances - Tunis, Bouzid, Sousse, Sfax sont insuffisants. De plus, beaucoup de destinations restent inexistantes (Jendouba, Gafsa, Le Kef), contraignant les voyageurs à faire des correspondances.

La **crise sanitaire du Covid-19** a entraîné une peur justifiée de prendre un transport en commun. Les jeunes filles qui sont contraintes de l'utiliser ont peur, elles ouvrent la fenêtre à peine montée dans le louage, portent leur masque, mais elles n'ont pas changé de transport par manque de choix.

En dehors des villes des délégations comme Bouzid ou Regueb, c'est-à-dire en zone rurale au sein de laquelle le transport n'est pas organisé, les femmes sont confrontées à l'absence de taxi individuel, les routes non goudronnées, des louages rares qu'elles peuvent attendre jusqu'à une heure ; le samedi et dimanche, les louages fonctionnent jusqu'à 17h maximum, ce qui contraint largement la mobilité en week-end.

La marche à pied est le type de mobilité courante dans les zones rurales malgré la crainte du harcèlement des hommes dans les endroits vides. L'espace public, ou ici dénué de public, reste celui de la violence verbale et du **harcèlement** décrit dans les espaces urbains par l'étude du CREDIF. Rajé, Etudiante en beaux-arts à Sidi Bouzid et originaire de Meknessi, déplore ne jamais sortir de son foyer en dehors de ses cours tant elle a peur de cheminer devant les cafés de Sidi Bouzid⁹⁰.

La **marche à pied**, qui est devenu un choix de déplacement urbain, de santé et écologique des grands centres urbains d'Europe, représente un non choix pour les femmes de Regueb. Les femmes marchent principalement sur la chaussée du fait de l'occupation illégale des trottoirs par des cafés et des magasins. Dans le route, l'absence de toute signalisation leur pèse, « il n'y a pas règle »⁹¹. Elles ressentent la peur (*khouf*) et le danger (*khtar*) durant tout leur itinéraire de marche. L'absence de reconnaissance du piéton est criante : « Quand tu traverses la route, ils s'en fichent complètement, c'est comme si tu n'existes pas »⁹².

Des attitudes de micro-adaptations caractérisent la mobilité de ces femmes. Monia parcourt six kilomètres quotidiennement pour rejoindre son travail dans une association locale via des routes et des chemins difficiles en termes de sécurité et de confort. Elle possède deux types

⁸⁸ A Regueb, seuls deux taxis individuels desservent la ville. Les habitants contactent les chauffeurs par téléphone, puis attendent leur venue entre 5 min et 30 min selon la disponibilité. Le montant de la course est de 3 dinars pour seulement un ou deux kilomètres.

⁸⁹ Elles ont entièrement conscientes des bienfaits de ce moyen de transport. Lors d'un focus group mené à Regueb avec sept femmes (étudiantes, chômeuses ou membres actives dans la société civile, âgées de 23 à 39 ans), on remarque que les participantes connaissent les bienfaits du vélo en termes d'environnement, de santé, économique, ect. quand bien même six femmes sur sept ne savent pas rouler à vélo. Focus group réalisé au siège de l'association Ladies First, Regueb (Sidi-Bouzid), 23.05.21.

⁹⁰ Focus group réalisé au siège de l'association Ladies First, Regueb (Sidi-Bouzid). 23.05, *op.cit.*

⁹¹ *Ibid.*

⁹² *Ibid.*

de chaussures : une paire de basket qu'elle porte le temps de la marche et une paire de chaussures à talons qu'elle revêt à l'arrivée au travail⁹³. Cette manière de faire des femmes qui détiennent des accessoires spécifiques pour l'espace public et des accessoires spécifiques pour l'espace privé traduit une dualité d'adaptation aux conditions de déplacement.

Certaines jeunes filles brisent les codes et initient des tendances. Rawya, âgée de 27 ans et professeure d'anglais à Regueb, fait du « vélo-taf »⁹⁴. Elle ne se déplace qu'à **vélo** et cela chaque jour pour rejoindre son collège situé à 3 km de son domicile. Sa mobilité à vélo prend le pas sur plusieurs années de marche à pied. Elle parcourait à pied ces 3 kilomètres 4 fois par jour, donc 12 kilomètres en tout, pour aller enseigner. Elle dédiait ainsi deux heures à ses déplacements. Cette opportunité de pouvoir se déplacer à vélo, par toutes les saisons et même le soir pour se détendre avec une amie, elle la doit à ses amis lui ont appris à rouler à vélo, il y a 6 mois : « le 16.11.2020 », déclare-t elle solennellement, une date gravée dans son esprit à tel point que « quand mon vélo est en panne je pleure »⁹⁵. Elle fait fi des remarques de sa mère inquiète pour sa sécurité qui lui rabâche chaque jour que « le vélo va la tuer », mais préfère continuer de se déplacer le vélo, ce « rêve éveillé ».

La moto Forza : un transport populaire à haut danger

Exportée de Chine, cette moto au design d'un film indien est un véritable phénomène qui envahit les villes du pays et certaines régions rurales ces dix dernières années. A Regueb, peu de famille n'en possède pas une malgré un prix conséquent d'environ 2500 dinars. Cette moto aux multiples avantages remplace la mobylette: elle sillonne les routes sablonneuses, assure des longues distances et possède un moteur très puissant. Elle est aussi puissante que dangereuse au vu du mauvais état des routes, de l'absence de signalisation et de port du casque. Cette moto « zéro sécurité » dont les pièces importées de Chine ont été assemblées en Tunisie ou en Algérie n'a été soumise à aucun test de sécurité et n'est pas sujette au contrôle technique. La loi impose à toutes les motos d'être assurées, mais rares sont les motos Forza assurées à Regueb.

Les femmes sont véhiculées à l'arrière des Forza et peuvent en être les conductrices. Ces motos peuvent aussi être conduites par des adolescents voire des enfants. Les accidents mortels sont quotidiens et représentent un véritable scandale de santé publique pour ces régions. A Sfax, les urgences de l'hôpital reçoivent tellement d'accidentés de moto Forza que les gens ont surnommé un département de ces urgences « le département Forza ».

PHOTO MOTO FORZA

Comme dans les espaces urbains, l'insécurité routière est au cœur de la mobilité des femmes dans le gouvernorat rural de Sidi Bouzid. Elles sont soumises aux problématiques suivantes : la voiture individuelle permet d'atteindre une certaine autonomie de déplacement et une sécurité face aux braquages et aux harcèlements ; le louage, ce mode de transport privé, apparaît comme le transport efficace des zones rurales et péri-urbaines ; la marche à pied est finalement la solution la plus flexible adoptée par toutes indépendamment des conditions de

⁹³ *Ibid.*

⁹⁴ Terme récent qui provient de la contraction de "vélo" et "taf" (travail) et définit tous les trajets effectués quotidiennement à vélo pour se rendre de son domicile à son travail.

⁹⁵ Entretien avec Rawya Ghabri, Beethoven Centre, Regueb, 21.05.21.

sécurité qui l'enserrent. De Tunis à Sidi Bouzid, les femmes « intégrées » sont confrontées aux mêmes problèmes de transport.

2. Abandon scolaire des jeunes filles en zone rurale, transport et vulnérabilité

L'abandon scolaire est un phénomène majeur dans les zones enclavées. Ses causes sont multiples : pauvreté, manque d'infrastructures scolaires, absence des parents, problème de transport des écoliers (le transport « de 7 à 7 » les oblige à partir à 7h du matin et à rentrer à 7h du soir), absence de cantine, d'internat et de prise en charge. L'enclavement de ces régions résulte notamment du manque de transport public dans les zones rurales.

« C'est en hiver que les conditions sont les plus difficiles. Les températures chutent et la région de Siliana est régulièrement le théâtre de fortes pluies et d'inondations. En revenant de l'école, Wael, un écolier de dix ans, a déjà failli se faire emporter par la crue d'un oued. Il a été rattrapé in-extremis par sa mère. Quand le chemin est complètement inondé et inaccessible, il lui arrive de rater une semaine complète de cours », relate Haïfa Mzalouat dans un article consacré à l'abandon scolaire⁹⁶.

Kairouan est le gouvernorat le plus touché en termes d'abandon scolaire. Il détient le taux le plus élevé à l'échelle nationale, à savoir 33,89%. Les délégations les plus touchées sont Bouhajla (46,3%) et El Ala (43,3%). D'après la Ligue tunisienne des droits de l'homme à Kairouan, 4.500 élèves font chaque jour 5 km à pied pour aller à leur école. L'absence de moyens de transport, surtout dans les zones rurales reculées, constitue un vrai handicap car, en cours de route, été comme hiver, les jeunes élèves sont confrontés à l'arbitraire de la route ou aux dangers de l'absence de route.

La chance de poursuivre des études est faible : « je n'ai pas eu la chance de terminer mes études à cause des conditions difficiles et indignes dans lesquelles on se déplace pour rejoindre le collège et de la misère de mes parents qui n'ont pas pu assurer les charges de mes dépenses scolaires. Actuellement, je travaille dans les champs agricoles pour un salaire de misère. Quand je vois par exemple mes voisines, dont les parents sont âgés, poursuivre leurs études et s'apprêtent, cette année, à passer le bac, le regret et le désespoir m'envahissent car seule l'éducation m'aurait permis de connaître des lendemains meilleurs...», confie Khadija Khalfaoui, une jeune fille de 18 ans d'un milieu rural de Bouhajla qui a interrompu ses études en 2e année sciences expérimentales⁹⁷.

Le taux d'analphabétisme dans la délégation de **Fernana (Jendouba)** atteint 54,74% chez les femmes et 58% chez les hommes en milieu non communal (contre 41,76% dans le gouvernorat de Jendouba et 25,58 % au niveau national). La délégation de Fernana est l'une des plus marginalisées de Tunisie. Située dans le centre-ouest du gouvernorat de Jendouba, frontalière avec l'Algérie, elle est symptomatique : elle compte le plus fort taux d'analphabétisme du gouvernorat (44,72%, contre 32,92% au niveau du gouvernorat et 19,27

⁹⁶ Haïfa Mzalouat, « [Sur le chemin de l'école : des enfants en danger et un état absent](#) », *Inkydada*, 19.02.2019

⁹⁷ Fatma Zaghouni, « [Taux d'abandon scolaire élevé dans le gouvernorat de Kairouan : Un fléau difficile à endiguer](#) », *La Presse*, 16.03.2020.

de la Tunisie)⁹⁸, le taux de scolarisation le plus bas après Ghardimaou (89,2%) et le taux d'activité le plus bas. C'est la délégation où l'âge moyen est le plus bas (33 ans) et où les taux de divorce et de célibat sont les plus faibles. Concernant les conditions de vie des ménages, l'accessibilité en eau potable est la plus basse du gouvernorat (33,3 %).

Les biens et aux services publics - en termes d'accès à l'eau potable, accès aux services de santé, structures d'enseignement, administrations publiques (Soned, STEG), transport, culture - sont les grands absents accentuant la vulnérabilité des habitants de cette région frontalière avec l'Algérie.

Beaucoup de travailleuses agricoles, notamment les plus jeunes, ne savent ni lire ni écrire. Il en résulte une forte vulnérabilité dans le travail et dans la vie en général. Depuis les années 1980, des familles de la région de Fernana- Aïn Draham, une région pauvre, enclavée, reculée, escarpée et sans opportunité professionnelle, descendent des montagnes et s'installent en plaine afin de travailler dans les exploitations agricoles. Dans une exploitation accolée à la ville de Jendouba, Souad et Héla, 17 et 18 ans, sont des cousines qui travaillent en tant qu'ouvrières depuis deux ans. Elles sont aussi originaires de la région de Fernana, et sont venues avec leur famille s'installer à Jendouba pour travailler car « il n'y a rien là-bas ». Souad n'a jamais été à l'école, elle ne sait ni lire ni écrire. Les deux jeunes filles vivent dans un quartier périphérique de Jendouba, accessible par un chemin de terre qui dessert des maisons figées dans un état de chantier, équipées du strict minimum. Six matins sur sept, elles attendent leur transporteur au bout de ce chemin, entre 6 heures et 7 heures du matin. Celui-ci les emmène travailler là où il y a besoin de main-d'œuvre, pour 10 dinars la journée. Les deux jeunes filles rêvent de trouver un travail moins exténuant que le travail agricole, par exemple des ménages chez des particuliers ou dans les administrations. Souad rêve d'apprendre à lire, ne serait-ce que les chiffres pour pouvoir avoir un téléphone et appeler sa sœur⁹⁹.

Cette fragilité économique régionale, renforcée par l'abandon scolaire, a poussé la population à répondre à un nouveau besoin des classes supérieure et moyenne, au sein desquelles l'homme et la femme travaillent : celui des femmes de ménage. Dans ces régions où la condition des femmes est fragilisée à l'extrême, se sont mis en place dès les années 1970 des réseaux illégaux d'exploitation des filles (voire d'enfants : des cas de fillettes de 9 ans nous ont été rapportés) de Fernana et Aïn Draham. Celles-ci, ayant abandonné l'école, sont envoyées dans des familles aisées de Tunis, Nabeul, Sfax, Sousse, Hammamet, etc, pour y servir de domestiques. Une étude réalisée par l'UNICEF en 2007 évaluait leur nombre à 40.000 dans toute la Tunisie, et leur âge moyen à 17 ans. Des « fantômes » pour l'Etat tunisien, puisqu'elles échappent au droit du travail ainsi qu'à toute couverture sociale¹⁰⁰.

⁹⁸ Recensement général de la population de l'habitat, 2014, Institut national des statistiques, Tunisie.
<http://census.ins.tn/fr/recensement>

⁹⁹ Stéphanie Pouessel, « [Les autres femmes. Marginalisation, violence et accès à la justice dans le gouvernorat de Jendouba](#) », Enhancing inclusive and democratic governance on Tunisia's borders with Algeria and Libya, 2017. Rapport réalisé pour l'ONG Alerte Internationale Tunisie.

¹⁰⁰ Synda Tajine, « [Pour l'Etat tunisien, les enfants domestiques sont des fantômes](#) », *Mediapart*, 16.05.2014.

Le programme « Fatma » de l'association Almadanya : le Transport scolaire rural assuré gratuitement



©Al Madanya

Face à l'abandon scolaire et au problème du transport dans les zones rurales, l'association Al Madaniya a décidé de mettre en place un système de transport scolaire gratuit dans 12 gouvernorats dont Siliana, Kairouan, Jendouba et Kasserine. Le but est d'intervenir dans les zones rurales défavorisées, faciliter l'accès aux écoles rurales et d'offrir des chances égales à tous les enfants pour une éducation digne et un avenir meilleur.

Le programme « Transport Scolaire Rural – Fatma »¹⁰¹ a débuté par un projet pilote en mars 2011 avec 200 écoliers de la région de Siliana et du Kef. Aujourd'hui, l'association, soutenue financièrement par Tunisie Telecom et la BNA, aide 12.000 élèves selon Dalel Mehrezi, secrétaire générale de l'association¹⁰².

Aziz en fait partie : « C'est mieux maintenant, il y a des voitures qui nous amènent jusqu'à l'école, il n'a plus qu'une demi-heure de marche à effectuer pour rejoindre le point de rassemblement »¹⁰³.

Pour mettre en place ce projet, l'association engage des chauffeur-es de louages de la région. Ces chauffeur-es récupèrent les enfants à des points de rassemblement situés à maximum cinq kilomètres de leur domicile. Actuellement, l'association engage 350 transporteurs et transporteuses dans toute la Tunisie qui font la liaison avec 250 écoles. Dalel Mehrezi souligne l'impact positif de ce projet sur les transporteurs : « En tant que salariés, ils sont payés environ 450-500 dinars. Ce projet leur permet de sortir du secteur économique informel ».¹⁰⁴

¹⁰¹ Voir [les impacts du programme](#)

¹⁰² Haïfa Mzalouat, « [Sur le chemin de l'école : des enfants en danger et un état absent](#) », *Inkydada*, 19.02.2019

¹⁰³ *Ibid.*

¹⁰⁴ *Ibid.*



Almadanya assure le transport scolaire rural quotidien des écoliers au gouvernorat de Kébili depuis 2012
©Al Madanya

3. La privation d'accès à l'eau : un bien vital et un enjeu de transport.

Les femmes des zones rurales éloignées peuvent être confrontées à se déplacer pour accéder au bien vital qu'est l'eau. En effet, si majoritairement dans le pays l'eau arrive jusque dans les foyers, dans certaines localités éloignées des centres urbains, la distribution d'eau nationale « SONEDE » est absente. Les femmes et les enfants effectuent des trajets entre 1 à 3km en moyenne pour aller chercher de l'eau à la source la plus proche. La plupart du temps, ils transportent l'eau dans des conteneurs en plastique de type bidon et dans des conditions difficiles telles que les températures élevées, les routes accidentées, la sécurité et l'état sanitaire des sources d'eau.

En fonction de la situation socioéconomique des femmes, le transport de l'eau s'effectue dans des bidons via :

- Le dos des femmes pour les plus précaires ;
- Le dos d'un âne tiré par une femme ;
- La charrette tirée par un âne, la charrette appartient à la famille ou est empruntée aux voisins ;
- Un camion, pour les plus aisées ;
- Des camions qui vendent l'eau en passant dans les villages.

La région de Kairouan a occupé, en 2019 et 2020, la tête de liste des gouvernorats, où ont été enregistrées le plus de protestations réclamant le droit d'accès à l'eau, selon l'Observatoire social tunisien, relevant du Forum tunisien des droits économiques et sociaux¹⁰⁵. En juillet 2020, le gouvernorat a enregistré 55 mouvements de protestation pour réclamer l'approvisionnement en eau potable, sur un total de 77 mouvements enregistrés dans les 24 gouvernorats du pays. Sur toute l'année 2019, l'Observatoire fait état de 318 mouvements de protestation, dont 117 ont eu lieu dans le gouvernorat de Kairouan. Gafsa vient en deuxième rang en termes de protestations réclamant le droit d'accès à l'eau potable.

¹⁰⁵ « [Le plaidoyer environnemental : de la manifestation au contentieux](#) », Rapport annuel du département Justice. Environnementale, Forum Tunisien pour les Droits Economiques et Sociaux, 2020.

La souffrance des femmes, maillon faible de cette crise, et ce qu'elles subissent au quotidien durant le déplacement pour transporter l'eau par des moyens traditionnels représentés principalement par le « Bidoun » (bidon) et dans des conditions extrêmes sont mis en lumière dans le court métrage « 7keyat moch bidoun » (« Ce n'est pas une histoire de bidon », c'est-à-dire « ce n'est pas une histoire futile »). Ce documentaire réalisé par le Forum Tunisien des Droits Economiques et Sociaux, branche de Kairouan, tourné dans plusieurs endroits des zones rurales de Kairouan au cours de l'été 2018¹⁰⁶ traite de la crise de la distribution d'eau: « des milliers de femmes portent encore l'eau dans des bidons en 2018, c'est pourquoi ce n'est pas une histoire « futile » [jeu de mot avec bidon] ».

En 2020, la crise sanitaire vient accentuer les inégalités. En effet, il est impossible d'appliquer le protocole sanitaire du confinement dans des localités où l'eau est une denrée rare. Dans plusieurs délégations, les habitants se retrouvent dans l'obligation de marcher des kilomètres pour s'approvisionner en eau des sources, selon le rapport annuel publié récemment par le service de la justice environnementale du FTDES¹⁰⁷.

Dès lors, le FTDES alerte sur « la détresse de ces citoyens, qui courent aujourd'hui un grand risque de contamination par le COVID-19 car ils sont plus exposés au danger du virus que leurs concitoyens confinés à la maison. Cette exposition est due aux longs trajets qu'ils parcourent tous les jours à la recherche d'eau et est aggravée puisque leur système immunitaire est déjà affaibli par des années de consommation d'eau impropre »¹⁰⁸.

Le fait que l'eau ne soit pas accessible dans les foyers pose un problème fondamental dénoncé par la société civile, celui de l'acheminement de l'eau. Mais il pose dès lors le problème du déplacement pour s'approvisionner en eau. Le citoyen a besoin d'un moyen de transport pour accéder à ce bien vital. Cet enjeu d'accès à l'eau théoriquement assuré pour tous les citoyens devient un problème de transport pour accéder à ce service.

Si l'Etat n'assure ni l'acheminement de l'eau ni le transport pour s'approvisionner, comme il mettrait en place des bus, des routes et des trottoirs pour que les citoyens puissent se déplacer et accéder jusqu'à un service, il échoue dans son rôle d'assurer des politiques publiques du transport et de la mobilité des citoyens. Ainsi, un autre droit à la mobilité n'est pas suffisamment assuré : celui du transport pour accéder à l'eau, entaillant le contrat qui lie l'Etat aux citoyens.

¹⁰⁶ Court métrage documentaire (25 minutes) réalisé en 2018 par le Forum Tunisien des Droits Economiques et Sociaux, Branche de Kairouan. Idée et dialogue : Menyara Majbri, Filmé et monté par : Munther Soudi : <https://www.youtube.com/watch?v=uFx93K7vmQE>

¹⁰⁷ « [Le plaidoyer environnemental : de la manifestation au contentieux](#) », Rapport annuel du département Justice. Environnementale, Forum Tunisien pour les Droits Economiques et Sociaux, 2020.

¹⁰⁸ Communiqué « [En absence d'eau, le confinement impossible : pour une eau accessible à tous](#) », Forum Tunisien pour les Droits Economiques et Sociaux, 16.04.2020.

4. Les ouvrières agricoles : les réseaux informels d'un transport à haut risque.



©Minyara Mejbri-FTDES Kairouan, 16.09.2021

En Tunisie, presque une femme sur trois vit en milieu rural¹⁰⁹. 65% d'entre elles abandonnent leurs études à un âge précoce, ce qui contribue à un taux d'analphabétisme de plus de 30 % pour les femmes rurales¹¹⁰.

Le secteur agricole contribue à environ 10 % du produit intérieur brut et 11% dans les exportations tunisiennes, et occupe environ 15% de la main-d'œuvre active. L'agriculture repose principalement sur la main-d'œuvre féminine et accueille près d'un demi-million de femmes, ce qui équivaut à 80 % de la main-d'œuvre du secteur, mais elles sont payées environ 50% de moins que les hommes.

Les ouvrières agricoles ont un accès très limité à la protection sociale : seulement 33% des femmes travaillant dans l'agriculture sont protégées par la sécurité sociale, un chiffre qui est également bien inférieur à celui des hommes – avec seulement 93,500 femmes contre 377,000 hommes bénéficiant du régime de protection sociale¹¹¹.

La majorité des femmes ne sont liées à leur employeur par aucun contrat¹¹². De plus, ces femmes ne travaillent pas toujours pour le même exploitant ; elles peuvent travailler à la

¹⁰⁹32% des femmes selon le Ministère de l'Agriculture.

<https://www.middleeastmonitor.com/20181018-tunisia-allocates-19-5m-to-support-rural-women/>

¹¹⁰ INS

¹¹¹ En 2019, le gouvernement a expérimenté une mesure pour généraliser la couverture de sécurité sociale des ouvrières agricoles grâce à une application mobile appelée Ahmini ("Protège-moi") visant à intégrer 500,000 femmes dans le système officiel de sécurité sociale. Cette plateforme est née du partenariat entre son développeur, Maher Khelifi, Tunisie Telecom et la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS). Cependant, en juin 2020, seules 15,000 des femmes ciblées ont adhéré à Ahmini, dont un grand nombre n'ayant pas d'expérience en matière d'inscription en ligne et ayant une faible couverture internet là où elles vivent.

Alessandra Bajec, « [Tunisie : la COVID-19 accroît la vulnérabilité des femmes rurales](#) », *Arab Reform Initiative*, 25.11.2020.

¹¹² L'étude de l'ATFD montre que sur 200 femmes rurales interrogées dans différents gouvernorats, près des trois quarts ne sont liées par aucun contrat avec leurs employeurs. Association tunisienne des femmes

saison, au mois ou à la semaine en fonction des récoltes, de l'agriculteur et de l'intermédiaire (*samsar*)¹¹³.

Le travail dans les exploitations ouvrières est physiquement difficile, à tel point qu'environ 60% des femmes des régions rurales souffrent de problèmes de santé essentiellement liés au travail¹¹⁴. L'absence de dispensaire proche est un facteur aggravant. Les femmes dans les zones rurales doivent parcourir en moyenne 4,12 km pour se rendre au dispensaire le plus proche, et mettent en moyenne 1h12 pour le faire. Une fois sur deux, elles s'y rendent à pied. Sinon, elles s'y rendent en transport rural. Souvent, elles se rendent au dispensaire pour consulter elles-mêmes, à raison de 6 visites par an en moyenne ; elles se rendent 3,6 fois par an à l'hôpital régional¹¹⁵. Ce problème de transports publics fragilise donc tous les droits (travail, éducation, politiques, eau) et en particulier le droit à la santé.



©Minyara Mejbri-FTDES Kairouan, 16.09.2021

démocrates, [Enquête sur les conditions de travail des femmes en milieu rural](#), avec l'Observatoire Asma Fanni pour l'égalité des chances et la citoyenneté des femmes en Tunisie, 2014.

¹¹³ Enquête sur les conditions de travail des femmes en milieu rural. Association tunisienne des femmes démocrates en collaboration avec l'Observatoire Asma Fanni pour l'égalité des chances et la citoyenneté des femmes en Tunisie, 2014.

¹¹⁴ Selon une étude réalisée en 2015 par l'Association Tunisienne des Femmes Démocrates.

¹¹⁵ Etude sur l'accès des femmes aux services publics en zone menée par le ministère de la Femme et de la Famille, en collaboration avec l'Agence espagnole pour la coopération internationale au développement (AECID), 2013.

Caractéristiques sociales des ouvrières agricoles

Education	Travail	Santé
65% d'entre elles abandonnent leurs études à un âge précoce	Elles représentent 70% de la main-d'œuvre agricole tunisienne	33% sont protégées par la sécurité sociale
Plus de 30 % sont analphabètes	Elles sont payées environ 50% de moins que les hommes	60% souffrent de problèmes de santé
	Trois quart d'entre elles ne sont pas déclarées Elles touchent entre 9 et 12 dinars par jour de travail Elles travaillent ponctuellement, en fonction des saisons et des opportunités	4,12 km est la moyenne pour se rendre au dispensaire le plus proche, et 1h12 pour le faire. Une fois sur deux, elles s'y rendent à pied. Sinon, elles s'y rendent en transport rural
	Entre 15 min et 2h de temps de trajet pour se rendre au travail. Transport informel et à haut risque Jusqu'à 25 ouvrières par camion	6 visites médicales par an en moyenne Elles se rendent 3,6 fois par an à l'hôpital régional

Ces femmes précaires sont de tous les âges. Parmi elles, des jeunes filles à peine majeur qui seraient en âge de faire des études. Pour ces dernières, le fait de travailler en « intérimaire » au jour le jour dans les champs leur permet, comme raisonneraient toutes les jeunes filles de leurs âges, d'avoir la liberté de choisir ses jours de travail, de ne pas s'enfermer dans des études dont les contraintes leur apparaissent importantes voire insurmontables (horaires, devoirs, engagements) et dont les retombées semblent lointaines et incertaines. Elles préfèrent dès lors la flexibilité d'un travail qui leur permet de choisir quand elles travaillent et quand elles se reposent : « je travaille quand je veux, de temps en temps (*qli*), je travaille deux semaines, je me repose une semaine »¹¹⁶. C'est le modèle du travail en intérimaire pour des jeunes filles qui n'ont pas le capital familial et social suffisant pour se projeter dans des études qui leur permettraient, sur le long terme, d'obtenir une position supérieure et un meilleur statut social.

Impact de la crise sanitaire

Pendant le confinement dû au Covid 19 au printemps 2020, si le travail des ouvrières agricoles n'a pas cessé, elles ont dû se limiter aux endroits auxquels elles pouvaient accéder en raison des restrictions de mobilité, ce qui a impliqué moins de travail et moins de revenu. Elles

¹¹⁶ Entretien avec deux jeunes filles travailleuses agricoles, Regueb, 24.05.21.

s'exposaient également à un risque d'infection par le coronavirus lorsqu'elles se déplaçaient dans des transports surchargés. Les ouvrières n'ont pas non plus reçu de la part de leurs employeurs des équipements de protection tel que des masques et des gants depuis le déclenchement de la crise du coronavirus¹¹⁷.

Les ouvrières agricoles sont des combattantes tout terrain hors du temps et des vicissitudes politiques et sanitaires : « Malgré le rôle que les ouvrières jouent dans toutes les étapes, crises et circonstances exceptionnelles que traverse notre pays, notamment la pandémie de Covid-19 où elles étaient en première ligne pour assurer la sécurité alimentaire, elles travaillent sans relâche dans les champs. Elles ne voient aucune différence entre un contexte et un autre, ou entre un gouvernement et un autre, et elles se moquent des décisions ou des protocoles. Elles ne craignent aucune épidémie que celle de la pauvreté et de chômage. La faim et la souffrance physique sont plus dangereux pour elles que le virus lui-même, d'autant plus qu'elles sont dans un pays qui ne fait pas attention à elles et ne les compte pas ». ¹¹⁸

Les rouages d'un système verrouillé

Les conditions de travail des ouvrières agricoles sont intimement liées à leur transport de travail. Un intermédiaire non déclaré (*samsar/karhabji/lcamion/ « son prénom »*) met en relation les ouvrières et l'agriculteur, ou plutôt l'ingénieur agricole qui travaille sur le champ pour le compte du propriétaire de la terre très souvent absent. Généralement, il connaît bien les ouvrières avec qui il entretient des liens de voisinage, de famille ou de proximité. Il connaît leur lieu de résidence. Le transporteur habite souvent le même village et vit dans les mêmes conditions que les ouvrières : « ce sont nos voisins. Celui qui avait le camion transportait aussi sa mère, morte elle aussi [accident de Sabbela, 2019]. Ce sont eux qui vont voir les agriculteurs et qui nous trouvent du travail », confie Fatma¹¹⁹.

Les ouvrières sont en contact téléphonique direct avec les transporteurs. Ils les contactent quand il y a des opportunités de travail. Ce sont parfois les ouvrières qui s'organisent directement avec le transporteur par téléphone pour les horaires de retour : elles l'appellent quand elles considèrent que la journée de travail est terminée¹²⁰.

Le transporteur est propriétaire d'un camion de transport des bêtes, généralement de marque IZUSU. Il réquisitionne les ouvrières en fonction des demandes des agriculteurs. Le transporteur véhicule les ouvrières jusqu'à leur lieu de travail pour un trajet estimé entre quinze minutes et deux heures de transport. Il emprunte des routes extrêmement dégradées, que cela soit des pistes ou des routes goudronnées avec des trous à même de déstabiliser brutalement et dangereusement le camion. Les ouvrières sont entassées à l'arrière de camions « comme des pommes de terre » (*kil batata*), reconnaît un agriculteur¹²¹. « Tu descends bloquée (*Zakcha*) : t'es figée tellement le camion est rempli quand tu montes, tu

¹¹⁷ Alessandra Bajec, « [Tunisie : la COVID-19 accroît la vulnérabilité des femmes rurales](#) », *Arab Reform Initiative*, 25.11.2020.

¹¹⁸ Hayet Attar « [Les camions du non-retour : Naviguer au rythme de la mort et du silence honteux de l'État](#) » ([en arabe](#)), FTDES, 5.07.2021

¹¹⁹ Monia Ben Hamadi, « [Survivantes au pied du mont Mghilla](#) », *Inkyfada*, 10.05.2019.

¹²⁰ Observation de terrain à Kairouan, le 16.09.2021.

¹²¹ Stéphanie Pouessel, [Les autres femmes. Marginalisation, violence et accès à la justice dans le gouvernorat de Jendouba](#). Enhancing inclusive and democratic governance on Tunisia's borders with Algeria and Libya, 2017. Rapport réalisé pour l'ONG Alerte Internationale Tunisie.

gardes ta position en descendant », lance avec l'humour qui sauve la jeune ouvrière Rakia¹²². Des ouvrières vont jusqu'à relater que certains transporteurs disposeraient de l'eau ou des déchets sur le sol du camion afin qu'elles ne puissent pas s'asseoir durant le trajet pour charger au maximum le camion en « tête » (*ra's*).

En plus de l'espace exigu qui caractérise le transport, les ouvrières sont véhiculées à l'air libre, sans toit ni protection, devant supporter les conditions climatiques extrêmes des hivers très froids des zones rurales du nord-ouest et du centre-ouest. Elles souffrent du froid durant le trajet jusqu'à en pleurer.

Le transporteur paye les ouvrières en déduisant le prix du transport. Approximativement, la journée de travail est rémunérée 12 dinars, somme à laquelle est déduit 3 dinars pour le transport. Le transporteur donne alors directement 9 dinars aux femmes. Les ouvrières n'ont pas connaissance du montant de la rémunération de base donnée par l'agriculteur, elles ne connaissent que le montant final qui leur revient après que le transporteur ait déduit sa part.

Le transporteur détient, dans la réalité, une fonction de patron pour ces ouvrières agricoles puisque c'est lui qui paie les travailleuses à la fin de leur journée de travail. De plus, il peut être amené à faire crédit aux ouvrières, en leur avançant, par exemple, de quoi acheter une machine à laver puis en retenant sur sa rémunération pour le rembourser. Il peut faire bénéficier aux femmes de certains avantages. Par exemple, il achète de l'orge et de la paille pour les animaux et leur vend « en facilité », c'est-à-dire qu'elles payent petit à petit.

Ce mode de transport non déclaré est constamment soumis aux contrôles de police et des agents de la circulation. Cependant, selon les travailleuses et agriculteurs rencontrés, quand il fait l'objet d'un contrôle – parfois plusieurs fois par jour – le transporteur s'acquitte d'un pot-de-vin (*rachwa*) entre 10 et 20 dinars, « jusqu'à 100 dinars si le policier est dur »¹²³ alors le montant officiel de l'amende serait, quant à lui, de 700 dinars. Cette pratique s'est instituée comme un mode de paiement normal.

Pour supporter leurs conditions de travail, les femmes font leur possible pour travailler « entre elles », c'est-à-dire avec leurs sœurs, cousines, amies ou voisines. Cela leur garantit un peu de solidarité et d'humour autour du feu ou au moment de la pause-déjeuner. Ce sont des petites choses qui leur est parfois possible d'imposer au transporteur étant donné le manque de main-d'œuvre, cela représente leur petite marge de liberté.

Pourtant, les ouvrières agricoles ne dénoncent généralement pas les transporteurs, qu'elles perçoivent et considèrent comme leur seule source de travail et donc de revenu : « si le camion ne vient pas, on ne mange pas »¹²⁴. Contrairement aux appréhensions de la société civile, le transport n'est pas un problème selon elles, *il est la solution*. C'est le montant de la rémunération de leur travail qui est le problème numéro un pour les ouvrières rencontrées. C'est leur revendication première, bien plus prioritaire que leurs conditions de transport.

Dans le triptyque de gouvernance des ouvrières décrit dans le tableau ci-dessous – composé du transporteur, de l'agriculteur et du propriétaire-, les ouvrières dépendent en réalité

¹²² Entretien avec deux jeunes filles travailleuses agricoles, Regueb, 24.05.21.

¹²³ Ouvrière agricole, 16.09.2021, Kairouan.

¹²⁴ Manel, ouvrière agricole, Kairouan, entretien le 16.09.2021.

totalemment du transporteur pour identifier une offre, s’y rendre et être rémunérées. Le transporteur est au cœur d’un système complet que ni l’agriculteur, ni le propriétaire n’offre. Dans ce système total et verrouillé, le transporteur représente « l’ANETI », « la Transtu » et « la banque » réuni. Un véritable système socioéconomique total illustre la gouvernance de ces femmes mais surtout un système de dépendance dans lequel les ouvrières sont prises et sur lequel l’Etat n’a aucune prise.

La société civile des régions agricoles dénoncent la « servitude » de « femmes esclaves » dont la dépendance au transporteur est « plus forte que celle à leur mari »¹²⁵.

Fonctions du triptyque de gouvernance des ouvrières agricoles :

Le propriétaire des terres	L’agriculteur/ingénieur/gérant	Le transporteur / l’intermédiaire : « samsar », « karhabji », « lcamion », « son prénom »
Le propriétaire est parfois l’agriculteur lui-même « Fellah »		
Les grands propriétaires sont généralement absents (ils vivent à Sfax, Djerba,ect.) Les petits propriétaires sont généralement sur place et gèrent l’exploitation.	est le vis-à-vis avec le propriétaire si c’est une personne différente	Recrute et transporte quotidiennement les ouvrières
Si le propriétaire est absent, délègue la gestion de sa terre à l’agriculteur/ingénieur	Est le vis-à-vis avec le transporteur Ne fait pas le pointage	fait le pointage
Si le propriétaire est absent, il ne connaît pas les ouvrières	Supervise le travail des ouvrières sur place au quotidien	paye les ouvrières
Est soumis à un ensemble de charges (électricité, engrais, machines, main d’œuvre)		Est le vis-à-vis de l’agriculteur
Est en proie à la crise économique et l’augmentation des charges		Est l’intermédiaire entre les ouvrières et l’agriculteur
		Peut faire bénéficier aux ouvrières de certains avantages
		Peut faire crédit aux ouvrières
		Fait un travail non déclaré (il soudoie potentiellement la

¹²⁵ Entretien avec Hayet Ltaief, présidente de l’association Ladies First à Regueb, 23.05.21, Regueb. Ladies First est partie prenante de deux études récentes sur la sécurité sociale des femmes en zones rurales (Sahaty, Cospé-UE) et sur les droits socioéconomiques des femmes rurales (EED).

		police)
		Connait bien les ouvrières (du même village, de la même région, parfois de la même famille)

Eradiquer les transporteurs informels : des expériences ratées.

Pour s'attaquer au manque de dignité et de sécurité vécu que représente le transport des ouvrières agricoles, différentes initiatives, étatiques ou privés, ont vu le jour. En 2018, le ministère du transport affrète un bus pilote pour transporter des ouvrières agricoles saisonnières dans des localités connues par la forte présence d'ouvrières agricoles. Deux lignes de bus sont créées : la première ligne relie la localité El Chorfa à Souk Essebt, en passant par El Azima. La deuxième ligne dessert Mejez Echraf et Sidi Ali Jbini, à l'Imada d'Erroumani (délégation de Bousalem). Le gouverneur de Jendouba a indiqué dans une déclaration accordée aux médias que cette mesure vise à faire bénéficier aux ouvrières agricoles des meilleures conditions de transport. C'est ainsi qu'à Jendouba, en mars 2018, à l'occasion de la Journée internationale de la femme, la Société régionale de transport met en circulation deux lignes de bus dédiées aux ouvrières agricoles.

Coup médiatique passé, l'expérience ne se poursuivra pas. Officiellement, outre le fait que les bus ne parviendraient pas à accéder aux chemins de campagne, ni à stationner et à conduire les femmes d'un champ à l'autre, l'initiative est trop coûteuse pour être généralisée¹²⁶ ; officieusement, les femmes refusent de poursuivre l'expérience, malgré le tarif de 800 millimes par trajet par personne, ne pouvant pas se défaire du système total décrit plus haut. Sans l'intermédiaire qui conduit le véhicule et traite avec le propriétaire des terres agricoles, la possibilité de travail est compromise. L'intervention de l'Etat sur le maillon exclusif du transport a mené à l'échec car l'appréhension du transport comme un élément autonome des autres dimensions de la vie de ces femmes est une erreur qui ne peut mener qu'à des expériences ratées.



126 Thierry Brésillon, « [Les ouvrières agricoles, ces sacrifiées du modèle agricole tunisien](#) », *Middle East Eyes*, 6.05.2019.



©Ministère du transport



Une initiative privée « face à un mur »

Il en est de même pour Ameer Amri qui s'est battu pendant 4 mois sans relâche avant de comprendre qu'il était face à un « mur incassable »¹²⁷, celui du système des transporteurs agricoles. Il s'est vu contraint d'abandonner son projet qui était pour lui un devoir (*wajib*¹²⁸) de solidarité envers ces femmes. Le projet de « transport rural » (*naql fila7i*) mis en place par ce gérant de l'école privé « El Faouez » et son fils Oussama en 2020 dans le gouvernorat de Regueb, voulait avant tout protéger les femmes et leur rendre leur dignité (*karama*) : « c'est révoltant de voir une femme qui reste debout depuis 5 heures du matin pour travailler pour 10 dinars et sans avoir la moindre assurance en cas d'accident »¹²⁹. Il a voulu créer un bureau du travail et un transport pour ces femmes. Pour cela, il a fourni 2 minibus de 30 personnes et obtenu l'autorisation du gouverneur de Sidi Bouzid. Pourtant, ici aussi, aucune femme n'a jamais accepté de monter dans ses bus, tant elles sont prises dans un système socioéconomique global dont le transport n'est qu'un maillon.

De leur côté, les transporteurs habituels des ouvrières ont fait pression pour mener l'expérience à l'échec : « Les *samsars* m'ont bloqué, ils m'ont demandé de leur donner les bénéficiaires à eux, au final c'est eux qui vont travailler »¹³⁰.

L'initiative des Amri s'est trouvée dans une impasse, face à un mur qu'eux seuls ne pourraient jamais abattre.



Les minibus de « transport rural » mis en place par les Amri ©Oussama Amri

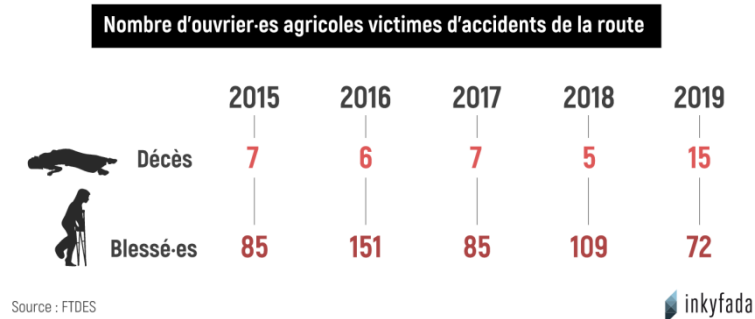
¹²⁷ Entretien avec Ameer et Oussama Amri, 23.05.21, Regueb.

¹²⁸ *Ibid.*

¹²⁹ *Ibid.*

¹³⁰ *Ibid.*

5. La loi de la diversion. Chronique de l'échec de la loi 2019 portant création d'une catégorie de «transport de travailleurs agricoles»



Le transport des ouvrières agricoles défraie tragiquement la chronique ces dernières années du aux accidents mortels qu'il peut engendrer.

Au cours des six dernières années entre 2015 et 2021 le nombre de 46 accidents de transport de travailleuses agricoles, faisant 637 blessés (de gravité variable) et 47 décès, dont 39 blessés et 6 morts en 2020, 86 blessés et un mort jusqu'à juillet 2021. Les gouvernorats du centre-ouest, notamment Sidi Bouzid et Kairouan, arrivent aux premiers rangs en termes de nombre d'accidents et de nombre de victimes. Ces accidents de la route sont provoqués par la détérioration des infrastructures de ces régions qui insécurise totalement le trajet de ces ouvrières à même de tomber du camion en cas de trous sur la route ou de coup de freins et, dans le pire des cas, à même de renverser le camion. Au-delà du phénomène physique de l'accident, l'insécurité routière que subissent ces travailleuses provient de leur fragilité économique et sociale, du taux élevé de pauvreté et de chômage, du manque d'opportunités pour jouir d'un niveau de vie digne. Tout cela contraint ces femmes à travailler dans les conditions d'insécurité et d'instabilité inhérente au travail agricole¹³¹.

¹³¹ [« Les camions du non-retour : Naviguer au rythme de la mort et du silence honteux de l'État » \(en arabe\), FTDES, 5.07.2021](#)



Portrait de Selma, ouvrière agricole morte en 2018 dans un accident de la route menant à son travail.

Tableau de Muhammed Ibrahim Sayahi, Siège de l'association Ladies First, Regueb 2021.

Le décès tragique, samedi 27 avril 2019, à l'aube à Seballa (gouvernorat de Sidi Bouzid), de 13 personnes dont 7 travailleuses agricoles et 20 femmes blessées suite à une collision entre le camion les transportant et un autre de transport de volailles a suscité un véritable tollé, a accéléré la promulgation de la **loi n° 2019-51 du 11 juin 2019**, portant création d'une catégorie de «transport de travailleurs agricoles» : « Le transport de travailleurs agricoles est un service de transport public non régulier de personnes réservé aux travailleurs agricoles titulaires, saisonniers ou provisoires. Il est assuré par une personne physique ou morale, dans les limites d'un gouvernorat ou d'un groupe de gouvernorats. Le tarif de ce service est fixé à la place et calculé en fonction de la distance parcourue. Les conditions d'application du présent article et les conditions du bénéfice de ce service sont fixées par décret gouvernemental »¹³².

En fait, le lendemain de l'accident, Naziha Laabidi, alors ministre de la femme, déclarait que le cahier des charges organisant le transport des ouvriers et ouvrières agricoles était prêt depuis fin 2016 mais n'avait pas été exécuté en raison du non amendement de la loi n° 33 de 2004 relative au transport terrestre. En raison de l'impossibilité de mettre en œuvre le cahier des charges, le ministère de la Femme avait demandé aux gouverneurs d'étendre les lignes de transport rural afin de garantir le déplacement en toute sécurité des travailleurs du secteur agricole, soulignant qu'un grand nombre de gouverneurs ont répondu favorablement à cet appel.

Des composantes de la société civile et des organisations nationales ont accusé le gouvernement de « se dérober à ses responsabilités et d'ignorer les besoins pressants des catégories vulnérables et à faible revenu ». La ministre de la femme a affirmé qu'elle ne niait pas la responsabilité du gouvernement dans cet accident, mais a souligné que la responsabilité incombait à tout le monde, y compris à la société civile¹³³.

¹³² Discussion et adoption par l'assemblée des représentants du peuple dans sa séance du 28 mai 2019 : http://www.transport.tn/uploads/Loi/Loi2019_51.pdf

¹³³ <http://www.lediplomate.tn/cahier-des-charges-transport-ouvrier-agricoles-transmis-ministeres-societe-civile-depuis-2016/>

Un an plus tard, face à l'inaction de la loi « restée tributaire de l'absence de volonté politique et de mesures décisives qui l'ont rendue lettre morte faute de mettre en place les mécanismes nécessaires à son activation »¹³⁴, la société civile se mobilise et lance la campagne « **Selma ta3iche** » (« Selma vit »). En effet, en septembre 2020, l'ONG tunisienne Aswat Nissa coordonne cette campagne qui réunit autour d'une même cause le Forum Tunisien pour les Droits Économiques et Sociaux (FTDES), l'association Rayhanna (Jendouba), l'association Voix D'Eve (Regueb) et l'association Femme et Citoyenneté (Le Kef). Ils appellent tous les ministères concernés - principalement le Ministère des Transports, le Ministère de la Santé et le Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Infrastructure- à mobiliser des fonds dans le budget de l'État pour l'année 2021 en vue de l'exécution du décret gouvernemental n°724 de 2020 relatif aux conditions de transport des travailleuses agricoles. Initiée par une association féministe, Aswat Nissa, cette campagne dépasse le lobby féministe et est parvenu à attirer la solidarité d'acteurs pluriels éloignés du milieu féministe voire totalement réticents avec lui¹³⁵.



Campagne « Selma ta3iche », 2020.

Dans une vision polygonale du problème du transport des ouvrières agricoles, celui d'un problème aux dimensions multiples qui nécessitent une vision multisectorielle et multi acteur, le collectif Selma Ta3iche appelle plusieurs parties prenantes à agir, dont :

- Le ministère de l'intérieur à sanctionner les responsables des accidents, dissuader tout dépassement ;

¹³⁴ <https://ftdes.net/ar/loi-n-2019-51-du-11-juin-2019-portant-creation-dune-categorie-de-transport-de-travailleurs-agricoles/>

¹³⁵ Entretien avec Sarra Ben Saïd, présidente d'Aswat Nissa, Tunis, 4.05.21

- Le ministère de l'équipement à établir un plan d'action pour améliorer les infrastructures au sein des zones agricoles afin que les transporteurs puissent circuler en toute sécurité et accéder aux terres agricoles ;
- L'Assemblée des représentants du peuple à exercer son rôle de contrôle, Le gouvernement doit mettre en place les arrêtés réglementaires nécessaires pour activer cette loi dans les meilleurs délais et travailler au suivi de sa mise en œuvre et prévoir des moyens matériels et humains dans le budget 2021 pour créer cette catégorie de transfert des travailleuses dans le secteur agricole ;
- Le ministère des Transports doit établir un plan de travail clair et transparent avec les gouverneurs pour délivrer les autorisations et organiser ce nouveau type de transport ;
- Le ministère de la Femme d'intervenir pour fournir les statistiques nécessaires pour connaître la taille de l'énergie humaine représentée par les femmes travaillant dans le secteur agricole et leurs tranches d'âge en plus de leur statut social, afin de savoir comment intervenir.

Mais les différents ministères se rejettent la responsabilité de l'application de la loi. Interpellé par la société civile (Aswat Nissa) en vertu de la loi relative au droit d'accès à l'information n°2016-22, le ministère de la femme déclare le 22.09.2020 que l'application de la loi 51 de 2019 de création d'un secteur de transport pour les ouvrières agricoles relève de la responsabilité du ministère du transport, et non de lui-même. Concernant le cahier de charges du transport, le ministère de la femme déclare qu'il a suivi toutes les procédures de la loi pour créer ce cahier de charges en collaboration avec l'UGTT et l'UTICA qui a été envoyé au ministère du transport le 1 novembre 2016. D'autre part, le ministère de la femme précise dans cette réponse adressée à Aswat Nissa qu'il n'a pas inclus officiellement de budget pour appliquer cette loi dans son budget prévisionnel 2021, mais que cette thématique entre dans d'autres projets proposés le ministère, sans toutefois préciser lesquels¹³⁶. A travers cette réponse, le ministère se dédouane et n'évoque pas de pistes d'action précises.

Il se dérobe encore aux questions d'Aswat Nissa en 2021 : à la sollicitation sur la mise en place des comités experts pour étudier les propositions de déplacement des ouvrières agricoles, le ministère du transport répond que ces comités dépendent de la responsabilité des gouverneurs. Pareillement, à la question du 31.03.2021 concernant la mise en place des actions de sensibilisation organisées par le ministère du transport en coordination avec la société civile pour améliorer la situation de transport des femmes ouvrières, le ministère du transport répond que les actions de sensibilisation ne relèvent pas du ministère du transport¹³⁷.

En aout 2020, le ministère des transports et de la logistique publie **le décret gouvernemental n° 2020-724**, fixant les conditions de l'exercice de l'activité de transport des travailleurs agricoles et les conditions du bénéfice de ce service. Le décret est composé de 8 chapitres et 24 articles : Conditions et procédures d'octroi de l'autorisation, commission consultative régionale du transport des travailleurs agricoles, âge maximum des véhicules, spécifications techniques et carte d'exploitation.

¹³⁶ Réponse officielle du ministère, 22.09.2020 : <http://www.aswatnissa.org/wp-content/uploads/2020/10/01011202-1.pdf>

¹³⁷ <https://www.aswatnissa.org/suivi-des-ministeres>

Il est rédigé au nom du chef du gouvernement Elyes Fakhfakh et signé par trois ministres : le ministre chargé de gérer les affaires du ministère des transports et de la logistique Mohamed Fadhel Kraiem, le ministre de l'agriculture, de la pêche maritime et des ressources hydrauliques Oussema Kheriji, le ministre du commerce Mohamed Msilini.

Contrairement à ce qu'on peut imaginer, ce décret ne spécifie pas les conditions concrètes de transport (sécurité, confort, nombre de places, toit du camion pour abriter les ouvrières, etc.).

Le décret¹³⁸ stipule les points suivants :

- Le transporteur doit posséder une carte délivrée par le gouverneur
- Il doit avoir un véhicule en règle, un permis valide et avoir suivi des cours de secourisme
- La création d'une Commission consultative régionale du transport des travailleurs agricoles présidée par le gouverneur
- Les véhicules de transport des travailleurs agricoles doivent offrir au minimum cinq sièges, y compris le siège du chauffeur et leur âge ne doit pas dépasser sept ans au moment de leur mise en exploitation. Ils ne peuvent être exploités au-delà de quinze ans d'âge
- Le véhicule doit posséder une signalétique particulière pour être vu et reconnu (vignette jaune sur le pare-brise)
- Il doit être en possession du matériel de secours obligatoire
- Le tarif du transport des travailleurs agricoles doit être fixé par décision conjointe du ministre des transports et du ministre du commerce, à la place et en fonction de la distance parcourue.

Face à une situation qui ne change pas sur le terrain, dans un communiqué du 17 décembre 2020¹³⁹, le ministère du Transport et de la Logistique indique que depuis décembre 2018, et en raison de la propagation du phénomène du transport des travailleuses agricoles par des moyens de transport ne remplissant pas les conditions minimales de sécurité et de confort et entraînant de nombreux accidents mortels, **il prépare un plan** que les gouverneurs sont appelés à mettre en œuvre. Ce plan comprend plusieurs mesures dont les plus importantes sont:

1. Convier les sociétés régionales de transport à envisager la possibilité de fournir des bus pour répondre aux besoins de ce type de transport.
2. Autoriser les propriétaires de véhicules de transport en commun irréguliers (taxis collectifs, transports ruraux et louages) à transporter des travailleurs agricoles au delà des zones autorisées.
3. Octroyer une licence pour les sociétés amicales de services agricoles d'acquérir ou d'attribuer des moyens de transport aménagés pour le transport des travailleurs agricoles au profit de leurs membres adhérents et de leurs clients.
4. Autoriser, à titre exceptionnel, toute personne à transporter des travailleurs à bord d'un moyen de transport aménagé à cet effet.

En dépit de ces procédures simplifiées, il n'a été accordé qu'un nombre limité de licences.

¹³⁸ Le décret complet est disponible en annexe de l'étude.

¹³⁹ « Communiqué : Transport des travailleurs agricoles », Tunis, le 17-12-2020

<http://www.transport.tn/fr/article/296/communique-transport-des-travailleurs-agricoles>

Le transport des ouvrières agricoles n'est pas un problème de transport

Les acteurs de la société civile regrettent que cette loi ne détienne pas les décrets d'application nécessaires et qu'il n'existe pas de coordination entre les ministères de l'intérieur, de la femme, du transport, de l'équipement et de l'agriculture. « Ce n'est qu'un texte pour calmer les gens, sur le terrain rien n'a changé » dénonce Saoussan Jaadi du FTDES Kairouan¹⁴⁰.

Mais au-delà de la difficulté de réunir tous ces acteurs autour d'une même table, le fait d'envisager le problème du transport des ouvrières agricoles sous l'angle du transport semble être une illusion d'optique. Le camion et le « transport » ne sont que le signe apparent d'un malaise plus profond et structurel de la pauvreté, la marginalisation, la précarité, l'absence de droits socioéconomiques de cette catégorie de la population, à l'instar de tant d'autres.

Le défi auquel est confrontée cette loi est donc largement plus profond et multidimensionnel. La législation d'un transport agricole seule apparaît comme insuffisante pour traiter des questions et des problèmes multiples des ouvrières agricoles, dont les facteurs et les causes n'ont pas été pris en compte à l'élaboration de la loi : « Il n'est pas possible d'aborder la question du transfert des travailleuses et de la lutte contre les accidents sans une approche réelle et radicale des questions économiques et sociales, et sans une vision de développement qui établit un équilibre entre les régions et élimine la pauvreté, la marginalisation et le chômage »¹⁴¹.

Il est donc vain de traiter de la question du transport des ouvrières agricoles sans traiter les causes de ce problème qui sont avant tout économiques et sociales. Sans cette vision politique de la situation, la loi restera inapplicable tant elle se heurte à une réalité méconnue, non appréhendée. Cela aurait été un pré-requis indispensable avant la promulgation de la loi, une loi expédiée, trop vite rédigée et promulguée, comme pour se délester d'un poids médiatisé par la société civile qui embarrasse les responsables politiques.

Preuve en est, les concernées ne peuvent pas se passer de ce transport aussi dangereux soit-il, et vont jusqu'à manifester en cas de privation de ce moyen de transport, précisément du transporteur qui joue le rôle d'intermédiaire mais aussi de banquier et d'employeur : un mouvement de protestation a été mené par un groupe de femmes travaillant dans le secteur agricole, originaires de Kandar et Enfidha, après que les forces de l'ordre aient empêché des propriétaires de camions de les transporter, et ceci en application de la loi 51. Une manifestation est intervenue en réponse à ce qu'elles considèrent comme leurs moyens de subsistance, ces propriétaires de camions avec lesquels elles ont des relations sociales, économiques et utilitaires donc fondamentalement socioéconomiques et non uniquement de transport.

Il est indispensable de débrancher cette problématique d'une vision sectorielle du transport et de politiques publiques du transport pour avancer dans l'élaboration de pistes d'amélioration du transport pour ces ouvrières. Le transport des ouvrières apparaît prédominant parce qu'il est palpable, visible, tangible et médiatisable à travers la tragédie de

¹⁴⁰ Entretien avec Saoussan Jaadi, présidente de la branche Kairouan de la FTDES, 3 juin 2021.

¹⁴¹ Hayet Attar, « [Les camions du non-retour : Naviguer au rythme de la mort et du silence honteux de l'État](#) » (en arabe), FTDES, 5.07.2021

ses accidents. Dernier maillon d'un ensemble complexe et multidimensionnel, sa sécurisation nécessite le traitement de tout le système socioéconomique qui est situé en amont des camions. Le problème du transport des ouvrières agricoles n'est pas un problème de transport.

Conclusion

Le transport est un des critères qui définissent la mobilité urbaine et rurale. Il ne peut être défini, et donc amélioré, qu'au travers une réflexion englobant toutes les dimensions qui enserment le déplacement: l'environnement, l'infrastructure, l'économie, les rapports de genre, l'efficacité, le confort et la durée. Le système global de la mobilité reste un impensé en Tunisie.

La discrimination à la mobilité touche pareillement les femmes de classe moyenne en zones urbaines ou semi-rurales que les femmes des grands centres urbains. Elles subissent l'insécurité et l'absence de liberté.

Dans les grandes villes, la voiture individuelle est un refuge qui pallie l'insécurité, la pénurie des transports publics et l'absence de développement d'alternatives. La mobilité active comme le vélo est prioritairement citée par les jeunes filles du Grand Tunis comme solution aux défis de la mobilité urbaine ; la bicyclette cette utopie urbaine, bouffée d'oxygène pour des jeunes femmes à l'autonomie altérée.

Dans le monde agricole, l'échec des expériences réalisées pour sécuriser le transport des ouvrières témoigne de l'écueil de l'appréhension de la problématique en termes de transport uniquement. Le déplacement quotidien chaotique de ces femmes est la partie immergée de l'iceberg. Il cache en fait le travail informel, non déclaré, inexistant aux yeux de l'Etat donc non protégé et non discutable dans le cadre d'un syndicat. Avant de relever un « problème de transport » - le transport étant au contraire leur lien au travail -, les ouvrières agricoles souffrent du montant peu élevé de leur rémunération et de n'avoir ni protection sociale, ni droit qui ne leur permettent de mener une vie digne.

V. Recommandations

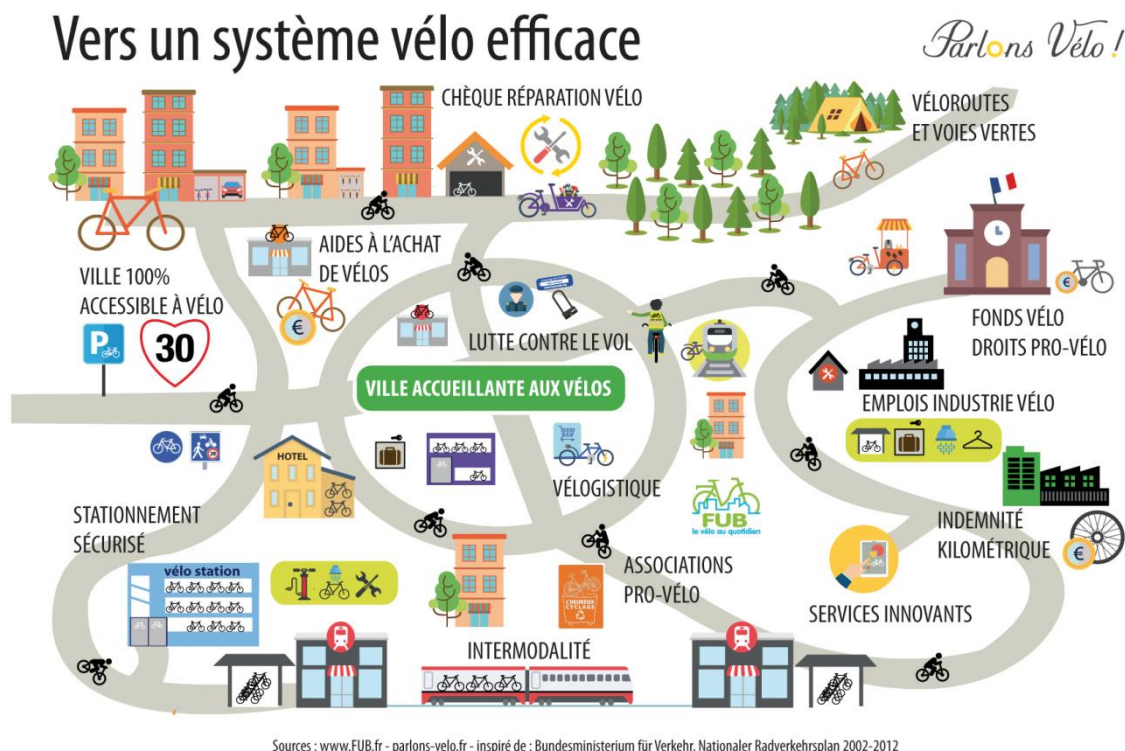
1. Pistes de solution proposées par les utilisatrices de transport

a) Mobilité urbaine

Les pistes de solution exposées ici proviennent des femmes utilisatrices de transport rencontrées dans le cadre de l'étude et interrogées à travers l'enquête en ligne. En tant que principales concernées, elles vivent ces problèmes au quotidien et en ont une compréhension intime et profonde. Elles sont particulièrement à même de formuler des solutions et des pistes d'amélioration.

- Pandémie du Covid19 :
 - Réaliser une désinfection quotidienne des rames, des bus, des gares et des stations ;
 - Contrôler et sanctionner en cas de non application des gestes barrières dont le port du masque dans les transports publics ;
 - Distribuer des masques et du gel dans les stations et à l'entrée des bus et des métros ;
 - Multiplier et améliorer les campagnes de sensibilisation pour les mesures sanitaires
- Hygiène général :
 - Nettoyer et installer des poubelles
- Etat des transports publics :
 - Renouveler complètement les métros et bus : ils sont trop vieux et ne sont plus rapides comme auparavant (les années 80)
- Sécurité :
 - Organiser un contrôle policier dans toutes les stations : un agent de sécurité doit se trouver dans chaque station de métro
- Disponibilité :
 - Ne pas sur-peupler les transports, tout le monde doit être assis, personne ne doit rester debout durant tout le voyage ;
 - Augmenter le nombre de métros et de bus
 - Faire en sorte qu'il y ait une moyenne de 15 minutes entre les métros.
 - Sanctionner les taxis qui refusent de prendre les gens
- Information :
 - Mettre en place un système d'information sur les modalités des transports publics (horaires, fréquence, pannes, ect.)
- Transport durable :

- Travailler sur la sensibilisation en organisant des « Dimanches sans voiture » afin de changer les pratiques et les mentalités. Les dimanches sans voitures vont pousser les gens à chercher d'autres moyens de transport.
 - Développer le vélo : au lieu de subventionner des « voitures populaires », l'Etat subventionnerait le vélo. Par exemple, l'Etat pourrait permettre aux femmes d'acheter un vélo de ville avec siège enfant à 200 dinars: la « bicyclette cha3biya »¹⁴². Le public le plus intéressé sera les étudiantes contraintes d'emprunter le transport public, les femmes en bonne santé et flexibles et les gens qui travaillent sans voiture. Cela va résoudre le problème du transport public et les municipalités seront forcées de créer des pistes cyclables ;
 - Créer des parkings à vélo dans l'espace public et proches des grandes surfaces pour inciter les gens et que le vélo devienne visible.
 - Créer des pistes cyclables
 - Organiser des cours de vélo obligatoires dans les écoles
 - Créer un « système vélo » qui inclue la réparation, la location, ect (cf. le visuel ci-dessous « vers un système vélo efficace »)
- Connaissance :
 - Créer des statistiques des utilisateurs des transports publics.



¹⁴² Idée proposée par Mouna Grissa, ingénieure et militante cycliste.

b) Mobilité rurale

- A destination de tous les usagers :
 - Organiser des actions de sensibilisation à la sécurité routière dans les écoles ;
 - Améliorer les infrastructures des routes, notamment les routes des campagnes ;
 - Installer des panneaux de signalisation pour protéger les piétons ;
 - Réparer les routes pour sécuriser le vélo ;
 - Créer un « taxi-moto » : rapide et moins onéreux ;
 - Organiser des campagnes de sensibilisation au port du casque pour les conducteurs de moto Forza ;
 - Multiplier les taxis privés ;
 - Créer un service de Toc-toc pour balader les enfants dans les parcs ;
 - Renforcer la capacité de la police à appliquer la loi (pour pénaliser les voitures) ;
 - Développer le transport à vélo dans les villes comme Sidi Bouzid et Regueb : « Au début les femmes auront honte, puis elles en verront d'autres à vélo alors ça les encouragera et elles oseront partir à vélo »¹⁴³
 -

- A destination des ouvrières agricoles :
 - Mettre en place des cars étatiques ;
 - Créer des coopératives¹⁴⁴. Les coopératives agricoles de femmes ouvrières gèreraient le transport et le salaire des ouvrières. Ce sont elles qui seraient les médiatrices entre l'agriculteur et les ouvrières. Chaque coopérative d'environ 25 femmes posséderait son minibus. Ce système n'est ni la propriété de l'Etat, ni de l'agriculteur, ni celles des ouvrières ;
 - Créer une agence privée¹⁴⁵ (*maktab*): une agence où les femmes seront payées une fois par semaine le dimanche soir après le travail (car le lundi est le jour du marché). L'agence gère le budget de l'essence, la rémunération du chauffeur, l'assurance, le bureau, etc. le bus accueille 30 places et c'est le chauffeur qui est en charge du pointage.

¹⁴³ Focus Group, op.cit.

¹⁴⁴ Idée développée par Hayet Ltaief, présidente de l'association Ladies First à Regueb.

¹⁴⁵ Idée développée par Ameer Amri, Regueb.

2. Recommandations ciblées par opérateurs

a) Ministères

Ministère du transport

Visibilité des femmes

Augmenter la présence des femmes dans les entreprises de transport publiques et privés. S'agissant des opérateurs ferroviaires, dans la mesure où les cabines de conduite sont individualisées, des conductrices peuvent probablement y être plus facilement recrutées que dans les sociétés de bus¹⁴⁶. Pour cela, introduire la notion de parité dans les concours et recrutements.

Institution concernée pour le Grand Tunis : TransTu

Harcèlement et sécurité

Installer les caméras dans divers endroits comme les moyens de transport pour dissuader des agresseurs potentiels et constituer des preuves en mesure d'encourager les femmes à porter plainte¹⁴⁷.

Institution concernée pour le Grand Tunis: TransTu

Signalétique dans les gares, stations et transports publics

Mettre en place une signalétique forte et fiable pour informer les voyageurs sur les modalités des transports publics : les horaires, les fréquences, les lignes, les pannes, les retards, les travaux, ect. Informer le voyageur c'est le respecter.

Institution concernée pour le Grand Tunis: TransTu

Système d'information

Développer une programmation en ligne pour les services de transports publics terrestres, pour acheter des billets à partir de machines automatisées ou de planifier un voyage en utilisant un site web ou une application.

A long terme, fournir des informations sur les dépenses budgétaires dans les transports publics ou la rentabilité des entreprises ou des lignes¹⁴⁸.

Institution concernée pour le Grand Tunis: TransTu

¹⁴⁶ C'est le point numéro 7 de la note de stratégie sectorielle relative au secteur des transports urbains « Favoriser l'accès des femmes aux services de transport ». Banque Mondiale 2019. République Tunisienne, Note de stratégie sectorielle relative au secteur des transports urbains.

¹⁴⁷ Recommandation issue de l'étude « Les violences fondées sur le genre dans l'espace public en Tunisie », CREDIF, 2016.

¹⁴⁸ C'est le point 7 « améliorer la transparence dans le secteur des transports » du Deuxième plan d'action national tunisien 2016-2018 : <https://www.opengovpartnership.org/fr/members/tunisia/commitments/TN0027/>

Transport en commun:

« Une ville qui a réussi n'est pas une ville où la majorité des gens possèdent une voiture mais une ville où la majorité prend le transport en commun ».

Miser sur ce type de transport comme un transport d'avenir des villes durables.

Développer son utilisation et optimiser les services : davantage de lignes, moins de retard, améliorer l'état des bus, davantage de bus des villages vers la ville, moderniser, assainir, Rendre ce type de transport digne et enviable.

Transport durable et mobilité active

Développer un plan vélo qui prenne en compte le genre (les contraintes liées aux femmes : horaires, harcèlement, courses, ect.)

Connaissance et recherche (étude)

Créer des mécanismes d'observation de la mobilité urbaine (sondages, études, ect.)

Ministère de la santé :

Transport durable et mobilité active

Pousser à l'usage de la marche à pied par souci de santé publique (prendre en compte les contraintes liées aux femmes).



Ministère de l'équipement :

Infrastructure et sécurité

Rénover les routes classées qui appartiennent au ministère de l'équipement

Rénover les gares, les stations et les abris de bus

Ministère de l'intérieur :

Harcèlement dans l'espace public et les transports

Augmenter le contrôle, sanctionner, punir.

Déployer des forces de l'ordre dans chaque station.

Sécurité routière

Faire de la sécurité routière un enjeu de santé publique : créer un observatoire national interministériel de la sécurité routière¹⁴⁹.

Institution concernée : l'Observatoire national de la sécurité routière.

Sécurité routière

Inclure la dimension genre dans l'appel d'offre pour l'élaboration de la stratégie nationale de la sécurité routière (2021), à l'heure actuelle, aucune variante genre n'est incluse.

<http://onsr.nat.tn/onsr/pdf/strategie1.pdf>

Ministère de l'éducation :

Harcèlement et sécurité

Former les jeunes lycéennes à savoir comment réagir aux réactions des hommes : confiance, répondant, défense, dénonciation publique.

Harcèlement et sécurité

Sensibiliser au respect entre les filles et les garçons dès l'école primaire. Inclure un module dans le cursus scolaire.

Mobilité active

Inclure les cours de vélo dans le cursus scolaire. L'apprentissage du vélo devient obligatoire, afin d'offrir aux filles l'opportunité d'apprendre à faire du vélo.

Ministère de l'environnement :

Mobilité et environnement :

Informier le grand public sur les données issues de la surveillance de la pollution atmosphérique : vulgariser les données, transmettre au grand public et coordonner avec des actions de plaidoyer et de sensibilisation de la société civile.

Institution concernée : ANPE

Ministère de la jeunesse et des sports :

Mobilité et santé publique :

Inciter à la marche et au vélo comme moyen propre de transport du quotidien.

Organiser des campagnes d'information sur les bienfaits de la pratique de la marche et du vélo.

¹⁴⁹ Voir la configuration française d'un tel observatoire : [Observatoire national interministériel de la sécurité routière](https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/) : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/>

Ministère de la femme :

Harcèlement dans l'espace public et les transports

Organiser des formations continues sur les violences fondées sur le genre, particulièrement pour les prestataires de service (homme- femme) en contact quotidien avec des femmes (ONFP, Ministère de la santé, Ministère de l'éducation, Ministère de la justice, Ministère de l'intérieur, Ministère des affaires sociales)¹⁵⁰.

Ministère de la formation professionnelle et de l'emploi :

Transport des ouvrières agricoles

Donner aux femmes des opportunités d'investissement dans le secteur agricole en renforçant leur capacité à posséder des terres, en les distinguant positivement et en soutenant leur implication dans la chaîne de valeur. Réguler le travail saisonnier des femmes travaillant dans les champs et dans les petites entreprises dans le respect de conditions de travail décentes, au même titre que leur droit à la sécurité sociale, à la couverture maladie et à un salaire décent (FTDES ¹⁵¹).

Transport des ouvrières agricoles

Réduire la vulnérabilité économique des travailleuses paysannes et des petits agriculteurs en orientant la priorité politique vers l'organisation du travail saisonnier selon les normes du travail décent¹⁵².

Transport des ouvrières agricoles

Créer des sociétés de transport qui seraient des entreprises de prestation d'ouvrières agricoles.

Créer un statut officiel dédié aux personnes transporteurs, au lieu de créer un transport spécifique pour les ouvrières agricoles comme l'a prévu la loi 2019.

Pousser à la création de sociétés officielles de sous-traitance pour gérer le travail et le transport des ouvrières. Cela va permettre de structurer le métier d'intermédiaire/transporteur et lui donner le statut de sous-traitant via une prestation de services et un cahier de charge qui doit mentionner les conditions de transport.

Faire passer ces ouvrières du travail informel au travail formel.

Déclarer le travail du transporteur doit lui donner des avantages et pour pouvoir faire travailler des femmes, il devra respecter les conditions dont le transport.

¹⁵⁰ Recommandations issues de l'étude:« Les violences fondées sur le genre dans l'espace public en Tunisie », CREDIF, 2016.

¹⁵¹ Hayet ATTAR « [Les camions du non-retour :Naviguer au rythme de la mort et du silence honteux de l'État \(en arabe\)](#), FTDES, 5.07.2021.

¹⁵² Procédures et recommandations soulignées par le FTDES dans une étude intitulée« Les micro-entreprises agricoles en Tunisie ». Etude réalisée dans le cadre du projet « Réduire les inégalités dans la chaîne de valeur de l'huile d'olive » mis en œuvre par Oxfam en partenariat avec l'Association tunisienne des femmes démocratiques, l'Association des femmes tunisiennes pour la recherche sur le développement, l'Union Générale Tunisienne du Travail et Forum Tunisien des Droits Economiques et Sociaux. <https://www.ftdes.net/rapports/exploitations.agricoles.ar.pdf>

L'Etat doit mettre en place des mesures pour empêcher les propriétaires agricoles de soustraire du personnel non déclarés. Les propriétaires des terres agricoles devront embaucher des transporteurs qui possèdent une patente.

Transport des ouvrières agricoles

Officialiser le travail des femmes (donner des droits aux femmes) [une femme seule ne peut pas trouver de travail]

Coordination des parties prenantes

Créer une commission interministérielle pour réfléchir à toutes les dimensions de la mobilité : transport, environnement, genre, économie, ect.

b) Collectivités locales

Infrastructure

Améliorer l'infrastructure des routes des zones rurales

Améliorer l'infrastructure dans les villes, sans discriminer les quartiers populaires.

Rénover les routes goudronnées, améliorer les pistes.

Dimension genre

Inclure la dimension genre dans la politique du transport des collectivités locales

Harcèlement

Organiser des campagnes de sensibilisation au respect des femmes dans l'espace public et les transports (affichages, activités, ect).

Transport durable /mobilité active

Créer des actions pour le transport durable. Par exemple, les « Dimanches sans voiture ».

Remettre l'humain au cœur de la ville, protéger le piéton et le cycliste et partager l'espace.

Transport durable

Développer des politiques cyclables globales

Créer des infrastructures cyclables : piste cyclable et parking à vélo.

Créer des parkings à vélo dans l'espace public et proches des grandes surfaces pour inciter les gens et que le vélo devienne visible.

Transport durable

Développer et généraliser des zones à limitation de vitesse à 30 à l'heure

Instituer des rues piétonnes

Transport durable

Encourager à l'intermodalité : améliorer la jonction entre les différents types de transport.

c) Société civile

Transport durable

Créer un « front de la mobilité » avec les organisations qui veulent s'engager pour sécuriser les déplacements des citoyens : remettre l'humain au cœur de la ville, protéger les usagers des transports et partager l'espace entre les différents modes.

Organiser des campagnes et des actions communes pour promouvoir le transport durable et dénoncer l'insécurité morale et physique que subissent les femmes dans leur déplacement.

Lancer une campagne sur la mobilité urbaine suite à la parution de cette étude (en focalisant sur une de ces thématiques : le problème des trottoirs, l'espace public, les transports en commun, l'insécurité routière, la difficulté de se déplacer à vélo ou à pied, ect.)

Lancer une campagne sur le transport des ouvrières agricoles suite à la parution de cette étude.

Connaissance

Lancer une enquête nationale sur les femmes et le transport : une étude de 4 mois avec une équipe de recherche qui va couvrir tous les gouvernorats pour relever les enjeux propres à chaque territoire. Enquête nationale pilotée par Aswat Nissa, en partenariat avec le ministère du transport.

Plaidoyer

Faire de la sensibilisation, soulever la question sur la scène publique

Organiser un Congrès de la mobilité durable avec Aswat Nissa, Vélorution Tunisie et UN-Habitat.

3. Bonnes pratiques issues d'autres pays

a) Atteindre les ODD à vélo : World Bicycle Relief

La mobilité rurale est un élément essentiel pour atteindre les Objectifs de Développement Durable. Plus d'un milliard de personnes dans les régions rurales en développement n'ont pas accès à des routes fiables et à des transports abordables, ce qui entrave le développement économique et social dans les régions où la distance est un obstacle. L'ONG World Bicycle Relief fournit des vélos dans les zones rurales pour accélérer le développement en milieu rural, autonomiser les gens et de les rendre plus résilients au changement climatique en augmentant les efforts d'atténuation et d'adaptation¹⁵³.

¹⁵³ World Bicycle Relief est une organisation internationale à but non lucratif basée à Chicago spécialisée dans les programmes de distribution de vélos complets et à grande échelle pour aider à lutter contre la pauvreté dans les pays en développement du monde entier.

Avec des vélos, les filles et les femmes peuvent accéder à des services d'éducation et de santé contribuant à la protection du climat. Les vélos peuvent améliorer l'accès aux sources d'eau et à des marchés plus nombreux et différents, offrant aux ménages plus d'options, y compris une diversification potentielle des sources de revenus. Les vélos peuvent aider à augmenter la productivité et l'efficacité dans la façon dont les aliments sont cultivés.

Le vélo est un mode de transport simple et essentiel pour créer un changement durable à long terme, tout cela sans libérer d'émissions de CO2 supplémentaires.

Par rapport à la marche, les cyclistes peuvent transporter cinq fois plus de marchandises en seulement un quart du temps.

Cette ONG aide les personnes dans le besoin à atteindre leurs objectifs en leur donnant accès à l'éducation, aux marchés, aux établissements de santé et aux services essentiels avec l'outil dont ils ont besoin pour prospérer. Équipés d'un vélo Buffalo spécialement conçu par World Bicycle Relief, les étudiants, les agents de santé et les entrepreneurs des régions en développement créent des opportunités pour eux-mêmes, leurs familles et des communautés entières. À ce jour, World Bicycle Relief a livré plus de 566 000 vélos en Afrique (Zambie, Kenya, Malawi, Afrique du Sud, Zimbabwe) et formé plus de 2 400 mécaniciens de terrain.



©World Bicycle Relief

b) Guide des mobilités en territoires ruraux

La Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Centre-Val de Loire, agence sous tutelle commune du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) et du ministère de la Cohésion des territoires, propose aux collectivités intéressées un guide pour développer de nouveaux services de mobilité sur leur territoire rural¹⁵⁴. Parmi les mesures :

- Le transport à la demande :

¹⁵⁴ « [Mobilités en territoires ruraux : quels besoins ? Quelles solutions ? : Guide méthodologique à destination des collectivités locales](#) », Direction Régionale De L'environnement, De L'aménagement Et Du Logement Centre-Val De Loire DREAL, Centre-Val De Loire – 2019.

Les transports à la demande (TAD) se distinguent des services de transports collectifs par le fait que les véhicules n'empruntent pas d'itinéraire fixe et ne respectent pas un horaire précis, sauf pour satisfaire parfois un besoin particulier. Les TAD sont cependant organisés par des professionnels du transport et, à la différence des taxis, les voyages ne sont en général pas individuels. Le système fonctionne en général sur réservation et permet de répondre aux besoins de déplacements, de courte et moyenne distance, de certains habitants n'ayant pas accès à une voiture.

- Le partage de la voiture – le covoiturage spontané

Les populations n'ayant pas accès à la voiture en milieu rural doivent souvent renoncer à des petits trajets non prévus à l'avance. Pour pallier le manque d'alternatives à la voiture, certains territoires organisent le covoiturage spontané, autrement appelé autostop organisé. Ce système peut permettre à un habitant sans voiture de rejoindre facilement, par exemple, un noeud de transports en commun ou une gare, en covoiturage.

- Les services itinérants pour réduire les besoins en déplacements

Pour accéder à certains services sociaux et administratifs, il est souvent nécessaire de se déplacer. Pourtant, certaines populations ayant besoin d'accéder à ces services n'ont pas de moyen de déplacement à disposition et dépendent des transports en commun (lorsqu'ils existent) ou d'accompagnateurs (voisins, amis, famille). Le principe d'un service itinérant est de venir directement à la rencontre des habitants concernés. L'exemple ci-dessous concerne les services administratifs et sociaux. D'autres services itinérants peuvent être proposés, notamment pour l'accès à la culture, aux loisirs, aux commerces, etc.

- Les aides matérielles et conseil à la mobilité pour les personnes connaissant des difficultés économiques, psychiques ou physiques

Pour faciliter la mobilité des personnes en insertion, aux revenus faibles mais aussi des personnes connaissant des difficultés physiques ou psychiques pouvant influencer sur leur capacité à se déplacer, des accompagnements individuels peuvent être proposés.

- Les incitations à la pratique du vélo

Pour inciter la population à utiliser le vélo pour se déplacer, lorsque la distance à parcourir et la topographie le permettent, il est nécessaire au-delà des aménagements cyclables à réaliser, de proposer des services et de faire tester les vélos à assistance électrique

- Les lignes de « bus » à pied ou à vélo pour les trajets domicile-école

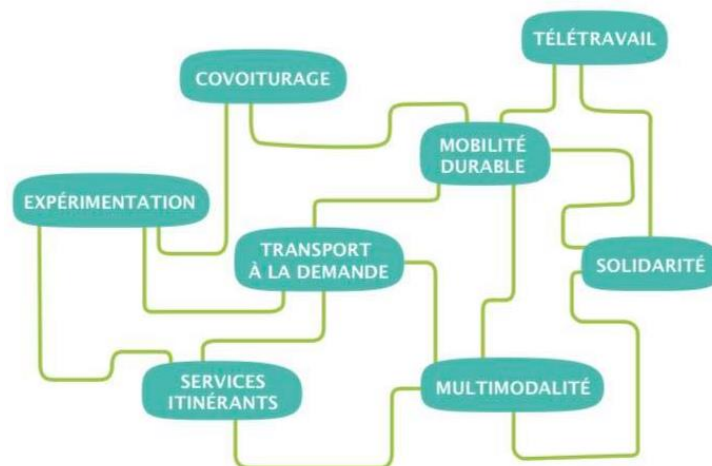
Les bus à pied (pédibus) ou en vélo (vélobus) se développent pour permettre aux enfants et parents de se rendre à l'école sans utiliser la voiture. Les objectifs sont de faire découvrir ces modes de déplacement doux aux enfants, de réduire l'encombrement routier et d'augmenter la sécurité aux abords des écoles aux heures d'entrée et de sortie

- Les espaces de travail partagés, coworking

Pour favoriser l'emploi sur le territoire, sans avoir besoin de se déplacer chaque jour jusqu'à la ville, des espaces de *coworking* peuvent être proposés ou accueillis par les collectivités. Les salariés et indépendants peuvent être concernés occasionnellement ou régulièrement

MOBILITÉS EN TERRITOIRES RURAUX : QUELS BESOINS ? QUELLES SOLUTIONS ?

GUIDE MÉTHODOLOGIQUE À DESTINATION
DES COLLECTIVITÉS LOCALES



© [Mobilités en territoires ruraux : quels besoins ? Quelles solutions ? : Guide méthodologique à destination des collectivités locales](#) », Direction Régionale De L'environnement, De L'aménagement Et Du Logement Centre-Val De Loire DREAL, Centre-Val De Loire – 2019.