

TEXTE D'ANALYSE
N°01/2024

PUBLICATION SUR SITE
WEB : JUIN 2024

AUTRICE :
NOÉMIE EMMANUEL –
MEMBRE FONDATRICE
D'ANGELA D ET
DOCTORANTE SUR LES
QUESTIONS DE LOGEMENT

LE COÛT DE LA MOBILITÉ : LES TRAJETS DES COURSES ALIMENTAIRES DES TRAVAILLEUSES DOMESTIQUES À BRUXELLES

Assurer le soin de ses proches et le fonctionnement de la vie familiale nécessite des pratiques de mobilité particulières, des chaînes de déplacement complexes dans l'espace et dans le temps (Hubert et Montulet 2008 ; Gilow 2019). Pour les travailleuses domestiques, ces parcours dessinent un ensemble de réseaux à l'échelle du territoire urbain : aux *trajets de soin* liés à leur emploi s'ajoutent les trajets qu'elles doivent effectuer pour le soin des foyers de leurs employeurs. Les parcours des travailleuses du *care*¹ se caractérisent par un nombre important de déplacements quotidiens, en transport en commun pour la grande majorité d'entre elles. Alors qu'elles vivent dans des conditions sociales précaires où se croisent rapports sociaux de genre, de classe et de race, elles se doivent d'être ultra-mobiles. Cassandra, l'une des enquêtées, va jusqu'à considérer les transports en commun comme son « outil de travail ». Ces femmes travaillent à horaires coupés et, pour parvenir à gagner suffisamment d'argent, elles enchaînent plusieurs services d'affilée, traversant parfois Bruxelles plusieurs fois par jour.

Par une méthode qui combine l'analyse d'entretiens et la cartographie des déplacements, une enquête effectuée auprès de quinze travailleuses domestiques rémunérées, entre janvier et septembre 2019, a permis d'identifier les contraintes qui pèsent sur ces trajets liés aux tâches du soin (Emmanuel 2021). Au quotidien, les travailleuses interrogées montrent qu'elles travaillent à construire et préserver un équilibre entre ces trois facteurs/contraintes/paramètres : argent, temps et fatigue. Ce souci d'équilibre s'illustre particulièrement lorsqu'il est question du trajet qu'elles parcourent pour effectuer leurs courses alimentaires. Dans les lignes qui suivent, nous proposons d'illustrer ce fragile équilibre en comparant le trajet des courses de quatre travailleuses domestiques, mais aussi les stratégies qu'elles mobilisent pour les mener à bien.

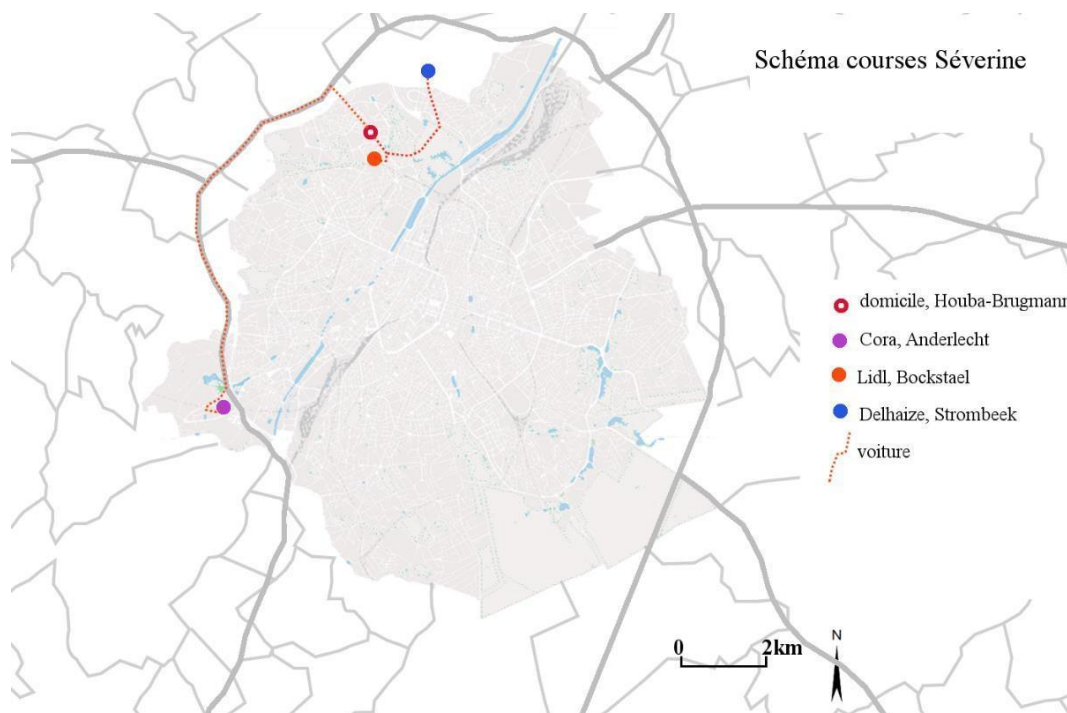
Faire ses courses en voiture (le cas de Séverine)

Séverine a 50 ans. Elle vit seule dans la commune de Laeken (nord de Bruxelles), à proximité de l'arrêt de métro Houba-Brugmann. Elle travaille depuis trente ans dans le secteur du nettoyage, et plus précisément comme aide-ménagère depuis 15 ans, via le système des titres-services². Elle effectue un temps plein, soit 38 heures hebdomadaires, ce qui n'est possible, me précise-t-elle, que parce qu'elle possède une voiture. Séverine se déplace avec une béquille. Elle a été victime d'un accident sur le trajet de son travail et est depuis en arrêt.

Le fait que Séverine se déplace en voiture étend la zone de commerces qui lui sont accessibles, et lui permet de sélectionner parmi un large choix de magasins :

« En fait, je vais faire mes courses où il y a de la bonne promotion. Donc très souvent, je vais faire les courses selon les promotions qu'il y a. Parce j'estime que la vie a un coût. Donc très souvent je fais les courses là où il y a vraiment la promotion intéressante. »

Séverine, juillet 2019



Séverine quitte facilement Bruxelles pour faire ses courses dans les magasins les moins chers. Elle se rend au Lidl mais aussi au Carrefour ou au Colruyt, en fonction des promotions qui s'annoncent. Elle peut accéder à ces magasins d'autant plus facilement qu'elle habite près d'une sortie d'autoroute. Sa localisation dans la ville et son mode de transport (la voiture privée) font que Séverine dispose des conditions de déplacement qui lui permettent de suivre une logique prioritaire, en l'occurrence la logique économique, dans l'organisation de ses courses alimentaires : la charge du temps et de la fatigue est amoindrie par la possession de la voiture. Cette voiture lui permet également d'être totalement autonome dans ces déplacements : elle n'a besoin de personne pour faire ses courses.

Sans voiture et sans aide (le cas de Diane)

Diane a quarante-huit ans. Je la rencontre dans une station-service de Hermann-Debroux un mercredi matin, près de son domicile. Elle a son caddie à la main et s'apprête, après notre entretien, à traverser l'avenue pour faire quelques courses au magasin Carrefour qui se trouve en face. Diane est née au Congo mais vit en Belgique depuis plus de vingt ans. Elle habite un logement social à Boitsfort avec ses trois garçons, âgés de 16 à 21 ans. Elle a vécu auparavant à Schaerbeek, mais a voulu changer de logement car « le quartier était dangereux ». Aujourd'hui elle habite un quartier de logement social, elle s'y sent « tranquille » mais déplore une certaine « solitude » : elle a peu de contact avec le voisinage. « C'est chacun pour soi », explique-t-elle. Elle regrette les relations qu'elle avait créées à Schaerbeek, où elle retourne régulièrement pour voir ses anciennes voisines.

Depuis 14 ans, elle travaille comme aide-ménagère via les titres-services. Elle ne travaille pas plus de 31h par semaine, parce que ce métier est trop fatigant, me dit-elle. Mère célibataire, il lui faut en outre consacrer du temps pour ses trois garçons. Elle se déplace principalement en transport en commun. Elle n'a ni véhicule, ni compagnon pour la « véhiculer », en particulier quand elle fait ses courses. Elle ne veut pas solliciter ses enfants, préférant qu'ils se concentrent sur leurs études. C'est aussi pour cette raison qu'elle a opté pour le temps partiel. Elle habite à Hermann-Debroux (sud-est de Bruxelles), à proximité d'un supermarché Carrefour. Mais elle n'y va pas souvent car « ça coute trop cher ».

Voici comment elle organise ses courses :

« - Combien de fois par semaines vous faites des courses ?

Une fois par semaine des petites courses. Et une fois par mois je fais les grosses. Chez Aldi, chaussée de Wavre. Là c'est une fois par mois et en taxi. Parce que là je prends beaucoup en une fois pour un mois. Et par semaine, je vais souvent à la porte de Namur pour acheter nos aliments africains. »

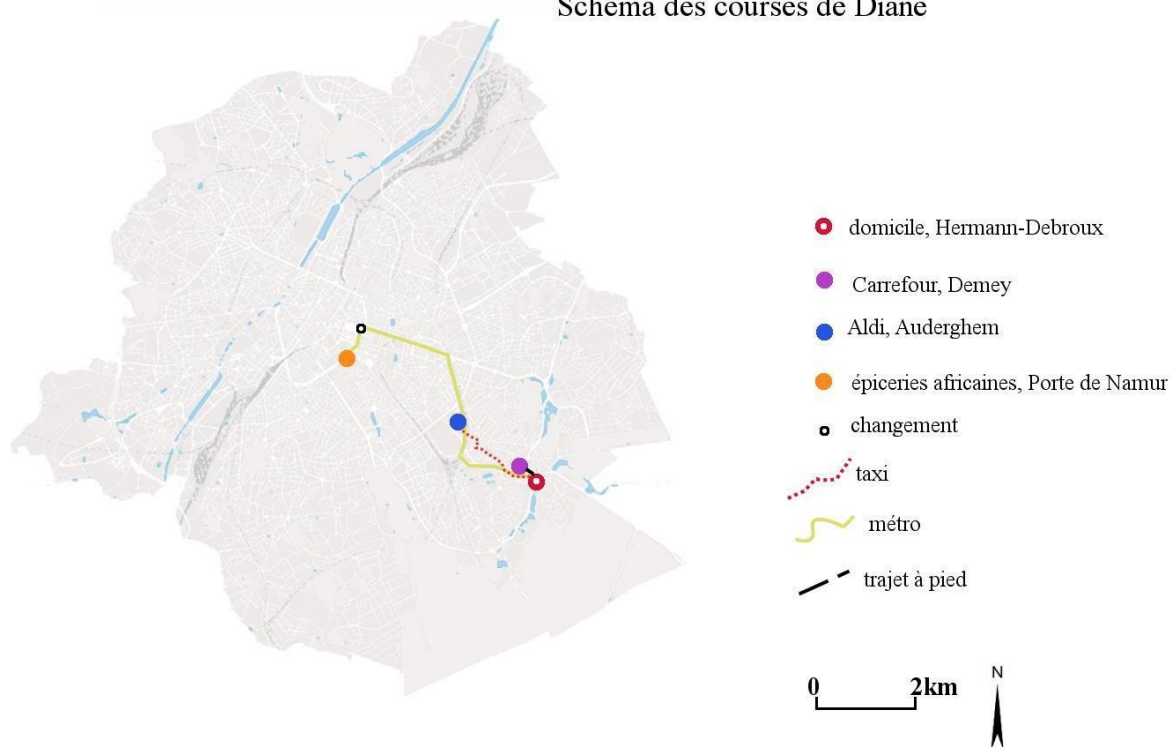
Diane, juillet 2019

Le taxi lui coûte entre 13 et 15 euros, une fois par mois. Mais c'est pour elle le seul moyen d'accéder au ALDI. Je m'étonne que des courses au ALDI, avec le prix du taxi, reviennent toujours moins cher que d'aller régulièrement à pied jusqu'au Carrefour qui se trouve en face de chez elle. Elle m'explique qu'il y a des choses qui ne sont pas transportables à pied :

« Je prends un taxi si j'ai beaucoup. Comme pour prendre de l'eau, du lait, je prends le taxi. Comme maintenant, là, j'ai pris le caddy pour faire des courses [elle a son caddy avec elle lors de l'entretien]. Si c'est vraiment beaucoup, je prends le taxi. »

La logique monétaire est bien présente dans son « choix »³ de magasin : ALDI est moins cher que le Carrefour. Mais économiser du temps, de la fatigue et tenir compte de ses capacités physiques, va aussi compter dans sa manière d'organiser ses courses alimentaires et les pratiques de mobilités qu'elles nécessitent. Diane doit donc jongler avec plusieurs variables : l'argent, l'ampleur des déplacements, ses capacités physiques. Payer un taxi une fois par mois vers le ALDI pour acheter « les choses lourdes », et « faire les petites courses » à proximité de chez elle au cours de la semaine, lui permet d'assurer cet équilibre. Un autre élément intervient encore dans l'organisation des courses alimentaires de Diane : elle n'a pas à proximité de chez elle de commerce où trouver des « aliments africains », ce qui l'oblige à se déplacer jusqu'à la porte de Namur en métro, et qui complexifie encore ses trajets pour les courses.

Schéma des courses de Diane



Ressources sociales et ressources spatiales (le cas de Camila)

Camila a une cinquantaine d'années. Elle est née au Pérou. Il y a 11 ans, elle y a laissé son mari et ses deux fils – dont un qui est autiste – pour venir travailler en Belgique comme « nounou ». Elle envoyait de l'argent au pays pour payer l'éducation de ses enfants. Elle a vécu sans papiers en Belgique pendant neuf ans. Une fois qu'elle a eu accès à la nationalité belge, elle a pu faire venir son mari et ses deux fils auprès d'elle, un par un. Ce fut un long parcours qu'elle me raconte avec beaucoup de précision. Son dernier fils a obtenu les papiers moins d'un an avant notre entretien. Camila, son mari et ses deux fils vivent donc dans le même pays et sous le même toit depuis un an. Depuis 2011, Camila travaille à temps plein comme aide-ménagère. Elle se déplace exclusivement en transport en commun. La famille habite à Ixelles (première couronne de la région bruxelloise), à proximité d'un important réseau de transport en commun – dont le train. Ce qui facilite les déplacements de Camila et de son mari qui, comme elle, est employé via les Titres-services.

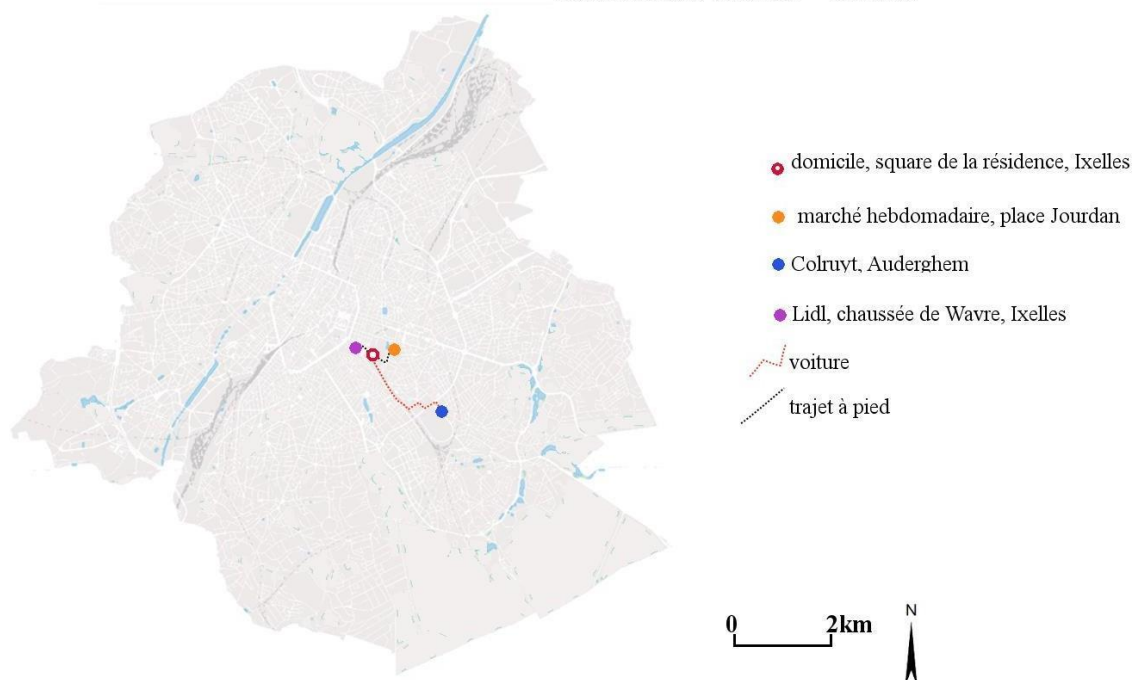
Les courses de Camila se divisent en deux catégories – comme pour Diane : les « grosses courses » et les « petites ». Chacun de ces types de courses est effectué à des fréquences

différentes : « grosses courses une fois par mois » et « petites courses toutes les semaines ». Elle répartit également cette tâche entre les membres de son ménage (ses fils et son mari), mais s'appuie également sur d'autres personnes extérieures au ménage : depuis que le Colruyt près de chez elle a fermé pour travaux, elle fait appel à un ami péruvien qui possède une camionnette pour l'amener jusqu'à Auderghem une fois par mois. Le reste de la semaine, la charge est répartie entre les différents membres de la famille.

« Les petites courses, je fais le dimanche, parce qu'il y a un marché aussi. À Jourdan. Je fais des courses à Jourdan parce qu'il y a de bonnes fraises, il y a des fruits, des légumes. C'est ça que j'achète au marché, et c'est mon mari qui m'aide à porter. On va ensemble, les deux. Des petites choses comme des légumes qui me manquent, tout ça. Les grandes choses, j'achète et je mets dans le frigo. Les petites choses, il faut acheter souvent. Mon fils fait ça. Il aime faire les courses. [...] Tout ça en marchant. »

Camila, juillet 2019

Schéma des courses - Camila



Dans l'organisation de Camila, on trouve à la fois l'impératif économique (elle fait ses courses au Colruyt) mais aussi la réduction du temps (elle fait ses courses une fois par mois, et les différents membres du ménage se répartissent les tâches pour en diminuer l'ampleur) : son mari l'accompagne au marché, et son fils se charge régulièrement des petites courses du quotidien au cours de ses trajets à proximité du logement. Enfin, la pénibilité de la tâche est réduite grâce à la présence d'un marché hebdomadaire situé à proximité, qui les fournit en produits frais, et grâce à la voiture de son ami. Camila peut compter sur des ressources sociales (l'ami péruvien et les membres de son ménage) pour assurer la charge des courses alimentaires. Diane, elle, n'a ni ressource de proximité (Fol 2010) ni ami qui pourrait l'aider à faire ses courses.

Morceler et combiner ses déplacements (le cas de Cassandra)

Cassandra a 58 ans et est originaire de Bolivie. Elle habite en Belgique depuis une vingtaine d'années. Elle vit, à l'époque de l'entretien, à Woluwe, à l'est de Bruxelles. Depuis 2015, elle travaille comme aide-ménagère via le système des titres-services. Elle ne possède pas de voiture et se déplace en transport en commun. Elle travaille 30 heures par semaine, même si elle estime qu'elle pourrait « faire plus », car elle souhaite avoir du temps pour aider sa fille. À la suite de son divorce, celle-ci a proposé à Cassandra de se partager un seul logement : « prendre un appartement entre deux personnes qui travaillent, on pourrait vivre bien. » Cassandra vit donc avec son compagnon, sa fille et son petit-fils. Ensemble, mère et fille organisent leur journée en fonction de leurs horaires de travail respectifs, et se répartissent les tâches à assumer pour l'enfant et le soin du foyer.

Cassandra et sa fille ont fait le choix – contraint bien sûr – d'habiter dans un quartier excentré, calme et doté en espaces verts et en terrains de jeux, pour le bien-être du petit-fils, mais depuis lequel l'accès aux magasins et autres services est rendu plus difficile. Cet inconvénient apparaît lorsque je leur demande comment elles s'organisent pour les courses alimentaires :

« Quand on fait d'un seul coup des grandes courses, samedi par exemple, c'est crevant pour nous. Toute la semaine on est fatigués, plus le samedi parce que souvent ma fille travaille jusqu'à samedi 3h, donc on n'a pas tellement le temps. Donc parfois, mon compagnon se déplace pour acheter quelque chose. Moi, quand

je rentre du boulot, j'apporte quelque chose, ma fille aussi, la même chose, comme ça on a toujours le minimum à la maison. Sur le chemin, on prend. Souvent, on dit "je passe devant le carrefour, alors j'y vais". Et souvent, on se dit ce qui manque. C'est le seul moyen pour s'en sortir. »

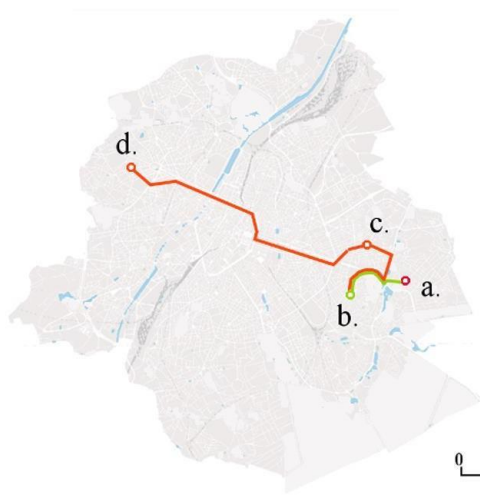
Cassandra, août 2019

Cet isolement spatial est compensé par le partage de la charge des courses entre les trois adultes de la maison, et son étalement dans le temps et dans l'espace (plusieurs petits achats par semaines), au gré de leurs déplacements professionnels journaliers, notamment. Le mercredi, par exemple, quand Cassandra travaille à Molenbeek, elle profite du chemin du retour pour faire ses courses, ce qui l'oblige parfois à dévier d'itinéraire : « Parfois, si je dois faire une petite course, je prends un autre chemin. Mais si je ne dois pas faire les courses, je reviens par le même chemin qui me dépose à Montgomery. » Ou encore, le vendredi : « Normalement je prends le [bus] 54 pour rentrer jusqu'à place Flagey. Comme ça je peux faire des courses. Soit à Schuman pour que je puisse prendre le [bus] 36. Ça dépend. Surtout le vendredi, c'est le jour où on essaie d'apporter quelque chose à la maison. »

Répartir la charge des courses entre les membres du ménage est donc une stratégie que les adultes du ménage ont décidé d'adopter pour parvenir à s'approvisionner petit à petit tout au long de cours de la semaine, malgré leur isolement spatial dans la ville. Au niveau individuel, chaque membre du ménage pourra, à la marge, organiser ses déplacements pour assurer la part de courses qui lui revient. Cassandra, on l'a vu, dévie son itinéraire quand elle rentre de son travail pour passer par un commerce.

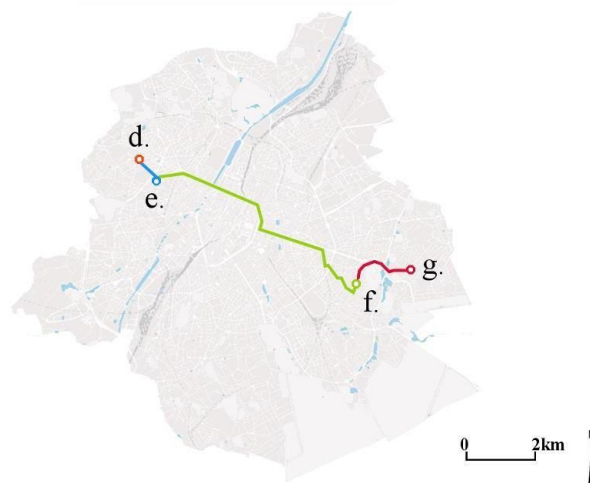
Une troisième stratégie – illustrée par le schéma ci-dessous – consiste à morceler ses trajectoires et combiner ses motifs de déplacement. Le jeudi, Cassandra organise ses trajets de manière à parvenir, au cours d'un seul itinéraire, à mener plusieurs tâches : 1. déposer son petit-fils à l'école (travail de care familial), 2. se déplacer jusqu'à son lieu de travail (travail de care rémunéré), 3. faire ses courses (travail de care familial).

Cassandra - superposition des motifs de déplacements



TRAJET DU SOIN - ALLER

a. départ du domicile, avenue Edmond Parmentier à Woluwé-Saint-Pierre → b. école, arrêt chant d'oiseau → c. premier service à Tomberg, Woluwé-Saint-Lambert → d. deuxième service, Simonis à Molenbeek



TRAJET DU SOIN - RETOUR

d. deuxième service, Simonis, Molenbeek → e. courses, quartier mettwie, Molenbeek → f. école, arrêt chant d'oiseau → g. retour au domicile, avenue Edmond Parmentier à Woluwé-Saint-Pierre

Dans les schémas ci-dessus, j'ai cartographié le trajet « aller » et le trajet « retour » effectués par Cassandra chaque jeudi. Son trajet du point a. (son domicile) vers le point c. (premier lieu de travail) est détourné de manière à pouvoir accompagner son petit-fils à l'école. Le trajet du point c. (premier lieu de travail, service du matin) vers le point d. (second lieu de travail, service de l'après-midi) est direct. Au retour, Cassandra fait un détour par le point e. pour faire des courses alimentaires. Elle reprend ensuite le métro au point e. pour rejoindre l'école de son petit-fils, le chercher et le ramener à la maison.

Morceler ainsi ses trajets et combiner plusieurs motifs de déplacement au cours d'un même parcours permet donc à Cassandra de répondre à plusieurs impératifs de déplacement, liés à la fois à son travail gratuit de grand-mère et son travail rémunéré de travailleuse domestique.

Conclusion

Les travailleuses interrogées évaluent le coût de leurs déplacements quotidiens en mobilisant des valeurs de différents ordres. Ce coût se mesure à la fois en termes d'argent, de temps et de fatigue :

- a. En termes d'argent, les courses constituent évidemment un poids économique sur les budgets. Vue leur situation socio-économique, les femmes interrogées doivent se fournir dans des magasins spécifiques : les magasins de grande distribution Discount (Lidl, Aldi ou Colruyt). Or, ces magasins ne sont pas toujours localisés à proximité de leur logement. L'accès à ces magasins ouvre à la question de leur position spatiale dans la ville et des moyens mobilisés pour y accéder.
- b. En termes de temps, faire les courses occupe une place considérable dans des agendas déjà très chargés. La « loi des 8h », revendication historique des mouvements ouvriers dans le monde, appelle à une répartition d'une journée en 3x8h : 8h de travail, 8h de loisir, 8h de sommeil. Pour ces travailleuses, au cours de cette journée de trois fois 8h, où compter les heures de déplacements et les courses alimentaires ? La place accordée au temps consacré aux courses alimentaires ouvre à la question des rythmes de vie et de l'adaptation des rythmes de la ville aux besoins des citoyens. Entre les 8h de sommeil, 8h de travail et 8h de loisir, quelle période de la journée doit être rabotée pour pouvoir consacrer du temps au soin de sa famille, au ménage, au maintien du foyer ? Le temps du travail gratuit n'est jamais pris en compte dans l'aménagement des horaires de services et d'équipements. Ce qui faciliterait pourtant l'organisation du quotidien d'un grand nombre de citoyens et – surtout – de citoyennes.
- c. En termes de fatigue enfin, il est évident que les courses constituent une lourde charge, surtout après un enchaînement de deux services de ménage de trois ou quatre heures, à quoi s'ajoutent toutes les tâches d'accompagnement des enfants et d'entretien de la maisonnée. Après les 8h de travail, plus les heures de déplacement non comptabilisées, débute « la deuxième journée » : le *travail gratuit* des charges familiales. Parler des courses alimentaires, c'est aussi toucher à la question de la répartition des tâches et des rôles sociaux de genre, et de l'épuisement physique qui pèse sur les femmes qui assument l'essentiel de ces tâches.

Être une femme, travailleuse domestique, et de ce fait ultra-mobile, exige d'aménager, à la marge, toute une série de stratégies pour parvenir à se déplacer en ville. Les courses alimentaires de travailleuses domestiques constituent un prisme qui fait apparaître de manière saillante les impératifs auxquelles ces femmes doivent se confronter pour assumer leur mobilité au quotidien, et les stratégies multiples qu'elles sont pour cela amenées à développer. Ces

stratégies dépendent des différentes ressources qui leur sont accessibles : les moyens de mobilité à disposition (individuel ou lié à leur réseau social) ; leur localisation dans la ville, à proximité de service ou de moyens de transport (via le logement ou le travail) ; les ressources sociales dont elles disposent (la composition du ménage, permettant plus ou moins le partage des tâches, ou le recours à un parent, ami ou voisin motorisé pour se déplacer en voiture jusqu'à un magasin *discount*) ; la possibilité d'aménager à la marge ses itinéraires quotidiens en morcelant les trajets et en combinant plusieurs motifs de déplacement. C'est cette élaboration stratégique, et elle seule, qui permet d'atteindre un équilibre fragile entre le *coût* financier des courses, le *temps* mobilisé pour se déplacer, et la *fatigue* liée à la charge du trajet.

NOTES

¹ Joan Tronto définit le *care* comme une « activité caractéristique de l'espèce humaine, qui recouvre tout ce que nous faisons dans le but de maintenir, de perpétuer et de réparer notre monde, afin que nous puissions y vivre aussi bien que possible. Ce monde comprend nos corps, nos personnes et notre *environnement*, tout ce que nous cherchons à relier en un réseau complexe en soutien à la vie. » (Tronto 2009).

² Pour aller plus loin, voir DEFOURNY Jacques, HENRY Arnaud, NASSAUT Stéphane et NYSENS Marthe, *Titres-Services : Régulation quasi-marchande et performances comparées des entreprises prestataires*, dans *Revue belge de la sécurité sociale*, 2008, vol. 50, n°2, p. 141 -169.

³ Le « choix » est ici un arbitrage entre plusieurs contraintes.

Bibliographie

DELPHY Christine, T. 1 : *L'ennemi principal : économie politique du patriarcat*, Paris, Syllepse, 1998.

EMMANUEL Noémie, *Le trajet du soin. Pratiques quotidiennes des mobilités des travailleuses domestiques à Bruxelles*, éd. Université des femmes, 2021.

GILOW Marie, *Le travail domestique de mobilité. Un concept pour comprendre la mobilité quotidienne des travailleuses avec enfants à Bruxelles*, ULB, 2019.

HUBERT Michel et MONTULET Bertrand, *Se déplacer avec des enfants à Bruxelles ? Brussels Studies*, Collection générale, n° 15, mis en ligne le 11 février 2008. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/brussels/535>

FOL Sylvie, *Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres : les ressources de la proximité*, dans *Regards sociologique*, n°40, 3, 2010.

LEBRUN Kevin, HUBERT Michel, DOBRUSZKES Frédéric, HUYNEN Philippe, *L'offre de transport à Bruxelles*, Bruxelles, dans *Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, n° 1, 2012.

MICHEL Aurélia, RIBARDIERE Antonine, *Identifier les ressources urbaines pour lire les inégalités socio-spatiales*, dans *EchoGéo*, 2017, n° 39, en ligne depuis le 28 mars 2017.

TRONTO Joan, *Un Monde vulnérable. Pour une politique du care*, La Découverte, Paris, 2009.