

LE TRAJET DU SOIN

Penser l'accessibilité de la ville à partir des pratiques de mobilité quotidiennes des femmes travailleuses du *care* à Bruxelles

Noémie Emmanuel

Le quartier : « ...partie de la ville dans laquelle on n'a pas besoin de se rendre, puisque précisément on y est. »

Georges Perec

L'Université des Femmes est une organisation d'éducation permanente soutenue pour ses activités par la Fédération Wallonie-Bruxelles.



Maquette et mise en page: Luisa Soriano et Isabelle Van Campenhout

© Université des Femmes asbl

10 rue du Méridien

1210 Bruxelles

www.universitedesfemmes.be

Impression: Initial s.a.

ISBN: 2-87288-060-7

D/2021/5493/61

Toute reproduction quelconque de cet ouvrage, par quelque procédé que ce soit, est interdite sans l'autorisation de l'éditeur.

SOMMAIRE

Introduction	5
Les mobilités aux prises avec les inégalités	9
- Du droit à la mobilité au capital mobilité, la mobilité comme norme	9
- Les mobilités, entre contraintes et ressources	17
- Les mobilités entravées, situations des femmes dans leurs déplacements quotidiens	21
- Du droit à la mobilité au droit de maîtriser ses déplacements	25
(Re)penser les schémas urbains au prisme des rapports sociaux	27
- Rapports sociaux et urbanisme	28
- Des schémas spatiaux-temporels différenciés	30
- Le <i>care</i> : un paradigme pour faire apparaître de nouveaux schémas urbains	32
Travailleuses du soin à Bruxelles: parcours et pratiques de mobilité	37
- Mobilité à Bruxelles et enjeux pour l'aménagement urbain	38

- Travailleuses de soin, travailleuses ultra-mobiles	41
- Des mobilités contraintes	57
- « Maîtriser ses déplacements » : stratégies des travailleuses du soin	70
- Calculer le « coût » de la mobilité : aller faire ses courses	77
- Ressources et savoir-faire	81
Aménager la ville depuis les trajets du soin : Recommandations	85
Conclusion	99
Bibliographie	101
Annexes	111
Annexe I - Le système des titres-services	111
Annexe II – Table des abréviations	112
Annexe III – Table des illustrations	112
Annexe IV – Profil des enquêtées	113
Annexe V – Méthodologie	121
Annexe VI – Échantillonnage	123
Annexe VII – Biais possibles	125

INTRODUCTION

Depuis 2009, la majorité de la population mondiale habite en ville. L'hypothèse émise par Henri Lefebvre qui envisageait une urbanisation totale de la planète dans *La Révolution urbaine* semble se vérifier (1970). Pour ceux qui y vivent ou la parcourent, la ville est un lieu de *ressources potentielles*: logement, emploi, enseignement, culture, santé, loisirs, commerces, mobilité. Ces différents biens et services sont abordés par certains auteurs comme des *ressources urbaines* (Michel et Ribardièrre, 2017). Mais vivre en ville ne garantit pas l'accès aux ressources fondamentales pour toutes les habitantes et tous les habitants.

Depuis quelques années, des travaux se sont attachés à identifier ces *ressources urbaines* pour analyser les processus sociaux et spatiaux qui accompagnent les développements des villes et qui produisent des inégalités entre les citoyens. Car si la ville offre des ressources fondamentales, tout le monde n'y accède pas de la même manière. Cette question de l'accès aux ressources est d'autant plus fondamentale que celles-ci sont les seules à disposition d'individus dont le statut est vulnérable, sur un plan légal, économique et/ou social (Bertrand, 2010). C'est là tout l'intérêt d'appréhender la ville comme *lieu* de ressources: faire voir tout ce que l'organisation urbaine, objet de l'urbaniste, rend possible pour ses habitants. Mais également, tous les obstacles qui s'y dressent.

La ville est un objet hybride. Elle mêle des dimensions à la fois institutionnelles, sociales, matérielles, affectives, symboliques. Si la pratique de l'urbanisme comme *art de produire ou de changer la forme physique des villes et d'aménager les villes* (Tribillon, 2009) ne peut se faire sans tenir compte de ces multiples dimensions, elle s'attache à avoir pour objet l'aménagement urbain. Quelle place donc accorder à ces autres dimensions? Que m'est-il possible de faire en tant qu'urbaniste? Comment, à partir de la discipline qui est la mienne, participer à construire une ville accessible, *inclusive*, qui tienne compte des besoins et des désirs de ses habitantes et habitants, qui rende accessible ses ressources à l'ensemble des citoyens, en ce compris les plus vulnérables, une ville qui tiennent compte des multiples rapports sociaux inégalitaires qui la traversent?

La ville porte en elle de multiples ressources qu'elle rend potentiellement accessibles à ceux qui l'habitent. Tel semble être le rôle de l'urbanisme: participer à transformer ces potentialités en acte: construire une ville accessible. Mais comment faire? Par quel angle d'entrée? Quel point d'ancrage?

Le *care* comme grille de lecture

C'est alors que 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*. 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 effectuer 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 : dû 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 déplacements 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 cette étude, *trajets du soin*.

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 déplacement, 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 de celles et ceux qui habitent la ville.

Ce travail se développe autour de quatre chapitres. Dans un premier chapitre, je prendrai pour objet la mobilité. Je partirai de cette idée qui traverse bon nombre de travaux contemporains qui voient dans notre époque « l'ère des mobilités généralisées ». L'objectif de ce chapitre est de produire un état de l'art critique des études contemporaines sur la mobilité afin d'en dégager ma propre approche : les mobilités sont à la fois une ressource fondamentale pour accéder à d'autres ressources mais aussi, les effets de contextes sociaux qui contraignent les individus à circuler. C'est pourquoi, plus que dans un *Droit à la mobilité*, l'enjeu contemporain d'une ville accessible se joue dans le *Droit de maîtriser ses déplacements*.

Dans le second chapitre, je mobiliserai les outils théoriques nécessaires, puisés dans le corpus du féminisme matérialiste, pour construire puis alimenter ma question de recherche. Je passerai en revue les différents travaux qui visent l'imbrication du spatial et du social, de l'espace urbain et des rapports sociaux, pour en dégager un

aspect essentiel, trop souvent invisibilisé : le *care* ou le travail du soin. Phénomène au croisement de multiples rapports sociaux, le *care* exige également que l'aménagement urbain se saisissent des itinéraires géographiques et des relations sociales qu'il fait naître dans l'objectif de construire une ville accessible. À ce stade-là de ma réflexion, je serai en mesure de développer ma question de recherche et présenter les moyens mobilisés pour y répondre.

La troisième partie porte sur l'analyse d'entretiens effectués auprès de quinze femmes, travailleuses du *care* à Bruxelles. À partir de l'analyse qualitative des entretiens effectués, je produirai des cartes schématiques des déplacements quotidiens des travailleuses interrogées afin de dégager les spécificités de leurs parcours dans Bruxelles. Sur base des entretiens et des cartographies, des discours et des parcours, j'identifierai les obstacles et les contraintes qui pèsent au quotidien sur les mobilités des femmes interrogées mais également les ressources et les stratégies qu'elles mettent en œuvre pour y déroger et subvenir à leurs besoins de déplacements.

Ma question de recherche se veut programmatique, c'est-à-dire qu'à partir de mon cas d'étude, je chercherai à dégager une série de recommandations pour aménager *l'accessibilité* de Bruxelles. Ce sera l'objet du quatrième chapitre.

LES MOBILITÉS AUX PRISES AVEC LES INÉGALITÉS

De nombreuses analyses sociales ou philosophiques contemporaines considèrent la mobilité comme une *valeur* propre à nos sociétés. « L'homme d'aujourd'hui » est mobile, voire nomade. Il traverse les espaces et les frontières, comme les capitaux. Mais de quelle mobilité parle-t-on ? Et quel « homme » vise-t-on sous les traits de cette figure nomade ? Les mobilités ne peuvent pourtant pas s'appréhender sans considérer à la fois les contraintes qui pèsent sur elles, les motifs de déplacement qui les génèrent et les ressources qu'elles exigent pour se faire. C'est l'objet de ce premier chapitre : préciser ce qu'est la mobilité et comment les pratiques de mobilité s'organisent dans des sociétés traversées par des rapports sociaux inégalitaires.

Du droit à la mobilité au capital mobilité, la mobilité comme norme

« Planète nomade » (Knafou, 1998), « mobilité généralisée » (Allemand *et al.*, 2004), « hypermobilité » (Dervin et Ljalikova, 2008), « société du mouvement » : ces dernières années, de nombreux chercheurs ont trouvé dans *la mobilité* de quoi comprendre les enjeux contemporains qui affectent et transforment la société. Ces analyses touchent aussi bien les effets sociaux que spatiaux, les infrastructures urbaines que les conditions de vie des citadins (Bertrand, 2010).

Sociologues, géographes, urbanistes ou philosophes, chacun dans leur champ, puisent dans le terme de quoi identifier les éléments caractéristiques de notre époque. Pour le géographe Gabriel Dupuy, par exemple, les mobilités sont « constitutives de la société urbaine contemporaine » (Dupuy, 1995). Les sociologues Chiapello et Boltanski, dans *Le Nouvel esprit du capitalisme*, identifient comme figure-type de cette ère le nomade, qui possède la capacité à se déplacer sans entrave dans un monde qui exige de plus en plus de flexibilité. Le sociologue John Urry voit dans la *mobilité généralisée* qui a cours, une remise en cause du concept de société : le *mobility turn* toucherait aujourd'hui tous

les aspects de la vie économique, sociale et politique (Urry 2005 et 2007), Jean Viard avance que la mise en mobilité des hommes, des logements et des entreprises casse « l'ordre sédentaire historique » et annonce l'avènement d'une « une société réorganisée par le déplacement ». La mobilité deviendrait donc une *valeur*, une norme centrale propre à notre époque.

Dans *Accès et mobilités, les nouvelles inégalités*, Orfeuël explique que nous sommes passés en moins de 200 ans d'une *société stationnaire* dont la *norme* est le souci de sa propre reproduction à une *société de mouvement* où « la libération des capacités de mouvement dans l'espace, par les institutions comme par le progrès des techniques de transport, a été importante et où la mobilité devient une *norme* susceptible d'être demandée aux individus » (Orfeuël, 2015 : 12-13). C'est pour cette raison, avance-t-il, que la mobilité est une entrée pertinente pour aborder la question globale des inégalités. Car tous les groupes sociaux ne sont pas en mesure de répondre à la *norme* de la mobilité. Cette approche mène certains sociologues à considérer la mobilité comme un *capital*.

À la vue des transformations sociétales récentes, l'aptitude à se mouvoir serait désormais une ressource pour l'insertion sociale. Autrement dit, la mobilité spatiale deviendrait essentielle dans la construction de la position sociale d'un individu (Kaufmann et Maksym, 2012). C'est ce qui mène certains chercheurs à appréhender, dans le prolongement des travaux de Bourdieu, la mobilité comme un *capital* (Lévy 2000 Lussault et Stock 2003 Lussault 2004), c'est-à-dire un *ensemble de valeurs accumulées et mobilisées en vue de produire d'autres valeurs*, au même titre que le *capital économique* (les ressources financières, l'immobilier, les possessions, etc.), le *capital social* (les relations, connaissances, liens familiaux, etc., mobilisables) et le *capital culturel* (les diplômes et les codes linguistiques).

Ce *capital mobilité* aurait une dimension propre qui ne serait pas une simple combinaison du revenu, du niveau d'éducation et des réseaux sociaux. Ainsi, Allemand note que « Les mieux dotés en capital économique ne sont pas nécessairement les mieux dotés en capital de mobilité. » (Allemand, 2004). On notera que le capital mobilité ne repose pas seulement sur la possession de moyens de transport individuels ou l'accès à des moyens de transport collectifs, mais sur des compétences et des savoir-faire comme une capacité à voyager à l'étranger ou à se déplacer dans l'espace urbain, dans les transports en commun, etc. C'est ce que Kaufman appelle la « motilité » ou l'ensemble des caractéristiques personnelles qui permettent de se déplacer.¹

Dans des métropoles régies par la vitesse, sur un marché du travail reconfiguré par la flexibilité, à l'ère des nouvelles technologies de communication, la mobilité favoriserait les mieux dotés et manquerait aux plus pauvres. C'est ce qui pousse certains à revendiquer un *droit à la mobilité*, un « droit générique » qui conditionnerait le respect et la mise en œuvre de nombreux autres droits. Pour l'*Institut pour la ville en mouvement*, par exemple, le *droit à la ville* passe par ce droit à la mobilité. Pour l'*Institut*, ce qui fait en grande partie la spécificité des villes pour leurs habitants, c'est qu'elles offrent *potentiellement* aux individus qui y vivent un large choix dans tous les domaines de l'existence, la famille, le travail, l'habitat, les loisirs, l'éducation, l'engagement social, etc. Si le *potentiel* des villes est nécessairement divers, cette diversité doit être accessible au plus grand nombre et cela devrait être rendu possible par le *droit à la mobilité*.

1. C'est-à-dire les capacités physiques, le revenu, les aspirations, les conditions sociales d'accès aux systèmes techniques de transport et de télécommunication existants, les connaissances acquises, comme la formation, le permis de conduire, l'anglais international pour voyager, etc. cf. Kaufmann et Jemelin, 2008.

Nous serions donc dans une ère de « la mobilité généralisée » qui peut être considérée à la fois comme un *capital* qu'on accumule et comme un *droit* que l'on revendique, nous dit-on. Mais, une première question se pose : de quelle mobilité parlons-nous ?

Il existe différentes formes de mobilités

La notion de mobilité est une notion bien trop générique pour identifier de manière précise la spécificité des pratiques auxquelles elle se référerait. Au fil de mes lectures, en construisant ma question de recherche, le flou propre généré par cette notion est apparu de plus en plus problématique et c'est un échange par textes interposés entre Jean-Pierre Orfeuil et Fabrice Ripoll qui a permis d'y voir plus clair. Dans *Accès et mobilités. Les nouvelles inégalités*, Orfeuil et Ripoll entament un dialogue autour des liens qu'ils établissent entre inégalités sociales et inégalités de mobilité ou d'accès (Orfeuil et Ripoll, 2015).

Dans son article intitulé *Des difficultés de mobilité variées, qui appellent des réponses personnalisées*, Orfeuil s'engage à faire tenir ensemble trois types de mobilités différentes :

- la *mobilité sociale* qui mesure la capacité qu'ont les individus à occuper dans la société une place indépendamment de leur genre, de leurs origines sociales, ethniques, géographiques ou autres ;
- la *mobilité résidentielle*, liée aux volontés ou capacités à changer de lieu de résidence pour construire la vie que l'on souhaite et saisir des opportunités d'ascension sociale, ou pour éviter de se laisser enfermer dans une trappe à pauvreté si un territoire est promis à une crise économique durable ;
- la *mobilité quotidienne* qui a trait aux territoires que nous fréquentons, aux ressources que nos capacités nous permettent d'atteindre et mobiliser, aux obligations de mobilité qui résultent tant de l'organisation des espaces que des normes implicites ou explicites (comme le seuil de distance à un emploi qui en fait un emploi « acceptable ») (Orfeuil et Ripoll, 2015 : 11-12).

Orfeuil cherche donc à faire tenir ensemble ces trois types de mobilité. Il n'y parvient qu'en proposant une définition de la mobilité comme *capacité qu'ont les individus de construire la vie qu'ils souhaitent vivre* et qui suppose, entre autres, des changements et des mouvements, voulus ou subis, dans l'espace physique et dans l'espace social, pour accéder aux ressources dont ils ont besoin.

La définition que propose Orfeuil est séduisante mais peu opérante lorsqu'il s'agit de penser les mobilités dans leur singularité. De quelles réalités parlons-nous ? Quels sont les obstacles qui existent dans l'accès aux ressources de la ville ? Qui est concerné ? Qui a accès à quoi ? Et comment ? Interroger l'accessibilité de la ville exige de s'attacher à poser un regard sur les réalités du quotidien, les pratiques de mobilités des individus. Car la notion de *mobilité* recoupe des réalités très différentes.

Dans son article intitulé *Résister à « la mobilité »*. (Dé)placements, inégalités et dominations, Fabrice Ripoll revient, sans la nommer, à la proposition de définition d'Orfeuil, et il rappelle que lorsqu'on parle d'*augmentation de mobilité*, on confond mobilités quotidiennes, déplacement longues distances (vacances, tourisme, ...), mobilités résidentielles et migrations internationales. Or, bien sûr, ces mobilités sont liées, mais

elles touchent à des ordres très différents : la mobilité sociale n'est pas la mobilité spatiale. Et la mobilité spatiale ou les mobilités spatiales sont elles-mêmes multiples.

La mobilité sociale désigne le changement de *statut* d'un individu ou d'un groupe social au fil du temps dans un espace social stratifié. Tandis que la mobilité spatiale ou géographique désigne le mouvement, déplacement dans un espace physique et non social. La mobilité spatiale peut elle-même se décliner sur différentes échelles spatiales : locales, nationales, internationales... Nous nous rattachons à la formule d'Yves Lacoste : « *Le choix de l'échelle induit non seulement des différences quantitatives mais aussi des différences qualitatives : il ne s'agit pas seulement de la prise en compte d'espaces plus ou moins grands mais aussi de l'analyse de phénomènes différents !* » (Lacoste, 1976). La mobilité spatiale se décline donc sur différentes échelles spatiales mais également sur différentes temporalités : quotidienne, hebdomadaire, mensuelle, saisonnière, annuelle, ou au-delà (Michel Hubert, Kevin Lebrun, Philippe Huynen and Frédéric Dobruszkes, 2013).

Échelle spatiale, échelle temporelle, à cela, je voudrais rajouter une troisième dimension qui est le *motif* (ou l'*injonction*) au déplacement. Cette troisième dimension permet de distinguer les mouvements migratoires des individus des déplacements touristiques ou des mobilités professionnelles internationales. Il semble, en effet, important de se doter dès le départ du vocabulaire et des outils les plus adéquats pour pouvoir par la suite distinguer les déplacements physiques qui relèvent de réalités différentes.

Les migrations, par exemple, ciblent les déplacements de personnes d'un lieu dans un autre, d'un pays (émigration) dans un autre (immigration) pour des raisons politiques, sociales, économiques ou personnelles. Si les déplacements liés aux migrations *ont un lien* avec les mobilités résidentielles et quotidiennes – puisque, bien sûr, lors d'une migration, le lieu de résidence et les motifs de déplacements quotidiens changent – la migration a peu à voir avec ces autres formes de mobilités. Le seul point commun, c'est qu'il y a un déplacement physique dans un espace donné. Elles ne partagent aucune propriété commune ni en termes d'échelle ni en termes de temporalité. Elles relèvent de *conditions* et de *motifs* différents et exigent des *moyens* de déplacements et des *ressources* différents.

Et lorsque les « mobilités quotidiennes » désignent certains déplacements réguliers de l'individu, les « mobilités résidentielles » désignent un changement dans la localisation d'un lieu de résidence. C'est-à-dire, comme dit Ripoll, le point « origine » du trajet « origine-destination ». Bien sûr, la mobilité résidentielle d'un individu aura un impact sur ses mobilités quotidiennes, mais encore une fois, elles ont peu de caractéristiques communes, en termes d'*échelles*, peut-être, et certainement aussi en termes de *temporalité* (les mobilités quotidiennes sont journalières, les mobilités résidentielles se déroule à des fréquences plus éloignées – même si bien sûr, il me faut nuancer cela en pensant aux personnes mobiles, SDF, habitantes de roulottes, etc.) et de *motif* de déplacement.

Mobilités quotidiennes, professionnelles, résidentielles, touristiques, migratoires relèvent de réalités différentes. Elles se distinguent par leurs motifs, leurs échelles et leurs temporalités mais aussi par les conditions dans lesquelles elles s'inscrivent et les moyens qu'elles mobilisent. Le terme de mobilité semble bien trop générique, abstrait et englobant pour toucher à une réalité tangible. Si bien qu'il semble plus pertinent de parler des mobilités que de la mobilité. Cette précision m'invite à poser un regard plus affûté sur cette clé d'analyse en vogue de la *mobilité* comme constitutive de nos sociétés : de quelles mobilités parle-t-on ? Une fois que cela a été précisé, une autre question se pose : sommes-nous tous mobiles ?

Tout le monde n'est pas concerné de la même manière par cette « explosion de la mobilité »

Quitter les concepts inopérants, refuser de se contenter d'une « prénotion » trop englobante de mobilité, distinguer mobilités quotidiennes, mobilités résidentielles et mobilités migratoires, nous mène alors à observer les *pratiques* de mobilité et les obstacles qui se dressent dans les parcours des individus. Si l'on se fixe pour objet les déplacements quotidiens, on remarque que tout le monde n'est pas concerné de la même manière par la dite explosion de la mobilité. On peut jeter un rapide coup d'œil sur la situation à Bruxelles, avant d'y revenir plus en détail dans la présentation de mon cas d'étude. Je prends ici l'exemple de l'accès à la voiture pour illustrer mon propos. Non pas que la mobilité ne concerne que la possession ou la non-possession d'une voiture. Simplement, l'exemple de la voiture illustre l'inégale répartition des accès aux moyens de mobilité dans une ville où la possession d'une automobile reste un atout pour qui veut ou doit se déplacer vers les zones moins accessibles ou en dehors des heures de services des transports en commun.

En Belgique, en 2015, 12% des dépenses des ménages étaient consacrées au transport. Il s'agit du poste le plus important après le logement (24%) et l'alimentation (13%). Ces dépenses ont enregistré une hausse au cours de la période étudiée (1995-2015), tant à prix courants (+79%) qu'en volume (+18%) (Cahier de l'Observatoire de la mobilité | 2, 2012 : 92). Or, si ces dépenses ont augmenté à ce point, ce n'est pas le cas des revenus. Les dépenses liées à la mobilité pèsent donc toujours plus dans le budget des plus précaires.

À l'inverse, des communes périphériques qui accueillent des ménages de classe moyenne², la Région de Bruxelles-capitale [RBC] est connue pour compter encore parmi ses habitants des populations précarisées notamment dans ce qu'on appelle le croissant Nord de la Région. Or, on constate une différenciation socio-spatiale croissante du taux de motorisation des ménages.

On constate que la part des ménages bruxellois sans voiture est en augmentation (+3,5 points dans le total des ménages en 2010 par rapport à 1999, soit 35,2%).³ En revanche, en 2010, la situation de la grande périphérie bruxelloise était très différente : le pourcentage de ménages sans voiture y était d'à peine 12,5%, celui avec une voiture de 53,0% et celui avec deux voitures et plus de 34,6%. 54% des Bruxellois âgés de 18

ans et plus disposent d'un permis (tous types de permis confondus) contre 71% en périphérie. Cette différence est liée au moindre taux de motorisation et s'explique aussi par le niveau socio-économique, voire par le niveau d'instruction plus bas en RBC.

On constate donc que les populations qui habitent la RBC ont un accès moindre à l'automobile que les populations des alentours périphériques. Or, si la Région est bien sûr mieux desservie par les transports publics que les communes périphériques, il n'en demeure pas moins qu'à Bruxelles,

2. Bien que cela se transforme cf. *Les pauvres quittent aussi Bruxelles*. Disponible sur : <https://journals.openedition.org/brussels/1630>

3. Et la baisse de la motorisation affecte aussi la part des ménages disposant de deux voitures (-2,5 points, soit 10,2%).



Bruxelles et sa périphérie (Iris2, 2010)

avoir une voiture reste un avantage pour certains déplacements. Les inégalités d'accès à la mobilité se manifestent également dans la possession des deux-roues. À peine 4,9% des ménages bruxellois possèdent au moins une moto ou un cyclomoteur, contre 14,1% en périphérie. Quant aux vélos, 60,1% des ménages bruxellois n'en disposent pas contre 25,2% en périphérie (Cahiers de l'Observatoire de la mobilité | 2, 2012 : 92).

Ces inégalités dans l'accès aux mobilités quotidiennes à Bruxelles est un enjeu identifié de longue date par les différents acteurs qui travaillent à la planification régionale. D'ailleurs, le projet de *plan régional de la mobilité* actuellement soumis à l'enquête publique note que « certains territoires et une part non négligeable des populations restent à l'écart [du] dynamisme métropolitain, et l'accès à la mobilité demeure source de profondes inégalités sociales et territoriales » (projet de PRM, 2019 : 25). C'est ce type de constat, notamment, qui a participé à la définition de politiques publiques relevant du « droit à la mobilité ». Certaines politiques sociales visent l'augmentation de la capacité des chercheurs d'emplois à se déplacer pour augmenter leur « employabilité ». Certains CPAS proposent à leurs bénéficiaires du revenu d'intégration sociale (RIS) d'avancer les frais pour qu'ils passent leurs permis de conduire et augmentent ainsi leur chance de trouver un emploi. Autre exemple : en Juillet 2018, dans le cadre de la réforme des allocations de chômage, Kris Peeters, ministre fédéral de l'Emploi, s'engage à dégager dès octobre 2018 un *budget mobilité*⁴ « parce que la mobilité peut être un frein à accepter un emploi ».

Nous ne sommes pas tous égaux dans l'accès aux moyens de mobilité. Cela ne signifie pas que les personnes les plus précaires financièrement ne sont pas mobiles.

Les pauvres aussi sont mobiles

Le fait que les populations les plus pauvres aient un moindre accès aux moyens de mobilités ne signifie pas qu'elles ne sont pas mobiles. Je n'évoquerai pas ici la situation des migrants, réfugiés et sans papiers dont les parcours migratoires à eux seuls brouillent la lecture simpliste « riches mobiles » et « précaires immobiles ».

Je me contenterai d'évoquer les mobilités quotidiennes des travailleurs pauvres en Belgique. Il suffit, en effet, de regarder du côté des emplois les moins qualifiés, pour toucher aux conditions de travail qui exigent mobilité et flexibilité de ses travailleurs : en Belgique, certains métiers ont augmenté de manière spectaculaire ces dernières années.⁵ Les conditions de travail sont marquées par la flexibilité des horaires, les contrats précaires, l'individualisation des conditions de travail, ... De ces conditions, le chauffeur UBER est considéré par certains comme la figure emblématique.

Or, ces conditions de travail ont un lien direct sur la mobilité des travailleurs. D'abord parce que la faiblesse des revenus implique leur précarité financière et donc un moindre accès aux moyens de transports individuels. Ensuite parce qu'aussi bien les conditions de travail (contrats flexibles, cumuls de contrats à temps partiels, contrats intérimaires...) que le type d'emplois (chauffeurs, livreurs, services à la personne, etc.) exigent d'être mobile.

La mobilité quotidienne des personnes pauvres est bien sûr limitée par leurs faibles ressources économiques. Elles doivent pourtant être en mesure de répondre à certaines exigences en termes de mobilité pour accéder à leur emploi. Pour cela, elles mettent

4. Avec le budget, il est possible d'acquérir un vélo électrique, un abonnement de train, une voiture « respectueuse de l'environnement » <https://www.onem.be/fr/la-reforme-des-allocations-de-chomage-et-le-deal-pour-emploi-donnent-un-coup-de-pouce-lactivation-communique-de-presse-du-ministre-de-lemploi>

5. Le nombre des aides à domicile, des aides ménagères employées via le système de titres-services En 2016, plus d'un million de Belges ont utilisé les titres-services. Ces chiffres n'ont cessé de croître depuis le lancement du système. https://federgon.be/fileadmin/media/pdf/fr/Une_vision_a_360_sur_les_titres-services_-_Rapport_final.pdf

donc en place des stratégies pour dépasser les obstacles, nous le verrons, telles que le recours aux ressources qui se trouvent à proximité de chez elles ou compter sur leur relations sociales (amis ou famille) pour les transporter en voiture.

Quand on parle de mobilité et d'inégalité, il faut donc éviter de tomber dans la lecture simpliste qui appréhende les populations les plus riches comme « mobiles » et les pauvres comme « immobiles », enclavés dans des « quartiers », « assignés à résidence ». Les pauvres aussi sont mobiles. Disons simplement que de plus nombreuses contraintes pèseront sur eux pour qu'ils puissent se déplacer (Ripoll, 2015 : 124). Mais aussi que leurs pratiques de mobilités sont moins valorisées socialement que d'autres.

Toutes les mobilités ne se valent pas

Non seulement l'accès *pratique* à la mobilité est plus ou moins facilité par les positions sociales des individus. Mais une fois qu'ils y accèdent, les mobilités de chacun des groupes sociaux sont plus ou moins valorisées dans un système hiérarchique d'inégalités sociales. Dans son ouvrage *(Im)mobilité(s) et pauvreté(s)*, Julien Damon notait « qu'ils soient trop mobiles ou trop immobiles, les pauvres visibles dérangent toujours » (Damon 2004 : 106-107). Il suffit de regarder du côté des populations les plus vulnérables – réfugiés, SDF, migrants, Roms, etc. – pour constater que, dans les faits, toutes les mobilités ne se valent pas. Comme le note Ripoll, « Quand certains tirent profit d'une « mobilité » devenue un véritable capital symbolique, d'autres pâtissent de pratiques de déplacements stigmatisantes [...] tout le monde n'a pas la même capacité à imposer ou faire reconnaître ses pratiques de déplacement comme ayant une légitimité, voire une valeur en soi » (Ripoll, 2015 : 124).

Cette remarque vient mettre à mal la vision de la *mobilité comme capital*, car elle souligne le fait que la mobilité n'est pas un critère de classement, un facteur autonome déterminant les inégalités sociales. Les pratiques de mobilités accèdent à une valeur en fonctions de la position sociale des individus, elles prennent place dans une société hiérarchisée, structurée et traversée par des inégalités. Comme l'explique Dupuy, « la seule façon de comprendre que les mobilités peuvent réduire les inégalités ou la pauvreté comme elles peuvent les amplifier, c'est de rattacher les *mobilités* aux variations de leurs statuts et de leurs effets » (Dupuy, 2000 : 9). Dupuy rappelle ici, c'est que « la mobilité » n'est pas un des ressorts de la réussite sociale, mais plutôt un *effet*, une conséquence des différentes formes de capital (économique, culturel, symbolique et social) que possède la personne qui se déplace dans l'espace géographique. Je rejoins ici la position de Simon Borja, Guillaume Courty et Thierry Ramadier (2012) qui s'interrogent sur cette approche : « En l'envisageant comme un capital, nous trouvons que les chercheurs écrasent et négligent une des caractéristiques de « la » mobilité : elle existe parce qu'elle est produite par des « injonctions spatiales », de plus en plus nombreuses et « innocentes » [...] En étant mobiles, les individus ne capitalisent pas : ils se soumettent à ces injonctions et, grand paradoxe, dans la grande majorité des cas, ils restent à la place sociale, économique et spatiale qui étaient la leur. » C'est qu'on oublie trop souvent que non seulement les différentes mobilités ne se valent pas, mais également que toutes les mobilités ne se veulent pas.

Toutes les mobilités ne se veulent pas

À tout cela, il faut ajouter une cinquième remarque : la valorisation de la mobilité pèse sur les individus les plus vulnérables. Bauman le souligne : « la liberté de circulation, qui a toujours été un avantage rare et inégalement réparti, devient le principal facteur de stratification sociale de l'âge moderne et post-moderne » (Bauman, 1999 : 9). Ce que l'on peut constater, c'est que si la mobilité ne se généralise pas à toute la population, elle est en tous cas devenue si décisive que cette absence de généralisation en fait justement un nouveau facteur discriminant socialement.

Ripoll note la confusion entre mobilité comme *capacité à se déplacer* et la mobilité comme *augmentation du nombre de déplacements*. Et cette nuance est de taille, surtout lorsque l'on s'interroge sur les inégalités qui font obstacle à la mobilité et à l'accès aux ressources de la ville : « Autant l'augmentation de la capacité à se déplacer peut être considérée comme une augmentation potentielle de liberté ou d'autonomie (et encore : de mouvement uniquement), autant ce n'est pas le cas de l'augmentation des déplacements » (Ripoll, 2015 : 117). En effet, l'augmentation du nombre de déplacements peut être un poids pour les individus. Poids que l'on néglige inmanquablement lorsqu'on considère la mobilité comme valeur de la société contemporaine. Pour exemple, le cas des travailleurs ultramobiles et précaires.

L'explosion de la mobilité ne touche donc pas tous les groupes sociaux de la même manière. Et celle-ci peut même devenir un critère d'exclusion sociale. Car la valorisation de la mobilité ne s'accompagne pas d'un accès égal aux ressources que celle-ci nécessite (Fol, 2009 : 11).

La mobilité exige d'autres ressources

Quand on parle de mobilité, on oublie trop souvent que la capacité de se mouvoir nécessite des ressources. Or, ces ressources sont elles-mêmes inégalement partagées. Un travail sur les mobilités exige dès lors de prendre en compte les éventuelles contraintes qui pèsent sur celles-ci. *Prendre en compte ces contraintes*, c'est tenir compte des positions sociales des individus pour identifier les obstacles qu'ils rencontrent dans leur accès à la mobilité. Fabrice Ripoll parle des *conditions sociales inégales de possibilités de déplacement*, et les décline en trois grands ordres (Ripoll, 2015 : 130) :

- *Conditions matérielles* que l'on peut distinguer en conditions *topographiques*, *économiques* et *logistiques* (ces dernières intègrent les propriétés biophysiques des êtres humains). Les conditions matérielles, ce sera par exemple l'accès physique à un moyen de transport qui est sans doute le premier obstacle que rencontre, par exemple, les personnes à mobilité réduite (condition topographique). Les conditions matérielles, c'est aussi les moyens financiers dont dispose les individus pour payer leur déplacement et accéder à la mobilité (condition économique) ou l'existence ou non d'un service de transport en commun de nuit pour pouvoir aller sur son lieu de travail quand on a des horaires atypiques (condition logistique).

- *Conditions institutionnelles ou statutaires* que l'on peut séparer en conditions *juridiques* et *symboliques*, c'est par exemple le fait, pour une personne sans papiers de ne pas pouvoir avoir accès à certains moyens de transport sans visa. C'est aussi le fait pour les

femmes, ou pour les pauvres de risquer d'être expulsé de certains lieux parce que l'on considère, de par leur statut social, que « ce ne serait pas leur place ».

- *Conditions mentales ou cognitives*, qui touchent aux fameuses « compétences à la mobilité » comme la langue écrite, les cartes, les plans, les outils, etc. Je rajoute, avec en tête ce qui suit, le sentiment de sécurité ou d'insécurité, le sentiment de honte, ou celui de « ne pas être à sa place », incorporé par les personnes issues des milieux populaires et les femmes, comme obstacles à la mobilité qui relèvent de cet ordre mental ou cognitif. Il n'est pas un donné naturel, une caractéristique innée propres aux personnes vulnérables ou précaires, il est, bien entendu, construit socialement.

Repérer ces trois ordres de *conditions* de possibilité de déplacement permet de se rappeler que la mobilité dépend de diverses ressources. Ces ressources sont nécessaires pour se déplacer. Elles permettent le déplacement quand on les possède ou le freinent quand elles viennent à manquer. Elles sont produites socialement, c'est-à-dire que l'accès est déterminé par la position sociale des individus, et les inégalités auxquelles ils sont confrontés. Elles sont donc à rattacher à un contexte social et à la manière dont les différentes formes de capitaux (économique, culturel, symbolique, social) sont distribuées dans la société (Ripoll, 2015 : 130).

Le discours commun qui voit dans la période contemporaine une *ère des mobilités* posent donc quelques difficultés quand on cherche à amorcer une étude sur les pratiques de mobilité quotidienne. Cette lecture généraliste est source de confusion (de quelle mobilité parle-t-on ?) et masque aussi souvent l'inégale distribution de l'accès à la mobilité. Cela ne signifie pas que seule une certaine catégorie de la population serait mobile. Cela signifie qu'ériger la mobilité comme valeur aura donc un impact négatif sur les populations qui ont le moins accès aux ressources nécessaires pour se déplacer. Pourtant, ils sont mobiles.

C'est que pour se déplacer, ils mettent en place des stratégies, font appel à des ressources alternatives, pour contourner les obstacles et manquements qui freinent leurs mobilités. Si on ne peut penser les mobilités sans les rattacher au contexte inégalitaire dans laquelle elles s'inscrivent et qui les détermine, il faut aussi laisser une place pour les stratégies et contournements que les individus les plus vulnérables mettent en place pour subvenir à leurs besoins de déplacement. Ce sera l'objet de ce qui suit.

Les mobilités, entre contraintes et ressources

Pour aborder la question des stratégies mobilisées par les individus les plus vulnérables pour se déplacer, la notion de *motilité* élaborée par Kaufmann est, peut-être, intéressante ? La *motilité* se réfère aux conditions sociales d'accès (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et aux projets de mobilité (l'utilisation effective de l'offre permet de les concrétiser) d'un individu. Par exemple, pour les transports, la motilité est la manière dont une personne ou un groupe fait siennes les possibilités de déplacements proposées par l'offre de transport (Kaufman, 2012). Il y a là, cependant, un écueil à éviter : en désignant l'aptitude à se mouvoir d'un individu, la *motilité* risque, de par son approche individualisante, de détacher à nouveau les pratiques individuelles de déplacements

de leurs contextes sociaux, de leurs conditions sociales de possibilité. Le risque serait alors d'oublier les inégalités sociales qui pèsent sur les mobilités pour n'avoir qu'une lecture individualisante des conditions de possibilité de déplacement et rendre responsable l'individu de sa capacité ou son incapacité à se déplacer – quand la question de l'aménagement urbain est collective.

Dans le chapitre qui suit, je m'attacherai à faire un état de l'art des ouvrages qui ont appréhendé la mobilité à la fois comme une contrainte pour les plus précaires mais aussi comme lieu de ressource. L'enjeu est de saisir la mobilité, à la fois comme contrainte, une charge à assumer, et aussi comme lieu de stratégie et de contournement mis en œuvre par les individus qui se déplacent.

Les mobilités contraintes

Pour les plus précaires, la mobilité peut être une contrainte. C'est ce que montrent différents ouvrages. Dupuy dépeint la dépendance des ménages à l'égard de la voiture, et la marginalisation progressive de ceux qui n'en possèdent pas (Dupuy, 1995). Jacques Levy montre que la mobilité, atout et ouverture pour les groupes sociaux les plus favorisés, peut se transformer en contrainte et même enfermement pour les groupes défavorisés (Lévy: 2000). En 2004, l'ouvrage collectif *Transports pauvretés exclusions: pouvoir bouger pour s'en sortir* rassemble une série d'études sur les mobilités quotidiennes des groupes sociaux les plus démunis (Orfeuill, 2004). Le livre démontre que l'aptitude à la mobilité est devenue une exigence de la société à l'égard de ses membres, à laquelle il est difficile de répondre quand on est pauvre. Ascher a lui aussi développé l'idée que le développement de l'automobile et des transports n'a pas démocratisé l'accès aux ressources dans la ville: l'étalement urbain notamment met à mal l'accessibilité aux ressources (Allemand, Ascher et Lévy, 2003). D'autres auteurs comme Yves Crozet ont montré que plus que de faire gagner du temps, la vitesse fait consommer de l'espace (les gains de vitesse sont réinvestis en allongement de la portée des déplacements) (Crozet, 2011).

Or, à l'heure actuelle, la possibilité de se mouvoir conditionne l'accès à des ressources qui se trouvent rarement à proximité les unes des autres. Pour pouvoir accéder à ces ressources, il faut donc être mobile. La mobilité est alors vécue comme une nécessité, un impératif subi, une contrainte à laquelle il faut se plier. À Bruxelles, comme dans d'autres pays, régions ou villes, des efforts ont été entrepris pour améliorer cette situation (campagnes pour faciliter l'accès au permis de conduire, bus de nuit, tarifications sociales voire gratuité des transports publics, amélioration de l'accessibilité pour les PMR, etc.) mais les inégalités semblent continuer à se creuser.

Les mobilités comme ressources

Nous avons évoqué la notion de capital mobilité pour ensuite critiquer cette approche. En effet, je ne pense pas qu'on puisse la considérer comme un capital car qu'elles que soient les capacités qu'un individu capitalise en termes de mobilité, elles ne lui permettront pas de dépasser certaines inégalités et hiérarchisation sociales. À l'inverse, plutôt

que d'expliquer une position sociale, les mobilités sont expliquées par les positions sociales des individus, et les conditions sociales de possibilités de leurs déplacements. Il n'empêche que les individus, même les plus vulnérables, peuvent trouver dans une mobilité facilitée des *ressources* nécessaires pour accéder à d'autres ressources.

Les travaux d'Alain Tarrius (1999, 2000), par exemple, ont montré comment la mobilité peut être une ressource bien maîtrisée, y compris par des individus qui ne font pas partie des groupes dominants. Travaillant sur les mouvements des immigrants, il analyse leur capacité à donner sens aux espaces qu'ils traversent et investissent. Tarrius qualifie cette capacité de compétence « nomade ». Dans la lignée de ces travaux, Camille Schmoll (2004) analyse, à partir de la situation des commerçantes tunisiennes circulant entre Naples et leur région d'origine, comment la mobilité de ces femmes leur permet de conquérir des pouvoirs financiers et de décision, ainsi que des nouveaux territoires. Les travaux de Tarrius et de Schmoll illustrent ce qu'il en est pour les mobilités liées aux parcours migratoires. Mais le même constat peut être posé sur les mobilités quotidiennes : elles peuvent être des ressources, des *moyens* d'accéder à des biens et des services fondamentaux dans la ville. Ainsi, la thèse d'Yves Jouffe (2007) montre que les « précaires » peuvent être mobiles et déploient des stratégies à cet effet. L'auteur montre comment les intérimaires peu qualifiés de la restauration, ou certaines personnes en insertion, assument à la fois une précarité de ressources économiques, sociales, culturelles, et une *mobilité flexible*, c'est-à-dire intense et variable en destinations et horaires. Pour cet auteur, la catégorie de pauvre « ne se réduit pas à l'image de l'insulaire enfermé dans un territoire de vie limité et figé ».

Ce que rappellent ces auteurs, c'est que si les populations dominées manquent de ressources pour contrecarrer leur situation, cela 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, Yves Jouffe constate à partir de son cas d'étude « 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). C'est là tout l'enjeu de considérer les pratiques de mobilités, entre contraintes subies et les stratégies mises en place par les individus, même les plus précaires, pour contourner les obstacles et alléger les contraintes.

Mobilités et proximité

Constater que la mobilité peut être un poids pour les plus pauvres, refuser de penser la mobilité comme une valeur en soi, c'est pouvoir envisager la mobilité comme une contrainte. C'est aussi prendre soin de se souvenir que la proximité peut être une ressource. Sylvie Fol montre que si l'encouragement à se déplacer devient injonction à être mobile, le risque est de fragiliser certains individus dont une partie importante des ressources est tirée de la proximité (Fol, 2010). En effet, de nombreuses études ont mis en avant le rôle central de la *proximité* géographique dans l'accès à l'emploi des ménages pauvres. Aux États-Unis, par exemple, Ong et Blumenberg (1998), à partir d'une analyse des trajets domicile-travail des bénéficiaires du *Welfare* en Californie, concluent que ceux d'entre eux qui vivent dans des quartiers où des emplois sont nombreux ont plus de chance de trouver du travail à proximité de leur lieu de résidence. De même, Immergluck (1998) montre que l'existence d'une offre d'emplois

de proximité a un impact décisif sur le processus de sortie du chômage des ménages pauvres. Pour Allard et Danziger (2003), la proximité de l'emploi est associée à une plus grande probabilité de travailler et sortir du *Welfare*. Quant à Kawabata et Shen (2007), leurs travaux indiquent que les individus les moins qualifiés tendent à travailler sur un marché de l'emploi beaucoup plus local.

En France, l'emploi des ménages pauvres est également lié à des marchés du travail dont la base est essentiellement locale. Les travaux mobilisés par Cécile Vignal (Seys, 1987 ; Jayet, 1988, cités par Vignal, 2003) dans sa thèse sur la mobilité géographique de familles ouvrières à la suite d'une restructuration industrielle, montrent que si le marché de l'emploi est national pour les diplômés du supérieur, les ouvriers s'insèrent dans un marché essentiellement local : pour 85 à 90% d'entre eux la mobilité géographique se limite au bassin d'emploi. Ainsi, plus le niveau de qualification est faible, plus la distance couverte par la mobilité géographique pour l'emploi est courte. Selon les enquêtes exploitées par Cécile Vignal (2003), les chômeurs les moins qualifiés sont aussi ceux qui sont le moins disposés à migrer pour chercher un emploi.

Ces constats mènent certains spécialistes à considérer la *proximité* comme un capital. Jean-Noël Retière identifie le quartier de résidence comme lieu de pratiques et d'ancrage local pour les classes populaires. Pour lui, le *capital proximité* est un « *ensemble des ressources que procure l'appartenance à des réseaux de relations localisées* » (Retière, 2003). Ce capital est par ailleurs défini par Retière comme un « *capital social populaire* ». Ce concept permet de penser des rapports différenciés de groupes sociaux à un même territoire, et de saisir les formes de ressources proprement locales auxquelles ils peuvent avoir recours.

Ma position par rapport à cette lecture en termes de capital ne change pas, qu'il s'agisse de capital *mobilité* ou capital *proximité*. On ne peut parler de capital puisque ces ressources, si elles rendent possible certains choix ou certaines stratégies pour déjouer certaines contraintes, ne permettent pas de dépasser les hiérarchies sociales. Il faut, par ailleurs, souligner que les classes dominantes peuvent elles aussi mobiliser du *capital proximité*, ce qui remet en cause l'approche de Retière qui y voit un capital proprement populaire.⁶ Il n'en reste pas moins que la *proximité* est une ressource précieuse dans la ville pour les individus et que la notion permet une approche plus subtile des individus à l'espace.

L'œuvre de Sylvie Fol rappelle que mobilité et ancrage ne constituent pas deux manières opposées d'habiter en ville. Dans son article *Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres : les ressources de la proximité*, et sur base d'enquêtes ethnographiques menées en France et aux États-Unis durant plus de cinq ans auprès de travailleurs pauvres, l'auteure montre comment la mobilisation des réseaux sociaux locaux permet de leur assurer une certaine mobilité alors qu'ils ne possèdent pas de mode de déplacement individuel. Ce sont des réseaux familiaux et amicaux qui permettent ainsi de répondre, dans une certaine mesure, à une injonction de mobilité professionnelle.

Ses travaux en France, en Grande-Bretagne et aux États-Unis lui permettent de dégager deux grandes tendances dans la réponse des ménages pauvres. Aux États-Unis et, dans une moindre mesure, en Grande-Bretagne, les pratiques des ménages se calent sur le modèle général de la dépendance automobile. L'absence ou la mauvaise qualité des transports en commun, le degré d'étalement urbain, l'éloignement de toutes les ressources, condamnent ces ménages à un usage très important de la voiture. S'ils

6. C'est notamment l'objet d'un article de Sylvie Tissot, De l'usage de la notion de capital d'autochtonie dans l'étude des catégories supérieures, *Regards Sociologiques*, n° 40, 2010, p. 99-109.

limitent au maximum cet usage (très coûteux pour des ménages démunis) ils n'ont, de fait, pas ou peu d'alternatives.

En France, les politiques de logement social ont concentré les ménages défavorisés dans certains espaces, et les politiques urbaines ont maintenu un niveau de services, d'équipements et de commerces relativement important jusque dans les quartiers les plus défavorisés (aux États-Unis, certains quartiers sont de véritables déserts en termes de commerces et d'équipements). Dès lors, les ménages pauvres peuvent limiter leurs déplacements en mobilisant au maximum les ressources locales et en essayant de tirer tous les bénéfices de la proximité. La contrepartie est qu'ils sont relativement dépendants des ressources du territoire proche. Pour Fol, on peut parler de « dépendance locale ».

Actuellement, nombreuses sont les politiques publiques qui visent à rompre l'isolement spatial des ménages pauvres mais accordent peu de prix aux pratiques effectives des ménages, fondées sur la proximité, et prétendent au contraire les sortir de l'enfermement spatial et social qui les caractérise (Fol, 2009 : 14). Pourtant, nous l'avons vu, la mobilité pour la mobilité peut être source de contraintes, et la proximité peut être un lieu de ressources. L'absence de mobilité n'est donc pas *a priori* un manque, un problème qui touche un groupe social ou un individu mais peut aussi signifier que la proximité offre aux citoyens les ressources essentielles dont il a le plus besoin. Et par ailleurs, être immobile exige aussi des ressources, j'y reviendrai.

Les mobilités entravées, situations des femmes dans leurs déplacements quotidiens

Dans son ouvrage *La mobilité des pauvres*, Sylvie Fol remarque que les analyses qui mettent en avant la mobilité comme valeur dominante des sociétés urbaines contemporaines passent trop souvent sous silence les formes d'ancrage choisies par certains groupes et les formes de mobilités subies par d'autres groupes (Fol, 2009 : 12). Elle note l'exemple des femmes, dont les pratiques et les choix, déterminés par des contraintes (notamment familiales) qui leurs sont propres, semblent favoriser la proximité au détriment de la mobilité. Susan Hanson et Geraldine Pratt (1992) ou Brigitte Baccaïni (1994) avaient déjà mis en avant la spécificité des mobilités des femmes, entre contraintes et ressources. C'est que ce groupe social doit déjouer de multiples contraintes à la fois d'ordre économique, social ou politique pour pouvoir se déplacer en ville.

L'accès à la mobilité a bien sûr été d'abord pour les femmes un incontournable facteur d'autonomie. Les travaux de la géographe Jacqueline Coutras montrent comment l'essor contemporain de la mobilité quotidienne des femmes, accéléré par l'automobile, transforme les rapports entre les sexes, au travail, dans la ville ou dans la famille. Les recherches de la géographe ont dévoilé par ailleurs l'existence d'itinéraires urbains sexuellement différenciés. Ces différences se lisent à la fois dans les mobilités, dans les usages, et dans les rythmes d'activités (Coutras, 1996). Dans son article *La mobilité des femmes au quotidien : Un enjeu des rapports sociaux de sexes ?*, elle constate que l'autonomie accrue depuis l'après-guerre se traduit par une maîtrise de l'espace urbain souvent plus fine que celle des hommes (Coutras, 1993). Si les travaux de Coutras mettent en avant l'accès à la mobilité comme facteur d'autonomie, d'autres auteurs constatent

que certains groupes de femmes subissent la mobilité comme une contrainte. Au fil de mes lectures, j'ai identifié différents ordres de contraintes. Il y a d'abord ce qui relève de l'insécurité et du sentiment d'insécurité dans l'espace public.

Yves Raibaud, par exemple, identifie les mécanismes qui tendent à maintenir les espaces et itinéraires sexuellement différenciés. Dans un travail de recherche mené sur les garçons, il analyse comment les insultes, les blagues, le harcèlement, les violences morales ou physiques observées à l'école, dans les loisirs et plus tard dans la ville ou au travail, ont une fonction systémique de ségrégation et de hiérarchisation des sexes au profit des hommes hétérosexuels dominants (Raibaud, 2015 ; Ayral et Raibaud, 2014). Raibaud observe que les femmes ont moins d'emprise spatiale sur la ville que les hommes, et que, par exemple, elles calculent davantage leurs déplacements en fonction du lieu et de l'heure : la nuit, elles se déplacent d'un point à un autre ni trop vite pour ne pas montrer qu'elles ont peur, ni trop lentement pour ne pas faire croire qu'elles cherchent. Elles évitent de stationner, montrent qu'elles sont occupées etc.

Dans *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*, Marylène Lieber montre que l'intériorisation du stéréotype féminin de la vulnérabilité pousse les femmes à se sentir en insécurité dans l'espace public, ce qui pérennise en même temps l'ordre social sexué qui veut que les femmes soient reléguées dans l'espace domestique. L'auteure appréhende un sentiment, la peur, comme instigateur d'un phénomène spatial, la segmentation sexuée de l'espace public et montre que pour la plupart des femmes, se déplacer dans la ville, surtout le soir, implique une série de précautions, de stratégies destinées à éviter ce qu'elles considèrent comme dangereux – des pratiques qui diffèrent de celles adoptées par la majorité des hommes (Lieber, 2011). Le sentiment de peur a donc une incidence notoire sur la mobilité et l'autonomie des femmes quels que soient leur âge et leur catégorie sociale. Marie Gilow a mené une étude sur la même thématique à Bruxelles et révèle la diversité, mais aussi l'ampleur avec laquelle se manifeste le sentiment d'insécurité des femmes dans leur manière de se déplacer en ville (Gilow, 2015). Ces constats font d'ailleurs l'objet de nombreux projets portés par les associations de femmes, citons à Bruxelles la recherche-action de Vie féminine sur le sexisme dans l'espace public (2017) ou les marches exploratoires et cours d'autodéfense menées par l'asbl Garance pour renforcer les femmes dans leurs mobilités quotidiennes et enjoindre les acteurs du développement urbain à tenir compte de ces réalités.

Notons qu'il est question ici de *sentiment d'insécurité*. Ce qui implique que les femmes ont incorporé le discours commun qui veut qu'elles soient plus vulnérables que les hommes dans l'espace public. Ces discours ont un effet puisqu'ils influencent les comportements des femmes et leurs parcours dans la ville. Il ne s'agit pas là, bien entendu, de remettre en question l'existence dans l'espace public d'agressions envers les femmes. Mais plutôt de mettre en balance l'occurrence des discours qui enjoignent les femmes à éviter de sortir seule avec le nombre d'agressions, pour montrer que ces discours ont un impact disproportionné sur la mobilité des femmes.

Par ailleurs, dans la suite des travaux de Lieber, on doit prêter attention au fait que l'insécurité se matérialise différemment en fonction de la catégorie sociale de femmes concernées. Quand des femmes de classes moyennes et supérieures redoutent de croiser une bande de jeunes ou de traverser certains quartiers, la peur des femmes de catégorie populaire se fixe ailleurs : sur base d'enquêtes de terrain, Marylène Lieber relève notamment que les femmes roms ou les prostituées chinoises de Belleville redoutent les agressions de la police de quartier.

Au sentiment d'insécurité s'ajoute le poids des rôles sociaux de genre que les femmes ont à assumer. Parler de rôle social de genre, c'est considérer que certains rôles sont attribués aux femmes et d'autres aux hommes, que cette répartition des rôles est construite socialement, et qu'il existe une hiérarchie entre les rôles féminisés et les rôles masculinisés. Les rôles féminins sont souvent moins valorisés socialement que les rôles masculins. Cette distribution sociale des rôles a pour conséquence que certaines tâches seront dévolues aux femmes, notamment toutes les tâches liées à la famille : accompagnement des enfants, soin aux enfants, soin aux parents âgés, courses, nettoyages de la maison, etc. Or, ces rôles ont un impact sur la mobilité quotidienne des femmes. Yves Raibaud, notamment, a travaillé sur cette thématique. Dans « Durable mais inégalitaire : la ville », il étudie différents projets urbains qui semblent faire consensus dans les villes européennes (pénalisation du trafic automobile intra-urbain, encouragement du deux-roues motorisé, du vélo et de la marche à pied, du tramway et des autres transports en commun, du covoiturage). Sur base d'une enquête de terrain, il révèle que les femmes seraient défavorisées par ces mesures, aussi bien en raison du sentiment de leur vulnérabilité dans l'espace public que par les tâches qui leurs sont majoritairement dévolues (Raibaud, 2015). La division sexuelle du travail a donc un poids sur les mobilités des femmes.

Au fil de mes lectures, j'ai identifié par ailleurs trois types d'impacts que ces rôles sociaux font peser plus indirectement sur la mobilité des femmes : la *sur-mobilité*, le poids du temps, la stratégie de la proximité.

Dans *La « sur-mobilité » : une question de genre ?*, Christophe Gibout constate qu'il existe une *sur-mobilité* propre au groupe social féminin. Cette sur-mobilité est, pour Gibout, un effet des rapports sociaux de genre. En effet, les femmes sont victimes de sur-mobilité en raison de leur genre, c'est-à-dire en raison des statuts, occupations et fonctions sociales qu'en tant que femmes, elles assurent traditionnellement dans la société (Gibout, 2004).

Nous parlons ici du groupe social composé de femmes en général, comparé au groupe social homme. Bien sûr, ces tâches pèsent différemment sur les femmes en fonction de leur position sociale, nous y reviendrons. Mais on peut déjà préciser que les femmes appartenant aux milieux les moins favorisés ne sont pas en mesure d'externaliser ces tâches (payer quelqu'un pour le faire à leur place). Elles effectuent donc plus de déplacements que les hommes du même milieu social, et font plus d'arrêts au cours de leur trajet domicile-travail. Ajoutons à cela que, pour celles qui ont des emplois peu qualifiés, elles travaillent selon des horaires décalés. Or, le travail à horaire décalé est rarement pris en considération par les politiques publiques d'aménagement des transports urbains, ce qui pèse considérablement sur la mobilité des travailleuses et travailleurs qui sont dans ces conditions et d'autant plus sur les femmes qui devront se charger des tâches de la famille. La question du temps se révèle alors être un paramètre essentiel dans la mobilité des femmes.

Bertrand Montulet et Michel Hubert ont publié une étude sur les vécus des temps et les usages des modes de transport. Leur étude intitulée *Se déplacer avec des enfants à Bruxelles ?* évalue l'adéquation des divers modes de transport aux contraintes des personnes vivant avec des enfants de moins de douze ans et se déplaçant quotidiennement à Bruxelles. L'étude souligne les faiblesses du transport public, en particulier vis-à-vis de ceux pour qui la maîtrise du temps est particulièrement importante (que ce soit pour eux-mêmes ou pour le bien-être des enfants qui les accompagnent) (Hubert et Montulet, 2008).

7. À noter, cette répartition des familles monoparentales se retrouve sur le territoire belge. Un nombre proportionnellement plus élevé de familles monoparentales habite Bruxelles, comparé aux deux autres régions du pays. *Fin 2009, les familles monoparentales représentaient 56 762 ménages en Région de Bruxelles-Capitale et les familles duo-parentales 115 052. Cela veut dire qu'une famille sur trois à Bruxelles est une famille monoparentale. Dans 86,6% des cas c'est une femme qui est chef de ménage. Comparés aux ménages avec enfants, nous voyons que la monoparentalité est plus importante à Bruxelles, suivie par la Wallonie et puis la Flandre. C'est d'ailleurs aussi à Bruxelles que la proportion des femmes monoparentales est légèrement plus importante que dans les trois autres régions. Les proportions entre familles duo- et monoparentales en Région wallonne est fort proche de Bruxelles, en ce que les chiffres démontrent que 30% des familles avec enfants sont monoparentales. En Flandre la proportion est un peu moins importante avec 20,9%. Globalement, en Belgique une famille sur quatre avec enfants est une famille monoparentale et dans 82,5% des cas c'est une femme qui est chef de ménage monoparental* p. 3 <https://ces.irisnet.be/fr/publications/les-debats-du-conseil-1/jeudi-23-janvier-2014/presentation-1>

Enfin, d'autres auteures se sont penchées sur les distances parcourues par les femmes. Analysant les trajets domicile-travail des familles monoparentales à bas revenus, Evelyne Blumenberg (2004) indique qu'ils sont particulièrement courts : à Los Angeles, la longueur moyenne de leurs navettes ne dépasse pas 8 miles (13km), contre 12,5 miles (20 km) pour l'ensemble des actifs ayant un emploi. Elle explique cette différence par le fait que les femmes à bas revenus tendent à être concentrées dans des activités dont les salaires sont encore plus bas que pour celles réservées aux hommes, et que par conséquent l'incitation à augmenter la distance à l'emploi dans l'attente d'un meilleur salaire est nettement affaiblie. Par ailleurs, ces femmes vivent le plus souvent dans les quartiers centraux, et la difficulté de se déplacer en banlieue par les transports collectifs les dissuade sans doute encore davantage d'élargir géographiquement leur recherche à l'emploi.⁷

En France, les travaux sur le lien entre mobilité résidentielle et mobilité professionnelle ont montré que le partage traditionnel des tâches conduit les femmes à limiter le plus possible l'ampleur de leurs navettes. Ainsi, lorsqu'il y a changement de domicile comme de travail, le critère de la proximité est plus important pour les femmes que pour leur conjoint (Baccaïni, 2002). Dans les couples où les deux conjoints travaillent, lorsqu'il y a des enfants, la probabilité de faire des trajets domicile-travail est nettement réduite (Baccaïni, 1997). Aux États-Unis, les spécificités des déplacements pour l'emploi des femmes ont été étudiées en particulier par Susan Hanson et Geraldine Pratt (1991, 1992). Elles indiquent que les femmes, afin de remplir leur « rôle familial », sont amenées à restreindre leur aire de recherche d'emploi et à se replier sur les emplois locaux. Cette recherche d'emploi spatialement réduite est particulièrement prononcée pour les femmes dont le niveau de qualification est bas. Elle concerne encore plus les femmes non motorisées (Fol, 2009 : 150-151).

Pour Karen Chapple si les femmes peu qualifiées limitent leur recherche à des emplois locaux, c'est parce qu'elles savent qu'elles manquent des qualifications leur permettant d'être « compétitives » sur un marché du travail à l'échelle régionale. Elle indique également que chez ces femmes, le manque de familiarité avec les espaces lointains, souvent accentué par la non-possession d'une voiture, peut avoir pour effet de décourager les recherches d'emploi se déployant à une large échelle spatiale (Chapple, 2000).

Il semble donc que le parcours quotidien des femmes (comme groupe social) illustre parfaitement la complexité du rapport à la mobilité, entre contraintes et ressources. Il me paraît d'autant plus pertinent de m'arrêter sur les mobilités quotidiennes des femmes que les obstacles et contraintes qu'elles rencontrent dans leurs parcours semblent croiser, superposer les trois *conditions sociales de possibilité* de déplacement formalisées par Ripoll (matérielles, institutionnelles et cognitives) (Ripoll, 2015 : 130).

Premièrement, les conditions matérielles, qui sont d'abord les conditions économiques et l'accessibilité financière. Il y a aussi les conditions logistiques, les horaires de transports qui ne correspondent ni à leurs horaires de travail ni à leurs besoins en termes de déplacement quand elles effectuent les tâches familiales. Ensuite, les conditions institutionnelles ou statutaires : de par les rôles sociaux qu'elles ont à assumer, par exemple, leur parcours quotidien vers le lieu de leur emploi sera séquencé, elles devront faire une halte pour déposer les enfants à l'école ou pour faire les courses alimentaires. Enfin, les conditions mentales ou cognitives à travers le sentiment d'insécurité dans l'espace public, les discours sur l'insécurité dans cet espace qui est incorporé par les femmes et influence et restreignent leurs pratiques de mobilité.

La mise en mobilité des femmes se trouve donc contrainte parce que les moyens nécessaires à cette mobilité ne sont pas mis en œuvre. Il y a pourtant des politiques publiques à créer pour améliorer ces conditions sociales de déplacement, et notamment intégrer, dans l'aménagement urbain, les contraintes qui pèsent sur les citadines : le poids des rôles sociaux, la précarité féminine, les horaires des emplois féminisés, le sentiment d'insécurité, etc.

Du droit à la mobilité au droit de maîtriser ses déplacements

Pour amorcer ce chapitre sur les mobilités et l'impact des inégalités qui peuvent peser, je suis partie de cette lecture qui traverse bon nombre de travaux dans différentes disciplines et qui considère notre époque comme l'ère des mobilités généralisées. Nous avons vu, avec différents auteurs, que le risque de cette lecture est de poser sur la *mobilité* un jugement de valeur et d'en faire une norme bénéfique pour tout un chacun. On en vient alors à considérer l'absence de mobilité comme une déviance, un manque, une carence qu'il faut combler par une série de mesures de *mise en mobilité* des plus précaires.

Pourtant, nous avons vu, en nous arrêtant sur les pratiques de mobilités des plus vulnérables, et plus particulièrement des femmes, que la proximité elle aussi génère des ressources. L'absence de mobilité n'est pas uniquement explicable par l'existence de freins ou d'entraves, il arrive que les gens ne se déplacent pas simplement parce que la proximité leur donne accès aux ressources qu'ils cherchent en ville. On peut alors renverser la perspective et constater que l'immobilité est signe d'accès à des ressources et qu'*a contrario*, la mobilité signe de manque. C'est ainsi que Marie-Hélène Bacqué et Sylvie Fol en arrivent à se demander si la « mobilité » est toujours souhaitable et souhaitée et si la « liberté » ne réside pas aussi dans le fait de *ne pas avoir à se déplacer* (Bacqué et Fol, 2007 : 92).

« Vivre et travailler au pays » était un slogan porté par les ouvriers dans les années 1970. Il peut valoir encore aujourd'hui pour les travailleurs déplacés à cause des politiques de délocalisation du lieu de travail, mais également pour bon nombre de migrants, réfugiés, déplacés qui fuient la guerre, la misère, les catastrophes dites naturelles. Comme le dit Ripoll, ne pas bouger suppose aussi des dispositions, des ressources, des capitaux de tous ordres (matériel, institutionnel et cognitif) permettant de franchir les nouveaux obstacles qui peuvent s'opposer à ce projet (Ripoll, 2015 : 132). Il n'est pas question ici d'inverser le discours et de répondre au *droit à la mobilité* par un *droit à l'immobilité*, mais plutôt de penser que chacun de ces droits peuvent et doivent se combiner en un *droit à la maîtrise de ses déplacements* (Ripoll, 2015 : 186).

Interroger l'accessibilité des ressources d'une ville, c'est donc aussi s'interroger sur les possibles ressources offertes par la proximité. C'est interroger les coûts de la mobilité et les stratégies mises en place par les individus pour y subvenir. C'est enfin et surtout, éviter les jugements de valeur qui risquent de s'immiscer dans les définitions. L'enjeu n'est pas ici de refuser absolument la mobilité ni de l'ériger en valeur. Ce que je vise, c'est de me défaire des discours normatifs qui parasitent la réflexion et de faire de la mobilité un objet de recherche, inséparable des pratiques de celles et ceux qui parcourent la ville.

Partir des pratiques concrètes de mobilités me permettra certainement de saisir toute la complexité propre à cet objet de recherche. Car les mobilités, en prises avec les inégalités sociales, contraintes par leurs conditions sociales de possibilités, se trouvent être un objet d'étude particulièrement riche qui refuse les distributions économistes simplistes du type « riches mobiles/pauvres immobiles ». Les pauvres comme les riches sont mobiles : ces mobilités sont simplement différentes, plus ou moins contraintes en fonction des moyens accessibles, et plus ou moins valorisées, en fonction des conditions sociales dans lesquelles elles prennent place. À cette lecture par catégories socio-économiques s'ajoute le prisme du genre qui vient encore complexifier le rapport des individus (femmes) à leurs mobilités par les contraintes qui pèsent sur elles. Pour se déplacer, les femmes, et plus particulièrement les femmes précaires, doivent déjouer bon nombre d'obstacles qui ont trait aux conditions matérielles, institutionnelles et mentales de déplacement. C'est que, je l'ai illustré tout au long de ce chapitre, les déplacements s'inscrivent dans des rapports sociaux dissymétriques : les conditions matérielles, institutionnelles et mentales de déplacement peuvent être considérées comme autant de capitaux inégalement distribués entre les différents groupes sociaux.

(RE)PENSER LES SCHÉMAS URBAINS AU PRISME DES RAPPORTS SOCIAUX

Dans cette partie, je cherche à présenter la grille de lecture spécifique qui me permet de construire et développer mon propos : montrer des obstacles qui se révèlent dans le parcours d'accès aux ressources de la ville.

Ce que je développe dans ces pages s'inscrit dans un cadre théorique précis, en l'occurrence l'articulation des rapports sociaux telle que formulée notamment par Danièle Kergoat (2012). Selon l'approche matérialiste, un rapport social peut-être défini à partir d'un conflit qui construit une division de la société en classes sociales dont l'une se trouve alors dans une situation de supériorité par rapport à l'autre. Il existe différents types de rapports sociaux : comme les rapports sociaux de classe, les rapports sociaux de sexe et les rapports sociaux de race. Dans une perspective matérialiste, l'ensemble des rapports sociaux de sexe, de « race », de classe correspond à une division du travail, à un problème d'organisation matérielle de la société. Il convient de considérer comme non réductibles les uns aux autres mais comme étant *simultanés* et situés dans des relations d'*imbrication*. Cette approche se veut pragmatiste, en ce qu'elle a pour point de départ une « activité humaine concrète » et non d'abord comme une structure. Les groupes sociaux ne sont pas donnés au départ mais se créent autour de dynamiques particulières⁸ : en l'occurrence, la répartition du produit de la force de travail entre les différents groupes sociaux.⁹

Dans le cadre de ce travail, je considère donc que les rapports sociaux s'inscrivent dans l'espace. Si les rapports sociaux sont, par définition, dynamiques – ils se constituent autour de conflits – il arrive qu'ils se cristallisent à travers diverses formes de *matérialisation* (par exemple, la division socio-ethnique des communes bruxelloises), *d'institutionnalisation* (par exemple, que les étrangers n'aient pas accès aux mêmes droits que les nationaux) et *d'intériorisation* (par exemple, l'appréhension des femmes de se déplacer dans l'espace public seules la nuit) qui conditionnent les pratiques sociales. À la suite de Pinçon Charlot, je considère que la ville est le lieu de cristallisation spatiale des rapports sociaux.

8. « Le rapport social peut être assimilé à une tension qui traverse la société ; cette tension se cristallise peu à peu en enjeux autour desquels, pour produire de la société, pour la reproduire ou « pour inventer de nouvelles façons de penser et d'agir », les êtres humains sont en confrontation permanente. Ce sont ces enjeux qui sont constitutifs des groupes sociaux. Ces derniers ne sont pas donnés au départ, ils se créent autour de ces enjeux par la dynamique des groupes sociaux » (Kergoat, 2005, p. 95).

9. Ainsi, parler de rapports sociaux dans une perspective matérialiste, c'est considérer que différents groupes sociaux se constituent à partir d'une activité humaine concrète, en l'occurrence le travail. Ces groupes se constituent en fonction de la répartition des richesses entre main-d'œuvre et accaparement des richesses produites par cette force de travail.

Je partirai de la lecture de l'inscription des rapports sociaux dans l'espace, des relations qu'entretiennent espaces et rapports sociaux, nécessaire pour nourrir ma recherche. L'objectif de ce chapitre est de me donner les outils théoriques et conceptuels pour construire une problématique. L'enjeu est de nourrir la pratique urbanistique en identifiant de nouveaux champs de travail et de recherche pour l'urbaniste à partir de ce qui se révèle de l'inscription des rapports sociaux dans l'espace.

Rapports sociaux et urbanisme

Henri Lefebvre distinguait habitat et habiter pour exprimer cette tension entre d'une part la ville cristallisée, qui prend corps dans une certaine morphologie de l'habitat et, d'autre part, la ville en mouvement où s'expriment de multiples manières d'habiter et de s'approprier le lieu (Lefebvre, 1968). La ville renvoie également de manière plus large à un *ordre lointain* (Institutions, codes juridiques, principes moraux,...) et un *ordre proche* (relations directes, immédiateté de la vie quotidienne.) Un autre apport majeur de la pensée de Lefebvre c'est la distinction qu'il fait entre l'espace perçu, l'espace conçu et l'espace vécu. Quand il parle de cette répartition tripartite de l'espace, Lefebvre prévient lui-même qu'« *une telle distinction doit se manier avec beaucoup de précaution. Elle introduirait vite des dissociations, alors qu'il s'agit au contraire de restituer l'unité productive* » (Lefebvre, 1974 : 53). Malgré ce risque, pour Lefebvre il faudrait ainsi distinguer :

- L'espace conçu, celui des savants, des planificateurs ;
- L'espace perçu dans lequel les *pratiques spatiales* associent les réalités quotidiennes (emploi du temps) et réalités urbaines (les parcours et réseaux reliant les lieux du travail, de la vie « privée », des loisirs) ;
- L'espace vécu qui se vit à travers les images et les symboles qui l'accompagnent, par l'intermédiaire des « habitants », des « usagers », mais aussi de certains artistes, écrivains, philosophes.

Cette approche tripartite est riche mais n'est pas des plus simples à manier. Elle a donné naissance à bon nombre de commentaires. La répartition binaire entre espace et territoire, préférée par les géographes, ou entre territoire et société, préférée par les sociologues est sans doute plus facile à comprendre. Yves Grafmeyer propose une définition de la ville comme étant à la fois territoire et population, cadre matériel et unité de vie collective, configuration d'objets physiques et nœud de relations entre sujets sociaux (1994). Il distingue deux ordres de réalités : une ville statique, figée dans des cadres matériels ; une ville dynamique, composée d'individus et de groupes en *relation*.

La ville possède donc de multiples dimensions. L'espace est pensé, construit, investi par les individus. Il est à la fois contexte de l'action et produit social. Il est aussi lieu de *contraintes*, sources d'obstacles qui obligent les individus à mettre en place des stratégies pour les contourner. Il est aussi lieu de *ressources*, c'était là le point de départ de ma recherche. Comment appréhender le tout ? Comment sortir d'une approche dualiste ? Il s'agit à la fois de refuser de considérer l'espace comme pur produit des rapports sociaux – car on manquerait alors l'impact que peut avoir l'aménagement spatial sur les individus, et la portée de l'urbanisme, mais de refuser également l'approche spatialiste

qui considère l'espace comme un objet pur, détaché de toute autre dimension sociale et/ou économique. Ne pas considérer l'espace comme une chose, détachée des rapports sociaux. Et ne pas considérer les rapports sociaux en dehors de l'espace.

À la croisée de ces deux perspectives, un numéro spécial de *Regards sociologiques*¹⁰ m'a offert un appareil conceptuel approprié pour formuler et ordonner mes questionnements. Dès l'introduction, Sylvie Tissot et Fabrice Ripoll refusent d'appréhender l'espace uniquement comme un pur produit des actions humaines, ni comme une « réalité autonome » (Lefebvre) agissant sur le social de l'extérieur (Ripoll et Tissot, 2010). Ils proposent « de penser l'espace comme une dimension inhérente aux rapports sociaux : le social est toujours déjà spatial. »

Dire que le social est toujours déjà spatial. C'est rappeler que les rapports sociaux et la vie quotidienne se déroulent *nécessairement* dans un cadre spatial (Marchal et Stebé, 2010 : 12-13). Dans cette perspective, l'espace est considéré comme une dimension du monde social, au même titre que le temps. Comme tout ce qui est social ne peut qu'avoir une dimension temporelle, tout ce qui est social ne peut qu'avoir une dimension spatiale. L'approche développée par Ripoll et Tissot nous permet d'éviter de débattre sur les relations entre espace et société, comme s'il s'agissait de deux entités distinctes dont on pouvait évaluer les liens. Parler de dimension, c'est rappeler que l'espace, comme le temps, n'est pas une « variable » isolable » (Ripoll et Tissot, 2010 : 97). Nous pouvons alors dépasser le dualisme entre espace et société. Cette approche nous permet aussi d'appréhender ce que font les usagers de la ville : celle-ci est aussi modelée et appropriée par les usagers. La ville s'appréhende depuis le regard de ceux qui vivent dedans et par-là, participent à son invention.

Il est vrai, comme le souligne Ripoll, que l'on ne s'interroge jamais sur les rapports entre le social et le temporel. Il va sans dire, comme une évidence, que le social se déploie dans le temps et inversement. Pourquoi la même évidence n'existe-t-elle pas pour l'espace ? Si le temps semble plus facile à dé-substantialiser que l'espace, c'est sans doute que ce dernier est encore souvent réduit à la surface terrestre qui se déploie sous nos yeux. Il est évident que pour une urbaniste, cet espace physique est le premier objet de sa discipline. Mais il n'est pas le seul : les représentations, les symboles, les perceptions sont aussi un objet pour l'urbanisme (Stebé et Marchal, 2010). De plus, l'espace physique ne dépend pas uniquement de conditions d'ordre physique, matériel, topographique. Et c'est pour ouvrir et dégager la notion d'espace, dans une perspective de pratique urbanistique, que l'approche de Ripoll et Tissot s'avère utile.

Cette approche nous permet de considérer que la dimension spatiale n'est pas réductible à l'espace physique ou matériel : elle est aussi dans les têtes (représentations de l'espace, schèmes de perception, savoirs, dispositions...) et dans les institutions (espaces de validité des lois et règlements, échelons politiques...). » (Ripoll et Tissot, 2010, p.97) Dans cette perspective, nous pouvons appréhender la ville dans ses multiples dimensions. Ce qui ouvre aux perspectives formulées par Offner quand il parle d'*urbanisme invisible* jouant sur la gestion de l'espace, l'organisation des rythmes urbains, l'intégration de la dimension temporelle dans la gestion de la ville (Offner, 2013, cf. intro).

Si en tant qu'urbaniste, notre terrain est celui de l'aménagement de l'espace, il faut décomposer ces moments du processus pour pouvoir agir sur l'espace tout en gardant toujours en tête l'imbrication inextricable de toutes ces dimensions. Dans les pas de Lefebvre, Florence Bouillon, Armelle Choplin, Camille Schmoll et Djemila Zeneidi

10. Mobilité/autochtonie : sur la dimension spatiale des ressources sociales, *Regards sociologique*, n° 40, 2010 2010. Disponible sur : <http://www.regards-sociologiques.com/index.php/2010-40>

qui identifient les relations entre le social et le spatial comme un dispositif circulaire : « L'espace est le produit de rapports de pouvoir, en même temps qu'il produit à son tour des inégalités, de la vulnérabilité, de l'oppression : le processus est circulaire. » (Bouillon, Choplin Schmoll et Zeneidi, 2015 : 269-272) Le risque à appréhender les choses de manière circulaire, c'est de penser qu'elles peuvent se décomposer en étapes de natures différentes, alors que tout est toujours à la fois social, spatial et temporel. Le geste de l'urbaniste, même s'il a prise sur l'espace, est lui aussi inscrit dans des rapports sociaux. Par exemple, Lidewij Tummers, urbaniste hollandaise, s'est donnée pour tâche d'analyser les documents d'urbanisme (rapports, statistiques, plans, notes techniques) afin de mettre en évidence les codes sexués implicites qui sont au cœur de la pratique de l'urbanisme. Elle montre comment ce langage qui paraît neutre est en fait orienté autour d'un type d'usager (masculin), ce qui freine l'accessibilité des aménagements pour les autres (féminins). Parler de dimension nous permet donc d'éviter de cloisonner les disciplines et leurs objets.

Parler de *dimension*, c'est se donner une clé d'entrée, c'est une manière d'appréhender un phénomène au sein duquel espace, temps et société sont inextricablement imbriqués. C'est aussi ce qui nous permet d'identifier les *pratiques spatiales* des citoyens et citoyennes comme un objet d'étude fondamentale pour saisir les inégalités d'accès aux ressources de la ville. C'est l'objet du chapitre qui suit.

Des schémas spatiaux-temporels différenciés

Des théoriciennes, sociologues, géographes, urbanistes se sont penchées sur l'espace et les rapports sociaux de genre et ont soutenu que la ville peut être lue comme un espace construit par des rapports sociaux de sexe qui changent en fonction des contextes culturels et sociaux. Les féministes matérialistes se sont basées sur cette approche pour proposer une lecture matérialiste des rapports de genre à travers la division sexuelle du travail. La division sexuelle du travail « a pour caractéristique l'assignation prioritaire des hommes à la sphère productive et des femmes à la sphère reproductive ainsi que, simultanément, la captation par les hommes des fonctions à forte valeur sociale ajoutée (politiques, religieuses, militaires, etc.) » (Kergoat, 2012). C'est à travers la frontière public/privé, que les hommes sont assignés prioritairement à la sphère productive et les femmes à la sphère reproductive. Dans l'organisation spatiale, cela se traduit d'abord dans la division de l'espace en deux entités séparées : espace public et espace privé – des catégories directement associées aux rôles sociaux attribués historiquement aux hommes et aux femmes (l'espace public étant dévolu aux hommes et l'espace privé, confondu avec le foyer ou la sphère domestique, aux femmes.)¹¹ Linda McDowell (1993) a souligné que le processus d'urbanisation en lien avec la révolution industrielle et la croissance urbaine en Europe a favorisé le développement d'un discours sur l'insécurité des femmes. La réponse apportée à la vulnérabilité supposée des femmes dans l'Angleterre victorienne a été la promotion de la division de l'espace en deux sphères.¹²

Pourrait-on donc appréhender la ville industrielle comme fragmentée entre l'espace public, masculin, et l'espace privé, féminin ? Les choses sont plus complexes : les historiennes féministes ont, en effet, rappelé que cette division ne s'appliquait pas à l'ensemble des classes sociales et ne coïncidait pas non plus avec l'expérience des femmes

11. Pour le philosophe allemand Jürgen Habermas : « L'idée issue du droit romain et du droit napoléonien [est] que l'homme est propriétaire de la famille, de la femme, des enfants, des biens familiaux. Le droit de propriété est le droit d'user et d'abuser. C'est le droit de la bourgeoisie montante qui organise l'espace public au mieux de ses intérêts » (1992, p. 180). En retour, « l'intégration du système familial patriarcal au système de la propriété privée constitue le fondement essentiel du privé. Une sphère qui n'a de façon routinière ni à rendre compte d'elle-même ni à fournir des informations sur sa conduite, ni à présenter de justification » (p. 181). HABERMAS Jürgen, « L'espace public, 30 ans après », *Quaderni*, n° 18, 1992, cité par BLIBON Marianne. « Espace urbain », Juliette Rennes éd., *Encyclopédie critique du genre. Corps, sexualité, rapports sociaux*, La Découverte, 2016.

12. Notons que les études sur les violences interpersonnelles ont interrogé l'image idéalisée de l'espace domestique en soulignant que c'est aussi un lieu où s'exercent des violences envers les femmes.

de la bourgeoisie marchande, nous invitant par là à relire l'histoire dans une perspective intersectionnelle, au croisement simultané de plusieurs formes de stratification, domination ou de discrimination dans une société.¹³ L'historienne britannique Sally Alexander (1976) a mis ainsi en lumière l'histoire méconnue des couturières, des coiffeuses, des lingères ou des ouvrières des manufactures, dans l'Angleterre de la première moitié du XIX^e siècle. Elle montre que les mobilités de ces travailleuses structuraient la ville, tout comme les travaux dévalorisés des classes populaires participait à son expansion. Si la séparation entre monde du travail et sphère domestique valait pour norme dans les classes bourgeoises, la répartition de ces deux sphères se jouaient différemment pour les femmes des milieux populaires (Schweitzer, 2002).

DEpuis les années 1960, cette norme est mise à mal par l'entrée des femmes de différentes catégories sociales (plus seulement les femmes des milieux populaires) sur le marché du travail salarié. Le travail des femmes et les transformations des structures familiales (familles monoparentales, couples ou célibataires sans enfant...) obligent aujourd'hui les aménageurs de l'espace urbain à penser différemment les modes d'habiter et la disposition de l'espace domestique. Bien, sûr, il existe toujours des espaces *masculinisés* et des espaces *féminisés*. Mais la ségrégation n'est pas toujours nette. C'est pourquoi, si l'on veut développer une réflexion sur l'urbanisme au prisme du genre qui tienne compte des conditions sociales, économiques, institutionnelles des individus, il faut aller plus loin dans l'analyse. Il ne suffit pas d'identifier les usages différenciés des espaces entre les sexes. Ce qui me semble pertinent ici, c'est que le prisme du genre nous permet, c'est d'interroger les *schémas spatiaux* et *temporels* autour desquels nous organisons la vie urbaine.

Les stratégies de planification urbaine se fondent souvent sur une vision de l'économie qui privilégie la mesure du travail rémunéré des personnes employées qui se rendent sur leurs lieux de travail, principalement en voiture, avec des horaires de travail classiques. La logique spatiale qui correspond à cette approche sépare les fonctions dites « industrielles » et « résidentielles ». On distingue alors deux types de travail (production et reproduction) et deux entités spatiales (industrielle et résidentielle) dont une seule est privilégiée comme une catégorie de l'action publique liée à l'espace urbain. Le reste est de l'ordre du privé, qu'il s'agisse du travail gratuit des femmes au sein du foyer ou du travail du soin rémunéré, lui aussi historiquement et socialement dévolu aux femmes. Aujourd'hui, les femmes ont un accès relatif au marché du travail mais on ne tient toujours pas compte des tâches qu'elles doivent continuer à assumer ; car l'entrée des femmes sur le marché du travail n'a pas été synonyme d'une plus juste répartition des tâches au sein du couple hétérosexuel. Or, ces tâches ont un impact sur leur quotidien, leur emploi du temps, l'organisation de leur travail rémunéré mais également un impact sur leur rapports à la ville et sur leur mobilité (cf. chapitre : Les mobilités aux prises avec les inégalités p. 13). Nous l'avons vu dans le premier chapitre : quand on parle de mobilité, la situation des femmes apparaît comme un cas exemplaire sur lequel s'appuyer pour illustrer les freins, les obstacles et les contraintes qui pèsent sur les mobilités quotidiennes.

Ces parcours spécifiques correspondent, de manière structurelle, aux parcours des femmes dans la ville, que je pourrais nommer le *trajet du soin*. Nous entendons par là l'ensemble des trajets effectués au quotidien dans la ville, nécessités par les tâches liées au soin des proches et au fonctionnement de la vie familiale, et qui sont majoritairement assumées par les femmes.

13. cf. Crenshaw, Kimberlé Williams. « Cartographies des marges : intersectionnalité, politique de l'identité et violences contre les femmes de couleur », *Cahiers du Genre*, vol. 39, n° 2, 2005, p. 51-82.

Nous percevons ici ce que l'épistémologie féministe rend possible. Il ne s'agit pas uniquement de considérer les femmes comme un groupe social spécifique, qui aurait des besoins spécifiques à rajouter à un cahier des charges. L'enjeu n'est pas de considérer le genre comme une simple variable qu'il faudrait simplement rajouter dans un tableau statistique. La mobilisation de la notion de genre ne nous permet pas uniquement une *description* du monde social mais une *explication* des dynamiques qui le traversent. Or, les stratégies de planification urbaine ne sont pas épargnées par ces enjeux. Comme le note Lidwija Tummers, lorsqu'on décrypte les dynamiques spatiales au prisme du genre, les plans d'urbanisme ne peuvent plus être interprétés sous le seul angle des catégories fonctionnelles. Les motifs de déplacements sont complexes, superposés, entrecoupés (Tummers, 2015). Horelli et Vespä, groupe d'urbanistes et de chercheuses scandinaves, expliquent ce que cela signifie pour l'urbanisme : « Les femmes dépensent beaucoup de temps et d'énergie à transformer la fragmentation de ces cadres [le foyer, le travail, les services] en quelque chose qui ressemble à un tout cohérent » (Horelli et Vespä, 1994 : 203). L'enjeu, pour l'urbaniste, est de proposer une solution urbaine et collective à cette fragmentation.¹⁴

14. Pour Lidwija Tummers, urbaniste hollandaise, les catégories de l'action urbanistique, comme la densité, la mixité ou l'aménagement routier, ont un effet sur les services, la sécurité et l'accessibilité des usagers. Or, ces effets n'ont pas les mêmes impacts pour les différents groupes d'usagers. Dans le cadre de ses recherches, elle s'est donnée pour tâche d'étudier les documents d'urbanisme – rapports, statistiques, plans, notes techniques – afin d'analyser leur langage, leurs codes et leurs symboles et mettre en évidence les codes sexués implicites qui sont au cœur de la pratique de l'urbanisme.

Questionner la dimension de genre dans l'organisation spatiale, c'est interroger nos modèles urbains et s'ouvrir, en tant qu'urbanistes, à la diversification de ces schémas spatio-temporels. Les schémas spatiaux et temporels – déterminés par les rôles attribués aux hommes et aux femmes – peuvent être ou non facilités par les transports, l'organisation de l'espace public, la situation géographique des bâtiments et la priorité donnée, par exemple, à la facilité d'accès aux services (Tummers, 2015 : 69). Nous touchons là à un levier important pour l'innovation urbaine et la transformation de l'urbanisme, afin de rendre les ressources des villes accessibles à tous. Dans cette perspective, un autre outil conceptuel nous permet d'aller plus loin dans l'analyse de ces schémas spatio-temporels dans la ville. Il s'agit de la notion de *care*.

Le *care* : un paradigme pour faire apparaître de nouveaux schémas urbains

Au cours des années 1970, les théoriciennes féministes marxistes ont imposé une définition du travail élargie au travail domestique gratuit accompli dans la sphère privée : le *travail gratuit* ou *travail de reproduction* (Hirata et Kergoat 2005). La notion de travail ne désigne plus seulement toute production marchande mais plus largement tout ce qui contribue à produire et maintenir la société. Ce *travail gratuit* est effectué par les femmes et les filles au sein de leur foyer de façon à maintenir la vie de la famille (soin des enfants, ménage, éducation, cuisine, écoute, attention etc.) Plus récemment, l'analyse de la division sexuelle de travail a connu une nouvelle inflexion à travers la notion de *care*, que Joan Tronto définit ainsi :

« Le *care* est 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).

En réunissant, dans un même terme, activités domestiques *gratuites* et activités *professionnelles* de soin, le *care* contribue à déconstruire la séparation entre ces deux sphères d'activité (Molinier, 2006). Cette approche était déjà centrale chez les féministes matérialistes, mais la notion de *care* élargit encore le concept de travail en n'englobant plus seulement le travail gratuit mais également *la dimension morale des activités* (Paperman, 2009: 101). Le travail du *care* ou travail du soin, consiste donc en un ensemble de tâches matérielles mais aussi émotionnelles, à l'image du *travail de reproduction gratuit* fourni par les femmes et les filles au sein des foyers. Mais dans le cas du *care*, ce travail n'est pas toujours gratuit. Il peut aussi être externalisé, c'est-à-dire effectué par une personne extérieure à la sphère familiale et payée pour le faire: femmes de ménages, nounous, infirmières, garde-malades, auxiliaires de vie, etc.

Le développement des études sur travail du *care*¹⁵ a partie liée avec l'explosion des emplois de services à la personne que les sociétés du Nord connaissent depuis quelques années. Ces emplois ont été créés pour répondre aux enjeux liés notamment à l'allongement de l'espérance de vie, à l'augmentation du nombre de familles monoparentales et à l'augmentation de l'activité professionnelle des femmes. Parodiant un célèbre slogan féministe dans son article intitulé *Féministes de tous les pays, qui lavent vos chaussettes?*, Sara Farris rappelle que l'accès à l'emploi des femmes des pays dits du Nord ne s'est pas accompagné d'un partage équilibré des tâches domestiques au sein du couple hétérosexuel mais simplement d'une externalisation de ces tâches (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 *care* 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 soin¹⁶ 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).

Arlie Hochschild est la première à parler de *global care chains*, qu'elle définit comme «un ensemble de liens tissés entre des personnes au niveau mondial et basés sur du *care* rémunéré ou non». Elle décrit ainsi une *global care chain* typique:

La fille aînée d'une famille pauvre du tiers-monde s'occupe de ses frères et sœurs (premier maillon de la chaîne) pendant que sa mère travaille comme bonne d'enfants pour les enfants d'une nounou ayant émigré dans un pays développé (deuxième maillon). Cette dernière à son tour s'occupe d'un enfant d'une famille d'un pays riche (dernier maillon). Ce type de chaîne traduit une écologie invisible du care, chaque maillon de la chaîne dépendant d'un autre. (Hochschild, 2005:35)

Par ailleurs, en plus d'être inégalement réparti, le travail du *care* est invisibilisé et dévalorisé socialement et bien entendu financièrement. De plus, la pénibilité des conditions de travail des employées des métiers du *care* est passée sous silence.

Pourquoi s'attacher à cette notion de *care* pour identifier les enjeux d'accessibilité urbaine? J'ai développé un argumentaire qui s'articule autour des trois dimensions que nous avons identifiées dans notre cadre théorique.

15. Du côté du monde académique, c'est principalement la publication en 2006 de l'ouvrage de Sandra Laugier et Patricia Paperman *Le souci des autres* et la traduction de l'ouvrage de Tronto en 2009 qui fera connaître le concept dans le monde francophone.

16. Formulé par les féministes matérialistes, le travail reproductif désigne le travail domestique dont sont chargées les femmes dans le système d'exploitation patriarcal. cf. le travail de Guillaumin Collette, Delphy Christine, Kergoat Danielle (parmi d'autres).

Le *care*: quel enjeu pour la ville ?

Dimension spatiale :

Le travail du *care* s'inscrit dans l'espace à travers les réseaux de migrations internationales qu'il génère. Mais il s'inscrit également à une échelle plus locale, l'échelle de la ville. Nous l'avons vu dans le chapitre précédent lorsqu'il était question de la mobilité des femmes, et des chaînes de déplacement complexes qu'elles sont amenées à effectuer en rapport avec le ménage et la famille entre le lieu de résidence et de travail (que j'ai nommé le *trajet du soin*.) 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 du soin* qu'elles doivent effectuer pour leurs propres foyers. Le parcours en saura d'autant plus complexifié.

Une autre caractéristique de ces emplois est d'exiger une mobilité importante dans la ville, pour passer d'un lieu de travail à l'autre alors que le niveau de revenus de ces femmes leur permet rarement de disposer de moyens de transport individuels (surtout si elles ont une famille à charge).

Autre particularité : pour celles qui travaillent dans des domiciles privés, elles passent d'un domicile privé à l'autre, enchaînant donc les services dans les logements, et parfois traversant la ville d'un bout à l'autre au cours d'une même journée. Ces schémas de déplacement ont la spécificité de ne pas répondre à la logique des « pôles » d'activités. Ils interrogent l'accessibilité de la ville à une échelle plus fine, et exigeraient un maillage affiné des réseaux de transports en commun.

Dimension temporelle :

Le travail du *care* permet de soulever une problématique dont on oublie trop souvent l'importance dans l'aménagement urbain : la dimension temporelle.

En effet, différents rythmes structurent un territoire : scolaires, temps de travail, horaires des commerces, horaires et fréquences des transports en commun. Tous ces rythmes sont imbriqués et conditionnent le bon fonctionnement du territoire. Pourtant, nous ne sommes pas tous égaux face à ces rythmes : par exemple, au sein d'un ménage, la recherche relative à l'emploi du temps des femmes et des hommes constitue un bon indicateur pour vérifier dans quelle mesure les répartitions stéréotypées des tâches et les attentes et rôles traditionnels qui y sont associés ont effectivement été dépassés.¹⁷ Les cheffes de famille monoparentales doivent assurer seules la gestion d'un foyer. Elles n'ont donc pas le même rapport au temps, ce qui génère de fortes inégalités. Les inégalités apparaissent aussi entre les ménages qui appartiennent à différentes catégories socio-économiques : certains ménages peuvent « acheter du temps » en externalisant certaines tâches. Les classes les moins précaires peuvent, par exemple, faire appel à une travailleuse extérieure à la sphère familiale et la rémunérer pour effectuer des tâches qui ne se combinent pas avec leur emploi du temps : gardes d'enfant, heures de ménage, auxiliaire de vie pour le proche parent malade, etc. Quand d'autres chefs ou cheffes de famille travaillent à horaires décalés ou coupés, travaillent loin de leur

17. Un jour de semaine moyen, les femmes consacrent une heure quart de moins (2 heures 16) que les hommes au travail rémunéré (3 heures 39). Pour les deux sexes, ces données sont très proches de celles de 2005 et 1999. À l'inverse, avec 1 heure 57, les hommes consacrent une heure et quart de moins que les femmes aux tâches ménagères (3 heures 17). Il est frappant de constater que le temps que les hommes consacrent aux tâches ménagères n'a presque pas évolué ces dernières années, alors qu'il a diminué de près d'une demi-heure par jour de semaine chez les femmes entre 1999 et 2013. En outre, les femmes consacrent encore deux fois plus de temps (30 minutes) que les hommes (15 minutes) aux soins des enfants et à l'éducation. Institut pour l'égalité des femmes et des hommes, *Étude Genre et emploi du temps*, p.12.

lieu d'habitat, du lieu d'école des enfants, de services de proximité etc. et n'ont pas les moyens financiers pour externaliser ces tâches.

Aujourd'hui, les rythmes de travail ne sont plus aussi structurants et synchrones. La journée de travail qui démarre à 8h pour finir à 16 n'est plus la norme hégémonique. Les rythmes urbains sont de plus en plus diversifiés. Or, cette diversification des rythmes de vie des citoyens est un enjeu fondamental pour l'aménagement urbain et l'organisation des mobilités. S'intéresser aux conditions de travail des travailleuses du *care* (travail individualisé, rythmes fragmentés, horaires décalés, horaires de nuit sans accès aux transports en commun), me permet d'aborder cet enjeu contemporain.

Parler du soin dans la ville, c'est aussi ouvrir une place pour intégrer dans l'aménagement du territoire les transformations sociales des modes de vie ou les changements individuels liés aux cycles de vie. Le vieillissement de la population qui transforme aujourd'hui le profil démographique de la Belgique, le nombre de familles monoparentales, le célibat, la vie en habitats groupés sont autant de défis pour l'aménagement urbain auquel il nous faut répondre, toujours dans l'objectif d'aménager une ville accessible pour toutes et tous.

Dimension sociale :

Enfin, le *care* est à rattacher à la division sociale, sexuelle et internationale du travail : il est historiquement assigné aux femmes, pauvres et issues de pays dits du Sud (Tronto, 2009). Les travailleuses du *care* se trouvent donc au croisement de différents rapports sociaux : rapports sociaux de classe, de sexe et de « race ». Travaillant dans des foyers privés, elles sont isolées, sans lieu de travail collectif donc sans accès aux formes traditionnelles de solidarité et de lutte ouvrière. Pour la plupart, leur situation de femmes migrantes et leurs conditions de vie précaires conditionnent leur accès aux espaces publics et lieux de loisirs. Pourtant, ces réalités de vie ne sont pas prises en compte lorsqu'on conçoit le développement urbain. Ce qui fait du travail du *care* une entrée particulièrement féconde pour repérer et penser les rapports de pouvoir et les inégalités qui structurent l'espace urbain.

Le *care* est aussi un enjeu fondamental pour la ville en ce qu'il ouvre à la question des dépendances qui nous lient les uns aux autres. Enfants, adultes, aînés, nous avons tous besoin, à chaque étape de nos vies, que l'on nous fournisse du soin. L'invisibilisation et la dévalorisation de ces besoins pourtant fondamentaux nous empêchent de voir d'abord ce que nous avons en commun mais aussi les chaînes de dépendance qui nous relient.

Étudier la ville au prisme du *care* me semble donc prometteur pour une étude en urbanisme. Cette notion fait apparaître des motifs et des conditions de déplacement trop souvent invisibilisés dans les études urbaines. Entre le travail gratuit et le travail rémunéré, la notion de *care* relie une série d'activités menées en majorité par les individus les plus vulnérables dans la ville : femmes, femmes précaires, femmes précaires d'origine étrangère. Penser le *care* dans la ville permet de faire apparaître des schémas spatio-temporels ignorés, des pratiques, contraintes, obstacles et stratégies ignorés par les politiques d'aménagement urbain alors qu'ils sont propres à celles et ceux qui pourvoient à ce besoin de *care*, fondamental pour chacun.

TRAVAILLEUSES DU SOIN À BRUXELLES : PARCOURS ET PRATIQUES DE MOBILITÉ

À Bruxelles, les situations des personnes précaires relèvent de multiples acteurs et politiques publics, qu'il s'agisse de la politique de redistribution des richesses, de l'emploi, de la sécurité sociale, de l'accès à la formation, etc. Que peut faire l'urbanisme dans ce contexte de manière à, sinon compenser, du moins freiner, diminuer les effets de ces inégalités sociales et de la précarité? Comment penser une ville qui évite de renforcer les inégalités? Comment penser l'accessibilité aux ressources quand on se trouve aux commandes d'un projet urbain? Comment aménager des dispositifs urbains qui permettent de limiter les effets négatifs des inégalités sociales? ***Comment aménager une ville accessible aux plus vulnérables?***

Pour répondre à la question, étudier la ville, la manière dont elle fonctionne, étudier les parcours liés au travail du soin semble fécond. Je partirai donc des pratiques de mobilité des femmes travailleuses domestiques dans Bruxelles, de leurs déplacements quotidiens, des contraintes auxquelles elles sont confrontées, et des stratégies qu'elles mobilisent pour se déplacer.

À première vue, pour les travailleuses à domiciles, la mobilité est une ressource de premier ordre. Nous pourrions considérer que l'accès à la mobilité de ces travailleuses illustre le « droit générique » qui « donne accès à toutes les autres ressources » revendiqué par la *Charte pour une ville en mouvement* évoqué plus haut, puisque c'est leurs déplacements, d'un logement à l'autre, qui permettent aux travailleuses du soin d'avoir accès à un emploi. Cassandra, une des enquêtées, va jusqu'à identifier les transports en commun comme son *outil de travail*. Mais ces mobilités ne sont pas sans peser sur leur quotidien. Ce poids, ce sont ces obstacles et contraintes auxquelles elles font face au quotidien. Plonger leurs pratiques de mobilités quotidiennes, cartographier leurs parcours, permet d'étudier au plus près la matérialisation des rapports sociaux dans l'espace, à travers l'étude de leurs trajets liés au soin.

Travailler à partir de la situation des travailleuses domestiques, c'est poser un regard sur les conditions de travail, de vie et de déplacement de ces femmes invisibilisées. C'est aussi dégager une série d'enjeux pour les politiques du développement territorial à Bruxelles: faire apparaître de nouvelles logiques de déplacement, qui allient à la fois le travail rémunéré (de foyer en foyer) et le travail gratuit, qui nécessite aussi des ressources urbaines. 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.

Mobilité à Bruxelles et enjeux pour l'aménagement urbain

Ces dernières années, les phénomènes d'accroissement démographique et l'augmentation de l'étalement urbain ont fait de la mobilité un des principaux défis de la Région bruxelloise. Ils ont pour conséquence d'une part l'accroissement de la demande de mobilité, d'autres part l'augmentation du nombre des déplacements pendulaires, la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) constituant le principal pôle de Belgique en matière d'emploi mais aussi de commerce, de culture ou d'enseignement. (Lebrun *et al.*, 2012; Hubert *et al.*, 2013).

En 2010, dernière année pour laquelle une enquête sur les déplacements a été menée à l'échelle nationale, un tiers des mouvements internes à Bruxelles s'effectuait en voiture (enquête BELDAM BELgian DAily Mobility 2010), ce qui place Bruxelles parmi les villes les plus motorisées d'Europe. Comme l'ont montré les études en la matière (Hubert *et al.*, 2013; Lebrun *et al.*, 2012 et 2013; Ermans *et al.*, 2017 et 2018), pour éviter les périodes les plus fréquentées, les automobilistes se sont adaptés: les heures de pointe commencent plus tôt et se terminent plus tard, induisant une hausse du trafic tout au long de la journée. La longueur et la durée des trajets routiers augmentent, suite à la poursuite de l'étalement urbain et à la congestion. Du côté des transports en commun, si la part modale et le nombre de déplacements ont augmenté, l'usage reste conditionné par différents facteurs: l'offre est concentrée sur les mouvements pendulaires, délaissant les heures creuses, les jours non ouvrables ou les liaisons ne correspondant pas à des trajets de navettes.

À cela s'ajoute le fait que l'organisation du service en Région de Bruxelles-capitale nécessite d'emprunter plusieurs moyens de transport en commun en correspondance pour effectuer des chaînes de déplacements complexes. Alors que, justement, ces chaînes de déplacements ont tendance à être de plus en plus composites, en raison de la multiplication des motifs de déplacements, des changements plus fréquents d'emplois, de la faible disponibilité de places dans les écoles et les crèches, ou de la disparition de certains services locaux, commerces, banques, postes, obligeant à se mouvoir plus loin et plus souvent (Ermans *et al.*, 2018). Cette situation s'explique notamment par l'absence de coordination politique et stratégique entre les différentes parties compétentes pour organiser l'offre de transport en commun. À Bruxelles, la mobilité est organisée par quatre opérateurs, dont trois régionaux et un national: la STIB à Bruxelles, De Lijn en Flandre, les TEC en Wallonie et la SNCB (Lebrun *et al.*, 2012) Entre ces quatre

opérateurs, il n'y a ni intégration tarifaire, ni intégration des horaires, des réseaux ou de l'information. Dès lors, l'offre intermodale et interopérateur est très sous-utilisée (Lebrun *et al.*, 2013; Hubert *et al.*, 2013). Cette faible coordination est aussi due à la réalisation de plans régionaux de mobilité non coordonnés au sein de l'aire métropolitaine bruxelloise et, donc à, l'inexistence d'une politique intégrée de limitation du trafic automobile (Lebrun *et al.*, 2012).

À Bruxelles, lors d'un jour ouvrable, on estime que plus de trois millions de déplacements s'effectuent en lien avec la RBC (Hubert *et al.*, 2013). Parmi ceux-ci, les déplacements entrants et sortants de la Région s'effectuent majoritairement en voiture (63%) (Lebrun *et al.*, 2014: 15), tandis que les déplacements intrabruxellois donnent un poids deux fois moins important à la voiture (32%). Pourtant, la voiture totalise encore près de la moitié (48%) de la distance que représentent les déplacements internes. La question de la performance de la desserte par les transports publics en vue de concurrencer davantage la voiture est donc un enjeu capital pour la Région si l'on vise à instaurer une mobilité plus *durable*. Mais également si l'on vise l'accessibilité de la ville.

Bruxelles est aujourd'hui traversée par une série de phénomènes qui interrogent les politiques urbaines: croissance démographique¹⁸, vieillissement¹⁹, précarisation de la population, augmentation du nombre de familles monoparentales²⁰, transformation des conditions de travail, développement des métiers de service. Chacune de ces transformations a un impact sur le territoire bruxellois et soulève des enjeux pour l'organisation du territoire. La stratégie développée dans le *Plan Régional de Développement durable* (PRDD) se saisit de ces enjeux en proposant notamment un *Plan régional de mobilité* qui réponde « *efficacement aux défis existants, [favorise] la transition vers une mobilité plus durable et [anticipe] les nouveaux comportements, induits par de nouvelles technologies et de nouveaux modes de vie. Le plan intègre la planification des transports mais également la nécessité de réduire les déplacements, en nombre et en distance, en agissant sur le développement de la ville de proximité et le confort des déplacements.* » (PRDD, 2018: 20)

Le projet de Plan régional de mobilité a depuis été approuvé en première lecture par le gouvernement de la Région de Bruxelles-capitale, et il est aujourd'hui soumis à l'enquête publique (du 17 juin au 17 octobre 2019). Ce projet de plan, intitulé *Good move*, reprend les axes stratégiques que le PRDD développe pour répondre aux défis de la mobilité à Bruxelles. Il réaffirme notamment cette volonté de penser le développement territorial dans une logique différente de la logique fonctionnaliste:

« La séparation des fonctions a régi les principes d'aménagement de la ville pendant des décennies. Cette situation impose le besoin de se déplacer. Aujourd'hui, la ville basée sur la séparation des fonctions doit faire place à la ville multipolaire. [...] Il s'agit de diminuer les raisons de se déplacer, en regard des nouveaux usages qui s'instaurent dans la ville. Et ce, en rapprochant le travail de l'habitat, en mêlant mieux les fonctions et les usages, en renforçant l'armature que formera demain la multipolarité, les nœuds des multi-modalités. » (PRDD, 2018:20) et (projet de PRM, 2019: 40)

C'est sur base de ces dynamiques traversant la Région bruxelloise, et des stratégies développées par les politiques publiques pour y répondre, que j'ai choisi de porter mon attention sur les pratiques de mobilité des travailleuses domestiques qui se déplacent quotidiennement dans Bruxelles. Si je choisis ce cas d'étude, c'est que les conditions de vie et de travail des travailleuses du *care* à Bruxelles semblent condenser bon nombre

18. La RBC connaît depuis 2000 une croissance démographique importante. Elle comptait 1 089 538 habitants en 2010, soit 130 220 de plus que dix ans auparavant, ce qui représente un accroissement de 13,6% (1,3% sur base annuelle). La croissance fut telle que la Région a dépassé son maximum historique des années 1960 (Lebrun *et al.*, 2012: 13). Et rien n'indique qu'elle s'atténuera à l'avenir puisque, selon l'IBSA, la Région comptera 1,23 million d'habitants en 2020 (Dehaibe et Laine, 2010).

19. La Belgique se trouve en pleine phase de *transition démographique* puisqu'elle combine une diminution du taux de natalité à une augmentation considérable de l'espérance de vie. En 2017, l'espérance de vie à la naissance en Belgique s'établissait à 83,7 ans pour les femmes et à 79,0 ans pour les hommes. Pour l'ensemble de la population, elle s'établissait à 81,4 ans. Cette combinaison de la baisse du taux de natalité et d'augmentation de l'espérance de vie implique une **évolution de la pyramide des âges** qu'on appelle aussi **vieillessement de la population**. En Belgique, l'âge moyen de la population est passé de 28,6 ans en 1900 à 41,3 ans en 2015. <https://statbel.fgov.be/fr/themes/population/mortalite-et-esperance-de-vie/tables-de-mortalite-et-esperance-de-vie>

20. Entre 1991 et 2014, le nombre de **familles monoparentales** a augmenté de 51%. Notons qu'à Bruxelles, 86% des chefs de familles monoparentales sont des femmes. Ces ménages figurent parmi les plus précarisés et connaissent le plus de problèmes de logement. (Defeyt, 2015)

des nœuds et transformations que j'ai repérés et qui mettent au défi le développement de la Région bruxelloise.

D'abord parce qu'il s'agit de travailleuses du secteur tertiaire. Elles ont ce qu'on appelle un métier de services. Or, ce type d'emploi, en expansion, est caractéristique du développement économique contemporain. Ensuite, parce que leur métier exige qu'elles effectuent de nombreux déplacements au quotidien. De plus, pour la grande majorité, c'est en transport en commun qu'elles se déplacent. Leurs conditions sociales et économiques leur permettent rarement de posséder une voiture. Elles doivent donc développer une forte mobilité dans la ville avec peu de ressources. Ultra-mobiles avec peu de ressources, la question de l'accessibilité semble d'autant plus importante pour répondre à leurs besoins. En outre, elles enchaînent souvent plusieurs services de deux, trois, quatre heures, au cours d'une journée, et travaillent souvent à horaires décalés, en dehors des « heures de bureau », très tôt le matin ou tard le soir. Elles doivent donc souvent se déplacer à des heures où le passage des transports en commun est peu fréquent voire parfois inexistant. Ce qui me semble aussi particulièrement intéressant, c'est que ces femmes travaillent à domicile. Leurs parcours dans la ville m'obligent donc à refuser, pour un moment du moins, de lire la dynamique de la Région entre plusieurs « pôles d'activités » : pour les travailleuses du *care*, leur emploi se trouve au sein des foyers, aux quatre coins de la Région et en dehors, y compris dans des quartiers résidentiels. Enfin, ces emplois sont majoritairement occupés par des femmes, et souvent des femmes d'origine étrangère (Amérique du Sud, Europe de l'Est, Afrique du Nord, Congo, etc.). Cela s'explique par la division sexuelle et nationale du travail qui assigne, de manière structurelle, certaines tâches aux femmes, et aux femmes de pays dits du Sud comme évoqué dans le chapitre précédent. En tant que femmes, ces travailleuses doivent donc assumer, en plus de leurs déplacements contraints par leur emploi, les nombreux déplacements exigés par le soin de leurs foyers (courses alimentaires, trajets liés à l'école des enfants, etc.) ou encore les déplacements contraints par leur insécurité en ville. En tant que femmes étrangères, elles sont aussi confrontées à d'autres obstacles comme la non-maîtrise de la langue et/ou du territoire bruxellois, la précarité économique ou le manque de ressources sociales. Enfin, certaines travaillent en Belgique sans avoir de titre de séjour ou de permis de travail. Ces conditions de vie et d'emploi déterminent nécessairement leur rapport à la ville et à l'accès à ses ressources.

Tenant compte de cette réalité, la question se pose : comment donc aménager une ville accessible ?

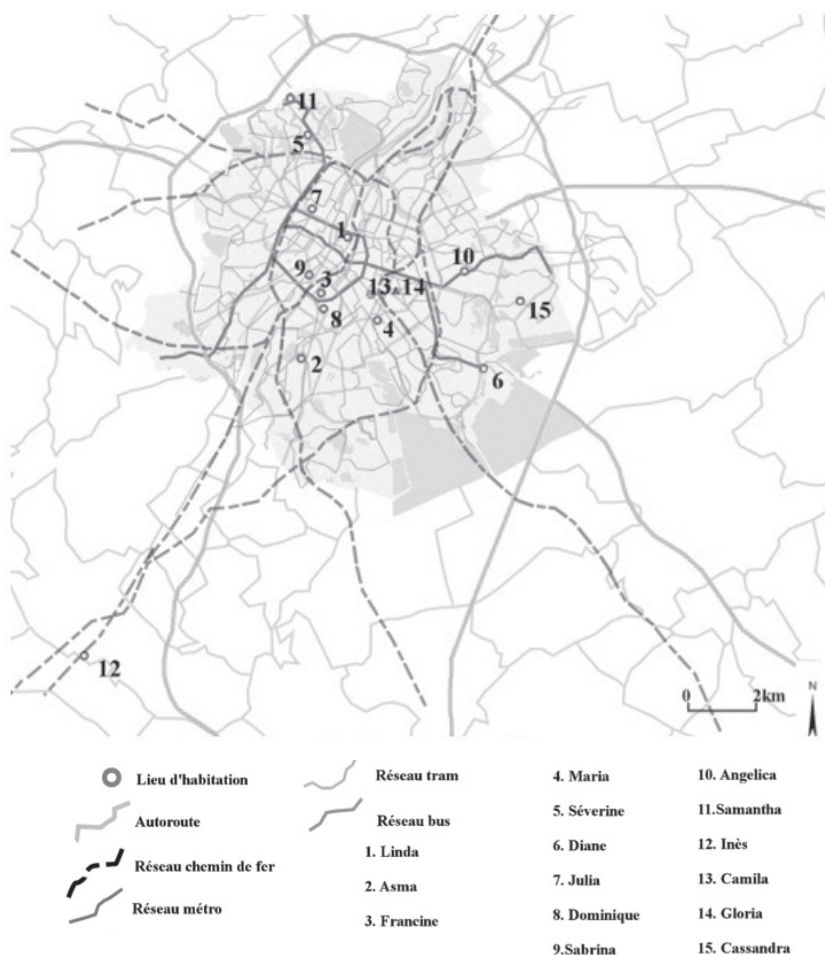


Travailleuses de soin, travailleuses ultra-mobiles²¹

Pour répondre à cette question, j'ai interrogé quinze femmes travaillant dans le secteur du soin à domicile. Les travailleuses interrogées habitent toutes Bruxelles. Il n'y a que Ines [12] qui a quitté Bruxelles il y a peu pour s'installer à Lembeek. Les Bruxelloises habitent différentes communes, le profil social et économique des quartiers représentés est divers comme l'illustre la carte suivante qui représente la localisation des logements des enquêtées.²²

Ce qui ressort de ces cartes, c'est l'ampleur et le nombre des déplacements que les travailleuses sont amenées à effectuer au cours de la semaine pour aller sur leurs différents lieux de travaux. Les trajets sont nombreux, différents chaque jours. Les parcours sont en majorité longs, entrecoupés par des changements de mode de transport. Bref, les travailleuses du soin interrogées sont ultra-mobiles.

Localisation des enquêtées



21. Pour une présentation plus détaillée des répondantes, cf. annexe IV.

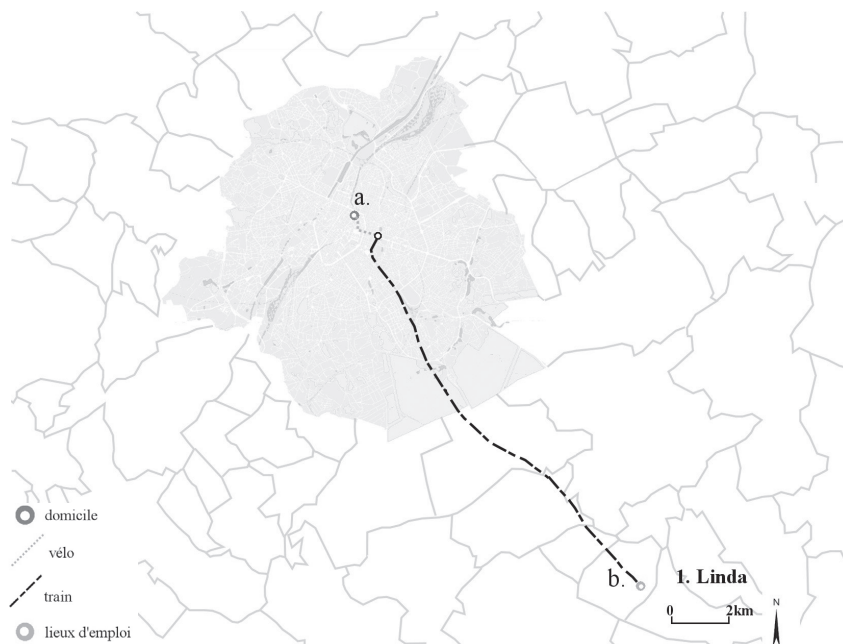
22. Les prénoms ont été modifiés.

Sur base des quinze entretiens effectués, j'ai dessiné sur une carte les déplacements quotidiens effectués par chaque répondante pour se rendre sur les différents lieux où elles prestent un service au cours d'une semaine de travail. Pour chaque travailleuse, j'ai rassemblé l'ensemble de ses itinéraires sur une même carte, afin de saisir l'étendue de leurs déplacements, la diversité des trajets, la multimodalité et la multitude de correspondances caractéristiques de leurs itinéraires au cours d'une semaine de travail.

Linda

Linda a une quarantaine d'années. Elle est originaire de Bolivie et habite la Belgique depuis plus de vingt ans. Elle n'est pas naturalisée belge mais possède un permis de séjour temporaire. Elle est célibataire. Elle travaille depuis plus de 8 ans dans une maison de repos située dans le Brabant Wallon. Elle organise des ateliers pour les personnes âgées qui sont atteints d'Alzheimer. Elle travaille 16h par semaine. Elle vit seule, dans une maison communautaire qui se trouve à la rue de l'Association, 1000 Bruxelles. Linda habite là depuis deux ans. Elle remplace une amie partie en voyage. Elle n'a pas de voiture et se déplace principalement à vélo et en train.

Schéma des déplacements quotidiens de Linda

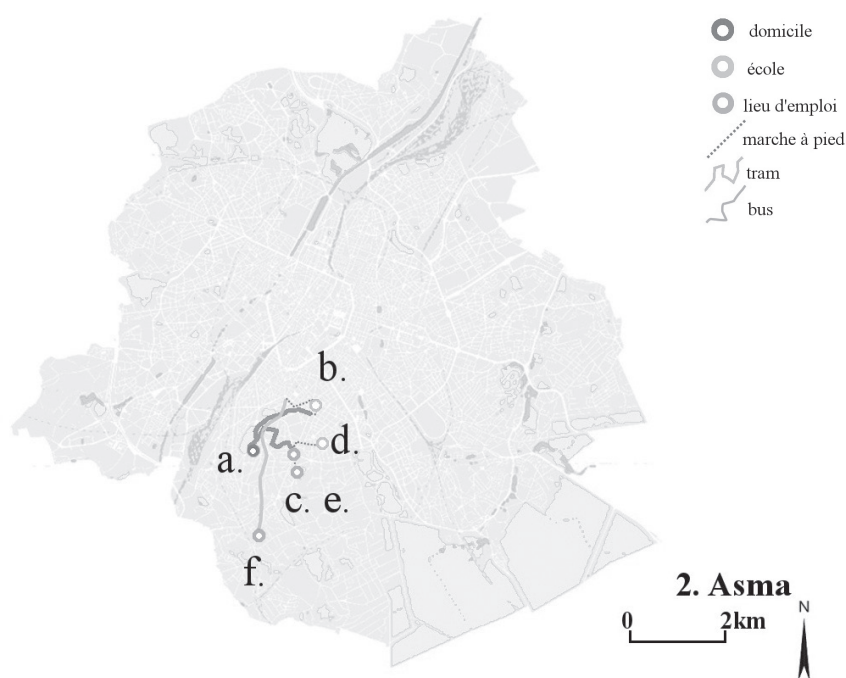


a. Départ: 1000 Bruxelles → b. Arrivée: maison de repos, Rixensart = **23 km**

Asma

Asma a 33 ans. Elle est née au Maroc et est naturalisée française. Elle habite en Belgique depuis 2009. Elle a quatre enfants et un mari. Ils vivent dans un appartement à Forest. Ils vivent à six dans un appartement de deux chambres. Mais le loyer est déjà très cher. Elle décrit son travail comme «auxiliaire de vie» : elle aide des femmes âgées en faisant le ménage chez elle. Elle garde aussi des enfants ou va les chercher à l'école, ce qui rajoute des trajets à sa mobilité quotidienne. Elle travaille principalement sur Uccle, chez des particuliers. Son travail n'est pas déclaré. Vu la charge familiale, elle n'est pas en mesure de faire plus d'un service par jour. Elle se déplace en transport en commun. Son mari possède une voiture et l'utilise pour son travail.

Schéma des déplacements quotidiens de Asma

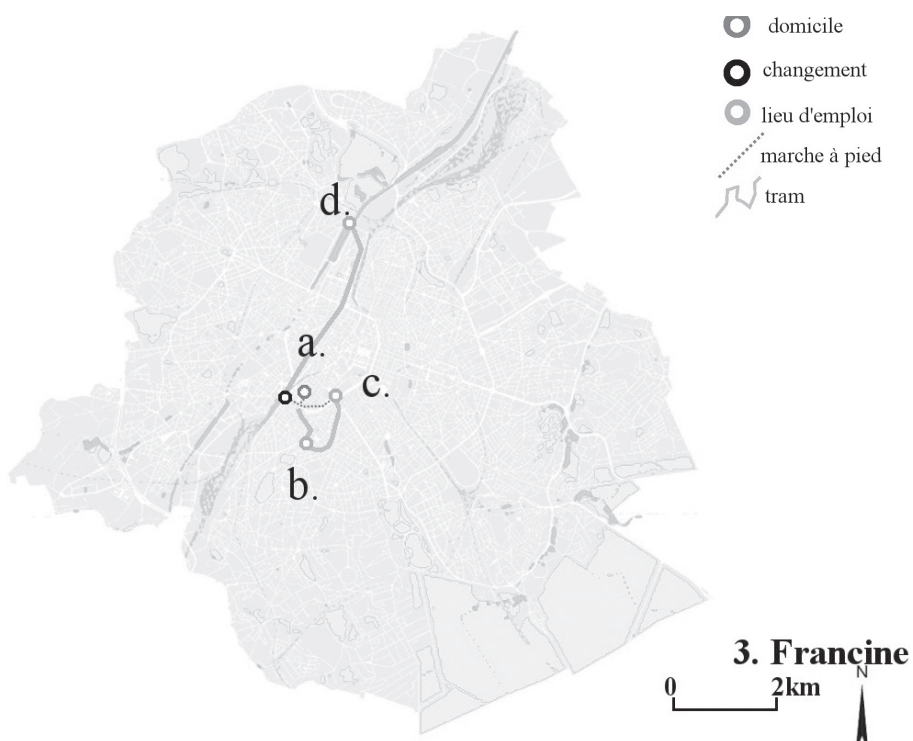


a. Départ: arrêt Mystère à Forest → b. détour: école de ses enfants → c. Arrivée: Vanderkindere, Forest = **2km + 1,5km = 3,5km**
→ d. détour école enfants de sa cliente → e. Arrivée: Rue des Ormeaux, Uccle = **1,5 + 600m = 2,1km**
→ f. Arrivée: Rue du coq : Uccle = **2,6 km**

Francine

Francine est née en 1967 au Congo. Elle habite en Belgique depuis plus de 20 ans et n'a pas été naturalisée belge. Régulièrement, elle doit faire renouveler sa carte de séjour. Elle vit seule et n'a pas de famille en Belgique. Elle vit dans un logement de service rue des Charpentiers à 1000 Bruxelles. Elle travaille comme « aide à la personne », elle assure un service de garde malade à domicile via les Mutualités chrétiennes. Pour augmenter ses revenus mensuels, elle fait également du *catering* pour les associations dans lesquelles elle est engagée. Elle se déplace principalement en transport en commun.

Schéma des déplacements quotidiens de Francine



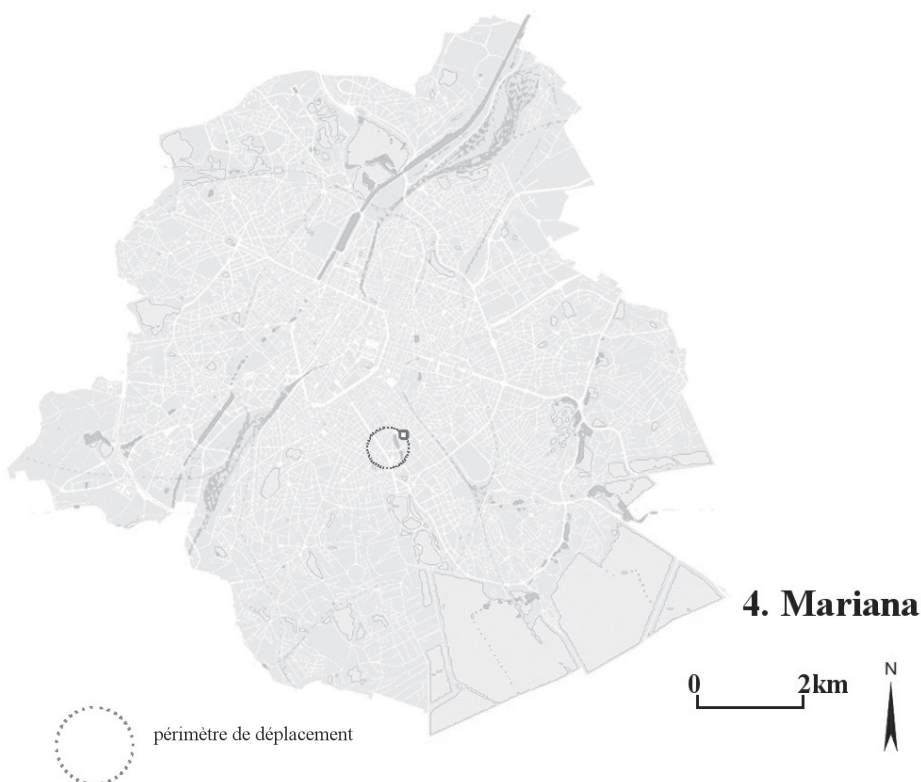
a. Départ : rue des charpentier, 1000 Bruxelles → b. arrêt Horta → c. Louise
→ d. arrêt Thomas Schaerbeek = **1,2 km + 1,6km + 5,6 km**

1. arrête Horta → 2. rue des charpentiers → 3. arrêt Thomas, Schaerbeek = **1,2km + 1,2km + 4km**

Mariana

Mariana a 35 ans. Elle est Colombienne et vit en Belgique depuis 8 ans. Mariana n'a pas de papier. Elle n'a pas de famille en Belgique mais vit avec un compagnon depuis plus de 6 ans. Lui aussi est d'origine colombienne mais il a la nationalité belge. Ils louent un logement à proximité de la place Flagey. Elle travaille au noir, chez plusieurs particuliers. Elle garde les enfants, fait le ménage et la cuisine. Tous ses clients habitent dans son quartier, de l'autre côté des étangs – le côté du plus « haut standing ». Elle ne met jamais plus de 20 minutes à pied pour se déplacer sur ses lieux de travail. Son compagnon a une voiture de service. Et ce qui lui permet à elle de sortir, de passer des longs weekends en dehors de la Belgique, bien qu'elle n'ait pas de papier. Elle se déplace principalement à vélo ou à pied, en fonction de la saison et est très satisfaite de pouvoir tout trouver à côté de chez elle : son travail mais aussi des cafés, des restaurants, des espaces verts et des commerces à proximité.

Périmètre des déplacements quotidiens de Mariana



Séverine

Séverine a 50 ans. Elle est née dans les Ardennes et habite depuis plus de 30 ans à Bruxelles. Il y a 26 ans, elle a acheté un petit appartement tout près de l'arrêt Houba-Brugmann, à Laeken. Séverine est célibataire. Cela fait trente ans que Séverine est dans le secteur du nettoyage. Et 15 ans qu'elle est aide-ménagère dans les titres-services. Elle travaille à temps plein, 38h semaine, ce qui est possible, me précise-t-elle, parce qu'elle possède une voiture. Sans ça, ce ne serait pas possible d'assurer son service.

Schéma des déplacements quotidiens de Séverine



a. Départ : Houba-Brugmann → b. Kraainem → c. Forest = **18km + 15km**

d. Koekelberg → e. Etterbeek = **3,7km + 7,8km**

f. Anderlecht → c. Forest = **13km + 4,5km**

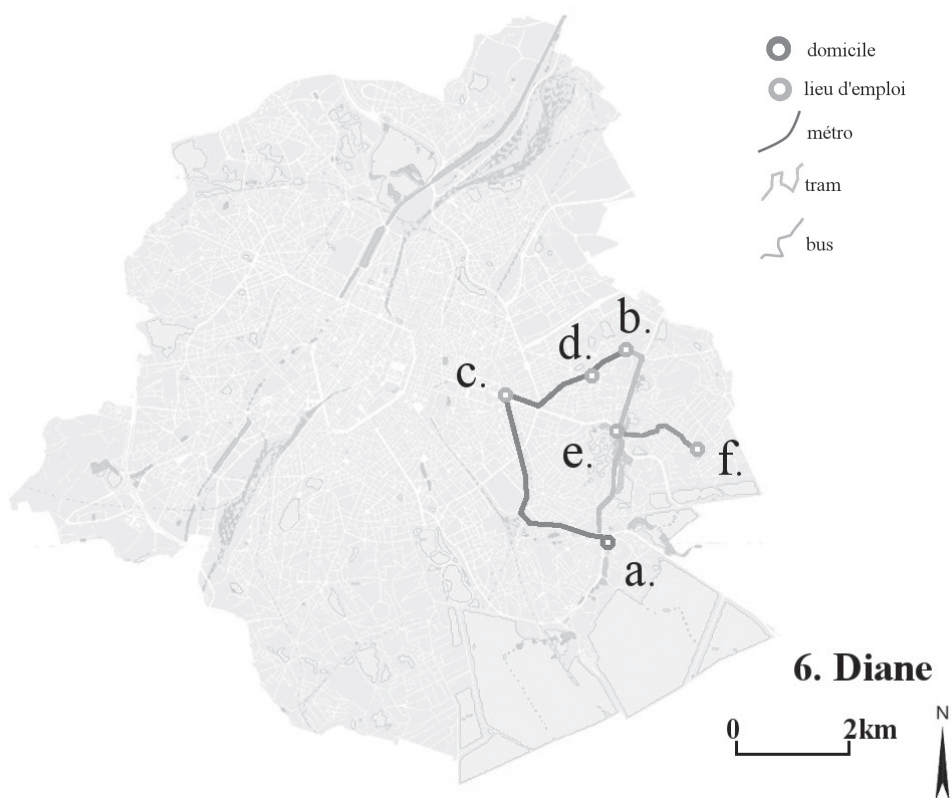
h. Forest = **19,4km**

i. Woluwé-Saint-Lambert = **18 km**

Diane

Diane a quarante-huit ans. Elle est née au Congo et vit en Belgique depuis plus de vingt ans. Elle habite un logement social à Boitsfort avec ses trois garçons. Ils ont entre 16 et 21 ans. Depuis 14 ans, elle est aide-ménagère et travaille via les titres-services. Elle ne travaille pas plus de 31h par semaine, parce que ce métier est trop fatigant, me dit-elle. De plus, mère célibataire, il lui faut consacrer du temps pour ses trois garçons. Elle se déplace principalement en transport en commun.

Schéma des déplacements quotidiens de Diane



a. Départ: Hermann-Debroux → b. Roodebeek = **4,4km**

c. Mérode → d. Gribaumont = **4km+1,5km = 5,5km**

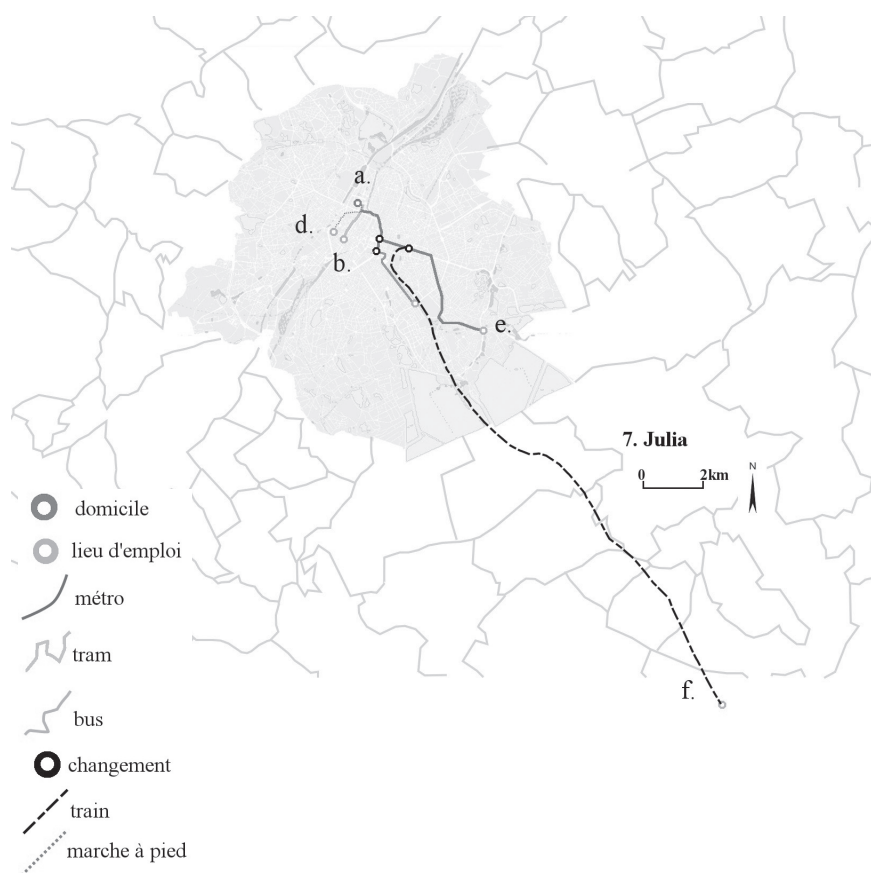
e. Musée du tram = **2,7km**

f. Woluwé = **5km**

Julia

Julia a 48 ans. Elle est originaire du Pérou. Elle vit en Belgique depuis vingt ans. Elle a vécu pendant 10 ans sans papiers. Elle a obtenu la nationalité belge il y a dix ans. Elle habite depuis 12 ans le centre de Bruxelles, rue de l'Harmonie avec son mari et trois de ses quatre enfants. Il y a deux ans, elle a pu devenir propriétaire de son appartement. Elle est aide-ménagère. Elle travaille 38h par semaine via les titres-services. Elle se déplace exclusivement à pied ou en transport en commun.

Schéma des déplacements quotidiens de Julia



a. Départ : rue de l'Harmonie, 1000 Bruxelles → b. Bourse = **1,2km**

c. Trône = **3km**

d. Sainte-Catherine = **1km**

e. Hermann-Debroux = **9km**

f. Ottignies = **30km**

Dominique

Dominique a 57 ans. Depuis 2007, elle est aide-ménagère à domicile dans le cadre des titres-services. Il y a deux ans, elle a été victime d'un accident de travail, elle ne peut plus travailler. Elle vit à côté du parvis de Saint-Gilles. Elle habite le quartier depuis 27 ans. Quand je l'interroge sur son quartier et ses déplacements, elle m'explique que son univers s'est nettement réduit depuis l'accident et son arrêt de travail : « mon emploi, c'était ma vie sociale ». Depuis, l'espace qu'elle parcourt en ville est peu étendu : passer son temps libre, faire des courses, voir sa fille, ses activités quotidiennes se déroulent dans un périmètre restreint, autour du parvis de Saint-Gilles.

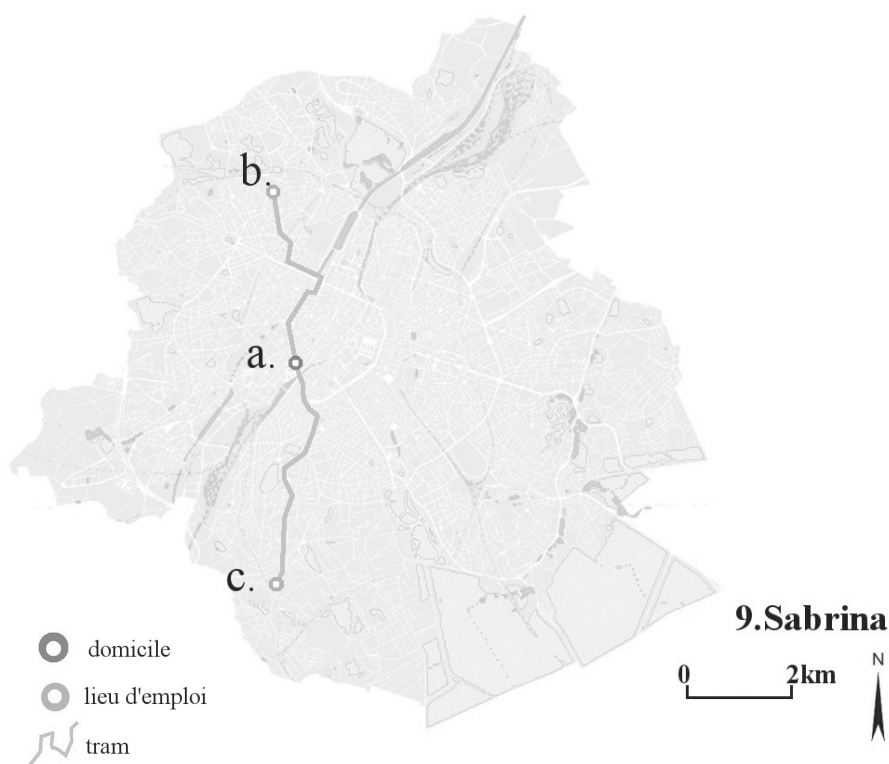
Périmètre des déplacements quotidiens de Dominique



Sabrina

Sabrina a une cinquantaine d'années. Elle est née en Algérie et vit en Belgique depuis 10 ans. Elle n'a pas de papier. Elle dort au Samu social une partie du mois et le reste du temps, elle dort dans un logement appartenant à une paroisse. Elle fait du bénévolat pour la Croix rouge dans une maison de repos située à Jette. De temps en temps, elle trouve « des petits boulots non déclarés » dans le secteur du soin payés au noir. Mais cela n'est pas régulier. Elle se déplace beaucoup dans la ville et principalement en transport en commun. Mais le fait de ne pas être en situation régulière et de ne pas avoir de quoi payer des tickets de transport détermine son parcours à travers la ville. Cela l'oblige à frauder et à choisir des trajets pour éviter les portiques et les risques de contrôle.

Schéma des déplacements quotidiens de Sabrina



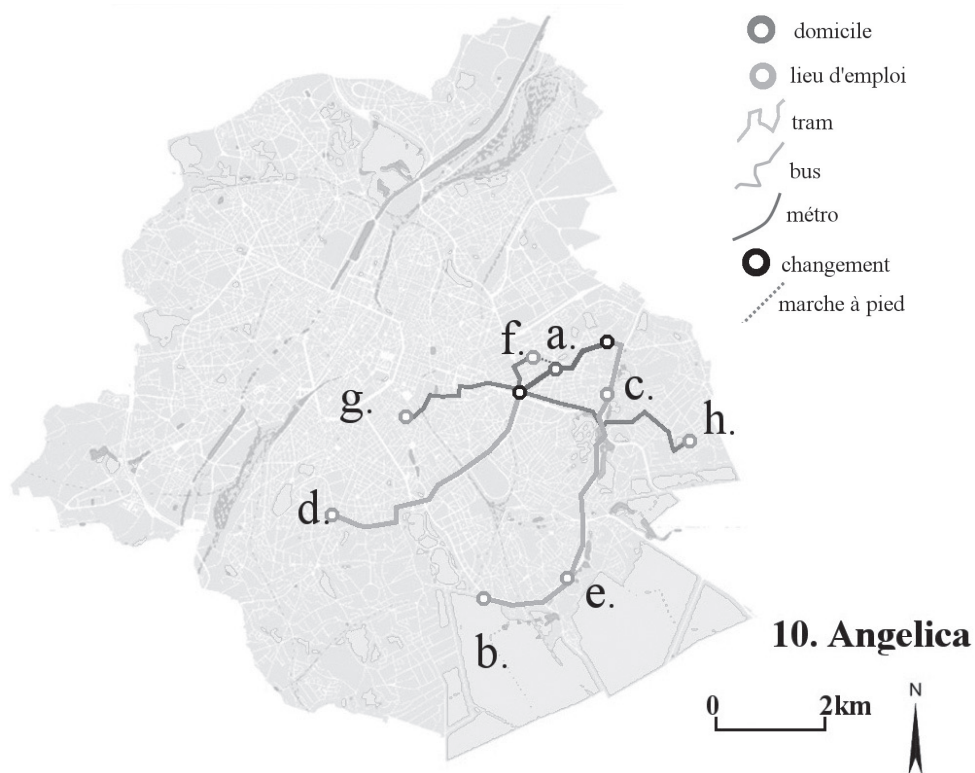
a. Départ : boulevard Poincaré, Anderlecht → b. Jette = **4,5km**

c. Stalle, Uccle = **5,4km**

Angelica

Angelica a une soixantaine d'années. Elle est originaire du Pérou et travaille comme aide-ménagère dans le secteur des titres-services 32h par semaine. Elle a longtemps été en situation irrégulière en Belgique. À l'époque, elle était déjà femme de ménage et travaillait au noir. Elle vit seule. Elle loue un petit studio à proximité de la station de métro Gribaumont. Elle a une fille qui habite avec son compagnon à Evere. Elle se déplace exclusivement en transport en commun. Elle n'a pas de voiture.

Schéma des déplacements quotidiens de Angelica



a. Départ: Gribaumont → b. Hippodrome de Boitsfort → c. Parc des sources, Woluwe = **7,2km + 7km = 14km**

d. Vanderkindere, Uccle = **6,4km**

e. Rond-point souverain, Auderghem = **3,5km**

f. Georges Henri, Woluwe → d. Vanderkindere, Uccle = **0,5km + 6,4km = 6,9km**

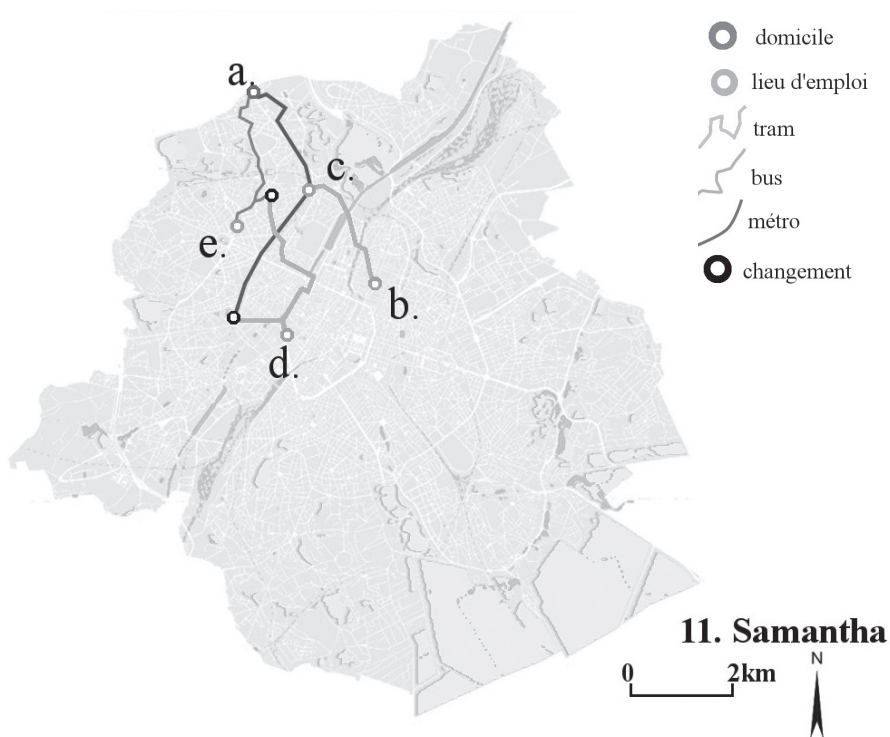
f. Georges Henri, Woluwe → g. Idalie, Ixelles = **À,5km + 3,3km = 8,3km**

h. Rue au Bois, Woluwé = **3,6km**

Samantha

Samantha a 52 ans. Originnaire de Wallonie, elle vit à Bruxelles depuis plus de trente ans. Elle est aujourd'hui divorcée et ses filles ont quitté le foyer. Samantha vit donc seule dans son logement social situé à proximité du Palais du Heysel. Samantha se décrit comme « technicienne de surface » elle est employée à temps plein par une association de femmes. Elle partage sa semaine entre les différentes maisons de femmes de l'association qui se trouvent en la Région de Bruxelles. Elle se déplace exclusivement en transport en commun.

Schéma des déplacements quotidiens de Samantha



a. Départ : Heysel → b. Chaussée de Haecht, Schaerbeek = **5km**

c. Rue Tielmans, Laeken = **3km**

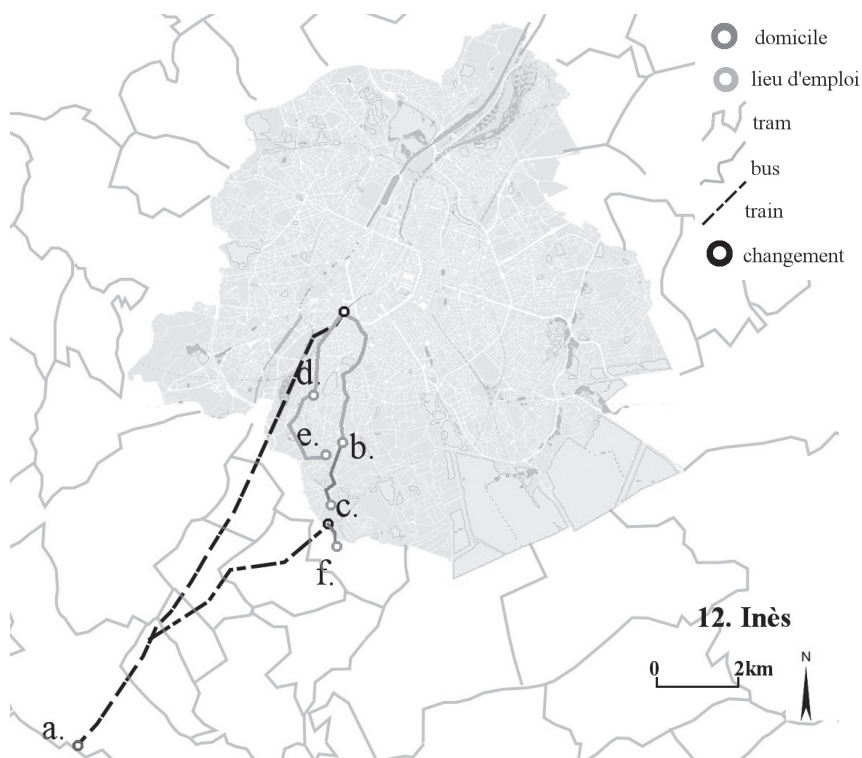
d. Boulevard de l'Abattoir, 1000 Bruxelles → e. Espace miroir, Jette = **6,5km+3,8km = 10,3km**

Inès

Inès a 50 ans. Elle est née au Congo à Kinshasa. Elle vit en Belgique depuis plus de 20 ans et a la nationalité belge. Elle est mariée et mère de quatre enfants.

Depuis 2010, Inès et sa famille habitent à Lembeek. En déménageant en Flandre, ils ont pu devenir propriétaires. Inès travaille à Bruxelles. Depuis 2006, elle est femme de ménage via les titres-services. Elle se déplace exclusivement en transport en commun. Depuis qu'elle a quitté Bruxelles, ses déplacements sont plus faciles à assurer parce qu'elle se déplace en train, me dit-elle.

Schéma des déplacements quotidiens de Inès



a. Départ : Lembeek → b. Globe, Uccle → c. Bigarreux, Uccle = **22km+2km = 22km**

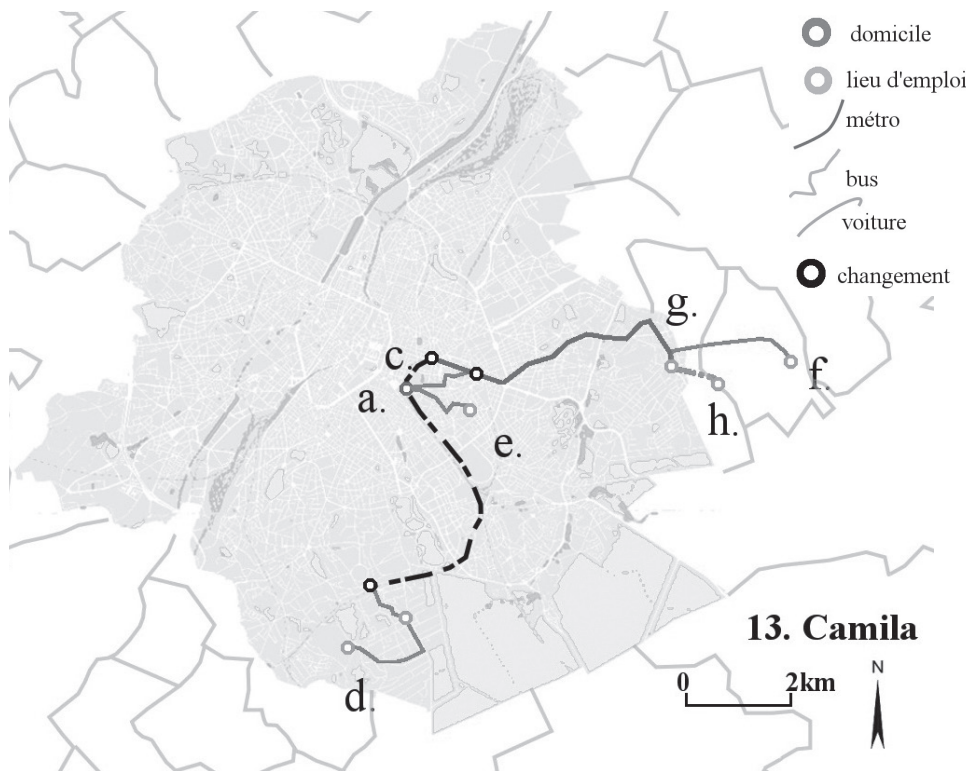
d. Forest national, Forest → e. Wagon = **20km+2km = 22km**

f. Square des Braves, Linkebeek = **24,7km**

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 pour venir travailler en Belgique comme nounou. Elle a vécu sans papiers en Belgique pendant 9 ans. Une fois qu'elle a eu accès à la nationalité belge, elle a pu faire venir son mari et ses deux fils près d'elle. La famille habite à Ixelles, square de la Résidence. Depuis 2011, Camila travaille à temps plein comme aide-ménagère via le système de titres-service. Elle se déplace exclusivement en transport en commun.

Schéma des déplacements quotidiens de Camila

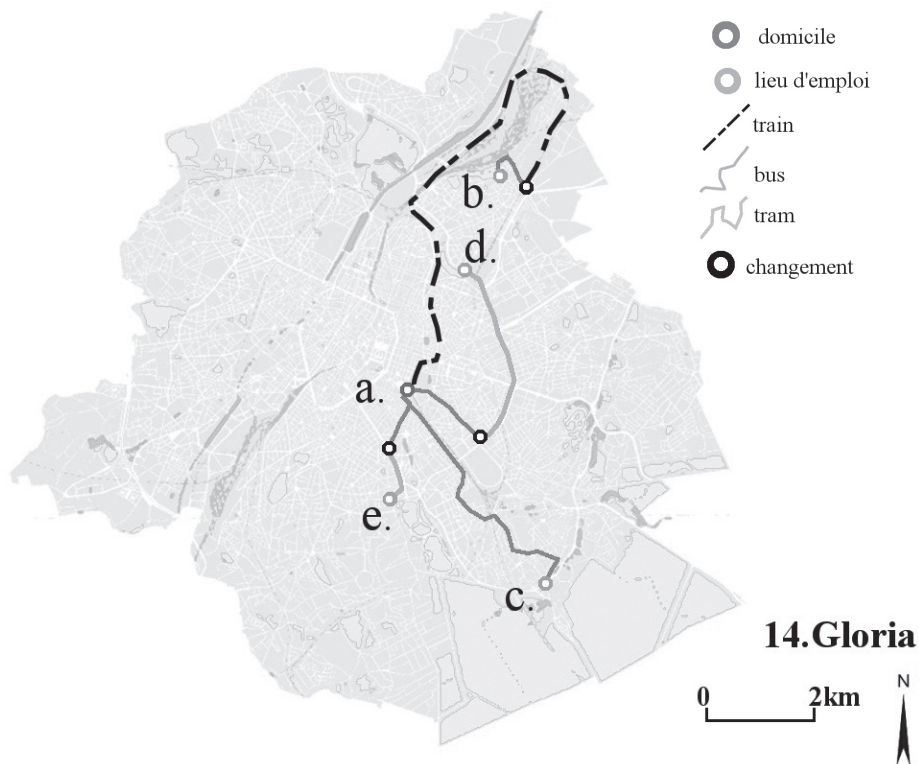


- a. Départ: Ixelles → b. Kraainem = **9km**
- c. Chaussée de Wavre, Ixelles → d. Sainte alliance, Uccle = 1km + 8km = **9km**
- e. Place du roi vainqueur, Etterbeek = **2,1km**
- f. Oppem = **9km**
- g. Stockel → h. Oppem = 7,5km + 2,1km = **9,6km**

Gloria

Gloria a 31 ans. Elle est née au Pérou et vit à Bruxelles depuis trois ans. Elle a une petite fille de quelques mois. Depuis un an, elle habite le même immeuble que Camila. Elle vit avec son père, sa mère, sa sœur, son frère et sa fille. Gloria est aide-ménagère et travaille via les titres-services. Elle travaille 20h par semaine et le reste du temps, s'occupe de sa petite. Elle se déplace exclusivement en transport en commun.

Schéma des déplacements quotidiens de Gloria



a. Départ: Ixelles → b. Saint-Vincent, Evere = **10km**

c. Boisfort = **6,4km**

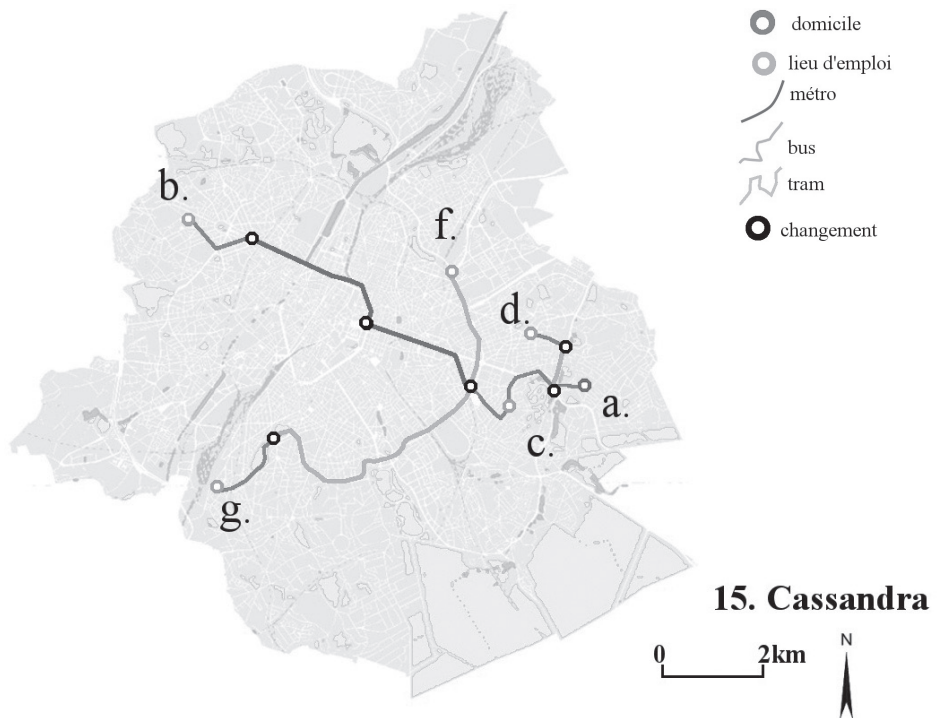
d. Paul Briand, Schaerbeek = **5,4km**

e. Legrand = **2,6km**

Cassandra

Cassandra a 58 ans. Elle est originaire de Bolivie. Elle habite en Belgique depuis une vingtaine d'années. Elle vit actuellement à Woluwe, avenue Edmond Parmentier. Elle loue un logement avec sa fille, son petit-fils et son compagnon. Cassandra travaille 30 heures par semaine. Elle pourrait « faire plus » mais elle travaille à temps partiel pour aider sa fille. Depuis 2015, Cassandra est aide-ménagère via les titres-services. Cassandra se déplace en transport en commun.

Schéma des déplacements quotidiens de Cassandra



a. Départ : avenue Edmond Parmentier, Woluwé-Saint-Pierre → b. Molenbeek = **11km**

c. Woluwé-Saint-Pierre = **3km**

d. Tomberg → e. Molenbeek = **3km + 10km = 13km**

f. Meiser → g. Forest = **5,3km + 9km = 14,4km**

Des mobilités contraintes

En listant les obstacles et contraintes auxquelles sont confrontées les travailleuses dans leurs mobilités quotidiennes, la notion de *dimension*, étayée dans le chapitre 2 qui précède, apparaît comme tout à fait utile. Parler de dimension permet d'appréhender un phénomène, identifier une clé d'entrée pour le saisir. Ainsi, certaines contraintes relèvent de la dimension spatiale, d'autres de la dimension temporelle, d'autres enfin de la dimension sociale. Mais rien n'est exclusif : chacune des dimensions a un impact sur les deux autres. C'est ce que je tenterai de montrer.

La dimension spatiale : ampleur, multimodalité et plurimodalité

Dessiner les trajets de ces travailleuses ouvre à une autre dimension de l'analyse, et donne à voir ce qui serait sans doute passé inaperçu sans ce travail de cartographie. Les parcours dessinés sur un plan révèlent l'ampleur des déplacements quotidiens dans Bruxelles pour la grande majorité des femmes interrogées. Seule Mariana et Dominique vivent, travaillent, font leurs courses et passent leur temps libre dans un périmètre restreint, à côté de chez elles. Mariana vit ça comme une *chance*. Elle aime son quartier, notamment parce que « tout est tout près ». Dominique, elle en souffre. Elle me raconte que son espace s'est rétréci depuis qu'elle est en arrêt maladie : avant, elle se déplaçait beaucoup, ce qui la fatiguait, « Mais mon travail, c'était ma vie sociale » me dit-elle. C'est son travail qui déterminait l'ampleur de ses déplacements à travers la ville. Depuis qu'elle est en arrêt maladie, elle se sent à l'étroit et s'ennuie dans son quartier.

À travers les différents entretiens menés, je remarque que l'ampleur des déplacements sur le territoire bruxellois démultiplie les risques de voir son parcours bloqué ou ralenti par des travaux, des accidents de la route ou des pannes au cours d'un trajet. Chaussée de Wavre, le piétonnier, place Flagey, le trajet du tram 4 le long de l'avenue Brugmann, la plupart des répondantes m'évoquent, au cours de l'entretien, un ou plusieurs des grands chantiers bruxellois qui limitent leurs mobilités quotidiennes. Parfois, elles rencontrent plusieurs de ces chantiers au cours d'une même semaine de déplacement, à cause de l'étendue spatiale de leurs itinéraires et le nombres de trajets différents qu'elles effectuent pour leur emploi au cours de la semaine.

Enfin, je constate que 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 au cours de leur semaine de travail. Cette multimodalité implique elle aussi une augmentation de correspondances pour effectuer le trajet à parcourir ce qui implique un risque accentué de ruptures de charge (le temps que prend le changement, d'un mode de transport à un autre) éprouvantes et de retards. Cela ouvre à la dimension suivante, la dimension temporelle.

La dimension temporelle : attente, temps perdu et beau temps

La dimension temporelle est présente dans chacun des entretiens menés sous différents aspects : 1. D'abord, dans une acception *chronologique* du temps, comme une forte contrainte qu'il s'agit toujours de réduire (Le temps qui presse) ; 2. Ensuite, comme du *temps perdu* à ne pas faire quelque chose d'utile, mais aussi comme du temps qui n'aura pas permis de gagner de l'argent (Le temps perdu) ; 3. Enfin, dans l'accession à la fois *cyclique* (l'hiver, l'été, le soir, la journée) mais aussi *météorologique* du temps (Le beau temps).

Le temps qui presse : retards, attentes et non-maîtrise des temps de trajet

De manière transversale, dans tous les entretiens, le temps de trajet apparaît comme un poids conséquent dans le quotidien des travailleuses interrogées. Cela est d'abord lié à leurs conditions de travail : leur service se fait à horaire coupé, chaque service est effectué dans un temps relativement court, elles enchaînent donc plusieurs services en une journée pour faire une journée complète, ce qui implique des déplacements d'un service à l'autre, d'un logement à l'autre. La non-maîtrise de leur emploi du temps et des déplacements a un impact considérable sur les travailleuses.

Pour celles qui travaillent « au noir », leurs clients ne sont tenus à aucun contrat. Les appels de dernière minute, soit pour commander un service soit pour l'annuler, ne sont pas rares. Ce qui implique, pour ces travailleuses, un rapport incertain à leur planning. C'est ce dont témoigne Asma : « En général, je ne sais pas mon horaire à l'avance. La dame de Uccle, elle me dit « J'ai besoin de vous jeudi prochain. », des fois, elle annule. Parce qu'elle a des problèmes familiaux. Je comprends, vous êtes obligé de comprendre parce que ça peut vous arriver à vous aussi. »

Les changements et les annulations de dernière minute ont moins d'impact dans le quotidien des travailleuses affiliées au titres-services. Elles sont engagées via un contrat, CDD ou CDI, et touchent un salaire fixe à la fin du mois. Si le client qui annule ne prévient pas suffisamment à l'avance, il est tenu à payer les prestations. Lors d'une annulation, la travailleuse doit alors effectuer un remplacement ou se rendre à la centrale pour faire du travail de repassage ou de lavage. C'est l'agence qui détermine où a lieu le remplacement et le communique à la travailleuse. Ce qui n'est pas sans dérégler les habitudes de ces dernières (habitudes de travail et de mobilité) et d'augmenter la pénibilité de leur travail. Diane me raconte :

« Notre travail c'est dur. Quand il y a des choses comme ça, comme des remplacements. Parce que quand il y a des clients habituels, c'est déjà facile. Même si tu fermes les yeux, tu sais que tu vas y arriver, tu connais l'endroit. Et puis tu connais la maison, tu connais la personne. Mais quand on te donne le remplacement comme ça... et même le client. » Diane, juillet 2019

Nous touchons là à leurs conditions de travail et à la manière dont les services à la personne sont organisés. Mais la non-maîtrise de l'emploi du temps est aussi due à l'organisation de la mobilité à Bruxelles. Les retards sont causés par des aléas comme par exemple un événement d'envergure qui bloque l'accès à la gare du Luxembourg pour Julia :

« Ça, c'est une galère, des fois. Parce que des fois, je suis en retard. Des fois, je vais vite. Je sais l'horaire, j'arrive à Schuman et je prends le train. Mais quand il y a quelque chose à Schuman, la commission ou quelque chose, pas moyen d'aller à Schumann, c'est plus long, je dois aller à la gare de Luxembourg. Et voilà. » Julia, juillet 2019

Avoir sa ligne de transport perturbée arrive d'autant plus souvent que, comme évoqué au point précédent, les parcours de ces femmes sur le territoire bruxellois sont de grande ampleur. Le risque d'être confronté à un aléa au cours de leur trajet augmente donc avec l'amplitude de leurs déplacements. Ces retards potentiels arrivent quasi quotidiennement, c'est la réalité des déplacements en transports en commun. Pourtant, comme le remarque Diane, cette réalité n'est jamais intégrée dans l'organisation des plannings de travailleuses des titres-services : aucune marge de retard n'est prévue lorsque les travailleuses prévoient leur emploi du temps avec leurs managers.

Le retard peut aussi être dû à un mauvais *choix* d'itinéraire. Asma me raconte qu'un matin, après avoir déposé sa fille à l'école avant son départ en « classes vertes », elle devait se rendre à Uccle, à Stalle, depuis Forest. Elle était un peu émue par le départ de sa fille et a préféré rester dans le 97 qui effectue un trajet direct plutôt que de changer deux fois de tram et continuer à pied. Or, cet itinéraire sans correspondance l'a mise en retard : « des fois, je suis à la bourre. À cause de quoi ? du transport ! [...] Je suis restée dans le 97 mais c'est plus long. Si j'avais fait l'autre chemin, je serais arrivée plus vite. » Le manque d'informations apparaît donc comme un obstacle important pour les mobilités des travailleuses : manque d'informations sur les parcours effectués par les transports en commun, et sur les temps de trajet, mais également le manque de communications sur le temps de retard prévu ou le délai d'attente avant le rétablissement d'une ligne en suspens. Samantha m'explique :

« Ben voilà je prends les transports en commun, et comme je te disais là tantôt, pour le moment c'est pénible parce que tu as plein de déviations, la stib ne te met pas au courant. Les médias non plus. Tu vas sur leur application sur le GSM, tu sais pas. [...] La fois passée, je devais prendre le 62, j'attends, j'attends, j'attends, je me dis « ben il vient pas ». Et bien voilà, il était dévié plus loin. On l'a dit nulle part, c'était marqué nulle part. » Samantha, juillet 2019

Cette non-maîtrise de leur horaire augmente le stress des travailleuses, car toutes ces minutes de retard ont un impact sur leur travail : un impact d'abord sur l'image qu'elles renvoient à leurs clients, leurs patrons²³, et un impact aussi sur l'organisation de la suite de leur journée de travail.

« Je dois être là à 8h. J'ai des trucs à faire avant que les personnes arrivent. Le café, c'est moi qui prépare le café. Le thé. Et il y a certaines classes qui doivent être faites quand elles sont sales de la veille. Donc pour moi, c'est impératif d'arriver à mon travail à 8h et pas à 9h moins le quart parce que de nouveau, je me suis fait avoir par les transports en commun, parce que pas assez d'infos, que ce soit à la télé, que ce soit sur leur trucs [leurs applications]. Et ça, c'est vraiment un truc qui me stresse et qui me met de mauvaise humeur. [...] Et puis ça a un impact sur mon travail. J'arrive plus tard. Donc je dois finir plus tard. » Samantha, juillet 2019

Pour celles qui se déplacent en transport en commun, l'*attente* apparaît comme un élément constitutif de leurs mobilités quotidiennes.

23. Les managers des entreprises de titres-services.

« On pense pas parce qu'on dit « non c'est seulement 20 minutes le train », mais quand on se déplace de la maison à la gare centrale, il faut attendre et à la gare centrale, il faut attendre, et puis il faut attendre là-bas pour que le client vienne me chercher [et m'amène] jusqu'à la maison. » Angelica, juillet 2019

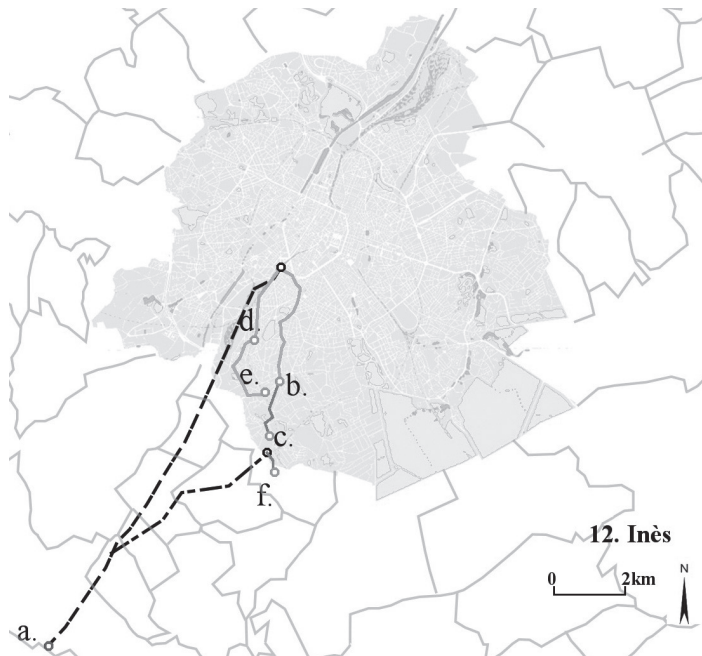
L'intermodalité ou l'usage de plusieurs moyens de transport au cours d'un trajet n'est pas des plus efficaces. Lorsqu'un itinéraire en transport en commun exige un changement de véhicule, le temps de parcours risque tout le temps de s'allonger si l'on rate sa correspondance, ou si l'un des véhicules a pris du retard. Angelica me décrit ses parcours quotidiens en transport en commun, évoque un changement entre deux trams en termes de *risque*: « Mais quand on change de tram ou bus, on risque d'attendre. On ne sait pas combien de temps il faudra attendre. Donc faire un changement, c'est un risque quand je suis en retard. » Par ailleurs, l'attente est aussi due au fait que les horaires des trains ne sont pas adaptés aux horaires des services prestés à domicile. Inès, par exemple, commence à travailler très tôt le matin, c'est sa seule manière de parvenir à effectuer plusieurs services et les tâches familiales au cours de la journée, mais les horaires des trains ne se calent pas sur son emploi du temps :

« Je prends le train chez moi à 36 [6h36]. Je descends à Hal, je prends à 46. Et quand je descends à Moensberg, si je sors vite à la gare, j'ai le 43. Pas pendant les vacances, hors vacances, j'ai le 43 qui vient à 2. À 7h2. Et quand je prends le 43 jusque 2 arrêts, je descends. Comme je commence à 7h30, je me cache à la banque ING. Parce que je dois aller sonner à 7H30. Je reste là-bas 15 ou 20 minutes. à 20 je sors, je descends pour aller sonner. »

-« Et tu fais quoi pendant ces 15/20 minutes ?

- Je mets la musique dans mon téléphone, j'écoute. Soit, je lis la Bible qui est dans mon téléphone. » Inès, juillet 2019

Inès décrit là son trajet de a. Lembeek vers f. square des Braves à Linkebeek.



Analyser les pratiques de mobilité des femmes interrogées depuis la dimension temporelle, c'est donc avant tout constater que l'aménagement des transports publics ne répond pas aux besoins des travailleuses. D'abord en termes d'aménagement : le manque d'interconnexions entre les différents transports freine leurs mobilités quotidiennes, qui ont pour caractéristiques d'être multimodal (usage de différents moyens de transport au cours d'un même déplacement) et plurimodal (usages de différents moyens de transport pour différents déplacements). Ensuite en termes d'information : le manque d'informations sur les causes de retard et sur le temps d'attente nécessaire avant le rétablissement de la ligne, mais aussi sur les itinéraires les plus adaptés pour effectuer tel ou tel parcours les empêche de s'organiser et de réagir rapidement. Enfin en termes d'horaires, qui ne sont pas adaptés à leurs horaires de travail.

Le Temps perdu

Pour les travailleuses domestiques qui prestent via les titres-services, la variable du temps n'intervient jamais dans le calcul de leur salaire : elles ne sont pas payées pour le temps du trajet entre deux services (je ne parle même pas des travailleuses hors contrat pour qui ce n'est évidemment pas le cas). Le temps passé dans les transports, est donc du temps perdu. Ce temps perdu, Cassandra en témoigne : « J'ai fait mes calculs. Je pense que minimum, je perds dix heures par semaine pour lesquelles je ne suis pas payée. Je pense que c'est plus. Mais à peu près comme ça. » Séverine et Inès, toutes deux déléguées syndicales, m'expliquent tour à tour que les travailleuses des titres-services sont remboursées à 75% de leurs abonnements de transports et reçoivent une « prime » (0,10 centime) au km parcouru pour aller chez les clients :

« Ils calculent le kilomètre de chez toi au premier client, ils font un petit calcul du premier client au deuxième client et du deuxième client à chez toi. Et très souvent ils divisent en deux parce qu'ils ne remboursent pas la totalité. [...] Mais le temps du trajet, ça tu perds. C'est pour ça, je te dis, quatre heures dans le métro ou le tram, ou le bus, ça tu perds, hein. [...] Pourtant si tu dois prendre 4h de transports en communs, 4 heures à ne rien faire... Pourtant, faut pas oublier que les titres-services sont subventionnés. »

Les travailleuses des titres-services sont donc remboursées pour les kilomètres parcourus et non pour le temps passé dans les transports. Il y aurait lieu ici de revendiquer que les travailleuses domestiques des titres-services se voient rembourser leurs trajets sur la base du temps qu'elles y passent et non des kilomètres parcourus. D'autant que, pour paraphraser Camila citée plus haut, la mobilité est leur outil de travail. De manière plus générale, les mobilités quotidiennes des travailleuses domestiques révèlent la pertinence de penser l'espace et les parcours en termes de temps tout autant qu'en termes d'espace.

Le beau temps : hiver été, journée et soir

La ville est aussi marquée par des rythmes cycliques, qui ne dépendent pas de l'aménagement du territoire mais qui ont un impact sur la mobilité des travailleuses domestiques. J'ai effectué mes entretiens de juillet à septembre 2019. Plusieurs interviewées ont évoqué la période de vacances scolaires comme une période durant laquelle il est difficile de se déplacer, à cause de la fréquence restreinte du passage des transports en communs. Quand je demande à Inès combien de temps elle met pour aller à Bigarreux depuis

chez elle, elle me répond « Hors vacances, ça met vingt minutes. Mais ici, pendant les vacances, les bus c'est toutes les 15 minutes, 20 minutes. Donc il faut aussi rajouter ce temps-là. Sur le schéma d'Inès, cela correspond au trajet du point a. Lembeek vers c. Bigarreux (cf. p. 57).

En fonction des horaires d'été ou d'hiver, le parcours vers le lieu de travail sera plus ou moins long. Or, les travailleuses domestiques travaillent toute l'année. Et Cassandra en vient à rêver d'une organisation des transports publics à Bruxelles qui soit adaptée à leurs besoins qui ont cours même durant les vacances scolaires :

« On doit attendre parfois 28 minutes. En période d'école, il y a des bus l'un sur l'autre. Je ne comprends pas comment ils s'organisent. Le planning des horaires, je ne comprends pas. Ils doivent mesurer un peu tout ça. Surtout pour nous, les travailleurs de tous les jours [...]. Il y a pas la même considération pour les personnes qui utilisent vraiment ce service pour le travail. »

Si la période des congés scolaires a un impact sur les mobilités des travailleuses à cause de l'aménagement des horaires des transports en communs, la saison elle-même joue aussi un rôle dans les pratiques de mobilité des travailleuses. Par exemple, Mariana qui travaille tout près de son logement n'utilise pas les mêmes moyens de transports en été ou en hiver : « Pendant l'été, je me déplace à vélo, toujours. Pendant l'hiver, je marche, je vais à pied ». Les pratiques de mobilité des femmes interrogées changent également en fonction de la période de la journée. Dans plusieurs entretiens, se déplacer la nuit est évoqué comme dangereux, ou au moins problématique : cela exige des précautions particulières. Cette spécificité des parcours des femmes la nuit apparaissent dès que l'on interroge les aménagements urbains depuis la question du temps et des rythmes de la ville. On ne vit pas de la même manière dans un espace urbain le jour et la nuit. Plus spécifiquement pour les femmes, la peur d'être agressée dans l'espace public augmente quand il fait sombre. Cela est à relier directement à la troisième dimension que nous abordons ici, la dimension sociale qui est liée au sexisme et aux inégalités de genre : si les femmes préfèrent ne pas se déplacer la nuit, c'est pour éviter les agressions.

Dimension sociale : les inégalités sociales – obstacles externes

Les contraintes et obstacles que rencontrent les femmes interrogées dans leurs mobilités quotidiennes relèvent d'une troisième dimension, une dimension qui est autre chose que le temps ou l'espace, une dimension qu'on pourrait appeler sociale. Bien sûr, cette dimension a un impact spatial et temporel sur le quotidien des femmes interrogées. Mais la clé qui explique ces obstacles est selon nous d'ordre social. Ce que je vise ici est la position sociale de ces individus dans la société : ce sont des femmes, souvent d'origine étrangère, parfois sans papiers, et qui toutes sont actuellement ou ont été en situation de précarité financière. Tous ces éléments pèsent sur leur mobilité.

Inégalités de genre

Les inégalités de genre ont un impact criant sur les travailleuses interrogées. Ces inégalités structurent la société et déterminent les rôles sociaux qui pèsent sur les hommes et sur les femmes. Le sexisme, c'est notamment ce qui va orienter les femmes vers certains

types de métier – notamment les métiers du soin. C’est aussi ce qui va compliquer leurs parcours dans la ville – vu les tâches familiales que la société leur enjoint à assumer en majorité. C’est, par exemple, ce qui illustre le récit des trajets d’Asma : le mercredi, Asma doit amener sa fille chez la logopède. Asma a quatre enfants en bas âge. Il est difficile de se déplacer avec eux dans les transports en commun. Le mercredi, elle laisse donc trois de ces quatre enfants à la garderie jusqu’à 15h30. Cela lui laisse le temps de faire le trajet aller, de l’école vers la logopède, seule avec sa fille. Durant l’heure de consultation, elle court chercher ses trois enfants, juste avant que la garderie ne devienne payante (elle est gratuite jusqu’à 15h30) et refait le trajet avec eux, de l’école vers la logopède, pour aller chercher sa fille à la sortie de la consultation. (cf. p. 47).

Ces rôles sociaux déterminent également le partage de l’usage de la voiture dans un couple. Quand il y a une voiture au sein d’un ménage hétérosexuel, c’est souvent l’homme qui l’utilise. Asma, par exemple, se déplace exclusivement en transport en commun. Son mari possède une voiture mais l’utilise pour son travail. De ce qui transparaît de l’entretien, la voiture rarement utilisée pour pourvoir aux tâches familiales (courses, accompagnement des enfants, etc.), Asma est donc chargée d’assumer en transport en commun les trajets liés aux soins des enfants : les amener à l’école, les ramener à la maison, aller chez la logopède, faire les courses alimentaires.

Il arrive que les mobilités quotidiennes des femmes soient facilitées par l’aide du mari : il les soulage en les amenant en voiture pour faire un trajet important et pénible comme les courses. Il reste que la répartition de la voiture est inégale au sein des foyers des femmes interrogées. Les femmes se retrouvent alors dépourvues au moment d’une séparation comme en témoigne Cassandra : « Avant, on allait avec la voiture de mon beau-fils. Une fois qu’on se retrouve toute seule, on ne peut plus y aller. Alors on se dit « il nous faut une voiture » parce qu’on ne peut pas dépendre toujours de quelqu’un d’autre. Là, ma fille s’en rend compte. »

Les inégalités de genre, c’est aussi ce qui instaure un climat d’insécurité le soir, dans la rue, pour les femmes. Samantha par exemple ne sort pas en ville le soir : « J’ose pas trop traîner le soir en fait. C’est pour ça que j’aime bien l’été parce qu’en été, il fait jour jusqu’à huit, neuf heures, [20 heures, 21 heures] je m’en fous. C’est quand il fait nuit... ». À plusieurs reprises dans les entretiens, le centre-ville de Bruxelles revient comme un exemple de lieu où on ne se sent pas en sécurité. Pour Samantha, cette appréhension vaut aussi pour son propre quartier. Elle habite à côté du Heysel, et ses voisines, comme elle, redoutent en particulier les soirs de match de foot, à cause des supporters alcoolisés qui traînent dans sa rue.

« Toutes mes voisines qui doivent sortir le chien, tout le monde s’arrange pour sortir le chien avant eux ou après. Du coup on se tient au courant des dates de match pour pas sortir. Moi quand je sais qu’il y a match, ou des fois quand je le sais pas, ben je vais me dépêcher pour pas qu’il soit 8h du soir, et que je vais pas aller boire un verre avec une copine ou quoi si je sais que les mecs.... Je vais éviter, quoi. Même quand je dois sortir mon sac poubelle. Je te jure, quand il y a des matchs, le mercredi, t’as pas intérêt à sortir ton sac poubelle. Alors je le sors après. Vers les 10h du soir. Ou bien pendant qu’ils sont au match. » Samantha, juillet 2019

Cette appréhension, qui s’explique par diverses agressions passées, contamine son rapport à d’autres espaces de la ville, en dehors du centre-ville ou de son quartier du Heysel. Samantha se déplace exclusivement en transport en commun, et dès que je

lui pose les premières questions sur ses déplacements dans Bruxelles, la question de la peur, de l'insécurité et du harcèlement qu'elle peut subir dans l'espace public viennent sur le tapis. Ce sentiment de peur conditionne fortement son parcours à travers la ville.

C'est ce qui l'empêche de sortir en ville quand il fait nuit, c'est aussi ce qui lui fait préférer les bus aux trams et aux métros, en fonction de la typologie des sièges :

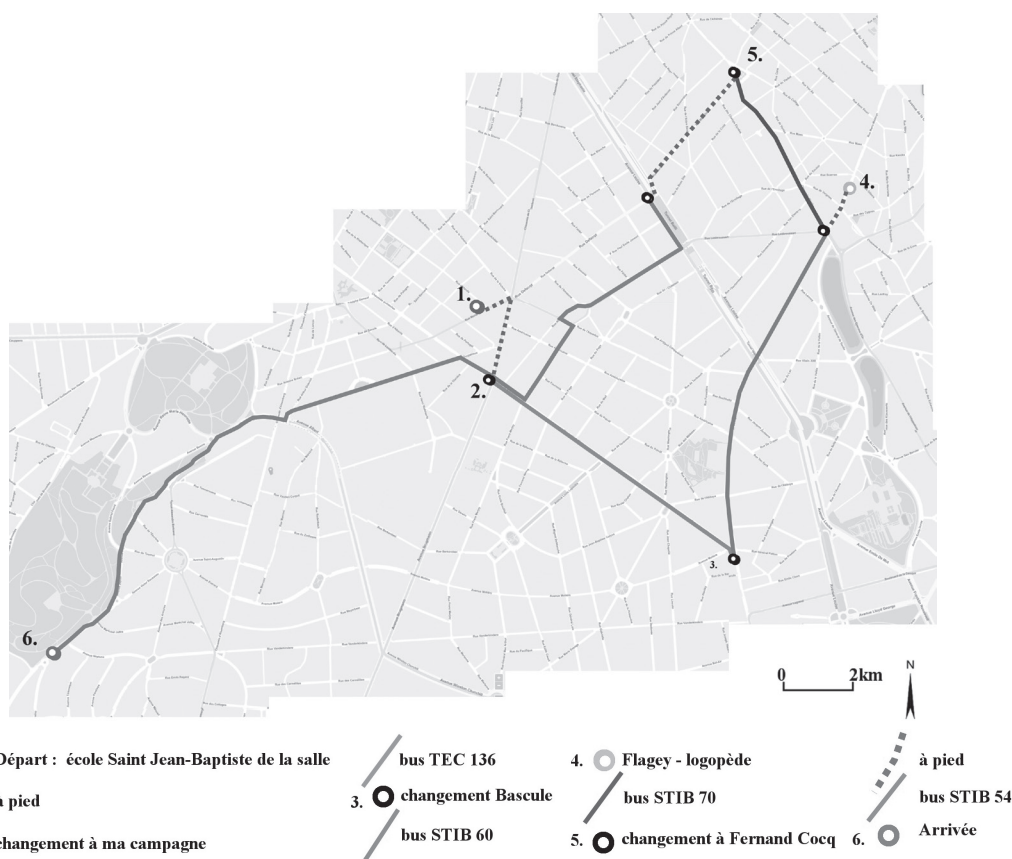
« J'aime pas le métro parce que maintenant ils font des places pour s'asseoir comme ça [elle mime les places en longueur]. Et moi, je préfère les places de deux. Et quand je m'assois, je m'assois ou bien seule, ou bien, s'il y a des gens, ça doit être une nana. Parce que les nouveaux métro j'aime pas. Parce que souvent, ça m'arrive d'être collée à un mec, et il se colle, et il se colle, et je dois m'en aller, quoi. Maintenant, pour les trams, tu commences aussi à avoir ce genre de merde. Par contre les bus, ça n'a pas changé. C'est pour ça, je te dis, à la base je préfère les bus que les autres. Parce que maintenant, même dans les trams, les nouveaux, tu as de nouveau les mêmes systèmes que dans les métros. »

Les inégalités de genre, la répartition des tâches familiales déséquilibrées, les violences sexistes sont donc déterminantes dans les mobilités des femmes interrogées. Les trajets d'Asma, comme ceux des autres travailleuses interrogées, sont soit liés aux soins des enfants, à leur emploi de travailleuse du soin, et à leurs rôles sociaux qui les chargent d'assurer les tâches ménagères. L'ensemble de ces parcours se retrouvent sous cette notion de *trajet du soin*.

Trajet du soin de Asma

« Ma fille doit voir un logopède. Pour trouver un logopède disponible, c'est un calvaire. J'en ai trouvé un, il est à Flagey, à Ixelles. Vous voyez l'arrêt de Ma Campagne, il y a un Carrefour Express, de l'autre côté il y a un bus 136 qui tourne à gauche, il y a pas de bus qui part direct. Moi je tape toute cette route à pied avec mes enfants. [...] Le seul remède c'est un taxi ou une voiture. Parce que Ma Campagne pour aller tout droit, chaussée de Waterloo, l'autre côté où il y a le Inno, il n'y a pas de transport. Il n'y a ni tram ni bus. Il faut qu'ils pensent à mettre une ligne. Là où il y a Carrefour market, Quick etc. Après vous marchez, vous trouvez Veritas, Zeeman, Inno, après ça on tourne à gauche et là il y a le bus Héros. J'ai pris un bus 60, il m'a déposé à la place Flagey, après j'ai marché à pied, une montée avec les enfants, j'ai pris le 70, il me dépose à Fernand Cocq, à Fernand Cocq je prends le 54 et je rentre. Pour qu'il me dépose à Mystere.

« Ça, c'est tous les mercredis, à 14h30 elle commence. Elle termine à 15h30. Comme j'ai quatre enfants, ils ralentissent pour pas trop marcher. Je prends la grande et j'ai la garderie gratuite jusqu'à 15h30. Je prends la grande, je la dépose où il y a la logopède, je reviens à l'école, je tape tout à pied, à Saint Jean-Baptiste je prends les autres, je les ramène avec moi pour chercher la grande, car je dois la laisser une heure avec la logopède, on cherche la grande, après on tape à pied pour prendre le 60, on dépose à Flagey, Flagey 70 Fernand Cocq, Fernand Cocq 54. Pourquoi ils mettent pas une ligne? En plus c'est facile. Le bus qui tourne à Trône, il y aurait un autre bus qui part tout droit pour Inno ou direction chaussée de Waterloo. » Asma, juin 2019



Sans argent

Je parlais de la répartition non-équilibrée des tâches domestiques qui fait que, par exemple, Asma assume seule et en transport en commun les trajets liés au soin de ses enfants alors que son mari a une voiture. La précarité économique est aussi un frein aux mobilités quotidiennes des travailleuses domestiques :

« Mon mari a une voiture. Parfois on fait les courses en voiture. Mais moi, je la prends pas trop. Vu le prix du Diesel. Je la prends parfois le matin quand j'amène les enfants à l'école et je suis en retard. Mais sinon je prends le bus. Ça nous revient moins cher. T'as pas besoin de faire le plein de gasoil. Ça coûte super cher une voiture. Et des fois, quand t'es pas en ordre pour payer l'assurance, tu préfères la laisser jusqu'à ce que tu te mettes en ordre et tout » Asma, juin 2019.

L'accès à la voiture a changé le quotidien de Mariana, non pas parce qu'elle l'utilise, mais parce que le fait de ne pas en avoir une était un frein pour son mari : cela l'empêchait de trouver un emploi. Aujourd'hui, il a une voiture : « notre voiture, c'est une voiture de société. Alors heureusement, on paye rien. L'essence, on paie une partie. Mais vraiment le minimum. [...] Avant, on a eu une voiture, toutes les taxes qu'il faut

payer, pour rouler, les impôts, le carburants, le changements des pneus,... Mon Dieu, à l'année, ça coûte. [...] Ça c'était dur.»

Au prix de la voiture et de son entretien s'ajoutent les charges externes qu'il faut assumer pour avoir une voiture en ville. Pour celles qui parviennent à se payer une voiture, le prix des parkings dans Bruxelles les dissuade de l'utiliser dans leurs trajets quotidiens. Séverine par exemple possède une voiture. Suite à un accident de travail (une chute), elle a du mal à se déplacer. Mais pour aller jusqu'au centre-ville, elle prend le métro. Et pour son travail, elle négocie avec ses clients. Ceux qu'elle connaît depuis suffisamment longtemps lui paient le parking et s'assurent en échange de la stabilité de son service: «À Bruxelles en tous cas, tu as des parkings payants, beaucoup. Et ça, c'est pas remboursé du tout [dans les titres-services]. Donc moi j'ai l'avantage d'avoir de bons clients, donc eux me paient le parking. Mais c'est moi qui ai négocié ça avec mon client. Parce que les titres-services ne remboursent pas le parking, et ils remboursent le transport, mais très mal.»

Pour pouvoir se déplacer pour aller travailler et gagner de l'argent, il faut donc déjà bénéficier d'un minimum de ressources, comme de quoi payer une voiture et les frais qui y sont liés (essence, parking, assurance, etc.)

Sans papiers

Enfin, une dernière barrière, un dernier obstacle rencontré, est le statut administratif des travailleuses interviewées: sur les quinze femmes interrogées, trois sont sans papiers, bien que chacune d'elles vive et travaille en Belgique depuis au moins dix ans. Parmi les douze autres femmes qui ont des papiers, certaines ont été régularisées après de longues années passées en Belgique sans statut. Ces longues périodes ont laissé des traces qui apparaissent rapidement lorsque nous entamons les entretiens sur leurs parcours dans la ville. Angelica me raconte qu'elle a vécu neuf ans sans papiers. Elle était nounou dans une «très gentille famille» de fonctionnaires européens de nationalité française. Elle accompagnait leurs enfants tous les étés en vacances, et ses patrons lui prenaient des billets en premières classe pour éviter les contrôles d'identités. Cela n'a pas empêché qu'elle se fasse contrôler au cours d'un trajet en train vers la France et qu'elle se retrouve en centre fermé.

Schéma des déplacements quotidiens de Mariana

Mariana n'a toujours pas de papiers. Cela a peu d'impact sur ses mobilités quotidiennes, car elle habite à proximité de ses lieux de travail et effectue tous ses trajets à pied ou à vélo. En revanche, elle ne pourrait pas traverser la frontière. La situation a changé depuis que son mari possède une voiture de service: «Pour ça on utilise la voiture, toujours, pour partir en voyage. Et on sort à côté, pas loin. En Allemagne, pour aller au spa, à la piscine. Une fois par an, ça va, on peut le faire.» Mariana a tout à portée de main – emploi, commerces, loisir à proximité de son logement [cf. plan schématique Mariana]. Le fait de ne pas avoir de papiers a donc peu d'impact sur ses déplacements quotidiens. À pied ou à vélo, elle risque moins de contrôle d'identité.



Schémas des déplacements quotidiens de Sabrina

Cela n'est pas le cas de Sabrina qui vit en Belgique sans papiers depuis dix ans. Sabrina n'a pas de logement ni de compagnon à Bruxelles. Elle dort au Samu social et fait du bénévolat pour une maison de soin appartenant à la Croix rouge, dans l'attente d'obtenir un jour un contrat de travail. Elle loge à Anderlecht, suit une formation à Uccle et travaille à Laeken. [cf. plan schématique de Sabrina] Dans sa situation, notamment parce qu'elle bénéficie de moins de ressources (sociales, économiques et logement) que Mariana, mais aussi parce que l'ampleur de ses déplacements est plus grande sur le territoire bruxellois, elle risque plus de contrôle d'identité. Il faut ajouter à cela son extrême précarité financière, qui ne lui permet pas de payer systématiquement ses tickets de transport. Cette situation a un impact déterminant sur ses mobilités, et la pousse à se déplacer à pied, la plupart du temps.



- « *Est-ce que parfois vous vous déplacez à pied ?*

- [...] oui, parce que j'aime bien me déplacer à pied, en surface, je n'aime pas toujours prendre le métro. Et deux, je le fais pour justement ne pas devoir frauder dans les trams et les métros. Par exemple, s'il y a une distance de, on va dire par exemple, de Saint-Guidon jusqu'à la gare du Midi, je sais faire ça à pied. Pour éviter certains contrôles, par exemple, Botanique, Louise, par exemple. Je peux, si je veux, faire le trajet à pied. [...] Je vais prendre le tram, je vais faire 4, 5 arrêts, je descends, et le reste je le fais à pied. Quand je suis en souterrain, il y a des portiques partout, donc en souterrain il faut pointer. À ce moment-là, quand j'ai pas ça, je fraude, j'attends qu'une personne vienne et je passe derrière elle. » Sabrina, juillet 2019

L'utilisation des transports publics s'avère donc complexe. Avec le témoignage de Mariana en tête, je demande à Sabrina ce qu'il est de son rapport au vélo. Cela pourrait être une solution à ses difficultés.

- « *Vous avez un vélo ?*

- Je n'ai pas de vélo mais quand il y a des activités vélo, j'y vais volontiers.

- *Vous n'empruntez pas de vélo pour vous déplacer d'un endroit à un autre ?*

- Non, je n'ai pas les trucs automatiques.

- *Et dans votre entourage, personne ne peut vous prêter un vélo ?*

- En fait [une amie] m'avait proposé un vélo, mais j'ai dit « Oui mais je ne sais pas où le ranger après. » Il me faudrait un vélo juste pour circuler et puis le remettre à sa place après. » Sabrina, juillet 2019

Quand j'ai interviewé Sabrina, j'ai suivi le même guide d'entretien qu'avec toutes les autres répondantes. J'ai commencé par lui poser des questions sur sa mobilité avant de demander où elle vit. Je n'avais pas anticipé le fait qu'elle n'avait pas de domicile et dormait au Samu social. Mon guide d'entretien s'est avéré inadéquat voire déplacé pour recueillir l'expérience de cette femme sans domicile. Ce qu'illustre la situation de Sabrina, c'est que la capacité à se mouvoir dépend aussi du fait d'avoir un logement. Or, Sabrina vit au Samu social, ce qui implique qu'elle n'a pas d'endroit à elle, où ranger ses affaires, où poser un vélo, par exemple. En relisant l'entretien, je comprends aussi ce qu'elle me disait sur « les trucs automatiques » : sans papiers, pas d'accès au dispositif des *Villos* qui jonchent pourtant la capitale.

Mariana n'a pas de papiers mais elle travaille à temps plein et dispose d'un logement. Elle vit en couple avec un compagnon qui travaille et possède une voiture de société. Sabrina ne possède pratiquement aucune ressource et loge au Samu social. Le fait de ne pas avoir de papiers et de ne pas avoir de logement a un impact sur sa mobilité : elle ne peut même pas avoir de vélo. Mobilité quotidienne, logement, statut juridique s'avèrent intimement liés.

Se déplacer, fatigue et pénibilité

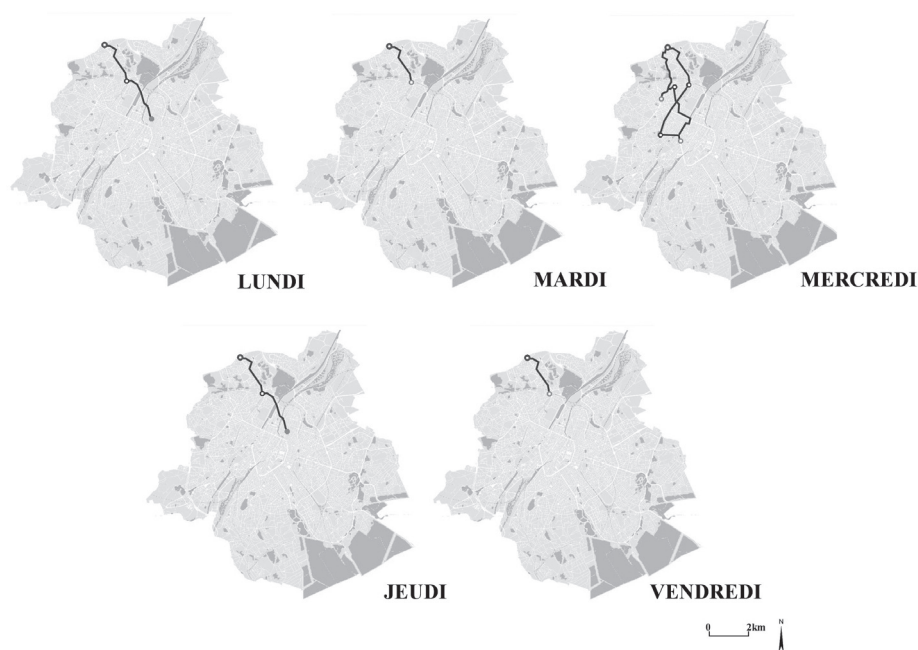
Les mobilités quotidiennes, contraintes pour des raisons spatiales, temporelles ou sociales, ont un impact sur le quotidien des travailleuses interrogées. Ce sont ces parcours quotidiens qui génèrent notamment la *fatigue*, qui est évoquée de manière transversale

dans les entretiens. Dans mes échanges avec les travailleuses, quand il est question de fatigue, elle est systématique et explicitement liée tant aux travaux physiques qu'elles ont à fournir, qu'à leurs multiples déplacements quotidiens. C'est ce que m'explique Diane, qui juge la qualité de son travail moins bonne dans l'après-midi : « quelqu'un qui travaille à Woluwe [le matin] et l'après-midi, il va à Uccle, ... on est fatigué, on ne va pas travailler bien. Donc [il faut] vraiment limiter les longues distances entre [les lieux de travail]. »

Samantha n'est pas employée via les titres-services. Elle a un CDI pour une association de femmes qui dispose de plusieurs espaces dans toute la région. Elle travaille donc chaque jour de la semaine à un endroit différent. Elle arrive le matin pour 8h30 et repart le soir à 16h30. Mis à part le mercredi, où Samantha partage sa journée de travail entre deux endroits différents, [cf. plans schématiques des déplacements hebdomadaires de Samantha, ci-dessous]. Cette répartition fait du mercredi la journée la plus difficile de la semaine :

« En fait, ma grosse journée c'est le mercredi. Que j'aimerais bien qu'on me remette à lundi, parce que le lundi, j'avais le weekend pour me reposer. Donc c'est une journée que je savais bien attaquer. Et me la mettre à mercredi, ça me fatigue un peu quoi. Le mercredi, après je suis cassée pour le reste de la semaine. » Samantha, juillet 2019

Schémas des déplacements hebdomadaires de Samantha



Cette fatigue, évoquée par chacune des travailleuses interrogées, détermine en retour leur choix modal au quotidien. Quand je demande à Séverine quel est le moyen de mobilité qu'elle préfère, elle me répond : « Là où je peux m'asseoir. » Camila préfère le train au bus : « Trois arrêts pour moi, pour prendre le train, alors qu'avec le bus on [s'arrête] à chaque arrêt. Le train c'est plus spacieux, plus clair que dans le bus, on monte, on descend, parfois il n'y a pas de place pour toi. Dans le train, c'est toujours qu'il y a de la place ». Et quand je demande à Samantha si elle marche à pied, voici ce qu'elle me répond :

« Écoute, j'essaie de marcher. Ça dépend. Si c'est pour me promener, ça me dérange pas, mais par contre, me promener pas trop, quoi. Parce que vu mon travail, je suis tout le temps debout, je marche tout le temps. Alors je dois avouer quand des fois, quand j'ai fini mes journées, ben je suis contente d'avoir un transport en commun où je peux m'asseoir, ce qui n'est pas toujours le cas parce qu'il est 4h [16h], c'est l'heure de pointe je dois rester debout. » Samantha, juillet 2019

La surmobilité des travailleuses domestiques est donc un facteur aggravant le caractère pénible de leurs travaux. Pourtant, alors que ces trajets quotidiens sont constitutifs de leur type d'emploi, ils ne sont jamais reconnus comme une part de leur service (reconnaître le temps de déplacement comme du temps de travail). Pour répondre à la non-reconnaissance de la mobilité comme facteur de pénibilité, et au refus de considérer le temps mobile comme temps de travail, les travailleuses mettent en place de manière individuelle des stratégies pour réduire le poids de ces déplacements. C'est l'objet de ce qui suit.

« Maîtriser ses déplacements » : stratégies des travailleuses du soin

Par stratégie, il faut entendre ce que les travailleuses mettent en place pour recouper les trois dimensions : spatiale, temporelle et sociale. Cela dit, il ne faudrait pas derrière ce mot surestimer les *choix* conscients, ni sous-estimer les contraintes sociales ou économiques qui pèsent sur les enquêtées. L'enjeu de la partie qui suit est donc de partir des contextes sociaux et des contraintes qui pèsent sur les mobilités des femmes interrogées et d'ouvrir l'analyse à la marge d'action dont elles disposent pour amoindrir ces contraintes.

Aménagement du temps de travail

Pour pallier aux mobilités contraintes, la première stratégie que j'ai identifiée consiste à diminuer le temps de travail rémunéré. La fatigue, la pénibilité du travail et les charges familiales vont déterminer l'aménagement de ce temps de travail. Asma par exemple ne peut faire qu'un service par jour, elle l'explique :

« Moi, toujours, je cite et je préviens que je peux pas rester jusqu'à 15h parce qu'à 15h je dois aller chercher les enfants à l'école. Parce que si je les laisse après 15h30 à l'école, ça me coûte. Le nouveau directeur il a augmenté le prix de la garderie.

Avant c'était 2 euros par enfant par jours la garderie. J'en ai 4, ça veut dire 8 euros par jour. Et ça, c'était le directeur avant. Maintenant c'est 4,75 par enfant. [...] Quand quelqu'un m'appelle pour venir travailler, je dis « écoute, je reste avec mes enfants, je ne peux pas venir travailler » parce que 20 euros pour les quatre ! ça vaut pas la peine. » Asma, juin 2019

Diane n'a jamais pu travailler à temps plein : « En tous cas pour moi, c'est trop. 38h, c'est trop. Je suis une femme seule avec des enfants. J'ai trois enfants. Je me suis dit, si je prends 38h, je ne serais pas à l'aise pour les enfants ». On peut se demander quel lien il y a entre cet aménagement du temps de travail et les mobilités. Ce lien, c'est Séverine qui le rend explicite dans son entretien. Travaillant à temps plein, elle m'explique que tenir ce rythme n'est possible que parce qu'elle possède une voiture :

« J'ai 38h de travail, si je dois me taper les transports en communs, ça me faisait 4h en plus que mes 38h. Donc 4h en plus de transport en commun, c'est pas possible. Je suis désolée. C'est pour ça que j'ai pris la voiture. En plus de ça, si tu rates le tram ou le métro, tu dois attendre, c'est atroce. Atroce. [...] En tous cas 38h semaine, c'est pas faisable sans la voiture. C'est triste à dire mais c'est pas faisable du tout. Les transports sont tellement mal pensés, [...] Et alors, il y a pas que ça. Maintenant ça va parce qu'on est en congé. Mais quand les enfants sont là, et vont à l'école et tout le machin, et que tu as du monde à crever et que tu dois rester debout et que tu te tapes encore 8h de travail par jour debout... Et que tu dois te tenir debout, c'est crevant. C'est épuisant tous ces transports. Alors ça a un coût. Ça a un coût beaucoup plus cher. Mais moi j'ai pris la voiture. » Séverine, juillet 2019

Séverine peut donc assumer un temps plein mais à condition de consacrer une part de son budget à sa voiture. Si elle parvient à tenir à temps plein, c'est sans doute parce qu'elle n'a pas d'enfant ou de parents à sa charge. C'est aussi parce qu'elle a une voiture, ce qui facilite ses déplacements. Dans le discours des interviewées, ce qui joue dans l'aménagement du temps de travail, c'est le poids des charges familiales ou, formulé autrement, l'envie de pouvoir consacrer du temps à sa famille (tout n'est pas évoqué en termes de poids ou de charge, le travail familial peut aussi être préféré au travail rémunéré). Pour parvenir à pallier l'ensemble de ses charges, Cassandra a décidé d'emménager avec sa fille. Ensemble, elles organisent leur emploi du temps et aménagent leur temps de travail en fonction des capacités de chacune : « Je travaille à trois-quarts (de) temps. Je travaille trente heures par semaine. Ce n'est pas parce que je ne peux pas le faire. Avant je travaillais à plein temps. C'est parce que j'aide aussi ma fille par rapport à mon petit-fils. Je reste à la maison. Elle travaille à temps plein, elle est plus jeune. Elle a 28 ans. Alors je reste un peu à la maison. »

La diminution du temps de travail rémunéré est donc une stratégie mobilisée face au poids de leurs conditions de travail et des nombreux et importants trajets que ce travail implique au quotidien. Cette diminution du temps de travail rémunéré aura, en retour, bien sûr, un impact sur leur situation économique. Mais d'autres ressources, dont on néglige trop souvent l'importance, viennent alors subvenir aux besoins quotidiens de ces femmes, comme on peut le mesurer dans le cas de Cassandra : il s'agit des ressources sociales.

Ressources sociales, ressources spatiales

Cassandra vit donc avec son compagnon, sa fille, son petit-fils. Suite à son propre divorce, sa fille lui a proposé qu'elles vivent ensemble: «prendre un appartement entre deux personnes qui travaillent, on pourrait vivre bien.» Les trois adultes de la maison organisent leur journée en fonction de leurs horaires de travail respectifs, et se répartissent les tâches à faire pour le petit et le soin du foyer. Elle l'amène à l'école le matin, elle va le rechercher le soir, après une journée de travail et un détour pour faire les courses (cf. détail du trajet de Cassandra).

Cassandra et sa fille ont décidé d'emménager ensemble pour partager les tâches familiales, y compris ce que l'on a nommé le «trajet du soin». Mais, même sans vivre dans le même logement, la famille ou les amis peuvent constituer une aide pratique dans les mobilités, qu'on pourrait qualifier de ponctuelle. Le mari de Julia possède une voiture, mais elle ne l'utilise jamais. Si elle veut faire des courses dans les zones périphériques de Bruxelles, ou rendre visite à des amis qui habitent un peu loin de chez elle, elle fait appel à sa fille aînée qui est adulte et vit dans son propre logement. Julia ne voit donc aucune utilité à posséder une voiture à Bruxelles: entre le piétonnier, les travaux et le parking, «ça ne sert à rien», me dit-elle. Elle encourage même son mari à revendre sa voiture. Je lui demande alors comment ils feraient pour faire les courses au quotidien. Julia revient à sa fille: «Elle pourra nous aider pour les courses. On compte sur elle.»

À travers bon nombres d'interviews, les relations familiales et plus largement sociales apparaissent comme un recours précieux pour se déplacer en ville. Angelica par exemple vit seule, elle n'a pas de voiture, si elle doit se déplacer en dehors de Bruxelles pour rendre visite à des amis, elle demande au mari de sa fille qui les «conduit partout». Linda, également, fait appel à un ami qu'elle connaît depuis qu'elle est arrivée du Pérou: «Lui il a un abonnement à *cambio*²⁴ et quand j'ai besoin de quelque chose à déplacer, je l'appelle. Il prend une *cambio* et on fait le déplacement. Je paie le trajet. Comme il a un abonnement pour l'année, on en profite aussi pour faire le déménagement de meubles ou le déménagement de trucs». Camila, elle, compte sur ses amis sud-américains qu'elle a connus quand elle est arrivée à Bruxelles: «Les amis qui ont une voiture, ils nous prêtent pas une voiture mais ils nous conduisent, ils disent «viens, viens, on va ensemble en voiture, on va ensemble».

Avoir des amis motorisés permet aussi de contourner les prix des parkings à Bruxelles. Quand je demande comment elle se rend chez ses amis durant son temps libre, Séverine me répond:

- «J'y vais pas toujours en voiture. Très souvent on vient me chercher aussi, hein.
- *Ils viennent te chercher en voiture?*
- Oui. Je préfère ça. Parce que si je prends la voiture, il faut encore que je me parque chez eux. [...] et ça coûte.»

Cassandra fait souvent appel à des amis pour faire des courses dans des magasins excentrés: «On demande à notre ami qui a des voitures. Parfois on fait les courses ensemble. C'est comme ça que les sud-américains sont un peu organisés.» Comme elle en témoigne, le soutien des communautés d'immigration peut être d'une grande aide quand on manque de ressources alors qu'on arrive dans une ville. J'ai pu le constater dans les différents entretiens des travailleuses originaires d'Amérique du sud, qui ont

24. Voitures partagées mises à disposition dans l'espace public pour les personnes clientes de ce service.

pu accéder à un logement grâce à des contacts qu'elles avaient établis alors qu'elles habitaient encore dans leur pays d'origine. C'est encore ce dont témoigne Camila, qui avait laissé mari et enfant au Pérou pour venir gagner de l'argent à Bruxelles: «Parce que quand moi j'étais seule ici, j'habitais avec des amies portugaises. C'est des amies portugaises qui sont concierges ici. Elles me connaissent déjà depuis 4,5 ans. J'ai dit «je cherche un appartement pour louer». Elles m'ont dit «oui, il y a un appartement à louer ici, au 6.» Parce que j'habitais le 3 qui est plus loin. Au rez-de-chaussée. J'habitais avec des amies, on partageait.»

C'est aussi le cas pour Angelica qui est arrivée elle aussi du Pérou, avec sa fille, il y a une quinzaine d'années: «Où j'habitais, c'était une communauté espagnole, donc c'était très bon marché. Parce qu'on payait deux chambres, une pour moi, une pour ma fille, et on partageait la toilette, la cuisine, la salle, il y avait une petite chapelle. Mais c'était pas facile comme convivence avec tout le monde.» J'évoque rapidement l'intégration dans un réseau d'interconnaissance et de solidarité communautaire (communautaire au sens de ressortissants d'un même pays d'origine, parlant une même langue) car elle semble fondamentale pour accéder aux ressources d'une ville d'immigration comme Bruxelles –j'y reviendrai.

À travers les témoignages, il apparaît clairement que les «quartiers d'immigration» jouent un rôle fondamental de soutien au moment de l'installation dans une ville et pour accéder à ses ressources (j'entends les quartiers bruxellois où les primo-arrivants s'installent lorsqu'ils immigreront). C'est notamment ce dont manque Diane depuis qu'elle a eu accès à un logement social du côté de Boitsfort après des années à Schaerbeek: «Sincèrement, quand j'étais à Schaerbeek, je me sentais chez moi, en communauté. Mais ici je sens vraiment que je suis un étranger.» Diane me parle longuement de son sentiment de «solitude» dans son nouveau quartier, ce qui lui pèse au quotidien.

Maîtrise, savoir-faire (et dépendance)

Jusqu'à présent, j'ai pu identifier deux types de stratégies auxquelles ont recours les travailleuses interrogées pour répondre à la série de contraintes qui pèse sur leurs mobilités quotidiennes: l'une concerne l'aménagement du temps de travail, l'autre consiste à puiser dans leurs ressources sociales pour pourvoir à leurs besoins de déplacements. Je pourrais relier chacune de ces stratégies aux dimensions évoquées dans le cadre théorique et reprise dans la première partie de mes résultats d'enquête. Aménager son temps de travail relève de la dimension temporelle, puiser dans ses ressources amicales et familiales relève de la dimension sociale. Pour chacune de ces stratégies, il s'agit soit de jouer sur son emploi du temps, soit de mobiliser ses relations sociales, pour pallier les contraintes liées au déplacement dans la ville.

J'évoquerai à présent un troisième type de stratégie mis en place par les travailleuses pour subvenir à leur besoin de déplacement. Ce troisième type mêle à la fois les dimensions spatiales, sociales et temporelles, et révèle une maîtrise particulière de ces trois dimensions.

Limiter les temps de pause

Le temps de trajet entre plusieurs services est un poids dans le quotidien des travailleuses. L'enjeu est donc pour elle de limiter ce temps perdu, ou de l'utiliser pour mener d'autres activités. Pour la majorité: manger. Lorsque qu'elles prestent des journées complètes, la majorité des travailleuses interviewées mange dans les transports, entre les deux services de la journée. Inès m'explique: « Je grignote dans le tram et dans les trains. [...] Parce que si je m'arrête pour manger, au lieu de terminer à 17H30, je vais terminer à 18h. alors je préfère grignoter en marchant. Après j'arrive, je commence, je termine et je pars. » Manger dans les transports, c'est limiter l'étalement de la journée. Notamment parce que la plupart des clients refusent que leurs employées de services mangent chez eux:

« On mange dans la rue, on mange quand on marche, on mange quand on voit qu'on a encore le temps. Parce qu'au début, quand j'avais commencé, on pouvait manger chez le client. Donc maintenant, les clients ils ont rouspété. Beaucoup de clients ils ont rouspété. « On peut pas manger chez nous. Ils viennent travailler, pas encore manger ici ». Alors ils ont interdit tout ça. Alors on mange dans les rues. »
Diane, juillet 2019

Organiser son planning (au croisement de l'espace et du temps)

L'autre stratégie qui allie dimension temporelle et dimension spatiale consiste à aménager son planning en fonction des lieux où l'on doit prester un service, de manière à limiter les déplacements. Pour cela, il faut pouvoir choisir ses clients, car pouvoir choisir ses clients, c'est choisir son parcours dans la ville. Or, cela n'est possible qu'après un certain nombre d'années d'expérience, comme en témoigne Angelica: « Quand on n'a pas de papier, on peut pas choisir les clients. On doit accepter n'importe quel client [...]. À certain moment j'ai dû accepter quelques clients qui habitaient en dehors de Bruxelles. C'était à Enghien, un des derniers c'était à Braine-Lalleud. » et puis elle ajoute « Il faut maîtriser la langue aussi, pour pouvoir choisir ses clients ». Il faut donc connaître des gens, pour pouvoir choisir ses clients, avoir la possibilité de choisir entre plusieurs options.

Cette stratégie demande également une certaine maîtrise du territoire bruxellois et de l'organisation de la mobilité dans la Région, comme en témoigne Diane: « Au fil du temps que j'ai les mêmes clients, j'ai essayé de les mettre l'un à côté de l'autre. Je me suis arrangé mes clients, quoi. C'est comme si j'ai fait moi-même mon planning ». Cette connaissance du territoire, on ne la possède pas au départ: elle s'acquière petit à petit, ce dont témoigne Inès. Lorsque je m'étonne de l'accessibilité de ses lieux de travail depuis chez elle, je lui demande si cela a joué dans sa décision d'habiter sur la ligne du train qui relie Lembeek au Homboc. Car souvent, l'accès aux grandes lignes de transports en commun joue dans le choix d'un logement. Mais Inès me répond par la négative: « Non, non je ne savais même pas. C'est après, j'ai commencé, « ah, je peux prendre cette ligne, je peux prendre cette ligne », avant je savais pas. Parce que les clients dont je vous parle, là, depuis le début, j'ai commencé avec eux avant que je déménage. » Elle avait déjà ces clients avant de déménager, c'est-à-dire lorsqu'elle habitait encore Etterbeek. Elle devait donc se rendre dans les mêmes lieux pour prester ses services, mais le parcours depuis Etterbeek était bien plus long et complexe. Pour

Inès, travailler dans Bruxelles est plus facile depuis qu'elle n'y habite plus. Avant, elle travaillait aux mêmes adresses mais habitait Etterbeek. Les déplacements depuis Etterbeek étaient longs et compliqués. Depuis qu'elle habite Lembeek, ses trajets se sont simplifiés, elle prend le train tous les matins et une ou deux correspondances pour l'amener sur ses lieux de travail.

Cassandra, qui partage son temps de travail entre des prestations via les titres-services et « ses propres clients », ne peut pas toujours organiser son planning comme elle le veut : « Je travaille pour une société avec les titres-services. Parfois, c'est eux qui m'imposent les heures. Donc je dois partir à l'heure qu'ils me disent. Alors je compte la distance et tout, combien de temps je dois arriver. Mais quand c'est mes propres clients, c'est moi qui gère. » Sa situation est tout de même toujours plus « modulable » que celle de sa fille, qui travaille dans une société de repassage. Elles s'arrangent donc ensemble pour aménager leurs horaires de travail en fonction des obligations de chacune et des tâches à effectuer pour le soin du petit fils.

« Ma fille, elle est fixée sur ses horaires. Elle travaille dans un seul endroit. Donc elle est fixe. La seule chose, c'est qu'elle rentre tôt le matin. Elle commence à 8h30. Donc moi, il y a des jours où je commence à 9h et à 9h30, donc j'ai un peu le temps, c'est pour ça que on fait notre planning en fonction aussi de l'un et de l'autre. Parce que comme ça, on s'aide par rapport au gamin. » Inès, juillet 2019

Les travailleuses choisissent les clients qui les respectent, qui ne leur donnent pas de tâches insurmontables et qui les traitent convenablement. Mais le choix des clients dépend aussi des parcours et trajets que les femmes doivent effectuer en ville. C'est ce qu'on peut nommer la superposition des motifs de déplacement.

Superposition des motifs

Une des stratégies identifiées pour pallier ces contraintes pesant sur les mobilités quotidiennes, est donc d'effectuer plusieurs tâches au cours d'un même trajet, et donc plusieurs arrêts. C'est le cas de Séverine, qui a choisi de travailler le lundi matin chez un client à Woluwé : « Là souvent, parce que comme ma mère habite Woluwe, souvent j'allais vite, vite passer chez elle. Manger, se dire bonjour et machin. Entre 11h et 13h, j'allais voir ma maman qui habite aussi Woluwe-saint Lambert. Comme c'est moi qui fais mon planning, je mets souvent les clients les plus proches de l'autre. » Séverine, juillet 2019

Samantha a peu de budget pour faire ses courses. Mais elle n'a pas de Lidl près de chez elle, et n'a pas non plus de voiture à disposition. C'est pour cette raison qu'elle fait ses courses le mardi et le vendredi, en sortant du travail, parce qu'il y a un Lidl à côté de son lieu de travail : « [le mardi et le vendredi] C'est facile, je prends le métro de chez moi à Bockstael. Pour arriver [sur mon lieu de travail]. Cinq arrêts de chez moi, c'est facile. D'ailleurs j'en profite pour faire mes courses, parce que c'est pas loin. C'est pour ça que le mardi et le vendredi, quand je suis là, je fais mes courses. »

Pour Cassandra, qui habite avec sa fille, son petit-fils et son compagnon, la fatigue de la semaine et l'absence de voiture les obligent à répartir la charge des courses sur les trois adultes tout au long de la semaine :

« 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 jusque 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. Une fois on a eu une grève ici. Du transport et tout. On a eu un gros problème. Et là, on s'est dit non, la personne qui sort d'ici, elle doit apporter quelque chose. Elle doit savoir ce qui manque et l'apporter. Ou la personne qui reste à la maison l'appelle et lui dit de rapporter ça. » Cassandra, août 2019

Par exemple, le mercredi, quand elle travaille à Molenbeek, elle profite du chemin du retour pour faire ses courses, ce qui l'oblige parfois à ne pas prendre le même itinéraire qu'à l'aller : « Parfois, si je dois faire une petite course, je prends un autre chemin. Mais si je dois pas faire les courses, je reviens par le même chemin qui me dépose à Montgomery. » Ou encore, le vendredi : « Normalement je prends le 54 pour rentrer jusqu'à place Flagey. Comme ça je peux faire des courses. Soit à Schuman pour que je puisse prendre le 36. Ça dépend. Surtout le vendredi, c'est le jour où on essaie d'apporter quelque chose à la maison. » Son chemin peut encore être dévié ou interrompu certains jours de la semaine quand elle est chargée d'amener son petit-fils à l'école :

« Le mardi, [...] comme je travaille tout près de l'école, c'est moi qui dépose le gamin. C'est pas loin. Je commence à 9h et je le dépose à 8h30. On va à l'école en 36, je le dépose, et je reprends le 36 pour aller travailler. Je dois prendre pour 6 arrêts. Là-bas je travaille 7h, toute la journée au même endroit. C'est pour ça, c'est le seul jour que je dépose mon petit-fils le matin et je vais le chercher le soir. » Cassandra, août 2019

Dans les schémas ci-dessous, j'ai cartographié le trajet « aller » et le trajet « retour » effectués par Cassandra au cours de sa journée du jeudi. Son trajet du point a. (son domicile) vers le point c. (premier lieu de travail) est détourné pour qu'elle puisse accompagner son petit-fils à l'école. Son 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, elle fait un détour par le point e. pour faire des courses alimentaires pour la maison. Elle reprend ensuite le métro au point e. pour rejoindre l'école de son petit-fils, le chercher et le ramener à la maison.

Cassandra - superposition des motifs de déplacements

Le trajet du point a. vers les points c. puis d., dont le motif est de se rendre sur ses lieux de travail, sont donc entrecoupés et déviés par d'autres motifs liés au *care* non rémunéré : les courses alimentaires et l'école du petit-fils de Cassandra. Au cours d'une journée de travail et de trajets dans Bruxelles, les itinéraires liés aux services des travailleuses interrogées sont donc « détournés » et « mis à profit » pour pallier les autres nécessités du quotidien. Dans leurs parcours quotidiens, elles superposent donc plusieurs motifs de déplacement.



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

Calculer le « coût » de la mobilité : aller faire ses courses

L'analyse des entretiens fait donc apparaître une série de stratégies et d'aménagements que les travailleuses interviewées mettent en place pour répondre aux exigences de mobilités sollicitées par leur quotidien. Aménagement du temps de travail, recours aux relations sociales, partage des trajets du soin, organisation de son planning, superposition des motifs, tout cela exige donc un arbitrage précis entre différentes exigences, besoins et ressources. Au quotidien, les femmes interviewées montrent qu'elles travaillent à maintenir un équilibre entre ces trois composantes : argent, temps et fatigue.²⁵ Ce souci d'équilibre s'illustre particulièrement lorsqu'il est question du trajet qu'elles parcourent pour effectuer leurs courses alimentaires car les courses alimentaires, c'est à la fois :

- a. Un poids économique sur les budgets. Vu leur situation socio-économique, les femmes interrogées doivent se fournir dans des magasins spécifiques : les magasins de grande distribution Discount. Quand je leurs demande où elles vont faire leurs courses, les magasins cités sont 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. Faire les courses prend du *temps*, une place considérable dans leur planning précisément organisé. 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 citadins. 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

25. La notion de pénibilité est essentielle pour parler de ces conditions de travail, surtout en ces temps de réforme du droit du travail et des pensions. Mais le mot « fatigue » est celui qui est utilisé par les répondantes.

compte dans l'aménagement des horaires de services et d'équipements. Ce qui faciliterait pourtant l'organisation du quotidien d'un grand nombre de citadins et – surtout – de citadines.

c. Quand trouver le temps de faire ses courses, lorsqu'après un enchaînement de deux services de ménage de trois ou quatre heures, il faut courir chercher les enfants à la sortie de l'école, les ramener à la maison et assumer les tâches qui suivent? Car après les 8h de travail, après les heures de déplacements non comptabilisées, il faut alors entamer « la deuxième journée » de travail : 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*.

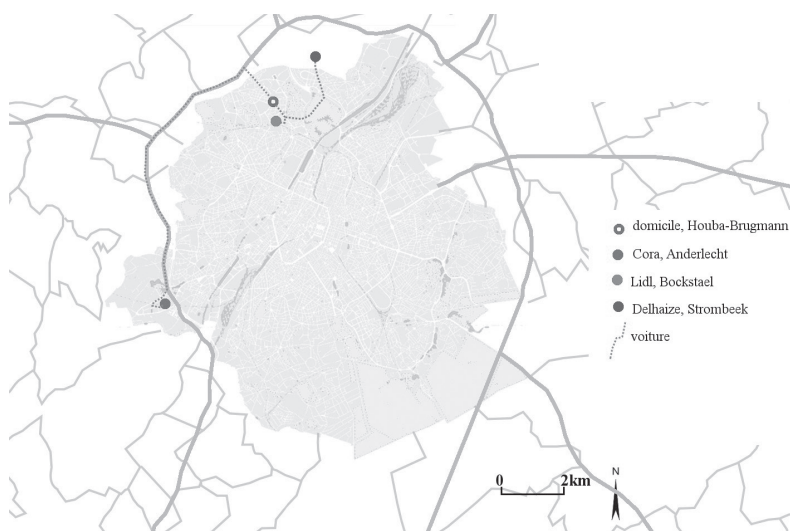
Position spatiale, rythmes urbains et rôles sociaux: nous touchons à nouveau aux trois dimensions dégagées plus haut, et qui sont au cœur des mobilités quotidiennes des travailleuses interrogées.

Les déplacements de Séverine pour faire ses courses illustrent la logique économique évoquée plus haut :

« 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 va au Lidl mais aussi au Carrefour ou au Colruyt, en fonction des promotions qui s'annoncent. Elle peut d'autant plus accéder à ces magasins qu'elle habite près d'une sortie d'autoroute et qu'elle possède une voiture. *Position spatiale et moyen de mobilité*: Séverine dispose des conditions de déplacements qui lui permettent de suivre une logique monétaire dans l'organisation de ses courses alimentaires : le poids du temps et de la fatigue est amoindri par la possession de la voiture, et sa localisation dans la ville (à proximité de l'autoroute).

Schéma des courses de Séverine

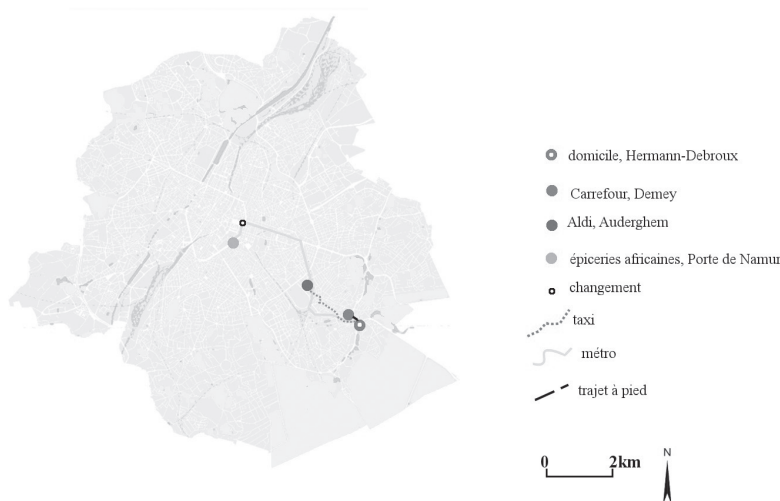


Diane est mère célibataire et a trois enfants. Elle n'a pas de voiture, ni de compagnon pour l'aider à se charger des courses. Elle habite à Hermann-Debroux, à proximité d'un supermarché Carrefour. Mais elle n'y va pas souvent car « ça coûte trop cher ». Voici comment elle organise ses courses :

« 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

Schéma des courses de Diane



Le taxi lui coûte entre 13 et 15 euros une fois par mois. Mais c'est 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 à proximité de chez elle. Mais 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. Si c'est vraiment beaucoup, je prends le taxi. » La logique monétaire est bien présente dans son « choix » de magasin : ALDI est moins cher que le Carrefour.²⁶ Mais économiser du temps et de la fatigue va aussi compter dans sa manière d'organiser ses courses alimentaires, et la mobilité qui y est afférente.

L'équilibrage entre l'argent, le temps et la fatigue, nous l'avons déjà aperçu lorsque j'évoquais l'organisation du quotidien de Cassandra, qui vit avec sa fille, son petit-fils et son compagnon. Cette répartition familiale, on la retrouve aussi dans les parcours de Camila pour ses courses alimentaires. Elle fait ses « grandes courses » une fois par mois au Colruyt : « Avant on était là, près de chez nous, à côté de l'autre Lidl. Qui était à côté de la piscine. Maintenant, ils sont en train de faire des travaux. Je dois aller jusqu'à Auderghem. » Depuis que le Colruyt à Ixelles est en travaux, elle compte sur son ami colombien qui a une camionnette pour l'amener à Auderghem.

26. Avec tous les guillemets nécessaires. En effet, comment parler de choix dans une situation où pèsent tant de contraintes ?

- « *Et les grandes courses vous les faites où ?*

- À Colruyt

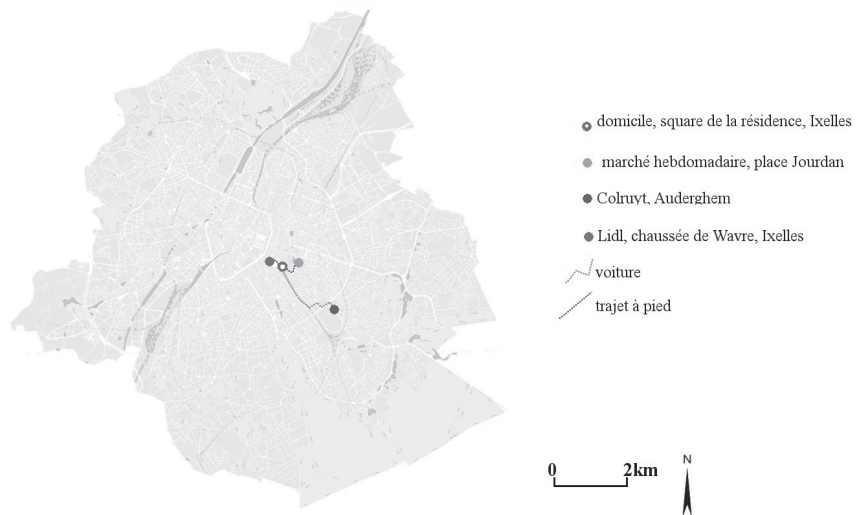
- *Et là c'est votre ami qui vous amène ?*

- Oui. Jusque-là bas, à Auderghem

- *Vous y allez combien de fois par semaine ?*

- Une fois par mois. 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. Il va à pied, il va apporter ses livres à la galerie Toison d'or, il vient en marchant jusqu'autour de la chaussée de Wavre et il vient à Lidl et il achète les choses. Tout ça en marchant. Il aime aussi marcher. Il aime aussi manger, c'est pour ça qu'il fait les courses. » Camila, juillet 2019.

Schéma des courses de Camila



Dans l'organisation de Camila, on trouve à la fois l'impératif monétaire (elle fait ses courses au Colruyt) mais aussi la réduction du temps (elle fait ses courses une fois par mois, et ils se répartissent les tâches entre les différents membres du ménage pour en diminuer l'ampleur). Son mari l'accompagne au marché, 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 minime 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. Diane, elle, n'a pas de petit marché à proximité de chez elle, ni d'ami qui pourrait l'accompagner en voiture.

L'analyse des parcours des travailleuses pour faire leurs courses alimentaires indique un équilibre entre temps, argent et fatigue. Pour aménager cet équilibre, elles puisent, comme on l'a vu plus haut, dans les ressources sociales et familiales, mais aussi dans les ressources de la proximité (les services qui se trouvent près de chez elles) pour diminuer la charge de cette tâche. Il s'agit ici de voir comment les aménagements impliquent un juste équilibre entre différentes dimensions de leur vie : 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, en termes de temps et de fatigue.

Ressources et savoir-faire

L'analyse des entretiens effectués auprès des travailleuses du soin s'est, jusque-là, organisé autour des *contraintes* qui pèsent sur les mobilités quotidiennes des femmes interviewées et sur les *stratégies* qu'elles mettent en place pour y pallier. Ces *stratégies* mobilisent différentes ressources et compétences extérieures à la mobilité comme les relations sociales ou l'aménagement de son temps de travail.

Ressources

La mobilité peut aussi être une ressource parce que le temps de déplacement, dans une journée de travail, peut aussi être un moment de pause. Pour Linda par exemple, le temps du trajet est un temps de « confort » au cours de la journée de travail :

« C'est pour ça que je prends le vélo, le train ou les transports en commun. C'est plus confortable. Moi je ne sais pas conduire et même si je savais conduire, je ne le ferais pas parce que c'est confortable de monter dans un bus et quelqu'un est responsable de conduire. Ou monter dans le train et quelqu'un est responsable de te conduire d'un point A à un point B, ça c'est le confort. » Linda, juin 2019

Bien sûr, cette notion de « confort » est toute relative. C'est un moment de pause dans une journée organisée autour de contraintes et d'injonctions aux déplacements auxquelles il faut répondre. Ces parcours ne sont pas des temps choisis, ils sont des temps imposés par l'emploi du temps et les exigences de leur travail. Mais Linda profite de ce trajet pour faire une pause, se calmer, *se ressourcer*.

Encore faut-il donc que les conditions des transports répondent à ce besoin (confort, places disponibles, etc.) C'est notamment pour cette raison que, dans les témoignages recueillis, le train apparaît comme le moyen de transport le plus confortable :

« Dans le train, je me repose. Quand tu pars et que tu n'as pas bien dormi, tu peux quand même dormir un quart d'heure dans le train. Ou lire un peu ton bouquin dans le train. Pour revenir, tu peux faire la même chose. Ça change, ça fait une coupure. Dans le train, tous les gens sont en train de lire, écouter de la musique, ou des étudiants qui étudient les bouquins pour les examens. C'est motivant. Je prends toujours un livre avec moi. Je monte, je suis en train de lire. Dans les transports en commun sur Bruxelles, je ne peux pas lire. Je prends le *Métro* [le journal]. Je prends ça, je lis et je jette à la poubelle. Et quand le livre est vraiment intéressant, ça m'arrive de rater l'arrêt. » Linda, juin 2019

C'est aussi pour ces moments dans le train que Linda préfère continuer à travailler en dehors de Bruxelles, parce que se déplacer dans Bruxelles, « c'est trop fatigant ».

Jusqu'à présent, il n'a été question que de la mobilité quotidienne dans le cadre des déplacements motivés par un travail, (travail rémunéré du soin ou travail gratuit lié aux charges familiales). Or, la mobilité ne se résume pas à des trajets utilitaires (partir d'un point A pour arriver à un point B). Dans le récit de Sabrina, les promenades tiennent une place de première importance dans son quotidien. Elles constituent une grande part de ses activités journalières, dans l'attente de sa régularisation :

« Quand j'ai envie de marcher à pied, je peux faire par exemple Annessens jusqu'à la Monnaie à pied. Ça me permet de me balader en même temps. C'est-à-dire que je ne suis pas vraiment quelqu'un de pressée pour aller à la bibliothèque. Non, je prends mon temps, je regarde les vitrines, je marche et puis j'arrive à la bibliothèque tranquille pénarde, et puis je m'installe tranquille, pénarde, c'est pas urgent quoi. »
Sabrina, juillet 2019

La mobilité ne doit donc pas toujours ou pas uniquement être pensée dans une logique utilitaire. La mobilité peut être vécue comme un bien en soit : se déplacer, c'est aussi, parfois, flâner, se promener, marcher pour marcher. C'est que la mobilité comme *capacité à se déplacer* (et non comme *augmentation du nombre de déplacements* (cf. chapitre : Les mobilités aux prises avec les inégalités p. 13) rend possible certaines choses comme le loisir, la détente, le sport...

Savoir faire

Organiser un planning avec des trajets complexes, superposer les motifs de trajets : tout cela demande un certain savoir-faire. Car la mobilité relève aussi de capacités mentales, cognitives, physiques ou sociales (cf. chapitre : Les mobilités aux prises avec les inégalités p. 13). Des choses qui s'acquièrent, par exemple, dans un contexte social ou culturel spécifique. Par exemple, Linda qui ne reste jamais chez elle, me raconte que dans son pays, elle faisait partie d'un groupe de jeunesse : « On faisait des activités là-bas avec les enfants, on faisait des activités de quartier. On était toujours occupés parce qu'on jouait avec les enfants du quartier. Dans la rue. Et je n'ai pas perdu cette habitude. Rester à la maison, c'est rare. Ici, si tu n'étais pas là, je serais déjà partie avec mon vélo ailleurs. La maison, c'est pour manger, venir dormir, et certaines fois je reste pour lire. Le dimanche je reste, parce qu'il y a moins de bruit, mais en semaine non. » Le rapport que Linda entretient à la ville, sa mobilité, sa manière d'habiter son logement, ou d'être dans l'espace public, dépend donc aussi de ce qu'elle a appris dans son enfance, au Pérou, de sa socialisation.

Parmi les femmes que j'ai interrogées, j'ai été étonnée de constater que celles qui étaient nées en Amérique du Sud savaient plus souvent faire du vélo que les autres. De là à conclure à un invariant culturel, la conclusion est assurément excessive ! Il ne s'agit pas de porter une lecture culturaliste sur les *capacités de mobilité* de chacune, mais de suggérer qu'il y aurait sans doute à creuser cette question des compétences de mobilités en lien avec un contexte social et culturel, ce qui, d'après ce que racontent les travailleuses concernées, dépasserait les frontières de classe en Colombie comme en Bolivie. Mariana, par exemple, a appris à faire du vélo toute petite : « J'avais quatre

ans en Colombie. Là-bas tout le monde fait le vélo. C'est une chose de la motricité que tous les enfants doivent apprendre à le faire. Alors qu'ils sont petits. Même qu'il y a un vélo dans la famille, tout le monde doit apprendre à faire du vélo.» Linda me raconte qu'elle a appris à faire du vélo très jeune au Pérou et que les rares vélos du quartier servait de monnaie d'échange. Linda me raconte :

« Quand j'étais enfant, on avait dans le quartier une ou deux filles ou garçons qui avaient des vélos. Et c'était partagé. Les parents achetaient le vélo. Et l'enfant, il était obligé de partager son vélo avec les autres. S'il ne partageait pas, on ne jouait pas avec lui. Il était obligé parce que tout le monde n'avait pas les moyens d'acheter un vélo, parce que ça coûtait cher. Les parents qui achetaient un vélo, ils savaient que [son] fils devait partager son vélo avec les autres enfants du quartier. C'est une logique un peu diplomatique, tu fais cinq minutes de mon vélo, en échange tu fais mon devoir ou tu gardes mon frère. Et c'était l'échange d'un service contre l'autre. [...] Parfois il faut garder le chien, qu'il ne mange pas les patates de la maman. [...] Maintenant, aujourd'hui, tout le monde a un vélo, ça coûte moins cher. Mais je ne sais pas si les enfants aujourd'hui partagent un vélo. » Linda, juin 2019

L'idée n'est pas ici de revenir sur la possibilité de concevoir un *capital mobilité*. Nous avons déjà refermé cette question dans la première partie de ce travail. D'ailleurs, notre position théorique se confirme par les témoignages récoltés : Sabrina sait faire du vélo et cela lui plaît. Mais cette capacité ne peut se transformer en *capital* au même titre que le capital économique, culturel ou symbolique : cette capacité ne peut lui permettre de dépasser le contexte social inégalitaire et sa position dans ce contexte social, son statut social et juridique de femmes sans papiers (de plus, cette capacité est désamorcée dès le départ parce qu'elle n'a pas de logement). Le mari de Mariana a trouvé un travail qui lui fournit une voiture de société, ce qui leur permet de quitter la Belgique le temps d'un weekend, et permet à son mari de prester son travail. La voiture de société augmente donc la capacité de mobilité du couple, les soulage dans leurs mobilités quotidiennes et ponctuelles. En revanche, cette mobilité ne permet pas à Mariana de sortir, de se dégager des contraintes sociales, économiques, juridiques qui pèsent sur elle ni de son statut de femme sans papiers.

La mobilité peut donc être une ressource ponctuelle. C'est une ressource nécessaire pour accéder aux ressources de la ville. Elle ne peut cependant pas être appréhendée en dehors du contexte inégalitaire et structurel qui pèse sur elle et la détermine. Identifier ces contraintes, analyser la manière dont les femmes interrogées y répondent est le fil que j'ai suivi pour analyser leurs discours et leurs parcours.

À présent, sur la base des résultats des entretiens, je me propose de dégager une série de recommandations pour aménager la ville accessible.

AMÉNAGER LA VILLE DEPUIS LES TRAJETS DU SOIN : RECOMMANDATIONS

Ce qui ressort de l'analyse des entretiens et de la cartographie des déplacements hebdomadaires des travailleuses interrogées permet de dégager une série de recommandations à destination des politiques publiques en charge de l'aménagement urbain.

Ces recommandations visent l'aménagement de la *ville accessible* tel que formulé dès l'introduction de ce travail. Elles s'articulent autour des trois éléments qui paraissent essentiels dans l'aménagement d'une ville accessible pour toutes et tous : la *proximité*, la *localisation* et le *temps*.

Aménager la ville dans une logique de proximité

La Région de Bruxelles-capitale reconnaît explicitement les avantages de l'aménagement de la *proximité*. Selon le PRDD, la *ville de proximité* répondrait à la plupart des défis qui se pose à Bruxelles en préconisant la mixité sociale et la mixité des fonctions, l'accès à des services et à des équipements à proximité de chez soi, ainsi qu'une réduction des temps et des coûts de déplacements (PRDD, 2018 : 74-75). Les enjeux liés à la proximité apparaissent à différents moments des entretiens avec les travailleuses comme une ressource de premier ordre pour permettre les déplacements des femmes interrogées. Ce qui ressort des pratiques quotidiennes des travailleuses me semble susceptible d'alimenter l'acception de la *proximité*, celle du PRDD étant quelque peu générique.

Les *bénéfices* de la proximité se révèlent notamment quand on compare les situations de Mariana et de Cassandra. Mariana est confrontée à de nombreux obstacles et contraintes liés à sa situation sociale de femme travailleuse domestique. Au niveau du travail, elle preste plusieurs services qui l'obligent à se déplacer entre les différents domiciles de ses clients au cours d'une journée. En plus de ça, son travail n'est pas déclaré et elle est

sans papiers. Pour autant, son quotidien, ses mobilités quotidiennes et son accès aux ressources de la ville (emploi, services, loisirs) sont facilités par le fait qu'elle ait le tout à proximité de chez elle. L'amplitude de ses déplacements quotidiens est relativement faible, si l'on tient compte de la localisation de son logement dans la ville et de la localisation des activités qui ordonnent ses déplacements [cf. schéma Mariana p. 71]. Cassandra est elle aussi travailleuse domestique et se déplace plusieurs fois dans la journée pour prêter ses différents services dans différents lieux. À l'inverse de Mariana, elle a un métier déclaré et des papiers mais ne trouve que peu de ressources à proximité de chez elle. Elle a décidé d'habiter Woluwé parce que la commune offre des espaces verts et lui inspire un sentiment de sécurité mais elle se trouve confrontée à de nombreuses contraintes dans ses déplacements quotidiens, qu'il soit question d'accéder à ses différents lieux de travail ou de faire ses courses. Cassandra subit donc l'ampleur de ses déplacements dans la ville et le manque de services de proximité.

La cartographie des mobilités quotidiennes des travailleuses interrogées atteste de l'amplitude de leurs déplacements sur le territoire bruxellois. Nous avons vu que cette amplitude a un impact conséquent sur le quotidien des femmes interrogées : il accentue le poids de leurs mobilités et la pénibilité de leur emploi (à cause notamment du temps d'attente, du risque de retard démultiplié, le risque de voir son trajet bloqué par des travaux, la rupture de charge entre deux correspondances, etc.) Le témoignage de Cassandra me permet d'identifier une première acception de la proximité comme la *diminution des temps de parcours* et la diminution de *l'ampleur des déplacements*. Cela passe notamment par l'aménagement de la ville dans une logique de proximité

Recommandations 1 : Aménager le territoire dans une logique de proximité spatiale

La première recommandation nécessite une précision pour comprendre ce qu'est (ou ce que n'est pas) la *proximité* comme « diminution des temps des parcours ». On aurait tort de lier proximité et vitesse : depuis l'expansion de l'accès à la voiture et les dynamiques d'étalement urbain qui l'ont accompagnées, on sait que la vitesse n'est pas garantie de l'abolition des distances.

Aménager le territoire dans une logique de proximité ne signifie pas aménager des grands axes de circulation pour faciliter le déplacement automobile et réduire les distances perçues, d'autant plus que souvent les dispositifs d'accessibilité physique d'un territoire et les vitesses peuvent participer à casser l'urbanité d'un lieu.²⁷

Penser l'accessibilité dans une logique de *proximité* est autre chose que penser l'accessibilité dans une logique d'*efficacité* (passer le plus vite possible d'un point A à un point B). Inès par exemple voit ses déplacements quotidiens facilités depuis qu'elle n'habite plus Bruxelles. Depuis son déménagement, elle a gardé les mêmes clients et doit se rendre chaque jour aux mêmes domiciles pour prêter ses services. Or, cela est plus facile pour elle depuis qu'elle habite Lembeek : elle prend le train. Quand elle vivait à Etterbeek, elle enchaînait les trajets en bus et en trams dans un flux embouteillé pour se rendre sur ses lieux de travail. Ses contraintes en termes de mobilité sont donc moindres depuis qu'elle a quitté Bruxelles. Il lui a fallu quitter la ville, pour y avoir un accès *spatial* facilité. Depuis son déménagement, elle garde avec Bruxelles un seul rapport utilitaire et monofonctionnel : elle y va pour travailler. Pour les courses, les services, les magasins, elle dispose de tout ce dont elle a besoin à 20 minutes de chez elle, à Hal.

27. C'est notamment ce qui est illustré par « l'effet tunnel » : La réduction de la distance-temps entre deux lieux A et B fera que A et B verront augmenter leur potentiel d'attractivité par effet induit, aux dépens des lieux intermédiaires et des espaces traversés par les aménagements spatiaux qui permettent cet accès. cf Allain, 2005 et Offner, 2013.

Avec le cas d'Inès, on perçoit comme les problèmes de mobilité à Bruxelles participent de ce qu'on appelle l'exode urbain. On perçoit aussi que la proximité dans une perspective d'efficacité (réduire le temps de déplacement) ne suffit pas à elle seule à améliorer les conditions de vie des habitants. Si cela participe de construire une ville accessible pour les habitants de la périphérie, les axes de circulation « efficace » ne contribuent pas à construire une ville accessible pour ceux qui habitent la ville (cf. chapitre I., p. 27, Archer : 2005). C'est pourquoi, on peut considérer que penser l'accessibilité dans une logique de proximité est moins affaire de *faciliter les déplacements* que de *limiter les mobilités contraintes*. Il ne s'agit pas seulement de penser l'accès à partir des flux mais également à partir des ancrages locaux. Dans cette perspective, diminuer le poids des mobilités quotidiennes passe par l'aménagement de services et d'équipements à *proximité spatiale* de noyaux d'habitations : crèches, écoles, garderies, plaines de jeux, commerces, médecins, emploi etc. Cette approche demande de penser le territoire à *l'échelle locale*.

Il s'agit donc, via la proximité spatiale, de mettre au centre des logiques de l'aménagement urbain, les besoins, contraintes et stratégies qui déterminent les déplacements des habitants de la ville. Autrement dit, laisser la place aux parcours multiples, aux enchaînements complexes et à la *superposition des motifs de déplacement*.

Recommandations 2 : Développer une approche intégrée du territoire

À travers les entretiens, nous avons pu comprendre de quelle manière le manque d'accès aux services de proximité obligeait les travailleuses à développer certaines logiques de déplacements sur le territoire. Samantha fait ses courses le mardi car ce jour-là, elle travaille à proximité d'un Lidl. Cassandra, elle aussi, *superpose ses motifs de déplacements*, son itinéraire pour le retour de son travail est modifié par les différentes tâches qu'elle doit effectuer pour l'entretien de son foyer et le soin de son petit-fils. Emploi, courses alimentaires, école des enfants ou petits-enfants, limiter les contraintes qui pèsent sur les mobilités exige que l'on développe une *approche intégrée* du territoire. C'est-à-dire une approche qui tienne compte des différentes dimensions de la ville et de l'habitat (logement, mobilité, accès aux services, aux loisirs,...). Cela requiert la collaboration et la coordination de différentes politiques publiques et de différents acteurs, privés comme publics. Cela passe notamment par :

- La coordination des politiques publiques en matière de logements, de mobilités, d'emplois, d'équipements et de services.
- Le développement de partenariats publics/privés dans les stratégies de planification urbaine, le développement de services et commerces de proximité et les commerces accessibles aux catégories de la population socio-économiquement les plus précaires.
- L'aménagement de nœuds d'interconnexions modales (gares, stations de trams, bus, *Villo*, etc.) pour en faire des lieux *d'usages et de services* en y développant des commerces, crèches, écoles, garderies. La ville Curitiba au Brésil, par exemple, a implanté des services publics au cœur même de ses nœuds de transport. L'idée est de considérer que des services de plus en plus ciblés pourront répondre aux besoins des voyageurs là où ils passent du temps, entre deux transports (Tempo territorial, 2017).
- Penser depuis les besoins, les pratiques mais aussi les désirs des habitants, toujours dans cette optique que l'espace émerge de ce que les citoyens en font. Cela exige notamment de développer des outils de diagnostics et des études du territoire qui se focalisent sur les

pratiques des habitants, leurs parcours quotidiens et l'enchaînement de leurs trajets, les itinéraires, d'un service à l'autre sur le territoire bruxellois au cours d'une journée, leurs multiples motifs de déplacement. Mais également ce à quoi ils aspirent pour leur ville.

- Cette approche locale et intégrée de la ville ou du quartier peut aussi se faire en développant une analyse des *réseaux de care* qui se tracent à l'échelle du quartier. Dans le cadre de ma recherche, j'ai tenté de montrer l'importance du soin dans la ville, les liens sociaux dont il dépend mais également qu'il alimente, les ressources nécessaires de la ville pour pourvoir à ce soin. En cela, le soin peut contribuer à construire le caractère urbain de l'espace, via les relations de voisinage, les relations familiales ou amicales, l'échange de service. Cela implique l'aménagement de services collectifs à destination des habitants du quartier. Ces services peuvent être de différents ordres : crèches, écoles, garderies, maison de soin et de repos, mais aussi, pourquoi pas, agences de quartier pour soin et nettoyage à domicile avec des conditions de travail décentes, etc. Penser le soin à l'échelle locale serait un moyen de réduire, de manière collective, les charges des tâches familiales qui pèsent sur les femmes, d'offrir aux personnes vieillissantes en maison de soin un ancrage dans le quartier, mais également de participer à la logique spatiale dans l'organisation des services à la personne que les travailleuses mettent déjà en œuvre à titre individuel lorsqu'elles organisent leurs *plannings*.

Tenir compte du *care* dans l'aménagement urbain implique de doter les quartiers des équipements et des services que je viens de citer. Mais cela ne s'arrête pas là. Il ne suffit pas de doter un quartier de services pour qu'ils soient activés, utilisés par les habitants. Il faut aussi penser la mise en relation de ces services de manière intégrée dans l'objectif de les rendre le plus accessible possible. D'où l'intérêt de prendre en compte le *care* dans les politiques d'aménagement : parce qu'il crée une série de relations et de liens sociaux dans la ville, le *care* peut contribuer à comprendre ce qui se passe sur un territoire, ce qui lie les personnes et relie les espaces. Cela implique donc d'aménager des lieux collectifs, des espaces publics ouvrant des espaces pour que ces relations puissent se déployer en ville (garderies de voisinages, échanges de services, rencontres intergénérationnelles, etc.). L'idée étant de renforcer les services de proximité en renforçant les aspects relationnels du *care*.

Les entretiens avec les travailleuses du soin m'ont permis également de mettre en évidence la diversité des trajets, des enchaînements, des schémas spatiaux des femmes interrogées. De ce constat, il ressort que l'aménagement urbain doit faciliter et laisser toute sa latitude à la multitude et la diversité des enchaînements quotidiens. Observer le trajet du *care* révèle qu'on ne peut prédire d'un jour à l'autre, la manière dont les activités vont s'enchaîner pour chacune et chacun des habitantes et habitants. L'aménagement urbain doit donc laisser la place à la multitude et la diversité de ces enchaînements, sans les fixer dans un modèle *a priori*. Cela passe par la mise en relations des services et d'équipements de manière à rendre possible l'harmonisation entre les différents aspects du quotidien des citadins et des citadines.

Recommandations 3 : Rendre possible la proximité sociale

Les entretiens avec les travailleuses du soin m'ont permis également de dégager une autre acception de la notion de *proximité*, qui n'est pas incompatible avec l'accès à des services de proximité mais qui appelle à d'autres dimensions que la configuration

spatiale. Cette seconde acception de la *proximité* est sans doute illustrée au mieux par le cas de Diane qui vit avec ses trois enfants dans un logement social à proximité de Hermann-Debroux. Elle habitait auparavant dans un autre logement social à Schaerbeek mais s'y sentait enclavée, l'accès au réseau de transports en commun depuis Schaerbeek étant compliqué. De plus, son quartier était la scène de conflits et elle craignait pour la sécurité de ses fils. Elle a été mutée dans un quartier calme et à proximité d'un nœud modal important (Hermann-Debroux). Pourtant, elle n'est pas bien là où elle est et dit souffrir de solitude. La vie sociale qu'elle avait à Schaerbeek lui manque au point qu'elle y retourne régulièrement pendant son temps libre pour voir ses anciennes voisines. Ce qui lui manque à Hermann-Debroux, ce sont des *relations* avec ses voisins, un ancrage *social*.

La situation de Diane nous permet d'appréhender la proximité dans sa double dimension, à la fois spatiale et aussi sociale. Car la *proximité* se joue aussi dans la constitution de liens entre les habitants d'un même quartier. Les entretiens nous ont permis de voir que pour les femmes interrogées, ces relations sociales sont des ressources au quotidien : elles leur permettent de se déplacer (emprunt d'une voiture) mais aussi parce que ce réseau d'interconnaissance permet l'accès aux logements ou vient en soutien des primo-arrivants, des mères de famille monoparentales, etc. Ces réseaux familiaux et ces réseaux de voisinage alimentent aussi une bonne part des activités de loisirs des femmes interrogées. Une ville de la proximité est une ville qui favorise ce type d'ancrage social, ce dont manque Diane à Hermann-Debroux.

Ce qu'illustre le cas de Diane, c'est aussi que la proximité spatiale n'induit pas une proximité sociale ou relationnelle. Il ne suffit pas à Diane d'habiter un lotissement de logements sociaux pour entretenir des relations avec ses voisins et se sentir « chez elle » dans son quartier. D'autres auteurs ont travaillé sur le sujet, je pense notamment au texte de Chamboredon et Lemaire (1970) qui montre, sur base de leur étude située dans le bassin parisien des années 1960, que les Grands Ensembles n'ont pas gommé les disparités sociales entre les différentes catégories de population réunies dans ces logements. Au contraire, la proximité spatiale peut aussi renforcer les mécanismes de *distinction* entre classes sociales.

Renforcer l'accessibilité d'une ville passe donc aussi par l'aménagement d'espaces qui rendent possible l'accès aux ressources sociales. Si la proximité spatiale ne garantit pas la proximité sociale, la proximité sociale peut par contre être favorisée par une série d'aménagements urbains qui font l'objet de la série de recommandations qui suit :

- Permettre la proximité sociale passe par une série d'aménagements urbains qui ont pour caractéristiques la densité et la mixité des fonctions, c'est-à-dire des aménagements qui mettent en place les conditions nécessaires aux citoyens pour qu'ils puissent investir l'espace public, y circuler, s'y sentir en sécurité. Cette proximité peut donc aussi être facilitée par l'aménagement d'espaces publics : maillages de rues et de lieux de repos ou de loisirs, des places favorisant les rencontres, la flânerie, les ballades et les activités dans l'espace urbain. Les villes contemporaines manquent sans doute trop souvent d'espaces publics qui ne se réduisent pas à un moyen d'accès ou un lien entre deux pôles d'activité. Ces espaces, ces lieux de traversée et de repos, pour être effectivement accessibles à tous doivent être aménagés en prenant en considération les obstacles et les freins auxquels sont confrontés les individus de par leur position dans l'espace social, par exemple, le sentiment d'insécurité des femmes et les risques d'agressions qu'elles subissent.

- L'aménagement de cette proximité sociale passe aussi par le fait de ne pas négliger la dimension sociale et symbolique d'un lieu. Offrir des conditions optimales pour accéder aux ressources sociales passe notamment par la construction d'un sentiment d'appartenance au quartier. Les villes, communes et quartiers sont parsemés des repères symboliques qui nourrissent cette appartenance. Les équipements, les espaces publics, l'architecture, le patrimoine, le tissu associatif, les événements, les lieux de culte participent à la constitution symbolique d'un lieu, à l'identité d'un territoire et à son caractère urbain. Tout comme la dimension sociale, la dimension symbolique permet les attachements et les ancrages affectifs au lieu. Un attachement, un sentiment d'appartenance au lieu n'implique pas forcément une fermeture par rapport à l'extérieur mais favorise le développement de relations de voisinage, un sentiment partagé d'appartenance, une reconnaissance réciproque.

- Recommander l'aménagement de dispositifs urbains qui renforcent la *proximité sociale*, c'est aussi appeler à questionner les politiques urbaines qui prônent à tout prix la *mixité sociale* parmi les habitants. Encore une fois, la proximité spatiale ne garantit pas la proximité sociale. Les projets qui s'organisent autour des problématiques de mixité sociale impliquent souvent des dynamiques de gentrification qui ont tendance à mettre à mal les relations de voisinage, les réseaux de soutien noués entre les habitants. De nombreuses études urbaines montrent les effets de dynamiques de gentrification sur les entités locales d'habitation notamment, les ménages plus favorisés s'installent dans des lieux où la population est plus pauvre, drainent avec eux des services, des commerces et des équipements jusqu'à l'augmentation des prix du logement qui ne seront plus accessibles aux plus précaires (par exemple, Tissot, 2011 ; Marie Chabrol, Anaïs Collet, Matthieu Giroud, Lydie Launay, Max Rousseau, Hovig Ter Minassian, 2016 ; Collectif Degeyter, 2017).

- Construire une appartenance au quartier exige donc d'orienter les projets de développement urbains autour des perceptions et représentations des citoyens mais aussi à partir de leurs besoins. Cela passe, entre autres, par l'aménagement de commerces, mais pas n'importe lesquels, donc. Des commerces accessibles financièrement et qui correspondent aussi aux habitudes et dispositions des habitants. Dans le cas des travailleuses domestiques : ce sont des commerces congolais ou sud-américains, les marchés de fruits et légumes hebdomadaires, mais aussi le Lidl, le Aldi, le Colruyt.

Jusqu'à présent, j'ai déroulé une série de réflexions et recommandations qui serviraient à diminuer les mobilités contraintes en renforçant l'ancrage social et spatial dans la ville. Le premier chapitre de ce présent travail menait à considérer l'accessibilité d'une ville à travers le *droit de maîtriser ses déplacements*. Cela implique de diminuer les mobilités contraintes. Mais cela implique aussi de renforcer les conditions de possibilités des *mobilités choisies*. Une ville accessible c'est aussi une ville qui laisse le choix à ses habitants et habitantes de quitter – temporairement ou définitivement – leur quartier. L'ancrage n'est pas l'enclave. Nous touchons là à ce que j'ai recoupé sous le terme de *localisation*.

Permettre aux habitants de développer des logiques de localisation

L'absence de contraintes qui permet de conjuguer *ancrage* et *mobilité* est sans doute ce qui détermine au mieux l'accessibilité d'une ville. Les politiques d'aménagement urbain doivent donc viser cet ancrage mais également rendre possible cette mobilité, ces déplacements. Or, pour pouvoir choisir entre se déplacer et ne pas bouger, il faut pouvoir *choisir* sa localisation de manière indépendante, autonome.

Tous les quartiers ne sont pas identiques, et tout ne peut être accessible par la *proximité*. Rendre la ville accessible, c'est d'abord l'aménager de manière à permettre aux citoyens de s'inscrire dans le territoire en fonction des ressources qu'il offre : espaces verts, topographie, paysages, mais aussi réseau de mobilité, appartenance au quartier, etc. Comment donc permettre les logiques de *localisation* sur le territoire de la ville, comment permettre aux citoyens et citoyennes de *décider* de leur position dans l'espace en fonction des caractéristiques d'un territoire ?

Des entretiens avec les travailleuses du soin, il ressort que les femmes arbitrent entre différents éléments pour déterminer leur lieu d'habitation. Asma, par exemple, habite Uccle. Elle veut élever ses enfants dans cette commune car elle a une bonne réputation, c'est un coin calme et les écoles sont de bonne qualité. Cela oblige à payer un loyer plus cher que dans une autre commune, mais cela lui permet de disposer d'espaces verts à proximité de chez elle. Cassandra a choisi d'habiter Woluwe : la commune lui plaisait parce que c'est une commune « très organisée » et calme, ce qui la rassure pour les trajets qu'elle doit faire à pied quand elle rentre tard du travail. Par contre, pour vivre dans ce quartier, elle a sacrifié un accès facile aux lignes de transports, ce qui pèse sur ses déplacements quotidiens.

La logique est ici différente de celle de la *proximité*. Il ne s'agit pas de disposer de tout dans un rayon restreint. Il s'agit de pouvoir *choisir* son lieu d'habitation, ses modes de déplacement, ses lieux de loisirs, etc. au départ des grandes structures du territoire. La *localisation* c'est donc le fait de déterminer un lieu, pouvoir trancher entre plusieurs caractéristiques sans que les contraintes matérielles, institutionnelles ou cognitives ne déterminent (totalement) l'accès aux ressources des villes.

Je reviens ici à la notion de *choix* avec toutes les précautions nécessaires quand on utilise ce terme. Parler de *choix* dans des situations où les contraintes sont si grandes, d'autant plus pour des femmes en situation de précarité sociale et financière, est risqué. Quand je parle de logique de *localisation*, il s'agit donc de diminuer au maximum les obstacles qui pèsent sur les individus dans leur accès aux ressources de la ville de manière à aménager les conditions qui rendent les *choix* possibles. Ce qui nous amène à la quatrième série de recommandations qui suit :

Recommandation 4 : Aménager des logements accessibles à toutes les catégories socio-économiques sur l'ensemble du territoire bruxellois

Étudier les pratiques de mobilité des personnes vulnérables nous mène très vite à interroger d'autres dimensions de l'aménagement du territoire dont l'un des aspects le plus fondamental est sans doute le logement. La situation de Sabrina, qui est sans

domicile et loge au Samu social, illustre parfaitement pourquoi les différents aspects des politiques publiques doivent être pensées de manière coordonnées et transversales, et pourquoi l'accès au logement est déterminant dans l'aménagement de l'accessibilité : une ville accessible est une ville qui permet à chacun d'y trouver sa place, d'y trouver un logement.

En Belgique, entre 1975 et 2009, le prix de vente moyen d'une maison d'habitation a été multiplié par neuf, alors que le niveau général des prix a été multiplié par trois. Dit autrement, la valeur des logements a augmenté quasi trois fois plus vite que celle d'autres biens (SPF Economie, 2010). Le logement représente la part la plus importante des dépenses des ménages. En 2014, les ménages belges les plus pauvres ont consacré en moyenne 38% de leur budget dans le logement quand les plus riches n'y ont consacré que 23% (Dessouroux *et al.*, 2016). À Bruxelles, les chiffres explosent la moyenne nationale : les ménages dont les revenus ne dépassent pas 1500 euros/mois consacrent en moyenne 60% de leur budget dans leur logement. Selon le Rapport bruxellois sur l'état de la pauvreté, si on se base sur l'idée que le loyer d'un ménage ne peut pas dépasser 25% de son budget pour ne pas risquer de l'appauvrir, alors la majorité de la population bruxelloise (60%) n'a accès qu'à 9% des logements en location (Observatoire de la santé et du social, 2016). Le reste est au-dessus de leurs moyens. Les logements abordables financièrement manquent cruellement dans le parc immobilier.²⁸

28. Le montant du loyer moyen est de 709 € par mois pour Bruxelles (*cf.* Observatoire des loyers bruxellois).

En France, par exemple, le pourcentage de logements publics sur l'ensemble du parc de logement atteint 17%, en Autriche 23%, en Suède 24% et en Hollande 35%. Cela signifie qu'en Hollande, plus d'un logement sur trois est un logement public. En Belgique, la culture est tout autre. À Bruxelles, seul 7% des logements du parc immobilier sont des logements publics (chiffres relatifs à fin 2015, Anfrise Marie-Noëlle et Gobert Olivier, 2016). Environ 44 300 ménages bruxellois sont toujours en attente de ce type de logement.²⁹

29. Ces chiffres recouvrent les candidates et candidats inscrits sur listes d'attente. Il reste encore tous ceux et celles qui pourraient y prétendre et qui n'en sont pas informés.

Construire une ville accessible, assurer le droit au logement pour toutes et tous, cela repose sur des choix politiques. Aménager l'accès au logement des citoyens, la possibilité qu'ils déterminent leur localisation dans la ville en fonction du type d'emploi qu'ils exercent, des activités qu'ils mènent, du profil de leur ménage, de leurs préférences quant à un quartier, une architecture, un paysage. Ces objectifs pourraient être poursuivis à travers :

- Un développement systématique de logements publics dans toutes les communes, y compris les communes les plus riches. Le logement public est aussi une histoire de choix et de culture politique.
- Un développement des lots de logements publics en fonction des équipements et des services du territoire. Les stratégies de localisation des logements publics sur le territoire de la Région devraient relever d'une vision stratégique et coordonnée avec l'ensemble des politiques publiques qui ont un impact territorial : logement mais aussi emploi, économie, culture, sport, formation, éducation, service à la personne, crèche, école, etc.
- Une stratégie de planification urbaine intégrée qui soit coordonnée entre la production de logements publics et les transports publics.
- Le développement d'autres mesures afin de plafonner les prix du logement, par exemple plafonner les loyers dans le parc privé, bloquer la spéculation foncière via différents mécanismes (politique fiscale, acquisition publique de terrain, etc.)

La *localisation*, c'est donc à la fois la possibilité de s'ancrer dans un territoire selon des besoins et désirs particuliers, propres à chaque habitant de se positionner dans la ville en fonction de ce qui existe comme dispositifs de mobilité pour aller chercher ailleurs ce qui n'est pas à proximité. La localisation ouvre ainsi sur l'organisation des mobilités quotidiennes dans Bruxelles. C'est ce que je vais approfondir dans la partie qui suit :

Recommandations 5 : Aménager des mobilités à partir des pratiques et parcours complexes des usagers

Si les travailleuses interrogées ne parlent pas toujours en termes de choix quand on leur demande ce qui a déterminé leur lieu d'habitation, l'accessibilité ou l'inaccessibilité du réseau de transport est souvent le premier critère pour identifier les avantages ou les inconvénients du quartier où elles habitent. Linda m'explique que son « quartier il est bien parce qu'on est presque au centre. » Francine apprécie son quartier notamment parce que « il y a les transports en commun qui sont bien servis. » Pour Séverine, habiter à Houba-Brugmann, « c'est un avantage parce que même sans voiture, j'ai tout à disposition. J'ai les métros, j'ai les trams, j'ai les bus. Ça a compté quand j'ai choisi d'habiter ici parce qu'à l'époque je n'avais pas la voiture. » Julia aime son quartier parce qu'il « est tout près du centre-ville. » Et quand j'interroge Camila pour savoir si elle apprécie son quartier, elle me dit : « Mon quartier me plaît beaucoup parce que *c'est la mobilité quand on vient chez moi.* » À l'inverse, Cassandra qui apprécie son quartier voit dans la pénurie de transports en commun son seul défaut.

Peut-être existe-t-il un biais qui détermine ces réponses, toutes orientées autour de la mobilité que ce soit pour louer sa présence ou regretter son absence : connaissant mon sujet de recherche, les interviewées pensaient peut-être combler une attente de ma part en me donnant ce type de réponse. Mais j'émetts l'hypothèse, en m'appuyant sur la première partie de ce travail de recherche, que la *mobilité* est une ressource fondamentale en ville surtout quand l'accès à d'autres ressources est mis à mal par le manque de capacités financières ou administratives. Pour répondre à cette accessibilité par les moyens de mobilité, voici donc une série de recommandations :

- Travailler les connexions entre les différents réseaux des transports en commun (SNCB, STIB, de LIJN, TEC) et entre les différents moyens de mobilité (voitures individuelles, voitures partagées, pistes cyclables, accès *Villo*, transports en commun, etc.) pour assurer une fluidité dans le parcours des travailleurs et travailleuses qui pratiquent la multimodalité. Cela implique notamment de mener une politique de mobilité intégrée qui articule l'ensemble des projets, qu'ils relèvent des sociétés de transports (SNCB, STIB, TEC, De Lijn) ou des schémas stratégiques de planifications urbaines à chaque niveau de pouvoir (fédéral, régional et communal).

- Assurer l'intégration tarifaire entre les différents opérateurs compétents sur le territoire bruxellois. Cela faciliterait notamment les trajets de grande ampleur sur le territoire et allègerait les correspondances entre deux opérateurs. Mais aussi faciliterait l'accès aux quartiers de deuxième couronne, actuellement moins bien desservis par le réseau de la STIB. Les usagers pourraient alors se reporter sur les autres opérateurs.

- Repenser l'interconnexion entre les différents moyens de transports (métro, trams, bus) de la STIB pour assurer la fluidité des parcours de grande ampleur des travailleurs

qui pratiquent l'intermodalité (réduire le temps d'attente lors d'un changement au cours d'un parcours en transports en commun)

- Augmenter l'amplitude spatiale et temporelle de l'offre de transport public.
 - Réduire le différentiel entre les heures de pointe et les autres périodes mais aussi entre les périodes scolaires et périodes de vacances de manière à mieux prendre en compte les travailleurs mobiles qui ont des horaires décalés par rapport aux horaires scolaires.
 - Revoir le réseau en tenant compte des trajets de grande ampleur. Être attentif à limiter au maximum les correspondances et les ruptures de charge.
 - Faciliter l'usage du vélo, développer les pistes cyclables, les vélos publics accessibles à toutes et tous (et pas seulement ceux qui ont une carte bancaire ou de quoi déposer une caution). D'ailleurs, l'usage du vélo se développera d'autant plus dans une ville aménagée dans une logique de proximité, où les distances à effectuer pour accéder à son emploi, à des services, à des équipements, sont courtes.
 - Tenir compte des conditions de transports des travailleurs mobiles. Cela suppose de revoir les horaires et la coordination entre les différents transports mais également de revoir le confort des machines en termes de places assises disponibles, aménagement des sièges, etc.
 - Mieux connaître, la fréquentation des réseaux, les motifs de déplacements des voyageurs, leurs besoins et pratiques quotidiens. Cela exige de développer des outils de diagnostics et des enquêtes qualitatives (pour l'instant, les informations que la STIB collecte sur ses voyageurs proviennent principalement de la carte MOBIB).
 - Assurer l'accessibilité financière des transports, revoir le plafond de l'intervention majorée pour les personnes de catégorie socio-économique défavorisée.
 - Assurer la sécurité des voyageurs et voyageuses dans les transports publics notamment pour les femmes, victimes d'agressions et de harcèlement. Cela exige d'élaborer un plan d'action dont les mesures relèveraient tout autant de l'aménagement des arrêts de transport, de la luminosité des espaces, de l'activation de certains lieux assurant ainsi le contrôle social, de l'aménagement des véhicules (cf. entretien avec Samatha).
- Aménager la *proximité* et permettre la *localisation* c'est répondre, par des logiques spatiales, aux besoins de la population, y compris les individus les plus vulnérables. Au cours de mon analyse de cas, une troisième dimension s'est révélée fondamentale dans le parcours des travailleuses interrogées : le temps.

Aménager la ville en intégrant la dimension temporelle

Inès se réveille à 5h30, tous les jours de la semaine. Elle préfère commencer son service tôt (7h30). Comme ça elle peut finir sa journée tôt (6h30) et rentrer chez elle s'occuper des tâches familiales. Les trains ne sont pas fréquents à cet horaire-là. Pour arriver à 7h30 sur son premier lieu de travail, elle doit prendre le train de 6h36. Si elle prend le train suivant, elle arrive en retard. Mais le train de 6h36 l'amène à son lieu de travail 20 min avant le début de son service. Samantha ne sort pas de chez elle quand la nuit tombe pour éviter de se faire agresser. L'été, Mariana se déplace en vélo sur son lieu de travail. L'hiver, elle y va à pied. Diane réduit son temps de travail rémunéré,

elle travaille à temps partiel pour pouvoir s'occuper de ses trois fils. Quand Linda ou Séverine rencontrent des amis, c'est elles qui se déplacent chez eux et non l'inverse. Comme ils ont des enfants, ils vivent souvent en dehors de Bruxelles et c'est plus facile de se déplacer pour elles, femmes célibataires, que pour les familles.

Ces situations ont en commun d'être liées au temps, au sens large (horaire de transport, temps de travail, peur de sortir la nuit, déplacement à vélo quand il fait beau, déplacement dans la ville quand on a des enfants) et ont, pour la plupart, un impact sur le rapport des travailleuses à la mobilité et au territoire.

Au cours des entretiens menés, le temps est très vite apparu comme un enjeu crucial dans le quotidien des travailleuses : courses contre la montre, le temps d'attentes, les retards en transports en commun, l'aménagement des plannings, mais aussi travail à temps partiel et temps consacré au soin de la famille ou encore l'impact des *modes de vie* sur les pratiques de mobilités et les lieux d'habitation, comme pour les amis de Linda ou Séverine. Le quotidien des femmes interviewées illustre parfaitement les enjeux liés à l'intégration du temps dans les politiques urbaines. D'abord parce le temps est déterminant dans leur accès aux ressources de la ville, et dans leurs pratiques de mobilités, mais aussi parce que les contraintes qui pèsent sur elles font apparaître une série de lacunes dans nos aménagements urbains. En effet, quand nous relier les pratiques de mobilité des femmes interrogées et leurs rapports au temps au sens large, deux choses différentes apparaissent.

En premier lieu, la multiplicité des temps sociaux : en fonction des positions sociales des individus, de leur genre, de leur type d'emploi, des contraintes qui pèsent sur eux, des rôles sociaux qu'ils ont à assumer, leur rapport au temps et l'organisation de leur quotidien diffèrent. Ensuite, les rapports aux lieux évoluent de différentes manières en fonction de la période de la journée, de la saison.

À Bruxelles, les politiques d'aménagement urbain pensent rarement à jouer sur le temps pour agir sur les espaces. C'est pourtant ce que font les politiques temporelles en Italie, en France ou encore aux Pays-Bas. Ces politiques partent du principe que la ville est la concrétisation de rythmes qui cohabitent, s'entremêlent et interagissent entre eux. L'enjeu est alors d'aménager la cohabitation entre ces différents rythmes. Jouer sur les rythmes, c'est une manière d'organiser la vie en collectivité. Intégrer la dimension temporelle dans les politiques urbaines, c'est aussi éliminer les contraintes qui pèsent sur les individus à partir de leurs conditions sociales (temps sociaux), en fonction des périodes de la journée ou de l'année, en fonction de la météo ou des modes de vie.

C'est notamment ce qui a motivé une série d'initiatives qui ont eu lieu en Italie. Dans les années 1970, l'arrivée massive des femmes sur le marché du travail ne s'est pas accompagnée d'une remise en question du partage des tâches au sein des couples.³⁰ Entre vie professionnelle et vie familiale, les femmes subissent la « double journée ». À cela s'ajoute des conflits temporels entre horaire de travail et nécessités domestiques : les femmes ne disposent plus, comme par le passé, de certaines marges horaires pour accéder à des activités accessibles uniquement durant les horaires de travail standard (démarches administratives, gardes d'enfants, accès à la culture et aux loisirs, transports en commun...), les temps de ces activités n'ont pas été repensés et sont inadaptés aux nouveaux rythmes adoptés par la société. Suite à cela, dès les années 1980, en Italie, des femmes élues, syndicalistes, universitaires se sont mobilisées pour élaborer un projet de loi intitulé : « Les femmes changent les temps : une loi pour rendre les horaires

30. Dans « l'Europe des 15 », le taux moyen d'activité féminine est passé de 44% dans les années 1970 à 60% dans les années 2000 (Delsart *et al.*, 2004) et l'UE a pour objectif que 80% des femmes en âge de travailler deviennent des actives. En France, ce taux d'activité des femmes de 25 à 49 ans était de 41,5% en 1962. Il est aujourd'hui de 80% et les femmes représentent 45% de la population active. Alors que, jusqu'aux années 1960, la plupart des femmes s'arrêtaient de travailler entre 25 et 49 ans, depuis les années 1980 et partout en Europe, les femmes ont des trajectoires professionnelles continues (Méda, 2001).

de travail, les horaires de la ville et les rythmes de vie plus humains» (Beyer Chris et Royoux Dominique, 2015). Cette proposition de loi constitue le point de départ des politiques temporelles. Elle a pour objectif de favoriser la conciliation entre temps de travail, familial et personnel et de promouvoir des rythmes plus lents et plus conviviaux.

Ce n'est qu'en 1990 que des éléments de la proposition seront repris dans une loi de réforme de l'administration publique qui octroiera aux maires la gestion de tous les horaires des services publics de leur territoire. S'ensuivra la mise en place de plans horaires destinés à moduler les heures d'ouverture des services selon les besoins des utilisateurs. À la suite de cette loi, de nombreuses villes du nord de l'Italie (Bolzano, Catane, Gênes, Pesaro, Rome, Turin, Venise) vont suivre l'exemple de Milan, qui a créé un *Bureau des temps*³¹ chargé de mettre en œuvre des projets d'aménagement du temps (Bonfiglioli, 1997).

L'Italie reste actuellement le seul pays européen à s'être doté de lois pour que les régions et communes aient les pouvoirs et l'obligation d'agir en faveur d'une conciliation des temps sociaux grâce à une planification temporelle. Mais d'autres villes d'Europe, comme Toulouse, Lille ou Groningen, mettent en œuvre des politiques temporelles.

Groningen, par exemple, dispose sur son territoire d'«écoles-fenêtres» (*vensterscholen*). Il s'agit de bâtiments scolaires qui sont utilisés pour la collectivité (salle de sport, bibliothèque, cafétéria...), avec partage d'espaces communs (favorisant notamment la cohabitation intergénérationnelle) et utilisation des locaux par des associations en dehors des heures scolaires.

Sur le territoire du «Grand Lyon», la Mission Temps & Services innovants a engagé la mise en place de Plans de Déplacements Interentreprises : différentes entreprises s'associent pour améliorer les dessertes et horaires des transports en commun, et inciter le covoiturage ou le partage de véhicules.

À Montpellier, la Mission Temps et Territoire a encadré des négociations entre le gestionnaire des transports en commun de la ville et les recteurs des trois universités que compte la métropole, afin de décaler l'horaire du début des cours et éviter l'encombrement suscité par des milliers d'étudiants commençant leur journée aux mêmes heures. Sans aucun investissement financier, le tramway a ainsi été décongestionné aux heures de pointe et a même permis l'économie d'une rame sur ces périodes de la journée.

À Rennes, dès 2001, la Ville a commencé à se pencher sur l'optimisation des horaires de travail des agents d'entretien initialement fractionnés tout au long de la journée. En démarrant le nettoyage dans la journée plutôt qu'avant l'ouverture des bureaux et en fixant des plages de travail continues plutôt que morcelées, le *turnover* des employés s'est stabilisé et les salariés ont gagné en qualité de vie. Cela permet aussi de rendre visible leur travail (Métropole européenne de Lille, 2016).

Ces exemples ouvrent de larges perspectives pour l'aménagement du territoire. Travailler à partir de la dimension temporelle, tenir compte des rythmes sociaux pour identifier les obstacles auxquels sont confrontés les individus, semblent des enjeux de premier ordre pour aménager une ville accessible. À partir de mon étude de cas, j'avancerai une série de recommandations qui vont dans le sens de ces politiques temporelles.

31. Les bureaux ou agences des temps sont des instances mises en place par les collectivités territoriales. Ils sont chargés d'animer une réflexion transversale sur les temps du territoire afin de co-construire des réponses adéquates en regard des dysfonctionnements repérés avec l'ensemble des acteurs concernés. Ils constituent des lieux de dialogue dans lesquels les préoccupations quotidiennes des citoyens sont prises en compte. Ces bureaux ne sont pas forcément les porteurs des actions mises en œuvre, qui peuvent très bien être un autre service de la collectivité, une entreprise ou une association.

Recommandations 6 : Intégrer le temps sous ses différents aspects dans les politiques d'aménagement urbain

Intégrer le temps dans les politiques urbaines a pour objectif de synchroniser les activités humaines entre elles. Cela nous invite à imaginer de nouvelles modalités de déplacements collectifs, de nouveaux services à la population (comme des services de garde à des horaires atypiques) mais aussi de nouvelles manières d'organiser la coprésence dans l'espace public.

Il s'agit d'abord de penser de nouveaux outils de diagnostics des territoires qui intègrent la dimension temporelle sous ses différents aspects (temps sociaux, périodes de la journée, météo, modes de vie, etc.).

- Analyser l'accès aux services et les activités des espaces publics en temps nocturnes. Ceci impliquerait notamment que l'on prenne en compte le sentiment d'insécurité des femmes la nuit dans l'espace public et que l'on aménage les espaces pour atténuer ce sentiment de risque.

- Analyser la variabilité des usages des espaces urbains selon les saisons. Cela permettrait d'aménager les espaces publics selon les spécificités climatiques des villes et des rues avec la possibilité de les équiper d'aménagements pérennes (kiosques, ombrières, auvents...) ou temporaires.

- Introduire de nouvelles formes de participation qui impliqueraient d'avantage les habitants dans les projets d'aménagement urbain. Développer de nouveaux instruments pour réaliser des diagnostics et saisir les réalités spatiales et temporelles d'un territoire. On constate là encore qu'aménager l'espace urbain à partir des besoins, obstacles et pratiques des citoyens en lien avec les temps sociaux auxquels ils sont contraints permettrait d'atténuer les inégalités auxquelles ils peuvent être confrontés dans leur accès aux ressources de la ville.

Il s'agit ensuite d'organiser, par l'aménagement urbain, les enchaînements entre les différentes ressources ou fonctions de la ville (école, travail, commerce, transport) qui déterminent les déplacements quotidiens des citoyens. Cela passe notamment par un aménagement des services publics qui tienne compte des temps sociaux.

- Redéfinir la fréquence des transports en commun dans certains quartiers, en dehors des logiques de « pôles » urbains, facilitant la diversité et la multitude d'enchaînements entre les activités quotidiennes.

- Redéfinir les fréquences des transports en commun en dehors des périodes scolaires.

- Faire des gares et autres nœuds modaux des *lieux d'usages*. Ne plus considérer ces lieux uniquement comme des lieux de passage fonctionnels, où l'on ne reste pas mais comme des éléments essentiels dans la chaîne des déplacements. Développer les services, commerces et autres activités permet de transformer ces lieux en lieux d'usages.

- Tenir compte des temps sociaux, c'est aussi revenir à l'idée d'intégrer les besoins liés au *care* dans l'aménagement des villes. Au cours de l'analyse de cas, j'ai tenté de montrer de quelle manière les femmes interrogées sont soumises à une surmobilité quotidienne (nombres de trajets quotidiens élevés, ampleur des trajets, trajets déviés et séquencés). Les caractéristiques de leurs trajets sont dues à la fois au type d'emploi qu'elles effectuent mais également aux tâches qu'elles ont à assumer pour leur propre foyer. Les inégalités sociales entre hommes et femmes se mesurent notamment dans la

répartition déséquilibrée du temps consacré au soin du foyer. Tenir compte des temps sociaux, c'est donc tenir compte de ces tâches liées au *care*, trop souvent invisibilisées et majoritairement assumées par les femmes. Un aménagement urbain qui tienne compte des temps sociaux se doit d'aménager le *care* dans la ville, à la fois en (1) aménageant des lieux collectifs qui ont trait au soin pour alléger les charges qui pèsent individuellement sur les femmes, (2) en pensant les proximités spatiales pour faciliter leurs trajets et (3) en aménageant les conditions de développement des proximités sociales pour faciliter les relations que le *care* suscite.

Enfin, l'intégration de la dimension temporelle dans les politiques d'aménagement urbain implique de prendre en compte les transformations des modes de vie. Célibat, couple, décohabitation, famille recomposée, accueil de jeunes adultes ou de personnes âgées, ces différents modes appellent à questionner l'aménagement urbain et les formes d'habitats. En articulant temps sociaux et territoires, les politiques temporelles se posent en complément à l'ensemble des pratiques contemporaines de construction de la ville. Elles apportent un nouvel éclairage sur les pratiques d'aménagement urbain.

Aujourd'hui, avec cette exploration des liens entre temps et espace, de nouveaux termes apparaissent : « aménagement temporaire », « ville malléable », « chrono-urbanisme »... Au Pays-Bas, par exemple, de nouveaux équipements scolaires sont pensés et conçus pour être des lieux multifonctionnels pouvant accueillir d'autres activités en dehors des créneaux d'enseignement et favoriser ainsi la vie de quartier. La métropole de Rennes prend en compte l'évolutivité des usages dans le temps grâce à des opérations d'aménagement « évolutives » : dans le *Plan local d'Urbanisme* de Rennes, les logements en rez-de-chaussée des futurs quartiers doivent avoir 3,5 mètres de haut afin de pouvoir accueillir, au besoin, des activités ou des commerces ; pour certains projets de parkings en silo, la hauteur de plafond prévue est de 2,5 mètres, au lieu des 2,1 mètres qui seraient suffisants pour un parking, l'objectif étant de pouvoir envisager, à terme, de transformer ces parkings en logements, dans le cas où le recours à la voiture tendrait à décroître. Ces nouveaux projets intègrent donc dès leur origine la possibilité d'évoluer vers d'autres fonctionnalités.

À Bruxelles, on voit principalement fleurir des projets qui jouent sur l'usage « temporaire » de lieux vides pour participer au redéveloppement urbain ou lutter contre les logements vides. Ces projets sont sans doute bénéfiques pour le territoire bruxellois. Or, le profil des usagers de ce type d'espace semble cantonné à un certain milieu social (jeune, classe moyenne, universitaire). Il y aurait un travail à faire pour confirmer cela et, le cas échéant, identifier les obstacles qui se dressent pour des catégories de populations plus précaires.

L'accès aux ressources de la ville est garanti par une politique d'aménagement urbaine qui permette à la fois la stabilité et la mobilité de ses habitants. L'intégration de la dimension temporelle dans l'aménagement urbain ne doit pas être un nouveau moyen d'empêcher l'ancrage des populations plus précaires mais, au contraire, d'intégrer les différents temps sociaux, dans l'optique d'aménager la ville accessible à tous et toutes.

CONCLUSION

Pour clôturer ma formation en urbanisme, je voulais que cette recherche trace une série de perspectives qui orienteraient la suite de mon parcours, qui m'indiqueraient quel chemin suivre, et ce qu'il me serait possible de faire en tant qu'urbaniste : *Comment rendre les ressources de la ville accessibles à toutes et tous ? Comment aménager la ville inclusive*, indépendamment des rapports sociaux inégalitaires qui prennent corps dans la ville ? *Comment déjouer, ou du moins, éviter de renforcer, les inégalités par l'aménagement de l'espace ?*

L'enjeu, pour moi, était de proposer une réponse qui combinerait ce que j'avais appris dans mon parcours académique, dans mon milieu professionnel et dans le milieu associatif féministe dans lequel j'étais active : formuler une réponse qui croiserait préoccupations politiques, féministes et programme d'aménagement urbain.

Le corpus féministe m'a permis de cerner la façon dont les rapports sociaux s'inscrivent dans l'espace. Si la ville se fragmente autour des différentes catégories socio-économiques de sa population, les rapports sociaux de genre s'inscrivent d'une manière différente dans l'espace : c'est à travers les pratiques spatiales, les mobilités quotidiennes, les motifs de déplacements que les inégalités et les différences entre femmes et hommes se jouent dans la ville. L'épistémologie féministe des années 1970 a offert un premier outil conceptuel pour comprendre ces inégalités à travers la division sexuelle du travail et le travail gratuit des femmes effectué au sein des foyers. Depuis les années 1990, c'est la notion de *care* qui révèle d'autres conditions de vie en élargissant la focale pour appréhender les situations des travailleuses rémunérées qui effectuent les tâches du soin au sein des foyers. Le travail du *care* trace une série de liens entre les individus à l'échelle du quartier, de la ville, du pays ou du globe. Il trace aussi une série de parcours, de schémas spatio-temporels dans la ville. C'est notamment ce qui fait du *care* un enjeu fondamental pour l'urbanisme.

L'ensemble des tâches liées au *care* suscite une multitude de parcours à travers la ville, que j'ai appelés *trajets du soin* : qu'il s'agisse, pour une travailleuse domestique, de se rendre chez un client à domicile, pour une mère ou une grand-mère de déposer son fils ou petit-fils à l'école, de l'emmener chez le médecin, d'aller faire des courses. Ces différents trajets sont suscités par le besoin fondamental de *care*. J'ai donc choisi de

porter mon attention sur les conditions et les pratiques de mobilités quotidiennes des femmes, travailleuses du *care* dans Bruxelles. Elles se trouvent au croisement de multiples rapports sociaux : de genre, de classe et parfois de race. Elles sont travailleuses, voisines, mères, grand-mères, sœurs, ... Bref, pourvoyeuses de soins à titre gratuit ou rémunéré. Alors qu'elles vivent pour la plupart dans des situations de précarités sociales et économiques, leur condition de femmes et de travailleuses du *care* les oblige à être ultra-mobiles dans la ville. Leurs parcours quotidiens condensent de nombreux obstacles auxquelles elles répondent par une série de stratégies individuelles, parfois collectives, pour assumer leur emploi et le soin de leurs familles.

Comment rendre la ville opérationnelle pour ce travail du soin ? De quelle manière l'aménagement urbain peut-il valoriser, faciliter, répondre à ce besoin fondamental ? Les questions sont donc orientées, déterminées par les enjeux liés au *care* dans la ville. Mais le travail a une autre visée : interroger les normes de l'aménagement urbain, depuis la situation des femmes travailleuses du *care*, en situation de précarité sociale, économique, souvent migrantes, permet d'interroger la ville depuis la « marge », depuis les réalités de vie de celles qui vivent en ville, la traversent, la font vivre, la soignent, mais qui restent trop souvent invisibilisées.

Partir des pratiques de travailleuses du *care*, de leurs conditions de vie, de travail, leurs savoir-faire, permet de poser un autre regard sur la ville, décalé. Cette perspective nouvelle m'a permis d'interroger les normes et grilles de lectures courantes qui sous-tendent la pratique urbanistique. Depuis le *care*, la ville n'est plus pensée dans une séparation nette entre l'espace public et l'espace privé, l'espace du travail productif, et celui du travail reproductif. Se soucier du *care*, observer les trajectoires qu'il suscite, permet de visibiliser de nouveaux schémas spatio-temporels, entre le public et le privé (le logement qui est aussi lieu de travail), des pratiques de mobilité complexes (comme la surmobilité des femmes ou la superposition des motifs de déplacement) et des ressources souvent négligées (ressources de la proximité et du voisinage). Le *care* apparaît alors comme un paradigme essentiel dans l'aménagement d'une ville plus accessible, plus égalitaire

BIBLIOGRAPHIE

ALEXANDER Sally, « Women's work in nineteenth-century London », in Mitchell J. et Oakley A. (dir.), *The Rights and Wrongs of Women*, Londres, Penguin, 1976.

ALLAIN Remy, « Ville et proximité. Le point de vue d'un géographe-urbaniste », *Mots. Les langages du politique*, n° 77, 2005. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/mots/222>

ALLARD Scott William, DANZIGER Sheldon, « Proximity and opportunity: How residence and race affect the employment of welfare recipients », in *Housing Policy Debate*, 2003. Disponible sur : https://www.researchgate.net/publication/284436703_Proximity_and_opportunity_How_residence_and_race_affect_the_employment_of_welfare_recipients

ALLEMAND Sylvain, « La mobilité comme capital », in *Science humaine*, Janvier 2004. Disponible sur https://www.scienceshumaines.com/la-mobilite-comme-capital_fr_3727.html

ANANIAN Priscilla, « La production du logement à Bruxelles: la ville de proximité à l'épreuve de la densification urbaine », *Brussels Studies*, Collection générale, n° 107. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/brussels/>

ANFRIE Marie-Noëlle, GOBERT Olivier, *Les chiffres-clés du logement public en Wallonie*, Éditeur responsable C.E.H.D, 2016. Disponible sur : https://cehd.be/media/1105/chiffres-cl%C3%A9s-du-logement-public-en-wallonie-2016-final_19052017.pdf

AUTHIER Jean-Yves, « Le quartier à l'épreuve des « mobilités contemporaines » », in *Espace, populations, sociétés*, 1992-2, p. 291-306. Disponible sur https://www.persee.fr/doc/espos_0755-7809_1999_num_17_2_1892

AYRAL Sylvie et RAIBAUD Yves, (dir.), *Pour en finir avec la fabrique des garçons*, Vol. 1 et 2, Éditions MSHA, 2014.

BACCAÏNI Brigitte, « Comportements migratoires et cycles de vie », in *Espace, populations, sociétés*, 1994-1. Disponible sur https://www.persee.fr/doc/espos_0755-7809_1994_num_12_1_1626; « Les navettes des périurbains d'Ile-de-France », in *Population*, 52^e année, n° 2, 1997. Disponible sur : www.persee.fr/doc/pop_0032-4663_1997_num_52_2_6445

- BACQUE Marie-Hélène, FOL Sylvie, « Effets de quartier : enjeux scientifiques et politiques de l'importation d'une controverse », in Jean-Yves Authier Éd., *Le quartier*. La Découverte, 2007.
- BAUMAN Zygmunt, *Le coût humain de la mondialisation*, Hachette, collection Pluriel poche, Paris, Février 2000.
- BELLANGER Emmanuel, COLLET Anaïs, DESAGE Fabien, GILBERT Pierre, « Rénovation urbaine. L'espace comme remède à la question sociale ? », *Métropolitiques*, 5 avril 2018. Disponible sur : <https://www.metropolitiques.eu/Renovation-urbaine-L-espace-comme-remede-a-la-question-sociale.html>
- BERTRAND Monique, « Introduction », *Revue Tiers Monde*, vol. 201, n° 1, 2010.
- BEYER Chris, ROYOUX Dominique, « L'aménagement temporel territorial : repenser les territoires en conjuguant espace et rythmes », *Métropoles*, n° 17, 2015. Disponible sur : <https://journals.openedition.org/metropoles/5193#quotation>
- BIDET Jennifer, « Habiter « à la française » ou « à l'algérienne » ? Aménagement et appropriation de maisons construites en Algérie par des migrants et leurs enfants », in Susanna Magri et Sylvie Tissot, *Explorer la ville contemporaine par les transferts*, Presses Universitaires de Lyon, Lyon, 2017.
- BLIDON Marianne. « Espace urbain », in Juliette Rennes Éd., *Encyclopédie critique du genre. Corps, sexualité, rapports sociaux*, La Découverte, 2016.
- BLUMENBERG Evelyn, ONG Paul, « Job accessibility and welfare usage : Evidence from Los Angeles », in *Journal of Policy Analysis and Management*, vol. 17 issue 4, 1999.
- BLUMENBERG Evelyn and KIMIKO Shiki, « Spatial Mismatch Outside of Large Urban Areas: An Analysis of Welfare Recipients in Fresno County, California », in *Environment and Planning*, 22(3): 401-421, 2004.
- BOLTANSKI Luc, CHIAPELLO Eve., *Le Nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard, 1999.
- BONFIGLIOLI, Sandra « Les politiques des temps urbains en Italie », *Revue Les Annales de la Recherche Urbaine*, 1997. Disponible sur https://www.persee.fr/doc/aru_0180-930x_1997_num_77_1_2133
- BOUILLON Florence, CHOPLIN Armelle, SCHMOLL Camille et ZENZIDI Djemila, « « Gérer les indésirables » : dispositifs de mise à l'écart et tactiques de résistance », in CLERVAL Anne, Fleury Antoine, REBOTIER Julien, WEBER Serge (dir.), in *Espace et rapports sociaux de domination*, PUR, 2014.
- BOURDIN Alain, « L'individualisme à l'heure de la mobilité généralisée », in ALLEMAND Sylvain, ASCHER François, LEVY Jacques (dir.), *Les sens du mouvement*, Paris, Belin, 2004.
- CAILLY Laurent, « Capital spatial, stratégies résidentielles et processus d'individualisation », *Annales de géographie*, n° 654, 2007/2. Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2007-2-page-169.htmCFM#no8>
- CHABROL Marie, COLLET Anaïs, GIROUD Matthieu, LAUNAY Lydie, ROUSSEAU Max, TER MINASSIAN Hovig, *Gentrifications*, Paris, Amsterdam Éditions, 2016.

CHAMBOREDON Jean-Claude, LEMAIRE Madeleine, « Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement », in *Revue française de sociologie*, n° 11-1, 1970. Disponible sur : https://www.persee.fr/doc/rfsoc_0035-2969_1970_num_11_1_1610

CHAPPLE Karen. « Growing Jobs for the Poor: Smart Growth, Employment Opportunity, and Workforce Development » in *Envisioning Cities and Regions: A Celebratory Anthology on Planning by University of Minnesota Faculty*, Minneapolis, University of Minnesota, 2000.

COUTARD Olivier, DUPUIS Gabriel, FOL Sylvie, « La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? », in *Espaces et sociétés*, n° 108, 2002/1. Disponible sur : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k56203928.image.f156.pagination>

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.

CROZET Yves, « Mobilité : les gains de temps ne sont plus ce qu'ils étaient... » in *Forum des vie mobiles*, Mobiles/Immobiles, éditions de l'aube, 2011.

DAMON Julien, « (Im)mobilité(s) et pauvreté(s) », in Jean-Pierre Orfeuil (dir.), *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2004, p. 103-111.

DEFEYT Philippe, « Le point sur les familles monoparentales », Institut pour un développement durable, Sombreffe, Mars 2015, disponible sur <http://www.iddweb.eu/docs/Monoparentales.pdf>

DEGEYTER Collectif, DELFINI Antonio, DESAGE Fabien *et al.*, *Sociologie de Lille*, La Découverte, « Repères », 2017.

DEHAIBE, Xavier et LAINE, Benoît, 2010. *Projections démographiques bruxelloises*, Bruxelles : Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Institut bruxellois de Statistiques et d'Analyse IBSA. Les cahiers de l'IBSA, 1. www.ibsa.irisnet.be

DELPHY Christine, *L'ennemi principal* (Tome 1): *économie politique du patriarcat*, Paris, Syllepse, 1998 ; « Par où attaquer le « partage inégal » du « travail ménager » in *Nouvelles questions féministes*, vol. 22, n° 3, 2003, p. 44-71 ; « Pour une théorie générale de l'exploitation », *Mouvements*, 2003, n° 26, p. 69-78 et 2004, n° 31, p. 97-106.

DERVIN Fred, LJALIKOVA Aleksandra, *Regard sur les hypermobiles*, Éditions l'Harmattan, 2008.

DESSOUROUX Christian, BENSLIMAN Rachida, BERNARD Nicolas, DE LAET Sarah, DEMONTY François, MARISSAL Pierre, SURKYN Johan, « Le logement à Bruxelles : diagnostic et enjeux » in *Brussels Studies*, Numéro 99, 6 juin 2016, p. 11, disponible sur www.brusselsstudies.be

DUPUY Gabriel, *La dépendance automobile*, Anthropos, 1995. Dupuy, « « Automobilités » : Quelles relations à l'espace ? », Michel Bonnet Éd., *Les Territoires de la mobilité*, Presses Universitaires de France, 2000.

EMMANUEL Noémie, « Le logement, un droit pour toutes », *Vie féminine*, Étude, décembre 2016.

FARRIS Sara, « Féministes de tous les pays, qui lave vos chaussettes? », in *Comment S'en Sortir?*, n° 1 2015. Disponible sur : https://commentssortir.files.wordpress.com/2015/06/css-1_2015_farris_feministes-de-tous-les-pays-qui-lave-vos-chaussettes.pdf

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.

FOL Sylvie, MIOT Yoan, VIGNAL Cécile (dir), *Mobilités résidentielles, territoires et politiques publiques. Pour une mise en débat du paradigme de la mobilité dans l'action publique*, coll. Le regard sociologique, Presses Universitaires du Septentrion, 2014.

GIBOUT Christophe, « La sur-mobilité », in DENÈFLE, Sylvette (dir.). *Femmes et villes*, Nouvelle édition, Presses universitaires François-Rabelais, 2004. Disponible sur : <http://books.openedition.org/pufr/333>

GILOW Marie, « Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies », *Brussels Studies*, Collection générale, n° 87, mis en ligne le 01 juin 2015. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/brussels/1274>

GOFFIN Kathy, SCHOOREEL Kristof, MERTENS Daphné, VALSAMIS Wim, VAN DER BEKEN Wim, *Une vision à 360° sur les titres-services*, Rapport final, Idea Consult, juillet 2018. Disponible sur : https://www.ideaconsult.be/images/Finaal_eindrapport_360_zicht_op_dienstencheques_FR.pdf

GRAFMEYER, *Sociologie urbaine*, Nathan, 1994.

HANSON Susan Hanson et PRATT Geraldine, « Dynamic dependencies — a geographic investigation of local labor markets » in *Economic Geography*, Vol. 68, n° 4, Local Labor Markets, octobre 1992. Disponible sur https://www.jstor.org/stable/144025?seq=1#page_scan_tab_contents

HOCHSCHILD Arlie « Love and Gold », in EHRENREICH B., HOCHSCHILD A., (dir.), *Global Woman : Nannies, Maids and Sex Workers in the New Economy*, New York, Metropolitan Press, 2004.

HOGGART Richard, *La culture du pauvre*, Les Éditions de minuit, 1970.

HÖRELLI Liisa et VESPÄ Kirsti, « In Search of Supportive Structures for Everyday Life » in Irwin Altman et Arza Churchman (dir.), *Women and the Environment*, New York, Plenum Press, 1994.

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>

HUBERT Michel, LEBRUN Kevin, HUYNEN Philippe and DOBRUSZKES Frédéric, « La mobilité quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantiers prioritaires », *Brussels Studies*, Synopses, n° 71, mis en ligne le 18 Septembre 2013. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/brussels/1184>

INSTITUT POUR LA VILLE EN MOUVEMENT, « Charte pour une ville en mouvement », Colloque « Le sens du mouvement », Cerisy-la-Salle, 2003. Disponible sur : <https://www.ville-en-mouvement.com/fr/content/une-charte-pour-la-ville-en-mouvement>

INSTITUT POUR L'EGALITE DES FEMMES ET DES HOMMES, *Genre et emploi du temps*, 2016. Disponible sur : [https://igvm-iefh.belgium.be/sites/default/files/95 - genre et emploi du temps fr.pdf](https://igvm-iefh.belgium.be/sites/default/files/95_-_genre_et_emploi_du_temps_fr.pdf)

IMMERGLUCK Daniel, « Job Proximity and the Urban Employment Problem : Do Suitable Nearby Jobs Improve Neighbourhood Employment Rates? » in *Urban Studies*, vol. 35, n°1, 1998.

JEMELIN Christophe, KAUFMANN Vincent, « Le maintien du tramway envers et contre tout : Politique des transports et démocratie directe à Bâle », in *Flux*, vol. 72-73, n° 2, 2008.

JOUFFE Yves, *Précaires mais mobiles. Tactiques de mobilité des travailleurs précaires flexibles et nouveaux services de mobilité*, Thèse de Doctorat, École Nationale des Ponts et Chaussées, 2007.

KAUFMANN Vincent, MAKSIM Hanja, BORJA Simon, COURTLY Guillaume, RAMADIER Thierry, « La Mobilité comme capital? », Forum Vies Mobiles. Décembre 2012. Disponible sur : <http://fr.forumviesmobiles.org/controverses/2012/12/11/mobilite-comme-capital-488>

KAWABATA Mizuki, SHEN Qing, « Commuting Inequality between Cars and Public Transit : The Case of the San Francisco Bay Area, 1990-2000, » in *Urban Studies*, 44 (9), 2007.

KERGOAT Danièle, « Se Battre disent-elles... », Paris, La Dispute, coll. « Le genre du monde », 2012 ; « Division sexuelle du travail et rapports sociaux de sexe », in Helena Hirata, Françoise Laborie, Hélène Le Doaré, Danièle Senotier (dir.), *Dictionnaire critique du féminisme*, Paris, PUF, 2004.

KEGOAT Danièle et HIRATA Helena, « Les paradigmes sociologiques à l'épreuve des catégories de sexe : quel renouvellement de l'épistémologie du travail? », *Papeles del CEIC*, n° 17, 2005. Disponible sur : <http://identidadcolectiva.es/pdf/17.pdf>

KNAFOU Rémy, *La Planète « nomade ». Les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, Belin, 1998.

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>

LACOSTE Yves, *La géographie ça sert, d'abord, à faire la guerre*, Petite Collection Maspero, 1976.

LAMBERT Anne, *Tous propriétaires! », l'envers du décor pavillonnaire*, Seuil, « Liber », 2015.

LEBRUN Kevin, « Temps de déplacements en transport public à Bruxelles : l'accessibilité des pôles d'activités », *Brussels Studies*, Collection générale, n° 123, mis en ligne le 07 mai 2018. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/brussels/1652> ; DOI : [10.4000/brussels.1652](https://doi.org/10.4000/brussels.1652)

LEBRUN Kévin, DOBRUSZKES Frédéric, 2012, « Des nouvelles gares RER pour Bruxelles ? Enjeux, méthodes et contraintes », *Brussels Studies*, 56, p. 1 18 <http://brussels.revues.org> (consulté le 18 juillet 2013)

- LEBRUN Kevin, HUBERT Michel, DOBRUSZKES Frédéric, HUYNEN Philippe, *L'offre de transport à Bruxelles*, Bruxelles, Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, n° 1, 2012.
- LEBRUN Kévin, HUBERT Michel, HUYNEN Philippe, DE WITTE Astrid, MACHARIS Cathy, *Les pratiques de déplacement à Bruxelles*, Bruxelles, Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, n° 2, 2013.
- LEDROUT Raymond, *Les images de la ville*, Anthropos, 1973.
- LEFEBVRE Henri, *Le droit à la ville*, Anthropos, 1968 ; *La révolution urbaine*, Paris, Gallimard, 1970 ; *La production de l'espace*, Anthropos, 1974.
- LEHMAN-FRISCH Sonia, « La ségrégation : une injustice spatiale ? Questions de recherche », in *Annales de géographie*, n° 665-666, 2009/1. Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2009-1-page-94.htm>
- LEVY Jacques, « Les nouveaux espaces de la mobilité », in BONNET Michel, DESJEUX Dominique (éd.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, 2000.
- LIEBER Marylène, *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*, Paris, Presses de Sciences Po., 2008 ; « Le sentiment d'insécurité au prisme du genre. Repenser la vulnérabilité des femmes dans les espaces publics », *Métropolitiques*, 5 décembre 2011. URL : <https://www.metropolitiques.eu/Le-sentiment-d-insecurite-au.html>
- LUSSAULT Michel, « Action(s) ! », in Jacques Lévy & Michel Lussault (dir.), *Logiques de l'espace, esprit des lieux. Géographies à Cerisy*, Paris, Belin, 2000, p. 11-36.
- LUSSAULT Michel, STOCK Math, Article « mobilité », in Jacques Lévy & Michel Lussault, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003 ; « « Doing with space » : toward a pragmatics of space », *Social Geography*, Copernicus Publications, 2010.
- LYNCH Kevin, *L'image de la cité*, Bordas, 1976.
- MAGRI Susanna, TISSOT Sylvie, *Explorer la ville contemporaine par les transferts*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, coll. Sociologie urbaine, 2017.
- McDOWELL Linda, « Space, place and gender relations », in *Progress in Human Geography*, vol. 17, n° 2, 2003.
- MERLA Laura, BALDASSAR Loretta, « Présentation », *Recherches sociologiques et anthropologiques*, 41-1 | 2010, mis en ligne le 27 octobre 2010. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/rsa/182> ; Les dynamiques de soin transnationales : entre émotions et considérations économiques. *Recherches sociologiques et anthropologiques*, 41-, 2010. Disponible sur : <http://rsa.revues.org/130>
- MERLA Laura, DEGAVRE Florence, « Le concept de défamilialisation à l'épreuve du care transnational. L'exclusion des travailleuses migrantes domestiques des politiques de care », *Informations sociales*, vol. 194, n° 3, 2016, p. 50-60.
- METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE, *Et si on se mêlait du temps ?*, Éd. MEL, 2016. Disponible sur https://www.lillemetropole.fr/sites/default/files/2019-01/Synthe%CC%80se_bureau_du_temps_avril_2016.pdf

MICHEL Aurélia, RIBARDIERE Antonine, « Identifier les ressources urbaines pour lire les inégalités socio-spatiales », *EchoGéo*, 39 | 2017, en ligne depuis le 28 mars 2017, Disponible sur : <http://journals.openedition.org/echogeo/14925>

MOUJOURD Nassima, FALQUET Jules, *Cent ans de sollicitude en France. Domesticité, reproduction sociale, migration et histoire coloniale*, Éditions Agone, 2010.

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. « Des féministes et de leurs femmes de ménage : entre réciprocité du care et souhait de dépersonnalisation », in *Multitudes*, vol. 37-38, n° 2, 2009.

MORE Paloma, « Les employé(e)s domestiques dans le travail de care : corps et investissement de soi entre éthique et contrainte », in *Travailler*, vol. 32, n° 2, 2014.

NAKANO GLENN Evelyn. « Pour une société du care », *Cahiers du Genre*, vol. hs 4, n° 3, 2016.

OBSERVATOIRE DE LA SANTE ET DU SOCIAL DE BRUXELLES-CAPITALE, « Baromètre social 2016 ». Bruxelles : Commission communautaire commune, 2016.

OFFNER Jean-Marc, « Les mobilités » in Thierry Paquot (dir.), *Repenser l'urbanisme*, Infolio, Collection Archigraphy Poche, 2013.

ORFEUIL Jean-Pierre Orfeuil J.-P, Accessibilité, mobilité, inégalités : regards sur la question en France aujourd'hui (texte en ligne), Institut pour la ville en mouvement, 2002. Disponible sur : <http://perso.wanadoo.fr/ville-en-mouvement/articles.htm> ; (dir.), Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2004.

ORFEUIL Jean-Pierre, RIPOLL Fabrice, *Accès et mobilités. Les nouvelles inégalités*, Gollion, Infolio, collection Archigraphy poche, 2015.

PAPERMAN Patricia, « D'une voix discordante : désentimentaliser le care, démoraiser l'éthique » in LAUGIER Sandra, MOLINIER Pascale, PAPERMAN Patricia (dir.), *Qu'est ce que le care?*, Paris, Payot, 2009.

PILLE et MUCCHIELLI, *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales*, Armand Colin, 2012.

PLAN REGIONAL DE DEVELOPPEMENT DURABLE, perspective.brussels, 2018. Disponible sur : <https://perspective.brussels/fr/plans-reglements-et-guides/plans-strategiques/plan-regional-de-developpement-prd/prdd>

PROJET DE PLAN REGIONAL DE MOBILITE, Good Move, Bruxelles Mobilité, 2019. Disponible sur : <https://goodmove.brussels/fr/>

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>

REGLEMENT RÉGIONAL D'URBANISME, urban.brussels, 2007. Disponible sur : http://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu/les-reglements-durbanisme/le-reglement-regional-durbanisme-rru?set_language=fr

RETIERE Jean-Noël, « Autour de l'autochtonie. Réflexions sur la notion de capital social populaire », *Politix*, n° 63, 2003. Disponible sur : https://www.persee.fr/doc/polix_0295-2319_2003_num_16_63_1295

RIPOLL Fabrice, « Résister à « la mobilité ». (Dé)placements, inégalités et dominations » in ORFEUIL Jean-Pierre et RIPOLL Fabrice, *Accès et mobilités. Les nouvelles inégalités*, Gollion, Infolio, collection Archigraphy poche, 2015

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; Mobilité/autochtonie : sur la dimension spatiale des ressources sociales, *Regards sociologique*, n° 40, 2010. Disponible sur : <http://www.regards-sociologiques.com/index.php/2010-40>

ROUSSEAU Max , « Villes post-industrielles : pour une nouvelle approche », *Métropolitiques*, 18 septembre 2013. Disponible sur : <https://www.metropolitiques.eu/Villes-post-industrielles-pour-une.html>

SERVICE PUBLIC FEDERAL ECONOMIE, Direction générale Statistique et Information économique, « Chiffres clés de l'immobilier », Bruxelles : SPF Economie, 2010. Disponible sur http://statbel.fgov.be/fr/modules/pressrelease/statistiques/economie/chiffres_cles_de_l_immobilier.jsp

SCHMOLL Camille, « Pratiques spatiales transnationales et stratégies de mobilité des commerçantes tunisiennes », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 21, n°1 | 2005. Disponible sur : <https://journals.openedition.org/remi/2352#quotation>

STEBE Jean-Marc et MARCHAL Hervé, *La sociologie urbaine*, Presses Universitaires de France, 2010.

SCHWEITZER Sylvie, *Les femmes ont toujours travaillé. Une histoire du travail des femmes aux XIX^e et XX^e siècles*, Paris, Odile Jacob, 2002.

TARRIUS Alain, *Les nouveaux cosmopolitismes. Mobilité, identités, territoires*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2000.

TEMPO TERRITORIAL, *Prendre en compte le temps dans l'aménagement. Guide pratique*, Rennes, 2017. Disponible sur : <http://tempoterritorial.fr/wp-content/uploads/2016/12/GuideInteractif.pdf>

TISSOT Sylvie, POUPEAU Franck, « La spatialisation des problèmes sociaux », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 2005/4 (n° 159), p. 4-9. Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-actes-de-la-recherche-en-sciences-sociales-2005-4-page-4.htm>

TISSOT Sylvie, *De bons voisins. Enquête dans un quartier de la bourgeoisie progressiste*, Paris, Raisons d'agir, series: « Cours et travaux », 2011.

TRIBILLON Jean-François. *L'urbanisme*, La Découverte, 2009.

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

TUMMERS Lidewij. « Stéréotypes de genre dans la pratique de l'urbanisme », *Travail, genre et sociétés*, vol. 33, n° 1, 2015.

URRY John, *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie?*, éditions Armand Colin, 2005 ; *Mobilities*, Polity , 2007.

VETTRAINO Jean, « La dimension spatiale des inégalités. Regards croisés des sciences sociales. Presses universitaires de Rennes, 2011, 357 p., 22 € », *Revue Projet*, 2012/2 (n° 327), p. 91-91. DOI: 10.3917/pro.327.0091. URL: <https://www.cairn.info/revue-projet-2012-2-page-91.htm>

VIARD Jean, *Nouveaux portraits de la France*, Éditions de l'Aube, 2011.

VIGNAL Cécile, *Ancrages et mobilités de salariés de l'industrie à l'épreuve de la délocalisation de l'emploi. Configurations résidentielles, logiques familiales et logiques professionnelles*, thèse de doctorat en urbanisme, aménagement et politiques urbaines, Créteil, Université de Paris XII - Val-de-Marne, 2003 ; « Logiques professionnelles et logiques familiales : une articulation contrainte par la délocalisation de l'emploi », in *Sociologie du travail*, n° 2, vol. 47, 2005. ; « 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.

ANNEXES

ANNEXE I - Le système des titres-services³²

Le système des titres-services a été instauré par la loi du 20 juillet 2001 « visant à favoriser le développement de services et d'emplois de proximité ». Ce dispositif vise trois objectifs : augmenter le taux d'emploi chez les publics éloignés de l'emploi (faiblement qualifiés) ; diminuer le travail au noir ou au gris (économie informelle) ; améliorer l'équilibre entre vie privée et vie professionnelle pour les ménages. Dans la pratique, le « titre-service » permet à un particulier de payer à une entreprise agréée des prestations de travaux ou de services de proximité effectués par un travailleur dans les liens d'un contrat de travail avec cette entreprise. Ces travaux ou services de proximité comprennent des activités effectuées au domicile de l'utilisateur (nettoyage du domicile y compris des vitres, lessive et repassage, petits travaux de couture occasionnels, préparation de repas), et des activités effectuées en dehors du domicile de l'utilisateur (courses ménagères en faveur d'un utilisateur afin de répondre à ses besoins journaliers, transport accompagné de personnes à mobilité réduite, repassage et raccommodage du linge). Le système est soutenu par une intervention publique qui est versée aux entreprises agréées, couvrant une partie du coût des prestations fournies.

Au cours de l'année 2016, le dispositif des titres-services comptait 270 entreprises actives¹ et ayant leur siège social en Région de Bruxelles-Capitale. 20.169 travailleurs domiciliés en Région de Bruxelles-Capitale avaient un emploi titres-services en 2016, ce qui représente 5,8% de la population active occupée dans la Région de Bruxelles-Capitale. Le dispositif des titres-services attirait 107.306 utilisateurs domiciliés en Région de Bruxelles-Capitale en 2016, ce qui représente pas moins de 12% de la population bruxelloise de plus de 18 ans ou encore 20% des ménages Bruxellois. Enfin, 15,6 millions de titres-services ont été achetés en Région de Bruxelles-Capitale en 2016, pour une moyenne de 2,8h de prestations par semaine, tandis que 15,5 millions de titres-services bruxellois ont été remboursés aux entreprises.

Dans le système des titres-services, les travailleurs peuvent être engagés sous contrat à durée déterminée ou indéterminée. La durée des contrats à durée déterminée est variable : journalière, hebdomadaire ou mensuelle.

32. Cf. GOFFIN Kathy, SCHOOOREEL Kristof, MERTENS Daphné, VAL-SAMIS Wim, VAN DER BEKEN Wim, 2018.

ANNEXE II – Table des abréviations

- BELDAM: Belgian Daily Mobility
- PMR: Personnes à mobilité réduite
- PRM: Plan régional de mobilité
- PRDD: Plan régional de développement durable
- RBC: Région de Bruxelles-capitale
- RIS: Revenu d'intégration sociale
- SNCB: Société nationale des chemins de fer belges
- STIB: Société de transport intercommunaux de Bruxelles
- TEC: Opérateur de transport en Wallonie, « Transport En Commun »

ANNEXE III – Table des illustrations

- Schéma de Bruxelles et de sa périphérie.....p.13
- Cartographie des localisation des enquêtées.....p.41
- Schéma des déplacements quotidiens de Linda.....p.42
- Schéma des déplacements quotidiens de Asma.....p.43
- Schéma des déplacements quotidiens de Francine.....p.44
- Schéma des déplacements quotidiens de Mariana.....p.45
- Schéma des déplacements quotidiens de Séverine.....p.56
- Schéma des déplacements quotidiens de Diane.....p.47
- Schéma des déplacements quotidiens de Julia.....p.48
- Schéma des déplacements quotidiens de Dominique.....p.49
- Schéma des déplacements quotidiens de Sabrina.....p.50
- Schéma des déplacements quotidiens de Angelica.....p.51
- Schéma des déplacements quotidiens de Samantha.....p.52
- Schéma des déplacements quotidiens de Inès.....p.53
- Schéma des déplacements quotidiens de Camila..... p.54
- Schéma des déplacements quotidiens de Gloria.....p.55
- Schéma des déplacements quotidiens de Cassandra.....p.56
- Trajet du soin de Asma.....p.65
- Schéma des déplacements quotidiens de Mariana.....p.67
- Schéma des déplacements quotidiens de Sabrina.....p.67
- Trajets hebdomadaires de Samantha.....p.69

- Superposition des motifs – détail du trajet de Cassandra.....p.77
- Trajet des courses de Séverine.....p.78
- Trajet des courses de Diane.....p.79
- Trajet des courses de Camila.....p.80

ANNEXE IV – Profil des enquêtées

I. Linda³³

33. Les prénoms ont été modifiés.

Linda a une quarantaine d'années. Elle est originaire de Bolivie et habite la Belgique depuis plus de vingt ans. Elle n'est pas naturalisée belge mais possède un permis de séjour temporaire. Elle est célibataire. Un de ses frères vit en Belgique.

En Bolivie, elle a fait des études de professeur d'école primaire. En Belgique, elle travaille depuis plus de 8 ans dans une maison de repos située dans le Brabant Wallon. Elle organise des ateliers pour les personnes âgées qui ont des problèmes d'Alzheimer. Elle travaille 16h par semaine. Elle esquive les questions quand j'essaie de savoir si son travail est déclaré.

Elle vit seule, dans une maison communautaire qui se trouve à la rue de l'Association, 1000 Bruxelles. Cette maison s'appelle la communauté 22. L'immeuble appartient à la communauté catholique des Salésiens. Elle m'explique que le logement est actuellement géré par la ville de Bruxelles. Il a été donné à la ville à charge caritative, sociale pour des gens en situation précaire ou des gens qui ont des problèmes de logement sur la ville de Bruxelles. Dans la maison, il y a 11 personnes habitantes, hommes et femmes, entre 30 et 50, tous célibataires : « Il ne peut pas y avoir de famille. », m'explique-t-elle. Ils partagent la cuisine, la salle de bain et la toilette. Linda habite-là depuis deux ans. Elle remplace une amie partie en voyage. À son retour, elle devra lui rendre sa chambre.

Linda est très active dans le milieu associatif : Vie féminine, MOC ou encore dans la paroisse de son quartier. Elle se déplace à vélo dans Bruxelles. Je l'ai rencontrée via Vie féminine.

L'entretien se déroule chez elle, dans sa chambre.

II. Asma

Asma a 33 ans. Elle est née au Maroc. Elle a été naturalisée française après un court séjour en France. Elle habite en Belgique depuis 2009. Elle a quatre enfants et un mari. Elle n'a pas d'autres famille à Bruxelles mis à part sa belle-sœur qu'elle voit régulièrement.

Durant la première partie de l'entretien, elle a tenu à me raconter les difficultés de logement qu'elle a affrontées depuis son arrivée en Belgique. Surtout depuis qu'elle a des enfants. Elle vit actuellement avec son mari et ses quatre enfants dans un appartement

à Forest. Ils vivent à six dans un appartement de deux chambres. Mais le loyer est déjà trop cher pour les revenus du ménage. Elle décrit son travail comme « auxiliaire de vie » : elle aide des femmes âgées en faisant le ménage chez elles. Elle garde aussi des enfants ou va les chercher à l'école, ce qui ajoute des trajets à sa mobilité quotidienne. Elle travaille principalement sur Uccle, chez des particuliers. Son travail n'est pas déclaré. Vu la charge familiale, elle n'est pas en mesure de faire plus d'un service par jour : « quand je travaillais chez une dame, je peux pas travailler chez les deux parce que je dois garder un peu d'énergie pour les enfants, le ménage, la cuisine, tas de choses à la maison. »

Elle se déplace en transports en commun. Son mari possède une voiture mais l'utilise pour son travail. De ce qu'il transparaît de l'entretien, la voiture n'est pas à disposition des charges familiales (courses, accompagnement des enfants, etc.). Asma est donc chargée des trajets des enfants : vers l'école avec les quatre enfants le matin et le soir, la logopède du mercredi et les courses alimentaires pour le foyer.

L'entretien se déroule dans un café, près de chez elle.

III. Francine

Francine est née en 1967 au Congo. Elle habite en Belgique depuis plus de 20 ans et n'a pas été naturalisée belge. Régulièrement, elle doit faire renouveler sa carte de séjour – et assurer les garanties exigées nécessaires, ce qui pèse dans son quotidien.

Elle vit seule et n'a pas de famille en Belgique. Elle est active dans le milieu associatif notamment dans les associations liées à la thématique de l'accès au logement : le Community Land Trust et ANGELA.D, via laquelle je l'ai rencontrée il y a un an et demi. Elle est inscrite sur les listes d'attentes de chacune de ces associations et attend un logement. Elle est également active dans une association congolaise en Belgique de défenses des droits et libertés du peuple congolais.

Je l'ai longtemps connue sans domicile fixe. Elle passait de logement en logement, étant hébergée par des particuliers actifs dans le réseau associatif, militants, amis d'amis. Depuis le mois de janvier 2019, elle a trouvé un logement de service. Au n°5 de la rue des Charpentiers à 1000 Bruxelles. Il s'agit d'un foyer d'urgence qui accueille les femmes victimes de violences conjugales et leurs enfants. Francine y a une chambre à disposition en échange d'un travail de nuit : elle doit assurer sa présence et son soutien à l'assistante sociale de garde en cas de besoin.

Le jour, elle est « aide à la personne », elle assure un service de garde malade à domicile via les Mutualités chrétiennes. Elle fait ce travail depuis un an. Pour augmenter ses revenus mensuels, elle fait également du *catering* pour les associations dans lesquelles elle est engagée dont le CLTB et ANGELA.D, en échange d'un défraiement en tant que bénévole. Elle prépare ces plats dans sa petite chambre.

Elle se déplace principalement en transports en commun.

L'entretien se déroule dans un café, près de chez elle.

IV. Mariana

Mariana a 35 ans. Elle est colombienne et vit en Belgique depuis 8 ans. Elle n'a pas de famille en Belgique mais vit avec un compagnon depuis plus de 6 ans.

Mariana n'a pas de papier. Ce qui a longtemps pesé dans sa recherche de logement – mais depuis 4 ans et son emménagement à Flagey, elle a eu de la chance, me dit-elle. Elle habite maintenant à proximité de la place Flagey. Mariana est très enthousiasmée par son logement, ses voisins et son quartier. Elle ne souhaite pas déménager et se projette dans ce quartier à tel point qu'avec son compagnon, ils se sont promis de racheter un jour l'immeuble entier.

Elle travaille au noir, chez plusieurs particuliers. Tous ses clients travaillent soit aux Communautés européennes soit au Parlement européen. Ils habitent dans son quartier, de l'autre côté des étangs – le côté du plus haut standing. Elle ne met jamais plus de 20 minutes à pied pour se déplacer sur ses lieux de travail.

Je l'ai connue via la Ligue des travailleuses domestiques dans laquelle elle était mobilisée jusqu'à récemment avant l'entretien. Elle m'a longtemps parlé de leur combat pour l'accès aux papiers et à la reconnaissance de leur travail.

Son compagnon a une voiture de service, ce qui le soulage. Et ce qui lui permet à elle de sortir, de passer des longs weekends en dehors de la Belgique, bien qu'elle n'ait pas de papier. Elle se déplace principalement à vélo ou à pied, en fonction de la saison et est très satisfaite de pouvoir trouver autant de services à proximité de chez elle.

L'entretien se déroule dans un café de la place Flagey.

V. Séverine

Séverine a 50 ans. Elle est née dans les Ardennes et habite depuis plus de 30 ans à Bruxelles. Sa grand-mère habitait pas loin de son lieu de résidence, ce qui l'a poussée à acheter dans le quartier, à proximité de l'arrêt Houba-Brugmann, à Laeken. Les parcs à proximité, l'accessibilité des transports en commun et la typologie des petites maisons ouvrières ont joué également dans son choix. Mais surtout, à plusieurs reprises, elle me raconte que depuis jeune fille, elle rêvait de se marier à l'hôtel de ville de la Grand-Place. Or, pour cela, il faut habiter Bruxelles. C'est pour ça que son choix s'est dirigé vers Laeken lorsqu'elle est devenue propriétaire, il y a 26 ans.

Cela ne s'est pas fait. Séverine est célibataire. Elle vit seule dans son appartement de 51 m². Lorsque je rencontre Séverine pour l'entretien, elle me donne rendez-vous à l'arrêt de métro Houba-Brugmann. Nous marchons à pied jusqu'à l'esplanade de l'Atomium où je mènerai l'entretien. Sur le chemin, Séverine se déplace avec une béquille. Elle a été victime d'un accident il y a deux ans sur le trajet de son travail. Elle est en arrêt maladie depuis et a du mal à s'en remettre. Le temps du trajet vers l'Atomium, nous croisons plusieurs de ses voisins qui la saluent. Elle m'explique que l'ambiance du quartier et ses relations de voisinage lui plaisent beaucoup.

Cela fait trente ans que Séverine est dans le secteur du nettoyage. Et 15 ans qu'elle est aide-ménagère dans les titres-services. Elle travaille à temps plein, 38h semaine, ce qui

est possible, me précise-t-elle, parce qu'elle possède une voiture. Sans ça, ce ne serait pas possible d'assurer son service.

Si depuis deux ans Séverine ne travaille plus, elle assure encore ses permanences syndicales en tant que déléguée. C'est d'ailleurs via le syndicat que je suis rentrée en contact avec elle.

VI. Diane

Diane a quarante-huit ans et demi, me dit-elle. Je la rencontre dans une station-service de Hermann-Debroux un mercredi matin – elle habite tout près. Elle a son caddy 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. Elle est en Belgique depuis plus de vingt ans. Elle habite un logement social à Boitsfort avec ses trois garçons. Ils ont entre 16 et 21 ans. Avant, elle habitait Schaerbeek. Elle a demandé à changer de logement car le quartier était dangereux et elle ne voulait pas que ses enfants se fassent agresser. Aujourd'hui, elle habite un quartier de logement social, elle y est « tranquille » mais regrette sa « solitude » : elle a peu de contact avec le voisinage. « C'est chacun pour soi », me dit-elle. Elle regrette les relations qu'elle avait créées à Schaerbeek. Elle y retourne régulièrement pour voir ses anciennes voisines chez qui elle est invitée.

Depuis 14 ans, elle est aide-ménagère et travaille via les titres-services. Elle ne travaille pas plus de 31h par semaine, parce que ce métier est trop fatigant, me dit-elle. De plus, mère célibataire, il lui faut consacrer du temps pour ses trois garçons. Elle se déplace principalement en transports en commun.

Je l'ai rencontrée via la CSC. Diane est déléguée syndicale. Elle me parle longtemps de son travail, de ses heures dans les transports et de l'absurdité d'être remboursée pour ses trajets au kilomètre parcourus et non au temps perdu. Durant notre entretien, elle me racontera les cas de racisme qu'elle a subi dans son travail.

VII. Julia

Julia a 48 ans. Elle est originaire du Pérou, comme son mari. Elle vit en Belgique depuis vingt ans. Elle y a toujours fait des ménages. Elle a vécu pendant 10 ans sans papier. Elle a obtenu la nationalité belge il y a dix ans.

Elle habite depuis 12 ans le centre de Bruxelles, rue de l'harmonie près du WTC avec son mari et trois de ses quatre enfants. Il y a deux ans, elle a pu devenir propriétaire de son appartement.

Elle est aide-ménagère. Elle travaille 38h par semaine. Les titres-services et Le Monde selon les femmes ça fait 38h. 32, les titres-services. Et 6h au Monde selon les femmes. Elle se déplace exclusivement à pied ou en transports en commun. Elle travaille principalement à Bruxelles mais se déplace une fois par semaine pour un ménage à Ottignies. Son mari qui est plombier a une voiture. Mais il trouve peu de travail. Ils songent à

vendre la voiture car à Bruxelles, conduire une voiture « ne sert à rien » parce qu'il y a trop d'embouteillages. Elle préfère les transports, me dit-elle.

Je l'ai rencontrée via l'association Le Monde selon les femmes pour laquelle elle travaille. L'entretien a lieu dans un café à proximité de chez elle, à Yser.

VIII. Dominique

Quand je rencontre Dominique sur le parvis de Saint-Gilles pour mener un entretien, elle refuse tout de suite que je l'enregistre. Elle ne m'explique pas tout de suite pourquoi. Je comprends petit à petit qu'elle est en arrêt maladie suite à un grave accident de voiture sur le trajet de son travail. Elle est en conflit avec son assurance et « préfère ne pas prendre de risque ». J'avais croisé Dominique une première fois à la CSC lors d'une rencontre des déléguées syndicales des titres-services. Elle ne m'avait pas signalé qu'elle était en arrêt. Elle semblait enthousiaste de répondre à mes questions.

Dominique a 57 ans, est aide-ménagère à domicile dans le cadre des titres-services depuis 2007. Depuis son accident de travail, il y a deux ans, elle ne peut plus travailler. La voiture a subi un sinistre total. Elle était en droit, mais depuis, a peur de reprendre la voiture. Elle a du mal à marcher car lors du séjour à l'hôpital qui a suivi l'accident, elle s'est fracturé la cheville déjà traumatisée par le choc en voiture. Des complications médicales ont suivi.

Elle vit à proximité du parvis de Saint-Gilles. Elle habite le quartier depuis 27 ans mais dit « ne plus se sentir chez elle » : « il y a trop de mendiants ». Elle regrette les marchés qu'il y avait sur le parvis les samedis et dimanches. Ça a changé et « ça ne ressemble plus à rien » dit-elle. Quand elle prend le tram, elle évite la station du parvis de Saint-Gilles car ne s'y sent plus en sécurité. Elle préfère prendre le tram à la porte de Hal, d'autant qu'il y a un ascenseur dans la station.

Quand je l'interroge sur sa mobilité à l'époque où elle travaillait, elle me raconte qu'elle a vécu 2 situations, avec et sans voiture. Elle me décrit les deux situations :

Lorsqu'elle avait sa voiture, elle partait depuis son domicile avec son véhicule. Pour un service de 4h au niveau de l'Altitude 100. Le problème principal auquel elle était confrontée était de trouver où se parquer. Le parking était à ses frais. Elle faisait 4h de travail. Puis une heure de trajet pour aller jusque Braine-Lalleud chez le client suivant. Là, elle avait accès à un emplacement devant le client. Pour le retour, il fallait compter une heure de trajet pour rentrer à Saint-Gilles.

Elle m'explique que le service est coupé pendant les heures de déplacement et ce n'est pas compté dans les heures de travail. Elle recevait une quote-part pour l'essence remboursée mais l'heure de déplacement n'était pas payée. Pour manger entre deux services, elle mangeait sur le pouce, tartines, milkshake préparés la veille et mangés sur la route, « pendant que je pouvais ».

Elle me décrit ce même trajet, en tram :

Depuis Saint-Gilles, 5 à 8 minutes jusqu'à L'Altitude 100. 4h de travail de 8h à 12h. Et puis, pour être à 14h à Braine lalleud, prendre le 51 jusqu'à la gare du midi, le train 20 min. et depuis la gare, marcher 20 min. les trajets étaient bien plus compliqués « mais il ne fallait pas payer le parking ».

Elle m'explique, quand je l'interroge sur son quartier et ses déplacements, que son univers s'est nettement réduit depuis l'accident et son arrêt de travail : « mon emploi, c'était ma vie sociale ». Depuis, elle vit « à échelle locale » pourrait-on dire. Sur le parvis de Saint-Gilles et autour.

Elle a peu d'amis mais voit régulièrement sa fille. Ses parents et sa sœur sont partis vivre en Espagne. Sa sœur semble avoir bien réussi professionnellement. Elle encourage Dominique à les rejoindre mais celle-ci reste à Bruxelles pour sa fille : « elle a besoin de moi. Je m'en suis peu occupée petite. » quand je lui demande de me donner un exemple, elle me dit : « c'est souvent que je lui rends service en m'occupant des petits » – sa fille a deux enfants en bas âge. Et elle m'explique : « elle n'a pas de voiture et c'est moi qui lui fais faire les trajets qu'elle a besoin de faire en voiture. »

IX. Sabrina

Sabrina a une petite cinquantaine d'années. Je la rencontre via le réseau de la Ligue des travailleuses domestiques. Elle est née en Algérie et vit en Belgique depuis 10 ans. Elle n'a pas de papier. Elle dort au Samu social une partie du mois et le reste du temps, elle dort dans un logement appartenant à une paroisse.

Elle fait du bénévolat pour la Croix rouge dans une maison de repos située à Jette. De temps en temps, elle trouve des petits boulots dans le secteur du soin payés au noir comme accompagner des personnes malvoyantes lors de démarche. Mais cela n'est pas régulier. Au moment où je l'interview, elle n'est engagée que 3h par semaine pour la Croix rouge. Rien de plus. Elle est donc très attentive à occuper son emploi du temps « Je n'aime pas ne rien faire » « Tous les soirs, je fais une liste de choses que j'aurais à faire le lendemain » d'où les heures passées en bibliothèque et en promenade à travers la ville.

Le fait d'être ultra-précaire et sans papier a un impact fondamental sur sa mobilité et son rapport à la ville. Elle passe ses journées dehors, tue le temps en se promenant, en traversant la ville pour rejoindre une bibliothèque ou trouver un quartier à explorer. Elle se sent seule dans la ville et les transports publics sont des occasions de socialiser, occasions qui n'aboutissent jamais. Enfin, ne pas être en situation régulière et ne pas avoir de quoi payer des tickets de transport déterminent son parcours à travers la ville. Cela l'oblige à frauder et à choisir des trajets où elle évite les portiques et les risques de contrôle.

X. Angelica

Angelica a une soixantaine d'années. Elle est originaire du Pérou et travaille comme aide-ménagère dans le secteur des titres-services 32h par semaine.

Elle a longtemps été en situation irrégulière en Belgique. À l'époque, elle était déjà femme de ménage et travaillait au noir. Dès le début de l'entretien, elle m'explique que sa situation irrégulière avait un très gros impact sur son travail : elle ne pouvait pas choisir ses clients. Elle prenait tout ce qu'on lui proposait. Depuis, elle a été régularisée, notamment grâce à la création du secteur des titres-services en 2015.

Elle vit seule. En arrivant en Belgique, elle a habité Schaerbeek avec sa fille dans une maison communautaire gérée par des Sud-Américains [C'était la solidarité]. Depuis octobre 2015, elle habite à proximité de la station de métro Gribaumont. Elle a une fille qui habite avec son compagnon à Evere. Elle prépare l'arrivée d'un petit enfant ce qui lui donne l'envie de déménager pour pouvoir l'accueillir : elle vit dans un petit studio humide. Et est en attente d'un logement social.

Elle se déplace exclusivement en transports en commun. Elle n'a pas de voiture. Mais le mari de sa fille « les déplace partout ».

Je l'ai rencontrée via la CSC. L'entretien a lieu dans un café à proximité de chez elle.

XI. Samantha

Samantha a 52 ans. Originnaire de Wallonie, elle vit à Bruxelles depuis plus de trente ans. Avec son mari, elle a élevé sa fille et sa nièce, jusqu'à ce qu'il la quitte il y a une quinzaine d'années. Elle est aujourd'hui divorcée et ses filles ont quitté le foyer. Samantha vit donc seule dans son logement situé à proximité du Palais du Heysel. Il s'agit d'un logement social.

Elle habite à proximité du Heysel. Tout de suite, elle me décrit les soirs de match comme une catastrophe pour l'ensemble du voisinage : les cris, le bruit, les hommes alcoolisés, les remarques sexistes, la peur de sortir ses poubelles seule, ... Et puis elle me parle de ses relations de voisinage compliquées.

Samantha se décrit comme « technicienne de surface », elle travaille à temps plein pour Vie féminine. Elle partage sa semaine entre les différentes maisons de femmes et bureau de Vie féminine qui trouvent place dans la Région de Bruxelles. Elle se déplace exclusivement en transports en commun, et dès que je lui pose les premières questions sur ses déplacements dans Bruxelles, la question de la peur, de l'insécurité et du harcèlement qu'elle peut subir dans l'espace public et dans son quartier viennent sur le tapis. Ce sentiment de peur conditionne fortement son parcours à travers la ville.

J'ai rencontré Samantha via le réseau de Vie féminine. Je la rencontre début juillet dans les locaux de la maison des femmes de Schaerbeek.

XII. Inès

Inès est née au Congo à Kinshasa en 1970. Elle vit en Belgique depuis plus de 20 ans et a la nationalité belge. Elle est mariée et mère de quatre enfants.

Depuis 2010, Inès et sa famille habite à Lembeek. En déménageant en Flandre, ils ont pu devenir propriétaires. Elle est très contente de sa maison et de son quartier. Tous les magasins sont disponibles à Hal, à côté. Il n'y a plus que pour les magasins africains qu'elle se déplace à Bruxelles, après son travail. À Lembeek, les voisins sont accueillants. Elle n'y a pas rencontré le racisme qu'on lui avait prêté.

Inès travaille depuis 2006 comme femme de ménage via les titres-services. Elle se déplace exclusivement en transports en commun. Depuis qu'elle a quitté Bruxelles, ses déplacements sont plus faciles à assurer parce qu'elle se déplace en train, me dit-

elle. Mais elle dépend des horaires du train. Elle se lève très tôt le matin pour finir la journée plus tôt et s'occuper de la maison.

Je l'ai rencontrée via la CSC où elle est déléguée syndicale. Nous nous rencontrons dans un café gare du midi, après un de ses services et avant qu'elle ne rentre à Lembeek.

XIII. 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 papier en Belgique pendant 9 ans. Une fois qu'elle a eu accès à la nationalité belge, elle a pu faire venir son mari et ses deux fils près d'elle. Un par un. Ce fut un long parcours qu'elle tient à me raconter. Son dernier fils a obtenu les papiers moins d'un an avant notre entretien. Ses deux fils sont aujourd'hui inscrits à l'université.

Aujourd'hui, et ce depuis 2011, Camila travaille à temps plein comme aide-ménagère. Elle se déplace exclusivement en transports en commun.

La famille habite à Ixelles, square de la Résidence à proximité d'un important réseau de transports en commun – dont le train. Ce qui facilite le travail de Camila et de son mari qui, comme elle, est employé via les titres-services.

J'ai eu le numéro de Camila par Angelica. Angelica lui a parlé de mon sujet de recherche et elle a accepté de me rencontrer. L'entretien se déroule chez elle.

XIV. Gloria

Alors que je l'interviewe, Camila me propose, à la fin de son entretien, de faire venir sa voisine du dessous, Gloria. Gloria a 31 ans. Elle est née au Pérou et vit à Bruxelles depuis trois ans. Elle a une petite fille de quelques mois. Depuis un an, elle habite le même immeuble que Camila. Dans son appartement, habitent son père, sa mère, sa sœur, son frère et sa fille.

Gloria est aide-ménagère et travaille via les titres-services. Elle travaille 20h par semaine et le reste du temps, s'occupe de sa petite. Elle se déplace exclusivement en transports en commun à part pour voir sa tante qui habite en dehors de Bruxelles. Alors les cousins viennent la chercher en voiture pour faire le trajet.

L'entretien se déroule chez Camila, le Baby phone allumé, dans l'attente du réveil du bébé.

XIV. Cassandra

Cassandra a 58 ans. Elle est originaire de Bolivie. Elle habite en Belgique depuis une vingtaine d'années.

Elle vit actuellement à Woluwe, avenue Edmond Parmentier. Avec sa fille, son petit-fils et son compagnon. Suite à son propre divorce, sa fille lui a proposé qu'elles vivent

ensemble: «prendre un appartement entre deux personnes qui travaillent, on pourrait vivre bien.» Les trois adultes de la maison organisent leur journée en fonction de leurs horaires de travail et se répartissent les tâches à faire pour le petit. Par exemple, Cassandra travaille 30 heures par semaine. Elle pourrait «faire plus» mais elle travaille à temps partiel pour aider sa fille qui travaille à temps plein «mais qui est plus jeune».

Depuis 2015, Cassandra est aide-ménagère via les titres-services. Son métier est difficile surtout à cause des transports qu'il faut faire. Cassandra se déplace en transports en commun pour le travail. Parfois, elle demande à des amis sud-américains de l'accompagner en voiture pour faire des courses. Avec sa fille, elles projettent d'acheter une voiture.

Cassandra aime beaucoup le quartier qu'elle habite, grand, vert, avec plein de choses à faire pour son petit-fils et elle s'y sent en sécurité. Mais le point noir de ce quartier, ce sont les problèmes de mobilité: le bus passe à intervalle très espacé.

J'ai connu Cassandra par l'association Le Monde selon les femmes. Nous nous rencontrons chez elle un vendredi après-midi du mois d'août.

ANNEXE V – Méthodologie

Ma question de recherche se trouve donc au croisement de deux logiques. Premièrement, la manière dont les citoyens se saisissent des ressources accessibles en ville, en contournant des obstacles ou en puisant dans d'autres ressources. Et deuxièmement, les logiques qui déterminent l'organisation du territoire en Région bruxelloise. L'enjeu de ce travail est en somme d'identifier, à partir des pratiques de mobilité des travailleuses domestiques, une série de recommandations, afin que les logiques de l'aménagement spatial répondent, renforcent et facilitent les pratiques spatiales des citoyens.

Pour comprendre comment l'espace fonctionne, il me faut comprendre comment les individus fonctionnent dans l'espace. Partir des pratiques, c'est considérer que l'espace n'est pas une réalité indépendante des pratiques des individus: l'espace *émerge* de leurs actions et leurs pratiques, l'espace est construit avec l'action (Lussault et Stock, 2010). Par cette approche, je considère l'espace comme une *condition* dans laquelle les individus puisent pour mettre en œuvre leurs pratiques: faire avec l'espace, c'est s'accommoder des contraintes que l'espace fait peser sur nous, c'est aussi être en mesure d'y puiser des ressources. Quand les individus font quelque chose, ils le font *dans* l'espace et avec l'espace, c'est-à-dire en mobilisant l'espace comme une *contrainte* et/ou une *ressource*. Bien sûr, les contraintes sont nombreuses, d'autant plus qu'on se trouve dans des conditions de précarité matérielle, institutionnelle, cognitive. Mais cette approche par les pratiques permet aussi de penser une marge de manœuvres aux individus.

Collecte de données: entretiens semi-directifs

Pour collecter le matériau qui fera l'objet de mon analyse, j'ai procédé à des entretiens semi-directifs auprès de femmes travailleuses domestiques. Le guide d'entretien (cf. annexe IV) est construit à partir de mes trois hypothèses de travail. Une première partie de l'entretien consiste à interroger l'enquêtée sur la *localisation* de son logement,

son travail, son médecin, ses courses alimentaires, ses loisirs, etc. dans la ville et les *moyens* de déplacement qu'elle mobilise pour y accéder. Cette première partie de l'entretien doit me permettre d'identifier les *contraintes* qui pèsent sur l'enquêtée pour accéder à ces ressources en ville, les stratégies qu'elle met en place pour contourner ces contraintes et, également, ce qu'elle peut trouver à *proximité* de chez elle. Avec l'accord des enquêtées, j'ai enregistré quatorze des quinze entretiens effectués, seule Dominique a refusé que je l'enregistre mais a accepté que je prenne des notes. J'ai ensuite retranscrit l'intégralité des entretiens enregistrés (*cf.* annexe VI.).

Dans la seconde partie de l'entretien, je demande à l'enquêtée de me raconter l'organisation de son planning, les tâches qu'elle effectue et ses déplacements pour chaque jour ouvrable de la semaine. Du lundi au vendredi, nous passons en revue ses déplacements quotidiens pour aller au travail et effectuer les tâches liées au foyer. Pour chacun des jours, je les interroge sur les déplacements effectués mais également sur leur emploi du temps, les heures prestées dans les domiciles privés et le temps passé dans ces transports. Le matériau récolté doit me permettre d'avoir une lecture à la fois spatiale et temporelle de leurs pratiques de mobilité.

Un entretien dure entre 40 minutes et une heure trente. Tout au long de l'entretien, j'ai alimenté nos échanges de questions plus réflexives sur leur rapport à la ville, à leur logement, à leurs mobilités, au temps passé dans les transports. Dans certains cas, parler de leurs mobilités dans Bruxelles ouvre certaines brèches. Pour la majorité des travailleuses interrogées, c'est l'occasion de parler de leurs conditions de travail, de leurs situations de femme sans papiers, de mère de famille monoparentale, du déséquilibre dans la répartition des tâches au sein du foyer, de leur sentiment d'insécurité dans l'espace public à Bruxelles. D'autres, une petite minorité des femmes interrogées, me répondent sans détour et sans emphase sur leurs déplacements dans la ville, sans faire de digression ni relier ces déplacements à leurs conditions de vie.

Méthode d'analyse : analyse qualitative des entretiens et cartographie

Pour analyser le matériau récolté, je mobilise deux méthodes. La première porte sur les discours collectés. Pour chaque rencontre, j'aurai suivi mon guide d'entretien, élaboré avant le début de ma collecte de matériau. J'utiliserai la méthode de l'analyse qualitative pour dégager les thématiques principales qui ressortent de l'ensemble des entretiens. Il faut noter que les entretiens semi-directifs laissent une marge de manœuvre et pour réadapter les questions et orienter l'échange en fonction de la dynamique qui s'installe entre l'enquêtrice et l'enquêtée (Pille et Mucchielli, 2012). C'est pourquoi, dans certains cas, l'échange peut prendre par moment l'aspect d'un récit de vie, notamment lorsque surgissent leurs conditions, actuelles ou anciennes, de femmes sans papiers ou de femmes migrantes.

La seconde méthode porte sur les parcours hebdomadaires des femmes interrogées. Je tenterai de révéler, à partir de leurs récits, les dimensions spatiales et temporelles de ces parcours en cartographiant leurs déplacements quotidiens dans la ville au cours de la semaine. Ces cartes me permettront d'illustrer, de manière ponctuelle, les thématiques que j'aurai dégagées lors de mon analyse qualitative. Par ailleurs, au-delà d'illustrer ce

que j'aurai cerné dans les discours, la spatialisation de leurs déplacements me permettra aussi de révéler des caractéristiques spécifiques de leur mobilité, qui ne seraient pas apparues si je m'étais contentée d'une analyse discursive.

ANNEXE VI – Échantillonnage

Au total, j'ai mené quinze entretiens avec quinze travailleuses domestiques. Parmi elles, dix sont embauchées sous contrats via le système des titres-services (*cf.* annexe I.), quatre travaillent au noir et une a un contrat à durée indéterminée dans une association. Les quatre travailleuses au noir sont sans papiers. Les autres ont des papiers, elles sont belges de naissance ou naturalisées. Parmi les quinze répondantes, sept sont nées en Amérique du Sud (Pérou, Colombie, Bolivie), trois sont nées au Congo, une est née au Maroc, une est née en Algérie et trois sont nées en Belgique. Seule une des répondantes sur les quinze utilise la voiture pour effectuer ses déplacements liés à son emploi. Les autres répondantes ne possèdent pas de voiture ou, si leur ménage en possède une, c'est leur mari qui l'utilise pour ses propres déplacements. Quatorze des quinze femmes interrogées utilisent donc les transports en commun pour effectuer leurs déplacements quotidiens.

Parmi mon panel, aucune femme interrogée ne travaille à horaires coupés. Pourtant, dans ce secteur, les travailleuses sont nombreuses à travailler à horaires décalés, notamment celles qui nettoient les bureaux avant ou après que les autres travailleurs arrivent. J'aurais certainement obtenu des résultats différents si j'avais pu interviewer des travailleuses qui se retrouvent dans ces conditions de travail. Il me semble particulièrement intéressant d'étendre ma question de recherche à leur cas.

Les quinze femmes interrogées habitent des quartiers différents. Sur les quinze, quatorze habitent Bruxelles et une, ancienne bruxelloise, habite Lembeek depuis peu. Ce qui signifie que l'étude de leur cas ne vise pas un territoire ou un quartier spécifique mais bien leurs pratiques de mobilité, parcours et stratégies à travers Bruxelles. Encore une fois, il ne s'agit pas de penser l'aménagement urbain dans une approche « spatialisante », par pôle ou par territoire, mais depuis les pratiques des citadines.

Sur les quinze femmes interviewées, deux étaient en arrêt maladie suite à un accident de travail au moment de l'entretien. L'une d'elles a pu me décrire de manière précise l'organisation de ses services et ses déplacements alors qu'elle était encore active. La seconde m'a surtout parlé de son absence de mobilité depuis son arrêt maladie, comparée à l'ampleur de ses déplacements du temps de son activité.

On notera que dans l'échantillon des personnes interviewées, il n'y a pas de travailleurs masculins. Non pas que j'ai sélectionné uniquement des répondantes féminines, mais lors de la constitution de mon échantillon, je n'ai rencontré que des femmes dans les différents espaces où je cherchais des répondantes et répondants. À une exception près, lors d'une rencontre syndicale à la CSC, j'ai rencontré un homme, travailleur des titres-services. Mais il effectuait ses prestations sur Charleroi, ce qui fait que je ne l'ai pas interrogé. Il en va de même pour les *origines des travailleuses* interrogées. Je n'ai pas volontairement sélectionné une majorité de travailleuses originaires d'Amérique du Sud (Pérou, Colombie, Bolivie). Cette surreprésentation correspond sans doute à

la réelle surreprésentation de femmes venue d'Amérique du Sud dans ce type de travaux en Belgique, mais également aux dynamiques qui traversent la constitution d'un échantillon lors d'une enquête : plusieurs femmes originaires d'Amérique du Sud m'ont mise en contact avec leurs collègues les plus proches et compatriotes.

Intervalle temporel

Les entretiens ont été effectués entre le 05 juin et le 23 août 2019. La question des fréquences des transports en commun hors période scolaire et les travaux sur le réseau de transports en commun, plus nombreux en période de vacances, sont donc apparus fréquemment dans les entretiens.

Constitution du panel

J'ai rencontré les quinze répondantes par trois canaux différents :

Réunion syndicale mensuelle de la CSC des déléguées Titres-services.

J'ai contacté la Confédération des syndicats chrétiens CSC afin de rencontrer des travailleuses des titres-Services affiliées. En juin 2019, j'ai été invitée à présenter mon projet de recherche lors de la réunion syndicale mensuelle qui réunit les déléguées du secteur titres-services. Les travailleuses présentes étaient très intéressées par les questions liées aux mobilités, vu le lien inextricable entre l'organisation de la mobilité à Bruxelles et leurs conditions de travail. C'est à cette occasion que j'ai rencontré six des quinze personnes interrogées.

La ligue des travailleuses domestiques

Le CIEP, Centre d'information et d'éducation populaire, a créé en 2018, en lien avec la CSC de Bruxelles, un collectif qui travaille sur les droits socio-économiques des femmes travailleuses du soin sans papiers. Cette ligue se nomme la Ligue des travailleuses domestiques et réunit des femmes pour la plupart sans papiers (celles avec papiers viennent en soutien à la Ligue) d'origine diverses et exerçant du travail domestique. Ce collectif dans sa trajectoire vise à mener une campagne, vis-à-vis du grand public et du monde politique, pour la reconnaissance par l'obtention d'un séjour légal via le travail. Ce groupe au départ constitué de femmes philippines, s'est élargi à ce jour à des femmes d'autres nationalités. Via ce collectif, j'ai rencontré deux des quinze personnes interrogées.

Milieu associatif autour des droits des femmes, droit au logement et lutte des sans papiers

Enfin, mon implication préalable dans différentes associations et collectifs, notamment pour l'accès au logement de femmes en situation de précarité, pour les droits des femmes et pour la naturalisation des travailleuses et travailleurs sans papiers, m'a permis de rencontrer sept des quinze femmes interrogées.

ANNEXE VII – Biais possibles

On peut donc identifier certains biais possibles, dus d'abord aux canaux qui m'ont permis de rentrer en contact avec les travailleuses interviewées. La majorité des femmes interviewées font partie d'une association, ou sont affiliées à un syndicat. Certaines sont donc politisées ou se mobilisent pour améliorer leurs conditions de vie et de travail. Elles posent toutes un regard critique sur ces conditions de vie et de travail. Cela pourrait peut-être orienter les réponses formulées lors des entretiens. Je tiens à le préciser. Mais n'est-ce pas le cas de tout travailleur? Quoi qu'il en soit, elles font toutes partie de collectifs ou, de manière plus large, d'espaces de socialisation collectifs qui les soutiennent dans leur quotidien, qu'il s'agisse d'un syndicat, d'un collectif de femmes ou même d'un réseau de solidarité informel qui permet à une émigrée ou à un émigré de s'installer dans le pays d'immigration, d'accéder à un logement ou de rentrer en contact avec des clients pour leurs offrir ses services et accéder à l'emploi. Mise à part Asma, rencontrée via le bouche-à-oreille et relativement isolée à Bruxelles, toutes entretiennent des liens sociaux importants avec des personnes issues de leurs pays d'origines, ou qui partagent leur condition de vie ou de travail. D'ailleurs, cet ancrage social, même s'il s'agit de réseaux qui regroupent des personnes précaires, semble nécessaire pour que les femmes interrogées puissent trouver une place en ville, y vivre et accéder à ses ressources. La situation des personnes vivant dans l'ultra-précarité, l'urgence du quotidien ou la dépendance totale à des services d'aide d'urgence ne permettrait sans doute pas de répondre à ma question de recherche. Pour preuve, un des quinze entretiens effectués, avec une femme sans domicile fixe. Elle dort au SAMU, et malgré son ultra-précarité, elle fait elle aussi partie de différentes associations. Lors de l'entretien, je n'avais pas tout de suite compris ses conditions de vie. Les questions que j'ai posées au début de notre rencontre, en suivant mon guide d'entretien, et qui tournent autour de l'accès aux ressources dans la ville, se sont trouvées être inappropriées – inadéquates voire déplacées – au cours de l'interview. J'y reviendrai dans le troisième chapitre p. 41.

Il me faut aussi indiquer que, lors des entretiens, je n'ai pas toujours pu collecter les informations que j'aurais voulues, notamment sur les lieux exacts où les travailleuses effectuent leurs services. Cette méfiance venait aussi bien des travailleuses sans papiers qui doivent se protéger de tout risque de dénonciation, que de travailleuses légales, affiliées aux titres-services, qui voulaient sans doute protéger l'anonymat de leurs clients. Les cartographies que j'ai pu produire sur la base des entretiens ne sont donc pas aussi précises que je l'avais envisagé au départ. Il m'a fallu dans certains cas reconstituer les lieux d'emploi en recoupant des informations qui se trouvaient, de manière éparse, dans d'autres phases de l'entretien. Il me manque au final des informations à une échelle fine, notamment sur les parcours effectués à pied entre un arrêt de transports en commun et le lieu d'emploi. Je précise aussi qu'il m'aura fallu changer de méthodologie en cours de route : j'avais prévu au départ de laisser aux femmes interrogées, après une première rencontre, un petit carnet dans lequel elles indiqueraient leurs déplacements journaliers au cours d'une semaine, les destinations atteintes et le temps que cela aura pris. Au bout de deux entretiens j'ai compris que cette méthodologie n'était pas adaptée : des obstacles tels que l'alphabétisation en langue française, ou simplement le temps et la charge mentale à consacrer à ce type de demande n'étaient pas à la disposition des enquêtées.

Enfin, un dernier biais possible qu'il me faut ici formaliser, sans doute propre à toute recherche qualitative, réside dans le travail d'analyse propre au chercheur. L'accueil serait

de rationaliser des comportements et des pratiques, plaquer une logique et un sens *a posteriori*, alors que ça n'a pas lieu d'être. Ce risque se pose notamment lorsqu'il s'agit d'interroger les enquêtées sur leurs *choix* de mobilité ou de lieux d'habitat. Comment parler de choix quand les contraintes sont si pesantes ? Mais aussi, comment laisser apparaître la marge de manœuvres dont elles disposent – si menue soit-elle, pour saisir ce qu'elles en font ?

