

N° 6.

Aménager ses déplacements : soin des autres et souci de soi, le cas des travailleuses à domicile dans l'agglomération bruxelloise

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 qui s'inscrit également à l'échelle plus locale de la ville. Assurer le soin et le fonctionnement de la vie familiale nécessite en effet des pratiques de mobilité particulières, des chaînes de déplacement complexes dans l'espace et dans le temps. Pour les travailleuses du soin rémunéré qui exercent dans des domiciles privés, les parcours dessinent un ensemble de réseaux à l'échelle de la ville. Horaires coupés, services qui s'enchainent à flux tendus, trajets longs et nombreux, dans une même journée, d'un bout à l'autre de la capitale. À ces contraintes s'ajoutent les déplacements nécessaires pour le soin de leurs propres foyers : courses, accompagnement des enfants, soin d'un parent vulnérable, etc. Ces travailleuses vivent dans des conditions sociales précaires, sur lesquelles pèsent le genre, la classe et le statut administratif – avec la menace du contrôle policier pour les nombreuses étrangères sans papiers. Elles doivent cependant assumer, dans ces conditions, une lourde *charge de déplacement*. Pour y parvenir, elles mettent en œuvre un ensemble complexe de *stratégies de déplacement* qui combinent les dimensions spatiales, temporelles et sociales. La réorganisation de ces trajets permet alors aux travailleuses de réaliser un équilibre fragile entre leurs besoins de soin propres et leur travail de soin aux autres.

In order to meet the needs of the countries of the North in terms of personal services, care work has given rise to a set of international migration networks (Kofman, 2004), which also operate on the more local scale of the city. Providing care and the functioning of family life requires specific mobility practices, complex chains of movement in space and time. For paid care workers who work in private homes, the routes they take form a set of networks on the scale of the city. The hours are cut short, the services are tightly chained, and there are many long journeys from one end of the capital to the other in a single day. In addition to these constraints, they have to shift to take care of their own homes: shopping, accompanying their children, caring for a vulnerable parent, etc. These workers live in precarious social conditions where social relations intersect: gender, class and administrative status with the threat of police control for the many undocumented foreigners. However, they must assume – under these conditions – a heavy moving load. To achieve this, they implement a complex set of travel strategies that combine spatial, temporal and social dimensions. The reorganization of these journeys then allows the workers to achieve a fragile balance between their own care needs and their work of caring for others.

Mots clés : mobilité · travail du soin · genre · précarité · cartographie

« Prendre soin » est un travail, soumis, comme tout travail, à une division sociale, sexuelle et internationale. Dans les pays dit « du Nord », le travail de soin rémunéré est principalement assuré par des femmes, souvent pauvres et originaires des pays dits du Sud. Ces femmes, travailleuses précaires, parfois sans papiers, subissent des conditions de vie et de travail caractérisées notamment par l'isolement et la pénibilité, et sont amenées à traverser la ville, parfois plusieurs fois au cours d'une même journée, pour assurer leurs services. À partir de d'entretiens avec des travailleuses domestiques en activité dans l'agglomération bruxelloise, et la retranscription cartographique de leurs déplacements, nous avons analysé les *trajets du soin* opérés par ces travailleuses – c'est-à-dire l'ensemble des trajets liés au soin de leurs proches et de leurs clients, ou encore, l'ensemble des déplacements nécessaires tant au fonctionnement de leur vie familiale qu'à leur vie professionnelle. Cette entrée par les pratiques de mobilité permet de saisir les rapports sociaux dans lesquelles sont prises les travailleuses et les contraintes structurelles auxquelles elles font face quand elles doivent prendre soin des autres. Cela révèle ensuite les stratégies que les travailleuses mettent en œuvre individuellement et à la marge, pour parvenir *malgré tout* à assumer les tâches du soin professionnelles et familiales qui leur incombent.

1. Le travail du soin au croisement de rapports sociaux multiples

Cette recherche s'inscrit dans la continuité des travaux des théoriciennes féministes marxistes qui proposent, dans les années soixante-dix, une définition du travail élargie au travail domestique gratuit accompli dans la sphère privée : *le travail gratuit* ou *travail de reproduction*¹. Dans cette perspective, 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* vise les tâches effectuées 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 comme :

¹ Voir notamment les travaux de Christine Delphy, *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. Ou encore Danièle Kergoat, « 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.

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. »²

La notion de *care* regroupe donc sous une même catégorie, activités domestiques *gratuites* et activités *professionnelles* de soin, et contribue par-là à déconstruire la séparation entre ces deux sphères d'activité³. Le travail du *care* – traduit en français tour à tour par les notions de soin, sollicitude ou souci – réunit en un ensemble de tâches matérielles et émotionnelles, à l'image du *travail de reproduction gratuit* fourni par les femmes et les filles au sein des foyers⁴. La notion de *care* comprend également le travail du soin externalisé et rémunéré, 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, professionnelles du soin interrogées pour cette recherche.

Depuis les années 2000, les sociétés dites du Nord connaissent une explosion des emplois de services à la personne. 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. Dans ce contexte, le travail du soin aux autres repose toujours majoritairement sur des femmes, mais cettefois-ci des femmes extérieures au foyer qui pourvoient du soin contre rémunération.

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 plutôt d'une *externalisation* de ces tâches⁵. Ces travailleuses du *care* proviennent de catégories sociales plus précaires : les classes populaires et, bien souvent, les groupes issus de l'immigration. Car ce marché du travail de soin a fait naître un ensemble de réseaux de migrations internationales, si bien que le soin forme aujourd'hui un type de biens et

² Cf. Joan Tronto, *Un Monde vulnérable. Pour une politique du care*, La Découverte, Paris, 2009, p.143.

³ Cf. Pascale Molinier, « Le care à l'épreuve du travail. Vulnérabilités croisées et savoir-faire discrets », in Patricia Paperman, Sandra Laugier, *Le souci des autres. Éthique et politique du care*, Raisons Pratiques, Paris, Editions de l'École des Hautes Études en Sciences sociales, 2006.

⁴ 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.

⁵ Cf. Sara Farris, « Féministes de tous les pays, qui lave vos chaussettes ? », in *Comment S'en Sortir ?*, n°1, 2015.

de services qui circule à l'échelle du globe⁶. Arlie Hochschild parle 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.*⁷

Les travailleuses domestiques, maillon de cette chaîne du soin, se trouvent donc au croisement des rapports sociaux de dominations multiples (de classes, de genre et de « race ») : femmes immigrées, généralement non blanche, elles pourvoient aux besoins de soin de familles plus riches, souvent blanches, assurant les tâches traditionnellement dévolues aux mères et aux filles de ces familles. Ces tâches restent donc assumées par des femmes mais sont comme sous-traitées à des femmes pauvres et non-blanches – rarement à des hommes et encore moins à des hommes blancs – qui ont immigré pour répondre une demande de main d'œuvre.

2. Le travail féminin de la mobilité

Si le travail du *care* s'inscrit dans l'espace à travers les réseaux de migrations internationales qu'il génère, il s'inscrit également à une échelle plus locale : l'échelle de la ville. De l'international au local, ces déplacements concernent les femmes. En France et aux Etats-Unis, les géographes étudient dès les années quatre-vingt-dix, l'existence d'itinéraires urbains sexuellement différenciés, et le poids des rôles sociaux sur les déplacements quotidiens⁸. Dans ces travaux, les pratiques de mobilités quotidiennes des femmes apparaissent déterminées notamment par le sentiment d'insécurité dans l'espace

⁶ Cf. Eléonore Kofman, « Genre et migration internationale » in *Les cahiers du CEDREF*, 12 | 2004, mis en ligne le 20 juin 2010.

⁷ Cf. Arlie Hochschild, « Love and Gold », Barbara Ehrenreich, Arlie Hochschild (dir.), *Global Woman : Nannies, Maids and Sex Workers in the New Economy*, New York, Metropolitan Press, 2005, p. 35.

⁸ Voir notamment Jacqueline Coutras, « 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 ; Martha Bianco, Catherine Lawson, « Trip chaining, childcare, and personal safety » in *Women's Travel Issues. Proceedings from the Second National Conference*, Washington, dc, fhwa, us Department of Transportation, 1996 ; Nancy McGuckin, Elaine Murakami, « Examining trip-chaining behavior: Comparison of travel by men and women », *Transportation Research Record. Journal of the Transportation Research Board*, no 1693, 1999.

public⁹, le harcèlement verbal et les violences physiques¹⁰, mais également le poids des charges familiales qui induisent une sur-mobilité des femmes¹¹, des déplacements plus longs et plus complexes¹².

Cette « charge des déplacements », ou ce que nous pourrions appeler ce *travail de la mobilité* – comme les féministes matérialistes ont pu concevoir le travail domestique – incombe aux femmes.¹³ Si les déplacements quotidiens sont donc sexuellement différenciés, la différence se manifeste aussi parmi les femmes, en fonction de leur classe sociale d'appartenance et de leurs conditions de vie.

Pour les travailleuses domestiques, il s'agit d'assumer un nombre élevé de déplacement dans des conditions sociales de vie et de travail précaires où se croisent rapports sociaux de genre, de classe et condition administrative souvent instable¹⁴. Entravées dans leurs déplacements quotidiens par leurs conditions de femmes, précaires et parfois sans papier, elles n'en sont pas moins « ultra-mobiles ». Cassandra¹⁵, une des enquêtées, va jusqu'à identifier les transports en commun comme son *outil de travail*. Ces déplacements sont déterminés par leurs conditions de travailleuses domestiques : elles travaillent à horaires coupés, et souvent décalés des horaires de travail traditionnels (début de journée à l'aube,

⁹ Cf. Marylène Lieber, *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*, Paris, Presses de Sciences Po., 2008.

¹⁰ Cf. Yves Raibaud, « Durable mais inégalitaire : la ville », *Travail, genre et sociétés*, 2015/1 (n°33), p. 29-47.

¹¹ Cf. Christophe Gibout, « La sur-mobilité », in DENÈFLE, Sylvette (dir.). *Femmes et villes*, Nouvelle édition, Presses universitaires François-Rabelais, 2004.

¹² Cf. Michel Hubert et Bertrand Montulet, « Se déplacer avec des enfants à Bruxelles ? », *Brussels Studies*, Collection générale, n° 15, mis en ligne le 11 février 2008.

¹³ Notons que cela n'est pas sans conséquences, notamment en ce qui concerne leur trajectoire professionnelle. Citons, en France, les travaux de Brigitte Baccaïni sur le lien entre mobilité résidentielle et mobilité professionnelle qui montre que le partage traditionnel des tâches conduit les femmes à limiter le plus possible l'ampleur de leurs navettes domicile-travail (Baccaïni, 2002). Aux Etats-Unis, les travaux de Susan Hanson et Geraldine Pratt indiquent que pour remplir leur « rôle familial », les femmes sont amenées à restreindre leur aire de recherche d'emploi et à se replier sur les emplois locaux et ce en particulier pour les femmes dont le niveau de qualification est bas et plus encore les femmes non motorisées (1991, 1992).

¹⁴ Cette question du statut administratif, soit le fait de posséder – ou pas – un titre de séjour en règle, est liée en partie aux rapports sociaux de « race » mais ne les recouvrent pas totalement. Des femmes belges et non-blanches ont été interrogées pour mener cette recherche. Si elles subissent sans nul doute du racisme en Belgique, le thème des rapports sociaux de « race » ne sont pas apparus comme tels dans les entretiens comme contrainte qui pèsent sur leurs déplacements quotidiens. Ils sont cependant apparus comme un implicite : les contrôles policiers dans les transports publics font partie des entraves que subissent ces femmes dans leur déplacement. Ces contrôles au faciès reposent implicitement sur les rapports sociaux de « race », implicite qui permet aux policiers, sur la simple apparence, de déterminer qui est à contrôler ou non.

¹⁵ Les prénoms ont été modifiés.

services en soirée voire de nuit), et pour parvenir à gagner suffisamment d'argent, elles enchainent les services, en passant de domicile en domicile, et en traversant parfois la ville d'un bout à l'autre au cours d'une même journée.

L'extrême pénibilité de leurs conditions de travail est souvent passée sous silence. Pour celles qui ne travaillent pas « au noir », le contrat de travail est souvent précaire (durée déterminée, temps partiel, contrat intérimaire, etc.). Les déplacements quotidiens et nombreux, structurels et structurants de leur travail et de sa pénibilité, ne sont pourtant jamais comptés comme du temps de travail. Toutes sont sous-payées : les tâches de soin qu'elles assument, bien que nécessaires au maintien des individus et de la société, sont dévalorisées socialement – et bien entendu financièrement. À cela s'ajoute le fait que, travaillant dans des foyers privés, ces femmes sont aussi isolées, sans espace de travail collectif et donc sans accès aux formes traditionnelles de solidarité et de lutte ouvrière.

Aux déplacements liés à leur profession s'ajoutent ceux qu'elles doivent effectuer pour le soin de leurs propres foyers. La charge du travail de mobilité que ces travailleuses doivent assumer au quotidien pour assurer à la fois les tâches liées à leur emploi, au soin de leur famille et à leurs besoins propres – ce qu'on peut nommer le soin de soi – est donc particulièrement conséquente, dans un contexte parsemé d'obstacles et de contraintes.

Présentation de l'enquête

Cet article est issu d'un travail de recherche effectué dans le cadre d'un mémoire en urbanisme et aménagement du territoire, finalisé en novembre 2019. Quinze entretiens approfondis ont été menés avec des travailleuses du soin exerçant dans des domiciles privés, entre [avril et août 2019]. Ils portaient sur les trajets quotidiens effectués par ces travailleuses ainsi que sur leurs moyens de déplacement pour accéder à différents lieux : espaces de loisir, courses alimentaires, soins médicaux, activités des enfants, soins à leurs proches parents. Ces entretiens ont fait l'objet d'une analyse thématique. Pour chacune des enquêtées, une cartographie de leurs déplacements quotidiens a été ensuite reconstituée. Ces cartes permettent de

visualiser l'ampleur des déplacements qu'elles effectuent au quotidien, ainsi que la complexité des chaînes de déplacements effectuées.

Les travailleuses interrogées ont entre trente-et-un et soixante-trois ans au moment de l'entretien. Douze travailleuses, sur les quinze personnes au total, sont nées en dehors de la Belgique (Maroc, Algérie, Pérou, Bolivie, Congo). Sur les quinze femmes interrogées, trois sont sans papiers au moment de l'entretien – précisons que toutes vivent et travaillent 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 régulier (trois sur douze m'ont fait le récit de leur régularisation, et l'on peut supposer qu'il y a parmi les autres enquêtées d'autres travailleuses ayant vécu cette situation sans avoir souhaité l'évoquer).

La grande majorité de ces femmes (douze sur quinze) ne possède pas de voiture et effectue ses trajets quotidiens en transport en commun.

Elles ont été approchées par trois canaux différents au sein du milieu associatif et militant (1. La CSC-ACV, syndicat chrétien ; 2. la *Ligue des travailleuses domestiques* qui réunit des travailleuses domestiques sans papier, et 3. le réseau féministe de solidarité aux femmes sans papier). Certaines m'ont été présentées par les enquêtées elles-mêmes, me recommandant d'appeler leur collègue ou amie.

3. Une mobilité sous contraintes

Les contraintes qui pèsent sur les déplacements des travailleuses interrogées sont multiples et complexes. La notion de *dimension*, considérant que les phénomènes, les pratiques et les rapports sociaux se développent toujours, nécessairement et conjointement, dans l'espace et dans le temps, nous permet de les appréhender¹⁶. Parler de dimension est donc ici un moyen d'aborder un phénomène social, une clé d'entrée pour le comprendre, tout en considérant que les rapports au temps et à l'espace sont toujours-déjà déterminés par le social.

3.1. *L'amplitude et la complexité des déplacements*

Le travail de retranscription cartographique des trajets, effectué pour chacune des travailleuses enquêtées, est un outil heuristique pour saisir la complexité et mesurer l'amplitude des déplacements que les travailleuses doivent parcourir au quotidien.

Comme le montrent les schémas de déplacements quotidiens de chacune des travailleuses (cf. Annexe), sur les quinze femmes rencontrées, seules Mariana (cf. Annexe, schéma 4) et Dominique (cf. Annexe, schéma 8) vivent, travaillent, font leurs courses et passent leur temps libre dans un périmètre restreint, à proximité de leur logement. Mariana vit cela comme une chance : elle aime son quartier, notamment parce que « tout est tout près ». Dominique, en revanche, souffre de ce qu'elle nomme elle-même le « rétrécissement » de son espace, consécutif à un arrêt maladie : elle se déplaçait beaucoup auparavant, ce qui la fatiguait certes, « mais mon travail, c'était ma vie sociale » – et depuis qu'elle est en arrêt, elle n'a plus de raison de sortir de son quartier, elle s'y sent à l'étroit et s'y ennueie. Pour les autres travailleuses, les distances les séparant de leurs postes de travail vont de 1,2 km à 30 km.

Une telle ampleur de déplacement implique non seulement de longs trajets mais démultiplie également les risques de voir leurs parcours bloqués ou ralentis par toutes sortes d'aléas fréquents dans la métropole : travaux, accidents de la route, moyen de transport qui tombe en panne, etc. Au cours de leur entretien, les travailleuses évoquent régulièrement un, voire plusieurs des grands chantiers bruxellois qui perturbent

¹⁶ Cf. Fabrice Ripoll, Sylvie Tissot, « La dimension spatiale des ressources sociales », *Regards sociologique* n°40, 2010.

considérablement leurs mobilités quotidiennes.

La variété et l'ampleur des trajets à effectuer au cours de la semaine obligent également les travailleuses à user de différents moyens de transport au cours d'un même déplacement. Cette « multimodalité », dans le jargon urbanistique, complique encore davantage les parcours et multiplie les risques de retards. Cette mobilité particulière, propre aux professionnelles du soin, nécessite également une maîtrise fine du réseau des transports publics : maîtrise des horaires, du plan du réseau et du temps des trajets. Asma me raconte qu'un matin, après avoir déposé sa fille à l'école avant son départ en « classe verte », elle devait se rendre à Uccle, à Stalle, depuis Forest. Un peu « chamboulée » par le départ de sa fille, elle a préféré rester dans le tramway 97 qui effectue un trajet direct plutôt que de changer deux fois de tramway et continuer à pied, ce qui l'a mise en retard : « Je suis restée dans le 97 mais c'est plus long. Si j'avais fait l'autre chemin, je serais arrivée plus vite. ».

3.2. La difficile gestion du temps

Dans les différents entretiens menés, le temps apparaît comme une dimension fondamentale du quotidien des travailleuses. Cela est dû d'abord à leurs conditions de travail : leur service est composé d'horaires coupés, chaque tranche étant effectuée dans un temps relativement court. Elles enchainent donc en réalité plusieurs services pour composer une journée complète – ce qui implique d'importants déplacements d'un logement à l'autre. La non-maîtrise de l'emploi du temps et des déplacements a un impact considérable sur ces travailleuses, notamment en termes de stress et de fatigue.

De surcroît, pour celles qui travaillent « au noir », les clients ne sont tenus à aucun contrat. Les appels de dernière minute ne sont pas rares, soit pour commander un service, soit pour l'annuler, ce qui implique un rapport incertain au planning des travailleuses concernées. 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 vous aussi. »

Les changements et les annulations de dernière minute ont moins d'impact dans le quotidien des travailleuses affiliées au Titres-services¹⁷. Ces dernières sont engagées via

¹⁷ Equivalent belge du Chèque Emploi Service français, le Titre-service permet à un particulier de payer à

un CDD ou un CDI, et touchent un salaire fixe à la fin du mois. Si le client annule sans prévenir suffisamment à l'avance, il est tenu de payer les prestations. 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 ledit remplacement, ce qui dérègle les habitudes (de travail et de mobilité) et augmente la pénibilité du travail.

Diane me raconte :

« C'est dur quand il y a des choses comme des remplacements. Parce que quand il y a des clients habituels, c'est déjà pas 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 [elle claque des doigts] ... et même le client [...] Il n'aime pas ça. » Diane, juillet 2019

Plus tard dans l'entretien, Diane évoque le temps que prend la découverte d'un nouveau logement à nettoyer : ce temps rogne sur le temps nécessaire pour effectuer ses tâches de nettoyage et de rangement : « Les clients n'aiment pas changer. Ils doivent expliquer et ça prend du temps. Et tout ça, ça compte dans les heures de travail. »

La non-maîtrise de l'emploi du temps est aussi causée par l'organisation – on peut même dire plutôt la désorganisation – de la mobilité à Bruxelles. Quand on se déplace en transports publics dans la ville, les retards sont courants, quasi-structurels¹⁸. Julia prend le train une fois par semaine pour se rendre à Ottignies, à 30 kilomètres de Bruxelles, en partant de chez elle, dans le quartier Schuman, souvent embouteillé par des événements au Parlement européen :

« 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

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 à repasser). Le système est soutenu par une intervention publique qui est versée aux entreprises agréées, couvrant une partie du coût des prestations fournies. Pour aller plus loin, voir Jacques Defourny, Arnaud Henry, Stéphane Nassaut et Marthe Nyssens, « Titres-Services : Régulation quasi-marchande et performances comparées des entreprises prestataires » in *Revue belge de la sécurité sociale*, Vol. 50, no. 2, p. 141 -169, 2008.

¹⁸Michel Hubert, Kevin Lebrun, Philippe Huynen et Frédéric Dobruszkes, « La mobilité quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantiers prioritaires », *Brussels Studies* [En ligne], Notes de synthèse, n° 71, mis en ligne le 18 septembre 2013.

Schuman, la Commission ou quelque chose, pas moyen d'aller à Schuman. Je dois aller à la gare de Luxembourg. Et c'est plus long. » Julia, juillet 2019

Les perturbations dans la ligne de transport sont d'autant plus fréquentes que les parcours de ces femmes sur le territoire bruxellois sont de grande ampleur : le risque d'être confrontée à un aléa au cours de leur trajet augmente donc avec le nombre et l'amplitude de déplacements et de « correspondances » à effectuer. Cette potentialité du retard, qui est en pratique quasi-quotidien, n'est jamais intégré dans l'organisation des plannings des travailleuses des titres-services : aucune marge de retard n'est prévue dans leurs contrats de travail.

Cette situation augmente le stress des travailleuses, car tout retard aura des conséquences, d'abord sur l'image qu'elles renvoient auprès de leurs clients, patrons ou managers, mais également sur l'organisation de la suite de leur journée, les retards s'accumulant pour celles qui enchainent les services :

« 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 [...]. 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 public, l'attente apparaît comme un élément constitutif de leurs mobilités quotidiennes. Inès, par exemple, commence à travailler très tôt le matin, c'est la seule manière pour elle de parvenir à enchaîner plusieurs services et assumer ses propres tâches familiales au cours de la journée. Mais les horaires des trains ne se calent pas sur cet « agenda personnel ». Pour éviter tout retard, Inès doit donc prendre le train de 6h36 qui la conduit trop tôt sur son premier lieu de travail :

« Comme je commence à 7h30, je me cache à la banque ING. Parce que je dois aller sonner à 7H30, pas avant. Je restelà-bas 15 ou 20 minutes. À 20 je sors, je descends pour aller sonner. - *Et vous faites quoi pendant ces 15/20 minutes ?*
Je mets la musique dans mon téléphone, j'écoute. Ou je lis la Bible. » Inès, juillet 2019

Pour les travailleuses domestiques engagées dans le système des titres-services, la variable du temps n'intervient jamais dans le calcul du salaire : elles ne sont pas payées pour le temps du trajet entre deux services, pourtant lié de manière structurelle à leur emploi (sans parler bien sûr des travailleuses hors contrat, pour qui ce n'est évidemment pas le cas non

plus). Le temps passé dans les transports est donc du *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. [Peut-être] plus. » Séverine et Inès, toutes deux déléguées syndicales à la CSC, 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 d’euros) au km parcouru pour aller chez les clients mais pas pour le temps passé dans les transports.

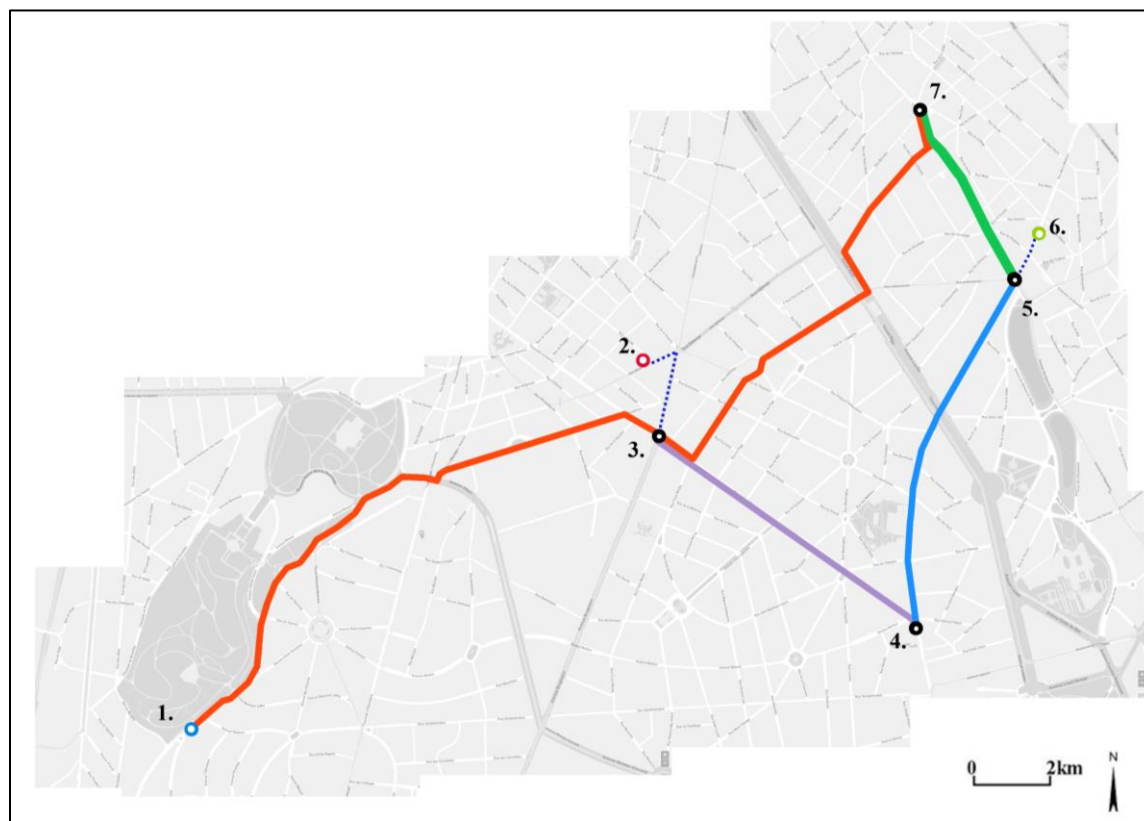
3.3. Genre, précarité matérielle, précarité administrative

Une mobilité genrée

Les rapports sociaux de genre sont bien sûr déterminants pour les mobilités des travailleuses interrogées, notamment parce qu’elles assument de manière majoritaire la charge de ces trajets nécessaires au soin de leur ménage. Asma, par exemple, se déplace exclusivement à pied ou en transport public. Si son mari possède une voiture, elle n’est utilisée que pour ses trajets à lui. Au cours de l’entretien, elle décrit minutieusement les trajets qu’elle effectue pour le soin de ses quatre enfants : les amener à l’école, à leurs activités parascolaires, les ramener à la maison, , faire les courses alimentaires. La journée du mercredi est la plus lourde en termes de charge de déplacement. Partagée entre son domicile, l’école des enfants et la séance chez le logopède¹⁹ pour l’une de ses filles, Asma doit mobiliser pas moins de quatre moyens de transport différents, en un laps de temps relativement restreint.

¹⁹ L’équivalent belge de l’orthophoniste.

Trajet du soin du mercredi pour Asma



- | | | | |
|---|---|--|------------------|
| 1. ● Départ : logement d'Asma | 4. ● Changement de bus, arrêt "Bascule" | 7. ● Changement de bus à l'arrêt "Fernand Coq" | Bus 136(De Lijn) |
| 2. ● Ecole des enfants | 5. ● Changement de bus, arrêt "Flagey" | ● Trajet à pied | Bus 60 (STIB) |
| 3. ● Changement de bus, arrêt "Ma campagne" | 6. ● Cabinet de la logopède | ● Bus 54 (STIB) | Bus 71 (STIB) |

Après avoir amené ses quatre enfants à l'école à 8h30 (du point 1 au point deux, avec un trajet en bus – arrêt au point 3 – puis un parcours d'une dizaine de minute à pied pour arriver à l'école au point 2) , Asma fait le parcours en sens inverse pour rentrer chez elle (point 1). A 13h heure, elle repart chercher sa fille ainée à l'école (même trajet pour arriver au point 2), car tous les mercredis après-midi²⁰, celle- à ci a rendez-vous chez la logopède à 14h30. Mère et fille quittent l'école à pied et prennent un premier bus (du point 3 au point 4, trajet en mauve sur le schéma), puis un second (du point 4 au point 5, trajet en bleu sur le schéma) et marche une dizaine de minute pour arriver chez la thérapeute. Une fois l'enfant déposée chez la logopède, Asma retourne à l'école : elle doit récupérer ses trois

²⁰ En Belgique, dans l'enseignement public francophone, les élèves de l'école primaire ont cours le mercredi matin.

autres enfants avant 15h30, car après, la garderie de l'après-midi devient payante. Asma reprend donc, en sens inverse, les deux lignes de bus (les lignes bleue puis mauve sur le schéma). La mère et les trois enfants retournent ensuite chercher l'ainée à la fin de sa séance (ils quittent ensemble l'école à pied puis parcourent les trajets de la ligne mauve puis bleue – pour Asma, c'est la troisième fois qu'elle effectue ce trajet). La mère et ses trois enfants descendent du bus quelques arrêts plus loin (point 6), se déplacent jusqu'à la logopède (point 7), avant de redescendre tous les cinq la rue à pied pour prendre un premier bus (le bus 71 – ligne verte du point 5 à 7 sur le schéma). Ils devront effectuer un changement (au point 7) pour monter dans le bus 54 qui les ramènera chez eux (point 1 sur le schéma).

Si au cours de cette journée, Asma effectue certains trajets seule, elle parcourt d'autres distances accompagnée d'une de ses enfants, voire les quatre : la plus jeune est encore en poussette – ce qui freine encore davantage leur capacité à se déplacer²¹. À cela s'ajoute une autre difficulté, liée à la complexité de l'organisation territoriale de Bruxelles : au cours de leur trajets vers la logopède, Asma et ses enfants utilisent des bus appartenant à deux compagnies de transports différents, la STIB (Société des transports intercommunaux de Bruxelles) pour les bus 54, 60 et 71 (lignes rouge, bleue et verte sur le schéma) et De Lijn (société de transport flamande) pour le bus 186 (ligne mauve sur le schéma). Or ces deux compagnies exigent des titres de transport différents (le ticket « Stib » n'est pas valide pour un déplacement via De Lijn, et vice versa). Au moment de l'entretien, Asma a deux abonnements, un pour chaque société, et ses enfants de moins de douze ans ne doivent pas payer leur place dans les transports. Mais les choses se compliqueront encore davantage quand les enfants seront plus âgés.

Le partage de la voiture au sein du couple d'Asma, comme dans de nombreux autres couples, est donc déterminé par les rapports sociaux de genre. Il arrive que les mobilités quotidiennes des femmes interrogées soient facilitées, de manière ponctuelle, par l'aide du conjoint qui les accompagne en voiture pour certains trajets, les « grandes courses » hebdomadaires par exemple. Il reste que la répartition de la voiture, quand le ménage en possède une, est inégale au sein des foyers. Cela se révèle plus nettement au moment de la séparation, comme en témoigne Cassandra : « Avant, on allait avec la voiture de mon beau-

²¹ Bertrand Montulet et Michel Hubert, « Se déplacer avec des enfants à Bruxelles ? », *Brussels Studies*, Collection générale, n° 15, mis en ligne le 11 février 2008.

filles. 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. »

Enfin, les rapports sociaux de genre déterminent également la vulnérabilité des femmes dans l'espace public et dans les transports. Le centre de Bruxelles est souvent vécu (cela revient dans plusieurs entretiens) comme un lieu à éviter quand on est une femme. Samantha, par exemple, a subi une agression au couteau dans une station de métro, et son sentiment d'insécurité conditionne fortement son parcours à travers la ville : elle évite de sortir en ville quand il fait nuit, et privilégie le bus plutôt que le tramway ou le métro, à cause de l'agencement 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]. [...] 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. » Samantha, juillet 2019

Si Samantha évite les tramways et les métros, c'est que leur agencement favorise les attouchements et autres formes de harcèlements masculins. Déterminant à la fois les rôles sociaux, les motifs de déplacements et les conditions de vulnérabilité dans l'espace public, les rapports sociaux de genre sont donc décisifs pour les pratiques de mobilité des travailleuses.

L'impact de la précarité matérielle

La précarité économique est aussi, bien sûr, un frein aux mobilités quotidiennes des travailleuses domestiques. Sur les quinze travailleuses interrogées, une seule possède une voiture à elle. Les autres se déplacent en transport en commun, même lorsque leur mari est motorisé :

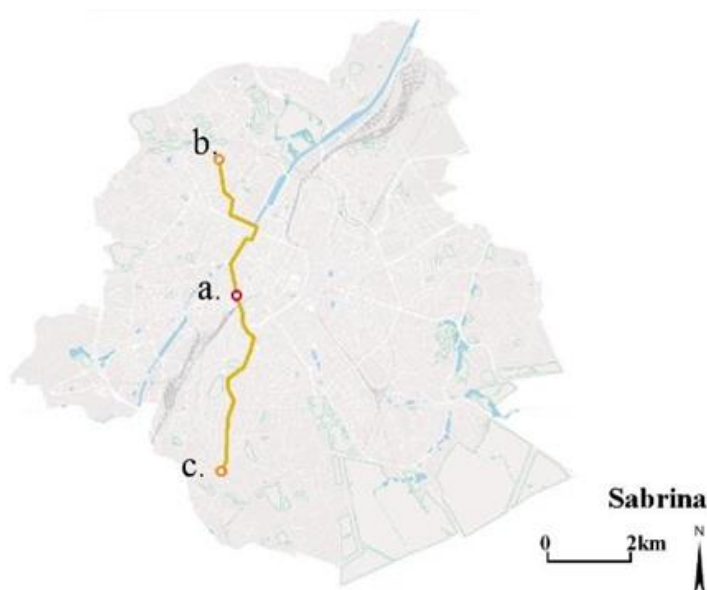
« Mon mari a une voiture [mais moi] je prends le bus. Ça nous revient moins cher. T'as pas besoin de faire le plein de gasoil. Ça coûte super cher une voiture. Et des fois, quand t'es pas en ordre pour payer l'assurance, tu préfères la laisser jusqu'à ce que tu te mettes en ordre et tout. » Asma

Au coût de la voiture et de son entretien s'ajoutent les charges externes qu'il faut assumer pour avoir une voiture en ville. Séverine par exemple est parvenue à se payer une voiture, mais le prix des parkings dans Bruxelles l'a dissuadée de l'utiliser dans des trajets quotidiens. Suite à un accident de travail, elle a du mal à se déplacer, mais pour aller jusqu'au centre-ville, elle prend malgré tout le métro, malgré ses douleurs au genou – ce

qui la conduit, au final à limiter ses déplacements dans le centre.

La question des papiers

Enfin, une dernière contrainte identifiée porte sur 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, certaines ont été régularisées après de longues années passées en Belgique sans statut. Ces longues périodes ont laissé des traces qui apparaissent rapidement dans les entretiens, lorsque qu'elles décrivent leurs parcours dans la ville. Angelica me raconte qu'elle a vécu neuf ans sans papiers, en travaillant comme « 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 première classe pour éviter les contrôles d'identité. 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.



Sabrina vit en Belgique depuis dix ans. Elle est sans papier, et n'a ni logement ni compagnon. Sabrina est logée au Samu social et, au moment de l'entretien, fait du bénévolat pour une maison de soin appartenant à la Croix rouge, dans l'attente d'une carte de séjour valide et d'un contrat de travail. Elle loge à Anderlecht (point a), travaille à Laeken (point b) et suit une formation à Uccle (point c) – ce qui

constitue, au total, une distance de près de 10 kilomètres. Redoutant les contrôles d'identité, et n'ayant pas les moyens financiers de payer systématiquement ses titres de transport, elle se voit contrainte de se déplacer à pied la plupart du temps.

« Est-ce que vous vous déplacez souvent 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, Louise²², par exemple. Je peux, si je veux, faire le trajet à pied. [...] Je vais prendre le tram, je vais faire quatre ou cinq 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

Le corps et ses limites

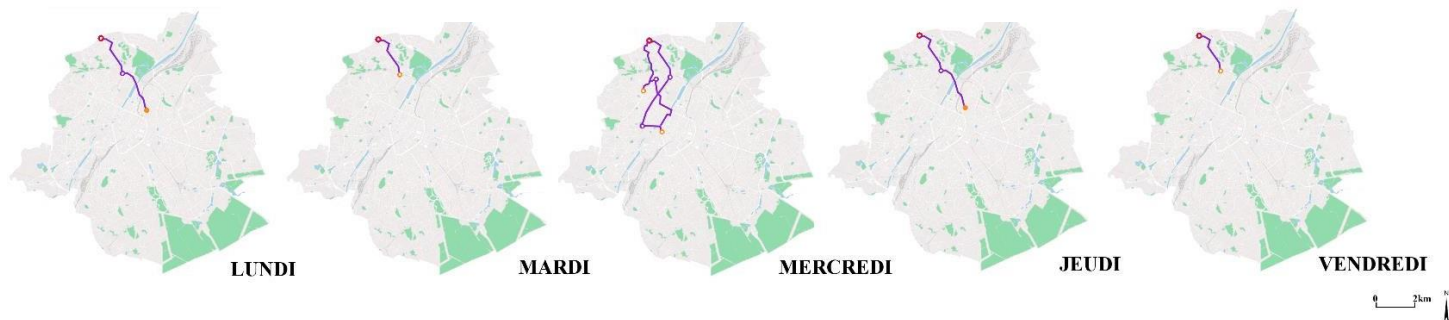
Toutes ces mobilités quotidiennes, contraintes pour des raisons spatiales, temporelles ou sociales, ont un lourd impact sur le quotidien des travailleuses interrogées, en termes notamment de fatigue. Évoquée de manière systématique dans tous les entretiens, celle-ci est explicitement liée aux travaux physiques qu'elles ont à fournir, mais aussi 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 de limiter les longues distances entre [les lieux de travail]. »

Samantha n'est pas employée par le système des « titres-services », mais est en 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 elle partage sa journée de travail entre deux endroits différents, comme on le voit sur les cinq schémas ci-dessous représentant les déplacements hebdomadaires de Samantha. 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

²² « Botanique » et « Louise » sont des arrêts de tramway particulièrement contrôlés. Les contrôleurs des transports publics bruxellois se font régulièrement accompagner par des policiers et leur chien à l'arrêt Botanique, lieu à proximité de squats et où la population sans papiers est nombreuse.

Schémas des déplacements hebdomadaires de Samantha



Cette fatigue, évoquée par chacune des travailleuses interrogées, détermine en retour le choix de leur mode de transport 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. » Camilla 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, alors 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 ».

Les travailleuses domestiques doivent assumer une lourde charge de déplacement, dans des conditions sociales précaires où se croisent rapports sociaux de genre et de classe, ainsi que la menace du contrôle policier pour les nombreuses étrangères sans papier. Elles mettent en œuvre un ensemble complexe de stratégies qui leur permettent d'assurer ces nombreux trajets.

4. Aménager ses déplacements

Par *stratégie de déplacement*, il faut bien entendu comprendre l'ensemble des pratiques de mobilité que les travailleuses aménagent pour *réagir* aux contraintes d'ordre spatial, temporel et social qui pèsent sur elles – et suivant les cas *les surmonter*, *les affronter*, *les esquiver*, ou simplement *s'y adapter*. Il ne s'agit pas de surestimer la part de choix conscient et « éclairé », ni de sous-estimer le poids des contraintes, mais de partir de celles-ci pour ouvrir l'analyse à la marge d'action dont disposent les travailleuses pour parvenir, malgré tout, à se déplacer.

4.1. Diminuer son temps de travail

La première stratégie identifiée consiste à diminuer le temps de travail rémunéré. Diane, employée dans une entreprise de Titre-service, n'a jamais pu travailler à temps plein. Elle

explique que la pénibilité du métier, ajoutée à ses charges familiales, ne lui permet pas d'assurer un service complet²³ : « ce métier est trop fatiguant », « En tous cas pour moi, c'est trop. 38h, c'est trop. Je suis une femme seule avec [...] trois enfants. Je me suis dit, si je prends 38h, je ne serais pas à l'aise pour [m'occuper d'eux] ». Elle a donc signé un contrat à temps partiel de 31h par semaine.

Asma ne peut faire qu'un service par jour. Ses journées de travail ne démarrent pas avant 9h30, c'est-à-dire après qu'elle ait déposé ses enfants – au sein du couple, elle est la seule à assumer la charge des déplacements pour l'école des enfants – et s'arrêtent à 15h pour aller les chercher :

« Je préviens que je peux pas rester jusqu'à 15h parce qu'à 15h je dois aller chercher les enfants à l'école. [...] Si je les laisse après 15h30 à l'école, ça me coûte. Le nouveau directeur a augmenté le prix de la garderie. Avant c'était 2 euros par enfant par jour, 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. » Asma, juin 2019

Ce tarif pour la garderie l'amène aussi à annuler certains services : « Parfois, 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 [de garderie] pour les quatre ! ça vaut pas la peine. » Notons que ce type de gestion de son emploi du temps est possible parce qu'Asma travaille au noir, elle n'est pas liée par un contrat qui fixerait ses horaires de travail. Une « flexibilité » qui, rappelons-le, rime aussi avec précarité : les clients peuvent annuler à tout moment un rendez-vous prévu parfois des semaines à l'avance.

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 la rémunération des travailleuses.

4.2. Limiter son temps de pause

Le temps de trajet entre plusieurs services est un poids dans le quotidien des travailleuses. L'enjeu est donc pour elles de limiter ce « temps perdu », ou de le « remplir » par d'autres activités – pour la majorité : manger. Lorsque qu'elles assurent des journées complètes, la majorité des travailleuses interviewées mangent dans les transports, entre deux services.

²³ En Belgique, la semaine de travail à temps plein est de 38h.

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 de travail. 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

Qu'on réduise son temps de travail ou son temps de pause, il s'agit toujours de *gagner du temps* à la marge, de « rogner » sur le programme de la journée, en fonction des conditions de travail qui sont imposées.

4.3. Organiser son planning

La troisième stratégie identifiée combine dimension temporelle et dimension spatiale. Elle consiste à aménager son planning en fonction des lieux où sont prévus les services, de manière à limiter les déplacements. Séverine par exemple a choisi de travailler le lundi matin chez un client à Woluwé. Elle part de chez elle à 7h, commence son premier service à 8h et termine à 11h. Ce qui lui laisse deux heures, entre 11h et 13h, avant le second service, pour passer voir sa mère : « parce que comme ma mère habite Woluwe, souvent [je vais] vite passer chez elle, manger, se dire bonjour et machin. [...] Comme c'est moi qui fais mon planning, je mets souvent les clients les plus proches de l'autre. » Séverine combine ainsi tâches professionnelles et familiales sur un même secteur.

Cette stratégie implique une certaine maîtrise du territoire bruxellois et de l'organisation de la mobilité dans la Région. Comme l'explique 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 *a priori* : elle s'acquiert petit à petit.

Cassandra, qui partage son temps de travail entre des prestations via les titres-services et «

ses propres clients »²⁴, 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. »

Choisir ses clients, c'est choisir son parcours dans la ville. Mais cela n'est possible qu'après un certain nombre d'années d'expérience chez un même employeur et si on est engagée sous contrat. Pour les autres, notamment les travailleuses sans papiers, il en va tout autrement, comme en témoigne Angelica : « Quand on vient d'arriver et 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. ». Et elle ajoute : « Il faut maîtriser la langue aussi, pour pouvoir choisir ses clients ». Là encore, des aménagements sont possibles, toujours à la marge. Ils dépendent des conditions de travail et de statut des travailleuses, de leur maîtrise de la langue et du territoire bruxellois.

4.4. Combiner les motifs de déplacement, découper ses trajets

La possibilité d'organiser soi-même son planning permet aux travailleuses de limiter leurs déplacements, en organisant différentes activités sur un même secteur. Il reste tout de même une quantité « incompressible » de trajets à assumer. Les travailleuses vont alors adapter certaines tâches – notamment les tâches liées au soin familial – à ces déplacements incontournables. Samantha par exemple dispose d'un budget très réduit pour faire ses courses, et elle n'a pas de magasin discount près de chez elle, ni de voiture pour se déplacer. C'est pour cette raison qu'elle concentre le gros de ses courses le mardi et le vendredi, après la fin de son service, 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. » Samantha, juillet 2019

Pour s'adapter à la fois aux contraintes économiques, à la charge de déplacement et aux modes de transport qui lui sont accessibles, Samantha fait donc ses courses les jours où elle travaille à proximité d'un Lidl et d'un métro, combinant ainsi trajet professionnel et trajet des courses. D'autres travailleuses, comme Cassandra, sont obligées de faire dévier

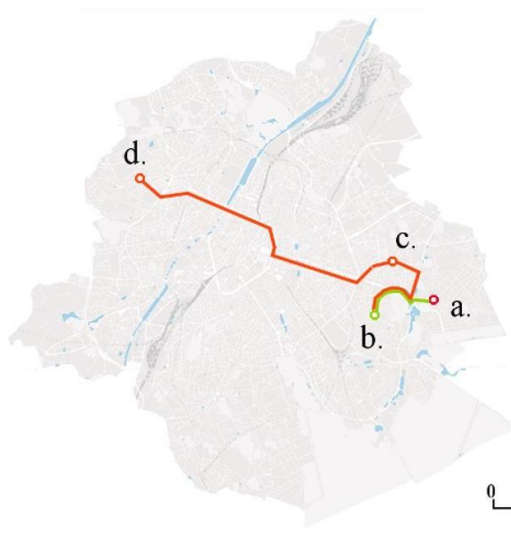
²⁴ Cassandra combine à la fois un contrat de travail et des prestations « au noir ».

leur itinéraire ou de morceler leur trajet domicile-travail pour effectuer les tâches familiales – faire les courses ou accompagner leurs enfants ou 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

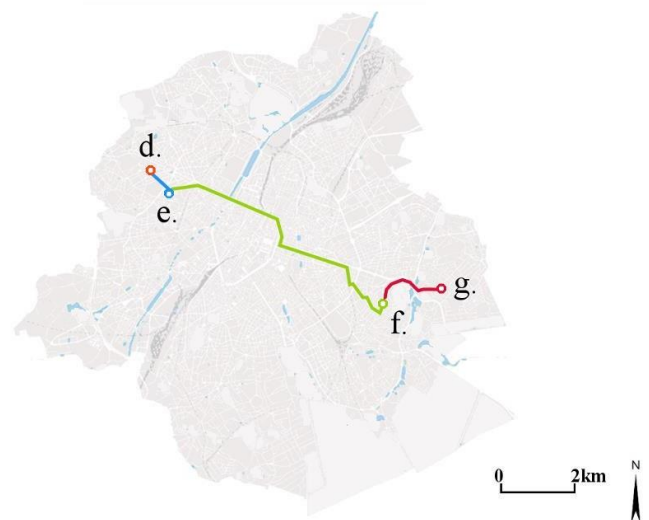
Dans les schémas ci-dessous représentent les trajets « aller » et « retour » effectués par Cassandra au cours de sa journée du mardi. Son trajet du point a. (son domicile) vers le point c. (premier lieu de travail) est « dévié » pour qu'elle puisse accompagner son petit-fils à l'école. Son trajet du 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



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 mettewie, Molenbeek → f. école, arrêt chant d'oiseau → g. retour au domicile, avenue Edmond Parmentier à Woluwé-Saint-Pierre

Le trajet de l'aller (du point a. vers c. et d.), puis le trajet du retour (du point d. au g.) dont le motif est de se rendre sur ses lieux de travail, sont donc entrecoupés et déviés par d'autres motifs liés au soin de sa famille : les courses alimentaires et l'école du petit-fils de Cassandra. Au cours d'une journée de travail, les itinéraires liés tâches professionnelles

sont donc « détournés » et « mis à profit » pour parler aux autres nécessités du quotidiens. Pour les travailleuses, la stratégie consiste donc à superposer plusieurs motifs de déplacement et découper leur itinéraire en plusieurs haltes.

4.5. Puiser dans ressources de la maisonnée²⁵

Suite à son propre divorce, la fille de Cassandra lui a proposé qu'elles vivent ensemble : « prendre un appartement entre deux personnes qui travaillent, on pourrait vivre bien. » Cassandra vit donc avec son compagnon, sa fille, et son petit-fils, ce qui explique qu'elle s'en occupe autant. Ensemble, mère et fille organisent leur journée en fonction de leurs horaires de travail respectifs, et se répartissent les tâches à accomplir pour le soin de l'enfant et du foyer :

« Je travaille à trois- quarts (de) temps. Je travaille trente heures par semaine. Ce n'est pas parce que je ne peux pas faire [plus]. 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. » Cassandra, août 2019

Dans cette configuration, le calcul qui consiste à trouver un équilibre entre temps de travail, temps de déplacement, charges familiales, peut se résoudre dans l'aménagement de deux emplois du temps, celui de Cassandra et celui de sa fille – même si Cassandra vit aussi avec un compagnon, l'emploi du temps de ce dernier n'est jamais mentionné comme une variable prise en compte dans l'organisation de la maisonnée, déterminée, une fois encore par les rôles sociaux de genre.

La fille de Cassandra est elle aussi employée dans les métiers du soin : elle travaille dans une société de repassage. Mais ses horaires sont fixes, et le lieu de prestation toujours le même. L'aménagement de leurs horaires va donc se faire à la marge, là encore, et en fonction du seul planning de Cassandra, qui est plus souple :

« Ma fille, elle est fixée sur ses horaires [...] 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'une et de l'autre. Parce que comme ça, on s'aide par

²⁵ Le concept de « maisonnée » est défini par Florence Weber comme un « groupe d'appartenance au quotidien qui réunit des personnes mettant des ressources en commun ». La maisonnée est une « coopération productive », c'est-à-dire « un groupe de producteurs économiquement solidaires, salariés, aides familiaux, exploitants, qui partagent les revenus tirés de l'exploitation suivant des règles diverses, et quel que soit le climat, harmonieux ou conflictuel, égalitaire ou hiérarchique, des relations nouées autour de l'organisation du travail et du partage des revenus ». Florence Weber, « Pour penser la parenté contemporaine. Maisonnée et parentèle, des outils de l'anthropologie », *Les solidarités familiales en question. Entraide et transmission*, coordonné par Danièle Debordeaux et Pierre Strobel, Paris, LGDJ, 2002, p. 73-74, puis p. 87.

rapport au gamin. » Cassandra, juillet 2019

Cette organisation permet donc de pourvoir aux tâches du soin du petit-fils, notamment les trajets liés à l'école et aux courses alimentaires.

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

« Quand on fait d'un seul coup des grandes courses, samedi par exemple, c'est crevant pour nous. Toute la semaine on est fatigués, plus le samedi parce que souvent ma fille travaille 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. » Cassandra, août 2019

L'isolement spatial du logement et l'absence de commerce de proximité est pallié par le partage de la charge des courses entre les trois adultes de la maison, et son étalement dans le temps (plusieurs petits achats par semaines) au gré de leurs déplacements professionnels journaliers, notamment.

Marianna, travailleuse sans papier, voit, elle aussi, l'aménagement de ses déplacements facilité par le fait que son compagnon possède non seulement des papiers mais également une voiture, payée par son employeur : « [Mon compagnon] se déplace en voiture. Moi je suis en vélo ou à pied. Je n'utilise pas la voiture mais je monte dans la voiture avec lui pour faire les courses le weekend ou pour nous déplacer le soir, si on va sortir dîner ou quelque chose, on prend la voiture. »

C'est notamment l'existence de cette voiture qui permet à Mariana de s'offrir des courts séjours de vacances à l'étranger, par exemple un weekend « en Allemagne, pour aller au spa, à la piscine, une fois par an ». Elle me parle de ces escapades comme de véritables moments de récréation, qui seraient inenvisageables si elle n'avait pas accès à un véhicule privé. Pour Cassandra comme pour Mariana, les aménagements nécessaires pour assumer le travail de mobilité reposent donc sur d'autres membres de leur ménage, qui leur permettent d'assumer l'ensemble de leurs tâches de soin : soin professionnel, soin des membres de la famille et, pour Mariana, un bref et parcimonieux soin de soi.

4.6. Solliciter les ressources sociales à l'extérieur de son logement

Sans vivre dans le même logement, la famille ou les amis peuvent constituer une ressource fondamentale pour répondre aux besoins de déplacement. Le mari de Julia possède une voiture, et cette dernière 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 vit dans son propre logement. Julia ne voit donc aucune utilité à posséder une voiture à Bruxelles. Elle encourage même son mari à revendre la sienne. Je lui demande alors comment ils feraient pour les courses du quotidien. Julia répond : « [Ma fille] pourra nous aider pour les courses. On compte sur elle. »

À travers bon nombre d'entretiens, les relations familiales et plus largement sociales apparaissent comme un recours précieux pour se déplacer en ville. Angelica par exemple, qui vit seule et n'a pas de voiture, demande au mari de sa fille de la « conduire partout » lorsqu'elle doit se déplacer en dehors de Bruxelles. Linda fait appel à un ami qu'elle connaît depuis qu'elle est arrivée du Pérou : « Quand j'ai besoin de quelque chose à déplacer, je l'appelle. Il prend une *cambio*²⁶ et on fait le déplacement. Je paie le trajet. Comme il a un abonnement [à *cambio*] pour l'année, on en profite aussi pour faire le déménagement de meubles ou le déménagement de trucs ». Camilla, de son côté, compte sur des amis sud-américains qu'elle a connus lorsqu'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." » Cassandra enfin 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. »

Le réseau d'entraide, constitué notamment par les communautés de pays d'origine peut être d'une grande aide lorsqu'on manque de ressources et qu'on immigré dans une ville. Ce sont notamment ces ressources sociales qui ont permis à plusieurs travailleuses interrogées de trouver un logement à leur arrivée à Bruxelles. Camila et Angelica, toutes deux Sud-américaines, me racontent leur arrivée en Belgique et leur premier logement : l'une logeait dans un logement collectif où habitaient une dizaine d'hispanophones venus de différents pays, l'autre a eu accès à son premier appartement en reprenant le bail d'une

²⁶ Voitures partagées mises à disposition dans l'espace public pour les personnes clientes de ce service.

compatriote qu'elle connaissait depuis son arrivée en Belgique. Il en va de même pour la mobilité : les liens sociaux, amicaux, familiaux, communautaires²⁷, de voisinage sont aussi des ressources que les travailleuses mobilisent pour pourvoir à leurs déplacements²⁸. C'est notamment ce dont manque Diane depuis qu'elle a eu accès à un logement social du côté de Boitsfort après des années de vie dans un quartier populaire à Schaerbeek : « Sincèrement, quand j'étais à Schaerbeek, je me sentais chez moi, en communauté. Mais ici je sens vraiment que je suis une étrangère. » Dans son nouveau quartier, ils sont « au moins quatre familles africaines. Mais on ne se connaît pas. On se croise seulement. Bonjour, au revoir. » Si bien que Diane retourne régulièrement dans son ancien quartier, à l'autre bout de la ville, pour passer du temps avec ses voisines. Mais avec ses nouveaux voisins, pas question pour Diane de passer du temps ou de solliciter de l'aide pour les trajets des courses.

4.7. Se déplacer, se « ressourcer »

Si les déplacements sont des moyens pour atteindre un lieu, ou accomplir une tâche, s'ils sont source de fatigue et de stress, ils peuvent aussi paradoxalement, pour certaines, être perçus comme des moments de calme, voire de repos. Ces parcours ne sont pas des temps choisis, mais des temps imposés par le planning et les exigences de l'emploi. Plusieurs travailleuses expliquent toutefois profiter de ces trajets pour « faire une pause », lire, se « reposer » :

« 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 *Métro*

²⁷ Plusieurs Le rôle que joue les « communautés » (communauté de migration, communauté de conditions) dans le soutien des plus vulnérables (accueil des nouveaux et nouvelles arrivantes, soutien des personnes en situation de précarité, etc.) a été l'objet de nombreux travaux de sociologie depuis l'école de Chicago. Le rôle « intégrateur » de ces groupes sociaux est apparu à plusieurs reprises au cours de l'enquête, notamment pour l'accès au logement et le prêt de véhicules.

²⁸ 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 Etats-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. Cf. « Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres : les ressources de la proximité », in *Regards sociologique*, n°40, 3, 2010.

[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 cette raison que Linda préfère travailler en dehors de Bruxelles : se déplacer dans Bruxelles [c'est-à-dire en bus, tramway ou métro mais pas en train], « c'est trop fatigant ». Faisant de nécessité vertu, Linda, explique préférer le train à la voiture privée :

« 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

Sabrina, rappelons-le, vit seule à Bruxelles, sans papiers et sans logement depuis plus de dix ans. Lorsque la journée de travail se termine, à la fin de son service dans le Nord de Bruxelles, le tumulte et la course contre le temps pour traverser la ville d'un bout à l'autre laisse place au vide et à l'attente. Sabrina se retrouve seule et patiente, tous les soirs, jusqu'à l'ouverture des centres d'accueil d'urgence pour avoir accès à une place au Samu social. Le vide et l'attente sont comblés par des balades, activités régulières que Sabrina apprécie :

« 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, je prends mon temps, je regarde les vitrines, je marche et puis j'arrive à la bibliothèque tranquille peinarde, et puis je m'installe tranquille, pénarde, c'est pas urgent quoi. » Sabrina, juillet 2019

C'est que Sabrina attend aussi sa régularisation. Flâner, se promener, marcher pour marcher, passer d'un lieu à l'autre, sont des activités constitutives de cette attente :

« Il y a des choses à voir quand même alors pourquoi ne pas les voir. Faut pas se priver. Demain on ne sait pas ce qui va être. Je suis en Belgique, j'ai envie de visiter. Il y a de belles choses à voir en Belgique, je pense. Donc autant en profiter, tant que je suis là et que je suis coincée là, autant voir des choses qu'on n'a pas encore vues. » Sabrina, juillet 2019

5. Conclusion : Précarité et « souci de soi »

L'étude des pratiques de mobilités quotidiennes des travailleuses professionnelles du soin nous a permis d'identifier les aménagements nécessaires qu'elles ont à effectuer pour parvenir, malgré les contraintes, à mener à bien l'ensemble des tâches du soin qui leur incombent. La fatigue, les horaires contraints et les charges familiales sont en quelque sorte les variables d'un calcul qui consiste à identifier un point d'équilibre en dehors duquel il

serait impossible de répondre à l'ensemble des tâches à assumer.

Les travailleuses sont donc amenées à développer une série de stratégies pour amoindrir la charge de déplacement. Nous en avons identifié sept. Chacune d'elles est à replacer dans les conditions sociales depuis lesquelles elle émerge. Car malgré la pénibilité des tâches du soin aux autres qu'elles ont en commun, les conditions de vie et de travail restent très variables d'une travailleuse à l'autre. Les configurations familiales, l'ancrage dans un réseau de solidarité sociale ou communautaire, ou encore le statut administratif, sont des éléments déterminants de la marge de manœuvre dont chacune dispose pour aménager cet équilibre.

C'est là d'ailleurs le propre de toutes travailleuses engagées dans ces métiers du soin, pénibles, précaires et « solitaires » : si le nombre et la quantité des contraintes structurelles liées à ces métiers obligent les travailleuses à « s'oublier » pour s'adapter et assumer leur tâche de soin d'autrui, aucun arrangement collectif ou structurel n'est là pour prendre soin de la travailleuse et amoindrir la charge qui repose sur elle. Ce *travail* d'aménagement est une charge supplémentaire qui repose sur la travailleuse seule, et son agentivité propre. Il peut être assimilé à un souci de soi, une attention ou un soin porté à sa propre personne, étant donnée la dureté, la pénibilité des conditions de vie et de travail. Pour les travailleuses femmes, s'ajoute au soin de leurs clients ou patients, la charge du soin de leur famille. Ces conditions, qui recoupent rapport de classe et de genre, imposent également, de leur part, un supplément de souci de soi et d'agentivité pour que cela reste viable, en « faisant avec » les contraintes les plus irréductibles.

ANNEXE – Schémas de déplacements individuels des quinze travailleuses enquêtées

