



COLLECTIF
CONTRE LES
VIOLENCES
FAMILIALES ET
L'EXCLUSION

Mamans au chômage : quand mobilité et recherche d'emploi ne font pas bon ménage

Par Juliette Léonard



De nombreux mythes et images négatives sont associés aux demandeuses d'emploi : elles seraient inactives, peu motivées, fainéantes. Pourtant, l'étude de leurs mobilités nous révèlent de nombreux déplacements et un travail conséquent de soin aux autres. Cette étude met en lumière ce travail ainsi que les nombreuses barrières que ces mères rencontrent dans leurs recherches d'emploi, notamment en termes de mobilités.

Introduction

Dans cette étude, nous allons nous intéresser aux mobilités des mères demandeuses d'emploi. Pour ce faire, nous commencerons par mettre en évidence quelques constats généraux concernant les mobilités, en mettant principalement l'accent sur les déplacements des femmes. Nous remarquerons que ces trajets sont représentatifs de l'inégale répartition des tâches entre les hommes et les femmes.

Ensuite, nous réfléchirons aux mobilités dans le cadre de la recherche d'emploi et mettrons en lumière les différentes barrières rencontrées par les mères au chômage. Nous ferons par la suite état des déplacements quotidiens qu'effectuent ces mères demandeuses d'emploi. Nous verrons que, loin d'être inactives, elles se déplacent énormément, notamment dans le cadre du travail de soin et de subsistance qu'elles prennent en charge. Nous montrerons également toutes les stratégies qu'elles mettent en place pour pallier des situations complexes.

Pour conclure, nous réfléchirons à la manière dont les politiques de chômage prennent en compte - ou non - les difficultés quotidiennes que rencontrent ces mères demandeuses d'emploi.

Pour cette étude, nous avons interviewé trois participantes des formations de Sofft : Francine, Mady et Alya¹.

Sofft est le centre d'insertion socio-professionnelle² du CVFE qui "depuis 1990 donne des formations aux femmes demandeuses d'emploi" et s'adresse à un "public féminin adulte hétérogène et majoritairement peu qualifié et fragilisé sur le plan social. Il vise par ailleurs à augmenter l'estime et la confiance en soi des participant·e·s et à leur permettre d'initier ou de poursuivre un processus d'empowerment facilitant la prise de leur place dans la société. [...] Le service assure la mise en œuvre de six programmes de formation, dans les domaines de l'orientation professionnelle, de l'initiation informatique et du français langue étrangère³."

Les femmes interviewées ont comme points communs d'être mère d'au moins un enfant de moins de douze ans, d'habiter à Liège et d'être demandeuse d'emploi. Par contre, Francine et Alya ont toutes deux un conjoint tandis que Mady est maman solo. Nous souhaitons donner une place importante à leur voix dans notre étude et avons ainsi inséré de nombreux extraits d'interviews. Durant les entretiens, nous avons demandé aux femmes de dessiner une carte mentale qui "représente les lieux où elles se déplacent régulièrement". Ces cartes sont également présentes au sein de l'étude.

En plus de ces trois entretiens, nous avons interviewé Delphine Dessart, intervenante sociale et d'orientation, formatrice et assistante sociale chez Sofft depuis 2012, afin d'ajouter un regard professionnel et obtenir une vue d'ensemble sur les situations rencontrées par les mères demandeuses d'emploi

¹Les prénoms ont été modifiés.

²En Wallonie, un chômeur sur quatre est en formation (Dossier FBTG "Chômage : bilan de 10 ans d'inefficacité").

³<https://sofft.be/>

qui participent aux formations de Sofft.
--

Étudier les mobilités

Loin de se limiter à l'étude de nos déplacements, étudier les mobilités c'est étudier la façon dont nous organisons nos quotidiens. Cette approche par les mobilités met en lumière l'articulation de différentes pratiques : comment nous rendons-nous au travail ? Est-ce aisé ou non ? Qui amenons-nous avec nous, qui allons-nous déposer avant de nous y rendre ? Quelles distances parcourons-nous pour les loisirs, les vacances⁴ ? Les transports en commun sont-ils praticables lorsque nous sommes âgé·e·s ou lorsque nous accompagnons d'autres personnes ? L'approche par les mobilités permet de réfléchir à ces questions ainsi qu'à de larges phénomènes tels que la gentrification⁵ - où vont les populations chassées de leur quartier et d'où proviennent celles qui les remplacent, et en quoi leurs manières de se déplacer divergent ? - l'accès au logement, aux commerces ou encore les migrations.

Se déplacer ne se résume pas à l'exécution de simples mouvements mais résulte d'un véritable casse-tête qui prend en compte différents paramètres : lieu d'habitat, moyen(s) de transport utilisé(s), santé physique, etc. De plus, nos mobilités quotidiennes sont marquées par la contrainte et répondent à trois impératifs : l'emploi, l'obligation scolaire et la consommation. « Ces différentes contraintes placent d'emblée la mobilité quotidienne sous le signe de la pression, du respect d'horaire, des tensions ou tout au moins de l'exigence d'organisation et de coordination » (Eaux, Lannoy & Lord : 2011).

Nos mobilités reflètent également nos appartenances à différents groupes sociaux. Comme nous le verrons, notre utilisation de l'espace est marquée par notre genre, notre classe mais aussi notre âge, notre santé, notre situation familiale... Se pencher sur les mobilités, c'est explorer les multiples freins et obstacles qui ponctuent nos déplacements. Leur étude nous invite à réfléchir aux diverses infrastructures qui façonnent l'espace public : incluent-elles - ou excluent-elles - les différentes populations ?

Les mobilités posent la question d'une circulation libre dans l'espace public et du droit à l'espace⁶ et, comme nous allons le voir, cette question est loin de se limiter au seul aspect sécuritaire (Haicault : 2005). Nous n'aborderons d'ailleurs que très peu celui-ci et, à ce sujet, nous vous renvoyons vers l'étude de Vie Féminine "Le sexisme dans l'espace public".

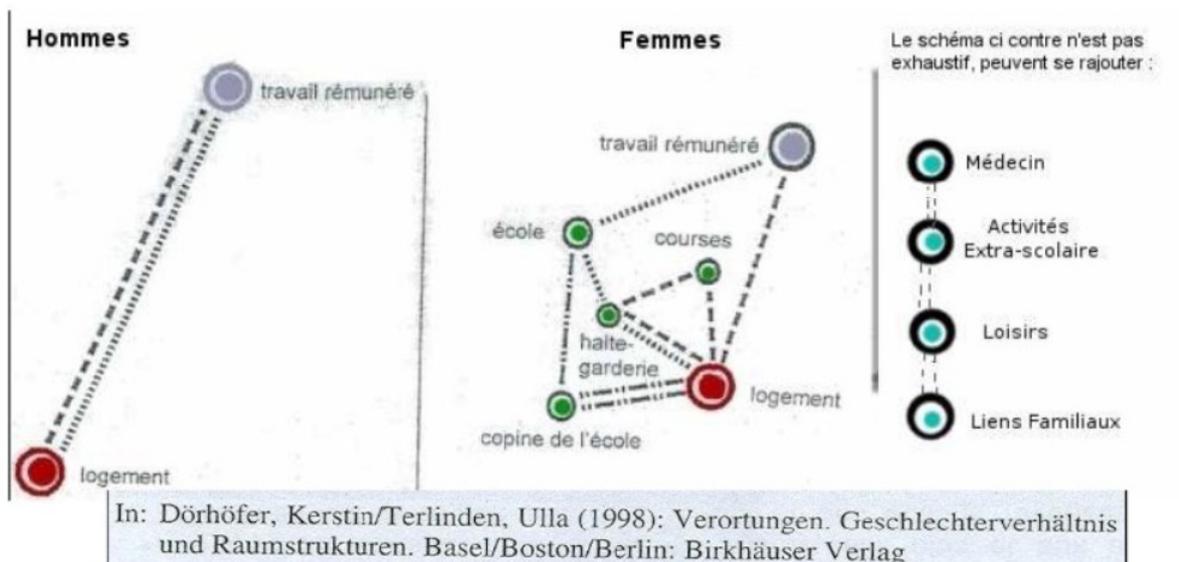
4 Près de 40% des Français·e·s ne partent pas en vacances tandis que les plus riches partent loin et plusieurs fois par an. (Vidéo Blast "LES VACANCES UN TRUC DE RICHE")

5 "Processus par lequel la population d'un quartier populaire fait place à une couche sociale plus aisée." (définition dictionnaire Le Robert)

6 Fait référence au « droit à la ville » conceptualisé par Henri Lefebvre définit comme "le droit à la vie urbaine, à la centralité renouvelée, aux lieux de rencontres et d'échanges, aux rythmes de vie et emplois du temps permettant l'usage plein et entier de ces moments et lieux" (Glossaire Géo confluence citant Lefebvre : 1972).

Quelles mobilités pour les femmes

Depuis plusieurs années, diverses études démontrent que les hommes et les femmes ont des mobilités quotidiennes très différentes. De manière très visuelle, nous pouvons schématiser leurs différents parcours⁷ de la sorte :



Soulignons que ces écarts en termes de mobilité s'amplifient lorsque les femmes ont des enfants (Gilow : 2023).

Les mobilités représentent - et prolongent à l'extérieur du foyer - l'inégale répartition des tâches domestiques et la prise en charge par les femmes du travail de soin. Le **travail de soin** regroupe les différentes tâches matérielles et émotionnelles qu'effectuent les femmes pour faire tourner les foyers et prendre soin de leurs proches. Celui-ci peut être rémunéré ou non rémunéré mais lorsqu'il est effectué au sein de son propre foyer, il est réalisé gratuitement. Le travail de soin couvre diverses pratiques matérielles comme la gestion des lessives, des repas, du nettoyage, etc. Ainsi que des pratiques plus relationnelles visant à s'assurer du "confort émotionnel" de l'entourage⁸ (Le Guennic : 2012).

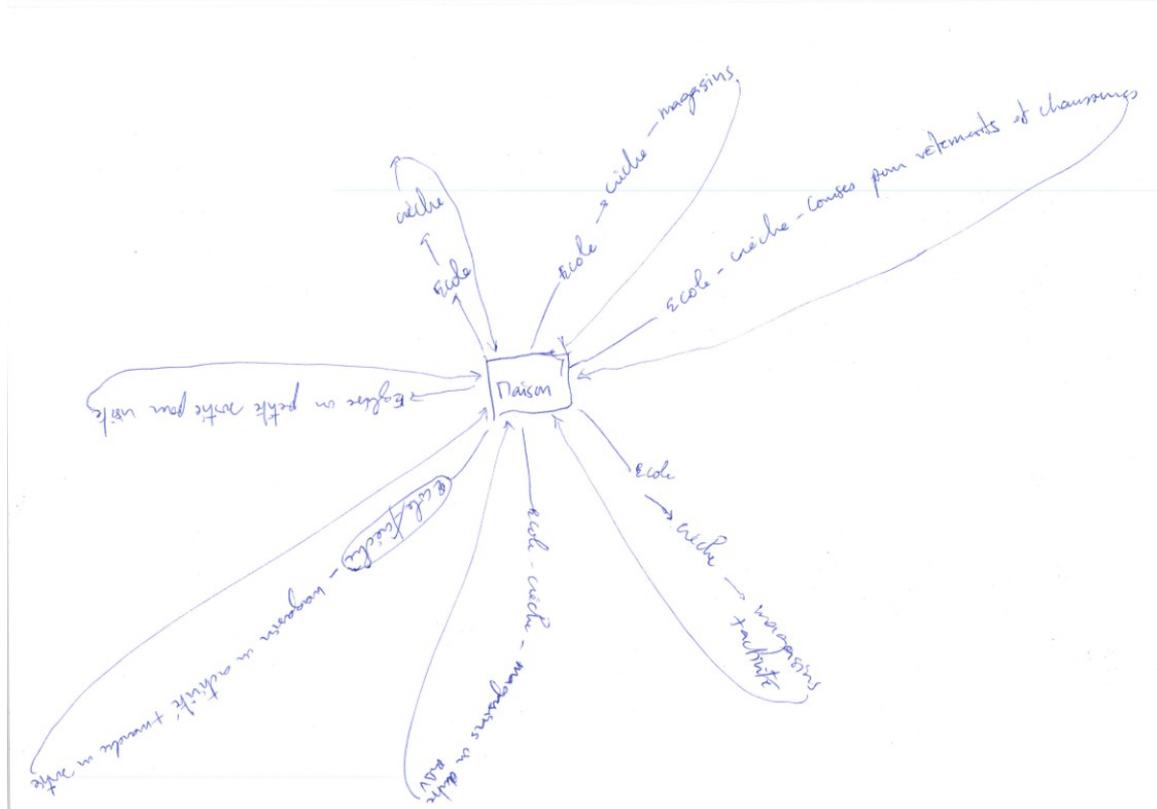
Ce travail, majoritairement effectué par les femmes, implique de nombreux déplacements : accompagnement des proches (enfants, personnes âgées ou en situation d'handicap...), courses, rendez-vous administratifs, médicaux...

Ces nombreuses mobilités sont combinées et imbriquées dans ce que certain·e·s auteur·e·s nomment des "chaînes de déplacements". Les **chaînes de déplacements** sont une "succession de déplacements (caractérisés par une origine, une destination, un motif – école, achats, travail... – et un ou plusieurs modes) effectuée par un individu entre son domicile comme lieu de départ et

⁷ terme également utilisé de manière spontanée par une des enquêtées.

⁸ Emma "Le pouvoir de l'amour"

son domicile comme lieu d'arrivée, à condition que le retour soit effectué le même jour." (Demoli & Gilow : 2019) Les femmes effectuent donc des trajets "maison → accompagnement → travail → accompagnement → maison" tandis que les hommes se contentent d'un trajet "maison → travail → maison". (Gilow, Paternotte, & Sacco : 2018).



Carte mentale réalisée par Francine qui illustre ces chaînes de déplacement.

Notons que si les femmes effectuent plus de trajets que les hommes, elles parcourent au final moins de kilomètres qu'eux sur la journée. En effet, ces trajets de soin s'effectuent généralement dans un périmètre limité qui se construit dans la proximité (Gilow, Paternotte, & Sacco : 2018), nous reviendrons sur ce sujet.

Ces chaînes de déplacement multiples demandent une grande charge mentale⁹ et organisationnelle qui génère du stress et de la fatigue¹⁰. Les trajets sont calculés et rationalisés afin de les regrouper et perdre le moins de temps possible. Chaque couac ou retard a une implication sur l'ensemble de la chaîne (Gilow, Paternotte, & Sacco : 2018).

"Parce que quand on parle de mobilités, je fais que ça en fait. Quand je suis arrivée ici j'ai commencé une vie de famille, donc j'étais moins disponible, j'ai fait plus de tours mais à l'interne, à Liège, entre centre commercial, hôpital,

⁹ "Poids psychologique que fait peser (plus particulièrement sur les femmes) la gestion des tâches domestiques et éducatives, engendrant une fatigue physique et, surtout, psychique" (Définition Larousse).

A ce sujet voir la BD d'Emma "Fallait demander".

¹⁰ Bruxelles en mouvement "Repenser la ville à partir de la mobilité des mères" (Gillow)

maison... Et même dans la maison, je fais des kilomètres. Et ce n'est pas que je me déplace pour aller visiter, découvrir... Non. Je ne suis plus à une phase de ma vie où je peux le faire. Là, je m'occupe des enfants et je fais pour que les enfants plus tard puissent mettre des choses en place pour s'épanouir plus facilement. À un moment donné aussi, quand j'ai accouché de ma deuxième fille, trois mois après, j'ai commencé une formation et il fallait prendre le bus pour y aller. D'abord, il fallait déposer les enfants à la crèche et puis il fallait y aller à cette formation d'aide familiale et j'y allais le matin très tôt. Et donc j'ai fait ça pendant deux ans et demi mais j'étais vraiment fort stressée, j'ai perdu du poids... Parce que le cours finissait à 16h, il fallait prendre les enfants avant 17h et il fallait attendre le bus puis le bus suivant. Et je commençais à stresser, à me demander si mes enfants allaient bien. Parfois, je voulais courir dans le bus, j'avais peur, je me disais "et si j'arrive en retard ?", "et si la crèche ferme?"... C'étaient des moments assez difficiles mais j'ai tenu le coup jusqu'au bout parce que bon je me suis dit que le but c'est de pouvoir trouver un emploi, c'est de pouvoir travailler..." (Francine)

"C'est beaucoup beaucoup de perte de temps pour faire des petits trajets en bus... Attendre les bus quinze, vingt minutes c'est quinze, vingt minutes de perdues et, encore, je suis gentille parce que ça dépend des horaires... Le problème c'est que je gère beaucoup de choses... On va dire qu'il [son conjoint] fait des choses mais la plupart des choses je gère moi. Commune, mutuelle... Lui, à la limite je lui dis "va là" mais je gère beaucoup. Et il y a des endroits plus loin où j'aimerais aller, mais voilà je n'y vais pas. Parce que s'il y a une urgence je ne sais pas être là..." (Alya)

A ces charges, mentale et organisationnelle, s'ajoute aussi une charge physique : les femmes déplacent et portent de lourds bagages : sacs de course, sacs avec le nécessaire pour la famille, poussettes... Les femmes sont souvent encombrées, ce qui complique d'autant plus leurs trajets.

"Quand mon papa n'avait pas de voiture, j'avais mon gros chariot, je faisais à pied avec les gros sacs, les sacs de lessive et tout. Si j'allais au Leader Price, je prenais deux bus, j'étais chargée, parfois j'avais la poussette plus les sacs. Et ça, j'ai fait assez longtemps alors que j'avais du mal parce que j'ai été opérée plusieurs fois de l'estomac et normalement je ne pouvais pas porter, mais je le faisais quand même." (Mady)

De plus, lorsque les femmes accompagnent d'autres personnes, elles ne sont plus uniquement responsables de leur corps mais deviennent responsables de celui des autres et se transforment ainsi en un "corps agrandi" dont les difficultés rencontrées varient, par exemple, selon l'âge des enfants (Gilow, Paternotte, & Sacco : 2018). En devenant responsables de plusieurs personnes, les femmes adaptent leurs trajets pour éviter les endroits inaccessibles ou les infrastructures considérées dangereuses¹¹.

¹¹ Enquête Provélo "Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles"

“Je trouve qu’il y a des endroits très dangereux, moi je m’empêche parfois de prendre certains bus, comme le 1, avec les petits parce que, par exemple, il s’arrête sur le quai et y a des voitures juste à côté et des fois avec le bus on ne voit pas ce qui passe derrière... Donc moi je trouve ça dangereux et je ne prends plus le 1.” (Mady)

Les mères sont quotidiennement des “personnes à mobilité réduite” et ont des besoins spécifiques en termes d’espaces et d’infrastructures (Gilow, Paternotte, & Sacco : 2018) : ascenseurs, trottoirs larges, rampes d’accès...

Quels transports pour ces trajets de soin ?

“La mobilité douce, le vélo et les alternatives existant sur Liège ne motivent pas nos participantes. Quand tu as trois enfants, tu ne peux pas les transporter sur ton vélo. Dans les transports en commun, c’est pareil. Pour les mères de plusieurs enfants, qui transportent des petits en poussette ou en landau, c’est galère. C’est tout à fait la même chose pour les personnes en situation de handicap, et je ne parle pas que des personnes en fauteuil roulant mais de toutes les personnes moins stables sur leurs pieds pour qui tout ça est compliqué ” (Delphine)

Pour réaliser tous ces déplacements, la voiture est bien souvent perçue comme un besoin nécessaire auquel les femmes ont recours non pas par choix mais par besoin (Demoli & Gilow : 2019). La voiture permet d’épouser des mobilités complexes, stocker des lourdes charges et canaliser en un seul lieu un “corps agrandi”. Nous parlons “d’automobilité contrainte” dans la mesure où même les conductrices qui n’apprécient pas l’utilisation de la voiture y ont tout de même recours. Cette contrainte est d’autant plus grande pour les femmes qui habitent des quartiers excentrés, peu desservis et moins fournis en commerces et services (Demoli & Gilow : 2019).

Or, malgré cette nécessité, les femmes ont moins accès à la voiture que les hommes. Au cours de nos recherches, nous avons rencontré différentes raisons qui expliquent ce plus faible accès, mais nous pouvons supposer qu’il en existe d’autres. De manière non-exhaustive, nous pouvons souligner que, premièrement, les femmes ont généralement de plus faibles revenus financiers et la voiture représente un coût conséquent. Deuxièmement, l’utilisation de la voiture est associée à une prise de risques et peut être perçue comme un moyen de démontrer sa virilité, ce qui attire plutôt les hommes tandis que, à l’inverse, les femmes se sentent moins confiantes dans cet espace dominé par les hommes¹². Nous pouvons également supposer que les auto-écoles, composées majoritairement d’hommes, ne sont pas exemptes de sexisme et que l’apprentissage de la conduite puisse être désagréable pour les femmes.

¹² Terrafemina “Elles ont peur de conduire car la route est un espace masculin” et Slate “Avoir le permis sans prendre le volant : pourquoi les femmes laissent leur conjoint conduire”

Rappelons, par ailleurs, que les femmes sont statistiquement moins responsables d'accidents graves qui sont principalement causés par les hommes.

Prenons le temps de rapidement réfléchir au vélo, considéré par certain·e·s comme une possible alternative à la voiture. Nous remarquons que celui-ci est délaissé par les femmes et ce pour plusieurs raisons. Pour commencer, à l'instar de la voiture, les femmes ont peur des risques liés à la circulation routière et se sentent peu légitimes de prendre leur place dans l'espace public. Ensuite, le vélo n'est que peu adapté aux vêtements "féminins" (jupe, talons...) et les femmes s'inquiètent de l'image "peu féminine" que cette pratique renvoie¹³. Les mauvaises infrastructures dédiées à la pratique du vélo ont également un impact et nous observons que le vélo est moins délaissé dans les pays où ces infrastructures sont mieux pensées¹⁴. Néanmoins, même avec des bonnes infrastructures, nous pouvons nous poser la question de l'accessibilité du vélo pour les femmes qui n'ont pas les capacités physiques ou qui se déplacent bien souvent, comme nous l'avons vu, avec une charge physique et un "corps agrandi". Le vélo suppose également de bons - et coûteux - équipements ainsi qu'un espace sécurisé où stationner celui-ci - ce qui implique un certain type de logement qui n'est pas accessible à tou·te·s.

Les femmes, malgré leurs déplacements complexes, sont donc bien souvent en transports en commun et à pied¹⁵. Elles sont ainsi dans une situation de dépendance vis-à-vis des transports en commun. Transports qui ne sont pas toujours fiables, réguliers, économiquement abordables ou facilement accessibles et qui peinent à s'adapter à leurs parcours. L'utilisation des transports en commun engendre donc des retards et stress supplémentaires.

"Je prends le bus depuis longtemps donc je sais comment ça se passe, c'est pas toujours fiable à 100%. Et t'as pas toujours un bus direct, souvent tu dois en prendre deux, le soir c'est compliqué et quand t'as plusieurs bus, ils passent tous en même temps le soir ou le matin et il n'y a pas beaucoup d'alternatives... Je ne suis quand même liée qu'à un seul bus, on est mal desservi, s'il y a un couac, de la neige, une panne ou quoi il vient pas et on n'a pas de bus". (Alya)

"Ça n'a pas toujours été facile avec la poussette. Parfois les gens ne se bougent pas et ça même quand j'étais enceinte dans les bus ça arrivait. C'était quand même assez... avec les deux enfants... Une fois ma maman m'avait acheté une certaine poussette, j'ai dû la revendre directement parce que ça n'allait pas dans les bus. Et des fois j'étais là avec les deux poussettes... Il y a des jours où c'était dur, vraiment. Et toujours aujourd'hui, il y a des moments où j'évite les bus, quand il y a des embout', quand il y a tous les élèves... Des fois, il faut attendre le prochain parce que tu ne peux pas rentrer dedans. Et avec la poussette... Je suis contente de ne plus en avoir besoin. Il y a des fois j'oblige mon fils à

13 Enquête Provélo "Etre femme et cycliste dans les rues de Bruxelles"

14 Bruxelles en mouvement "Repenser la ville à partir de la mobilité des mères" (Gillow)

15 Vidéo "Circulations urbaines : au féminin pluriel, Pierre Lannoy (24-09-2020)"

s'asseoir parce que j'ai peur qu'il tombe tout ça et quand je vois qu'il y en a qui ne bougent pas ça m'énerve aussi" (Mady)

A ces difficultés s'ajoute la probabilité de vivre du harcèlement dans les transports, ce qui rend encore moins attrayant ce mode de déplacement. A ce sujet, Delphine attire particulièrement notre attention sur le vécu des participantes de Sofft qui portent le voile :

"Pour les femmes voilées il y a quand même quelque chose par rapport à ça dans les bus. Une forme de suspicion par rapport aux femmes voilées, des regards lourds et désobligeants. J'ai eu pas mal de témoignages allant dans ce sens."

Alors que la catastrophe écologique en cours nous amène à réfléchir à nos modes de déplacements, il est plus que temps de considérer de nouvelles alternatives publiques et collectives qui prennent en compte ces difficultés pour répondre aux besoins des usagers.

Des mobilités aussi marquées par la classe

Une fois ces constats posés, il nous faut les affiner en affirmant une fois encore que toutes les femmes ne sont pas les mêmes et que l'accès à la mobilité (ou à l'immobilité) varie selon la classe sociale, l'âge, le lieu d'habitation, les capacités physiques, les ressources familiales... Par exemple, les mobilités des femmes cadres sont relativement similaires à celles des hommes cadres (Ortar : 2008). Nous allons dans cette partie nous pencher sur les différences en termes de mobilités quotidiennes selon la classe sociale, ce qui nous servira à mieux saisir la situation des mères demandeuses d'emploi.

Les femmes forment un groupe hétérogène et leurs déplacements varient selon leur ressources financières et leur rapport au temps. Les femmes des classes sociales supérieures ont la possibilité d'acheter du temps - comprenez d'acheter le temps d'autres personnes qui les assistent - et de déléguer leurs différentes tâches domestiques (Emmanuel : 2021). Nous observons un phénomène de délégation du travail de soin des femmes des classes supérieures blanches vers les femmes des classes populaires et notamment issues de l'immigration (Gilow : 2023) dans ce qu'on appelle des "**chaînes globales du soin**". L'entrée des femmes des "pays du Nord" sur le marché du travail dans les années 70 n'a eu qu'un impact limité sur la répartition des tâches domestiques au sein des couples hétérosexuels et a plutôt déplacé ces tâches en dehors du cadre conjugal. (Emmanuel : 2021 citant (Farris : 2015)). "Ce travail repose toujours majoritairement sur des femmes, mais cette fois-ci des femmes extérieures au foyer qui pourvoient du soin contre rémunération. Ces travailleuses du soin font partie d'une catégorie de la population plus précaire : classes populaires et souvent, migrantes. En effet, pour répondre aux besoins des pays du Nord en termes de services à la personne, le travail du soin a fait naître un ensemble de

réseaux de migrations internationales, si bien que le soin forme aujourd’hui un type de biens et de services qui circule à l’échelle du globe (Kofman, 2004)” (Emmanuel : 2021). Ce constat a amené l’autrice féministe Sara Farris à poser la question “Féministes de tous les pays, qui lavent vos chaussettes ?”. (Emmanuel : 2021 citant (Farris : 2015))

Ajoutons que si les femmes ont moins accès à la voiture que les hommes, le constat est le même pour les classes populaires qui ont moins accès à la voiture que les classes supérieures. Pourtant, c’est d’autant plus difficile pour les personnes des classes populaires de “s’en passer” (Demoli & Gilow : 2019). Lorsqu’elles possèdent une voiture, malgré le coût financier que cela représente, les classes populaires en sont dépendantes et cela découle d’un réel besoin matériel. En effet, “il est bien plus compliqué pour les familles à faible revenu d’adapter leur lieu de vie pour réduire leurs déplacements ou se rapprocher de pôles de transports publics, puisque leurs marges de manœuvre financières sont limitées sur le marché immobilier, donc leurs choix bien plus contraints.” Pour les femmes, comme pour les classes populaires, la voiture “n’est pas un choix, mais une contrainte. Pas un loisir, mais un besoin”¹⁶.

Les femmes des classes supérieures peuvent donc réduire leurs chaînes de déplacement tandis que les femmes des classes populaires voient les leurs se complexifier davantage, sans les mêmes possibilités de délégation et avec un plus faible accès à la voiture.

L’espace public comme lieu de travail

Ces chaînes de déplacement mettent en lumière une autre face du travail de soin effectué par les femmes : un travail effectué en dehors du foyer et qui nécessite énormément d’organisation. Une partie de ce travail se réalise donc dans l’espace public, ce qui fait dire à la chercheuse Marie Gillow que “lorsqu’il s’agit de transporter des enfants en poussette, de marcher à leur côté, de les surveiller dans les parcs et sur les aires de jeu, de les accompagner aux toilettes [...] l’espace urbain se transforme en lieu de travail”¹⁷.

Or, dans de nombreuses villes, l’espace n’est pas adapté pour répondre aux différents besoins qu’implique tout ce travail. Si dans les années 80 la féministe Gerda Wekerle déclarait que la ville et ses nombreuses ressources étaient l’espace le plus adapté pour épouser les déplacements complexes des femmes, ces ressources ne sont pas disponibles et utilisables de la même manière par tou·te·s (Emmanuel : 2021). Toutes les femmes n’ont pas accès aux mêmes espaces verts, logements, modes de transport et toutes n’ont pas le choix de leur situation géographique¹⁸. Il existe également bien trop peu d’espaces de repos qui ne soient pas des espaces de consommation accaparés par du privé.

16 Bruxelles en mouvement “Diminuer l’usage de la voiture en ville à tout prix social” (Strale & De Laet)

17 Bruxelles en mouvement “Repenser la ville à partir de la mobilité des mères” (Gillow)

18 Vidéo “Marche dans les Marolles !, Roxanne Chinikar (23·09·2020)”

De plus, en Belgique, il existe très peu de toilettes et fontaines d'eau publiques et gratuites - services pourtant nécessaires au travail de soin.

Il est nécessaire de repenser nos villes afin de les adapter aux besoins de leurs habitant·e·s. Nous pouvons prendre comme exemple la ville de Vienne qui depuis une vingtaine d'années s'est lancée dans un processus de transformation urbain "sensible au genre". Dans une idée de "considérer la maison comme un lieu de travail, et de rendre plus facile la routine qui lui est associée"¹⁹, les différentes instances ont, par exemple, mis en place des trottoirs élargis, des crèches publiques, "des plates-formes îlots qui permettent de s'y rassembler, des hamacs dans des zones calmes, des toilettes". De plus, 60% des logements sont des logements sociaux, également accessibles à une partie des classes moyennes et ceux-ci ont été pensés afin de favoriser des distances courtes avec des lieux de proximité.

Notons que la ville de Liège, dans son "Projet de territoire" en cours d'élaboration, mentionne sa volonté de faire de Liège une "ville des courtes distances" avec notamment la mise en place d'un "maillage d'espaces publics de proximité"²⁰.

Soulignons tout de même que de telles initiatives peuvent s'inscrire dans des processus de gentrification et nous réfléchissons dans une prochaine analyse à l'articulation de ces deux thématiques.

Quelles mobilités pour les mères demandeuses d'emploi

Passons désormais à notre sujet principal, les mobilités des mères demandeuses d'emploi. Pour cela, dans cette partie, nous nous intéresserons premièrement aux freins auxquels ces mères sont confrontées en termes de mobilité dans leur recherche d'emploi. Deuxièmement, nous mettrons en lumière le travail – non rémunéré – qu'elles réalisent au quotidien.

Avant d'aborder ces aspects, précisons que les vécus des personnes au chômage varient selon leurs appartenances sociales. En effet, le chômage touche diverses catégories de la population mais de manière différenciée²¹. Toutes les chômeuses n'ont pas un accès égal pas aux ressources, aides familiales, patrimoine, etc.

"Il existe différents types de chômeuses, de la jeune qui vient de sortir des études supérieures et qui trouvera du travail dans les six mois à la chômeuse de longue durée, en passant par la chômeuse récente mais qui sort de l'enseignement spécialisé, ou sans qualification, et chacune ont leurs spécificités. Au niveau de la mobilité, elles ont des difficultés très différentes." (Delphine)

19 Le Monde "Vienne, capitale du « féminisme urbain » ?"

20 <https://sdc.liege.be/elaboration-du-projet-de-territoire-de-liege-vivre-liege-demain>

21 Vidéo "P'tit·Dèche #12 : Les inégalités face au chômage | Le chômage (3/3) [REUPLOAD]"

Si le chômage touche différentes catégories de la population, il ne les touche pas dans les mêmes proportions. Le chômage impacte plus massivement les personnes les moins diplômées, les jeunes, les personnes en situation de handicap ainsi que les personnes issues de l’immigration. En effet, “Selon le dernier « Monitoring socio-économique : Marché du travail et origine » du SPF Emploi et Unia, les groupes de personnes d’origine différente n’ont pas la même position sur le marché du travail belge. Bien que la tendance soit positive, les personnes d’origine étrangère sont toujours moins susceptibles d’être employées et, si elles le sont, c’est souvent à des postes moins durables et moins qualitatifs. Les différences entre les personnes d’origine belge et étrangère sont importantes, même lorsque le niveau de diplôme et le domaine d’études sont identiques²²”.

Ajoutons que plus une personne reste au chômage, plus ses chances de trouver un emploi baissent. Plus la durée est longue, plus la personne risque également d’avoir des impacts sur sa santé mentale mais aussi sur sa santé physique. L’écart entre les différents types de chômeuses/eurs s’agrandit encore²³.

En Belgique, le revenu perçu par le chômage est bien souvent sous le seuil de pauvreté²⁴. Ce revenu est particulièrement bas si la durée de chômage s’allonge, si la personne n’a pas suffisamment cotisé à travers des emplois salariés (à l’inverse des emplois étudiants pour lesquels nous ne cotisons pas ou encore les emplois à temps partiels pour lesquels nous cotisons peu et principalement occupés par des femmes) ou si la personne perçoit le revenu au statut cohabitant, statut qui impacte particulièrement les femmes et est régulièrement dénoncé par les associations féministes²⁵.

Les conditions de vie au chômage sont difficiles, particulièrement pour les personnes qui possèdent peu de ressources - personnes généralement les plus touchées par le chômage. Dans cette étude, nous allons nous intéresser aux femmes demandeuses d’emploi qui appartiennent à ces classes populaires : peu diplômées et/ou issues de l’immigration avec des ressources financières limitées. Si nous nous intéressons à ce profil, c’est parce qu’il est majoritaire au sein des participantes de Sofft.

Des freins à l’emploi

Il existe un lien entre les mobilités et l’accès à l’emploi (Vandersmissen, Villeneuve, & Thériault : 2001). Pour avoir un travail rémunéré, il faut pouvoir se rendre sur ce lieu de travail²⁶. Or, plusieurs freins liés aux mobilités peuvent

22 FGTB “Baromètre socio-économique 2022”

23 Vidéo “P’tit Dèche #12 : Les inégalités face au chômage | Le chômage (3/3) [REUPLOAD]”

24 Depuis 2013, l’allocation moyenne a toujours été inférieure au seuil de pauvreté, et la situation ne fait qu’empirer (FGTB “Chômage : bilan de 10 années d’inefficacité”)

25 A ce sujet voir : <https://www.stop-statut-cohabitant.be/>

26 Et si le télétravail permet de limiter ces déplacements, il n’est réservé qu’à certaines catégories de travailleuses/eurs.

empêcher l'accès - ou le maintien - à l'emploi²⁷.

Premièrement, toutes les zones ne sont pas desservies de manière suffisante pour se rendre sur un lieu de travail - ou pour trouver un emploi. Ce qui implique pour beaucoup le besoin de recourir à la voiture. Or, nous observons que les chômeurs/euses sont plus nombreuses/eux à ne pas posséder le permis²⁸ - et particulièrement les moins diplômées de ceux-ci²⁹. Si les femmes sont plus nombreuses à pied ou en transports en commun, il en est de même pour les chômeuses/eurs³⁰. Nous pouvons supposer que, à l'intersection de ces deux réalités, les femmes demandeuses d'emploi n'ont que peu accès à la voiture et au permis de conduire³¹. En ce qui concerne les femmes interviewées, bien qu'elles aient toutes tenté de passer leur permis, aucune des trois ne le possède³².

"A la fin de la formation, j'avais beaucoup d'illusions parce que c'était une formation qu'on pouvait faire avec ou sans permis de conduire. Et moi là je n'avais pas encore de permis et je n'ai pas eu de contrat. Le stage s'est bien passé, mais je n'ai pas eu de contrat de travail.. Ça a été une désillusion vraiment amère... Là, c'était de 2017 à 2019 et je n'ai pas eu de contrat. Par rapport à ce qui a été dit, que c'était un métier où il y avait une forte demande, qu'à peine j'aurais fait la formation, je serais embauchée... Et la première chose qu'on m'a demandée c'est le permis. Et le permis on ne peut pas l'obtenir aussi facilement il faut un investissement, le temps, l'argent... (Francine)"

"Enquêtrice : Tu as essayé par le passé de passer le permis, mais là ce n'est plus un projet pour toi ?

Mady : Non parce que je l'avais eu gratuitement avec le Passeport Drive et là maintenant je ne peux plus le faire parce que c'est un coût de le refaire. Je dois retourner à l'école, tout recommencer à zéro parce que je l'avais raté. Mais c'est le coût surtout. J'ai envie de l'avoir, mais c'est le coût. Et puis je ne me vois pas avoir une voiture, payer l'assurance... Déjà que pour le moment c'est dur de m'en sortir, je suis seule... Ce serait vraiment pour me mettre six pieds sous terre." (Mady)

L'enquête "Isp, embrayons pour la mobilité" rappelle l'importance du permis de conduire dans la recherche d'emploi : "97 % des acteurs en lien direct avec la mise à l'emploi voient quotidiennement des demandeurs d'emploi renoncer à un travail faute de pouvoir s'y rendre. Ils sont 87 % à mentionner qu'il arrive très

27 Précisons que de nombreux freins à l'emploi existent, se cumulent et s'articulent. Les freins liés à la mobilité ne sont qu'une partie de ceux-ci (Observatoire belge des inégalités "L'emploi convenable au prisme des inégalités de mobilité" (Strale & Feron)).

28 En wallonie, 48% des chômeuses/eurs n'ont pas le permis (Isp, embrayons pour la mobilité).

29 Observatoire belge des inégalités "L'emploi convenable au prisme des inégalités de mobilité" (Strale & Feron)

30 L'essor "Isp, embrayons pour la mobilité"

31 90 % des hommes possèdent un permis de conduire contre 72 % de femmes et en Wallonie, 75% des personnes ne possédant pas le permis sont des femmes (chiffres Iweps :

<https://www.iweps.be/indicateur-statistique/mobilite-gendre-deplacements-securite-routiere/>)

32 Francine détient le provisoire et nous espérons qu'elle obtiendra le définitif.

souvent qu'un employeur demande le permis de conduire alors que le poste à pourvoir et les missions attenantes ne le justifient pas ”.

La question financière entre également en jeu lors de déplacements en transports en commun. Les déplacements réalisés dans le cadre d'un entretien d'embauche ou d'une formation ne sont que partiellement remboursés – 75 % du prix du billet – et ce parfois de manière rétroactive dans le cadre des formations et moyennant des démarches administratives. Par contre, se rendre au Forem afin de bénéficier des différents services proposés afin de limiter les coûts des recherches d'emploi (impressions, accès internet, téléphone...) n'est pas remboursé. Notons qu'au-delà des raisons financières, il n'est pas toujours aisé de se rendre sur place, et particulièrement pour les mamans, comme nous l'ont spécifié nos interviewées :

“Je me suis inscrite [à une formation] puis je vois l'horaire 8-17, en plus c'est pas à côté, c'est avec deux bus, ça veut dire que j'amène les enfants à 6h30 chez ma maman, déjà-là pour eux c'est dur de se lever alors là... Et finir à 17h, ça veut dire 18h chez moi, s'il y a des embout' c'est 18h30 et faut encore faire le souper. C'est ça que je pense aussi, comme je suis maman célib et que je suis seule à les élever, je ne peux pas me permettre certaines choses. Quand je faisais mes stages à la citadelle de 8h30 à 16h, ça c'était parfait. Si je trouvais un même horaire au même endroit, ce serait parfait. Enfin là, j'ai de la chance que l'école est dans la rue et que ma maman y est concierge, j'ai de la chance de ce côté-là.” (Mady)

“Ce serait bien pour le grand Forem d'avoir un bus. Il y a un moment t'avais pas le bus à côté, tu devais marcher. Et oui, ce serait bien un bus qui y aille plus souvent et qui t'amène à côté. Parce qu'il y a des formations là-bas et quand tu dois y être à 8h ou 8h30 et que tu dois déposer les enfants et tout ça et que tu sais que près des Guillemins c'est blindé, que c'est les embouteillages... Tu vois ce serait bien un autre service à proximité du Forem qui ferait ville-Forem, Forem-ville (Alya)”

Ajoutons que, s'il n'est pas toujours simple de se rendre sur son lieu de travail, nous faisons face à un monde du travail qui demande de plus en plus de flexibilité interne et externe et dont les conditions de travail se dégradent (Énaux, Lannoy & Lord : 2011). Les CDD, temps partiel, travail intérim, emplois ubérisés et horaires décalés deviennent une norme pour les classes populaires, ce qui complexifie encore leurs déplacements liés à l'emploi³³.

Ces complexités nous amènent à notre deuxième frein qui concerne principalement les femmes. En raison de tout le travail de soin qu'elles effectuent, les femmes sont contraintes de chercher des emplois proches de chez elles.

33 Brochure CSC-FGTB “Pas d'auto... Pas de boulot”

"Oui parce que moi je n'ai pas de permis, du moins j'ai un permis provisoire, du coup je ne peux pas me permettre, je ne suis pas apte à faire des déplacements en m'éloignant. Je suis obligée de revenir pas mal au foyer donc il faut que je sois facilement mobilisable en fait. Donc le centre-ville m'aide beaucoup pour le moment. Il y a des choses que je ne peux faire qu'en voiture et, là, Monsieur peut m'aider mais la plupart des choses je les fais à pied." (Francine)

Nous avons vu comment les chaînes de déplacement sont complexes et bien rodées. Afin de maintenir tout cet équilibre en place, il est plus aisé pour les femmes de limiter la distance qu'elles effectuent pour se rendre au lieu d'emploi. D'autant plus, rappelons-le, qu'elles sont souvent dépendantes des transports en commun (Vandersmissen, Villeneuve, & Thériault : 2001). Les femmes favorisent donc un emploi plus proche à un emploi considéré comme de meilleure qualité et mieux rémunéré (Vandersmissen, Villeneuve, & Thériault : 2001). Les femmes qui cumulent des ressources financières limitées, une situation familiale complexe, le fait d'habiter dans une région peu desservie, le non accès à la voiture... sont d'autant plus contraintes géographiquement.

"On a eu un atelier il n'y a pas longtemps, ils nous ont dit qu'il n'y avait pas beaucoup de travail à Liège [et que donc il faut chercher du travail en dehors de la ville]. Je comprends à ce niveau-là, mais quand on sait qu'il y en a qui ont des enfants, qui sont seuls ou qui ne savent pas se déplacer... Pour moi, ils ne sont pas compréhensifs [les organismes de contrôle]. Ou peut-être qu'il y en a qui peuvent compter sur une famille ou d'autres qui ont "papa maman" mais moi ma maman elle travaille, mon père est malade, mon frère on ne s'entend pas du tout et je me retrouve seule avec mes enfants donc je peux pas non plus..." (Mady)

A ces difficultés s'ajoutent celle de la disparition des lieux, services et commerces "de proximité" au profit de zonings, méga complexes, zones commerciales... bien souvent uniquement accessibles en voiture. Ces zones regroupent les activités mais aussi les emplois, ce qui implique la disparition d'emplois de proximité³⁴. Ces disparitions ne sont pas une fatalité et résultent de décisions politiques qui, depuis les années 70, favorisent ce type de lieux. En effet, "[la] dépendance à l'automobile a été encouragée et accompagnée par les politiques publiques, qui ont démantelé de nombreux services de transports publics (pensons aux fermetures de lignes de chemin de fer, à la disparition des tramways vicinaux, à la réduction des fréquences, etc.). Au contraire, de nouveaux grands axes routiers et autoroutiers, des parkings, tunnels et viaducs ont été mis en œuvre pour faciliter les déplacements automobiles"³⁵ En réponse à notre dépendance à l'automobile, diverses politiques sont mises en place pour contraindre les automobilistes - ce qui impacte de plein fouet les plus précaires - alors que nos infrastructures restent marquées par cette nécessité de la

34 L'essor "Isp, embrayons pour la mobilité"

35 Bruxelles en mouvement "Diminuer l'usage de la voiture en ville à tout prix social" (Strale & De Laet)

voiture³⁶.

Malgré ces barrières, l'ONEM considère que tout·e chômeuse/eur est tenu·e d'accepter³⁷ et d'étendre ses recherches à un emploi qui se situe à moins de quatre heures de route (aller et retour) du domicile³⁸. Ce critère nous semble totalement délirant compte tenu des difficultés de déplacement rencontrées par les femmes et les personnes des classes populaires. Sans compter que, comme nous l'a spécifié Delphine, les employeurs peuvent être frileux à l'idée d'engager une personne qui habite si loin du lieu de travail car celle-ci ne peut être rapidement mobilisable, est plus sujette aux retards et les coûts de transports sont - heureusement - souvent à charge de l'employeur.

Ce type de mesures ne prend pas en compte que les chômeuses et les chômeurs vivent différentes réalités. Tou·te·s sont conseillé·e·s, contrôlé·e·s et sanctionné·e·s selon les mêmes critères - bien que nous puissions supposer que certaines populations soient plus sévèrement contrôlées, considérées a priori comme suspectes³⁹ - alors que tou·te·s n'ont pas les mêmes obstacles et, par ailleurs, certain·e·s ont statistiquement moins de chance de trouver un emploi⁴⁰. Nous pourrions nous contenter de rire de tels critères si le non-respect de ceux-ci n'impliquait pas une potentielle radiation du chômage. Delphine souligne que ces critères ne sont pas tant là pour encourager à l'emploi que pour exclure :

"Ça n'a pas de grand intérêt... C'est vraiment encore une fois des mesures qui sont faites pour pouvoir dire à un moment donné à un chômeur "tu ne fais pas assez d'efforts donc on t'exclut", "si vous êtes chômeurs c'est de votre faute, c'est que vous ne faites pas assez". Pour moi, c'est des mesures d'exclusion, pas des mesures qui servent vraiment à aider une personne à trouver un emploi."

Le travail des mères demandeuses d'emploi

Contrairement à la vision que diffusent largement la droite et l'extrême droite, les chômeuses/eurs, et dans notre cas les chômeuses, sont loin d'être inactives/ifs, travaillent et se déplacent quotidiennement. Notons d'ailleurs qu'une étude de la FGTB⁴¹ a récemment démontré que les chômeuses/eurs "de longue durée" - c'est-à-dire après un an sans emploi - ont pour 68,5% d'entre eux eu un emploi en CDD, intérim ou temps partiel dans les douze derniers mois. La majorité des chômeuses/eurs a donc travaillé de manière rémunérée

36 Bruxelles en mouvements "[Accessibilités](#)"

37 Bien que ce terme d'accepter un emploi est à questionner car cela n'arrive qu'extrêmement rarement. "Le mythe du chômeur qui n'accepte pas un emploi posé sur un plateau d'argent parce qu'il y aurait des pénuries dans plein de secteurs... Non. Personne ne vient proposer un emploi aux chômeurs, Ce n'est strictement pas comme ça" (Delphine)

38 "Un emploi est réputé non convenable s'il donne habituellement lieu à une absence journalière de la résidence habituelle de plus de 12 heures ou si la durée journalière des déplacements dépasse habituellement 4 heures." (https://www.socialsecurity.be/employer/instructions/drs/fr/latest/instructions/onemrva/scenario_06/more_info.html)

39 Voir documentaire "Bureau de chômage"

40 Vidéo "P'tit-Dèche #12 : Les inégalités face au chômage | Le chômage (3/3) [REUPLOAD]"

41 Fédération Générale du Travail de Belgique : syndicat socialiste belge.

mais ne s'est pas vu offrir un emploi pérenne. Dans cette partie, nous allons nous concentrer non pas sur le travail rémunéré, mais sur tout le travail non rémunéré réalisé par les mères demandeuses d'emploi et l'implication que ça a sur leurs mobilités.

Les femmes demandeuses d'emploi, à l'instar des femmes avec emploi, prennent majoritairement en charge le travail de soin qui fait tourner le foyer. A ce travail s'ajoute ce qu'on appelle un travail de subsistance, propre aux classes populaires. Le travail de subsistance désigne tout le travail effectué afin de "s'en sortir" et couvre "différents petits boulots plus ou moins officiels, du soin apporté aux personnes de l'entourage (enfants ou proches malades), de la récupération et du recyclage d'objets, de la recherche des commerces les moins chers pour la consommation quotidienne, etc. [...] L'omniprésence du travail de subsistance va à l'encontre des représentations des classes populaires, si souvent qualifiées d'assistées ou d'oisives" (Vincent : 2019). Ce travail de subsistance, que nous pourrions qualifier de "débrouille" et qui vise à limiter les dépenses en argent ou à en gagner⁴², implique de nombreuses mobilités ainsi qu'une très bonne connaissance de la ville (Collectif Rosa Bonheur : 2019).

"Les courses, on les fait une fois par semaine comme activité familiale mais d'autres courses je les fais en semaine. Comme, par exemple, maintenant je vais peut-être aller acheter des chaussures pour l'enfant. Il n'y a pas toujours des magasins de chaussures partout, il faut un peu regarder où on peut trouver, surtout pour la petite qui grandit très vite, tous les deux, trois mois je dois lui acheter des nouvelles chaussures et des nouveaux vêtements. Ce n'est pas toujours évident. Et il faut toujours trouver des choses, ça a l'air de rien mais ça prend du temps. Chaque activité que je fais j'ai l'impression de faire plusieurs autres choses en fait, selon l'endroit où je me trouve je fais une ou deux courses. Chaque fois, j'ai toujours un petit sac et je vais m'arrêter pour prendre un t-shirt ici, une autre chose là-bas, une denrée alimentaire... Pour pouvoir aussi jouer sur le budget familial parce qu'il y a aussi un budget auquel on se tient sinon il n'y a pas d'équilibre possible donc c'est un peu ça. C'est une gymnastique... A un moment donné je pensais m'inscrire dans un cours de gym et je me suis dit "pas besoin j'ai déjà cette activité qui m'occupe" [rire]" (Francine)

A ce travail de débrouille, s'ajoute un travail de soin spécifique aux femmes des classes populaires. En effet, comme d'autres, les femmes des classes populaires s'occupent d'un foyer, mais ce foyer est souvent plus rempli étant donné le non accès aux crèches, garderies et maisons de repos onéreuses. Le travail de soin effectué envers les proches est donc plus coûteux en temps et en énergie (Collectif Rosa Bonheur : 2019). Cette prise en charge peut également s'avérer plus difficile en raison, par exemple, des problèmes de santé plus récurrents dans les milieux populaires (liés à des emplois usants⁴³ et au manque de moyens

42 Sur la gestion de l'argent des classes populaires, voir vidéo "Où va l'argent des pauvres [Denis Colombi]"

43 "Une récente étude de la VUB (Precair werk in België) a démontré que les emplois précaires sont

financiers). Nos enquêtées ont, par exemple, toutes mentionnées l'hôpital parmi les lieux qu'elles fréquentent régulièrement. Les déplacements découlant de la prise en charge des proches se trouvent donc décuplés.

Parmi les contraintes auxquelles les femmes font face en situation de précarité, il faut aussi compter avec la gestion de la paperasse administrative qui se trouve alourdie par la nécessité d'ouvrir et maintenir ses droits sociaux. Les démarches sont longues, compliquées et opaques. Ce qui implique une capacité à constituer des piles et des piles de dossiers ainsi qu'une très bonne connaissance des différentes institutions entre lesquelles jongler (ONEM, Forem, syndicat, mutuelle, CPAS... qui se renvoient souvent la balle) : "une véritable jungle administrative très complexe dans laquelle, même nous, travailleurs sociaux, nous ramons" (Delphine). Tout cela implique de nombreux déplacements qui requièrent "une connaissance institutionnelle du territoire pour demander de l'aide et faire valoir ses droits" (Collectif Rosa Bonheur : 2019).

Il convient également de noter que le manque d'argent fait de "l'imprévu une norme" (Collectif Rosa Bonheur : 2019) ce qui implique de constamment rebondir et s'adapter - et nous nous rappelons ce qu'un couac peut impliquer dans une chaîne de déplacements déjà complexe.

Delphine nous apporte également un éclairage sur les effets que peuvent avoir la précarité – notamment en terme de logement – sur la recherche d'emploi :

"Là on est dans une précarisation des gens par le logement et leur priorité ne sera plus l'emploi. Leur priorité ne sera plus de régler leurs problèmes par le fait de travailler, d'avoir des sous et de sortir des systèmes de solidarité et aides sociales... Mais de régler les problèmes en réglant les problèmes du quotidien... Parce que quand quelqu'un est en train de contacter son proprio, il ne cherche pas d'emploi, quand quelqu'un est expulsé de son deux pièces avec trois enfants... Voilà il n'est pas occupé à faire autre chose. Et toutes ces problématiques sont plus importantes pour les gens et c'est normal parce qu'il s'agit de l'existence, du quotidien "

Les femmes demandeuses d'emploi ont donc une charge mentale et temporelle décuplée. Elles exercent de nombreux rôles et une charge de travail non négligeable qui est non rémunéré, non reconnu et non valorisé. Ce travail confère aux femmes demandeuses d'emploi un rôle central au sein de leur famille. Elles sont le moteur de leur foyer, ce qui les éloigne d'autant plus de l'emploi (Collectif Rosa Bonheur : 2019). Néanmoins, l'emploi est perçu par les femmes que nous avons rencontrées comme le moyen de débloquer une situation compliquée, en offrant un statut et plus de possibilités financières, ainsi qu'un un moyen de négociation des rôles au sein du couple.

responsables d'une répartition inégale des risques pour la santé et le bien-être dans la société.[...] Les secteurs les plus précaires sont également, sans surprise, ceux où la santé « générale » est la moins bonne. Il existe par ailleurs une forte relation entre le travail précaire et la santé mentale dans tous les secteurs étudiés" (FGTB "Baromètre socio-économique 2022")

J'aimerais amener mes filles à l'école et puis aller au travail et pas les amener à l'école et puis rentrer faire le ménage parce qu'après elles s'imaginent que c'est une vie ordinaire... Et si je n'étais pas là, Monsieur ferait plus de choses, mais là, vu que je suis là, Monsieur peut se permettre de ne pas faire parce qu'il sait que je suis là. Mais je me dis qu'à un moment il faudra que ça change. Mais pour ça, il faudra que j'aie les armes pour le convaincre. Il faudrait que je lui dise "Tiens, j'ai mon contrat ici et dorénavant entre telle heure et telle heure je ne suis plus disponible". Il faut que je me prépare à cela mais, là, je me sens un peu seule et un peu découragée. Mais toujours maintenant je me dis qu'il y a moyen, je ne désespère pas, je ne suis pas encore trop vieille mais il faut la bonne personne, le bon organisme... Mais je me dis je veux bien, je veux bien mener ce défi, trouver un travail, ne pas me réduire à une ménagère... Fin ce n'est pas réducteur mais ... je pourrais faire mieux... ne pas passer ma vie à classer, ranger, nettoyer... Et puis bon j'ai un diplôme, j'ai une licence en sciences politiques et relations internationales, je visais vraiment grand mais finalement la vie a eu raison de moi. (Francine) "

En plus de l'assignation majoritaire des femmes aux tâches domestiques, nous remarquons que le non-emploi renforce cette assignation. Nous observons d'ailleurs que plus le temps de travail rémunéré diminue, plus le nombre de déplacements augmente⁴⁴. Nous l'avons compris, tout ce travail de soin, chronophage et complexe, rend la recherche d'emploi d'autant plus difficile. Se crée ainsi une spirale dont il est difficile de sortir. Ce schéma est d'ailleurs analysé par certaines féministes issues de l'immigration : c'est le parcours migratoire, les difficultés administratives et le racisme du marché de l'emploi qui ne propose que des emplois pour lesquels ces femmes sont surqualifiées et dans un nombre limité de secteurs qui mènent ces femmes à devenir ou rester des femmes au foyer⁴⁵ (Micheli & Pedrini : 2021).

Pour conclure cette partie, retenons que, bien que les classes populaires soient très hétérogènes, de par les dynamiques dues au marché de l'emploi, elles ont des pratiques communes. Nous voyons que ce n'est pas parce qu'elles sont sans emploi qu'elles sont inactives (Collectif Rosa Bonheur : 2019) et que malgré les barrières à la mobilité, elles se déplacent énormément pour prendre soin, faire tourner le foyer et pallier le manque d'argent.

Nous allons dans la partie suivante nous intéresser à tout ce que les femmes demandeuses d'emploi mettent en place pour faciliter ce quotidien.

Les stratégies des mères demandeuses d'emploi afin d'influer sur leurs mobilités

44 Vidéo "Circulations urbaines : au féminin pluriel, Pierre Lannoy (24-09-2020)"

45 Et non pas "en partie pour des raisons culturelles" comme le suggérait le ministre de la Justice Van Quickenborne (Open VLD) ni par "modèle méditerranéen" comme l'affirmait le ministre de l'Emploi bruxellois Clerfayt (Défi).

“D’aller à pied, justement, je suis fière de moi. Parce que je me dis que ça va peut-être m’aider pour perdre un peu du poids, ça m’aide aussi, je vois des gens, il fait bon, le fait d’aller à pied c’est bon pour la santé... Prendre le bus, ça me stresse un peu plus alors qu’aller à pied ça me fait du bien. J’aime bien le matin avec le calme (Mady)”

Bien que les mères demandeuses d’emploi soient confrontées à des difficultés liées à des ressources financières limitées, cela ne signifie pas pour autant qu’elles soient bloquées dans une situation qu’elles subissent sans agir. Le manque de ressources “ne signifie ni absence totale de choix ni enfermement dans une « logique de survie qui pousserait à ne considérer que les nécessités immédiates »”. Au contraire, il existe « une complexité et une diversité des logiques d’acteurs » et une « capacité de projection et de maîtrise stratégiques », qui ne sont pas associées couramment au statut de personnes précaires (Fol, 2009 : 146).

Différentes stratégies sont mises en place par les mères demandeuses d’emploi afin d’affronter les obstacles quotidiens. Nous en avons évoqué plusieurs tout au long de ce travail comme, par exemple, les tactiques qu’ont les femmes afin d’agencer et structurer leurs déplacements dans le but de rentabiliser ceux-ci un maximum. Les mères usent de nombreuses autres stratégies comme Alya qui nous a spécifié faire des achats en ligne, ce qui représente un gain de temps énorme - mais suppose aussi des ressources dont ne disposent pas toutes les femmes, Francine nous a par exemple dit avoir plus de difficultés avec l’utilisation d’un ordinateur. Ajoutons également que ces femmes mordent énormément sur le temps qu’elles consacrent à elles-mêmes afin de jouer sur la temporalité qu’exigent tous ces déplacements. Par exemple, Francine a opté pour une coupe de cheveux coupés courts afin d’économiser du temps.

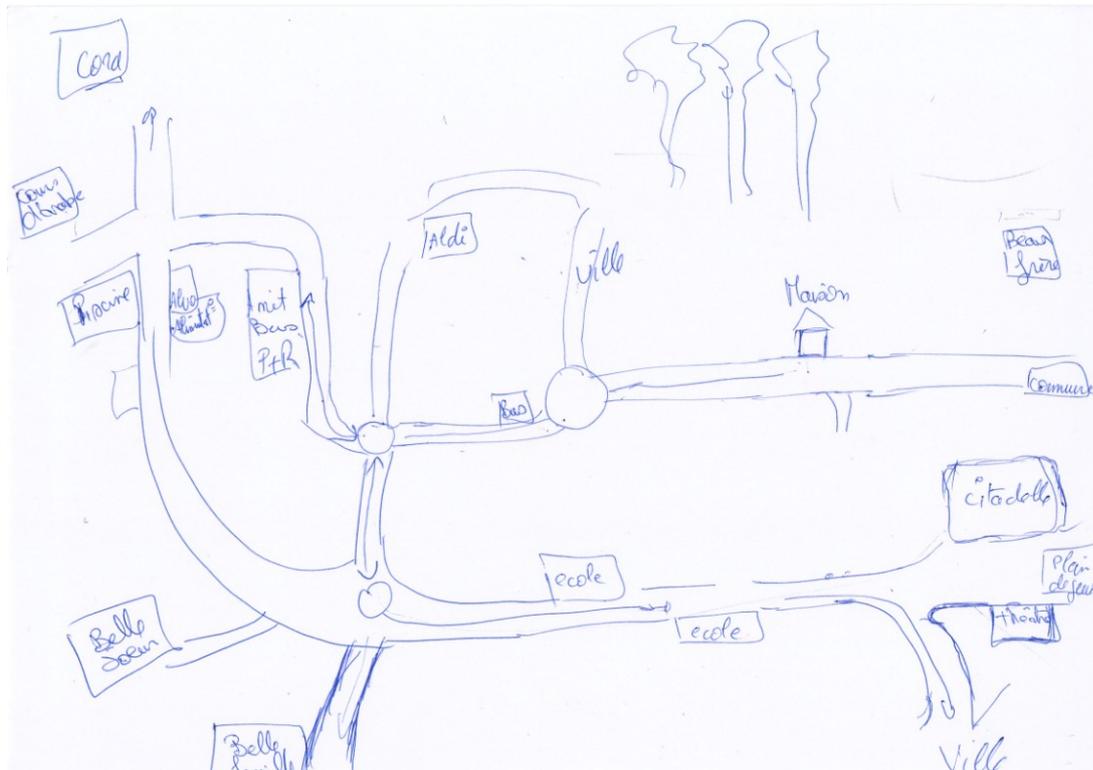
De plus, nous observons diverses stratégies afin d’accéder à d’autres modes de transport. En particulier, la littérature met régulièrement en lumière la manière dont les personnes des classes populaires se débrouillent afin d’avoir accès à un véhicule. En activant leurs réseaux, il est souvent possible d’emprunter une voiture ou se faire conduire lorsque cela est nécessaire. Il en est de même pour les femmes que nous avons rencontrées. Si elles n’ont pas le permis, nos trois participantes ont toutes accès de manière ponctuelle à une voiture. En effet, deux des interviewées possèdent une voiture familiale, conduite par le conjoint, tandis que Mady fait régulièrement appel à son père pour qu’il l’accompagne dans les déplacements qui nécessitent une voiture.

Nous allons désormais nous pencher plus en profondeur sur une des stratégies mises en place par les femmes des classes populaires : la stratégie de proximité. Notons d’emblée qu’il faut se garder de créer une opposition binaire entre d’un côté des classes supérieures qui seraient ultra mobiles et de l’autre des classes populaires qui seraient bloquées dans la proximité et l’immobilisme. D’abord,

nous avons vu que les femmes demandeuses d'emploi se déplacent énormément et se débrouillent afin d'avoir accès aux différents moyens de transport. Ensuite, ce serait faire fi de la réalité du marché de l'emploi où un grand nombre d'emplois mal payés impliquent de longues mobilités⁴⁶ (Emmanuel : 2021). Enfin, ce serait également omettre que de fortes mobilités peuvent être le symptôme d'un manque de ressources : l'immobilité suppose également des capitaux (Emmanuel : 2021). La question n'est pas tant qui bouge le plus ou le moins mais qui a "la maîtrise de ses déplacements"⁴⁷.

Une stratégie de proximité

Afin de pallier le marché de l'emploi qui n'offre pas l'emploi espéré et aux ressources limitées en termes de mobilités, à l'instar de nos enquêtées, les personnes des classes populaires peuvent sélectionner leur logement - dans les limites que permettent les ressources financières - selon la proximité aux différentes ressources : proche des magasins, d'une école, d'une crèche, d'un parent, d'un transport... afin de réduire les déplacements et d'avoir facilement accès aux différents biens et services. Par exemple, Francine habite dans le centre-ville, Maud dans la même rue que sa mère et Alya près de sa belle-famille.



Carte mentale d'Alya.

Par ailleurs, certains quartiers populaires peuvent devenir un puits de diverses

46 Par exemple, le conjoint de Francine travaille à Wavre, c'est-à-dire à près de 90 kilomètres de Liège.

47 Bruxelles en mouvements "[Accessibilités](#)"

ressources⁴⁸. En effet, le travail de subsistance, que nous avons mentionné précédemment, donne notamment lieu à des logiques "d'échange et de réciprocité" qui contribuent "à tisser un réseau à la fois solide, fiable et profondément ancré dans le quartier, voire au-delà." Se créent ainsi un ancrage qui peut durer sur des générations ainsi que des liens forts avec le voisinage qui peut devenir une "ressource d'entraide" (Vincent : 2019). Certain·e·s auteur·e·s nomment ces possibilités de ressources le capital d'autochtonie et le définissent comme la "déclinaison populaire du capital symbolique [qui] désigne « l'ensemble des ressources que procure l'appartenance à des réseaux de relations localisées » (Coavoux : 2011).

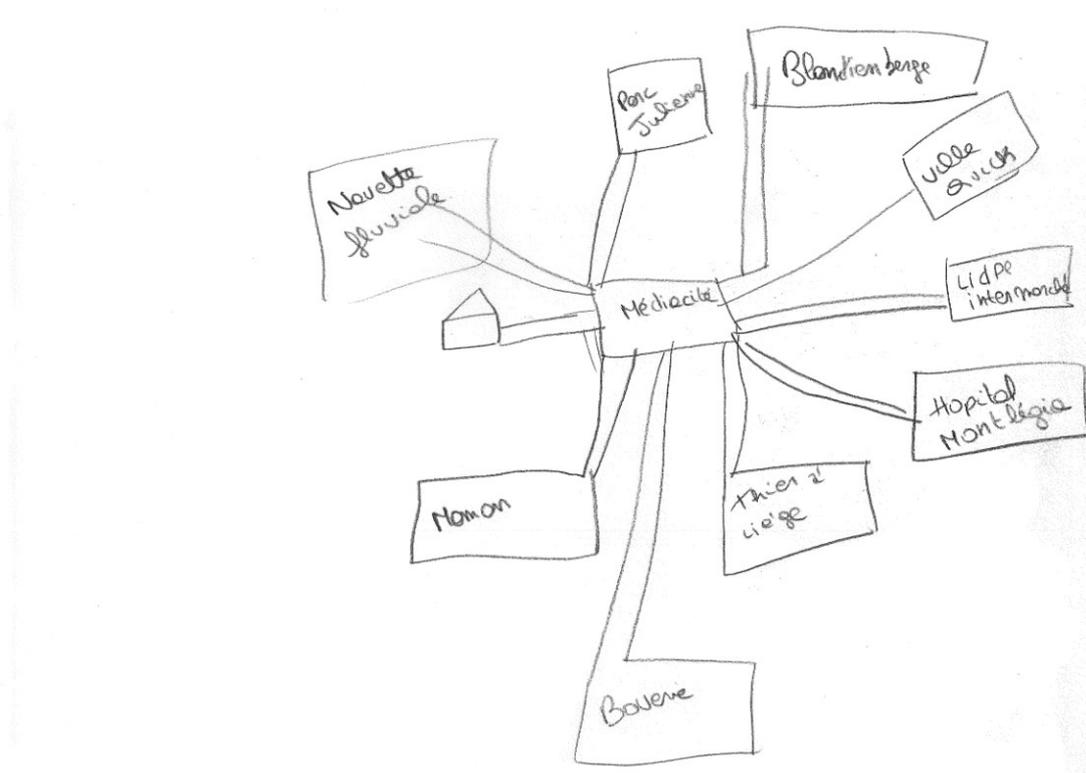
Le quartier peut de la sorte devenir un espace produit par et pour les classes populaires (Vincent : 2019). En étant fabriqué quotidiennement par ses habitant·e·s, le quartier finit par répondre à leurs besoins en termes de logements, d'espaces de travail et offre de commerces adaptés (nous pensons notamment aux commerces qui fournissent des produits spécifiques à certains pays ou communautés).

Cette importance du quartier nous montre les dégâts de la gentrification et de l'explosion du prix des loyers qui entraînent non seulement, la perte d'un logement pour certain·e·s, mais aussi, le démantèlement d'un ensemble de réseaux, ressources et sociabilités.

Gardons-nous tout de même d'idéaliser cette stratégie de proximité. Francine et Mady nous ont toutes deux fait part de frustrations liées au fait d'avoir des mobilités limitées et d'être cantonnées à une certaine zone. De plus, le rapport au quartier peut être ambigu et le quitter peut représenter un espoir d'ascension sociale (Vincent : 2019).

"J'aimerais bien étendre mes déplacements un peu plus loin, genre visiter des endroits, sortir un peu plus. Ça, j'aimerais bien. Sortir de ma zone de confort. C'est vrai que quand on regarde là [le dessin de sa carte mentale], je reste vraiment près de chez moi en fait. Mais j'aimerais vraiment bien visiter des endroits, des villes... Comme Dinant, j'ai vu sur Tiktok, ça a l'air beau ! Bruges aussi j'aimerais bien visiter...Mais oui, quand on regarde comme ça [en regardant sa carte mentale], je suis dans ma zone de confort. J'aimerais sortir plus de Liège parce que Liège c'est vu, vu et revu" (Mady)

48 Ressources qui compensent le manque de services publics qui marquent certains quartiers (déserts médicaux, peu desservis, etc).



Carte mentale de Mady.

De plus, il est fort improbable que toutes les personnes habitant dans les quartiers populaires aient accès à ces ressources ou soient en mesure de tisser ces réseaux. Ou encore que toutes les personnes appartenant aux classes populaires habitent dans des quartiers offrant de telles opportunités.

Quoiqu'il en soit, nous observons que les femmes et les classes populaires s'activent, effectuent du travail, créent des réseaux et fabriquent des biens et services utiles à leurs communautés. Tout ce travail pallie bien souvent aux manquements de l'État et des services publics. Nous allons, dans la prochaine partie, réfléchir aux aides mises en place par les différentes institutions afin de soutenir les mères demandeuses d'emploi.

Quelles politiques mettre en place ?

"L'emploi ouvre un droit à beaucoup de choses et on a tendance à le mettre au milieu de tout. Mais si t'as pas d'accessibilité aux commerces, aux écoles, aux services publics... Ton emploi devient un obstacle à ta vie. Il faut rendre le reste accessible aussi." (Delphine)

L'étude des mobilités ouvre de nombreux questionnements et nous amène à réfléchir à de larges sujets tels que l'accessibilité au logement, la prise en charge collective du travail de soin ou encore la proximité des différents commerces et services. Néanmoins, dans cette partie, nous allons rester concentrée sur la question des mobilités dans le cadre de la recherche d'emploi. Notons que, dans

une prochaine analyse, nous réfléchissons à la manière dont nous pouvons repenser nos villes afin que celles-ci répondent aux besoins de leurs différent-e-s usagères/ers.

Alors que les mères demandeuses d'emploi rencontrent de nombreuses difficultés, les politiques de chômage, pensées dans le cadre de l'activation sociale, compliquent davantage leur situation plutôt que de les soutenir réellement dans leurs démarches.

L'état social actif

A la fin de la seconde guerre mondiale et sous l'impulsion des mouvements sociaux et organisations de gauche, s'est constitué en Belgique - et plus généralement en Europe occidentale - l'État social (aussi nommé l'État providence). Celui-ci englobe différents mécanismes basés sur la solidarité ainsi que la cotisation et assure une protection en cas de chômage, pension ou maladie. La sécurité sociale - que la FGTB décrit comme le "patrimoine de ceux qui n'en ont pas" - est l'un des principaux piliers de cet État social.

Cependant, depuis les années 70, nous remarquons dans différents pays un détricotement de ce système et des attaques régulières contre celui-ci. En Belgique, depuis la fin des années 90 et le début des années 2000, un glissement s'est opéré de cet État social vers l'État social actif. L'État social actif ne repose plus sur l'idée d'une protection collective face à des problèmes structurels liés au marché de l'emploi mais individualise la situation des travailleuses/eurs sans-emploi : les chômeuses/eurs deviennent seul·e·s responsables de leur situation. Ainsi, les chômeuses/eurs doivent désormais prouver qu'ils sont méritant·e·s. Cette vision se traduit par des logiques de contrepartie - avec des obligations de plus en plus nombreuses⁴⁹ - et de contrôle.

"Comme si les sans-emploi étaient passés du statut de victimes de la crise à coupables de tout, tout le temps, forcément fainéants, profiteurs et fraudeurs. Comme si les entreprises n'avaient aucun rôle à jouer dans la création d'emplois ni dans la formation.

Comme si les responsables politiques n'avaient aucun pouvoir pour créer de l'emploi public ou subventionner le non-marchand.

Comme si le politique n'avait aucune responsabilité dans la dérégulation du monde du travail, censée favoriser l'emploi mais qui casse en réalité le partage équilibré de la valeur créée et du temps de travail⁵⁰."

Depuis l'avènement de l'État social actif, notre politique repose sur la suspicion et l'exclusion de celles et ceux considéré·e·s comme des "mauvais·e·s" chômeuses/eurs. Ceux-ci subissent de la sorte une double exclusion : une première du marché de l'emploi et une seconde des mécanismes de protection.

Notons que les différentes droites et extrêmes droites européennes - et parfois

49 L'atelier des droits sociaux "La notion de chômage volontaire : une arme puissante au service des politiques d'activation"

50 FGTB "Chômage : bilan de 10 années d'inefficacité"

même certains partis de gauche - continuent à s'embourber dans cette vision de contrôle et de punition. En effet, pour ne citer que quelques exemples, en Hongrie, le gouvernement d'extrême droite dirigé par Viktor Orban a limité la durée d'indemnité du chômage à trois mois. En Italie, la première ministre d'extrême droite Giorgia Meloni a tout simplement supprimé le revenu de citoyenneté, équivalent du revenu d'intégration social belge. En France, sous l'impulsion d'Emmanuel Macron, bien que ce ne soit pour le moment qu'un projet pilote et que les termes ne soient pas encore très clairs, les bénéficiaires du RSA devront "mobiliser 15 à 20 heures d'activités par semaine"⁵¹ - ce que les différentes associations dénoncent comme étant du travail gratuit. En Belgique, l'idée de mettre au travail - que ce soit bénévolement ou dans des emplois pénibles - ou d'exclure les chômeurs de "longue durée" est régulièrement relancée par les partis de droite et d'extrême droite et, dernièrement, c'est même le Vooruit⁵² qui a remis la proposition sur la table. Le ministre de la Justice Van Quickenborne (Open VLD) a, par ailleurs, récemment pointé les femmes au foyer qu'il souhaite "activer" en réduisant le revenu du statut cohabitant. Le président de ce même parti, Tom Ongena, s'était déjà fait remarquer en début d'année en proposant d'orienter les réfugiées ukrainiennes vers les titres-services et la garde d'enfants⁵³. Notons qu'en Flandre, le projet de mettre au travail les chômeuses/eurs se concrétise un peu plus avec la ministre de l'Emploi Hilde Crevits (CD&V) qui souhaite que les chômeurs de "longue durée" effectuent des "travaux d'intérêt général" au sein d'une administration locale⁵⁴.

Pourtant, ces politiques sont en totale inadéquation avec les vécus des chômeuses/eurs. De plus, la FGTB a récemment démontré que "les modèles basés sur l'exclusion et l'appauvrissement n'ont aucun effet significatif sur le taux d'emploi et renforcent au contraire l'éloignement du marché de l'emploi". Les chômeuses/eurs, comme nous l'avons vu tout au long de cette étude, ont besoin d'un réel accompagnement plutôt que d'un processus de contrôle qui les punit et les rend responsables d'un marché du travail qui n'offre que peu d'opportunités. Il est encore possible de faire marche arrière et de repenser nos politiques de chômage, et ce, dans une vision de protection et de solidarité.

Nous pouvons imaginer que soient pris en compte les horaires complexes et déplacements multiples des femmes, tant au niveau de la recherche que de la formation. Pourquoi ne pas également rendre plus accessibles les trajets liés à la recherche d'emploi, à la fois économiquement (y compris pour les impressions de CV, dossiers administratifs, etc et connexion internet) et géographiquement (les Forem n'étant pas toujours accessibles en transports en commun) ?

51 <https://travail.emploi.gouv.fr/emploi-et-insertion/france-travail/article/accompagnement-renove-des-allocataires-du-rsa-presentation-et-foire-aux>

52 Parti socialiste flamand

53 RTBF "Activer les femmes au foyer ? "On ne peut pas forcer les femmes à prendre n'importe quoi comme emploi"

54 Le Vif "Polémique sur le "travail forcé" des chômeurs de longue durée en Flandre"

Du point de vue de l'emploi, le critère de temps de trajet de quatre heures aller-retour, évoqué plus haut, devrait être reconsidéré et le "refus" potentiel d'un emploi éloigné du domicile ne devrait plus être un motif de sanction

Par ailleurs, bien que le permis de conduire ne soit qu'un frein parmi d'autres, il est urgent de rendre l'accès à celui-ci plus démocratique car il est coûteux et difficile à obtenir. Et s'il existe les Passeports drive, ceux-ci sont restreints et ne profitent qu'à un nombre (extrêmement) limité de demandeurs/euses d'emploi chaque année. Pourquoi ne pas réfléchir, comme nous le suggère Delphine, à la création "d'auto-écoles sociales spécialisées dans la formation [à l'apprentissage de la conduite] des chômeurs et des chômeuses et qui seraient un peu considérées comme des formations de type CISP [Centres d'insertion socio-professionnelle]".

En parallèle de ces politiques de chômage, de meilleurs systèmes de garde d'enfants, la réhabilitation des bus de ramassage scolaire et de manière générale, le maintien et la création de services publics de qualité amélioreraient considérablement le quotidien et les possibilités d'emploi des mères demandeuses d'emploi et, de manière plus générale, de toutes les femmes. Rappelons que c'est notamment pour pallier le manque d'accès aux crèches, maisons de retraite, soins de santé... que les femmes effectuent un si lourd travail non rémunéré et les nombreux déplacements associés.

Ces politiques seraient vitales, non seulement pour les mamans au chômage, et particulièrement pour les mamans solos, mais bénéficieraient de manière plus générale à l'ensemble des chômeuses/eurs qui, nous l'avons vu, rencontrent également des difficultés en termes de mobilité.

Conclusion

Dans cette étude, nous avons constaté que l'analyse des mobilités dépasse la simple observation de déplacements et révèle de nombreuses appartenances sociales. En effet, nous ne nous déplaçons pas tou·te·s de la même manière et les mobilités des femmes sont représentatives de tout le travail de soin dont elles sont en charge. Parmi ces femmes, nous nous sommes particulièrement intéressée aux mères demandeuses d'emploi. Nous avons démontré que leurs déplacements sont d'autant plus complexes qu'elles effectuent tout un travail qui vise à pallier le manque de ressources socio-économiques. De la sorte, les mères au chômage jouent un rôle central à la fois au sein de leur propre foyer – ainsi qu'au cœur de la société de manière plus générale puisqu'elles prennent en charge un travail qui devrait être effectué par nos services publics.

Nous avons observé que ces mères souhaitent accéder à l'emploi, mais qu'elles se heurtent à différents obstacles liés à la mobilité, par exemple la nécessité de rester à proximité de leur domicile ou l'impossibilité d'obtenir un permis de conduire. Obstacles qui s'ajoutent aux discriminations qu'elles subissent sur le marché de l'emploi : racisme, sexisme, classisme, etc. Or, alors qu'elles ont besoin, dans le cadre de leur recherche d'emploi, d'un soutien spécifique qui prenne en compte leur situation complexe, elles sont contrôlées et potentiellement sanctionnées. Ce sont ces constats qui nous ont amené à remettre en question les politiques de chômage mises en place dans le cadre de l'État social actif, qui renforcent l'exclusion.

Il est plus qu'urgent que les politiques de chômage prennent en compte les difficultés liées aux mobilités que rencontrent les mères au chômage et, de manière plus générale, l'ensemble des chômeuses/eurs. Lutter pour les droits des demandeuses et demandeurs d'emploi c'est lutter pour nos droits à toutes et tous. Améliorer les conditions de vie et revenus des chômeuses et des chômeurs permet de contrer les bas salaires et les mauvaises conditions de travail en mettant une pression sur les employeurs - ce qui est bénéfique pour l'ensemble des travailleuses/eurs. De plus, se battre pour les droits des chômeuses et chômeurs, c'est réaffirmer notre attachement à la solidarité et à la sécurité sociale, véritable rempart contre les inégalités.

En dehors de ces politiques de chômage, nous pouvons également espérer que les futurs plans de mobilité qui dessinent nos villes prennent en compte les difficultés rencontrées par les femmes mais également par les personnes des classes populaires, les personnes en situation de handicap, les personnes âgées, etc. Il est plus que temps d'inventer de nouveaux moyens de transports, collectifs et publics, qui prennent en compte nos quotidiens et de réinventer nos espaces afin qu'ils correspondent à nos différents besoins et puissent être appropriés par tou·te·s.

Bibliographie

Livres

BONHEUR, Collectif Rosa. La ville vue d'en bas, Travail et production de l'espace populaire, Paris, Éditions Amsterdam, 2019.

GAVRAY, Claire. Femmes & Mobilités. Marcinelle, Cortext. 2008

KERN, Leslie. Ville féministe: notes de terrain. Les éditions du Remue Ménage, 2022.

Articles académiques

Coavoux, S. (2011). Mobilité/autochtonie. Sur la dimension spatiale des ressources sociales. *Lectures*.

Demoli, Y., & Gilow, M. K. (2019). Mobilité parentale en Belgique: question de genre, question de classe. *Espaces et sociétés*, 176(1), 137-154.

Eaux, C., Lannoy, P., & Lord, S. (2011). Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités des déplacements ordinaires. *Articulo·Journal of urban research*, (7).

Gilow, M., Paternotte, D., & Sacco, M. (2018). Maman·Taxi': Repenser l'espace urbain depuis la mobilité parentale. *Partager la ville. Genre et espace public en Belgique francophone*, 97-110.

Gilow, M. (2023). Gender, class and daily mobility in a global city: Looking at class relations between women through the lens of Domestic Mobility Work in Brussels. *Tijdschrift voor Genderstudies*, 26(1), 78-97.

Haicault, M. (2005). «Les femmes, le droit à l'espace et à la politique urbaine: une approche par l'image de trois villes: Rennes, Marseille, Liège.

Liénard, Claudine (2010). Ça roule ma poule ?. Cahiers de l'UF.

Le Guennic, T. (2012). Pascale Molinier, Le travail du care. *Lectures*

Micheli & Pedrini (2021). Migration : points de vue des femmes migrantes – Projet communautaire participatif avec l'utilisation de la méthode Photovoice. *Mémoire sous la direction de Jean-Claude Métraux. Université de Lausanne.*

Ortar M. (2008). Entre ville et campagne, le difficile équilibre des périurbaines lointaines. *Métropoles*, (n°3), 1-24.

Vandersmissen*, M. H., Villeneuve, P., & Thériault**, M. (2001). Mobilité et accessibilité: leurs effets sur l'insertion professionnelle des femmes. *Espace géographique*, 30(4), 289-305.

Vincent, S. (2019). Collectif Rosa Bonheur, La ville vue d'en bas. Travail et production de l'espace populaire. *Lectures*.

Publications issues du milieu associatif

Bruxelles en mouvements, juillet 2023 "Mobilités à deux vitesses" : Repenser la ville à partir de la mobilité des mères par Marie Gilow :

<https://www.ieb.be/Repenser-la-ville-a-partir-de-la-mobilite-des-meres>

Bruxelles en mouvements, juillet 2023 "Accessibilités" : Diminuer l'usage de la voiture en ville à tout prix social par Mathieu Strale et Sarah De Laet :

<https://www.ieb.be/Diminuer-l-usage-de-la-voiture-en-ville-a-tout-prix-social>

CSC·FGTB "Pas d'auto... Pas de boulot" :

https://www.lacsc.be/docs/default-source/acv-csc-docsitemap/5000-over-het-acv-a-propos-de-la-csc/5230-publicaties-publications/5240-folders-en-brochures-brochures/9295-mobiliteit-mobilite/pas-d-%27auto-pas-de-boulot.pdf?sfvrsn=f7b3313d_2

FGTB : Baromètre socio-économique 2022 :

<https://www.fgtb.be/sites/fgtb/files/2023-01/FGTB%20Barome%CC%80tre%202022.pdf>

FGTB : Chômage : bilan de 10 années d'inefficacité :

<https://fgtb.wallonie.be/wp-content/uploads/2023/02/Chomage-Inefficacite-longue-duree.pdf>

Institut Paris Région "Enquête globale mobilité" :

https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_975/Profils_03_Fiche_femmes_hommes_HD.pdf

L'Atelier des Droits Sociaux "La notion de chômage volontaire : une arme puissante au service des politiques d'activation" par Anne-Catherine Lacroix :

<https://ladds.be/wp-content/uploads/2022/03/brochure-chomage-volontaire.pdf>

L'Essor "Isp, embrayons pour la mobilité" :

<http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/mobilit%C3%A9%20rurale/essor70-mobilite.pdf>

L'Université des Femmes "Le trajet du soin : penser l'accessibilité de la ville à partir des pratiques de mobilité quotidiennes des femmes travailleuses du care à Bruxelles" par Noémie Emmanuel :

<https://www.universitedesfemmes.be/se-documenter/telechargement-des-etude>

[s.et.analyses/product/432.le.trajet.du.soin.penser.l.accessibilite.de.la.ville.a.partir.des.pratiques.de.mobilite.quotidiennes.des.femmes.travailleuses.du.care.a.bruxelles.noemie.emmanuel](#)

La Revue Politique "Histoire de l'aide sociale en Belgique" par Daniel Zamora :
<https://www.revuepolitique.be/histoire.de.laide.sociale.en.belgique/#marker.2519.10>

Observatoire belge des inégalités : L'emploi convenable au prisme des inégalités de mobilité : par Strale & Feron :
<https://inegalites.be/L.emploi.convenable.au.prisme.des>

Provélo : Enquête "Etre femme et cycliste dans les rues de Bruxelles" :
<https://www.provelo.org/app/uploads/sites/2/2022/09/RESUME.FemmesVelo.VERSION.FR.1.pdf>

Vie Féminine "Le sexisme dans l'espace public :
https://www.viefeminine.be/IMG/pdf/etude2017_sexisme_dans_lespace_public.pdf

Voix des Femmes "Le livre blanc de la femme migrante" :
<https://ancrages.org/wp-content/uploads/2015/04/Livre-Blanc-de-la-Femme-Migrante.pdf>

Articles de presse

Le monde "Vienne, capitale du « féminisme urbain » ?" :
https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2018/05/04/vienne-capitale-du-feminisme-urbain_5294204_4811534.htm

Le Vif "Polémique sur le "travail forcé" des chômeurs de longue durée en Flandre" :
<https://trends.levif.be/entreprises/polemique-sur-le-travail-force-des-chomeurs-d-e-longue-duree-en-flandre/>

RTBF "Activer les femmes au foyer ? "On ne peut pas forcer les femmes à prendre n'importe quoi comme emploi" :
<https://www.rtbef.be/article/activer-les-femmes-au-foyer-on-ne-peut-pas-forcer-les-femmes-a-prendre-nimporte-quoi-comme-emploi.11224287>

Slate "Avoir le permis sans prendre le volant : pourquoi les femmes laissent leur conjoint conduire" :
<https://www.slate.fr/story/191970/permis-conduire-voiture-couple-homme-volant-femme-passagere-stereotypes-genre>

Terrafemina "Elles ont peur de conduire car la route est un espace masculin"
https://www.terrafemina.com/article/inegalites-au-volant-pourquoi-les-femmes-ont-elles-plus-peur-de-conduire_a3572

[31/1,](#)

Vidéos

Blast "LES VACANCES UN TRUC DE RICHE") : <https://youtu.be/c5Ku3AUILf4>

Circulations urbaines : au féminin pluriel, Pierre Lannoy (24.09.2020) :
<https://youtu.be/9kXaPTQCW5I>

Marche dans les Marolles !, Roxanne Chinikar (23.09.2020) :
<https://youtu.be/JBofpxLau8Q?list=PLzdYvgD54pTc.pVanWd8IpP9EMtQYI6FY>

Où va l'argent des pauvres [Denis Colombi] : <https://www.youtube.com/watch?v=azpirpqB8AA&t=118s>

P'tit-Dèche #12 : Les inégalités face au chômage | Le chômage (3/3) [REUPLOAD] :
https://youtu.be/I0hP5RBJ_WI

RTBF "Bureau de chômage" : <https://www.youtube.com/watch?v=nNGQk9dFvVM>

Bandes dessinées

Emma "Le pouvoir de l'amour" :
<https://emmaclit.com/2020/03/22/le-pouvoir-de-lamour/>

Emma "Fallait demander" :
<https://emmaclit.com/2017/05/09/repartition-des-taches-hommes-femmes/>

Mamans au chômage : quand mobilité et recherche d'emploi ne font pas bon ménage

Collectif contre les Violences Familiales et l'Exclusion (CVFE asbl) : rue Maghin, 11 – 4000 Liège.

Publications (analyses et études) : www.cvfe.be

Contact : Juliette Léonard – julietteleonard@cvfe.be

Avec le soutien du Service de l'Education permanente de la Fédération Wallonie-Bruxelles et de la Wallonie.