

# GENRE ET MOBILITÉ EN ZONE RURALE



## Analyse

Avril 2012

Véronique Huens

Coordinatrice Education permanente

En 2011, SAW-B réunissait, avec le soutien du ministre wallon de la Mobilité, les acteurs de la mobilité alternative en zone rurale. L'objectif était de faire l'état des lieux des initiatives existantes mais aussi de mettre en évidence les enjeux et les manques à combler. Si le genre n'a pas fait l'objet d'une thématique particulière, il est clairement apparu comme une lame de fond au cours des trois tables rondes qui ont rassemblé plus de 40 initiatives.

Notre société est, qu'on le veuille ou non, encore largement déterminée par le genre<sup>1</sup>. Les femmes et les hommes n'exercent pas le même type de travail mais surtout, les femmes restent, en majorité, en charge de la cellule familiale<sup>2</sup>. Ce sont souvent elles qui conduisent et vont chercher les enfants à la crèche, à l'école, à leurs centres de loisirs, etc. Ce sont également elles qui s'occupent plutôt des courses. Leurs besoins de mobilité ne sont donc pas les mêmes que ceux des hommes qui n'ont, pour la plupart, pour seul déplacement, que celui « domicile-travail ».

Or, en zone rurale, si l'offre de transport public est bien insuffisante face aux besoins grandissants, il est frappant de constater qu'elle répond, par ailleurs, essentiellement aux besoins des hommes et de cet unique trajet « domicile-travail ». Elle est en effet organisée de manière radiale autour des pôles urbains et augmente pendant les heures de pointe. Les transports publics permettent donc de relier facilement la ville voisine où se concentrent les possibilités d'emploi. Par contre, les déplacements au sein même du bassin de vie (pour rejoindre le médecin, l'école ou la pharmacie des villages voisins) aux heures plus creuses, sont quasi impossibles sans accès à la voiture. Et les femmes, qui ont la charge de ces déplacements, sont encore aujourd'hui, beaucoup moins nombreuses que les hommes à posséder ou utiliser une voiture<sup>3</sup>. Leurs besoins de mobilité sont donc spécifiques et souvent très mal rencontrés, particulièrement en zone rurale.

Les tables-rondes de 2011 l'ont démontré : il existe une belle offre de mobilité alternative, complémentaire aux transports publics, en zone rurale. Et l'économie sociale est porteuse de nombre de ces initiatives. Comment répondent-elles aujourd'hui aux besoins spécifiques des hommes et des femmes ? Et quelles sont les pistes d'actions que l'économie sociale pourrait porter pour améliorer la

---

<sup>1</sup> Le concept de « genre » distingue le sexe biologique de l'identité socialement construite (tel rôle imposé aux hommes et tel rôle imposé aux femmes). Si la distinction entre sexe et genre est cruciale, c'est qu'elle démasque les croyances considérées comme normales pour rétablir la démarcation entre nature et culture. Telles attitudes, préférences ou activités perçues comme naturellement féminines ou masculines ne sont en effet pas inscrites dans les gènes. C'est le fruit d'une construction culturelle et sociale, qui évolue selon les époques et les lieux.

<sup>2</sup> Selon Jacqueline Coutras, « *Les enquêtes quantitatives et travaux qualitatifs récents s'accordent à reconnaître que le travail professionnel des femmes n'entraîne pas une modification des rôles au sein de la famille : en vingt ans, le temps de travail domestique des hommes a augmenté de quelque sept minutes !* », COUTRAS J., Vie familiale et organisation des transports : des inconciliables.

<sup>3</sup> DUCHENE C., « *Transport et parité des sexes* », OECD/ITF, 2001. Ce document est accessible à l'adresse internet suivante : <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201111.pdf>

mobilité féminine en zone rurale ? C'est ce que nous vous proposons d'analyser ensemble, au travers d'initiatives existantes et en commençant par un état des lieux plus détaillé sur les spécificités de la mobilité féminine.

## Etat des lieux

Il est tout d'abord assez étonnant de constater que peu d'ouvrages ou d'études traitent de la mobilité en zone rurale et de sa dimension de genre. Ces deux questions sont bien abordées mais rarement ensemble. En Belgique, l'ACRF (Action Chrétienne Rurale des Femmes) a réalisé une étude en 2005 qui mettait en évidence certains problèmes que rencontrent les femmes en milieu rural. Cette étude avait été réalisée sur base d'un questionnaire adressé aux femmes membres de l'association. Elle avait permis de dégager des priorités en termes d'action et abouti notamment à la création du site de co-voiturage « tousmobile »<sup>4</sup>. Plusieurs études ont été menées sur la mobilité des femmes ou la parité des sexes face aux transports mais celles-ci ne se consacrent pas uniquement aux zones rurales. Or, en termes de mobilité, il est évident qu'il existe des différences majeures entre les zones urbaines et rurales. Un manque important d'analyses et d'expertises sur la question semble donc apparaître. L'état des lieux proposé ici se base dès lors sur les quelques études répertoriées sur la mobilité féminine et l'expérience des tables-rondes que SAW-B a organisées en 2011.

## La nécessité d'être mobile

Elle devient une évidence pour tous : la mobilité est une nouvelle obsession<sup>5</sup> et une nécessité pour tous. Au sens physique de la mobilité (les transports), ce changement peut s'expliquer par un aménagement du territoire en zones spécialisées (zoning industriel, zoning commercial, lotissement d'habitat, etc.) et de profonds changements au sein du monde du travail. Le père de famille qui restait toute sa carrière dans la même entreprise (et donc souvent au même endroit) a fait place à des familles où les deux parents travaillent (parfois dans des villes fort éloignées l'une de l'autre), à la multiplication des temps partiels ou des intérim, à la fragmentation des carrières, etc. Dans ce contexte, il devient très difficile de déménager à chaque changement de travail de l'un des deux conjoints. La concentration et la disparition d'une majeure partie des commerces et services qui étaient présents dans chaque village ou petite ville (poste, école, cinéma, supérette, boulangerie, etc.) contribuent également à ce besoin accru et même vital de mobilité.

Mais au-delà de la mobilité physique, c'est une véritable culture de la mobilité qui s'est installée dans nos pays. « *Tout se passe comme si notre développement individuel et collectif dépendait de l'adoption de comportements mobiles. La mobilité doit nous permettre de rencontrer de nouvelles personnes, d'acquérir de nouvelles expériences, d'obtenir de nouvelles opportunités professionnelles, de réaliser de nouveaux projets, d'atteindre ces nouveaux horizons où tant de choses sont possibles, bref, d'être dans le coup. La mobilité est parée de mille vertus auxquelles il serait bien malvenu de renoncer.* »<sup>6</sup> Etre mobile, c'est aujourd'hui être moderne, être dans le coup.

Or, face à ces changements, une deuxième évidence s'impose plus timidement : hommes et femmes ne sont pas égaux face à cette « nécessité d'être mobile ». L'accès à cette mobilité reste en effet bien plus difficile pour les femmes, particulièrement en zone rurale. Avant d'en analyser les raisons, il nous semble essentiel de bien prendre conscience des conséquences. La difficulté que rencontrent les femmes rurales à être mobiles, dans une société de l'hypermobilité, a un impact sur leur émancipation, leur épanouissement et sur leurs choix de vie. Elle limite leurs possibilités d'accès à l'espace public, à l'emploi,

---

<sup>4</sup> Ce site n'est malheureusement *quasi* plus utilisé aujourd'hui. Il répondait pourtant à une vraie demande exprimée par les femmes interrogées. Une des raisons pourrait être que l'outil internet n'est pas en adéquation avec un public surtout âgé en demande de ce type de service ?

<sup>5</sup> « La nouvelle obsession de la mobilité », in *Revue Politique*, n°64, avril 2010.

<sup>6</sup> *Ibid.*

à la formation, à la vie associative et culturelle. Le temps qu'elles perdent par exemple dans les déplacements les amène notamment à choisir un travail plus proche de leur domicile que leur conjoint. Ce qui réduit la diversité d'emplois auxquels elles peuvent prétendre, sans parler du temps partiels que beaucoup « choisissent » pour s'occuper de leurs enfants. Les effets pénalisants de la mobilité dépassent donc très largement le seul aspect des transports et participent même à un véritable cercle vicieux. « *On suppose donc ici qu'une plus grande mobilité des femmes et qu'une meilleure accessibilité des emplois favorisent leur participation au marché du travail, de meilleurs revenus, la diminution des inégalités sociales entre les sexes et, par suite, un meilleur partage des pouvoirs dans la société.* »<sup>7</sup>

### **Être une femme mobile en milieu rural**

Mais revenons sur la combinaison de facteurs qui est à l'origine de la difficulté que rencontrent les femmes rurales à « être mobiles ». Nous avons déjà évoqué la première : la différenciation sexuée du travail, qui serait donc à la fois cause et conséquence du problème de mobilité. Ce sont les femmes qui, majoritairement, s'occupent des enfants, du ménage mais aussi du soin aux proches. Cela en plus de l'activité rémunératrice qu'elles exercent. Elles sont donc, bien plus que les hommes, confrontées à des « chaînes de déplacements » complexes. Pour aller chercher ou conduire leurs enfants (à l'école, au centre de sport, chez le médecin, etc.) et faire les courses (pharmacie, boulangerie, grande surface, etc.), les femmes effectuent de multiples petits déplacements. Elles ont également besoin de se déplacer en dehors des heures de pointe et vers des destinations autres que la grande ville voisine ou en dehors des grands axes. Or, pour répondre à ces besoins spécifiques, l'offre des transports publics en zone rurale est extrêmement réduite. Et même si un bus répondait parfaitement à leurs besoins, il faudrait encore pouvoir y entrer facilement avec sa poussette, ses quatre sacs de courses, etc.

Un autre facteur, souvent peu pris en compte, est l'offre de transport qui est plus réduite pour les femmes. Certains moyens que les hommes ont à leur disposition pour se mouvoir sont en effet socialement moins accessibles aux femmes. On pense particulièrement à l'autostop mais aussi à la marche à pied, surtout à certaines heures. « *Encore aujourd'hui, les petites filles doivent être plus âgées que les garçons pour aller en rue et quand elles y vont, elles partent moins loin, rarement seules. Tout cela fait qu'elles arrivent à l'âge adulte avec une perception de l'espace public tout à fait différente de celle des garçons.*»<sup>8</sup> Les médias contribuent à renforcer un sentiment d'insécurité relayé par les parents auprès de leurs enfants, particulièrement féminins.

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

Autre élément crucial dans les zones rurales : l'accès plus difficile des femmes à la voiture. Lorsque le ménage ne dispose que d'un véhicule, c'est généralement l'homme qui l'utilise<sup>9</sup>. Pourtant, des études attestent que l'accès à la voiture est un élément essentiel de la mobilité et de l'émancipation féminine. Une étude réalisée en 2003<sup>10</sup> démontrait que les femmes ayant accès à une voiture la considéraient

<sup>7</sup> VANDERSMISSEN M-H., VILLENEUVE P., THERIAULT M., « Mobilité et accessibilité : leurs effets sur l'insertion professionnelle des femmes », in *L'Espace géographique*, 2001, n°4, pp.289-305.

<sup>8</sup> « *La mobilité n'est pas neutre* », interview de Claudine Lienard dans la revue Axelle, avril 2011.

<sup>9</sup> Une étude statistique réalisée par les FUNDP en 1999 montrait alors que seules 43% des femmes utilisaient la voiture comme conductrice et 23,27% comme passagère contre 55,24% des hommes comme conducteur et 12,35% comme passagers. Ces chiffres ont sans doute évolué depuis lors mais plusieurs témoignages d'acteurs de la mobilité démontrent qu'il s'agit encore d'une réalité pour de nombreux couples.

<sup>10</sup> ESPINASSE C. et BUHAGIAR P., *Besoins et stratégies des femmes pro-voiture*, Club Innovations Transport des Collectivités, 2003. Ouvrage cité dans LIENARD, C., « Ca roule, ma poule? », Théories et actions collectives de femmes pour la mobilité en Wallonie, Cahiers de l'Université des femmes n°5, septembre 2010.

comme un moyen de gagner du temps, un outil de liberté, d'autonomie, d'espace pour soi (maquillage, etc.), un espace de décompression (choix de la musique, possibilité d'y chanter à tue-tête, etc.) mais aussi un espace pour réfléchir et passer d'un rôle à un autre (de travailleuse à mère par exemple). Au-delà de ces aspects non-négligeables, la voiture apparaît surtout, en zone rurale, comme un moyen indispensable pour travailler et sortir de la sphère domestique. Et cette problématique est renforcée pour les femmes âgées. Pour celles-ci, ce n'est pas seulement la difficulté d'accès à un véhicule qui les pénalise mais aussi la non-détention du permis de conduire. Si aujourd'hui, l'équilibre se rétablit entre les hommes et femmes qui obtiennent ce fameux sésame, l'écart reste par contre sérieux pour les personnes de plus de 65 ans<sup>11</sup>. Lorsqu'elles vivent en zone rurale, ces femmes se retrouvent donc rapidement sans moyens de locomotion, lorsque leur mari décède ou est malade. Pour peu qu'elles aient quelques difficultés à se déplacer à pied (pour se rendre à l'arrêt de bus par exemple ou même à l'épicerie au bout du village), elles ne peuvent compter que sur des solutions de type taxi ou sur la solidarité familiale ou du voisinage.

## Quelles réponses face à ce défi ?

Les réponses aux problèmes que nous venons de passer en revue peuvent prendre plusieurs formes. Au-delà d'initiatives qui contribuent à changer profondément les mentalités et à établir une répartition des tâches domestiques qui ne pénalise pas plus les femmes que les hommes dans leur mobilité<sup>12</sup>, nous avons pu identifier deux types de réponses. Les premières aident les femmes à se déplacer en leur offrant une solution de transport adapté à leurs besoins. Les secondes permettent de réduire les besoins de déplacement en proposant des services de proximité. Il paraît essentiel de combiner ces deux types de réponses. Nous vous proposons d'analyser quelques pistes de solutions mises en œuvre, soit de manière individuelle par les femmes, soit par des structures d'économie sociale.

### Des pistes intéressantes mais pas structurelles

Diminuer ses besoins en termes de mobilité peut prendre la forme du télétravail. C'est une piste qu'un nombre grandissant de mamans semble privilégier en créant leur propre emploi. Ce phénomène a pris le doux nom de « mompreneuse ». Depuis octobre 2011, une ASBL a vu le jour pour rassembler et mettre en réseau ces mamans « *devenues entrepreneurs pour mieux concilier maternité, vie de famille, travail et envies personnelles*<sup>13</sup> ». Leur site internet présente une série de portraits de ces femmes qui ont créé leur business dans des secteurs comme l'alimentation, le bien-être, l'e-commerce, le graphisme, la photographie ou encore la décoration.

S'il s'agit là d'une solution intéressante, elle pose tout de même quelques questions. Elle n'est en effet accessible qu'à un nombre limité de femmes car devenir « mompreneuse » n'est pas donné à tout le monde. Il faut pouvoir avoir développé des compétences particulières qui rendent cette activité d'indépendante « à la maison » possible : le métier de base (tout le monde ne s'improvise pas graphiste, commerciale, bricoleuse, etc.) mais aussi des compétences minimum en gestion et en communication, une bonne maîtrise d'internet, etc. Il faut aussi pouvoir disposer d'une maison qui s'accommode de cette double activité. Cette solution est donc loin d'être accessible à toutes.

Une autre piste, encore largement utilisée en milieu rural, est celle de la solidarité de voisinage ou familiale. C'est la voisine qui garde le petit et la fille qui conduit sa maman âgée. Si cette solidarité doit, à tout prix, être préservée là où elle existe, elle fait malheureusement parfois défaut. Les enfants habitent loin et ne peuvent plus venir dépanner leur maman quand elle doit se rendre chez le docteur en pleine

---

<sup>11</sup> Claudine Lienard cite une étude réalisée dans la région de Grenoble qui, en 2002, constatait que seules 55% des femmes de plus de 65 ans disposaient du permis de conduire contre 90% des hommes de plus de 65 ans.

<sup>12</sup> Sur les initiatives portées par l'économie sociale sur ces questions, je renvoie à l'analyse réalisée par SAW-B disponible à l'adresse internet suivante : <http://www.saw-b.be/EP/2011/A1109genre.pdf>

<sup>13</sup> <http://www.mompreneurs.be>

après-midi. Les voisins ont déménagé et ce sont maintenant des couples qui travaillent tous les deux en journée qui habitent dans le village, etc. Ce genre de situation est vécues par de nombreuses femmes, jeunes ou moins jeunes qui se retrouvent alors seules face à leur problème de mobilité. Quelles sont les autres pistes qui existent ? Comment l'économie sociale s'empare-t-elle de cette problématique et propose d'y répondre ?

## Des réponses pour diminuer les déplacements

### Des haltes garderies ambulantes

Le Bébébus Basse-Sambre est une halte accueil itinérante. Développée au départ par le GABS (Groupe animation Basse-Sambre)<sup>14</sup>, elle s'adresse à tous les parents qui souhaitent disposer de quelques heures pour réaliser des démarches administratives, se rendre chez le médecin, répondre à une offre d'emploi, ou souffler un peu. Le principe est le suivant : deux puéricultrices partent chaque jour au volant d'une camionnette vers un village différent. Dans ce village, elles vident le contenu du véhicule (du matériel de puériculture et d'animation) dans un local mis à disposition par la commune et agréé par l'ONE. L'espace d'une journée ou d'une demi-journée, le local devient ainsi un véritable lieu d'accueil. Chaque jour, des activités diverses sont proposées. Elles visent la socialisation, la psychomotricité et la créativité de l'enfant. Les mamans ne doivent donc plus aller porter leurs enfants à la crèche, c'est la crèche qui vient à elles. Le Bébébus permet également de répondre au problème d'accessibilité financière que rencontrent certains parents puisque les prix pratiqués sont extrêmement faibles. Enfin, il permet surtout à des parents qui ne souhaitent pas déposer leurs enfants plusieurs jours par semaine dans une structure mais seulement de temps en temps, de trouver une solution, là où les structures d'accueil ne répondent pas à ce besoin temporaire.

Fort de son succès, le Bébébus est en train de s'étendre sur toute la Province de Namur, en partenariat avec les communes, les CPAS, la Province, etc. Un réseau a même été créé depuis quelques mois : le RÉBBUS. A terme, ce sont 10 structures qui vont être créées dans le Namurois et toucher une trentaine de communes ou 900 familles. 35 ETP seront créés au sein de ces structures dont 3 qui se consacreront à l'accompagnement collectif des parents (soutien à la parentalité, développement de la citoyenneté, etc.).

### Etoffer l'offre de services de proximité

(Re)créer des services de proximité au sein des villages est une des pistes mise en évidence par l'ACRF en 2005 pour répondre aux problèmes de mobilité féminine. Cette piste semble d'autant plus nécessaire que l'offre des services publics en termes de proximité diminue d'année en année : postes, écoles, gares, ... L'économie sociale ne peut - et n'a pas vocation d'ailleurs - remédier à tous ces manques mais elle a une capacité à répondre localement aux besoins non rencontrés au travers d'une dynamique ancrée dans le territoire.

Un bel exemple est l'épicerie coopérative « L'Épicentre », située à Meix-devant-Virton, petit village du sud de la Belgique. Elle est gérée par la coopérative « La Débrouillardise villageoise ». Cette initiative collective a vu le jour pour sauver de la fermeture l'ancienne épicerie du village. Les habitants et la commune ont investi à part égale dans la coopérative. En tout 10.000€ ont permis à l'Épicentre de voir le jour. Au delà de la dynamique citoyenne et du partenariat public/privé qui caractérisent cette initiative, d'autres spécificités sont à pointer. Sa volonté d'abord d'inscrire le projet dans le développement durable puisque l'épicerie se donne comme défi de proposer des produits issus de l'agriculture locale et/ou biologique ou encore de privilégier les produits équitables. Mais c'est surtout son ancrage dans le territoire et la proximité et sa volonté de répondre à des besoins non rencontrés par les citoyens du village qui sont essentiels. L'Épicentre se veut en effet « *au centre d'un mouvement rural où le tissu social se récrée et*

---

<sup>14</sup> <http://www.gabs.be>

dont l'onde de choc touche les communes avoisinantes »<sup>15</sup>. C'est maintenant tout un réseau d'épiceries communales qui est en train de se mettre en place dans le Sud-Luxembourg.

## Des réponses pour réussir à se déplacer

### « Taxis » et services de transports à la demande

Basée principalement sur du bénévolat, l'ASBL CAIAC<sup>16</sup> offre une double solution au défi de la mobilité des femmes rurales. Près de Ciney, elle propose, d'une part, un guide qui reprend l'ensemble des services de proximité de la région (dont certains qu'elle offre par ailleurs) et, d'autre part, un système de co-voiturage (base de données de personnes offrant ou cherchant des possibilités de co-voiturage) et un service de voiturage. Ce dernier est réalisé par des bénévoles. Accessible du lundi au vendredi de 7h à 19h, il s'adresse à toute personne qui n'a pas de moyen de locomotion et/ou dont l'habitation n'est pas ou peu desservie pour les transports en commun. Dans la pratique pourtant, plus de 90% des personnes qui font appel à ce service sont des femmes de plus de 70 ans. Un chiffre sans appel quant à la difficulté des femmes âgées à se déplacer en zone rurale. Elles utilisent ce service pour des motifs variés<sup>17</sup> : achats, démarches administratives, visite à un proche, coiffeur, ... Une participation financière de 0,30 € par km est demandée à la personne bénéficiant du service afin de dédommager le chauffeur bénévole de ses frais kilométriques.

L'ASBL GAL des Condruses<sup>18</sup> est composée de 7 communes et de divers acteurs du territoire qu'elle couvre. Depuis 2010, elle propose un service de taxi prioritairement axé sur les personnes âgées, à faibles revenus et handicapées mais également accessible à d'autres citoyens. Parmi celles-ci : une majorité de femmes ! Les clients sont pris et déposés à domicile, au besoin accompagnés dans leurs démarches. Si le prix est identique au service proposé par l'ASBL CAIAC, le service ne repose pas ici sur des bénévoles mais des personnes salariées dont les coûts sont en partie pris en charge par la Wallonie (structure IDESS). Le taxi social dispose de deux véhicules, trois chauffeurs et d'un agent call center (réservation et réorientation vers d'autres opérateurs si nécessaire). Par ailleurs, le service tend vers une mise en commun et une gestion mutuelle de l'offre de transport déjà organisée par les communes, les CPAS et les associations. Suite à une convention avec DAMIER<sup>19</sup>, le GAL dispose d'un outil internet qui lui permet de répondre aux demandes d'informations sur l'offre de transport disponible sur le territoire et ainsi jeter les bases d'une centrale de mobilité en milieu rural.

La Locomobile est une coopérative reconnue comme entreprise d'insertion. Elle offre un service de transport sur demande en Province du Luxembourg. Si l'offre est ouverte à tous, la clientèle de la Locomobile est pourtant plus féminine que masculine. Les femmes font surtout appel à ce service pour faire leurs courses ou pour se rendre à des activités de loisirs. Mais aussi pour se rendre en formation ou déposer leurs enfants à la crèche. La Locomobile offre, par ailleurs, une solution de mobilité temporaire aux femmes de ménages qui travaillent pour l'entreprise d'insertion Le Trusquin. Une manière pour cette entreprise de pouvoir engager des femmes qui ne disposent pas de véhicule ou de permis de conduire et de leur donner le temps d'obtenir l'un ou l'autre, indispensables pour se rendre au domicile de leurs clients.

### Mobilité et emploi

Ces dernières années, de nombreuses entreprises d'économie sociale ont vu le jour grâce au système des Titres-services. Elles proposent notamment des services d'aides ménagères et emploi, pour ce faire,

<sup>15</sup> Actes du séminaire régional organisé par le Réseau wallon de Développement rural le 18 novembre 2011.

<sup>16</sup> <http://www.caiac.be>

<sup>17</sup> Les demandes de déplacement pour motif médical ou paramédical sont relayées à la Croix-Rouge de Belgique.

<sup>18</sup> <http://www.galcondruses.be>

<sup>19</sup> <http://www.damier.be>

une très large majorité de femmes. Or, un certain nombre de ces travailleuses arrivent au sein de l'entreprise sans permis de conduire ni véhicule à leur disposition. Elles sont pourtant amenées à se rendre au domicile de leurs clients avec, souvent, plusieurs déplacements sur la journée. Si, en zone urbaine, elles peuvent encore compter sur les transports en commun pour effectuer ces trajets, c'est évidemment beaucoup plus difficile en zone rurale. Face à ce problème, de nombreuses entreprises d'économie sociale ont développés diverses solutions, temporaires et structurelles. Elles mettent par exemple à disposition de leurs travailleuses un véhicule temporaire et leur fournissent différentes aides pour passer leur permis de conduire. Certaines mettent à disposition de leurs employées des scooters ou des vélos électriques. Solutions également développées par d'autres entreprises d'économie sociale dont les travailleurs ou stagiaires ont bien du mal à se rendre sur le lieu de travail.

L'ASBL Multimobil<sup>20</sup>, située à Tournai, offre quant à elle divers services pour des personnes confrontées à des problèmes de mobilité en lien avec leur recherche d'emploi. En plus de formations (gratuites ou payantes) au permis de conduire théorique et de formations à la mobilité, elle propose un service de location ou de location/achat de scooters (modèle « 25 » qui ne nécessite pas de permis). Cette offre est destinée prioritairement aux demandeurs d'emplois (mais Multimobil prête également des mobylettes pour des jobs-étudiant par exemple). Les scooters sont disponibles de manière décentralisée dans le Hainaut occidental par le biais de concessionnaires partenaires. Les statistiques sont éloquentes : plus de 70% de leur clientèle est féminine nous confirme la responsable du service. « *Culturellement l'accès à la voiture semble plus une obsession masculine. Nous voyons donc beaucoup de femmes sans permis pour qui le scooter représente une solution adaptée à leurs besoins. Une solution aussi idéale pour les travailleurs en Titres-services, qui sont majoritairement des femmes.* »

L'entreprise d'économie sociale Mobil'insert s'inscrit, elle aussi, dans la problématique « mobilité et insertion socioprofessionnelle ». Elle offre « *un apprentissage pratique à la conduite, un coaching social adapté, un accompagnement lors du passage à l'examen pratique ainsi que la formation à la maîtrise des outils complémentaires à l'obtention du Permis B (Crédit-auto, Assurances, Eco-mobilité)* »<sup>21</sup>. Plus de 65% des personnes qui font appel à Mobil'insert sont des femmes. Autour de la trentaine, ce sont de jeunes mamans qui éprouvent des difficultés, sans accès à la voiture, à effectuer tous les déplacements auxquels elles sont confrontées. Et selon les travailleurs de l'ASBL « *leurs maris refusent de leur apprendre à conduire. Elles viennent donc chez nous.* »

### **Voiture partagée au sein d'un village : car-sharing privé**

Une autre initiative intéressante à relever, même si elle peine encore à se déployer en Wallonie, est le car-sharing privé. Le principe est l'achat collectif d'une voiture par plusieurs ménages voisins. Il s'agit souvent d'un second véhicule et non pas du véhicule principal des ménages. Celui-là même qui est souvent utilisé par les femmes et qu'il est parfois difficile, financièrement, d'acquérir pour une famille seule.

Ceux-ci prennent l'initiative de créer un groupe de car-sharing et se mettent d'accord sur l'usage de la voiture. Les auto-partageurs sont eux-mêmes responsables de la voiture, de l'entretien, du calcul et de la division des frais,... Il ne s'agit pas de personnes qui prêtent leur voiture de temps en temps à d'autres, mais d'un vrai système qui offre une alternative à la possession d'une voiture. Ce type de Car-Sharing est particulièrement approprié dans des villes et villages où il n'existe pas de systèmes « prêt à l'emploi » comme Cambio. Si ces systèmes relèvent plus d'une association informelle entre voisins que d'une véritable structure d'économie sociale, ils nous semblent toutefois intéressants parce qu'ils lui empruntent souvent des modes de fonctionnement basés sur la coopération et la gestion démocratique.

En Flandre, il existe une organisation, Autopia<sup>22</sup>, qui soutient les groupes de car-sharing privé. Elle ne possède pas de voiture, mais rassemble tous les gens intéressés par ce système et leur donne des

---

<sup>20</sup> <http://www.multimobil.be>

<sup>21</sup> <http://www.mobilinsert.be>

<sup>22</sup> <http://www.autodelen.net>

conseils et astuces. Une telle organisation n'existe pas encore à Bruxelles ou en Wallonie, mais quelques projets de ce type y naissent ou sont en train de naître. Une initiative dont pourraient s'emparer les femmes !

### **Soutenir la marche et le vélo**

Sécuriser l'utilisation du vélo et de la marche semble indispensable. Si le vélo est moins utilisé par les femmes, ces dernières marchent énormément. Or, beaucoup de sentiers au sein des communes ou entre les communes sont abandonnés faute d'entretien. En Brabant wallon, le Crabe mène depuis de nombreuses années un vaste projet de valorisation et d'entretien des voies douces, qui a déjà donné de beaux résultats et se prolonge encore<sup>23</sup>. Le Groupe d'Action Locale (GAL) de l'Entre-Sambre-et-Meuse a également lancé un vaste projet de création d'un réseau de liaisons inter-villages<sup>24</sup>, soutenue pour ce faire par l'ASBL Sentiers. Cette dernière « *s'investit dans la promotion et la défense des chemins et sentiers pour les usagers non-motorisés dans le cadre des loisirs et des déplacements quotidiens. Elle œuvre au maintien et au développement d'un réseau adapté aux déplacements doux reliant les villes, villages, quartiers et centres d'intérêt collectif. Enfin, elle sensibilise à une gestion durable des petites voies publiques garantissant leurs rôles environnemental, social et économique* »<sup>25</sup>. Toutefois, malgré les actions très prometteuses de ces différentes associations, beaucoup de travail reste à faire. Et des services d'économie sociale pourraient être mis en place afin d'assurer l'entretien des sentiers tout en créant des emplois.

### **Des pistes encore à créer**

Les réponses que nous venons de passer en revue ne sont malheureusement que partielles et encore bien insuffisantes face aux problèmes rencontrés par les femmes en terme de mobilité. Beaucoup de projets pourraient et devraient encore être menés pour contribuer à l'évolution (trop lente) des mentalités, d'une meilleure répartition des rôles et tâches domestiques entre hommes et femmes et offrir de réelles solutions aux femmes. Il faut, en effet, éviter à tout prix d'offrir des solutions qui permettrait aux femmes d'être plus efficaces et plus mobiles afin qu'elles combinent au mieux leur double journée de travail sans remettre en question cette dernière ! Parmi les recommandations faites par les participants des tables-rondes en 2011, nous proposons d'en pointer quelques unes qui nous paraissent aller dans ce sens.

La première est celle de prévoir la création de parking relais dans des zones identifiées comme étant porteuses. Ces parkings devraient être multimodaux, c'est-à-dire, être facilement accessibles en bus mais également en vélo, etc. Ils pourraient également être assortis de services de type petit supermarché, carwash, garage, lieu de dépôt d'un service de nettoyage et repassage du linge, crèches, etc. Cela permettrait de « rentabiliser » l'attente éventuelle, de sécuriser les lieux par une présence régulière ou permanente en journée et surtout d'offrir, en un seul lieu, un ensemble de services. Avec un double avantage : réduire la multitude de petits trajets auxquels sont particulièrement confrontées les femmes mais aussi mixer en un seul lieu des tâches plus souvent effectuées par les hommes avec d'autres majoritairement réalisée par les femmes.

Une deuxième piste évoquée est celle de la systématisation des solutions de ramassage scolaire. Si ce type de services est bien présent dans certaines communes, il est totalement absent dans d'autres. Trop éloignés de l'école, les parents – surtout les mamans - n'ont d'autres solutions que d'aller conduire leurs enfants. Des partenariats pourraient être trouvés sur ce point entre les communes, les écoles et des

---

<sup>23</sup> Pour plus d'info sur ce projet : <http://www.crabe.be/IMG/pdf/Liaisons-inter-villages-2.pdf>

<sup>24</sup> <http://www.entre-sambre-et-meuse.be>

<sup>25</sup> <http://www.sentiers.be>



services d'économie sociale. D'autres pistes ont également été évoquées lors des tables-rondes comme les vélo-bus<sup>26</sup> scolaires pour lesquels Provélo offre un soutien à la mise en œuvre.

Mais il semble évident que si ces projets peuvent contribuer à faire changer, petit-à-petit les choses, le travail reste énorme. Et nécessite une combinaison de réponses mise en place par une multiplicité d'acteurs : les citoyens, hommes et femmes confondus, qui peuvent localement s'organiser et développer des réponses même partielles et temporaires à leurs difficultés de mobilité, à travers l'échange, la solidarité, etc. ; les associations et entreprises d'économie sociale ; mais aussi les entreprises classiques (qui, tout comme les entreprises d'économie sociale devraient travailler beaucoup plus qu'aujourd'hui à des solutions de mobilité pour leurs travailleurs, sur la flexibilité des horaires, sur des possibilités de télétravail mais aussi sur l'égalité des salaires, etc.). Et puis, enfin et surtout, les pouvoirs publics, qu'ils soient locaux, régionaux, nationaux et même européens.

Il semble en effet une évidence que, sous le couvert de la libéralisation si chère à l'Europe, de l'austérité et de la crise ou encore de la pure et simple rentabilité (qui ne devrait pourtant pas être une finalité des services publics !), l'Etat se désengage de plus en plus des missions de services qui sont les siennes. Et la mobilité féminine en zone rurale est directement affectée par ce désengagement. Le nombre de petites gares, de postes, d'écoles, etc. qui ont été supprimées ces dix ou vingt dernières années, fait peur à voir. Il y a donc là un vrai combat politique à mener, et d'urgence, même s'il ressemble bien fort à un combat entre David et Goliath.

Parallèlement, il nous semble tout autant nécessaire de travailler à une reconnaissance et un financement adéquats par les pouvoirs publics, des solutions alternatives de mobilité que nous avons décrites. Si celles-ci viennent de plus en plus remplacer les services autrefois exercés par les pouvoirs publics, elles doivent trop souvent le faire dans des conditions financières insuffisantes et surtout schizophrènes. Sans moyens dédiés spécifiquement à la mobilité, ces structures doivent aller chercher des subsides qui visent à soutenir d'autres finalités comme celles de la remise à l'emploi de personnes fragilisées et peu qualifiées. Une absurdité dans certains cas qui met en danger la qualité et la continuité des services proposés. Suite aux tables-rondes de 2011, le Gouvernement wallon semble avoir compris cette nécessité et y travailler. Espérons que ce travail portera ses fruits.

---

<sup>26</sup> Les vélobus sont des groupes d'enfants qui se rendent à vélo à leur école, accompagnés par des adultes, soit des parents, soit des membres du personnel de l'école. Le groupe permet plus de visibilité et de sécurité mais également d'éviter que chaque parent ne doive accompagner son enfant.