



# PRIX DE L'UNIVERSITÉ DES FEMMES

Chaque année, l'Université des Femmes décerne un prix financé par la Direction de l'Égalité des chances de la Fédération Wallonie-Bruxelles à des mémoires ou travaux de fin d'études supérieures (universitaires ou non universitaires) présentant un intérêt particulier pour les recherches féministes. Nous vous présentons les mémoires primés pour l'année 2020.

CATÉGORIE « MASTERS »  
PREMIER PRIX EX-ÆQUO

## LA VILLE INCLUSIVE. PENSER L'ACCESSIBILITÉ DE LA VILLE À PARTIR DES PRATIQUES DE MOBILITÉ QUOTIDIENNES DES FEMMES TRAVAILLEUSES DU CARE À BRUXELLES

Noémie EMMANUEL

ISURU, Institut supérieur d'urbanisme et  
de rénovation urbaine 2019-2020



Comment lutter – en tant qu'urbaniste – contre les obstacles que les rapports sociaux inégalitaires dressent dans les parcours de vie des citadines et citadins ?

Après des expériences professionnelles et associatives en lien avec les questions d'égalités sociales, Noémie Emmanuel s'est interrogée sur ce qu'il était possible de faire à ce sujet, au départ de la pratique urbanistique. Et s'est posé la question : que diraient, en termes d'inégalité, les trajets différenciés des hommes et des femmes ? Et comment lutter contre les obstacles que ces mêmes inégalités dressent dans les parcours de vie des citadines et citadins ?

### LE CARE COMME GRILLE DE LECTURE D'ANALYSE URBAINE

Pour répondre à ces questions, les travaux féministes me sont apparus comme particulièrement riches et féconds pour appréhender la ville et les rapports sociaux qui s'y jouent, notamment les travaux autour du *care*<sup>1</sup>. Ces activités, essentielles pour le maintien de la vie, nécessaires pour chacune et chacun de nous, sont pourtant dévaluées et invisibilisées. Elles sont aussi inégalement réparties. Au sein des ménages, ce sont les femmes et les filles qui assument ces tâches. Quand ces activités sont externalisées, c'est-à-dire, lorsqu'on paie une personne hors du ménage pour effectuées ces tâches du soin, c'est souvent une femme, précaire et d'origine étrangère qui en a la charge. Car les activités liées au *care* s'organisent autour de la division sociale, sexuelle et internationale du travail (Tronto, 2009).

Si, 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 (Kofman, 2004), le *care* s'inscrit également à une échelle plus locale, à l'échelle de la ville. En effet, dès qu'il est question de la mobilité des femmes, les chercheuses et chercheurs notent le poids des rôles sociaux de sexe sur leurs itinéraires : dus au sexisme dans l'espace public et aux tâches du soin dont elles ont la charge. 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. Pour les travailleuses du *care rémunéré*, leurs parcours dessinent tout un ensemble de réseaux à l'échelle de la ville : leur lieu de travail peut être un hôpital, une maison de repos, des bureaux à nettoyer mais souvent aussi des domiciles privés. À cela s'ajoute les trajets qu'elles doivent effectuer pour leurs propres foyers. Ces schémas spatiaux et temporels spécifiques, je les ai nommés dans le cadre de ce mémoire, *trajets du soin*.

### LE TRAJET DU SOIN – PRATIQUES DE MOBILITÉ QUOTIDIENNES DE TRAVAILLEUSES DU SOIN

Pour aller plus loin dans l'appréhension des pratiques urbaines liées au *care*, j'ai interrogé quinze travailleuses du secteur des services à la personne (femmes de ménages, aides à domicile, nounous, aides-soignantes, ...) sur leurs trajets quotidiens dans Bruxelles. J'ai ensuite retranscrit leurs parcours sur des cartes de Bruxelles et ses environs. Partir des trajets quotidiens de ces travailleuses, entre leur travail rémunéré et le tra-

vail gratuit effectué pour leurs foyers, permet d'identifier les contraintes qui pèsent sur elles mais également les stratégies et ressources qu'elles mettent en place pour répondre à leurs besoins en termes de déplacement.

Leurs parcours se caractérisent par un nombre important de déplacements quotidiens en transport en commun pour la grande majorité d'entre elles (12 sur 15). Alors qu'elles vivent dans des conditions sociales précaires où se croisent rapports sociaux de genre, de classe et de race, elles sont ultra-mobiles. Cassandra, une des enquêtées, va jusqu'à identifier les transports en commun comme son *outil de travail*. Elles travaillent à horaire coupé et pour parvenir à gagner suffisamment d'argent, enchaînent plusieurs services d'affilée, traversant parfois plusieurs fois Bruxelles d'un bout à l'autre, au cours de la journée.

Ce premier constat, je l'ai rattaché à la *dimension spatiale* des contraintes qui pèsent sur leur mobilités quotidiennes : elles effectuent au quotidien des trajets de grande ampleur sur le territoire bruxellois. La multimodalité (usage de différents moyens de transport au cours d'un même déplacement) et la plurimodalité (des modes de transports différents pour plusieurs déplacements) sont caractéristiques de leurs pratiques de mobilités quotidiennes ce qui implique une augmentation de correspondances pour effectuer le trajet à parcourir donc un risque accentué de ruptures de charge éprouvantes et de retards. Cela ouvre à la *dimension temporelle* des contraintes qui pèsent sur elles. Le temps est élément central des parcours hebdomadaires dont les répondantes m'ont rendu compte. Le temps d'abord dans son aspect chronologique (pour enchaîner l'ensemble de ses tâches, leurs journées s'apparentent à une « course contre la montre ») mais le temps également comme du « temps perdu », qui n'est jamais reconnu puisqu'elles ne sont pas rémunérées pour le temps passé dans les transports alors que ces parcours sont nécessaires à leurs tâches. Enfin, j'ai identifié des contraintes qui s'apparentent à la *dimension sociale* de leurs conditions de mobilité, qu'il s'agisse de rapports sociaux de sexe, de classe ou de race : les itinéraires déviés pour fuir des espaces jugés dangereux (« sentiment » d'insécurité dans la ville), des itinéraires déterminés par les charges familiales (amener les

enfants à l'école, chez le médecin, aller faire les courses en transport en commun quand le mari possède une voiture, etc.) ; les trajets à pieds privilégiés pour éviter le prix d'un ticket de transport en commun ou encore les trajets déviés des femmes sans-papiers qui ne peuvent couvrir le risque de subir un contrôle de police au cours de leurs parcours.

À ces multiples contraintes, les travailleuses interrogées répondent par une série de stratégies qui combinent à la fois dimensions spatiales, temporelles ou sociales et exigent une maîtrise fine du territoire bruxellois, du réseau de transports en commun. L'aménagement du temps de travail, pour parvenir à combiner au cours de la journée l'ensemble des tâches qui leur incombent, qu'elles soient rémunérées ou non, fait partie de ces stratégies, comme la limitation des temps de pauses (la majorité des femmes interrogées ne prennent pas de pause entre deux services et usent de leurs temps de parcours pour manger, répondre au téléphone ou d'autres activités nécessaires qui s'apparentent à la gestion quotidienne des charges du foyer) ou encore l'organisation de son planning hebdomadaire en fonction des lieux d'habitation de leurs clients et des tâches familiales à exécuter – l'une des enquêtées me raconte qu'elle a choisi de travailler chez un client à Woluwé le lundi matin alors qu'elle habite à Laeken (18km les séparent) pour pouvoir passer voir sa mère âgée entre deux services. Mais pouvoir *choisir* ses clients en fonction d'un parcours précis à effectuer dans la ville n'est pas à la portée de toutes les travailleuses interrogées. Une travailleuse qui aura migré récemment, parlant mal le français ou une femme en Belgique depuis dix ans mais sans-papier et dont le travail n'est pas déclaré ne peut avoir ce type de maîtrise de son emploi du temps et du choix de ses lieux de travail. Une troisième stratégie identifiée consiste à superposer ses motifs de déplacement : profiter d'un trajet lié à leur emploi rémunéré pour, au cours du parcours, assurer les tâches du soin de leur foyer : s'arrêter faire les courses ou déposer les enfants à l'école.

L'enquête de terrain m'a également permis de voir – dans la continuité des travaux de Sylvie Fol ou Cécile Vignal – à quel point la *proximité* est une ressource pour assurer la mobilité des personnes

interrogées dans la ville. Nombreuses sont les répondantes qui m'ont raconté avoir sollicité une voisine, un voisin, un compatriote rencontré dans leur parcours de migration et habitant le même quartier pour leur emprunter une voiture ou être conduite dans les grands magasins discount en dehors de Bruxelles pour faire les courses.

## CONCLUSION

Travailler à partir de la situation des travailleuses domestiques, c'est dégager une série d'enjeux pour les politiques du développement territorial à Bruxelles : c'est faire apparaître de nouvelles logiques de déplacements, qui allient à la fois le travail rémunéré (de foyer en foyer) et le travail gratuit, qui nécessite aussi des ressources urbaines tant sociales que spatiales. L'enjeu est politique et urbanistique. Il s'agit de faire apparaître d'autres réalités de vie, d'autres trajectoires dans la ville, et d'autres rythmes urbains, pour donner à penser de nouveaux schémas spatiaux, qui répondent aux besoins de déplacements des citoyens.

Partir des pratiques de travailleuses du soin, c'est aussi dégager une dimension fondamentale pour l'aménagement urbain, pourtant trop souvent oubliée : le temps. Aujourd'hui, les temps sociaux sont de plus en plus diversifiés : allongement de la durée de vie, travail individualisé, rythmes fragmentés et atypiques. Les rythmes de travail ne sont plus aussi structurants ni synchrones dans la ville. Rythmes scolaires, travail, loisirs, transport, chacun de ces rythmes structure le territoire et leur imbrication conditionne le bon fonctionnement de la ville. Or, le temps est aussi marqueur d'inégalités entre hommes et femmes, au sein de ménages hétérosexuels<sup>2</sup>, mais aussi d'un foyer à l'autre, en fonction des conditions socio-économiques du ménage : certains ménages sont en mesure d'externaliser ces tâches ou d'*acheter du temps*, quand d'autres, comme les cheffes de famille monoparentales (qui sont parmi les ménages les plus précaires) assurent seules la gestion d'un foyer. Parce que les activités liées au *care* ouvrent directement à la question des temps sociaux, j'ai tenté de montrer que l'appréhension de la ville à partir des tâches de soin nous donne un moyen de tenir compte des temps comme un élément fondamental de l'aménagement urbain.

Parce que le travail du *care* et les pratiques de mobilité qu'il génère croisent les dimensions spatiales, sociales et temporelles de nos quotidiens, il me semble qu'il offre un angle pour penser le développement de nouvelles manières d'habiter la ville. Il nous invite à appréhender les pratiques de mobilité quotidiennes des citadines et des citadins à la fois comme une ressource fondamentale mais également comme une contrainte. Il donne aussi à voir la *proximité* comme une ressource fondamentale de la ville qui répond – en partie – au poids que les rapports sociaux font peser sur les personnes et leurs mobilités. Le *care* apparaît alors comme un paradigme essentiel dans l'aménagement d'une ville plus accessible, plus égalitaire.

- 
- 1 Le *care* est défini par la philosophe états-unienne Joan Tronto 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: 143).
  - 2 (IEFH, 2017: 12)

---

## BIBLIOGRAPHIE

COUTRAS Jacqueline, « La mobilité des femmes au quotidien : Un enjeu des rapports sociaux de sexes ? » in *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, Mobilités; 1993; *Crise urbaine et espaces sexués*, Éditions Armand Colin, 1996.

FOL Sylvie, *La mobilité des pauvres. Pratiques d'habitants et politiques publiques*, Éd. Belin, 2009; « Encouragement ou injonction à la mobilité ? » in *Revue Projet*, vol. 314, n° 1, 2010.

KOFMAN Eléonore, « Genre et migration internationale » in *Les cahiers du CEDREF*, 12 | 2004, mis en ligne le 20 juin 2010. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/cedref/543>

LIEBER Marylène, *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*, Paris, Presses de Sciences Po., 2008.

MOLINIER Pascale, « Le *care* à l'épreuve du travail. Vulnérabilités croisées et savoir-faire discrets », in *Le souci des autres. Éthique et politique du care*,

Éd. Patricia Paperman, Sandra Laugier), *Raisons Pratiques*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences sociales, 2006.

RAIBAUD Yves, « Durable mais inégalitaire : la ville », *Travail, genre et sociétés*, 2015/1 (n° 33), p. 29-47. Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-travail-genre-et-societes-2015-1-page-29.htm>

RIPOLL Fabrice, TISSOT Sylvie, *La dimension spatiale des ressources sociales* in *Regards sociologique* n°40, 2010, p.5. Disponible sur : [http://www.regards-sociologiques.com/wp-content/uploads/rs\\_40\\_2010\\_1\\_ripoll\\_tissot.pdf](http://www.regards-sociologiques.com/wp-content/uploads/rs_40_2010_1_ripoll_tissot.pdf)

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

VIGNAL Cécile, « Travail du domicile et travail à domicile : pratiques de familles populaires autour de la propriété du logement », in Lambert A., Dietrich-Ragon P., Bonvalet C. (coord.), *Le monde privé des femmes : genre et habitat dans la société française*, *Questions de population*, Paris, Éditions de l'INED, 2018.