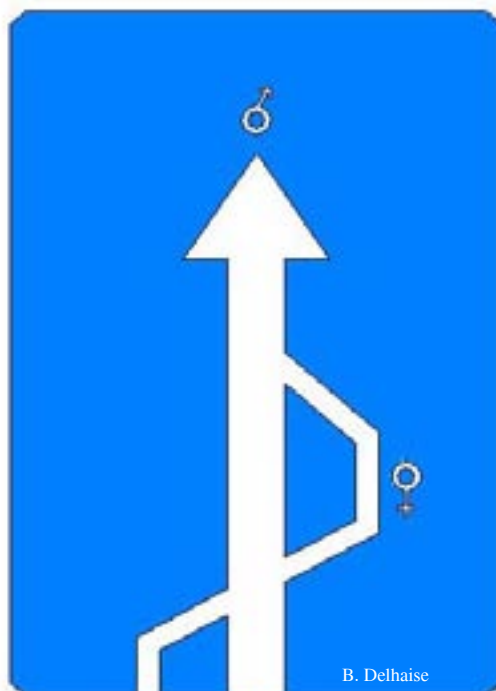


Le Service Egalité des Chances
du Département des Affaires Sociales et Hospitalières
de la Province de Luxembourg

vous présente
une enquête sociologique

« Accès des femmes à l'emploi et à la formation en province de Luxembourg... Diagnostic et Propositions »



Avec le soutien du
Ministère de
l'Économie et de l'Emploi
en Région wallonne.



Province de
Luxembourg



Une initiative de
Monsieur Jean-Marie Carrier
Député Permanent aux Affaires
Sociales et Hospitalières

15bis rue de Luxembourg
6900 Marche-en-Famenne

Tél : 084/31.22.66

Fax : 084/31.64.88

Email : carrierjm@province.luxembourg.be

Contexte général du projet mobilité

Le Service Egalité des Chances a pris place au sein du Département des Affaires Sociales et Hospitalières de la Province de Luxembourg en septembre 2002.

Il est issu d'un partenariat entre l'Etat fédéral, les entités fédérées et la Province. Les missions du service sont d'une part la promotion de l'égalité entre les hommes et les femmes et d'autre part la lutte contre les violences envers les femmes.

En 2004, le service a mené une vaste enquête sociologique sur les problèmes de mobilité rencontrés par le public féminin lors de l'accès à l'emploi et à la formation en province de Luxembourg.

En parallèle de cette enquête, le service a réalisé un relevé des initiatives menées par le secteur de l'insertion socioprofessionnelle pour pallier aux manques constatés. Ce travail a permis de mener une réflexion en profondeur sur cette problématique particulièrement délicate dans notre province et de mettre en lumière des projets qui pourraient apporter un plus en terme de mobilité tant mécanique que sociale aux luxembourgeois et aux luxembourgeoises.

Monsieur Philippe Courard, alors Ministre de l'Emploi et de la Formation nous a soutenu dans la première phase du projet, Monsieur Jean-Claude Marcourt, Ministre de l'Economie et de l'Emploi a permis quant à lui la mise en œuvre de deux des projets présentés à l'occasion de cette journée, à savoir la création d'un site de co-voiturage provincial et la mise en œuvre d'un dispositif de garde d'enfants malades à domicile.

Table des matières

PARTIE 1 : VOLET QUANTITATIF

A. DIAGNOSTIC

1. RAPPORT AU TRAVAIL ET À LA FORMATION

1. RAPPORT AU TRAVAIL
2. LES FEMMES QUI TRAVAILLENT
3. LES FEMMES QUI NE TRAVAILLENT PAS
4. RAPPORT À LA FORMATION

2. CONDITION FÉMININE

1. DÉFINITION DE « FEMME »
2. FAMILLE
3. L'HOMME ET LE CONJOINT
4. GESTION DU MÉNAGE

3. DÉPLACEMENTS, VOITURE ET PERMIS DE CONDUIRE

1. DÉPLACEMENTS
2. VOITURE
3. PERMIS DE CONDUIRE

4. DIFFICULTÉS DE MOBILITÉ

1. LES FEMMES QUI TRAVAILLENT
2. LES FEMMES QUI NE TRAVAILLENT PAS
3. FORMATION PROFESSIONNELLE

B. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Partie 2 : volet qualitatif

1. Mobilité versus accessibilité
2. Une problématique structurée en trois couches interdépendantes
 - 2.1. Difficultés liées à la configuration spatiale en province de Luxembourg
 - A. Et pourtant des choses existent
 - B. Les problèmes
 - 2.2. Difficultés liées au statut de femme et de mère
 - 2.3. Difficultés liées au statut socioprofessionnel
3. Synthèse : un constat inquiétant
4. Propos-actions
 - 4.1. La centrale de covoiturage
 - 4.1.1. Le concept et son argumentaire
 - 4.1.2. Deux grandes difficultés à lever
 - 4.1.3. Des pistes pour un projet cohérent
 - 4.2. La garde d'enfants malades à domicile
 - 4.2.1. Nécessité de la mise en place d'un tel service
 - 4.2.2. De la création d'emploi directe et indirecte
 - 4.2.3. Etat des lieux
 - 4.2.4. Extrapolation des besoins
 - 4.2.5. Axes pour la mise en place d'un service de GEM
 - 4.2.6. Un projet pour le Luxembourg

Partie 3 : résultats de l'enquête

CHAPITRE I : PROFIL DES FEMMES INTERROGÉES

1. NOMBRE DE FEMMES INTERROGÉES
2. REPARTITION GEOGRAPHIQUE
3. RÉPARTITION PAR ÂGE ET STATUT MATRIMONIAL, NOMBRE D'ENFANTS
4. NIVEAU D'ÉTUDE

CHAPITRE 2 : RAPPORT AU TRAVAIL ET A LA FORMATION

1. RAPPORT AU TRAVAIL
 - 1.1. Situation professionnelle des femmes interrogées
 - 1.2. Position des femmes par rapport au travail
 - 1.3. Les femmes qui travaillent.
 - 1.3.1. Statut professionnel
 - 1.3.2. Activité et niveau d'étude
 - 1.3.3. Durée du travail
 - 1.3.4. Durée du travail et niveau d'étude
 - 1.4. Les femmes qui ne travaillent pas.
 - 1.4.1. Les différentes formes d'inactivité professionnelle.
 - 1.4.2. Inactivité et niveau d'étude
 - 1.4.3. Raisons de l'inactivité professionnelle.
 - 1.4.4. Les femmes qui n'ont jamais travaillé
 - 1.4.4.1. Statut
 - 1.4.4.2. Niveau d'étude
 - 1.4.4.3. Statut du conjoint.
2. RAPPORT A LA FORMATION
 - 2.1. Suivre ou non un enseignement visant à améliorer les compétences
 - 2.2. Les femmes qui suivent une formation
 - 2.3. Les femmes qui ne suivent pas une formation

CHAPITRE 3 : CONDITION FEMININE

1. DÉFINITION DE « FEMME »
2. FAMILLE
 - 2.1. Situation familiale
 - 2.2. Opinion concernant le mariage
3. L'HOMME ET LE CONJOINT
 - 3.1. « Un homme un vrai »
 - 3.2. Attentes par rapport au conjoint
4. GESTION DU MENAGE
 - 4.1. Aide du conjoint
 - 4.2. Aide de la famille, de l'entourage
 - 4.3. Service payant

CHAPITRE 4 : DEPLACEMENTS, VOITURE ET PERMIS DE CONDUIRE

1. DEPLACEMENTS
 - 1.1. Place de la voiture dans les trajets quotidiens
2. VOITURE
 - 2.1. Nombre de voitures par ménage
 - 2.2. Caractéristiques des ménages sans voiture
 - 2.2.1. Situation familiale

- 2.2.2. Niveau d'étude
- 2.2.3. Statut socio-professionnel
- 2.3. Véhicule dont les femmes disposent en propre
- 3. PERMIS DE CONDUIRE
 - 3.1. Avoir ou non son permis de conduire
 - 3.2. Caractéristiques des femmes qui n'ont pas leur permis de conduire
 - 3.2.1. Age
 - 3.2.2. Situation familiale
 - 3.2.3. Niveau d'étude
 - 3.2.4. Statut socioprofessionnel
 - 3.3. Pourquoi certaines femmes n'ont-elles pas de permis de conduire ?
 - 3.4. Connaissance des « Chèques Permis »

CHAPITRE CINQ : DIFFICULTES DE MOBILITE

- 1. LES FEMMES QUI TRAVAILLENT
 - 1.1. DIFFICULTES RENCONTREES
 - 1.2. QUI RENCONTRE DES DIFFICULTES ?
 - 1.2.1. Permis et voiture à disposition
 - 1.2.2. Difficultés et aide dans le ménage
 - 1.2.3. Difficultés et nombre d'enfants
 - 1.3. TYPES DE DIFFICULTES RENCONTREES
- 2. LES FEMMES QUI NE TRAVAILLENT PAS
 - 2.1. Raisons de la non activité professionnelle
 - 2.2. Lien entre le fait de ne pas travailler et des problèmes de déplacement
 - 2.3. Types de difficultés rencontrées
 - 2.4. Les mesures qu'il faudrait mettre en place pour permettre aux femmes sans emploi de trouver une activité professionnelle
- 3. FORMATION PROFESSIONNELLE
 - 3.1. Les femmes qui suivent une formation
 - 3.1.1. La principale difficulté à résoudre en matière de mobilité pour suivre une formation
 - 3.1.2. La mesure qu'il faudrait mettre en place pour faciliter la poursuite de la formation
 - 3.2. Les problèmes de mobilité des femmes qui ne suivent pas de formation

ANNEXE : QUESTIONNAIRE

INTRODUCTION

La mobilité des personnes est devenue en une dizaine d'années une dimension déterminante dans l'organisation de la vie quotidienne. Qu'il s'agisse de la scolarité des enfants, de la vie professionnelle des parents, des loisirs de tout un chacun ou bien encore des courses ou des soins de santé, se déplacer est devenu un impératif qui s'impose à l'ensemble de la population.

Dans le champ de la vie professionnelle, les nouveaux critères de spatialisation de l'activité économique exigent d'une large majorité des travailleurs une capacité optimale à se déplacer comme préalable à l'inclusion dans le marché du travail.

Dans un tel contexte, une mobilité réduite pour quelque raison que ce soit, est, pour l'individu qui en est victime, un handicap sérieux quant à ses chances d'accéder à l'emploi ou à la formation.

Ceci est vrai en province de Luxembourg, plus encore que dans d'autres provinces. En effet, le caractère rural de la province et l'étendue de son territoire génèrent pour ses habitants des contraintes de mobilité nettement plus importantes que dans les régions urbanisées du pays.

Stigmatisées à l'heure actuelle encore par certains traits liés à la définition traditionnelle de leur condition, les femmes d'avantage que les hommes, sont particulièrement touchées par les problèmes de mobilité. En effet, dans une société telle que la nôtre qui n'est pas encore, loin s'en faut, débarrassée du surplomb de la vision masculine du monde, les facilités de mobilité - voiture, permis de conduire, plus grande autonomie dans les déplacements – sont plus largement octroyées aux hommes qu'aux femmes.

Cependant, il serait réducteur de n'envisager la mobilité des femmes qu'en termes mécaniques, à savoir la simple disposition d'un moyen de transport. Leur capacité à se déplacer ne dépend pas que des moyens de transport mis à leur disposition, elle dépend également – et peut-être surtout – d'éléments tels que la spécificité du statut et du rôle social des femmes, des ressources dont elles disposent dans le réseau social, de la situation matrimoniale, des difficultés financières pour ne citer que quelques exemples.

Pour rencontrer cette problématique, le Département des Affaires Sociales, Service Egalité des Chances, de la Province de Luxembourg, à l'initiative de son Député Permanent, Monsieur Jean-Marie Carrier, grâce au financement de Monsieur Courard, à l'époque Ministre Wallon de l'Emploi et de la Formation a souhaité réaliser une étude dont l'objectif est de poser un diagnostic complet de la situation en repérant quels sont les besoins et les groupes cibles. Cette démarche devant aboutir à réunir autour d'une table ronde les acteurs de terrain et les pouvoirs locaux afin de concrétiser des propositions d'actions découlant des résultats de l'étude.

Cette étude repose sur deux volets :

- Une enquête quantitative sur un échantillon représentatif de 758 femmes de la province de Luxembourg âgées de 18 à 55 ans complétée par des tables rondes regroupant des femmes en situation précaire. Cette partie de l'enquête a été réalisée par SONECOM et conçue et analysée par Bodson Espace. La marge d'erreur est de 3.57%.
- Une approche qualitative qui s'est intéressée à rencontrer les différents opérateurs d'insertion socioprofessionnel sur la province afin de les interroger sur les difficultés de mobilité et d'accès à l'emploi et à la formation vécues par leurs publics respectifs. Cette partie de l'enquête à quant à elle été réalisée par un agent provincial engagé pour la cause.

Cette enquête débouche sur une série de propositions dont deux méritent plus particulièrement l'attention en ce sens qu'elles sont faites dans un contexte particulièrement favorable à leur éclosion. Ces deux propositions ont un objectif commun : favoriser l'insertion professionnelle du public féminin en Province du Luxembourg.

La présente enquête est structurée comme suit :

- Présentation de l'analyse des résultats de l'enquête quantitative et proposition y afférant.
- Présentation des résultats de la partie qualitative suivi des propos-actions.
- En fin de travail, les résultats commentés de l'étude quantitative.

PARTIE 1 : VOLET QUANTITATIF

A. DIAGNOSTIC

I. RAPPORT AU TRAVAIL ET A LA FORMATION

1. RAPPORT AU TRAVAIL

Les femmes luxembourgeoises préfèrent avoir une activité professionnelle.

Interrogées sur leur position par rapport au travail, 47% des femmes déclarent leur préférence pour le fait de travailler et ce, même si cela n'était pas indispensable. A cela peuvent s'ajouter les 5% qui déclarent qu'elles travaillent mais pas d'abord pour gagner de l'argent. En 2004, nous sommes donc loin du modèle traditionnel de la femme au foyer, celles-ci représentant 12% de l'échantillon.

A l'heure actuelle, dans la province de Luxembourg, la condition la plus habituelle des femmes c'est la condition de travailleur.

En effet, parmi les femmes interrogées 67% travaillent et 1 2% sont demandeuses d'emploi. Ceci veut dire que les difficultés que pourraient rencontrer les femmes dans leur rapport à l'emploi sont des questions qui traversent le quotidien de la majorité d'entre elles. C'est dire toute leur importance.

2. LES FEMMES QUI TRAVAILLENT.

Le statut d'employée domine

67% des femmes de l'échantillon ont une activité professionnelle et le statut d'employée domine largement : il concerne 35% des femmes de l'échantillon. Viennent ensuite les statuts d'ouvrière, de demandeuse d'emploi et de femme au foyer 12 %. Les enseignantes représentent 9 % et les professions indépendantes 7%.

Peu de femmes occupent des postes de décision dans l'entreprise ou exercent une profession libérale.

Les femmes cadres ou exerçant une profession libérale ne représentent que 3% de l'échantillon. Ce résultat nous pousse à intégrer une autre dimension dans la question de l'accessibilité des femmes au marché du travail : celle du niveau socio-professionnel auquel peuvent réellement accéder la grande majorité des femmes. En effet, lorsqu'on raisonne accessibilité au marché du travail, il faut prendre en compte la situation inégalitaire des femmes par rapport aux hommes .

Le niveau de qualification scolaire est une condition déterminante pour accéder au monde du travail.

Le taux d'activité des femmes augmente en fonction du niveau d'étude atteint : il croît régulièrement pour passer de 50% chez les femmes dont la formation s'arrête au niveau primaire à 83% chez celles qui sont de niveau universitaire.

Ne disposer que d'un faible niveau de formation c'est appartenir, de facto, à un groupe à risque quant à l'accessibilité à l'emploi.

Quand on constate que quasi un quart de l'échantillon n'a qu'un niveau primaire ou secondaire inférieur, on peut s'interroger sur les chances qu'ont ces femmes de faire une carrière professionnelle « normale ».

La moitié des femmes luxembourgeoises travaillent à temps partiel.

La population des femmes au travail se partage par moitié entre travail à temps plein et travail à temps partiel, ce qui correspond à la moyenne régionale. Cette

caractéristique du travail féminin, car le temps partiel est avant tout le fait des femmes, a une incidence particulière sur la question de la mobilité professionnelle. En effet, le rapport entre le budget coût-durée consommé par la mobilité professionnelle et le salaire que procure un travail est nettement moins favorable dans le cas du temps partiel, ce qui peut devenir, dans certains cas, un motif de découragement et de décrochage du travail.

L'accès au travail à temps plein n'est pas d'abord un choix, il est déterminé par le niveau d'étude.

Le débat autour de la question du travail à temps partiel chez les femmes est le plus souvent dominé par l'idée que le temps partiel est un choix que font les femmes afin de concilier leur vie professionnelle avec les exigences de leur vie de famille. Les résultats de l'enquête nous montrent au contraire que l'accès au travail à temps plein est déterminé par le niveau d'étude : 50% des femmes de scolarité primaire travaillent à temps plein contre 67% des femmes de niveau universitaire. Par ailleurs, les femmes de scolarité primaire sont deux fois plus nombreuses (36%) que les femmes universitaires (18%) à travailler à mi-temps. On le voit, si choix du temps partiel il y a, celui-ci est largement conditionné par le niveau d'études qui sous cet angle également, organise un accès différencié au monde du travail.

3. LES FEMMES QUI NE TRAVAILLENT PAS.

35% des inactives sont demandeuses d'emploi et 35% sont femmes au foyer.

Les femmes qui ne travaillent pas représentent 34% de l'échantillon : 35% des inactives sont demandeuses d'emploi et de même 35% sont femmes au foyer.

Le chômage frappe davantage les femmes de faible formation.

Etre victime du chômage n'est pas le fait de la malchance ou de la fatalité. C'est le résultat d'un processus social d'exclusion du marché de l'emploi qui commence à l'adolescence lors de la période de formation scolaire. Les résultats indiquent en effet très clairement que le chômage frappe davantage les femmes de faible formation. En effet, par rapport à un chômage moyen de 12% dans l'échantillon, 18% des femmes de niveau scolaire primaire sont au chômage contre seulement 4% chez les universitaires. Les femmes demandeuses d'emploi sont cinq fois plus nombreuses (23 %) dans le groupe dont la formation s'est arrêtée au niveau secondaire inférieur que dans le groupe des universitaires (4%).

Etre femme au foyer est plus souvent le cas chez les femmes de scolarité primaire.

Le rapport constaté entre le niveau d'étude et le fait d'être femme au foyer indique que ce statut traditionnel est plus souvent le cas chez les femmes de scolarité primaire (21%) que chez les universitaires (8,5%). On voit ici que la prégnance du modèle traditionnel féminin n'est pas indépendante du niveau de formation des femmes, bien au contraire.

Un niveau de formation élevé permet non seulement une plus grande accessibilité au marché du travail mais en outre, il est un facteur d'émancipation par rapport à la condition féminine traditionnelle liée au travail domestique.

Pas loin d'une femme sur deux ne travaille pas parce qu'elle doit assumer sa condition de femme.

En effet, si l'on additionne les items qui reflètent très directement le poids de la tradition sur la condition des femmes, on obtient 41% des réponses qui expliquent le pourquoi du non travail. Ces items sont : j'ai arrêté quand je me suis mariée (14,9%), je préfère m'occuper de ma maison, du ménage, de mes enfants (14,5%), je n'ai jamais travaillé (10,8%), mon conjoint n'est pas d'accord (0,8%).

Le portrait type de la femme qui n'a jamais travaillé est celui d'une femme au foyer qui a une formation primaire et son conjoint est actuellement chômeur.

4. RAPPORT A LA FORMATION

Seule une faible proportion de femmes s'efforce de parfaire leurs compétences.

Parmi les femmes interrogées et sans tenir compte des étudiantes, 16,5% suivent une formation afin d'améliorer leurs compétences professionnelles et 83,5% n'en suivent pas. C'est donc une faible proportion de femmes qui s'efforce de parfaire sa compétence et qui se préoccupe donc de se donner plus d'atouts pour accéder au marché du travail ou pour s'y maintenir. Dans la majorité des cas, (63%) les femmes qui suivent une formation le font pendant la journée et 20% le soir.

Pour 18% des femmes qui ne suivent pas une formation cela n'est pas le résultat d'une décision délibérée mais bien l'effet d'une contrainte liée à leur sexe.

Les femmes qui ne suivent aucune formation représentent, rappelons-le, 83% de l'échantillon.

Presqu'un tiers des femmes interrogées estime que la formation dont elles disposent est bonne et que cela les dispense de poursuivre un cursus pour améliorer leurs compétences. La deuxième raison avancée renvoie directement au rôle d'épouse trop occupée par les soins du ménage et des enfants. On constate donc que pour 18% des femmes qui ne suivent pas une formation cela n'est pas le résultat d'une décision délibérée mais bien l'effet d'une contrainte liée à leur sexe.

II CONDITION FEMININE

La condition féminine, telle que vécue à l'heure actuelle dans la province, a une incidence certaine sur les possibilités qu'ont les femmes à accéder à l'emploi et à la formation.

1. DÉFINITION DE « FEMME »

Une petite minorité des femmes de la province se pense d'abord par rapport à une carrière professionnelle.

La majorité des femmes interrogées (57%) donnent d'elles-mêmes une définition qui reste très centrée sur les rôles d'épouse et de mère : « une femme privilégiant plutôt l'éducation de ses enfants et/ou l'épanouissement de son couple, l'organisation de son foyer » alors qu'elles ne sont que 11% à se penser comme « femme privilégiant plutôt sa carrière professionnelle ». Cependant, 20% des femmes se voient comme « femme ayant choisi de suivre ses coups de cœurs » autrement dit comme étant à l'écoute de soi-même et de ses envies. Enfin, privilégier la relation avec son compagnon n'est la préoccupation que de 5% des femmes interrogées.

2. FAMILLE

44% des femmes interrogées pensent que le mariage est une institution dépassée et qui n'a plus tellement de sens actuellement.

Dans l'échantillon interrogé, les femmes vivant seules se clivent entre les célibataires 17% et les singles après vie en couple qui sont 10%. La situation familiale la plus fréquente est la vie en couple – marié ou non – qui représente 73,2%. Cependant, lorsqu'on les interroge à propos de l'institution mariage, seuls 16% des femmes pensent qu'il s'agit d'une institution essentielle à notre société et 40% pensent que c'est une institution en perte de vitesse mais qui reste nécessaire. Autrement dit, un peu plus de la moitié des femmes interrogées pensent que le mariage a encore une nécessité dans notre société, les autres – soit 44% - ont comme opinion que le mariage est une institution dépassée qui n'a plus tellement de sens actuellement.

3. L'HOMME ET LE CONJOINT

« Un homme, un vrai » c'est avant tout un compagnon de route agréable et disponible sur le chemin de la vie.

Interrogées sur le sujet, les femmes ne mettent pas en priorité une image érotisée de l'homme : le mâle autoritaire viril et bon amant. L'image qui ressort est celle d'un compagnon de route agréable et disponible sur le chemin de la vie.

La principale qualité attendue d'un homme c'est en premier lieu l'honnêteté, la franchise et la sincérité (20%). Viennent ensuite la gentillesse (15%), la fidélité (7%), le goût du travail, le courage (7%) et la disponibilité (7%). On est donc loin de l'image traditionnelle de l'autorité : celle-ci et l'attente de sécurité ne sont citées que par 1% des femmes. On est loin également de l'image de l'homme viril : seul 1 % des femmes cite la virilité et le fait d'être un bon amant comme qualités attendues d'un homme, un vrai.

Ce qu'elles attendent de leur conjoint c'est d'abord de la complicité.

Cette vision de « l'homme-partenaire » mise en avant par les femmes a une incidence sur les attentes que celles-ci ont par rapport à leur conjoint. L'attente majeure et exprimée par la quasi moitié des femmes (43%) est la complicité. En deuxième lieu, les femmes attendent de leur conjoint qu'il soit un bon père pour

les enfants (31%). Le couple souhaité n'est donc ni un couple qui reposerait sur l'autorité et la sécurité que l'homme assure, ni un couple passionnel dans lequel l'homme représenterait la figure de l'amant viril et passionné.

4. GESTION DU MENAGE

Même en travaillant à plein temps, les femmes sont le plus souvent seules à prendre en charge les tâches ménagères.

Les femmes ne reçoivent qu'une aide timide de la famille ou de l'entourage pour les tâches ménagères. Plus de la moitié des femmes (52%) travaillant à temps plein ne reçoivent jamais d'aide de la famille ou de l'entourage, 19% en reçoivent beaucoup et 29% un peu. Enfin, seuls 16% des femmes travaillant à temps plein bénéficient d'un aide payante.

La gestion du ménage est encore dévolue pour une part déterminante, si pas quasi-exclusive aux femmes.

Par rapport aux qualités, d'égalité de disponibilité et de complicité qu'elles attendent de leur conjoint, la réalité est dans les faits tout autre en ce qui concerne les tâches ménagères. Dans les couples, la gestion du ménage est encore dévolue pour une part déterminante, si pas quasi exclusive aux femmes et les réponses montrent que l'aide des conjoints est fort discrète. Ceci est bien évidemment un handicap pour les femmes qui souhaitent s'investir autant que les hommes sur le marché du travail.

Dans la gestion du ménage et de la maison, les conjoints prennent deux choses principalement en charge : les travaux de restauration ou d'amélioration de la maison le cas échéant (52%) et les papiers de l'administration du ménage (33%). Pour le reste, leur aide est nettement moins importante. Ainsi, les tâches qui sont le plus souvent partagées, mais dans moins de la moitié des ménages néanmoins, sont : les loisirs des enfants (34%), les courses du ménage dans 25% des cas et les contacts avec l'école (24%).

Enfin, ce que les conjoints ne font que rarement ou jamais c'est d'abord le repassage (95%), la lessive (90%), le nettoyage de la maison (82%), les repas quotidiens (71%) et s'occuper des enfants malades (67%).

III : DEPLACEMENTS, VOITURE ET PERMIS DE CONDUIRE

1. DEPLACEMENTS

Pour les populations les moins nanties, la voiture, par l'aménagement du territoire quelle a engendré, est un frein à la mobilité.

Si l'on additionne les diverses modalités d'usage de la voiture dans les déplacements quotidiens, on constate que ce mode de déplacement est utilisé à 75% pour le travail, les études et la formation, à 85% pour ce qui touche la gestion de la maison, à 80% pour les trajets des enfants et à 82% pour les loisirs. En un mot, la voiture est le moyen de déplacement dominant, celui qui s'impose de fait dans une province rurale comme le Luxembourg. Ce « tout à la voiture » s'est concrétisé dans une spatialisation du résidentiel, de l'activité économique et des services de sorte que l'accessibilité coordonnée à l'ensemble de ces fonctions sociales est impossible à tout qui ne dispose pas constamment d'un véhicule individuel. En cela, pour les populations les moins nanties de notre société, la voiture, par l'aménagement du territoire quelle a engendré, est un frein à l'accès à l'activité économique ainsi qu'aux différents biens et services nécessaires à l'organisation de la vie des individus.

2. VOITURE

Dans la population interrogée 8% des ménages ne disposent d'aucune voiture.

44% des ménages de l'échantillon dispose d'une voiture, 42% de deux voitures et 6,2% de trois et plus. Dans la population interrogée, 92% des ménages disposent au moins d'une voiture et 8% n'en disposent pas.

Il y a un lien fort entre la précarité sociale et professionnelle des femmes interrogées et le fait de faire partie d'un ménage sans voiture .

Les ménages les plus touchés par le fait de ne disposer d'aucune voiture sont les familles monoparentales avec enfants (40%, total 8%), les ménages de faible niveau de formation - il est de 25% au niveau primaire et de 4% au niveau supérieur ou universitaire - et enfin les ménages dans lesquels vivent les demandeuses d'emploi (27%).

Le statut du conjoint influe très directement sur la mobilité des femmes.

Dans l'échantillon interrogé, 66% des femmes disposent en propre d'une voiture alors que 31% n'ont aucun véhicule à leur disposition.

Dans le groupe des femmes dont le conjoint est demandeur d'emploi, 52% ne disposent d'aucun véhicule en propre contre seulement 8% dans le groupe des professions libérales. De même, 85% des femmes dont le conjoint exerce une profession libérale disposent d'un véhicule en propre contre seulement 38% chez les demandeurs d'emploi. Ainsi, à la précarité professionnelle s'ajoute le plus souvent le handicap du manque de moyen de locomotion.

3. PERMIS DE CONDUIRE

Passer son permis coûterait trop cher à un tiers des femmes qui ne l'ont pas actuellement...

Dans l'échantillon, 17% des femmes interrogées n'ont pas leur permis de conduire. La première raison avancée par les femmes pour justifier le fait de ne pas avoir de permis de conduire est le coût d'obtention de celui-ci (31%), la deuxième raison est le manque de temps (20%) puis le fait de ne pas avoir de voiture (11%) et la peur de conduire (10%).

...cependant, 92% de l'échantillon ignorent l'existence des « Chèques Permis ».

Pour permettre à certains groupes sociaux moins nantis économiquement d'obtenir le permis de conduire, la région Wallonne a mis en place une mesure d'aide financière appelée « Chèque Permis ». Cette mesure n'est connue que de 7,7% des personnes interrogées autrement dit, 92,3% de l'échantillon ignoraient l'existence de cette mesure. Ceci indique toute la nécessité d'accompagner la mise en place des mesures d'aide de campagnes de communication performantes.

Une femme qui n'a pas de permis de conduire à l'heure actuelle est une analphabète de la mobilité.

A l'âge où s'initie leur insertion dans la vie professionnelle, soit 18-24 ans, 40% des jeunes femmes n'ont pas de permis de conduire ce qui est un réel handicap pour accéder au marché du travail.

30% des femmes qui vivent en situation de famille monoparentale avec enfant sont sans permis de conduire contre 17% au total.

C'est à la faible qualification scolaire que vient s'ajouter en priorité « l'analphabétisme de la mobilité ».

Les femmes dont le niveau d'études ne dépasse pas l'école primaire sont deux fois plus nombreuses (36%) que la moyenne (17%) à ne pas avoir de permis de conduire. A l'inverse, les universitaires ne sont que 7% dans le cas. Ainsi, c'est à la faible qualification scolaire que vient s'ajouter en priorité « l'analphabétisme de la mobilité » en créant pour le groupe concerné un handicap cumulé en matière d'insertion professionnelle.

Il y a un lien très clair entre le fait de ne pas disposer de permis et l'inactivité professionnelle et ce, à la fois comme cause et comme conséquence de celle-ci.

Parmi les demandeuses d'emploi, 43% n'ont pas leur permis de conduire, cette proportion est de 47% chez les étudiantes et les apprenties, de 30% chez les autres inactifs et 22% chez les femmes au foyer. Par ailleurs, dans le groupe des femmes qui ont effectivement un emploi, les femmes qui travaillent à quart-temps sont les plus nombreuses (22%, total 9%) à ne pas avoir leur permis de conduire.

Ce lien entre inactivité et absence de permis existe également lorsqu'on examine la profession du conjoint. En effet, près de 45% des femmes dont le conjoint est demandeur d'emploi ne disposent pas du permis de conduire alors que la moyenne est de 18%.

L'idéal type de la femme sans permis de conduire est le suivant : c'est une femme jeune entre 18 et 24 ans, célibataire ou en situation de famille monoparentale. Son niveau d'études ne dépasse pas l'école primaire, elle et son conjoint sont demandeurs d'emploi.

Fragilité sociale, familiale et professionnelle ainsi qu'un faible niveau de formation se cumulent avec « l'analphabétisme de la mobilité » pour hypothéquer lourdement l'accès à l'emploi de ce groupe de femmes.

IV : DIFFICULTES DE MOBILITE

1. LES FEMMES QUI TRAVAILLENT

Etre exclue du « système voiture » est une situation pénalisante sanctionnée par des trajets professionnels plus difficiles.

Les femmes qui travaillent représentent 67% de l'échantillon. Plus d'un tiers de celles-ci, soit 37,2%, déclarent rencontrer des difficultés en matière de mobilité professionnelle.

Il y a, dans nos régions rurales, un rapport très net entre le fait de disposer ou non d'un permis et d'une voiture et le fait d'éprouver ou non des difficultés de mobilité professionnelle. Ainsi, si les femmes qui disposent d'une voiture ne sont que 34% à rencontrer des difficultés, elles sont en revanche 57% soit 23% de plus parmi celles qui ne disposent que d'un vélo ou d'une moto et 47% dans le groupe des femmes ne disposant d'aucun véhicule. Les femmes qui ne disposent pas du permis de conduire sont quasiment deux fois plus nombreuses (62% contre 35%, total 37%) que celles qui disposent d'un permis à rencontrer des difficultés sur le chemin du travail.

Les difficultés rencontrées sur le chemin du travail sont moins fréquentes chez les femmes qui bénéficient d'une aide payante dans le ménage ou de l'aide de la famille.

29% d'entre elles rencontrent ces difficultés contre 38% dans le groupe des femmes qui ne reçoivent pas ce type d'aide, (total 37%). On peut donc remarquer ici sans doute l'incidence favorable des gardiennes et autres services payants mais on doit également comprendre cette aide payante comme l'indicateur d'un niveau de vie plus aisé pour les femmes qui en disposent, niveau de vie qui intervient globalement sur les conditions d'existence et de mobilité.

L'aide de la famille a également une incidence sur les conditions de mobilité. En effet, les femmes qui en profitent sont 29% à éprouver des difficultés alors qu'elles sont 40% dans le groupe des femmes qui en bénéficient un peu ou jamais.

C'est le contexte socio-économique dans lequel on a ou non des enfants qui est déterminant en matière de mobilité professionnelle et non pas le fait d'avoir ou non des enfants en lui-même.

Rencontrer des difficultés en matière de déplacements professionnels n'est pas une situation directement liée au nombre d'enfants. Dans l'enquête on constate en effet que les femmes qui sont les plus nombreuses (50%) à déclarer rencontrer des difficultés dans les déplacements professionnels sont celles qui n'ont pas d'enfants.

Ce qui rend les trajets professionnels difficiles, ce sont d'abord les carences en matières de transports en commun.

Les difficultés rencontrées par les femmes en matière de mobilité professionnelle sont essentiellement liées à l'absence et/ou aux horaires inadaptés des transports en commun d'une part (27%) et, d'autre part, à la non disposition d'un véhicule ou d'un permis de conduire (21%). Les problèmes liés à la garde des enfants sont évoqués après les carences en matières de transports en commun ou en matière de déplacements automobiles.

En région rurale l'absence d'un moyen de transport individuel pénalise deux fois.

La conjonction des réponses indiquant les insuffisances des transports en commun d'une part et, la non disposition d'une voiture ou d'un permis d'autre part, renvoie très logiquement à ce qui a été remarqué plus haut lorsque l'on a constaté

que les femmes qui ne disposent pas du permis de conduire sont quasiment deux fois plus nombreuses (62% contre 35%, total 37%) à rencontrer des difficultés sur le chemin du travail que celles qui disposent d'un permis. En région rurale l'absence d'un moyen de transport individuel pénalise deux fois : une première fois parce que sans voiture les trajets sont plus longs et plus compliqués et une deuxième fois parce que les transports en commun n'offrent pas des conditions d'horaire adaptées ou sont inexistantes.

2. LES FEMMES QUI NE TRAVAILLENT PAS

Le mariage éloigne les femmes du monde du travail tout autant que le chômage.

Les femmes qui sont pour l'instant sans emploi représentent 33% de l'échantillon. Interrogées sur les raisons de leur non activité professionnelle, les femmes avancent en premier lieu l'absence de travail, le chômage (15,2%). Mais dans les mêmes proportions (14,9%) elles évoquent également l'arrêt au moment du mariage. Ainsi voit-on que le mariage éloigne tout autant les femmes du monde du travail que le chômage ou l'absence de postes de travail.

A l'heure actuelle dans notre province, la condition féminine est encore, de la bouche des femmes elles-mêmes, le principal frein à l'activité professionnelle.

Si l'on additionne les réponses typiquement liées à la condition féminine « je n'ai jamais travaillé », « j'ai arrêté quand je me suis mariée », « je préfère m'occuper de ma maison, du ménage » « mon conjoint n'est pas d'accord » on obtient 41% du total des motifs du non emploi. En deuxième lieu, les femmes évoquent l'âge et la maladie (21%), puis le fait d'être étudiante (15%).

Les femmes n'évoquent pas spontanément les problèmes de déplacement comme étant un obstacle à l'emploi.

Néanmoins, si la question leur est posée directement de savoir si le fait de ne pas travailler est ou non lié à des problèmes de déplacement, 19% répondent oui et 81% non.

Il existe certaines contraintes de mobilité avec lesquelles les femmes peuvent trouver à s'arranger et d'autres pas.

Les problèmes de mobilité qui empêchent les femmes de travailler sont d'abord liés aux moyens de transports eux-mêmes – non disposition d'un permis ou d'un véhicule, carences des transports en commun – et ce, avant les difficultés liées à la garde des enfants. Derrière cette réponse, on perçoit qu'il existe certaines contraintes de mobilité avec lesquelles les femmes peuvent trouver à s'arranger – même si c'est plus ou moins - et d'autres pas. Ainsi peuvent-elles trouver à faire garder leurs enfants, même si cela se fait pour certaines d'entre elles dans des systèmes bricolés et toujours à recommencer. Par contre l'absence de permis ou la non disposition d'une voiture sont des motifs de non activité professionnelle que les femmes ne peuvent que très difficilement renverser. Acheter une voiture pour se donner plus de chances d'accéder au marché du travail quand on est demandeuse d'emploi représente dans la plupart des cas un coût, non seulement d'achat mais aussi d'entretien, bien trop important eu égard aux disponibilités budgétaires de ces personnes.

Le « tout à la voiture » est une option dominante idéologiquement mais qui n'est pas la solution réaliste attendue par les groupes de femmes exclues du marché du travail.

La majorité des femmes sans activité professionnelle (71%) indiquent que la solution de leur problème de mobilité professionnelle passe par une amélioration des transports en commun. Seules 22% pensent la solution en termes de voiture

individuelle. Cette réponse bat en brèche l'idée reçue selon laquelle, à l'heure actuelle, les déplacements ne sont plus envisagés que dans un « tout à la voiture » général. Ces résultats nous laissent entrevoir en effet - à tout le moins au niveau des souhaits - une autre conception de la mobilité chez les femmes des catégories les moins favorisées professionnellement. Ils nous montrent également toute l'importance des transports en commun dans la manière dont les femmes raisonnent la mise en place d'une stratégie d'accès au marché du travail.

3. FORMATION PROFESSIONNELLE

Pour les femmes concernées, une plus grande facilité d'accès à la formation passe d'abord par une amélioration des transports en commun.

Dans l'échantillon, 16% des femmes interrogées poursuivent un enseignement visant à améliorer leurs compétences. Que ce soit pour celles-ci ou pour les 84% qui ne suivent pas de formation, les problèmes de mobilité les plus souvent évoqués sont : la longueur des trajets, le manque d'autonomie dans les déplacements et des horaires de formation peu adaptés. Les solutions souhaitées sont d' une part plus de transports en commun, plus rapides, plus souples (35%) et, d'autre part une intervention dans les frais ou, mieux, des transports en communs gratuits (17%).

3. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Depuis quelques décennies, l'usage de la voiture est devenu un des principes structurant l'aménagement du territoire dans les régions rurales. Ce « tout à la voiture » s'est concrétisé dans une spatialisation du résidentiel, de l'activité économique et des services de sorte que l'accessibilité coordonnée à l'ensemble de ces fonctions sociales est pénible à tout qui ne dispose pas constamment d'un véhicule individuel. Bien plus, ne pas disposer d'une voiture en région rurale pénalise deux fois : une première fois parce que, sans voiture, les trajets sont plus longs, plus compliqués voire impossibles et, une deuxième fois, parce que les transports en commun n'offrent pas des conditions d'horaire adaptées ou sont quasi-inexistants. En cela, pour les populations les moins nanties, la voiture, par l'aménagement du territoire qu'elle a engendré, n'est pas le moyen de mobilité et de liberté individuelle tant vanté par l'idéologie ambiante : tout au contraire, elle est un puissant frein à l'accès au travail et à la formation professionnelle.

Cependant, pour raisonner le problème de l'accès à l'emploi tel qu'il se pose aux femmes - c'est à dire de façon plus complexe que pour les hommes - il est nécessaire de prendre en compte l'incidence de facteurs non directement techniques sur les conditions de leur mobilité. L'enquête a montré en effet qu'à l'heure actuelle encore, les femmes restent pénalisées par certaines contraintes liées à une définition traditionnelle de leur condition et du rôle que celle-ci leur impose d'assumer. Alors qu'elles déclarent préférer avoir une activité professionnelle, presque une femme sur deux ne travaille pas parce qu'elle doit assumer sa condition de femme.

En outre, l'égalité des sexes face aux charges liées au ménage ou au soin des enfants est encore un vœu pieux dans la plupart des cas. Les résultats de l'enquête indiquent en effet, que la gestion du ménage est toujours dévolue pour une part déterminante, si pas quasi exclusive aux femmes. De même on a vu que, même en travaillant à plein temps, les femmes sont le plus souvent seules à prendre en charge les tâches ménagères. Ainsi la condition féminine, telle que vécue à l'heure actuelle dans la province, a une incidence négative sur les possibilités qu'ont les femmes d'accéder à l'emploi et à la formation.

Ceci étant, il y a pour les femmes un lien très clair entre le fait de ne pas être mobile individuellement et l'inactivité professionnelle et ce, à la fois comme cause et comme conséquence de celle-ci. Ainsi, il y a un rapport très net entre le fait de disposer ou non d'un permis et d'une voiture et le fait d'éprouver ou non des difficultés de mobilité professionnelle. Ceci indique clairement que le « système voiture » est devenu prépondérant dans l'organisation des déplacements professionnels et que, s'en trouver exclues, est, pour les femmes, une situation pénalisante sanctionnée par des trajets plus difficiles. Ceci indique également que les transports en commun ne sont pas un substitut parfaitement équivalent à la voiture pour résoudre le problème des déplacements professionnels des femmes actives.

Cependant, la problématique de l'accès des femmes au travail et à la formation ne se réduit pas aux seuls aspects techniques de la mobilité et aux seules conséquences de leur condition sociale. Ces paramètres viennent prendre sens sur les caractéristiques sociales des groupes concernés. Ainsi, par exemple, les contraintes d'éloignement ne sont pas ressenties de la même manière par tous les groupes

sociaux. Au contraire, elles pèsent plus ou moins en fonction de la position sociale. Comme le temps, la mobilité c'est d'abord de l'argent et, finalement, New York en Concorde ce n'est pas très loin, c'est facile et très confortable.

On le comprend, le fait de rencontrer des difficultés en matière de mobilité professionnelle ne se distribue pas au hasard dans la population féminine, certains groupes sont plus affectés que d'autres. Ainsi, l'enquête a montré que vivre dans un ménage sans voiture est une situation qui n'existe pas chez les femmes cadres ou exerçant une profession libérale. Par contre, 27% des demandeuses d'emploi vivent dans des ménages ne disposant pas de voiture alors que cette proportion est de 8 % au total. L'enquête a montré également qu'en matière de mobilité professionnelle, c'est le contexte socio-économique dans lequel on a ou non des enfants qui est déterminant et non pas le fait même d'avoir ou non des enfants. On a vu par exemple, que les difficultés rencontrées sur le chemin du travail sont moins fréquentes chez les femmes qui bénéficient d'une aide payante dans le ménage ou de l'aide de la famille. L'enquête a montré enfin que l'idéal-type de la femme sans permis de conduire est une femme jeune, entre 18 et 24 ans, célibataire ou en situation de famille monoparentale. Son niveau d'étude ne dépasse pas l'école primaire, elle et son conjoint lorsqu'il existe sont demandeurs d'emploi. Le handicap de l'immobilité se cumule donc le plus souvent avec une fragilité sociale, familiale et professionnelle ainsi qu'avec un faible niveau de formation pour hypothéquer lourdement l'accès à l'emploi des femmes concernées.

C'est dans ce terreau social que vient s'enraciner le cercle vicieux dans lequel tourne sans beaucoup d'espoir d'en sortir valablement le segment de population à risque que sont les demandeuses d'emploi. Passer son permis de conduire puis acheter et entretenir une voiture quand on est au chômage représente très souvent un coût insupportable. En même temps, il est tout à fait illusoire d'espérer sortir de la condition de chômeuse quand on ne dispose pas du permis de conduire. En effet, la disposition du permis ne sanctionne pas seulement une compétence à la conduite automobile. La disposition d'un permis - signe d'une mobilité individuelle - est devenue une condition sine qua non pour l'obtention d'un emploi le plus modeste soit-il. S'il est donc fort utile de disposer d'un permis pour pouvoir rejoindre son lieu de travail en voiture, il est par ailleurs tout à fait indispensable et préalable de posséder ce label de mobilité individuelle pour rejoindre le marché de l'emploi.

Disposer d'un permis est donc devenu une condition sine qua non à l'embauche mais, dans notre société, acquérir cet indispensable sésame coûte beaucoup aux populations précaires, car dans la situation actuelle, c'est à l'individu qu'il incombe de supporter les frais d'obtention de ce droit d'accès au travail. La logique du marché s'étant emparée de la distribution de ce passeport à l'emploi qu'est le permis, on peut considérer qu'à l'heure actuelle, la mobilité des personnes n'est pas un droit garanti collectivement. La mobilité est devenue un bien de consommation dont la disposition relève de la responsabilité de l'individu ainsi que des moyens qu'il peut dégager à cette fin et, à ce jeu là, tous n'ont pas les mêmes cartes à leur disposition. C'est pourquoi, en matière de mobilité, les femmes appartenant aux groupes socialement précaires se trouvent constamment confrontées à une alternative impossible : adopter une mobilité qui les ruine ou subir un immobilisme qui les exclut.

Qu'on le veuille ou non, qu'on le regrette ou non, dans les régions rurales, la mobilité automobile est donc devenue en quelques années une condition sine qua non à l'insertion sociale et professionnelle des femmes. Dans cette perspective, ne pas disposer d'un permis de conduire à l'heure actuelle est tout aussi pénalisant que de ne pas savoir lire et écrire. C'est pourquoi la femme qui n'a pas de permis doit être considérée comme une analphabète de la mobilité, prise en charge comme telle et bénéficier des mesures de remédiation qui s'imposent.

En l'occurrence, c'est à l'Etat, dans son rôle de régulateur social et de garant de l'égalité des chances, qu'il revient de mettre en place les mesures qui garantissent aux populations féminines les plus démunies la disposition de cette condition sine qua non à l'embauche qu'est le permis de conduire. Cet apprentissage indispensable ne peut plus être laissé aux seuls soins du marché sous peine de voir perdurer de graves discriminations face à l'emploi. Dans cette ligne pourquoi ne pas envisager la formation au permis de conduire comme une matière parmi d'autres dispensée dans le cadre de l'enseignement obligatoire ? Il n'est pas illogique en effet de confier au système scolaire cette forme moderne d'alphabétisation à la mobilité. Celui-ci, ce faisant, ne sortirait pas de son rôle mais exercerait au contraire de façon tout à fait contemporaine sa fonction d'agent pour une plus grande égalité des chances.

Le principe de l'alphabétisation générale à la mobilité individuelle suggéré ici à travers la mise en place d'une modalité vraiment démocratique d'obtention du permis, ne vise pas d'abord et uniquement à permettre un usage généralisé de la voiture afin de rejoindre plus facilement un (hypothétique) lieu de travail. Il ne faut pas confondre lieu de travail et marché du travail. Améliorer l'accessibilité à l'emploi et à la formation des groupes de femmes défavorisées n'est pas d'abord un problème technique lié à de la distance spatiale c'est avant tout un problème de distanciation sociale et en cela il est éminemment politique. Dès lors, suggérer une action dont l'objectif est de former, à l'intérieur du système scolaire, 100% des femmes au permis de conduire, c'est avant tout viser à éliminer une disqualification radicale à l'embauche. Très concrètement dit, avant de permettre à la femme, si elle le souhaite et si elle en a les moyens, de se rendre en voiture à son travail, le fait pour elle de disposer du permis de conduire lui permettra de faire état de cette qualité indispensable au moment de l'entretien d'embauche.

Réduire ce handicap majeur à l'accès au marché de l'emploi est un préalable indispensable à la mise en place des mesures nécessaires visant à faciliter la mobilité professionnelle dans sa dimension plus technique. Celles-ci concernent tout autant l'amélioration des transports en commun que la mise en place d'infrastructures destinées à aider la femme dans son rôle de mère ou encore l'aménagement et la coordination des différents horaires avec lesquels elle doit constamment jongler. Enfin, des mesures d'éducation et de sensibilisation des jeunes générations à l'égalité des sexes, au partage des tâches et au respect de l'autonomie de la femme doivent être élaborées et mises en œuvre sans délai. On l'a vu en effet, la condition féminine reste encore et toujours le principal obstacle à l'accès des femmes au marché de l'emploi.

Cependant, la conception et la mise en œuvre de l'ensemble de ces mesures doivent impérativement tenir compte du fait que la précarité est toujours un état total pour les femmes qui la subissent : elle frappe toutes les dimensions de l'existence à la

fois. Dans cette perspective, améliorer l'accessibilité des groupes défavorisés à l'emploi et à la formation c'est leur permettre dans un premier temps de rejoindre le marché du travail dans des conditions acceptables mais c'est surtout les mettre en situation de pouvoir s'y maintenir de façon durable. Pour ce faire, il ne suffit pas d'agir sur les contraintes techniques de mobilité, même si cela est indispensable, mais il faut intervenir de façon globale et coordonnée sur l'ensemble des facteurs économique-sociaux handicapant une insertion professionnelle stabilisée.

Améliorer l'accessibilité à l'emploi et à la formation des femmes socialement fragilisées, c'est leur permettre en définitive d'acquérir les conditions d'une existence décente.

PARTIE 2 : VOLET QUALITATIF

La mobilité des femmes en province de Luxembourg en relation à la problématique de l'emploi et de la formation nécessite trois préalables qui permettent de circonscrire le propos :

1. En quoi y-a-t-il un problème de mobilité féminin ? Cette question parfois posée par des interlocuteurs mérite une réponse nuancée. En effet, si on raisonne en terme de mobilité strictement spatiale, il n'y a pas de problème spécifiquement féminin, dans notre province rurale, le problème est le même pour tous (homme et femme) : peu de transport en commun, de grandes distances, un permis de conduire onéreux... Nous pouvons cependant dire que dans notre société qui va lentement vers plus d'égalité, la femme conserve toute une série de rôles qui accentuent les problèmes de mobilité (devoir organiser les transports scolaires ou ne pas avoir droit à la voiture étant entendu que c'est le mari qui y a droit).

2. La distinction entre mobilité sociale (=capacité à progresser ou régresser socialement, en trouvant du travail pour quelqu'un qui n'en a pas) et mobilité spatiale (=capacité à se mouvoir dans un espace donné) permet de traiter deux objets différents. Mais en réalité, ces deux objets se rejoignent et sont intimement liés, le problème de mobilité spatiale est souvent l'élément qui pose le plus de problème si la personne souhaite s'inscrire dans une logique d'emploi ou de formation. D'un point de vue méthodologique, il faut préciser que les opérateurs offrant des formations à un public exclusivement masculin n'ont pas été rencontrés.

3. Le volet quantitatif de l'enquête consiste en fait à donner une photographie du vécu actuel des femmes luxembourgeoises sur leur mobilité. Toutes les femmes de la province sont représentées quel que soit leur arrondissement de résidence, leur statut socioprofessionnel, leur âge. Le volet qualitatif par contre, est en quelque sorte un zoom sur une partie de la photographie, il se centre sur les catégories de personnes qui sont en formation ou en stage. Concrètement, les différentes administrations communales de la province ont été contactées par téléphone et par courrier afin de connaître les différentes initiatives existantes. Ont également été contactés les différents organismes offrant les services mentionnés. Parallèlement à ce travail de prise de connaissance, 44 opérateurs du parcours d'insertion¹ ont été rencontrés en entretien individuel (d'une durée moyenne de 2 h) et ont été questionnés sur les problèmes d'insertion (et notamment dus à la mobilité) qu'ils rencontraient avec leur public féminin.

¹ Les opérateurs rencontrés sont : le Carrefour Formation, L'Archée, La Maison du Pain, La Moisson-Le 210, Proximam, les CEFA libres de Bastogne, Marche, Saint-Hubert, Virton et Arlon, les CEFA de la Communauté Française de Arlon, Bomal, Bastogne, Libramont, DEFITS, NTEGRA, Espace Formation Insertion d'Arlon, Formation Tremplin de Marche, La Passerelle, Form'Action, le CEPST, Vie Féminine, l'IEPSCF de Arlon, Aubange, Libramont, Vielsalm, l'ILLEPS de Virton, l'Ecole industrielle et commerciale de ville d'Arlon, Au Travers, Habilux, le Futur Simple, Le Trusquin, Forem-Formation, l'IFPME, TRACE !, Mirelux, l'ONE, le CDR, La Source, La Toupie, La Trêve, Lire et Ecrire, Miroir Vagabond, La Régie de Quartier de la Famennoise, SOS Dépannage social le Centre Alpha, le CST.

1. Mobilité versus accessibilité.

Avant de préciser le travail qui a été réalisé et les conclusions et recommandations qui peuvent en émerger, il convient de préciser un distinguo fondamental qui servira de fil conducteur tout au long du travail : il s'agit de ne pas utiliser comme synonyme accessibilité et mobilité.

Dans tout travail de clarification de concept, l'essai est souvent perçu comme une tentative de complexifier le travail pour lui donner une valeur ajoutée supposée scientifique. Comme si un discours posé comme savant sur le monde social avait besoin de s'offrir une spécificité qui ne pourrait passer que par une redéfinition du langage. Cette tentative est souvent mal perçue par le monde social qui se sent déposséder et mis à distance par un chercheur qui après quelques heures d'entrevues devient un expert de la situation que les personnes rencontrées vivent au jour le jour.

Sans vouloir rentrer dans des considérations épistémologiques qui obscurciraient le propos et qui n'apporteraient rien de spécifique à la démarche, l'auteur de ces lignes tient à préciser que la distinction ici précisée est essentielle à la problématique, elle permet de la mettre en lumière et est la colonne vertébrale du travail exposé².

La mobilité, terme à la mode s'il en est, est un concept plurivoque qui renvoie tant à l'aspect spatial qu'à l'aspect social³. Mais surtout, il renvoie à une logique individuelle de volonté personnelle de se mouvoir. Promouvoir la mobilité c'est donc inciter les personnes à bouger.

A l'inverse, l'accessibilité se place de l'autre côté du miroir. C'est le concept social préalable qui permet aux personnes de mettre en œuvre leur mobilité. L'accessibilité, c'est la logique collective qui donne plus ou moins facilement la possibilité à une démarche volontaire de se mouvoir.

Cette dichotomie permet de laisser la place tant à la liberté et la volonté individuelle de se mouvoir, qu'à la réalité que chacun, indépendamment de sa volonté, se trouve dans des situations différenciées quant à l'accès à cette mobilité.

De plus, le public que nous avons rencontré n'était pas composé directement les personnes en insertion socioprofessionnelle mais bien les responsables des organismes de la dite insertion socioprofessionnelle, ce qui a comme conséquence que les deux concepts d'accessibilité et de mobilité sont souvent avancés, de manière mélangée et considérés comme synonymes, comme un des freins fondamentaux en terme d'insertion. Il nous semblait donc fondamental de les distinguer.

² Ce travail n'est rien d'autre qu'une mise à distance du discours des acteurs de l'insertion socioprofessionnelle en province de Luxembourg. Il ne se veut pas un lieu de restitution pure et simple des revendications et questionnement du secteur mais bien une tentative de compréhension de ce qui se cache et structure le discours autour de la problématique de l'insertion socioprofessionnelle en milieu rural. En ce sens, il est une mise à plat forcément plurisubjective d'une réalité plus complexe que ce qui en est dit, la difficulté étant de « réduire » la réalité au bon niveau.

³ Mobilité sociale à comprendre comme l' « expérience individuelle ou collective de franchissement des degrés d'une hiérarchie sociale formelle » (p345 in Dictionnaire de sociologie Le Robert Seuil)

2. Une problématique structurée en trois couches interdépendantes.

La problématique de l'accès à l'emploi et à la formation en province de Luxembourg se structure en trois couches interdépendantes qui co-existent et qui relèvent de trois réalités fort différentes. Il s'agit des difficultés liées à la configuration spatiale de la province de Luxembourg, des difficultés liées au statut de femme et de mère et enfin des difficultés liées au statut socioprofessionnel.

2.1 Difficultés liées à la configuration spatiale en province de Luxembourg.

Tel un oignon dont on ne perçoit extérieurement que la première couche, les problèmes sont souvent perçus à travers le prisme de la difficulté à organiser des déplacements dans une province où les distances sont si grandes et dont la densité de population est très faible. La province est en effet une entité territoriale de 4440 kilomètres carrés pour 252 295 habitants⁴. Ce qui équivaut à une densité de population de 57 habitants au kilomètre carré⁵.

Il est facile de se rendre compte que pour des densités de population aussi faible, l'infrastructure qui permet une mobilité est difficile à mettre en place d'autant que le territoire est vaste.

De plus le développement territorial qui a été retenu pour le Luxembourg rend les déplacements, du moins pour certains, assez compliqués.

Cinq pôles⁶ correctement reliés entre eux tant par voie ferroviaire que par voies de route se trouvent en province. Dans et entre ces pôles les déplacements sont possibles et même vivement souhaités en ce sens que le Luxembourg se situe dans un eurocorridor. Outre la logique déplacement, ces pôles permettent aussi de créer de l'emploi pour toute une frange de la population. Hors de ces pôles, les déplacements sont rendus difficiles pour les raisons évoquées plus haut qui concernent la gageure d'organiser du déplacement dans un territoire vaste et avec une faible densité de population. Quand à l'emploi hors des cinq pôles, il n'y a comme possibilité pour le public faiblement qualifié en province que des débouchés dans le secteur de l'horeca, du commerce ou du nettoyage.

A. Et pourtant des choses existent.

⁴ Ces chiffres au 1/1/2003 sont issus du tableau de bord socio-économique publié par la Chambre du Commerce et de l'Industrie du Luxembourg Belge

⁵ Ces chiffres déjà peu élevés sont à nuancer, en effet 6 communes sur les 44 ont plus de 10 000 habitants, ce qui revient à dire que pratiquement le quart de la population provinciale se trouve dans ces 6 communes. Si l'on extrait ces 6 communes qui tire la moyenne vers le haut, la densité de population est encore moins importante.

⁶ Marche, Bastogne, Arlon, Athus, Virton et dans une moindre mesure le trinôme Bertrix, Libramont, Neufchâteau.

La province de Luxembourg n'est pas une terre vierge d'initiative afin de favoriser la mobilité des personnes qui y vivent. En voici quelques unes présentées⁷.

Transport de collectivité.

Pour le transport d'un public féminin spécifique, rien n'existe dans la province, par contre une série d'initiatives locales sont en place et les femmes peuvent en bénéficier.

Les voici brièvement présentées :

-Le Trusquin réalise du transport de personnes tant collectif qu'individuel. Le Trusquin est une EFT sise à Marloie. Théoriquement, rien n'empêche les personnes d'utiliser ce service pour se rendre au travail ou au lieu de formation mais dans les faits il est trop onéreux d'utiliser le service de manière quotidienne et individuelle. Par contre, des ramassages collectifs pour conduire des personnes en formation ou au travail ont déjà eu lieu.

-Les communes de Bertogne, Sainte-Ode et Houffalize organisent un ramassage extra-scolaire pour les enfants de 2.5 à 12 ans. Le mini-bus a comme mission de :
1.conduire les enfants des communes de l'école au lieu d'accueil extra-scolaire.
2.conduire et d'aller rechercher les enfants à leurs activités d'après quatre heures (club de sport, académie de musique,...). Toutes les demandes peuvent être acceptées a priori mais le service « victime de son succès » va devoir définir des conditions moins souples. Cette mesure est ici présentée car elle prend en charge les enfants et permet donc aux parents qui ne peuvent pas compter sur une solidarité familiale un service bien utile.

-Les différents organismes du parcours d'insertion organisent bien souvent le ramassage de leurs bénéficiaires de manière formelle (achat d'un mini-bus) ou informelle (avec les véhicules des différents travailleurs sociaux). Le nombre de kilomètres parcourus sur une année est de 263 000 (ce chiffre reprend les kilomètres parcourus par le Miroir Vagabond, la Moisson-le 210, DEFITS, la Trêve-Habilux. Il conviendrait d'ajouter les kilomètres de plusieurs autres opérateurs). Ce chiffre astronomique révèle que pour ces organismes la mobilité de leurs bénéficiaires est un poste qui pose réellement problème. Tous ces kilomètres parcourus rendent aussi compte du fait que le travail social qui pourrait être accompli pendant ce temps est utilisé à transporter les personnes.

-Certains CPAS organisent avec des bénévoles de la commune un système de covoiturage, mais le public concerné par ces mesures est le plus souvent des personnes âgées ou malades. Le public de femmes à l'emploi ou en formation n'a pas la possibilité de jouir de ces ramassages.

-Rappelons en quelques lignes le projet du TEC-Luxembourg : il s'agit d'offrir trois types de services différents . D'une part, un service de transport scolaire (comme il

⁷ Ce relevé ne se prétend pas totalement exhaustif et nous présentons nos excuses à ceux dont l'initiative ne serait pas présentée. De plus, le relevé a été effectué en mars-avril 2004. Depuis des modifications ont vu le jour, nous avons essayé d'en tenir compte dans la mesure de nos possibilités.

existe actuellement), d'autre part, un service de 23 lignes rapides offrant un transport aisé aux travailleurs, et pour terminer, 32 zones de bus à la demande. L'originalité du projet réside en ce que le service est, à l'origine, disponible de 6h à 21h (du moins pour les deux derniers services). Cette proposition de bus à la demande couplé aux lignes rapides permettrait de rencontrer les attentes des travailleurs et travailleuses mais aussi des personnes en formation. S'il est bien clair que les solutions aux problèmes de mobilité ne peuvent se concevoir que par une approche multi-modale, le projet du TEC constitue bien un de ces modes à investiguer. Le projet est actuellement en test : quelques lignes rapides existent et le bus à la demande est en test sur Bastogne-Libramont-Sainte-Ode-Bertogne. Cette zone a été étendue à Habay, Fauvillers, Léglise, Vaux-sur-Sûre et Neufchâteau dès le mois de septembre 2004 et aux zones de Attert et Arlon, il y a récemment . Malheureusement ce projet appelé Telbus est accessible de 9h à 17h ce qui ne rend que peu compatible l'utilisation du service avec des logiques d'emploi ou de formation⁸.

.Le transport individuel.

-La ville de Bastogne ainsi que la ville de Neufchâteau propose sur leur site Internet une centrale de covoiturage. Ce projet vise principalement les personnes réalisant la navette sur le Luxembourg. Mais rien n'empêche que d'autres utilisateurs profitent du service.

-Il existe différentes formules pour permettre à une personne d'avoir son permis de conduire :

1.ForCA propose via la filière libre et pour un prix très modique de suivre une formation (qui pour des personnes en grande difficulté peut aller jusqu'à 80 heures) pour le permis théorique. ForCA propose également de pouvoir bénéficier d'un formateur pour assurer l'apprentissage des manœuvres.

2.Les chèques permis sont une occasion pour les personnes suivant une formation qualifiante de décrocher le permis de conduire.

3.La mesure « permis pour l'emploi » a été testée il y a quelques années, elle consistait à offrir une formation à la conduite automobile en associant ForCA et des auto-écoles.

B. Les problèmes.

Transport de collectivité.

Différents types de transport organisés par la collectivité existent mais en général ces transports ne conviennent que pour des publics-cibles tels que les personnes à mobilité réduite ou les personnes âgées. Pour le public qui nous intéresse, aucun service n'est opérationnel soit parce que les statuts du service interdisent l'accès aux utilisateurs autres que ceux de leur public-cible, soit que le coût journalier n'est pas envisageable pour des personnes en insertion ou à salaires moyens à faibles. La seule manière de rendre le service abordable est d'organiser du ramassage de

⁸ Le Telbus quitte le dépôt à 8h30 et le rejoint à 17h30.

groupes (par exemple via Le Trusquin) de stagiaires ou de salariés. Il est entendu dans ce cas que c'est à l'employeur ou à l'organisme d'insertion d'organiser et de prendre en charge (même partiellement) l'organisation du service.

Transport individuel.

Les sites de covoiturage proposés par les communes sont, malheureusement, trop peu utilisés et ce pour deux raisons qui, en fait, se rejoignent :

1. Les habitants n'ont que très peu connaissance du service, d'où l'intérêt de communiquer, de faire de la publicité autour de l'initiative.
2. Vu la sous-utilisation du service, vous trouvez difficilement quelqu'un qui peut correspondre à vos attentes (même pour des destinations comme Luxembourg-ville à des heures dites de bureau). Il y a dans ce genre de service un effet de seuil, il faut un certain nombre d'inscrits pour que le service fonctionne, en dessous de ce seuil le service est inopérant.

Le permis de conduire et l'achat d'un véhicule.

Envisager une mobilité autre qu'individuelle est parfois impossible. Il y a donc un passage bien souvent obligé qui est le permis de conduire et l'achat d'un véhicule. Les problèmes liés à la trilogie permis théorique, permis pratique et achat du véhicule sont nombreux et différenciés en fonction de ce à quoi on s'intéresse. En effet, ForCA par exemple, propose un service limité et ne peut servir de solution aux personnes qui ne peuvent pas compter sur leur environnement proche pour trouver un guide. Or, pour les publics rencontrés, cette difficulté se pose souvent. Dans un autre ordre d'idées, les chèques permis dans leur ancienne mouture ne pouvaient pas servir à des personnes inscrites dans une formation pré-qualifiante. Le permis et le véhicule sont encore très souvent un sésame pour l'emploi, presque une condition sine qua non pour beaucoup. Tous se plaignent des coûts importants engendrés par le passage du permis et par l'acquisition du véhicule.

Certains acteurs sociaux de la province⁹ sont en train de réfléchir à la possibilité de mettre en place en province un système qui serait un outil supplémentaire pour les plus fragilisés. Ils se proposent de trouver des solutions adaptées, en province de Luxembourg, pour des personnes dont l'emploi (obtention d'un job, conservation du contrat en cours) est directement lié à un moyen de transport. Il faudrait d'une part répondre à des problèmes de mobilité dans l'urgence (« ma voiture vient de tomber en panne, je ne sais pas la réparer et je risque de perdre mon travail ») et d'autre part proposer des réponses plus sur le long terme (par exemple utiliser des formules de crédit alternatif pour financer l'achat d'un véhicule)

⁹ SOS-Dépannage social, le C.E.P.P.S.T. , OSIRIS CREDAL. Voir à ce sujet Madame Pottier ou Madame Binet pour des informations plus précises.

2.2 Difficultés liées au statut de femme et de mère.

Une seconde couche à la problématique de l'insertion socioprofessionnelle est celle qui relève du statut de femme et de mère que la personne doit endosser.

A la question de savoir si le fait de ne pas travailler est lié à des problèmes de déplacement¹⁰, 81% des répondantes disent non. Ce qui veut dire que toute la discussion que nous avons tenu sur l'offre inadapté de transport en commun et sur les spécificités d'aménagement territorial luxembourgeois n'a sa raison d'être que pour 19% de la population. Il existe donc des raisons, des freins qui ont une influence plus importante.

Si l'on s'intéresse aux raisons qui sont avancées pour ne pas travailler, on retrouve des raisons liées au statut de femme et ce pour 41% des réponses¹¹.

Si l'on interroge les personnes en contact avec des femmes dans un processus d'insertion, cette idée revient souvent également.¹²

Pour les femmes qui suivent une formation ou un travail ce n'est plus tant le statut de femme que celui de mère qui pose problème. Les statistiques rejoignent des choses souvent entendues sur le terrain. 11.1% des femmes évoquent les problèmes liés à la garde d'enfants. Ce qui fait que ce problème est juste derrière les difficultés liées aux transports en commun et aux difficultés liées à la voiture.

La garde des enfants fait donc partie d'une de ces conditions préalables à l'insertion socioprofessionnelle féminine.

Par conditions préalables, il faut comprendre les différentes mesures qui sont ou seraient utiles pour aider le public féminin à avoir accès aux formations qualifiantes ou pré-qualifiantes qui peuvent exister. Ce genre de mesures sont de deux ordres, d'abord l'accueil de l'enfance au sens large et ensuite l'accueil de personnes dépendantes (question qui n'a pu être traitée parce qu'il nous a fallu circonscrire notre propos)¹³. Nous pouvons cependant scinder l'accueil de l'enfance en différentes sous-rubriques et voir que pour chacune, le service proposé n'est pas identique :

-accueil de la petite enfance : le secteur se développe même si des places ne sont pas suffisantes. Il faut noter l'excellente initiative de la Tarentelle à Libramont qui réserve des places à des enfants dont au moins un des parents suit une formation.

-accueil extra-scolaire : là aussi le secteur se développe même si à nouveau de gros problèmes subsistent.

¹⁰ Question issue du volet quantitatif.

¹¹ Les items qui sont repris sous le vocable « statut de femme » sont « j'ai arrêté quand je me suis mariée (14.9%), je préfère m'occuper de ma maison, du ménage, des enfants (14.5%), je n'ai jamais travaillé (10.8%), mon conjoint n'est pas d'accord (0.8%).

¹² L'anecdote suivante m'a été rapportée par un membre d'une EFT qui relativement récemment a ouvert un service d'aide-ménagère grâce aux titres-services. Un mari est venu inscrire son épouse comme travailleuse parce « de toute façon les enfants sont partis alors autant qu'elle ramène de l'argent à la maison ». Cette anecdote donne bien à voir la supériorité que certains conjoints masculins se reconnaissent sur leur épouse.

¹³ N'oublions pas toutefois, ces femmes qui après avoir consacré du temps à l'éducation des enfants se retrouvent à ne pas pouvoir réintégrer le marché de l'emploi parce qu'elles doivent s'occuper de personnes âgées de la génération précédente. Ces femmes sont en quelque sorte « coincées » entre deux générations.

-accueil des enfants malades : trop peu d'initiatives sont actuellement en place, ce qui crée un réel frein à l'emploi.

-accueil des enfants de plus de 12 ans : toutes les initiatives relèvent de la débrouille. Comme disait une maman, non sans humour, à propos d'une jeune fille de 13 ans : « Qu'est-ce que je fais de ma fille ? Elle est trop jeune pour aller au café. »

-accueil pour les parents travaillant dans un système par pause ou de week-end : rien n'existe d'officiel, toutes les initiatives sont privées ou relèvent de la débrouille.

2.3. Difficultés liées au statut socioprofessionnel.

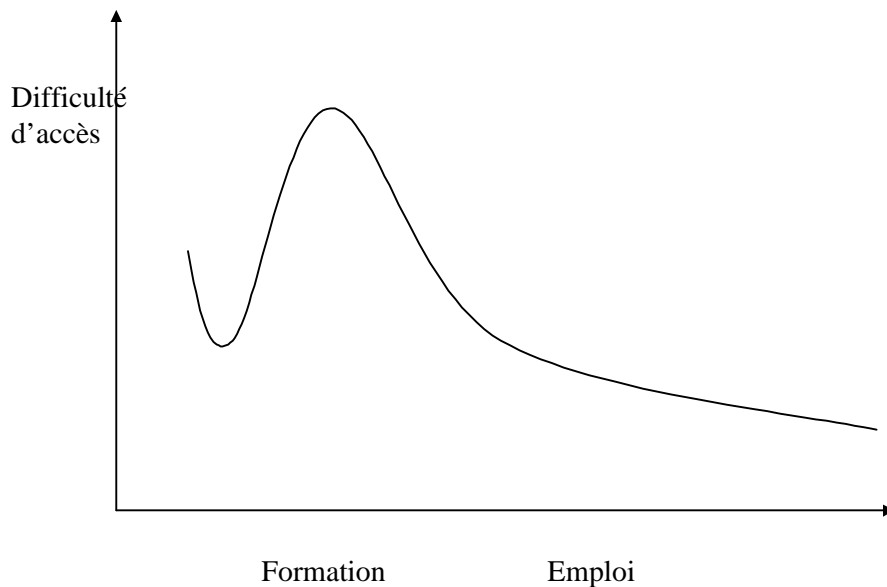
L'enquête quantitative montre bien que le statut socioprofessionnel est déterminant lorsqu'il s'agit d'envisager une mobilité. Avoir ou non fait des études plus ou moins longues, avoir ou non un moyen de transport en propre, avoir ou non de l'aide payante pour son ménage, tout cela conditionne le rapport plus ou moins douloureux que l'on a avec sa propre mobilité. De nombreuses choses pourraient être dites dans cette veine.

Une des plus belles démonstrations de ces inégalités est celle de la question de l'emploi de qualité, notion subjective s'il en est qui est revenue de manière récurrente dans les interviews.

La question de l'emploi de qualité est ici présentée parce qu'elle transcende la problématique des femmes en recherche d'emploi et qui sont peu qualifiées. Le monde politique parle sans cesse d'un accès à un emploi de qualité pour le plus grand nombre, pour ne pas dire l'ensemble de la population. Cette attente est aussi vécue par ces femmes en attente et en recherche d'emploi. Parallèlement à cela le monde du travail demande de plus en plus de flexibilité (via l'intérim, le travail par pauses ou le travail à horaires coupés pour ne citer que trois exemples). Quelle est donc la définition d'un emploi de qualité ? Elle n'est pas la même pour tous, cela va de « j'occupe tout travail pourvu que le patron et les collègues reconnaissent ce que je fais » à « pas d'intérim, pas de travail par pauses ou coupé ou de week-end, contrat à durée indéterminée, bien payé et valorisé socialement ». Entre ces deux extrêmes, de multiples solutions sont possibles. Comment concilier ces attentes avec les offres d'emploi bien souvent disponibles pour les personnes peu qualifiées ? Ces offres demandent souvent de la flexibilité ou sont socialement et financièrement peu reconnues. L'emploi de qualité se résume bien souvent à un emploi disponible quel qu'il soit.

Si l'on est femme et peu formée, que peut-on espérer d'autre en province qu'un travail dans l'horeca (=travail coupé et de week-end), dans le nettoyage (parfois en horaire décalé mais souvent en déplacement depuis les titres-services), dans des entreprises, à la chaîne (=travail par pause) s'il on habite pas trop loin d'un site de production. Bref dans des secteurs qui demandent de pouvoir facilement gérer le problème de la garde d'enfants et qui demandent un moyen individuel de locomotion.

3.Synthèse : un constat inquiétant



C'est ici qu'il faut tirer des conséquences de ce qui a été dit plus haut. Ces conséquences pourraient être perçues comme terriblement subjectives, en réalité, elles le sont. Et même plurisubjectives.

Après avoir rencontré la toute grande majorité des responsables de l'insertion socioprofessionnelle en province et après s'être intéressé aux initiatives existantes, on ne peut arriver qu'à tirer un constat inquiétant.

Indépendamment de la bonne volonté des opérateurs d'insertion socioprofessionnelle, qui véhicule leur public pour les aider à la reconversion, le système est pervers. Il demande comme nous l'avons vu une très grande capacité à se mouvoir, alors même que ce sont les personnes qui ont le moins accès à une mobilité qui doivent faire preuve de la plus grande volonté possible pour, comme nous le voyons sur le graphe, franchir des montagnes.

Nous nous sommes permis de représenter les choses sous forme de graphique pour réellement donner à voir la problématique de l'accès à l'emploi et à la formation

Si vous intégrez un organisme d'insertion pré-qualifiant, il y a de grandes chances que le problème de déplacement soit pris en charge par l'institution. Mais dès que

vous quitterez cette formation (pour du qualifiant ou pour aller vers un emploi) le problème se posera de manière plus accrue. Ce n'est qu'une fois que vous aurez montré votre capacité à pouvoir vous déplacer que le système vous permettra à nouveau un accès plus aisé à votre mobilité L'exemple du chèque permis de conduire (ancienne formule) en est un bon exemple, il n'était accessible qu'aux personnes ayant pu se rendre en formation qualifiante. De la même façon, au moins votre emploi est précaire, au plus vous aurez de possibilité pour exercer votre mobilité. On remarque très souvent que les zones ou les personnes pensent pouvoir trouver un emploi dépend pour une part de sa place sociale¹⁴. Cette zone a tendance à grandir si le niveau de qualification augmente¹⁵.

Le système survalorise la mobilité individuelle alors même que l'accessibilité collective n'est pas reconnue. Tout est compris comme une volonté ou non de l'individu de se déplacer sans se rendre compte que des conditions préalables à cette volonté préexistent. Pour le dire plus simplement, si une personne a une place sociale favorisée, on attribue cette mobilité à sa volonté sans nécessairement se rendre compte qu'objectivement le système lui permet de mettre en œuvre sa mobilité. A l'inverse, si une personne est socialement défavorisée, alors la cause est à chercher dans son manque de volonté d' être mobile, sans tenir compte qu'objectivement les conditions préalables ne sont pas rencontrées.

4.Propos-actions

4.1. La centrale de covoiturage.

4.1.1. Le concept et son argumentaire

L'idée est ici de proposer un interface entre d'une part un offreur de moyen de transport et d'autre part, un demandeur via un site Internet provincial de co-voiturage.

Le volet statistique de l'enquête nous apprend que « *la population des femmes au travail se partage par moitié entre travail à temps plein et travail à temps partiel, ce qui correspond à la moyenne régionale. Cette caractéristique du travail féminin, car le temps partiel est avant tout le fait des femmes, a une incidence particulière sur la question de la mobilité professionnelle. En effet, le rapport entre le budget coût-durée consommé par la mobilité professionnelle et le salaire que procure un travail est nettement moins favorable dans le cas du temps partiel, ce qui peut devenir, dans certains cas un motif de découragement et de décrochage du travail.* »¹⁶

Pour la moitié des femmes qui travaillent en Province la question du transport est donc un problème réel, « *les difficultés rencontrées par les femmes en matière de mobilité professionnelle sont essentiellement liées à l'absence et/ou aux horaires*

¹⁴ Par place sociale il faut comprendre la place que la personne tient dans la société et qui dépend des capitaux culturels, financiers, relationnels, symboliques.

¹⁵ On peut d'une manière caricaturale le comprendre en se disant qu'on peut plus facilement envisager un emploi à Rio de Janeiro si on est PDG d'une multinationale, qu'un emploi à Daverdisse s'il on est technicienne de surface et que l'on habite Arlon.

¹⁶ Partie diagnostique de l'enquête quantitative réalisée par D.Bodson : point 1 rapport au travail et à la formation, sous point 2 les femmes qui travaillent.

inadaptés des transports en commun d'une part (27%) et, d'autre part, à la non disposition d'un véhicule ou d'un permis de conduire (21%) »¹⁷.

Même si l'étude révèle que seulement 8% des ménages de l'échantillon n'ont pas de voiture, il existe un lien fort entre avoir un permis de conduire et une voiture et avoir une mobilité professionnelle. De plus dans ces 8%, les familles monoparentales avec enfants (40% des 8%), les ménages de faible niveau de formation (25% pour le niveau primaire contre 4% au niveau supérieur ou universitaire) et enfin les ménages dans lesquels vivent les demandeuses d'emploi (27% des 8%) sont surreprésentés. Ce sont donc les populations fragilisées qui pâtissent le plus du manque de mobilité. Le co-voiturage pourrait donc être une solution à développer pour faciliter l'accès à l'emploi ou à la formation d'autant plus que « *la majorité des femmes sans activité professionnelle (71%) indiquent que la solution de leur problème de mobilité professionnelle passe par une amélioration des transports en commun. Seules 22% pensent la solution en terme de voiture individuelle. Cette réponse bat en brèche l'idée reçue selon laquelle, à l'heure actuelle, les déplacements ne sont plus envisagés que dans un « tout à la voiture » général. Ces résultats nous laissent entrevoir en effet, à tout le moins au niveau des souhaits, une autre conception de la mobilité chez les femmes des catégories les moins favorisées professionnellement. Ils nous montrent également toute l'importance des transports en commun dans la manière dont les femmes raisonnent la mise en place d'une stratégie d'accès au marché du travail.* »¹⁸

Ce qui est ici mis à jour par l'enquête montre bien que le transport est envisagé en sortant de la logique « tout à la voiture individuelle », que des modalités alternatives sont possibles.

A l'heure où le transport organisé par des collectivités (de type TEC) semble manquer d'adéquation par rapport à la demande, n'y aurait-il pas moyen d'envisager un transport en commun au sens premier du terme, c'est-à-dire un transport où des personnes se déplacent ensemble ? Le co-voiturage serait donc une réelle possibilité d'offrir une alternative économique pour tous. Car n'est pas intéressé par la mesure uniquement le public féminin en formation mais bien également les différents travailleurs et notamment tous ceux qui se déplacent pour rejoindre le lieu de travail au Grand-Duché de Luxembourg.

4.1.2 Deux grandes difficultés à lever

- Le principe du co-voiturage est souvent considéré comme un moyen de transport alternatif à la voiture individuelle. Si ce fait est avéré, il n'en est pas pour autant un parfait substitut : co-voiturer, c'est fondamentalement changer d'attitude par rapport à sa mobilité. C'est s'inscrire dans un rapport de co-dépendance qui, s'il est intéressant au niveau coût, est également pourvu de contraintes auxquelles la voiture individuelle ne nous a plus habitués. Il convient donc d'assurer, pour que le service fonctionne et rentre dans les habitudes, une bonne communication pour d'une part faire connaître le service et d'autre part donner envie de l'utiliser.
- Il y a également une contrainte propre à notre situation de province rurale : la densité de population relativement faible alliée à un territoire vaste. Ces

¹⁷ Partie diagnostique : point 4 difficultés de mobilité, sous point 1 les femmes qui travaillent.

¹⁸ Partie diagnostique : point 4 Difficultés de mobilité, sous-point 2 Les femmes qui ne travaillent pas.

données peuvent pour partie expliquer le manque de succès d'initiatives prises par les communes de Bastogne et Neufchâteau. Il faut en effet posséder un nombre suffisamment important d'utilisateurs potentiels pour que le service soit opérant sinon le faible nombre de clients potentiels condamne d'office le service à ne pas être un outil utile à la population malgré la bonne volonté du pouvoir public (en l'occurrence communal). Un certain seuil doit être atteint, la Province comme espace territorial d'utilisation du service dispose d'une taille beaucoup plus importante que ne peut avoir l'une ou l'autre commune. Il y a donc là un gage de performance par rapport au service futur.

4.1.3. Des pistes pour un projet cohérent

Un site provincial

L'idée est de permettre à tous les habitants de la Province d'avoir accès au site, celui-ci serait consultable à l'adresse «www.luxcovoiturage.be ».

L'information disponible sans inscription préalable

L'inscription préalable au site de co-voiturage constitue un frein pour les personnes qui ne sont pas convaincues de l'utilité de celui-ci. La possibilité sur le site de consulter la base de données doit être facile, trois clics sont suffisants pour connaître les réponses à la demande. La personne doit alors s'affilier comme membre pour avoir accès aux coordonnées des adhérents dont l'offre les intéresse.

Un moteur de recherche intelligent

Mettre les offreurs de mobilité en interface avec les demandeurs peut sembler simple, mais il est nécessaire de posséder un outil performant qui ne se contentera pas des simples critères encodés par les utilisateurs mais qui disposera d'une certaine labilité dans ses recherches. Pour le dire autrement, le moteur de recherche devra trouver les offres et les demandes qui s'ajustent en tenant compte d'une fourchette horaire et d'une zone géographique plus étendue que celle annoncée par les utilisateurs. Il est en effet dommage qu'une personne quittant Marche à 7h20 ne soit pas mise en relation avec une personne habitant Waha (un village fort proche) et devant partir à 7h15 alors que ces deux personnes doivent se rendre toutes deux à Namur dans une même fourchette horaire.

Une rubrique destinée aux personnes en formation et aux personnes n'ayant pas accès au réseau Internet.

Une rubrique spéciale doit être prévue pour les personnes suivant une formation de jour comme de soirée. Pour ces personnes pour le coût des transports se ressent de manière plus importante encore, le covoiturage apparaît comme une solution économique et surtout comme la seule solution pour les personnes ne disposant pas de véhicule et qui veulent se rendre à une formation.

Cette solution du co-voiturage est déjà utilisée de manière informelle par beaucoup mais la formaliser permettrait d'augmenter le nombre de personnes utilisant le co-voiturage.

A nouveau, prenons un exemple : une personne se rendant à son cours de promotion sociale à Libramont peut éventuellement entrer en contact avec une autre personne inscrite au même cours qu'elle et donc organiser du co-voiturage. Mais il sera beaucoup plus difficile pour cette personne de connaître les candidats intéressés par du co-voiturage et qui sont inscrits à un autre cours de promotion sociale que le sien mais qui pourtant peut se dérouler le même jour.

L'importance de faire connaître l'existence du service

L'accès à une information pertinente devient chose de plus en plus mal aisée, une communication efficace sur l'existence de la centrale est une nécessité. Faire connaître le service est dès lors essentiel pour assurer l'utilité de celui-ci.

Il faut, de plus, donner envie aux luxembourgeois d'utiliser le co-voiturage en insistant sur les avantages multiples que celui-ci procure.

L'information doit circuler grâce à deux canaux principaux : d'une part une publicité active sur TV-Lux, la télévision locale et d'autre part en informant les différents opérateurs d'insertion socio-professionnelle, les différentes communes et C.P.A.S. de l'utilité du service pour leur public.

Une base de données active sur le Grand-Duché de Luxembourg

Sur les 252 295 habitants de la province, 22 115 travaillent au Grand-Duché de Luxembourg¹⁹. Un site provincial qui se veut facilitateur d'accès à l'emploi ne peut donc omettre de fournir à pratiquement 1 personne sur 5 un moyen supplémentaire pour se rendre à son emploi.

¹⁹ Chiffres pour la population au 01/01/2003 et pour les travailleurs au 30/06/2002. Ces chiffres sont issus du « Tableau de bord socio-économique de la Province de Luxembourg (mise à jour en 2004) » édité par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Luxembourg belge

4.2 La garde d'enfants malades à domicile (GEM).

« A l'intérieur du cercle domestique règne une spécialisation telle que les hommes « actifs » ne font que du travail professionnel et que les femmes « actives » doivent partager leur temps de travail entre le familial et le professionnel. Cette double pression est particulièrement visible lorsque l'enfant tombe malade : le père, avec peu d'état d'âme, se rend sur son lieu de travail, la mère ne sait pas trop quoi faire. Elle hésite entre laisser son enfant malade à la maison sans elle ou laisser son travail. »²⁰

4.2.1 Nécessité de la mise en place d'un tel service

Le « Contrat d'Avenir pour les Wallonnes et les Wallons » se donne comme objectif de

« faire converger la Wallonie vers un taux d'emploi équivalent aux objectifs européens à l'échéance 2010 (+1.5%/an et 70% de taux d'emploi avec un taux d'emploi féminin de 60%) »²¹ alors que le taux d'emploi des femmes est de 47.4% en 2002.

Cette progression n'est envisageable que si des mesures permettent de résorber l'handicap structurel qu'ont les femmes sur le marché de l'emploi.

Cet handicap s'explique en partie du moins par le fait que majoritairement elles doivent s'occuper des enfants et notamment de la gestion des périodes de maladies. L'enquête montre bien que 67% des conjoints ne s'occupent jamais ou rarement des enfants malades²². Ce résultat, dans sa formulation manque de clarté : qu'entend-on par s'occuper des enfants malades ? S'agit-il de prendre congé, de donner les médicaments ? D'après la formulation les deux doivent pouvoir se comprendre, mais il n'en reste pas moins vrai que dans tous les cas de figure, les femmes qui travaillent ont à négocier seules le problème du moins dans 67% des cas.

Cette problématique de la prise en charge des enfants malades par le sexe féminin ressort également d'une enquête commanditée par la Communauté Française de Belgique : « ce sont principalement les femmes qui endossent la responsabilité de s'occuper de l'enfant lorsque celui-ci tombe malade, au détriment parfois d'une carrière professionnelle continue. La concrétisation d'une politique d'égalité des chances -du moins en ce qui concerne la trajectoire professionnelle des parents- passe par la reconnaissance de cet état de fait et par la mise en œuvre de moyens adaptés. Des politiques volontaristes en matière de garde d'enfants malades peuvent

²⁰ de Singly F., Parents salariés et petites maladies d'enfants. Le congé pour enfant malade, Ministère des Affaires sociales, de la Santé et de la Ville/Service des Droits des Femmes, La Documentation française, Paris 1993, page 89.

²¹ Le Contrat d'Avenir pour les Wallonnes et les Wallons, p 70.

²² Cette statistique s'inscrit dans le quatuor de tête de ce que les conjoints ne font que rarement ou jamais : le repassage (97%), la lessive (90%), le nettoyage de la maison (82%) et s'occuper des enfants malades (67%).

constituer un levier capable de favoriser l'insertion de la femme sur le marché du travail. L'enjeu est d'éviter à chaque famille de devoir gérer une situation problématique selon ses propres ressources, forcément inégales, et d'institutionnaliser un système d'accueil permettant la prise en compte de la maladie infantile. »²³. Et de poursuivre plus loin : « D'évidence, les absences répétées du lieu de travail freinent le bon déroulement (ou le déroulement ascensionnel) d'une carrière professionnelle. C'est pourquoi les politiques d'accueil du jeune enfant constituent certainement un levier principal en matière d'emploi et qu'une réflexion autour des modalités de la prise en charge de la garde de l'enfant malade est nécessaire. »²⁴.

Le problème de la maladie infantile n'est pas anodin : dans l'enquête de la Communauté Française qui porte sur un échantillon de 588 parents, 56% d'enfants concernés ont été malades le mois précédent l'enquête²⁵. « Sur les 56% d'enfants malades, seuls 35% ont enregistré au moins un jour d'absence du milieu d'accueil, 49% d'entre eux se sont absentés de 1 à 3 jours et un peu plus de 23% pour 6 jours et plus »²⁶.

Ces statistiques montrent bien l'ampleur du problème et laissent entrevoir que les quelques jours par an prévus pour la garde d'enfants malades auxquels le parent travailleur peut prétendre ne sont pas suffisants.

« De plus, contrairement à ce qu'on pourrait croire, les mères travaillant à temps partiel ont plus tendance que les mères travaillant à temps plein à décider de ne pas prendre elle-même en charge un enfant malade et à recourir à une solution alternative comme les grands-parents ou, dans une moindre mesure, les services de garde à domicile. Cela s'expliquerait par le fait que, vu l'effort déjà consenti, la vie professionnelle ne devrait pas être perturbée outre mesure, tandis que les mères travaillant à temps plein culpabiliseraient et rattraperaient leur « retard » sur la vie familiale en décidant de choyer leur petit bout affaibli. »²⁷. Or, en Province de Luxembourg et dans l'échantillon de l'enquête quantitative, 49.7% des femmes qui travaillent le font à temps partiel, ce qui laisse entrevoir toute l'étendue du problème. Il ne faut pas non plus oublier la situation des familles monoparentales où « les mères seules doivent perturber beaucoup plus souvent leurs horaires de travail ou s'absenter (40% des mères seules au lieu de 25% des mères vivant en couple se sont absentées au cours de la période de référence), alors que leur emploi est vital puisqu'il représente la seule rentrée financière du ménage hors allocations familiales. »²⁸.

4.2.2 De la création d'emploi directe et indirecte

L'argumentaire développé ci-dessus ne sert qu'à promouvoir une activité : la garde d'enfants malades à domicile, qui permettrait de créer de l'emploi de manière directe et de manière indirecte.

²³ Rapport final « Maladies infantiles et garde d'enfants malades », 2002, recherche action financée par la Communauté Française sur l'impact des maladies infantiles sur l'égalité des femmes et des hommes, page 2.

²⁴ Idem, page 3.

²⁵ L'enquête a été réalisée en juin 2001, ce qui n'est pas la période la plus propice aux épidémies.

²⁶ Rapport final « Maladies infantiles et garde d'enfants malades », 2002, recherche action financée par la Communauté Française sur l'impact des maladies infantiles sur l'égalité des femmes et des hommes, page 21.

²⁷ Rapport final « Maladies infantiles et garde d'enfants malades », 2002, recherche action financée par la Communauté Française sur l'impact des maladies infantiles sur l'égalité des femmes et des hommes, page 23.

²⁸ Rapport final « Maladies infantiles et garde d'enfants malades », 2002, recherche action financée par la Communauté Française sur l'impact des maladies infantiles sur l'égalité des femmes et des hommes, page 26.

Il faudra, en effet, engager du personnel pour s'occuper des enfants et ce service permettra aux femmes qui travaillent ou qui sont en formation d'être plus à même de s'investir dans leurs activités et par là même de lever l'inégalité de genre face à la maladie infantile.

4.2.3 Etat des lieux

- 21 communes de la Province sur les 44 sont pourvues d'un service de garde d'enfants malades. Ces services sont répartis comme suit :
 - Les communes des arrondissements d'Arlon et de Virton²⁹ bénéficient du service proposé par l'A.S.D. Le nombre de prise en charge est de 256 pour l'année 2004.³⁰
 - Les communes de Nassogne et Marche-en-Famenne sont desservies par le service « l'Ourson Enrhumé » de Ciney en Province de Namur. Le nombre de prise en charge est de 30 pour 2004.
 - Les communes de Bertrix, Bouillon et Vielsalm, organisent le détachement possible d'une puéricultrice de la crèche communale pour dépanner les parents habitant la commune ou ayant leur enfant inscrit à la crèche. Pour les trois communes le nombre de prises en charge annuelle tourne aux alentours de 60 si on les additionne.
- D'autre part, les mutualités en Province se sont progressivement désinvesties de l'organisation du service. Il ne reste que les mutualités Partena et Munalux pour offrir quelques jours de prise en charge annuelle à leurs affiliés et ce, dans le cadre de l'assurance complémentaire. Tant la mutualité Chrétienne que Socialiste ou Libérale n'offrent pas ou plus ce service.

Il faut noter que les 23 communes où aucun service n'est proposé se situent toutes dans le centre et le nord-est de la Province. Ces communes sont essentiellement rurales et une idée préconçue leur colle encore et toujours à la peau : elles seraient en quelque sorte préservées par les types de rapport qui caractérisent la société moderne et post-moderne.

En un mot, ces villes et villages bénéficieraient encore d'une socialité où l'individualisme ne serait pas le trait caractéristique, où l'on pourrait toujours compter sur une voisine sympathique ou sur de la famille habitant forcément le village ou la région.

Tordons le cou à ce canard : **le Luxembourg est une Province on ne peut plus moderne où, s'il est vrai que des spécificités sont conservées des temps passés, l'on doit comme ailleurs affronter la donne d'une société où les deux parents doivent travailler et sont bien souvent confrontés à l'effritement du lien social traditionnel**³¹

²⁹ A savoir les communes de Martelange, Florenville, Chiny, Tintigny, Etalle, Arlon, Habay, Attert, Saint-Léger, Messancy, Aubange, Musson, Meix-devant-Virton, Virton, Rouvroy.

³⁰ Une prise en charge peut aller de ½ journée à 8 jours.

³¹ Par exemple, le solde migratoire de la Province pour 1000 habitants est de 4.7 (chiffres de 2003) alors que la moyenne régionale est de 3.7. Le Luxembourg se classe donc deuxième des provinces wallonnes derrière le

4.2.4 Extrapolation des besoins

Si l'on fait la somme des prises en charges proposées sur l'année par les différents services qui s'offrent en Province, on arrive au total de 346 prises en charge. Ce chiffre ne correspond bien évidemment pas à la demande réelle pour ce genre de service. Nous proposons ici d'estimer le nombre de demandes qui pourraient voir le jour si un service s'organisait de manière cohérente et ordonnée sur la Province. Pour ce faire nous nous proposons de prendre les chiffres de la Province de Namur et de les adapter à la réalité luxembourgeoise.

Si on s'en tient à appliquer un calcul proportionnel, alors que la Province de Namur³² pour ses 447775 habitants³³ totalise 3126 interventions (2124 pour IMAJE³⁴ et 1002 pour l'Ourson Enrhumé), la Province de Luxembourg pour ses 250406 habitants devrait en totaliser 1748.

Il y a donc en Province du Luxembourg un déficit théorique de 1402 prises en charge annuelles.

Brabant Wallon, ce qui prouve que le tissu supposé traditionnel n'est que peu opérant pour tout ce public qui vient s'installer en Province.

³² Nous prenons la Province de Namur car elle est constituée elle aussi d'une grande partie de territoire rural. Cependant, Namur est malgré tout plus urbanisé que le Luxembourg (et donc ferait plus appel à ce genre de service) mais en contre partie le Luxembourg à un taux de natalité pour 1000 habitants de 12.7, celui de Namur n'étant que de 11.2. Les deux arguments en quelque sorte s'annulent et rendent la comparaison possible.

³³ Sources INS ,2002

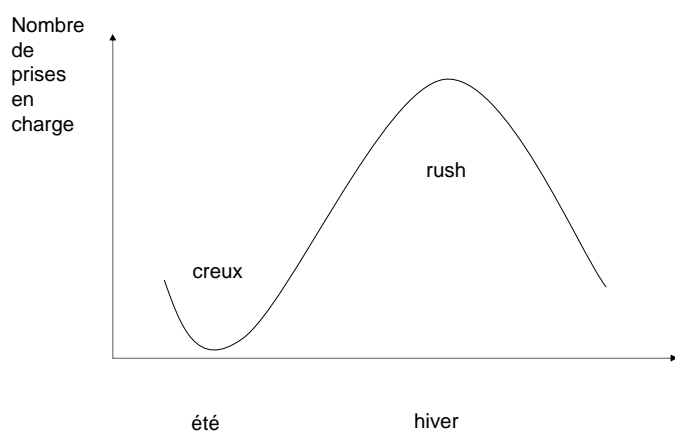
³⁴ Intercommunale des Modes d'Accueil des Jeunes Enfants.

4.2.5 Axes pour la mise en place d'un service de GEM

Après avoir rencontré les différents services qui opèrent ou ont opéré sur le territoire luxembourgeois, nous proposons ici une synthèse des ingrédients nécessaires à la réalisation d'un service de garde d'enfants malades.

Le cadre général.

La problématique de l'organisation d'un service de garde d'enfants malades se structure autour d'un problème récurrent : la gestion d'une part d'un « rush » où toutes les demandes affluent (en gros la saison hivernale) et d'un creux où le service tourne au ralenti et où la question se pose de savoir comment amortir les coûts élevés du personnel.



Les quatre variables qui vont vous être présentées ont pour but en quelque sorte de lisser la courbe pour rendre le service de garde viable.

La taille critique

Les services qui fonctionnent correctement présentent tous une taille suffisante par rapport à l'endroit où ils sont situés.

Les services disposant de trop peu de puéricultrices sont condamnés à disparaître et ce pour deux raisons :

- la première est que lors de la période de rush, le service est totalement incapable de répondre à la demande importante, ce qui crée un sentiment d'inutilité du service du côté parental et donc un désintérêt pour le service. Il faut savoir par exemple que le taux de refus est de un pour six demandes à l'Ourson Enrhumé, un pour huit pour l'A.S.D. et de un pour trois et demi pour I.M.A.J.E. Ces différences s'expliqueront tout à l'heure mais il convient de nuancer les chiffres de I.M.A.J.E. et d'attribuer ce fort pourcentage de refus au

fait que dans ce service un tiers du personnel est en congé-maladie. Indépendamment des statistiques de l'intercommunale namuroise, nous pouvons voir que le taux de refus est tout à fait acceptable et montre que si le service est suffisamment grand, le nombre de refus sera acceptable pour la population qui l'utilisera.

- Il faut aussi signaler que si le service atteint une taille plus importante, la période de creux rétrécit. Dans le cas d'un service qui dispose d'une ou deux puéricultrices, celle-ci s'étale de mars à octobre. Dans les « grands » services (de 8 à 25 puéricultrices) la période de creux commence en juin pour se terminer fin septembre. Ce fait se constate plus qu'il ne s'explique, peut-être doit-on y voir le signe d'un service auquel les parents font plus confiance et qu'ils appellent donc plus volontiers et non comme solution de dernière instance.

La publicité du service

Communiquer est essentiel ; faire connaître l'existence du service et rassurer les parents sur le professionnalisme des puéricultrices est la base d'un projet efficace. Le principe de confier son ou ses enfants malades à une personne étrangère et ce dans sa propre maison n'est pas une démarche aisée, il faut pouvoir rassurer les parents sur la qualité des puéricultrices et sur leur grande discrétion.

L'exemple de Bertrix peut être invoqué pour faire percevoir la nécessité de la publicité d'autant plus que Bertrix est une commune totalement rurale et cela montrera donc que le service est également utile dans une commune rurale : le nombre d'interventions annuelles tourne aux alentours d'une trentaine de prises en charge annuelles. Mais il y a de cela 10 ans, lors des premières années de fonctionnement du service, le nombre de prises en charge dépassait la centaine et ce **pour l'unique raison qu'au début une communication était assurée pour faire connaître le service alors qu'aujourd'hui plus rien ne se fait.**

Il faut donc informer les parents via les médecins, les écoles, les lieux d'accueil de la petite enfance, les mutuelles, les hôpitaux et les lieux de travail (nous reviendrons sur ce point ultérieurement).

La nécessité de trouver un « second métier » aux puéricultrices

Comme nous l'avons vu la période de creux est une difficulté très importante, il convient donc de créer un service qui pourrait offrir une activité annexe dans les périodes de creux. Nous étudierons cette possibilité ultérieurement dans la proposition de projet.

Le type d'emploi du travailleur

Le type d'emploi du travailleur qui opère dans un service de garde d'enfants malades à domicile semble opérer une distinction dans l'efficacité du service.

Pour s'en convaincre il faut remarquer la différence de taux de refus de prise en charge entre l'Ourson Enrhumé et l'A.S.D. : dans le premier cas il est de un pour six demandes, dans le deuxième de un pour huit. Or dans le premier cas les travailleurs sont employés à temps plein (38h/sem) et dans le deuxième cas à temps partiel (22h/sem). Cette différence d'horaire permet de demander pendant les périodes de

rush une plus grande flexibilité aux puéricultrices de l'A.S.D. qu'à celles de l'O.E., ces heures supplémentaires pouvant être récupérées pendant la période creuse³⁵. La situation vécue par I.M.A.J.E. confirme notre hypothèse, les travailleurs sont en T.P., leur fort taux d'absence pour maladies témoigne de la difficulté à devoir prester énormément d'heures supplémentaires (les journées dépassent souvent les 10-11h de travail).

4.2.6 Un projet pour le Luxembourg

L'idée ici exposée est de proposer un projet cohérent et novateur pour la province du Luxembourg qui vise à faciliter l'accès à l'emploi pour le public féminin en levant les inégalités liées au genre. Ce projet veut se baser sur un partenariat pour partie déjà existant.

Voici ici exposées les grandes lignes du projet.

Un acteur incontournable : Promemploi

Promemploi est une structure qui organise sur le territoire luxembourgeois une coordination de garde de l'enfance sous de multiples formes et notamment qui s'intéresse à la problématique de la garde d'enfants malades.

Cette A.S.B.L. est donc un opérateur incontournable si l'on veut mettre sur pied un service en Province.

Elle l'est d'autant plus qu'elle vient de mettre sur pied deux instruments qui pourraient aider le projet. Il s'agit d'abord d'une formation d'accueil à l'enfance destinée notamment aux femmes rentrantes, formation qui pourrait être suivie par des personnes se destinant à la garde d'enfant à domicile étant entendu qu'une dame de 35 ans avec trois enfants inspire plus la confiance lorsqu'il s'agit de confier son enfant malade.³⁶

Ensuite, Promemploi a créé également un service de remplacement dans les crèches, ce service compte environ 80 personnes potentiellement disponibles. Ce service fonctionne particulièrement pendant les périodes de vacances, or c'est justement pendant ces périodes que les services de garde d'enfants malades ont du mal à rentabiliser leurs activités, il y aurait donc là une complémentarité naturelle qui serait profitable à tous.

Des contacts ont été pris avec Promemploi qui est partant pour ce genre de partenariat et qui est également intéressé pour reprendre à terme, une fois le projet réalisé, la gestion quotidienne du service.

³⁵ Il est en effet plus facile de demander 10h de plus par semaine à quelqu'un qui en travaille 22 qu'à quelqu'un qui en travaille 38, la flexibilité du travail dans le premier est vécue certes comme une contrainte mais surtout comme un avantage (récupération pendant les vacances) tandis que dans le cas d'un travailleur TP, la flexibilité est vécue comme allant toujours dans le même sens et donc est perçue négativement.

³⁶ Ce propos ne se veut pas discriminant par rapport aux « jeunes puéricultrices », il a pour but de signaler que l'expérience de vie peut être un avantage professionnel, il s'inscrit donc sans doute dans l'esprit du « diplôme du vécu » défendu dans le Contrat d'Avenir pour les Wallonnes et les Wallons.

Les mutualités

A part les mutualités libres, Munalux et la Mutualité Professionnelle de Lorraine, plus aucune mutualité n'offre le service de garde d'enfants malades à domicile. Certaines s'y sont essayées mais sans succès, la taille de leur service n'étant pas assez importante.

L'idée est de les associer au partenariat afin qu'elles puissent assurer pour leurs membres un remboursement du coût de la garde.

Nous avons déjà des contacts avec la Mutualité Libérale, nous pensons que les autres Mutualités, ayant conscience de l'utilité du service (puisque l'ayant déjà assuré), vont répondre par l'affirmative.

Les Communes, la Province, la Communauté Française, la Région Wallonne

Les différents niveaux de pouvoir dans lesquels les citoyens s'inscrivent peuvent être sollicités pour aider au financement d'un service utile à la population, dynamisateur et créateur d'emplois³⁷.

Les Communes et la Province par les liens déjà tissés avec Promemploi sont des interlocuteurs de choix mais il ne faudrait pas oublier les contacts avec la Ministre Fonck en charge de l'Enfance et la Région Wallonne via le cabinet de Monsieur le Ministre Marcourt.

Ces diverses entités pourraient tout à fait participer au prorata du nombre d'enfants concernés.

La Ligue des Familles

La Ligue des Familles réfléchit pour l'instant à la mise sur pieds, en Province de Luxembourg, d'un service de garde d'enfants occasionnel et de journée. Les contacts pris avec la Ligue des Familles sont plutôt, à l'heure actuelle, de l'ordre de l'échange d'informations, ce qui est essentiel dans un tel service.

Le privé

Le problème de la garde d'enfants malades a un coût très important pour les sociétés qui emploient du personnel dont les enfants sont malades³⁸, l'idée est d'associer les employeurs qui le souhaitent à la création du service via une participation de ceux-ci aux frais de garde pour leurs employés.

Le service n'est pas là pour supprimer les congés parentaux pour cause d'enfant malade, auquel les parents travailleurs ont droit mais bien de proposer des solutions quand les jours de congé sont épuisés.

Il n'y a nullement l'intention de permettre aux employeurs d'avoir un moyen de pression supplémentaire sur les employés mais bien de faciliter les relations de travail ainsi que la productivité des entreprises.

La Province de Luxembourg se prête relativement bien à ce partenariat public-privé, d'une part parce que la structure économique provinciale (quelques gros employeurs créant la majorité des postes de travail et une multitude de petits employeurs créant

³⁷ Et rappelons-le, d'emploi pour un public de femmes rentrantes.

³⁸ Pour rappel, dans l'échantillon de l'étude de la Communauté Française, 56% des enfants ont été malades le mois précédent l'enquête.

le reste de postes de travail³⁹) permet de faire relativement vite le tour des employeurs concernés et d'autre part parce que certaines entreprises en Luxembourg font preuve d'une conscience sociale manifeste (L'Oréal pendant tout un temps et Ferrero toujours actuellement organisent des tournées de ramassages en car pour permettre au personnel de se rendre au lieu de travail et de rejoindre le soir leur domicile).

L'externalisation des transports

Les services existants actuellement exigent de la part des puéricultrices la possession d'un véhicule, le service intervenant dans les frais de kilomètres. La problématique de l'accès à l'emploi pour un public de femmes relativement peu qualifiées est en réalité un conglomérat de sous-problèmes : pas de véhicule à disposition, emploi qui demande une certaine flexibilité dans l'horaire, question des femmes rentrantes,...

Pourquoi dès lors ne pas réfléchir à l'externalisation du transport des gardes d'enfants ?

Cela lèverait un frein à l'accès à l'emploi pour toutes ces femmes qui disposent des compétences mais pas des possibilités pour se rendre à leur travail. L'idée ne doit pas être évacuée a priori : externaliser le transport permettrait d'offrir un projet qui serait une réponse directe aux difficultés rencontrées par ces femmes dans l'enquête.

³⁹ 4259 entreprises de moins de 5 travailleurs occupent 7909 personnes tandis que 88 entreprises de plus de 100 travailleurs occupent 22839 personnes. Ces chiffres sont issus de «Chiffres et réalités 2001 » publié par la CCILB.

PARTIE 3 : LES STATISTIQUES

CHAPITRE I : PROFIL DES FEMMES INTERROGÉES.

1. NOMBRE DE FEMMES INTERROGÉES.

En mars et avril 2004, **758** femmes ont été interrogées en Province de Luxembourg selon une approche multi-méthodologique. Ceci veut dire qu'elles ont été interrogées en entretien direct mais sans exclure d'autres modalités de récolte - téléphone, fax, courrier électronique - si nécessaire ou si la personne interrogée le souhaitait.

2. RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE.

Afin de garantir la représentativité de l'échantillon, le tirage des individus interrogés a été réalisé selon une répartition géographique par canton telle qu'indiquée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1 : Répartition de l'échantillon par canton

	Fréquence	%
Arlon	141	18,6
Bastogne	130	17,2
Marche-en-Famenne	160	21,1
Neufchâteau	174	23,0
Virton	153	20,2
Total	758	100,0

3. RÉPARTITION PAR ÂGE ET STATUT MATRIMONIAL, NOMBRE D'ENFANTS.

La répartition par âge s'est faite en proportion des classes d'âge dans la population mère (les femmes de 18 à 55 ans), la répartition par statut matrimonial et le nombre d'enfants résulte du tirage.

Tableau 2 : Répartition par âge

	Fréquence	%
18-24 ans	127	16,8
25-34 ans	197	26,0
35-44 ans	246	32,5
45-55 ans	188	24,8
Total	758	100,0

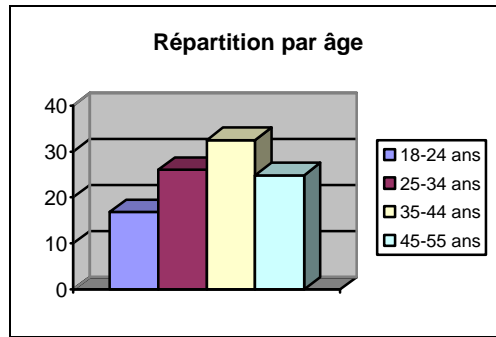


Tableau 3 : Répartition par statut matrimonial

	Fréquence	%
Mariée	419	55,3
En couple non marié	136	17,9
Célibataire	128	16,9
Divorcée	46	6,1
Veuve	15	2,0
Famille monoparentale avec enfant	10	1,3
Autre	4	,5
Total	758	100,0

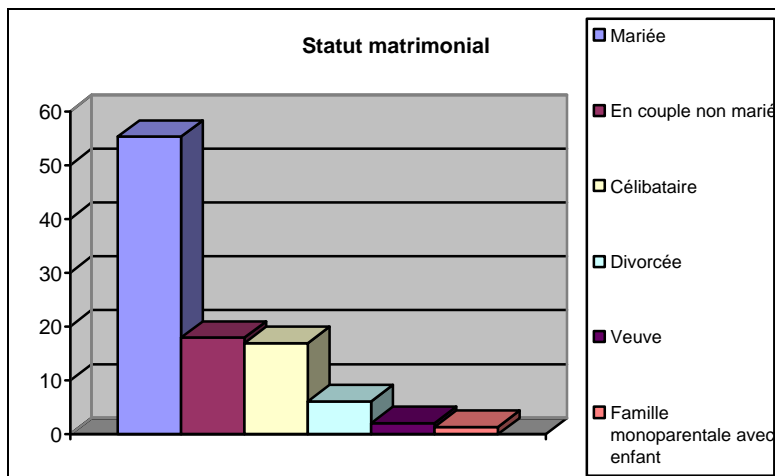
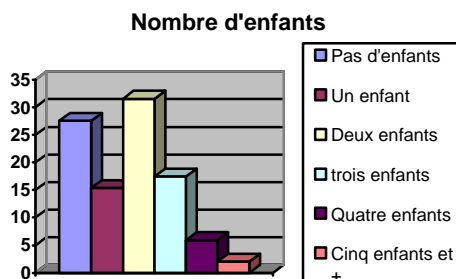


Tableau 4 : Nombre d'enfants

	Fréquence	%		Fréquence	%
Pas d'enfants	209	27,6	Quatre enfants	45	5,9
Un enfant	116	15,3	Cinq enfants	8	1,1
Deux enfants	239	31,5	Six enfants et	7	0,9

			plus		
Trois enfants	133	17,5	Total	757	99,9



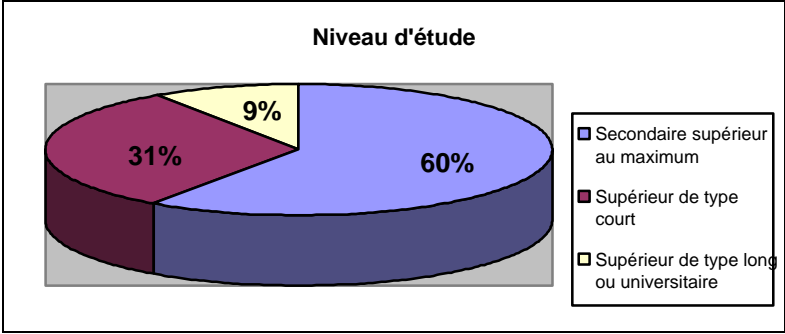
Dans le groupe des femmes interrogées, le nombre moyen d'enfants par femme est de 1,5, le mode – c'est-à-dire le cas le plus fréquent - est de 2 enfants par femme.

4. NIVEAU D'ETUDE

Tableau 5 : niveau d'étude

	Fréquence	%
Primaire	28	3,7
Secondaire inférieur	144	19,0
Secondaire supérieur	281	37,1
Supérieur de type court	234	30,9
Supérieur de type long ou universitaire	71	9,4
Total	758	100,0

Le niveau d'étude du groupe des femmes de 18 à 55 ans reprises dans l'échantillon peut être qualifié de moyen : 60% ont une formation de niveau secondaire supérieur au maximum. Cet aperçu général du niveau de formation est une première variable à prendre en compte dans la problématique de l'accessibilité à l'emploi. Quand on constate en effet que quasi un quart de l'échantillon n'a qu'un niveau primaire ou secondaire inférieur on peut s'interroger sur les chances qu'ont ces femmes de faire une carrière professionnelle « normale ». Ne disposer que d'un faible niveau de formation c'est appartenir, de facto, à un groupe à risque quant à l'accessibilité à l'emploi.



CHAPITRE 2 : RAPPORT AU TRAVAIL ET A LA FORMATION

1. RAPPORT AU TRAVAIL

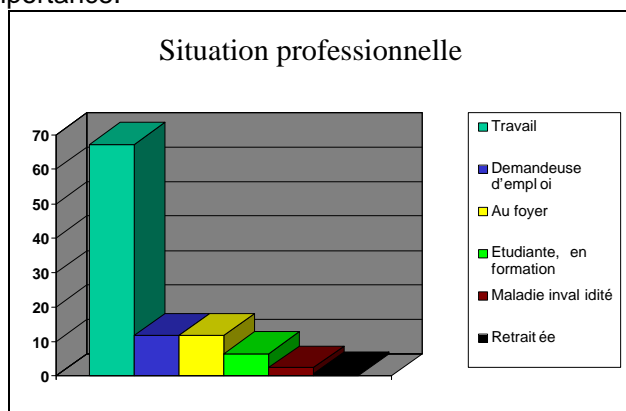
1.1. Situation professionnelle des femmes interrogées

Tableau 6 : Situation professionnelle

	%		%
Au travail	67,2	Etudiante, en formation	6,5
Demandeuse d'emploi	11,7	Maladie, invalidité	2,3
Au foyer	11,7	Retraitée	0,6

Parmi les femmes interrogées - qui ont, rappelons-le, entre 18 et 55 ans - 67% travaillent et 12% sont demandeuses d'emploi.

Ces chiffres nous indiquent qu'en 2004, nous sommes loin du modèle traditionnel de la femme au foyer, celles-ci représentant 12% de l'échantillon. A l'heure actuelle, dans la province de Luxembourg, la condition la plus habituelle des femmes c'est la condition de travailleur. Ceci veut dire que les difficultés que pourraient rencontrer les femmes dans leur rapport à l'emploi ne sont pas des problèmes qui ne concerneraient qu'une minorité d'entre elles. Tout au contraire, il s'agit là de questions qui traversent le quotidien de la majorité des femmes de la province. C'est dire toute leur importance.



1.2. Position des femmes par rapport au travail

Tableau 7 : Position par rapport au travail

	Fréquence	%
Je préférerais travailler même si pas indispensable	356	47,0
Si ce n'était pas indispensable je ne travaillerais pas	111	14,7
Je ne travaille pas et c'est bien comme ça	102	13,5
Je suis à la recherche d'un emploi	74	9,8
Je suis aux études, en formation	49	6,3
Je travaille mais ce n'est pas d'abord pour apporter de l'argent	41	5,4
Autre (retraitée, malade)	25	3,3
Total	758	100,0

Interrogées sur leur position par rapport au travail, 47% des femmes déclarent leur préférence pour le fait de travailler et ce, même si cela n'était pas indispensable. A

cela peuvent s'ajouter les 5% qui déclarent qu'elles travaillent mais pas d'abord pour gagner de l'argent.

1.3. Les femmes qui travaillent.

67% des femmes de l'échantillon ont une activité professionnelle.

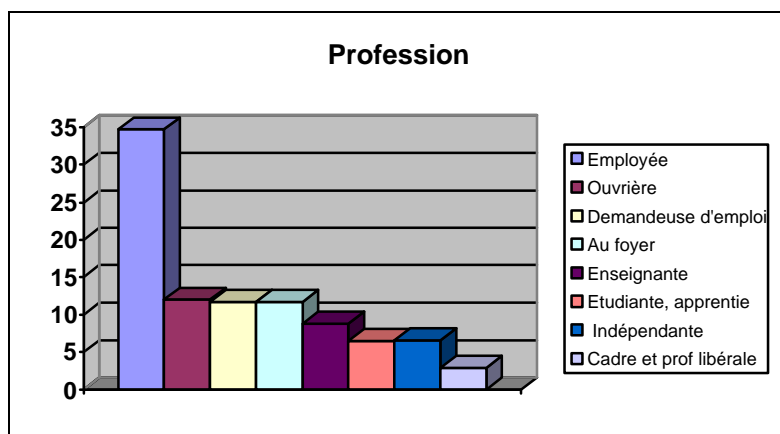
1.3.1. Professions

Tableau 8 : Profession

	Fréquence	%
Employée	263	34,7
Ouvrière	91	12,0
Demandeuse d'emploi	89	11,7
Au foyer	89	11,7
Enseignante	67	8,8
Etudiante, apprentie	49	6,5
Agricultrice, indépendante, commerçante	50	6,6
Retraîtée, préretraitée et autre inactive	29	3,8
Cadre et profession libérale	22	2,9
Autre actif	9	1,2
Total	758	100,0

Le statut d'employée domine largement : il concerne 35% des femmes de l'échantillon. Viennent ensuite les statuts d'ouvrière, de demandeuse d'emploi et de femme au foyer 12 %. Les enseignantes sont 9 % et les professions indépendantes 7%.

Les femmes cadres ou exerçant une profession libérale ne représentent que 3% de l'échantillon. Ce résultat nous pousse à intégrer une autre dimension dans la question de l'accessibilité des femmes au marché du travail : celle du niveau socioprofessionnel auquel peuvent réellement accéder la grande majorité des femmes. En effet, lorsqu'on raisonne accessibilité au marché du travail, il faut prendre en compte la situation inégalitaire des femmes par rapport aux hommes. A l'heure actuelle, peu de femmes occupent des postes de décision dans l'entreprise ou exercent une profession libérale.

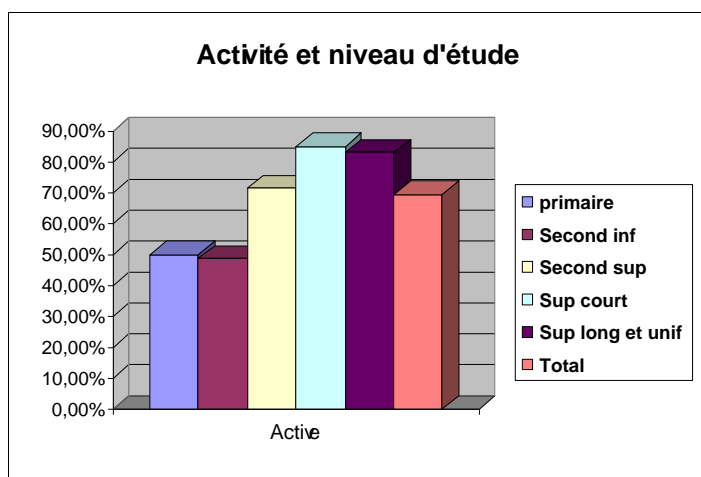


1.3.2. Activité et niveau d'étude

Tableau 9 : Activité et niveau d'étude

	Active	Demandeuse d'emploi	Au foyer	Autre inactive
Primaire	50,0%	17,9%	21,4%	7,1%
Second inférieur	48,6%	23,6%	22,9%	3,5%
Second supérieur	71,3%	13,2%	10,3%	2,1%
Supérieur court	85,01%	4,3%	6,4%	2,6%
Supérieur long et universitaire	83,0%	4,2%	8,5%	1,4%
Total	69,5%	11,7%	11,7 %	2,6%

Comme le montre le tableau ci-dessus, le taux d'activité des femmes augmente en fonction du niveau d'étude atteint. Il croît régulièrement pour passer de 50% chez les femmes dont la formation s'arrête au niveau primaire à 83% chez celles qui sont de niveau universitaire. Ceci indique toute l'importance de la formation puisque l'on constate ici que le niveau de qualification scolaire est une condition déterminante pour accéder au monde du travail.

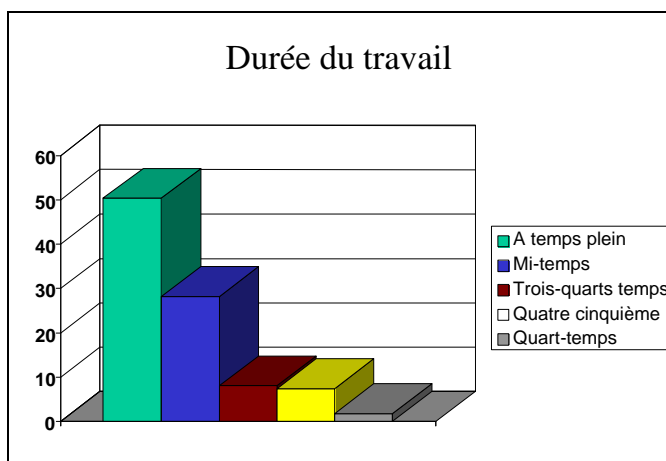


1.3.3. Durée du travail

Tableau 10 : Durée du travail

	Percent
A temps plein	50,3
Mi-temps	28,2
Trois-quarts temps	8,0
Quatre cinquième	7,4
Quart-temps	1,8
Autre	4,2
Total	100,0
Non concerné	258

Les femmes au travail se partagent par moitié entre travail à temps plein et travail à temps partiel, ce qui correspond à la moyenne régionale. Cette caractéristique du travail féminin - car le temps partiel est avant tout le fait des femmes - a une incidence particulière sur la question de la mobilité professionnelle. En effet, le rapport entre le budget coût-durée consommé par la mobilité professionnelle et le salaire que procure un travail est nettement moins favorable dans le cas du temps partiel, ce qui peut devenir dans certains cas, un motif de découragement et de décrochage du travail.

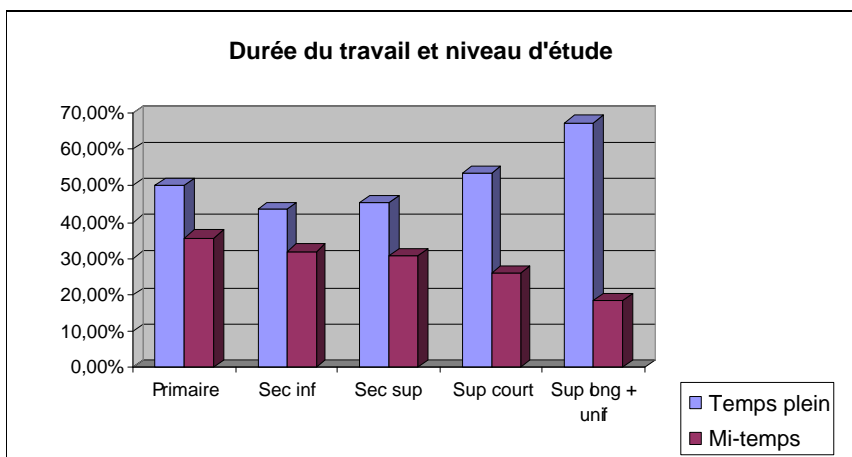


1.3.4. Durée du travail et niveau d'études

Tableau 11 : Durée du travail et niveau d'études

	Temps plein	Mi-temps
Primaire	50,0%	35,7%
Secondaire inférieur	43,5%	31,9%
Secondaire supérieur	45,4%	30,8%
Supérieur court	53,3%	26,1%
Supérieur long + universitaire	67,3%	18,4%
Total	50,3%	28,2%

Le débat autour de la question du travail à temps partiel chez les femmes est le plus souvent dominé par l'idée que le temps partiel est un choix que font les femmes afin de concilier leur vie professionnelle avec les exigences de leur vie de famille. Les résultats de l'enquête nous montrent au contraire que l'accès au travail à temps plein est déterminé par le niveau d'études : 50% des femmes de scolarité primaire travaillent à temps plein contre 67% des femmes de niveau universitaire. Par ailleurs, les femmes de scolarité primaire sont deux fois plus nombreuses (36%) que les femmes universitaires (18%) à travailler à mi-temps. On le voit, si choix du temps partiel il y a par les femmes, celui-ci est largement conditionné par le niveau d'études qui sous cet angle également, organise un accès différencié au monde du travail.



1.4. Les femmes qui ne travaillent pas.

Les femmes qui ne travaillent pas représentent 34% de l'échantillon.

1.4.1. Les différentes formes d'inactivité professionnelle.

Tableau 12: Formes d'inactivité

Demandeuse d'emploi	35%
Au foyer	35%
Etudiante, apprentie	19%
Retraitée, préretraitée	3,5%
Autre inactive	7,8%
Total	100%

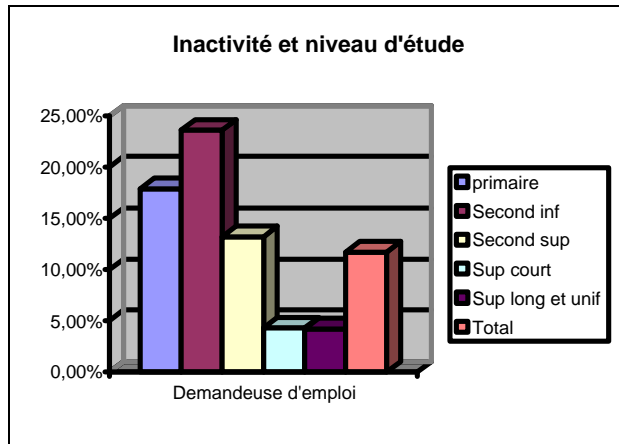
Dans le groupe des femmes inactives, 35% sont demandeuses d'emploi et 35% également sont femmes au foyer.

1.4.2. Inactivité et niveau d'étude

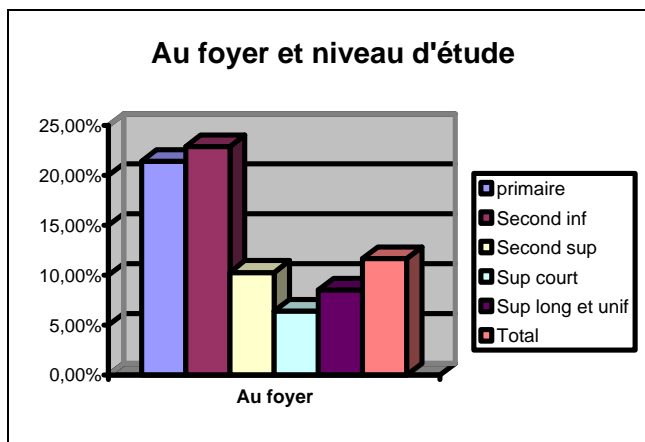
Tableau 13 : Inactivité et niveau d'étude

	Active	Demandeuse d'emploi	Au foyer	Autre inactive
Primaire	50,0%	17,9%	21,4%	7,1%
Secondaire inférieur	48,6%	23,6%	22,9%	3,5%
Secondaire supérieur	71,3%	13,2%	10,3%	2,1%
Supérieur court	85,1%	4,3%	6,4%	2,6%
Supérieur long + universitaire	83,0%	4,2%	8,5%	1,4%
Total	69,5%	11,7%	11,7 %	2,6%

Etre victime du chômage n'est pas le fait de la malchance ou de la fatalité. C'est le résultat d'un processus social d'exclusion du marché de l'emploi qui commence à l'adolescence lors de la période de formation scolaire. Le tableau ci-dessus indique en effet très clairement que le chômage frappe davantage les femmes de faible formation. En effet, par rapport à un chômage moyen de 12% dans l'échantillon, 18% des femmes de niveau scolaire primaire sont au chômage contre seulement 4% chez les universitaires. Les femmes demandeuses d'emploi sont cinq fois plus nombreuses (23 %) dans le groupe dont la formation s'est arrêtée au niveau secondaire inférieur que dans le groupe des universitaires (4%).



Le deuxième enseignement que l'on peut dégager ici concerne le rapport constaté entre le niveau d'études et le fait d'être femme au foyer. Ce statut traditionnel est plus souvent le cas chez les femmes de scolarité primaire (21%) que chez les universitaires (8,5%). On voit ici que la prégnance du modèle traditionnel féminin n'est pas indépendante du niveau de formation des femmes, bien au contraire. Ainsi, un niveau de formation élevé non seulement permet une plus grande accessibilité au marché du travail mais en outre, il est un facteur d'émancipation par rapport à la condition féminine traditionnelle liée au travail domestique.



1.4.3. Raisons de l'inactivité professionnelle.

Tableau 14 : Raisons de l'inactivité professionnelle.

	Fréquence	%
Je ne trouve pas de travail, j'ai perdu mon emploi	38	15,2
J'ai arrêté quand je me suis mariée	37	14,9
	36	14,5
Ma santé ne me le permet pas	34	13,6
Etudiante, en formation	30	12,0

Je n'ai jamais travaillé	27	10,8
Je suis en pause carrière, congé de maladie	9	3,6
Je suis trop âgée pour cela	9	3,6
Je viens de sortir des études	8	3,2
Je n'en ai pas besoin financièrement actuellement	7	2,8
Les trajets sont trop longs, trop difficiles	4	1,6
Je n'ai pas de diplôme, de compétences	3	1,2
Mon conjoint n'est pas d'accord	2	,8
Autre	5	2,0
Total	249	100,0
Non concerné	508	

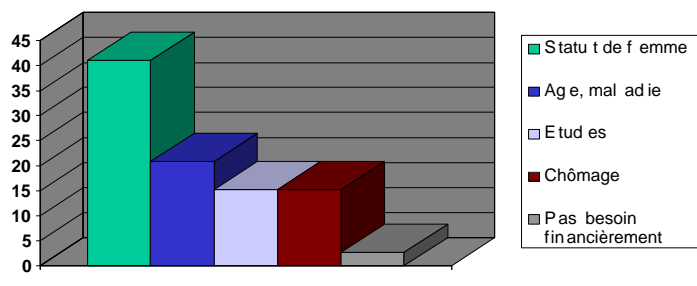
Les raisons principalement avancées pour expliquer l'inactivité professionnelle sont, dans l'ordre : la perte d'emploi et la difficulté de trouver un travail (15%), l'arrêt de l'activité au moment du mariage (15%), la gestion du ménage (14%), la santé (14%) et le fait de n'avoir jamais travaillé (11%).

Tableau 15 : Raisons de l'inactivité, regroupement raisonné

Statut de femme	102	41,0
Age, maladie	52	20,8
Etudes	38	15,2
Chômage	38	15,2
Pas besoin financièrement	7	2,8
Autre	7	2,8

Un regroupement raisonné des motifs avancés spontanément par les femmes interrogées permet de voir combien la condition féminine pèse encore sur l'accès des femmes au monde du travail. En effet, si l'on additionne les items qui reflètent très directement le poids de la tradition sur la condition des femmes, on obtient 41% des réponses qui expliquent le pourquoi du non travail. Ces items sont : j'ai arrêté quand je me suis mariée (14,9%), je préfère m'occuper de ma maison, du ménage, de mes enfants (14,5%), je n'ai jamais travaillé (10,8%), mon conjoint n'est pas d'accord (0,8%). Pas loin d'une femme sur deux ne travaille pas parce qu'elle doit assumer sa condition de femme.

Raisons pour ne pas travailler



1.4.4. Les femmes qui n'ont jamais travaillé

Une fraction des femmes sans activité professionnelle déclare n'avoir jamais travaillé. Cette position particulière par rapport au travail est *un bon analyseur pour comprendre l'accessibilité au travail*.

1.4.4.1. Statut

Tableau 16 : Statut des femmes qui n'ont jamais travaillé

Statut	jamais travaillé	Arrêter quand mariée
Ouvrière	0,00%	0,00%
Profession libérale	0,00%	0,00%
Employée	0,00%	0,00%
Enseignante	0,00%	0,00%
Demandeuse d'emploi	2,40%	10,60%
Au foyer	9,50%	32,10%
Etudiante, apprentie	33,30%	0,00%
Retraitée, préretraîtée	0,00%	0,00%
Autre inactif	5,60%	0,00%
Total	10,40%	14,90%

L'incidence d'une vision traditionnelle du rôle des femmes sur l'activité professionnelle est très nette et persiste à l'heure actuelle encore. En effet, lorsqu'on examine le statut actuel des femmes qui déclarent n'avoir jamais travaillé ou avoir arrêté quand elles se sont mariées, on constate que ces comportements face au travail sont nettement plus fréquents chez les femmes au foyer. Autrement dit, c'est donc dans ce groupe que l'on trouve le plus de femmes qui n'ont jamais travaillé ou qui ont arrêté au moment du mariage.

1.4.4.2. Niveau d'étude

Tableau 17 : Niveau d'étude des femmes qui n'ont jamais travaillé

Primaire	23,10%
Secondaire inférieur	4,20%
Secondaire supérieur	9,90%
Supérieur de type court	16,70%
Supérieur de type long ou universitaire	10,00%
Total	10,40%

C'est dans le groupe des femmes de scolarité primaire que l'on trouve la proportion la plus importante d'individus qui n'ont jamais travaillé (23%, total 10,4%).

1.4.4.3. Statut du conjoint.

Enfin le principal statut du conjoint des femmes qui n'ont jamais travaillé est le statut de demandeur d'emploi. (23%, total 4,7%).

En résumé, la femme qui n'a jamais travaillé idéale typique⁴⁰ a une formation primaire, est actuellement femme au foyer et son conjoint est chômeur.

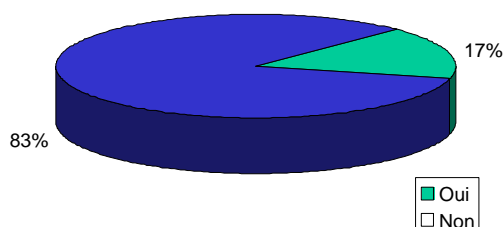
⁴⁰ L'idéal type condense les traits principaux à la manière d'une caricature. En cela il se distingue tout à fait de l'individu moyen.

2. RAPPORT A LA FORMATION

1.1. Suivre ou non un enseignement visant à améliorer les compétences

Parmi les femmes interrogées et sans tenir compte des étudiantes, 16,5% suivent une formation afin d'améliorer leurs compétences professionnelles et 83,5% n'en suivent pas. C'est donc une faible proportion de femmes qui s'efforce de parfaire sa compétence et donc qui se préoccupe de se donner plus d'atouts pour accéder au marché du travail ou pour s'y maintenir.

Poursuivez-vous un enseignement
visant à améliorer vos compétences ?



2.2. Les femmes qui suivent une formation (17%)

2.2.1. Forme et horaire de la formation

Tableau 18 : Horaire de la formation

	Fréquence	%		Fréquence	%
Pendant la journée	74	62,7	Pendant les congés scolaires	3	2,5
Le soir	23	19,5	Autre	2	1,7
Le week-end	16	13,6	Total	118	100,0

Dans la majorité des cas, (63%) les femmes qui suivent une formation le font pendant la journée et 20% le soir.

2.3. Les femmes qui ne suivent pas une formation (83%)

Les cinq principales raisons – qui représentent 75% - avancées pour ne suivre aucune formation sont dans l'ordre :

Tableau 19: Raisons pour ne pas suivre une formation

	Fréquence	%
Je n'en ai pas besoin, j'ai une bonne formation	167	28,1
Je suis trop occupée par le ménage, les enfants	109	18,3
Je suis trop prise par mon travail	73	12,2
Ca ne me fera pas progresser dans mon travail	63	10,6
Je suis trop âgée pour cela	38	6,4
Total		75%

Presqu'un tiers des femmes interrogées estime que la formation dont elles disposent est bonne et que cela les dispense de poursuivre un cursus pour améliorer leurs

compétences. La deuxième raison avancée renvoie directement au rôle d'épouse trop occupée par les soins du ménage et des enfants. On constate donc que pour 18% des femmes qui ne suivent pas une formation cela n'est pas le résultat d'une décision délibérée mais bien l'effet d'une contrainte liée à leur sexe.

CHAPITRE 3 : CONDITION DE FEMININE

Dans ce chapitre, nous allons essayer de comprendre en quoi la condition féminine, telle que vécue à l'heure actuelle dans la province, a, ou n'a pas, une incidence sur les possibilités qu'ont les femmes à accéder à l'emploi et à la formation.

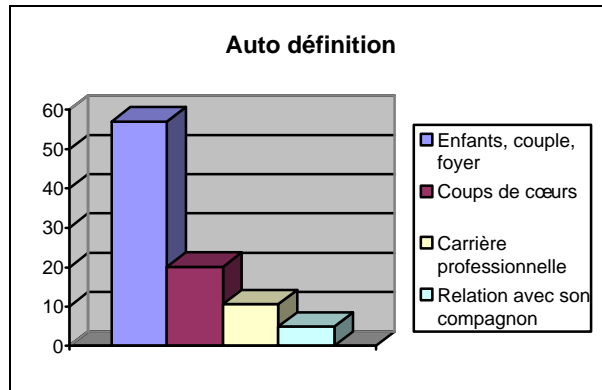
1. DÉFINITION DE « FEMME »

La majorité des femmes interrogées (57%) donnent d'elles-mêmes une définition qui reste très centrée sur les rôles d'épouse et de mère : « *une femme privilégiant plutôt l'éducation de ses enfants et/ou l'épanouissement de son couple, l'organisation de son foyer* » alors qu'elles ne sont que 11% à se penser comme « *femme privilégiant plutôt sa carrière professionnelle* ». Cependant, 20% des femmes se voient comme « *femme ayant choisi de suivre ses coups de cœurs* » autrement dit comme étant à l'écoute de soi-même et de ses envies.

C'est donc une minorité d'entre elles qui pense d'abord à faire une carrière professionnelle car le modèle traditionnel de la femme s'occupant du ménage et des enfants est encore très ancré et très présent dans la définition de soi. Enfin, privilégier la relation avec son compagnon n'est la préoccupation que de 5% des femmes interrogées.

Tableau 20 : Autodéfinition

	%
Une femme privilégiant plutôt l'éducation de ses enfants et/ou l'épanouissement de son couple, l'organisation de son foyer	57,0
Une femme ayant choisi de suivre ses coups de cœurs	20,1
Une femme privilégiant plutôt sa carrière professionnelle	10,6
Une femme privilégiant la relation avec son compagnon	4,9
Une femme qui donne son temps aux autres	4,7
Autre	2,8
TOTAL	100



2. FAMILLE

2.1. Situation familiale

L'échantillon retenu pour cette étude porte sur la population féminine comprise entre 18 et 55 ans. Dans cette catégorie d'âge, la situation familiale la plus fréquente est la vie en couple – marié ou non – qui représente 73,2%. Les femmes vivant seules se clivent entre les célibataires 17% (rappelons que la limite d'âge inférieure est 18 ans ce qui explique cette proportion) et les single après vie en couple qui sont 10%.

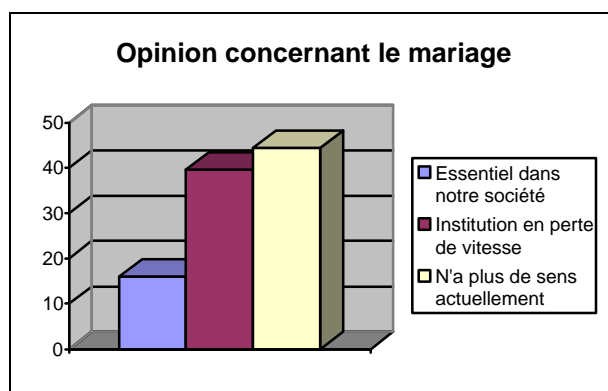
Dans le groupe des femmes interrogées, le nombre moyen d'enfants par femme est de 1,5, le mode – c'est-à-dire le cas le plus fréquent - est de 2 enfants par femme. Les femmes qui n'ont pas d'enfants représentent 28% de l'échantillon, celles qui en ont trois 17,5% et celles qui en ont quatre ou plus 8%.

2.2. Opinion concernant le mariage

Tableau 21 : Opinion concernant le mariage

		%
Le mariage est essentiel dans notre société	120	16,0
Le mariage est une institution en perte de vitesse	296	39,6
Le mariage n'a plus de sens actuellement	332	44,4
Total	748	100,0

Lorsqu'on les interroge à propos de l'institution mariage, seuls 16% des femmes pensent qu'il s'agit d'une institution essentielle à notre société et 40% pensent que c'est une institution en perte de vitesse mais qui reste nécessaire. Autrement dit, un peu plus de la moitié des femmes interrogées pensent que le mariage a encore une nécessité dans notre société, les autres – soit 44% - ont comme opinion que le mariage est une institution dépassée et qui n'a plus tellement de sens actuellement.

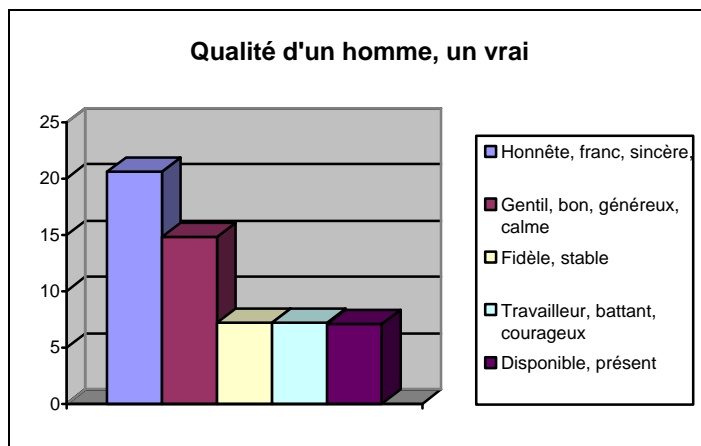


3. L'HOMME ET LE CONJOINT

3.1. « Un homme un vrai »

Les femmes retenues dans l'échantillon se sont vues demander quelle était, selon elles, la principale qualité que doit posséder « un homme, un vrai ».

A cette question, les femmes répondent en premier lieu l'honnêteté, la franchise et la sincérité (20%). Viennent ensuite la gentillesse (15%), la fidélité (7%), le goût du travail, le courage (7%) et la disponibilité (7%). Ces cinq premières qualités regroupent 61% des réponses.



On le voit, ce que les femmes actuelles attendent d'un homme ce sont d'abord et avant tout les qualités d'un honnête partenaire qui doit être bon, fidèle, travailleur et disponible. L'homme se doit être, selon cette vision, un partenaire fiable sur lequel la femme peut compter. On est donc loin de l'image traditionnelle de l'autorité : celle-ci et l'attente de sécurité ne sont citées que par 1% des répondant. On est loin également de l'image de l'homme viril : seul 1 % des femmes cite la virilité et le fait d'être un bon amant comme qualité attendues d'un homme, un vrai.

En résumé donc, interrogées sur le sujet, les femmes ne mettent pas en avant une image érotisée de l'homme : le mâle viril et bon amant. L'image qui ressort ici est celle d'un compagnon de route agréable et disponible sur le chemin de la vie.

Tableau 22 : Qualités d'un homme, un vrai

Honnête, franc, sincère,	20,6	A l'écoute, ouvert,	3,6
Gentil, bon, généreux, calme	14,8	Responsable	3,0
Fidèle, stable	7,2	Humour	2,5
Travailleur, battant, courageux	7,2	Bon père, aimant ses enfants	1,2
Disponible, présent	7,1	Amoureux, romantique	1,2
Respect de l'autre, de son indépendance	6,7	Complice	1,2
Compréhensif	4,7	Pas collant, pas envahissant	1,1
Coopérant, aide dans le ménage	4,1	Autorité, sécurité	1,0
Conciliant, patient, tolérant, confiant	4,0	Viril, bon amant	1,0
Attentif, attentionné	3,7		

3.2. Attentes par rapport au conjoint

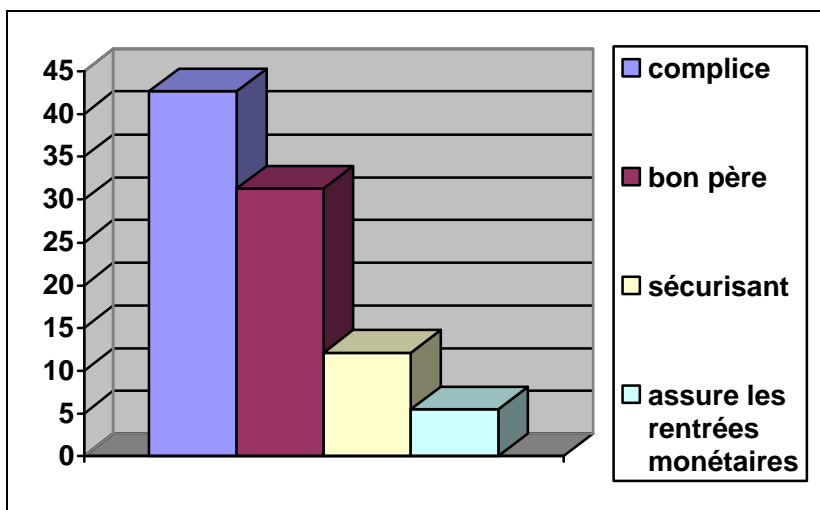
Tableau 23 : Attentes par rapport au conjoint

	%
Qu'il soit votre complice	42,7
Qu'il soit un bon père pour vos enfants	31,3
Qu'il vous sécurise	12,1
Qu'il assure les rentrées monétaires	5,5
Qu'il s'occupe du ménage	2,7
Qu'il soit un bon amant	2,3
Qu'il soit un soutien à votre réussite professionnelle	0,9
Autre, quoi	2,5
Total	100,0

La vision de « *l'homme-partenaire* » mise en avant par les femmes a une incidence sur les attentes que celles-ci ont par rapport à leur conjoint.

L'attente majeure et exprimée par la quasi moitié des femmes (43%) est la complicité. En deuxième lieu, les femmes attendent de leur conjoint qu'il soit un bon père pour les enfants (31%).

Le couple souhaité par les femmes qui se dessine à travers ces réponses est un couple égalitaire composé de deux partenaires honnêtes et disponibles l'un vis-à-vis de l'autre et dans lequel le principe de la relation est la connivence, la complicité. Il ne s'agit donc ni d'un couple qui reposerait sur l'autorité et la sécurité que l'homme assure, ni d'un couple passionnel dans lequel l'homme représenterait la figure de l'amant viril et passionné. L'ensemble des réponses qui correspondent à ce modèle : sécurité, rentrées financières et bon amant, ne représentant que 20% du total.



4. GESTION DU MENAGE

4.1. Aide du conjoint

Tableau 24 : Aide du conjoint

	Principalement	Egalité	Souvent	Rarement	Jamais	Total
Courses du ménage	7,4	25,0	12,0	28,9	26,8	100
Repas quotidiens	4,5	14,2	10,6	32,0	38,8	100
Vaisselle	3,1	18,8	14,0	28,2	35,8	100
Nettoyage maison	0,9	10,0	6,7	29,0	53,4	100
Repassage	0,2	3,3	1,6	8,2	86,7	100
Lessive	0,9	5,5	3,5	13,0	77,1	100
Retaper la maison	52,3	20,4	8,5	10,5	8,3	100
Papiers adminis. Ménage	33,3	22,4	5,2	8,8	30,4	100
Devoirs des enfants	7,0	18,7	14,4	29,4	30,5	100
Contacts avec l'école	5,3	24,0	14,8	23,5	32,3	100
Loisirs, sport, culture enfant	9,3	33,6	17,4	19,8	20,0	100
Enfant malade	3,9	20,1	8,9	26,0	41,1	100

Dans la gestion du ménage et de la maison, les conjoints prennent deux choses principalement en charge : le fait de retaper la maison le cas échéant (52%) et les papiers de l'administration du ménage (33%).

Pour le reste, leur aide est nettement moins importante. Ainsi, les tâches qui sont les plus souvent partagées, mais dans moins de la moitié des ménages néanmoins, sont : les loisirs des enfants (34%), les courses du ménage dans 25% des cas et les contacts avec l'école (24%).

Enfin, ce que les conjoints ne font que rarement ou jamais c'est d'abord le repassage (95%), la lessive (90%), le nettoyage de la maison (82%), les repas quotidiens (71%) et s'occuper des enfants malades (67%).

Tableau 25 : Ce que le conjoint ne fait quasi jamais

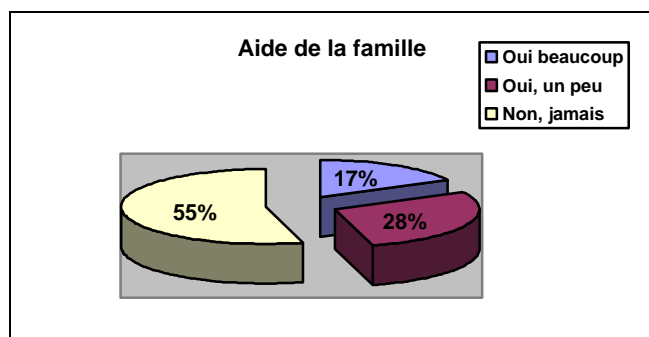
	Rarement ou jamais
Repassage	94,9
Lessive	90,1
Nettoyage maison	82,4
Repas quotidiens	70,8
Enfant malade	67,1
Vaisselle	64,0
Devoirs des enfants	59,9
Courses du ménage	56,4
Contacts avec l'école	55,8
Loisirs, sport, culture enfant	39,8
Papiers et administration du ménage	39,2

Retaper la maison	18,8
-------------------	------

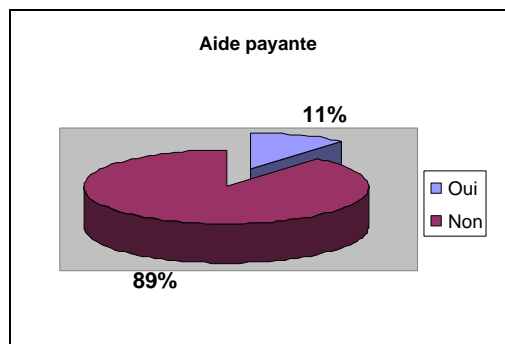
Par rapport aux qualités d'égalité de disponibilité et de complicité qu'elles attendent de leur conjoint, on le voit, la réalité est tout autre dans les faits. Dans les couples, la gestion du ménage est encore dévolue pour une part déterminante, si pas quasi exclusivement aux femmes et les réponses montrent que l'aide des conjoints est fort discrète. Ceci est bien évidemment un handicap pour les femmes qui souhaitent s'investir autant que les hommes sur le marché du travail.

4.2. Aide de la famille, de l'entourage ou service payant

Pour compléter cette description de la condition féminine actuelle, constatons en outre que les femmes, très peu aidées par leur conjoint dans les tâches ménagères, ne reçoivent qu'une aide timide de la famille ou de l'entourage. Seuls 17% des femmes sont beaucoup aidées, 28% le sont un peu et 54% ne le sont jamais.

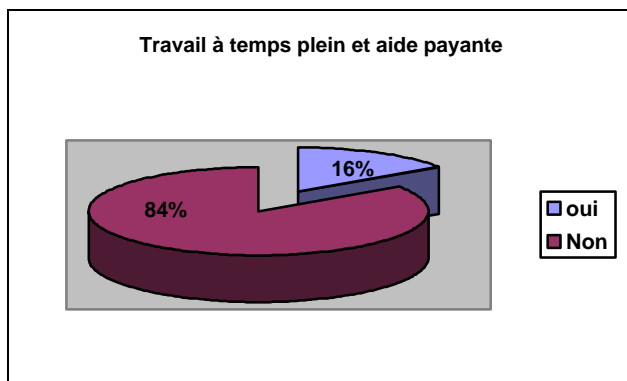


En outre, elles ne sont que 11% à bénéficier d'une aide payante.



4.3. Travail à temps plein et aide dans le ménage.

Plus de la moitié des femmes (52%) travaillant à temps plein ne reçoit jamais d'aide de la famille ou de l'entourage, 19% en reçoivent beaucoup et 29% un peu. Enfin, seuls 16% des femmes travaillant à temps plein bénéficient d'une aide payante.



Même en travaillant à plein temps, les femmes sont le plus souvent seules à prendre en charge les tâches ménagères ce qui est un frein supplémentaire par rapport au marché du travail.

CHAPITRE QUATRE : DEPLACEMENTS, VOITURE ET PERMIS DE CONDUIRE

1. DEPLACEMENTS

1.1. Place de la voiture dans les trajets quotidiens.

Tableau 26 : Place de la voiture dans les trajets quotidiens

	Travail, étude et formation	Courses, santé admin ménage	Trajets enfants	Loisirs
A pied	12,7	9,9	11,3	9,0
Vélo, vélomoteur, motos	1,3	0,7	0,8	2,0
Voiture des parents	2,2	5,4	0,8	4,6
Voiture personnelle	59,1	58,7	59,5	54,7
Voiture partagée avec le conjoint	11,1	18,7	15,4	20,1
Voiture partagée avec les enfants	0,3	0,5	1,0	0,4
Voiture de société	2,5	1,9	2,2	2,3
Co-voiturage voisin, connaissance	1,4	1,2	1,0	1,9
Bus	4,1	2,3	5,7	1,6
Train	2,5	0,0	1,4	1,5
Voiture, bus et/ou train	1,7	0,5	0,6	1,3
Bus et train	0,6	0,1	0,0	0,3
Autre	0,2	0,1	0,2	0,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0
Non concernés	16,8	0,4	34	2,1

Si l'on additionne les diverses modalités d'usage de la voiture dans les déplacements quotidiens, on constate que ce mode de déplacement est utilisé à 75% pour le travail, les études et la formation, à 85% pour ce qui touche la gestion de la maison, à 80% pour les trajets des enfants et à 82% pour les loisirs. En un mot, la voiture est le moyen de déplacement dominant, celui qui s'impose de fait dans une province rurale comme le Luxembourg.

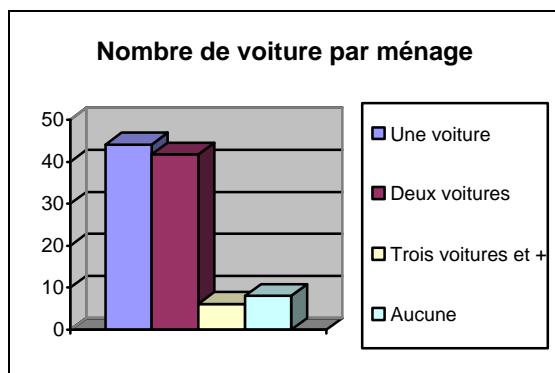
2. VOITURE

2.1. Nombre de voitures par ménage

Tableau 27 : Nombre de voitures par ménage

	%
Une voiture	44,1
Deux voitures	41,7
Trois voitures et +	6,2
Aucune	8,0
Total	100,0

44% des ménages de l'échantillon dispose d'une voiture, 42% de deux voitures et 6,2% de trois et plus. Dans la population interrogée 92% des ménages disposent d'au moins une voiture et 8% ne disposent d'aucune voiture.



2.2. Caractéristique des ménages sans voiture

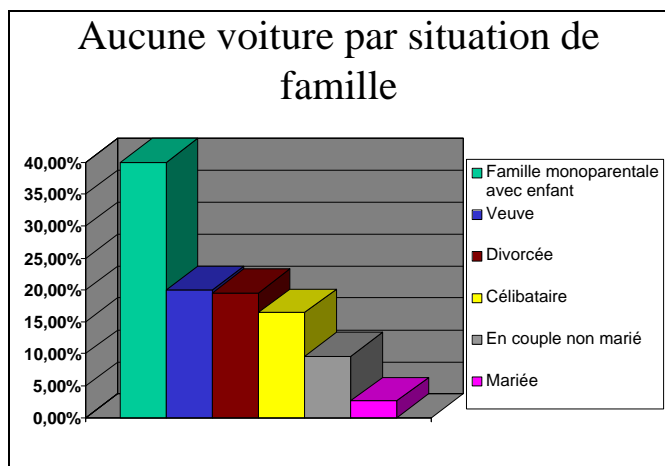
La voiture étant devenue de fait une norme sociale en matière de déplacement, il nous apparaît important d'examiner le profil des groupes exclus de cet indispensable outil d'insertion sociale.

2.1. Situation familiale

Tableau 28 : Aucune voiture et situation familiale

	%
Famille monoparentale avec enfant	40,0%
Veuve	20,0%
Divorcée	19,6%
Célibataire	16,4%
En couple non marié	9,6%
Mariée	2,6%
Total	8,0%

C'est dans le groupe des familles monoparentales avec enfants que l'on trouve la proportion la plus importante (40%, total 8%) de ménages ne disposant d'aucune voiture. Viennent ensuite les veuves (20%) puis les divorcées (20%). On constate donc que les ménages les plus fragiles en termes de situation familiale et, spécialement les familles monoparentales, sont en outre les plus nombreux à ne pas disposer de voiture, ce qui les pénalise davantage encore dans leurs diverses tentatives d'insertion dont l'insertion professionnelle.

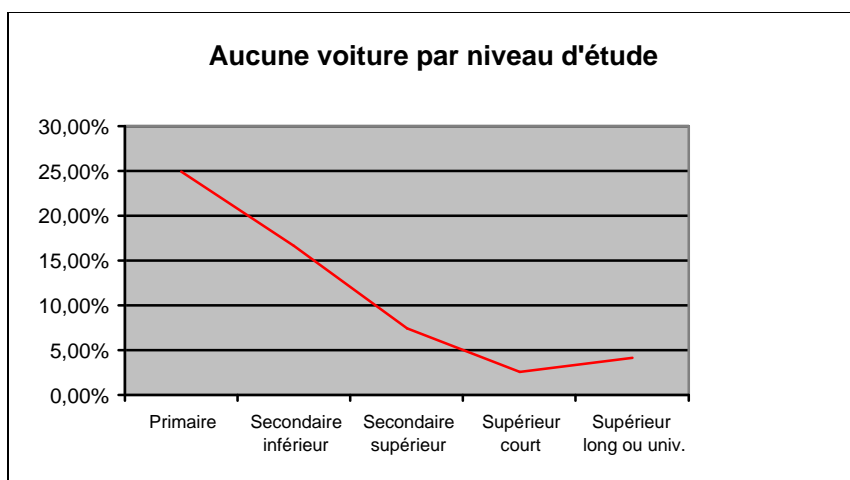


2.2.2. Niveau d'études

Tableau 29 : Aucune voiture et niveau d'études

	%
Primaire	25,0%
Secondaire inférieur	16,7%
Secondaire supérieur	7,5%
Supérieur court	2,6%
Supérieur long ou univ.	4,2%
Total	8,0%

Le fait de ne pas disposer de voiture décroît régulièrement avec le niveau d'étude : il est de 25% au niveau primaire et de 4% au niveau supérieur ou universitaire, la moyenne étant de 8%. On constate ici aussi une forme de cumul de handicap quant à l'accessibilité au travail puisque ce sont les populations les moins nanties en diplôme qui sont les plus nombreuses à ne pas avoir de voiture.



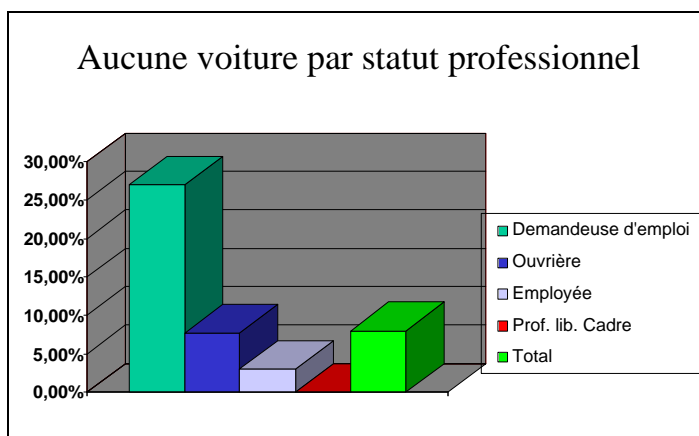
2.2.3. Statut socioprofessionnel

Tableau 30 : Aucune voiture et statut professionnel

	%
Demandeuse d'emploi	27,0%
Etudiante, apprentie	12,2%
Retraitée, préretraîtée	11,1%
Au foyer	9,0%
Ouvrière	7,7%
Employée	3,0%
Indépendante, commerçante	2,3%
Agricultrice	0,0%
Profession libérale	0,0%
Cadre	0,0%
Enseignante	0,0%
Autre actif	0,0%
Total	8,0%

Vivre dans un ménage sans voiture est une situation qui n'existe pas (0%) chez les femmes cadres ou exerçant une profession libérale. Par contre, 27% des demandeuses d'emploi vivent dans des ménages ne disposant pas de voiture alors que cette proportion est de 8% au total.

Face aux impératifs de mobilité professionnelle, les groupes à risque sont dans une impasse. Acheter et entretenir une voiture quand on est au chômage représente un coût insupportable mais, en même temps il est tout à fait illusoire d'espérer sortir de la condition de chômeuse quand on ne dispose pas de voiture dans son ménage.



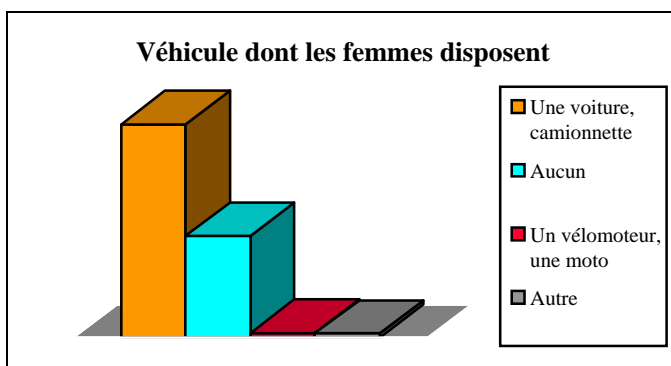
En résumé donc, les ménages les plus touchés par le fait de ne disposer d'aucune voiture sont les familles monoparentales avec enfants, les ménages de faible niveau de formation et enfin les ménages dans lesquels vivent les demandeuses d'emploi. Il y a de façon très nette un lien entre la précarité sociale et professionnelle et le fait de faire partie d'un ménage sans voiture.

2.3. Véhicule dont les femmes disposent en propre.

Tableau 31 : Véhicule dont les femmes disposent en propre

	%
Aucun	31,4
Un vélomoteur, une moto	1,6
Une voiture, camionnette	65,7
Autre	1,3
Total	100,0

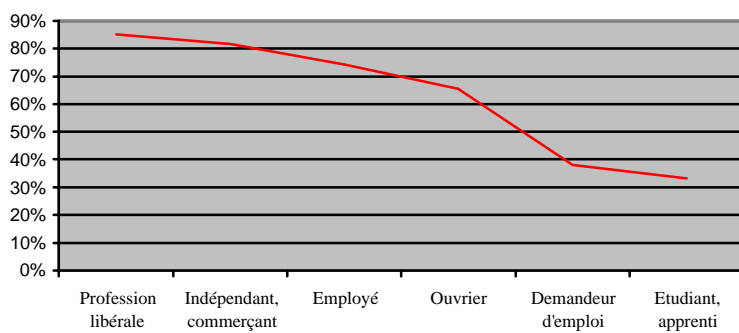
Dans l'échantillon interrogé, 66% des femmes disposent en propre d'une voiture alors que 31% n'ont aucun véhicule à leur disposition.



2.3.1. Un véhicule à disposition et statut du conjoint

Le fait pour une femme de disposer en propre d'un véhicule n'est pas indépendant du statut professionnel du conjoint. 85% des femmes dont le conjoint exerce une profession libérale disposent en propre d'un véhicule contre seulement 38% chez les demandeurs d'emploi.

Une voiture à disposition et statut professionnel du conjoint

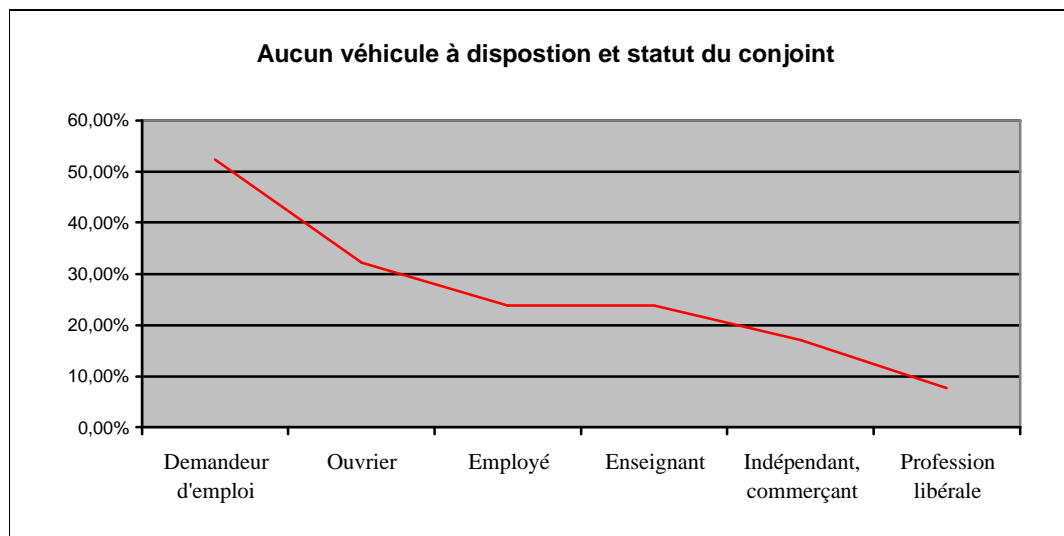


2.3.2. Aucune voiture et statut professionnel du conjoint

Tableau 32 : Aucune voiture et statut professionnel du conjoint

	Aucune	Une voiture
Demandeur d'emploi	52,4%	38,1%
Etudiant, apprenti	50,0%	33,3%
Au foyer	33,3%	66,7%
Ouvrier	32,2%	65,5%
Retraité, préretraité	27,3%	68,2%
Employé	23,8%	74,4%
Enseignant	23,8%	66,7%
Agriculteur	22,2%	77,8%
Cadre	21,6%	78,4%
Indépendant, commerçant	17,1%	81,6%
Profession libérale	7,7%	84,6%
Total	27,3	70,1%

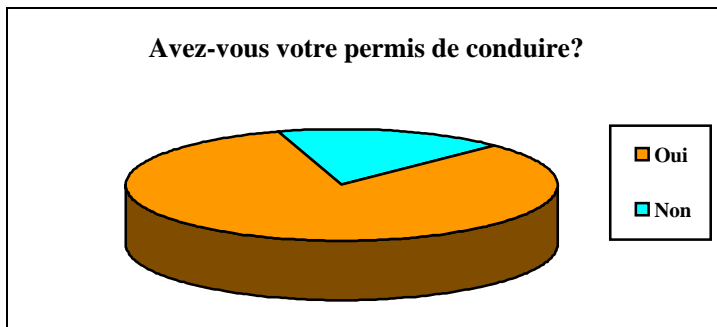
Dans le groupe des femmes dont le conjoint est demandeur d'emploi, 52% ne disposent en propre d'aucun véhicule contre seulement 8% dans le groupe des professions libérales. A la précarité professionnelle s'ajoute ici le handicap du manque de moyen de locomotion.



3. PERMIS DE CONDUIRE

3.1. Avoir ou non son permis de conduire

Dans l'échantillon, 83% des femmes interrogées ont leur permis de conduire et 17% ne l'ont pas.



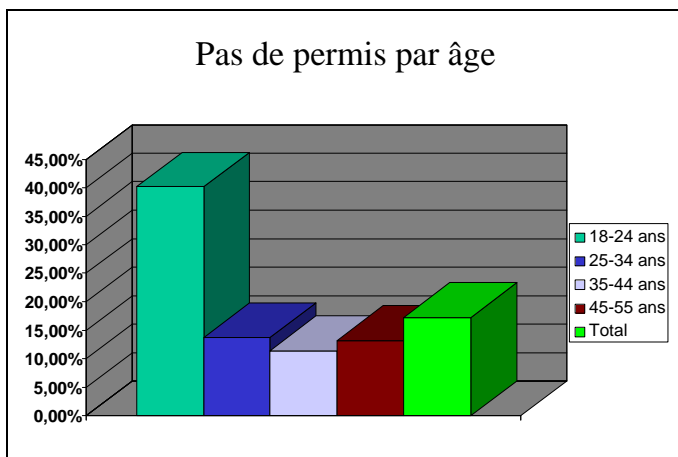
3.2. Caractéristiques des femmes qui n'ont pas leur permis de conduire

3.2.1. Age

Tableau 33 : Pas de permis par âge

		oui		non	
18-24 ans	76	59,8%	51	40,2%	
25-34 ans	170	86,3%	27	13,7%	
35-44 ans	218	88,6%	28	11,4%	
45-55 ans	163	86,7%	25	13,3%	
Total	627	82,7%	131	17,3%	

C'est dans le groupe des 18 – 24 ans que la proportion de femmes qui n'ont pas le permis de conduire est la plus élevée (40%). Cette proportion est la moins élevée dans le groupe des 35 – 44 ans (13%, total 17%). A l'âge où s'initie leur insertion dans la vie professionnelle, soit 18-24 ans, 40% des jeunes femmes n'ont pas de permis de conduire ce qui est un réel handicap pour accéder au marché du travail.

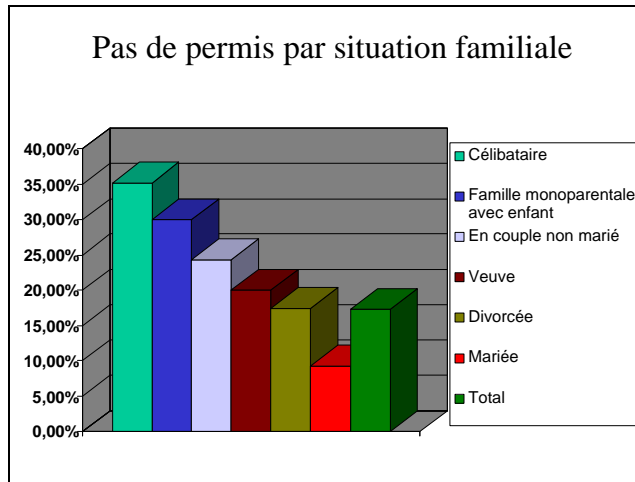


3.2.2. Situation familiale

Tableau 34 : Pas de permis par situation familiale

	Oui	Non
Célibataire	64,8%	35,2%
Famille monoparentale avec enfant	70,0%	30,0%
En couple non marié	75,7%	24,3%
Veuve	80,0%	20,0%
Divorcée	82,6%	17,4%
Mariée	90,7%	9,3%
Total	82,7%	17,3%

Immédiatement après le groupe des célibataires composé des individus les plus jeunes de l'échantillon, c'est dans le groupe des femmes qui vivent en situation de famille monoparentale avec enfant que l'on trouve le pourcentage le plus important de femmes sans permis de conduire. Cette situation que l'on pourrait qualifier « d'analphabétisme de la mobilité » pèse d'un poids considérable sur les chances d'accéder au monde du travail pour les femmes concernées.

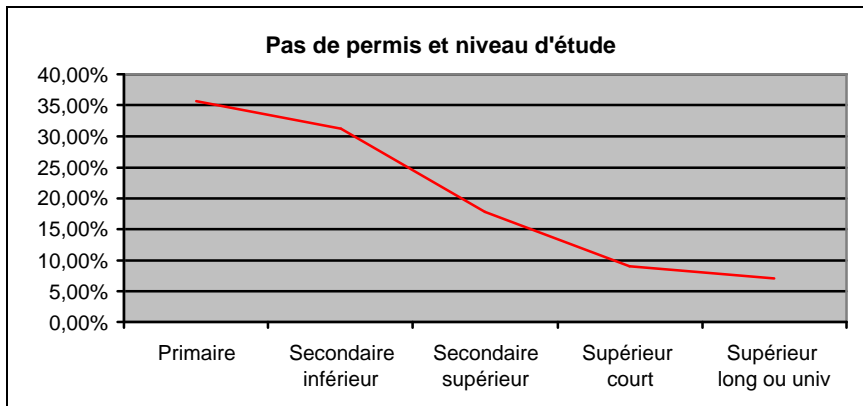


3.2.3. Niveau d'étude

Tableau 35 : Pas de permis par niveau d'étude

	oui	non
Primaire	64,3%	35,7%
Secondaire inférieur	68,8%	31,3%
Secondaire supérieur	82,2%	17,8%
Supérieur de type court	91,0%	9,0%
Supérieur de type long ou universitaire	93,0%	7,0%
Total	82,7%	17,3%

Les femmes dont le niveau d'étude ne dépasse pas l'école primaire sont deux fois plus nombreuses (36%) que la moyenne (17%) à ne pas avoir de permis de conduire. A l'inverse, les universitaires ne sont que 7% dans le cas. Ainsi, c'est à la faible qualification scolaire que vient s'ajouter en priorité « l'analphabétisme de la mobilité » en créant pour le groupe concerné un handicap cumulé en matière d'insertion professionnelle.



3.2.4. Statut socioprofessionnel.

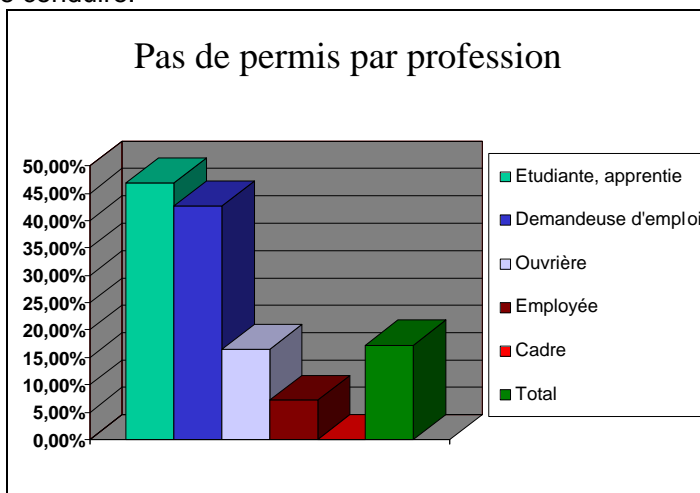
Tableau 36 : Pas de permis par statut professionnel

	oui	non

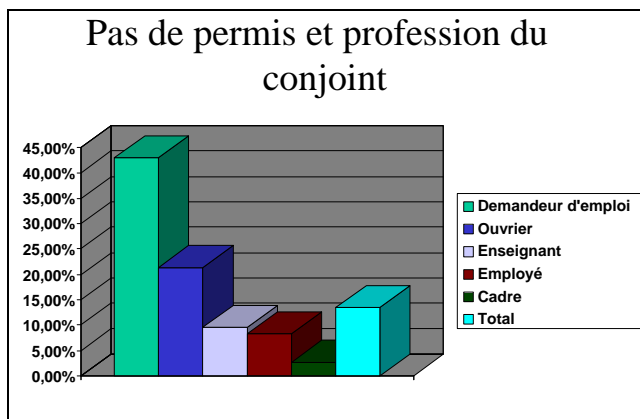
Étudiante, apprentie	53,1%	46,9%
Demandeuse d'emploi	57,3%	42,7%
Autre inactif	70,0%	30,0%
Au foyer	77,5%	22,5%
Ouvrière	83,5%	16,5%
Agricultrice	85,7%	14,3%
Indépendante, commerçante	88,4%	11,6%
Autre actif	88,9%	11,1%
Profession libérale	91,7%	8,3%
Employée	92,8%	7,2%
Enseignante	97,0%	3,0%
Cadre	100,0%	,0%
Retraîtée, préretraitée	100,0%	,0%
Total	82,7%	17,3%

Il y a un lien très clair entre le fait de ne pas disposer de permis et l'inactivité professionnelle. En effet, parmi les demandeuses d'emploi, 43% n'ont pas leur permis de conduire, cette proportion est de 47% chez les étudiantes et les apprenties, de 30% chez les autres inactives et 22% chez les femmes au foyer.

Par ailleurs, dans le groupe des femmes qui ont effectivement un emploi, les femmes qui travaillent à quart-temps sont les plus nombreuses (22%, total 9%) à ne pas avoir leur permis de conduire.



Ce lien entre inactivité et absence de permis existe également lorsqu'on examine la profession du conjoint. En effet, près de 45% des femmes dont le conjoint est demandeur d'emploi ne disposent pas du permis de conduire alors que la moyenne est de 18%.



En résumé donc, les groupes sociaux dans lesquels la proportion de femmes sans permis de conduire est la plus importante sont :

- les 18-24 ans : 40%,
- les célibataires : 35% et les familles monoparentales : 30%
- les femmes de niveau d'étude primaire : 36%
- les étudiantes et apprenties : 47%
- les demandeuses d'emploi : 43%
- les femmes dont le conjoint est demandeur d'emploi : 45%.

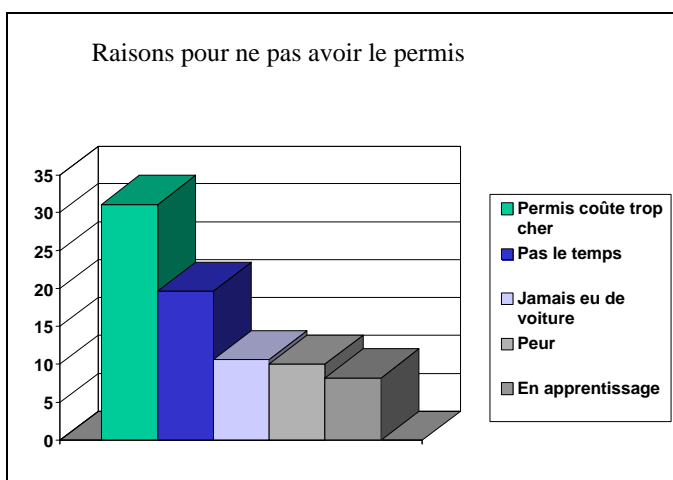
Fragilité sociale, familiale et professionnelle ainsi qu' un faible niveau de formation se cumulent avec « l'analphabétisme de la mobilité » pour hypothéquer lourdement l'accès à l'emploi de ce groupe de femmes.

3.3. Pourquoi certaines femmes n'ont-elles pas de permis de conduire ?

Tableau 37 : Raisons pour ne pas avoir le permis

	%
Passer le permis coûte trop cher	31,1
Je n'ai pas le temps	19,7
Je n'ai jamais eu de voiture	10,7
Peur	10,0
En projet, en apprentissage	8,2
Pas envie, pas besoin	5,8
Je suis trop vieille	3,3
Trop difficile	3,2
Handicapée	3,2
Autre	4,8

La première raison avancée par les femmes pour justifier le fait de ne pas avoir de permis de conduire est le coût d'obtention de celui-ci (31%), la deuxième raison est le manque de temps (20%) puis le fait de ne pas avoir de voiture (11%) et la peur de conduire (10%).



3.4. Connaissance des « Chèques Permis ».

Pour permettre à certains groupes sociaux moins nantis économiquement d'obtenir le permis de conduire, la région Wallonne a mis en place une mesure d'aide financière appelée « Chèque Permis ». Cette mesure n'est connue que de 7,7% des personnes interrogées autrement dit, 92,3% de l'échantillon ignoraient l'existence de cette mesure. Ceci indique toute la nécessité d'accompagner la mise en place des mesures d'aide de campagnes de communication performantes.

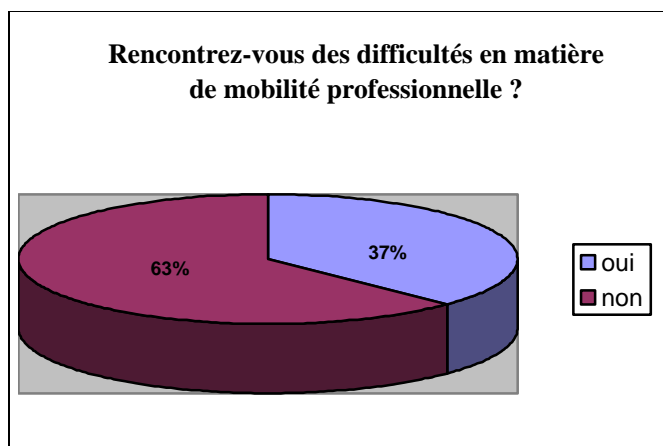
CHAPITRE CINQ : DIFFICULTES DE MOBILITE

1. LES FEMMES QUI TRAVAILLENT

1.1. DIFFICULTES RENCONTREES

Les femmes qui travaillent représentent 67% de l'échantillon.

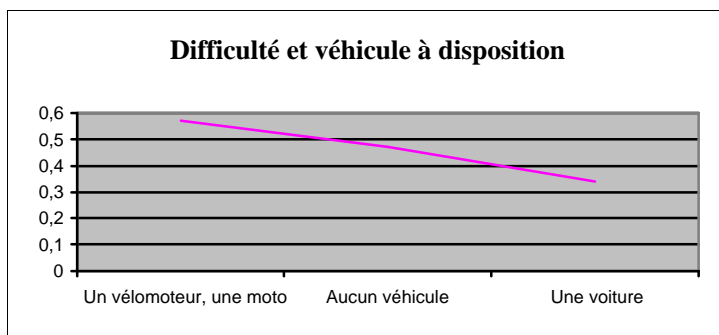
Plus d'un tiers de celles-ci, soit 37,2%, déclarent rencontrer des difficultés en matière de mobilité professionnelle et 62,8% n'en rencontrent pas.



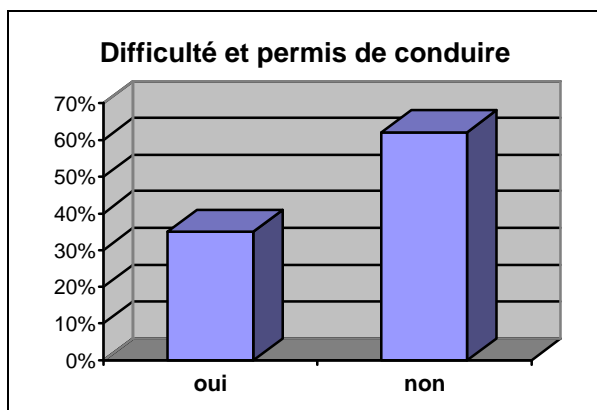
1.2. QUI RENCONTRE DES DIFFICULTES ?

1.2.1. Véhicule et permis à disposition

Le fait de rencontrer des difficultés en matière de mobilité professionnelle ne se distribue pas au hasard dans la population : certains groupes sont plus affectés que d'autres. Ainsi, si les femmes qui disposent d'une voiture ne sont que 34% à rencontrer des difficultés, elles sont en revanche 57%, soit 23% de plus, parmi celles qui ne disposent que d'un vélo ou d'une moto et 47% dans le groupe des femmes ne disposant d'aucun véhicule.



Les femmes qui ne disposent pas du permis de conduire sont quasiment deux fois plus nombreuses (62% contre 35%, total 37%) que celles qui disposent d'un permis à rencontrer des difficultés sur le chemin du travail.

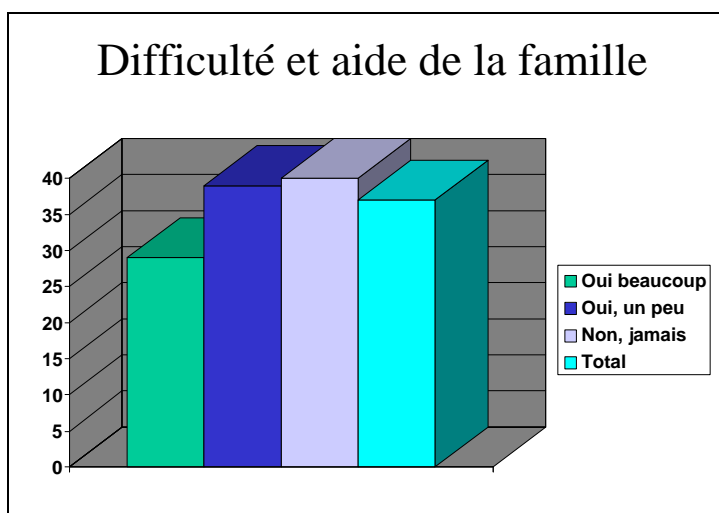


Il y a donc, dans nos régions rurales un rapport très net entre le fait de disposer ou non d'un permis et d'une voiture et le fait d'éprouver ou non des difficultés de mobilité professionnelle. Ceci indique clairement que le « système voiture » est devenu prépondérant dans l'organisation de la mobilité et que s'en trouver exclu, est une situation pénalisante sanctionnée par des trajets professionnels plus difficiles. Ceci indique également que les transports en communs ne sont pas, du point de vue du confort des déplacements, un substitut parfaitement équivalent à la voiture.

1.2.2. Difficultés et aide dans le ménage

Rappelons que 11% des femmes interrogées disposent d'une aide payante dans le ménage et que cette proportion est de 17,3% chez les femmes qui travaillent à temps plein.

Les difficultés rencontrées sur le chemin du travail sont moins fréquentes chez les femmes qui bénéficient d'une aide payante dans le ménage. 29% d'entre elles rencontrent ces difficultés contre 38% dans le groupe des femmes qui ne reçoivent pas ce type d'aide, (total 37%). On peut donc remarquer ici sans doute l'incidence favorable des gardiennes et autres services payants mais on doit également comprendre cette aide payante comme l'indicateur d'un niveau de vie plus aisé pour les femmes qui en disposent, niveau de vie qui intervient globalement sur les conditions d'existence et de mobilité.



L'aide de la famille a également une incidence sur les conditions de mobilité. En effet, les femmes qui en disposent sont 29% à éprouver des difficultés alors qu'elles sont 40% dans le groupe des femmes qui en bénéficient un peu ou jamais.

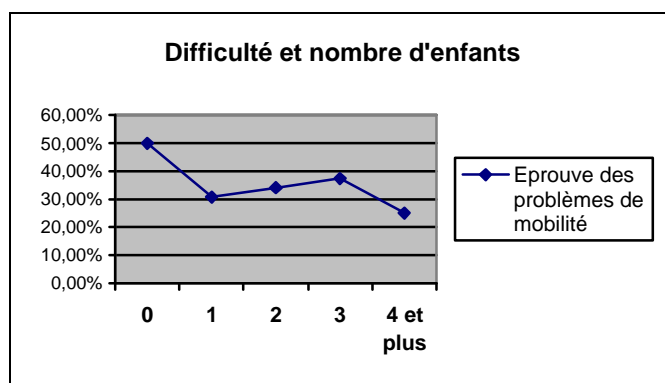
1.2.3. Difficultés et nombre d'enfants

Rencontrer des difficultés en matière de déplacements professionnels n'est pas une situation directement liée au nombre d'enfants. Dans l'enquête on constate en effet que les femmes qui sont les plus nombreuses à déclarer rencontrer des difficultés dans les déplacements professionnels sont celles qui n'ont pas d'enfants.

Sociologiquement, ceci veut dire que c'est le contexte socio-économique dans lequel on a ou non des enfants qui est déterminant et non pas le fait d'avoir ou non des enfants en lui-même. Avoir des enfants dans un couple qui dispose de revenus confortables n'a pas la même incidence sur les conditions de vie – et donc de mobilité de la femme – que lorsqu'il s'agit d'un couple avec de faibles revenus et donc de faibles moyens. Les circonstances de la vie – enfants, veuvage, etc. – n'ont pas le même impact sur toutes les catégories sociales...

Tableau 40 : Difficultés de mobilité et nombre d'enfants

Nombre d'enfants	0	1	2	3	4 et plus
Epreuve des problèmes de mobilité	50,0%	30,7%	34,1%	37,4%	25,0%

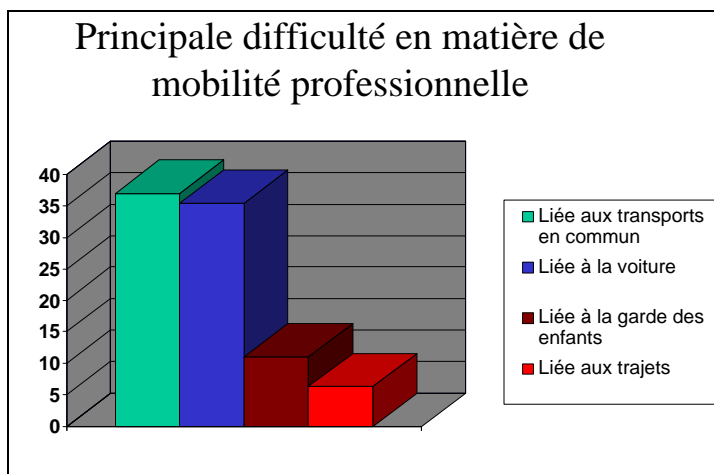


1.3. TYPES DE DIFFICULTES RENCONTREES

Tableau 41: Principale difficulté en matière de mobilité professionnelle

	Fréquence	%
Les horaires des transports en commun ne sont pas adaptés aux horaires de travail	51	27,0
Je ne dispose pas de véhicule	39	20,6
Je dépends de quelqu'un d'autre pour mes déplacements	20	10,6
Il n'y a pas de transports en commun proches de mon domicile	19	10,0
L'organisation de la garde des enfants est difficile, trop chère quand on doit se déplacer	17	9,0
Je n'ai pas de permis et personne pour me conduire	8	4,2
Les trajets sont (trop) longs	8	4,2
Les horaires des transports en commun ne sont pas adaptés aux horaires des enfants	4	2,1
Les déplacements coûtent (trop) cher	4	2,1
Autre	19	10,0
	189	100,0

Les difficultés rencontrées par les femmes en matière de mobilité professionnelle sont essentiellement liées à l'absence et/ou aux horaires inadaptés des transports en commun d'une part et, d'autre part, à la non disposition d'un véhicule ou d'un permis de conduire. Les problèmes liés à la garde des enfants sont évoqués après les carences en matières de transports en commun ou en matière de déplacements automobiles.



La conjonction des réponses indiquant les insuffisances des transports en commun d'une part et la non disposition d'une voiture ou d'un permis d'autre part, renvoie très logiquement à ce qui a été remarqué plus haut lorsque l'on a constaté que les femmes qui ne disposent pas du permis de conduire sont quasiment deux fois plus nombreuses (62% contre 35%, total 37%) à rencontrer des difficultés sur le chemin du travail que celles qui disposent d'un permis. Très directement dit, en région rurale

l'absence d'un moyen de transport individuel pénalise deux fois. Une première fois parce que sans voiture les trajets sont plus longs et plus compliqués et une deuxième fois parce que les transports en commun n'offrent pas des conditions d'horaire adaptées ou sont inexistantes.

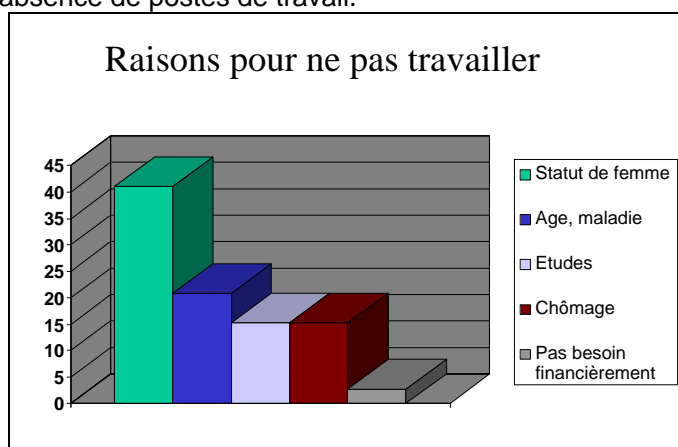
2. LES FEMMES QUI NE TRAVAILLENT PAS (33% de l'échantillon)

2.1. RAISONS DE LA NON ACTIVITE PROFESSIONNELLE

Tableau 42 : Raison principale pour laquelle l'individu n'a aucune activité professionnelle

	Fréquence	%
Je ne trouve pas de travail, j'ai perdu mon emploi	38	15,2
J'ai arrêté quand je me suis mariée	37	14,9
Je préfère m'occuper de ma maison, du ménage, de mes enfants	36	14,5
Ma santé ne me le permet pas	34	13,6
Etudiante, en formation	30	12,0
Je n'ai jamais travaillé	27	10,8
Je suis en pause carrière, congé de maladie	9	3,6
Je suis trop âgée pour cela	9	3,6
Je viens de sortir des études	8	3,2
Je n'en ai pas besoin financièrement actuellement	7	2,8
Les trajets sont trop longs, trop difficiles	4	1,6
Je n'ai pas de diplôme, de compétences	3	1,2
Mon conjoint n'est pas d'accord	2	,8
Autre	5	2,0
Total	249	100,0
Non concerné	508	

Interrogées sur les raisons de leur non activité professionnelle, les femmes avancent en premier lieu l'absence de travail, le chômage (15,2%). Mais dans les mêmes proportions (14,9%) elles évoquent également l'arrêt au moment du mariage. Ainsi voit-on que le mariage éloigne tout autant les femmes du monde du travail que le chômage ou l'absence de postes de travail.

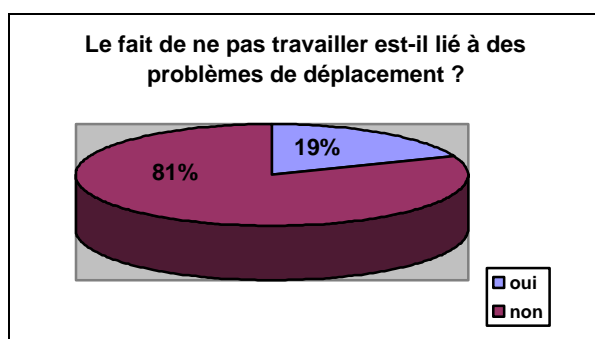


Si l'on additionne dans le tableau ci-dessus les réponses typiquement liées à la condition féminine « je n'ai jamais travaillé », « j'ai arrêté quand je me suis mariée », « je préfère m'occuper de ma maison, du ménage », « mon conjoint n'est pas d'accord », on obtient 41% du total des motifs du non emploi. A l'heure actuelle dans notre province, la condition féminine est encore, de la bouche des femmes elles-mêmes, le principal frein à l'activité professionnelle.

En deuxième lieu les femmes évoquent l'âge et la maladie (21%) puis le fait d'être étudiante (15%).

2.2. LIEN ENTRE LE FAIT DE NE PAS TRAVAILLER ET DES PROBLEMES DE DEPLACEMENT

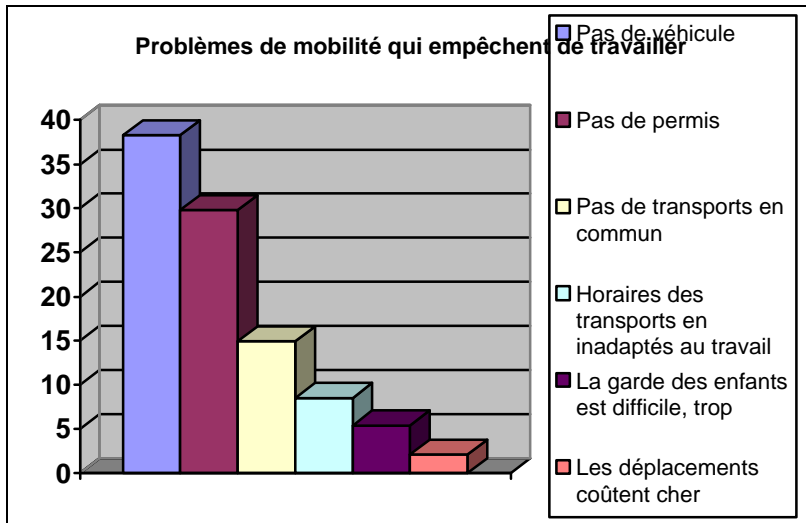
Les femmes interrogées n'évoquent pas spontanément les problèmes de déplacement comme étant un obstacle à l'emploi. Néanmoins, si la question leur est posée directement de savoir si le fait de ne pas travailler est ou non lié à des problèmes de déplacement, 19% répondent oui et 81% non.



2.3. TYPES DE DIFFICULTES RENCONTREES

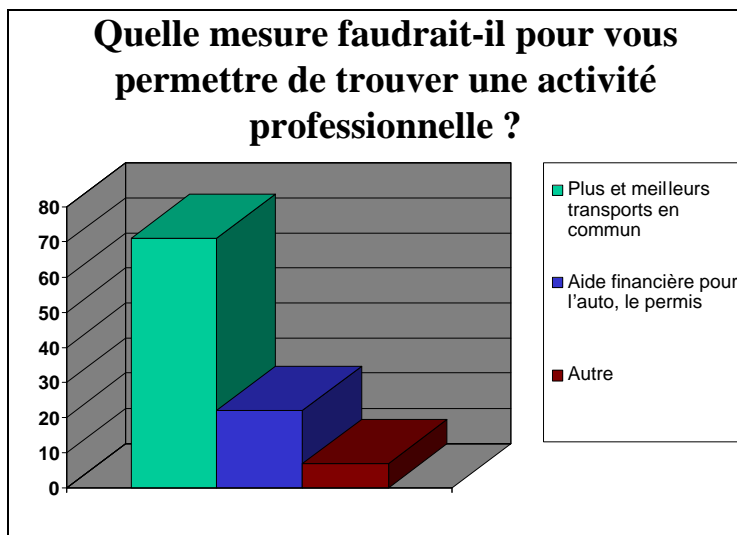
Tableau 43 : Principal problème de mobilité qui empêche de travailler

	%
Je ne dispose pas de véhicule	38,3
Je n'ai pas de permis et personne pour me conduire	29,8
Il n'y a pas de transports en commun proches de mon domicile	14,9
Les horaires des transports en commun ne sont pas adaptés aux horaires de travail	8,5
L'organisation de la garde des enfants est difficile, trop chère quand on doit se déplacer	5,4
Les déplacements coûtent (trop) cher	2,1
Total	100,0



Les problèmes de mobilité qui empêchent les femmes de travailler sont d'abord liés aux moyens de transports eux-mêmes – non disposition d'un permis ou d'un véhicule, carences des transports en commun – et ce, avant les difficultés liées à la garde des enfants. Derrière cette réponse, on perçoit qu'il existe certaines contraintes de mobilité avec lesquelles les femmes peuvent trouver à s'arranger – même si c'est plus ou moins - et d'autres pas. Ainsi peuvent-elles trouver à faire garder leurs enfants, même si cela se fait pour certaines d'entre elles dans des systèmes bricolés et toujours à recommencer. Par contre, l'absence de permis ou la non disposition d'une voiture sont des motifs de non activité professionnelle que les femmes ne peuvent que très difficilement renverser. Acheter une voiture pour se donner plus de chances d'accéder au marché du travail quand on est demandeuse d'emploi représente dans la plupart des cas un coût, non seulement d'achat mais aussi d'entretien, bien trop important eu égard aux disponibilités budgétaires de ces personnes.

2.4. LES MESURES QU'IL FAUDRAIT METTRE EN PLACE POUR PERMETTRE AUX FEMMES SANS EMPLOI DE TROUVER UNE ACTIVITE PROFESSIONNELLE



La majorité des femmes sans activité professionnelle (71%) indiquent que la solution de leur problème de mobilité professionnelle passe par une amélioration des transports en commun. Seules 22% pensent la solution en termes de voiture individuelle.

Cette réponse bat en brèche l'idée reçue selon laquelle, à l'heure actuelle, les déplacements ne sont plus envisagés que dans un « tout à la voiture » général. Ces résultats nous laissent entrevoir en effet - à tout le moins au niveau des souhaits - une autre conception de la mobilité chez les femmes des catégories les moins favorisées professionnellement. Ils nous montrent également toute l'importance des transports en commun dans la manière dont les femmes raisonnent la mise en place d'une stratégie d'accès au marché du travail. Le « tout à la voiture » est une option dominante idéologiquement mais qui n'est pas la solution réaliste attendue par les groupes de femmes exclues du marché du travail.

3. FORMATION PROFESSIONNELLES

Dans l'échantillon, 16% des femmes interrogées poursuivent un enseignement visant à améliorer leurs compétences



3.1. LES FEMMES QUI SUIVENT UNE FORMATION

3.1.1. La principale difficulté à résoudre en matière de mobilité pour suivre une formation

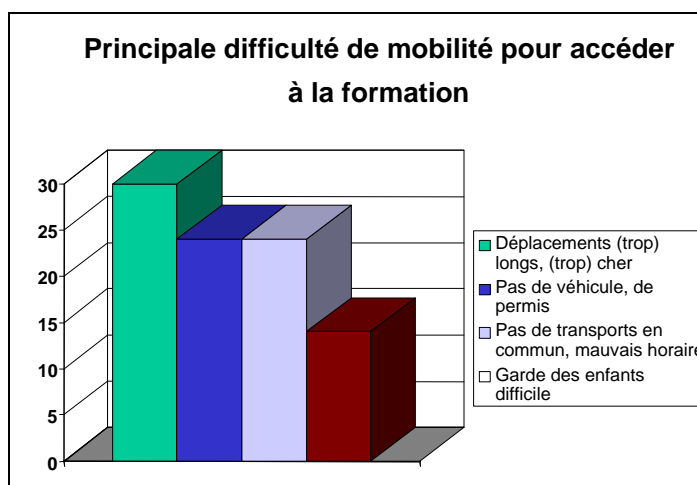
3.1.2.

Tableau 44 : Problèmes de mobilité et formation

	Fréquence	%
Les trajets sont (trop) longs	11	24
Je dépends de quelqu'un d'autre pour mes déplacements	7	15
Les horaires pas adaptés aux horaires de travail	6	13
Je ne dispose pas de véhicule	5	11
Il n'y a pas de transports en commun proches de mon domicile	5	11
La garde des enfants est difficile quand on doit se déplacer	4	8
Les horaires pas adaptés aux horaires des enfants	3	6
Les déplacements coûtent (trop) cher	3	6
Autre, quoi	2	4
<i>Sous total</i>	<i>46</i>	<i>100</i>
Je n'ai pas de problème de mobilité	72	
Total	118	

Dans l'échantillon, 16% des femmes interrogées poursuivent un enseignement visant à améliorer leurs compétences. Que ce soit pour celles-ci ou pour les 84% qui ne suivent pas de formation les problèmes de mobilité les plus souvent évoqués sont la

longueur des trajets, le manque d'autonomie dans les déplacements et des horaires de formation peu adaptés.

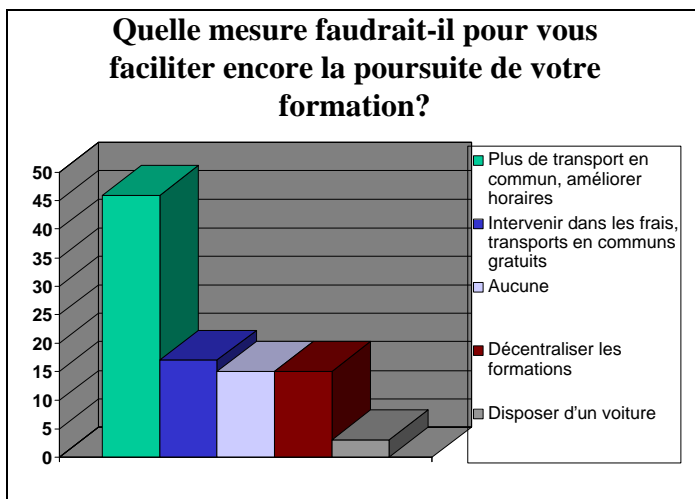


3.1.3. La mesure qu'il faudrait mettre en place pour faciliter la poursuite de la formation

Pour les femmes concernées, une plus grande facilité d'accès à la formation passe d'abord par une amélioration des transports en commun. Les solutions souhaitées sont d'une part plus de transports en commun, plus rapides, plus souples (35%) et, d'autre part une intervention dans les frais ou, mieux encore, des transports en communs gratuits (17%).

Tableau 45 : Mesures souhaitées

	Fréquence	%
Plus de transport en commun, plus rapides, plus souples	25	35
Intervenir dans les frais, transports en communs gratuits	12	17
Aucune	11	15
Décentraliser les formations	10	15
Améliorer les horaires	8	11
Disposer d'un voiture	2	3
Autre	3	4
Total	71	100



3.2. LES PROBLEMES DE MOBILITE DES FEMMES QUI NE SUIVENT PAS DE FORMATION

83% des femmes interrogées ne suivent pas de formation. Le problème de mobilité le plus souvent évoqué par celles-ci tient à la trop grande distance et au coût des trajets.

Tableau 46 : Principal problème de mobilité pour les femmes qui ne suivent pas de formation

	%
Les trajets sont (trop) longs, (trop) cher	37,6
Je n'ai pas de permis et personne pour me conduire	19,6
Les horaires pas adaptés aux horaires de travail	14,3
Je ne dispose pas de véhicule	12,5
Il n'y a pas de transports en commun proches de mon domicile	8,9
Les horaires pas adaptés aux horaires des enfants	3,6
Je dépends de quelqu'un d'autre	1,8
La garde des enfants est difficile quand on doit se déplacer	1,8
Total	100,0

ANNEXE : QUESTIONNAIRE

ENQUETE MOBILITE FEMMES LUXEMBOURGEOISES

MOYENS DE MOBILITE

1. Dans votre vie de tous les jours, quel est le moyen de transport que vous utilisez principalement pour ces divers déplacements? (une réponse par colonne)

		Travail, étude et formatio n	Courses, santé administrati on ménage	Trajets enfants	Loisir s
1	Non concerné	1	1	1	1
2	A pied	2	2	2	2
3	Vélo, vélomoteur, motos	3	3	3	3
4	Voiture des parents	4	4	4	4
5	Voiture personnelle	5	5	5	5
6	Voiture partagée avec le conjoint	6	6	6	6
7	Voiture partagée avec les enfants	7	7	7	7
8	Co-voiturage voisin, connaissance	8	8	8	8
9	Bus	9	9	9	9
10	Train	10	10	10	10
11	Voiture + bus et/ou + train	11	11	11	11
12	Bus + train	12	12	12	12
13	Autre	13	13	13	13

2. De combien de voitures (ou camionnettes) votre ménage dispose-t-il en propre ?

1	Une voiture
2	Deux voitures
3	Trois voitures
4	Quatre voitures
5	Plus de quatre
6	Aucune

3. Personnellement, de quel véhicule disposez-vous en propre ou est constamment à votre disposition ?

1	Aucun
2	Un vélomoteur, une moto

3	Une voiture, camionnette
4	Autre

4. Avez-vous votre permis de conduire ?

1.oui	2. non
-------	--------

5. Si non, pourquoi (principale raison)?

1	Je n'ai jamais eu de voiture
2	Je n'ai pas le temps
3	Je suis trop vieille
4	Mon conjoint ne veut pas
5	Passer le permis coûte trop cher
6	Autre

6. Connaissez-vous les chèques permis mis en place par la région Wallonne ?

1.oui	2. non
-------	--------

ACTIVITE PROFESSIONNELLE

7. Choisissez la proposition concernant la vie professionnelle qui vous correspond le mieux.

1	Je travaille mais ce n'est pas d'abord pour apporter de l'argent dans le ménage.	=> q8
2	Je travaille pour apporter de l'argent dans le ménage mais si cela n'était pas indispensable je ne travaillerais pas	
3	Je travaille pour apporter de l'argent dans le ménage mais si cela n'était pas indispensable je préférerais quand même travailler.	
4	Je ne travaille pas et c'est bien comme ça.	=> q9
5	Je ne travaille pas, je suis à la recherche d'un emploi et je n'en trouve pas.	
6	Je suis aux études	
7	Autre, quoi ?	

Pour les personnes qui ont une activité professionnelle...

8. Quelle est la principale difficulté en matière de mobilité que vous avez du et/ou devez encore résoudre pour exercer cette activité ? (une réponse spontanée)

1	Je ne dispose (ais) pas de véhicule (et/ou mon conjoint a besoin de la voiture)	=> q12
2	Je n'ai (avais) pas de permis de conduire et je n'ai (avais) personne pour me conduire	
3	Il n'y a pas de transports en commun proches de mon domicile ou de mon lieu de travail	
4	Les horaires des transports en commun ne sont pas adaptés aux horaires de travail	
5	Les horaires des transports en commun ne sont pas adaptés aux horaires des enfants (crèche, école, ...)	
6	L'organisation de la garde des enfants est difficile quand on doit se déplacer pour travailler	
7	Les déplacements coûtent (trop) cher	
8	Les trajets sont (trop) longs	
9	Autre, quoi ?	
10	Je n'ai pas de problème de mobilité	

Pour les personnes qui n'ont pas d'activité professionnelle...

9. Pour quelle raison principale n'avez-vous aucune activité professionnelle (une réponse spontanée)

1	Je n'ai jamais travaillé
2	Je n'en ai pas besoin financièrement actuellement
3	Je viens de sortir des études
4	J'ai arrêté quand je me suis mariée et/ou quand j'ai eu des enfants
5	C'est contre mon gré, je ne trouve pas de travail
6	Je suis en pause carrière, congés maladie
7	Les trajets sont trop longs, trop difficiles
8	Je n'ai pas de diplôme, de compétences
9	Mon conjoint n'est pas d'accord
10	Je suis trop âgée pour cela
11	Je préfère m'occuper de ma maison, du ménage
12	Autre, quoi ?.....

10. Quel est le principal problème de mobilité qui vous empêche de travailler ? (une réponse)

1	Sans objet, je ne souhaite pas travailler
2	Je ne dispose pas de véhicule (et/ou mon conjoint a besoin de la voiture)
3	Je n'ai pas de permis de conduire et je n'ai personne pour me conduire
4	Il n'y a pas de transports en commun proches de mon domicile
5	Les horaires des transports en commun ne sont pas adaptés aux horaires de travail
6	Les horaires des transports en commun ne sont pas adaptés aux horaires des enfants (crèche, école, ...)
7	L'organisation de la garde des enfants est difficile quand on doit se déplacer pour travailler
8	Les déplacements coûtent (trop) cher
9	Les trajets sont (trop) longs
10	Autre, quoi ?
11	Je n'ai pas de problème de mobilité

11. En matière de mobilité, quelle mesure faudrait-il prendre pour vous permettre de (re)trouver une activité professionnelle ?

.....
.....

FORMATION PROFESSIONNELLE

Pour toutes...

12. Poursuivez-vous actuellement un enseignement ou une formation visant à améliorer vos compétences professionnelles ?

1. oui	=> q13
2. non	=> q16

Pour les personnes qui suivent une formation professionnelle...

13. Si oui, sous quel forme et quel horaire suivez-vous cette formation ?
(une réponse)

1	Pendant la journée
2	Le soir
3	Le week-end
4	Le soir et le week-end
5	Pendant les congés scolaires
6	Autre, quoi ?

14. Quelle est la principale difficulté en matière de mobilité que vous avez dû et/ou devez encore résoudre pour ce faire ? (une réponse)

1	Je ne dispose (ais) pas de véhicule (et/ou mon conjoint a besoin de la voiture)
2	Je n'ai (avais) pas de permis de conduire et je n'ai (avais) personne pour me conduire
3	Il n'y a pas de transports en commun proches de mon domicile ou de mon lieu de formation
4	Les horaires des transports en commun ne sont pas adaptés aux horaires de la formation
5	Les horaires des transports en commun ne sont pas adaptés aux horaires des enfants (crèche, école, ...)
6	L'organisation de la garde des enfants est difficile quand on doit se déplacer pour travailler
7	Les déplacements coûtent (trop) cher
8	Les trajets sont (trop) longs
9	Autre, quoi ?
10	Je n'ai pas de problème de mobilité

15. En matière de mobilité, quelle mesure faudrait-il prendre pour vous faciliter plus encore la poursuite de votre formation professionnelle ?

.....
.....

Pour les personnes qui ne suivent pas une formation professionnelle...

16. Si non, pour quelle raison principale ne poursuivez-vous aucune formation ? (une réponse spontanée)

1	Je n'en ai pas besoin, j'ai une bonne formation
2	Ca ne me fera pas progresser dans mon travail
3	Je devrais le faire, mais je n'en ai pas le courage
4	Je suis trop occupée par le ménage, les enfants
5	Je suis trop prise par mon travail
6	Les trajets sont trop longs, trop difficiles
7	Je ne sais pas où m'adresser
8	Mon conjoint n'est pas d'accord
9	Je suis trop âgée pour cela
10	Ca n'est pas utile, je ne travaille pas
11	Je le souhaiterais mais je n'ai pas les compétences, les capacités
12	Ca coûterait trop cher
13	Je viens de sortir des études
14	Autre, quoi ?.....

17. De quel ordre est votre principal problème de mobilité ? (une réponse)

	Sans objet, je ne souhaite pas suivre une formation professionnelle
1	Je ne dispose pas de véhicule (et/ou mon conjoint a besoin de la voiture)
2	Je n'ai pas de permis de conduire et je n'ai personne pour me conduire
3	Il n'y a pas de transports en commun proches de mon domicile ou de mon lieu de formation
4	Les horaires des transports en commun ne sont pas adaptés aux horaires de la formation
5	Les horaires des transports en commun ne sont pas adaptés aux horaires des enfants (crèche, école, ...)
6	L'organisation de la garde des enfants est difficile quand on doit se déplacer pour travailler"
7	Les déplacements coûtent (trop) cher
8	Les trajets sont (trop) longs
9	Autre, quoi ?
10	Je n'ai pas de problème de mobilité

VIE DE FEMME

18. Au stade actuel de votre vie, si on caricaturait un peu la situation, comment vous définiriez-vous?

Comme...

1. Une femme privilégiant plutôt l'éducation de ses enfants et/ou l'épanouissement de son couple, l'organisation de son foyer

2. Une femme privilégiant plutôt sa carrière professionnelle.
3. Une femme ayant choisi de suivre principalement ses coups de cœurs, ses aspirations
4. Une femme disponible tant pour sa famille que pour son travail
5. Une femme qui donne son temps aux autres (bénévolat,...)
6. Autre :

.....

19. Pour vous, quelle est la principale qualité que doit posséder un homme, un vrai ? (réponse courte en un mot, pas « toutes »)

.....

Pour les personnes qui vivent en couple uniquement : (Si pas en couple =>q22)

20. Qu'attendez-vous en premier lieu de votre conjoint dans votre vie de couple ? une réponse

1	Qu'il assure les rentrées monétaires.
2	Qu'il soit un bon amant.
3	Qu'il s'occupe du ménage
4	Qu'il vous sécurise.
5	Qu'il soit votre complice.
6	Qu'il soit un bon père pour vos enfants.
7	Qu'il soit un soutien à votre réussite professionnelle.
8	Autre, quoi ?.....

21. Voici un ensemble de tâches liées à la vie familiale. Quelle part prend ou a prise votre conjoint à celle-ci ? (une réponse par ligne)

	Principalement	Egalité de prise en charge	Souvent	Rarement	Jamais
Les courses du ménage	1	2	3	4	5
Les repas de tous les jours	1	2	3	4	5
La vaisselle	1	2	3	4	5
Le nettoyage de la maison	1	2	3	4	5
Le repassage	1	2	3	4	5
La lessive	1	2	3	4	5
Les devoirs des enfants	1	2	3	4	5
Les contacts avec l'école, les études	1	2	3	4	5
Les loisirs, sport, culture des enfants	1	2	3	4	5
Garder les enfants malades	1	2	3	4	5
Retaper, entretenir la maison	1	2	3	4	5
Les papiers administratifs du ménage	1	2	3	4	5

22. Voici trois propositions à propos du mariage, quelle est celle qui exprime le mieux votre opinion ?

1	Le mariage est une institution essentielle dans notre société
2	Le mariage est une institution en perte de vitesse mais qui reste nécessaire
3	Le mariage est une institution dépassée et qui n'a plus tellement de sens actuellement

IDENTIFICATION

23. Age :

ans

24. Quelle est votre situation familiale aujourd'hui ?

1. célibataire
2. en couple non marié
3. mariée
4. divorcée
5. veuve
6. Famille monoparentale avec enfant
7. autre

25. Combien d'enfants avez-vous ?

0	1	2	3	4	5	6 et +
---	---	---	---	---	---	--------

26. Pour le travail du ménage, bénéficiez-vous de l'aide d'une personne ou d'un service que vous payez ?

1	OUI	2	NON
---	-----	---	-----

27. Pour le travail du ménage pouvez-vous compter sur l'aide (gratuite) de votre famille, de votre entourage ?

1	Oui beaucoup,	<input type="checkbox"/>	2	Oui, un peu.	<input type="checkbox"/>	3	Non, jamais
---	---------------	--------------------------	---	--------------	--------------------------	---	----------------

28. Quel niveau d'études avez-vous atteint (études accomplies ou en cours) ?

1. primaire
2. secondaire inférieur
3. secondaire supérieur
4. supérieur de type court
5. supérieur de type long ou universitaire

29. Quel est votre statut socioprofessionnel?

- | | |
|------------------------------|-----------------------------|
| 1. Agricultrice | 7. Enseignante |
| 2. Ouvrière | 8. Demandeuse d'emploi |
| 3. Indépendante, commerçante | 9. Au foyer |
| 4. Profession libérale | 10. Etudiante, apprentie |
| 5. Cadre | 11. Retraitée, préretraitée |
| 6. Employée | 12. Autre actif : |
| | 13. Autre inactif : |

30. Si vous avez actuellement un travail/emploi, travaillez-vous :

1	A temps plein	<input type="checkbox"/>	4	Quart-temps
2	Quatre cinquièmes	<input type="checkbox"/>	5	Autre
3	Mi-temps	<input type="checkbox"/>		

31. Quel est le statut socioprofessionnel de votre conjoint/compagnon ?

- | | |
|----------------------------|---------------------------|
| 1. Agriculteur | 7. Enseignant |
| 2. Ouvrier | 8. Demandeur d'emploi |
| 3. Indépendant, commerçant | 9. Au foyer |
| 4. Profession libérale | 10. Etudiant, apprenti |
| 5. Cadre | 11. Retraité, préretraité |
| 6. Employé | 12. Autre |
| | 13. Sans objet |

32. Vous êtes domiciliée dans...

1. un petit village 2. un gros village 3. une ville

Commentaire :

33. Code postal :

POUR LE CONTROLE DU TRAVAIL DE L'ENQUETEUR :	
Nom de l'enquêteur :
Nom ou prénom du répondant :
Tél du répondant :