

MASTER DE SPÉCIALISATION EN ÉTUDES DE GENRE

Nom : ARDILA LUENGAS

Prénom : Diana Patricia

Mobilité et femmes, un choix modal pour se déplacer

dans une ville qui n'est pas la leur

Expériences des femmes latino-américaines à Bruxelles

Nom du promoteur de mémoire : Pierre Lannoy Université Libre de Bruxelles

Je déclare qu'il s'agit d'un travail original et personnel et que toutes les sources référencées ont été indiquées dans leur totalité et ce, quelle que soit leur provenance. Je suis consciente que le fait de ne pas citer une source, de ne pas la citer clairement et complètement constitue un plagiat et que le plagiat est considéré comme une faute grave au sein de l'Université. J'ai notamment pris connaissance des risques de sanctions administratives et disciplinaires encourues en cas de plagiat comme prévues dans le *Règlement des études et des examens de l'Université catholique de Louvain* au Chapitre 4, Section 7, article 107 à 114.

Au vu de ce qui précède, je déclare sur l'honneur ne pas avoir commis de plagiat ou toute autre forme de fraude.

Nom, Prénom : Ardila Luengas, Diana Patricia

Date : 16 Août 2023

Signature de l'étudiante : 

Remerciements

Tout d'abord, je tiens à exprimer mes remerciements sincères et particuliers à mon promoteur, Pierre Lannoy, pour ses contributions valables, ses conseils et ses réflexions tout au long de ce processus de recherche.

Je remercie également les 5 femmes qui ont pris le temps de me parler de leurs expériences, de s'ouvrir à moi et de m'apprendre d'autres façons de voir et de comprendre les dynamiques dans cette ville.

Je tiens également à exprimer ma gratitude aux femmes fondamentales de ma vie : ma grand-mère Carmen, ma mère Patricia et ma sœur Laura, ainsi que mon père Victor. Leur soutien constant a été inestimable.

Je souhaite exprimer une reconnaissance particulière à toutes les personnes qui ont croisé mon chemin, me donnant l'occasion de m'interroger et de réfléchir à ma position en tant que femme dans un monde historiquement façonné par et pour les hommes.

Je me remercie également d'avoir réaffirmé une fois de plus ma capacité à réaliser ce que j'ai prévu, tout en reconnaissant les privilèges qui m'ont accompagné tout au long de mon parcours. Continuons à contribuer par nos efforts à la construction d'un monde meilleur.

Table des Matières

Introduction.....	6
1. Les femmes et leur déplacements : concepts.....	9
1.1. Mobilité.....	9
1.2. Mobilité et femmes, une lecture à travers un prisme différent.....	11
1.3. Intersectionnalité et femmes migrantes.....	12
2. Les femmes et leurs choix modaux : état de l’art.....	14
3. Femmes latino-américaines à Bruxelles et leurs déplacements quotidiens : l’approche méthodologique.....	18
3.1. Parler aux femmes latines : collecte de données.....	18
3.2. Comprendre et connaître les expériences : cadre d'analyse.....	21
3.3. Mon lieu d'énonciation : réflexion sur ma position.....	22
4. Le lieu d'énonciation des femmes, de l'expérience et de la comparaison : cadre d’analyse.....	24
4.1. Un parcours sur les interviews : analyse des expériences des femmes interviewées.....	24
4.1.1. La vie des femmes.....	25
4.1.2. Leur vie à Bruxelles.....	25
4.1.3. Leur mobilité dans la ville.....	28
4.1.4. Leur position en tant que femmes.....	30
4.1.5. Comparaison avec leur pays d’origine.....	34
4.2. Les femmes et les déplacements à Bruxelles, zoom sur la dynamique de la mobilité au prisme du genre et du comportement.....	35
Conclusion.....	41

Réflexions et limitations.....	42
Bibliographie.....	44
Annexes.....	48

Table de figures

Figure 1. Interdépendances entre les principaux déterminants des pratiques modales des individus.....	10
Figure 2. Schéma des déplacements : en chaîne et pendulaires.....	12
Figure 3. Interdépendances entre les principaux déterminants des pratiques modales des individus.....	15
Figure 4. Critères de choix modal.....	17
Figure 5. Information résumée des femmes interviewées	20
Figure 6. Thèmes des entretiens.....	25
Figure 7. Schéma de la théorie comportementale interpersonnelle adaptée à l'analyse de cette étude.....	39
Figure 8. Évaluation en fonction des facteurs et des modes de transport.....	40

Introduction

Durant ma pratique professionnelle, j'ai été impliquée dans la planification et la mise en œuvre de politiques publiques pour le développement de la mobilité durable au travers d'une approche différentielle pour les villes et les pays du Sud sous le prisme du genre. Cependant, au cours de cette expérience, j'ai pu constater que les besoins différenciés des femmes n'ont pas été historiquement pris en compte dans la planification urbaine. Bien que de plus en plus de travaux aient été réalisés ces dernières années pour intégrer une approche genrée dans de tels projets, il reste encore du chemin à parcourir. En outre, j'ai également remarqué que la planification de politiques publiques pour le développement de la mobilité durable est basée sur des méthodologies d'ingénierie sans que l'expérience et le comportement des personnes¹ par rapport aux systèmes de mobilité n'aient été pris en compte.

Comprendre les divers besoins de l'ensemble de la population est fondamental lorsqu'il s'agit de proposer des solutions et de développer des projets spécifiques dans les villes et les pays.

Mary Crass, la responsable des relations institutionnelles et du sommet de l'ITF (International Transport Forum) a déclaré dans un entretien que, selon les recherches de l'ITF, « le genre est souvent un déterminant plus important du choix modal que l'âge ou le revenu. C'est pourquoi cette question est si importante, d'autant plus que les services et les politiques de transports ne sont toujours pas neutres du point de vue du genre »² (ITF, 2020)

Face à ce constat, mon intérêt se porte vers l'étude approfondie des expériences spécifiques de mobilité des femmes migrantes latino-américaines, qui ont décidé d'émigrer à Bruxelles pour diverses raisons. En effet, l'objectif de ce projet de recherche est de comprendre leurs préférences en termes de modes de transport, tant pour leurs déplacements quotidiens que pour leurs déplacements liés aux loisirs. Les différences genrées concernant les préférences concernant les modes de transport sont généralement conditionnées par les activités professionnelles exercées par les femmes liées aux métiers du *care*, qui demandent des déplacements plus fréquents pour les femmes que pour les hommes (ITF, 2018).

¹ L'expérience et le comportement des personnes en matière de déplacements quotidiens dans les villes sont déterminés par une combinaison de facteurs pratiques, émotionnels, sociaux et autres.

² Texte original en anglais, traduction réalisée par moi-même.

Un aspect essentiel de cette recherche est l'examen approfondi de l'interaction entre le genre et la prise de décision en matière de mobilité des femmes migrantes latino-américaines. En effet, cette étude vise à examiner la manière dont leur propre expérience et leur perception de la ville déterminent leurs choix de déplacement. Je cherche également à évaluer la manière dont les femmes, dans le cadre de cette étude, privilégient certaines options de transport par rapport à d'autres, en tenant compte des facteurs liés au genre pouvant influencer leurs décisions.

En outre, j'étudierai le point de vue des femmes en faisant l'exercice imaginaire de se concevoir comme des hommes, afin d'identifier si leurs expériences ou perceptions seraient modifiées ou non. Cela concerne leurs préférences en termes de choix modal et leur position en tant que femmes par rapport à l'environnement des systèmes de mobilité de la ville. Cette approche fournira des indications importantes sur la manière dont l'imaginaire de l'autre genre (des hommes) peut façonner leurs perceptions et leurs préférences en matière de déplacements.

Par ailleurs, cette recherche souhaite analyser la manière dont ces femmes migrantes établissent des comparaisons entre leurs expériences actuelles à Bruxelles et celles qu'elles ont vécues dans leur pays d'origine. Cette approche comparative permettra de comprendre davantage les facteurs contextuels et culturels susceptibles d'influencer leurs choix et leurs perceptions de la mobilité.

Ainsi, ce mémoire abordera les choix modaux des femmes interrogées en tenant compte du contexte propre à chacune tout en évaluant une série de facteurs qui contribuent à la prise de décision, particulièrement en ce qui concerne le mode de transport choisi. Certain·es auteur·es ont mis en évidence des facteurs tels que les aspects sociaux, rationnels ou encore économiques (De Witte et al., 2013 ; Flamm, 2005 ; Galdames et al., 2011 ; Levy, 2013 ; Schneider, 2013) ainsi que les aspects dits émotionnels (Gilow, 2015) qui influencent le choix lié au mode de déplacement.

Pour ce faire, dans un premier temps, j'effectuerai un bref détour théorique en définissant plusieurs concepts clés essentiels à mon étude tels que la « mobilité », la « mobilité du *care* » ainsi que la notion d' « intersectionnalité ». Ensuite, j'analyserai les choix modaux des femmes en prenant appui sur les travaux de certain·es auteur·es. Je justifierai également la méthodologie adoptée pour effectuer ma recherche, à savoir la collecte de données par le biais d'interviews, le cadre analytique mobilisé ainsi que mes réflexions autour de mon lieu d'énonciation. Le chapitre suivant se focalisera sur les résultats des entretiens réalisés en

veillant à dégager les thématiques abordées en les analysant à partir de la théorie du comportement³.

Il convient d'apporter quelques précisions avant de passer au cadre théorique. Pour effectuer mon étude, je me concentrerai uniquement sur les femmes, sur leur expérience et leur lieu d'énonciation à partir des interviews effectuées. C'est pour cette raison que la mention du terme *genre* dans mon travail sous-entend les femmes migrantes latino-américaines étudiées sans pour autant invisibiliser d'autres minorités.

Il est également important de noter que j'aborderai le choix modal au singulier et au pluriel. En mentionnant le pluriel, je veux dire qu'il n'y a pas de choix modal unique et, plus important encore, que ces choix ne sont pas identiques pour toutes les femmes. De même, les femmes peuvent avoir des choix multiples en fonction de leurs motifs de voyage et d'autres facteurs. En mentionnant le singulier, je fais référence à la généralité du terme.

De plus, dans le cadre de ce travail, j'emploierai le langage inclusif par souci personnel, c'est-à-dire guidé à la fois par mes préférences culturelles, mon questionnement ainsi que ma volonté d'inclure les femmes dans le langage dit universel.

³ Ce concept sera développé dans le chapitre consacré à l'analyse.

1. Les femmes et leur déplacements : concepts

Pour concevoir la dynamique des villes en générale, il est indispensable d'envisager la dynamique de la mobilité, et pour comprendre la dynamique de la mobilité, il est indispensable de réaliser que toutes les personnes n'ont pas les mêmes schémas pour répondre à leurs besoins de déplacements dans les villes. Les femmes, en particulier, se déplacent différemment des hommes, en raison de facteurs liés principalement au travail du *care*⁴, activité principalement exercée par des femmes. Jusqu'à présent, ce facteur a été peu pris en compte dans la planification urbaine, de sorte que nous sommes confrontés à la résolution d'énormes divergences dont les causes remontent à de nombreuses années. Ces divergences résident dans le fait que les villes ont traditionnellement été planifiées pour des sujets neutres, dans de nombreux cas pour des hommes.

1.1. Mobilité

Pour contextualiser ce travail, il est primordial de comprendre la manière dont la notion de « mobilité » peut être définie afin de la considérer comme un étant concept plus large que celui du simple transport de personnes, d'animaux ou d'objets, davantage axé sur les véhicules et l'infrastructure nécessaire pour permettre un mouvement efficace. La « mobilité » se concentre sur les besoins et les expériences des personnes lorsqu'elles se déplacent. Elle comprend non seulement le transport, mais aussi d'autres aspects tels que l'accès aux différents modes de transport, l'infrastructure piétonne, les options de transport public, la planification urbaine, l'interconnectivité entre les différents modes de transport, l'accessibilité ou encore la sécurité routière.

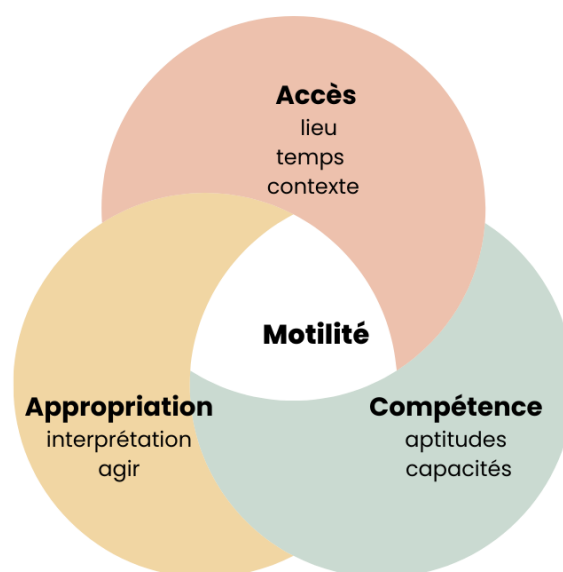
La littérature sur la mobilité est basée sur la sociologie urbaine et la géographie humaine. Bien qu'il existe encore des lacunes importantes dans la définition de la « mobilité urbaine », l'accent est mis sur le fait que la mobilité est facteur de satisfaction des besoins et des désirs des personnes (Gutiérrez, 2012). Il s'agit donc de considérer les personnes comme étant des acteurs sociaux permettant d'envisager les comportements de déplacement tels que l'expression d'une

⁴ Mot défini dans l'Encyclopédie Critique du Genre Scrinzi, F. (2021). *Care*. Dans : Juliette Rennes éd., *Encyclopédie critique du genre* (pp. 127-137). Paris: La Découverte. <https://doi-org.ezproxy.ulb.ac.be/10.3917/dec.renne.2021.01.0127>

expérience sociale et personnelle, ce qui permet de mettre en évidence leur interprétation subjective (Petit, 2002).

Une distinction peut également être faite entre la « mobilité spatiale » et la « mobilité sociale » en ce que la première est considérée comme un mouvement géographique avec une origine et une destination, tandis que la seconde peut être définie comme « la transformation de la distribution des ressources ou de la position sociale des individus, des familles ou des groupes au sein d'une structure ou d'un réseau social donné », c'est une dimension structurante de la vie sociale (Kaufmann et al., 2004). Par ailleurs, afin de faire le lien entre ces deux notions ou ces deux types de mobilité, le concept de « motilité » est également proposé et défini comme « la capacité des entités (par exemple des biens, des informations ou des personnes) à être mobiles dans l'espace social et géographique, ou comme la manière dont les entités accèdent et s'approprient la capacité de mobilité socio-spatiale en fonction de leur situation » (Kaufmann et al., 2004). Pour ces auteurs, le concept englobe trois attributs, à savoir l'accès, qui fait référence à l'éventail d'options en fonction du lieu, du temps et du contexte en général, la compétence, qui prend en compte les aptitudes et les capacités qui peuvent être directement ou indirectement liées à l'accès et à l'appropriation, et enfin l'appropriation, qui correspond à la manière dont les personnes concernées interprètent et agissent en fonction de l'accès et des capacités perçues ou réelles. Ces concepts et attributs seront mobilisés tout au long de notre travail.

Figure 1. Interdépendances entre les principaux déterminants des pratiques modales des individus



Source: Élaboration personnelle à partir de Kaufmann et al., 2004

1.2. Mobilité et femmes, une lecture à travers un prisme différent

Toutefois, afin d'examiner la mobilité sous l'angle du genre, il est important de mobiliser d'autres concepts clés.

En raison du travail du *care*, dont la société a rendu les femmes largement responsables (elles effectuent 75 % du travail de *care* non rémunéré⁵), elles sont confrontées à la nécessité d'effectuer plusieurs activités au cours d'une même journée pour tout faire, contrairement aux hommes qui, en général, n'ont qu'à faire aller au travail et rentrer chez eux. Cela se traduit par de multiples trajets effectués par les femmes en opposition aux trajets pendulaires par les hommes.

Pour ce faire, il est nécessaire pour les femmes de disposer de différents modes de transport pour répondre à leurs besoins. À titre d'exemple, nous observons que dans les villes du Sud, la planification des systèmes de transport ne répond pas à ces besoins, étant donné qu'ils ont été planifiés pour déplacer les gens d'un point A à un point B, généralement des zones résidentielles aux zones commerciales ou aux zones de travail. Cela signifie que les femmes qui doivent s'occuper de tâches domestiques telles que la conduire des enfants à l'école, l'accompagnement des personnes âgées ou encore les courses, rencontrent des difficultés à se déplacer dans les villes. En plus du temps et de l'argent nécessaire pour se déplacer, le mauvais fonctionnement des systèmes de transport et de la planification urbaine sont également observables.

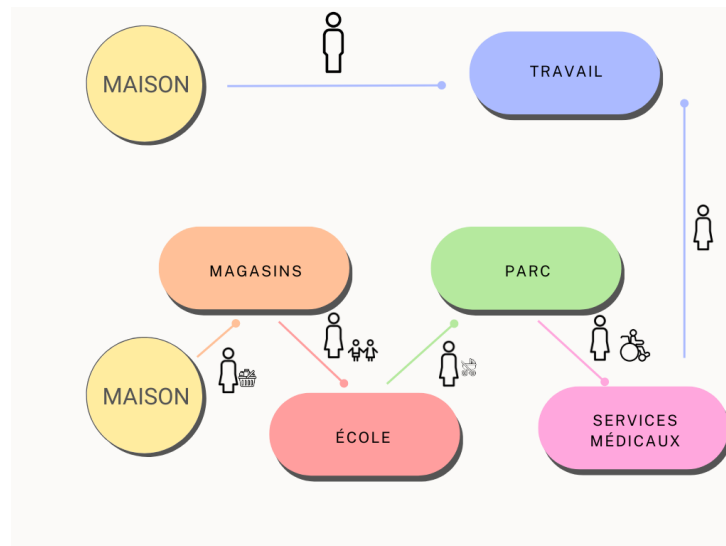
J'utiliserai les termes de « voyages en chaîne » ou « chaîne de déplacements » pour différencier les voyages effectués par des femmes de ceux effectués par des hommes (McGuckin & Murakami, 1999). De fait, les hommes effectuent généralement des déplacements pendulaires, de la maison au travail et vice-versa. La « chaîne de déplacements » a une origine, une destination spécifique et peut être effectuée par un ou plusieurs mode(s) de transport (Demoli & Gilow, 2019).

Sánchez de Madariaga (2009) développe le concept de « mobilité du *care* », à savoir la mobilité qui « reconnaît et valorise le *care* en tant que travail » en prenant en compte les déplacements effectués pour répondre aux besoins liés au *care*. La « mobilité du *care* » fournit un cadre

⁵ Ramboll 2021. https://womenmobilize.org/wp-content/uploads/2021/07/Gender-and-mobility_report-komprimiert.pdf

permettant de reconnaître, de mesurer, de rendre visible, de valoriser et de comptabiliser précisément tous les déplacements associés au *care* et aux tâches domestiques nécessaires à la compréhension des tâches quotidiennes (Sánchez de Madariaga, 2013)⁶.

Figure 2. Schéma des déplacements : en chaîne et pendulaires



Source: Élaboration personnelle à partir du concept du « chaîne de déplacements »

1.3. Intersectionnalité et femmes migrantes

Avant de donner les résultats des entretiens effectués, il est nécessaire d'approfondir le concept d'« intersectionnalité » élaboré par Crenshaw (2005) tout en établissant les caractéristiques des femmes migrantes.

La nécessité d'aborder et de mobiliser de manière globale les concepts mentionnés ci-dessus résulte intrinsèquement du contexte de cette recherche. De plus, notre étude est encadrée par l'expérience des femmes migrantes qui vivent et travaillent à Bruxelles. En ce sens, il me semble essentiel d'adopter une perspective intersectionnelle afin de prendre conscience de l'intersection des discriminations en termes de genre, de classe et de race façonnant la réalité des femmes migrantes étudiées. Autrement dit, la mobilisation de ce concept se justifie en ce qu'il cherche à capturer la richesse et la profondeur des expériences de ces femmes en éclairant les intersections des oppressions qui influencent leurs expériences de vie.

⁶ Extrait la Notice de dictionnaire, travail final, cours Épistémologies de la recherche en études de genre. Master de spécialisation en études de genre. Diana Ardila Luengas

Le terme « intersectionnalité » est un concept développé par Kimberlé Crenshaw en 1989 et qui « est apparu comme un outil permettant de débloquent un grand nombre d'idées fausses et d'erreurs entourant les demandes de justice sociale des femmes noires devant la loi » (Bello & Mancini, 2016). Sur cette base, une reconnaissance juridique a été accordée à la diversité des aspects de l'oppression, illustrée à l'époque par le cas des travailleuses noires aux États-Unis. Cette reconnaissance a mis en évidence le fait que ces femmes étaient confrontées à la discrimination et à la violence en raison de leur genre et de leur race. En conséquence, elles ont développé leurs propres cadres juridiques pour lutter contre ces formes de ségrégation. (Viveros Vigoya, 2016).

Aujourd'hui, ce concept est compris comme un outil permettant d'analyser les diverses formes de dominations et de discriminations. Cette notion nous permet de réfléchir aux inégalités sociales de manière pluraliste, en tenant compte des expériences individuelles. Ainsi, la race, l'ethnicité, l'identité de genre, la classe, la langue, la religion, l'orientation sexuelle, la santé mentale, l'âge, l'éducation, la taille, entre autres, sont prises en compte pour reconnaître la multiplicité des oppressions subies.

Par ailleurs, il semble essentiel d'aborder la question de la migration, comprise comme une dynamique influencée par le contexte historique et local. Il est important de noter que les conséquences de la migration sont différentes pour les femmes, car ce sont elles qui continuent à travailler principalement dans le secteur tertiaire et dans des domaines économiques spécifiquement féminins (comme dans le cas des femmes interrogées dans le cadre de cette étude) et qu'il existe en outre une différence perçue dans l'occupation des postes moins qualifiés par rapport aux femmes non migrantes. (Dumont, 2005 cité dans Miranda, 2009).

Une autre relation notable est celle qui existe entre la migration et les services domestiques, où l'on a constaté que les migrations non seulement internationales mais aussi nationales ont une influence en ce qu'elles conduisent les femmes disposant de moins de ressources à effectuer ce type de travail (Moya, 2007). Cette mondialisation des services domestiques renforce également la racialisation des femmes, « les immigrés, considérés comme les plus 'aptes' au travail domestique, accomplissent les fonctions les plus lourdes physiquement ou qui sont jugées symboliquement moins importantes dans l'espace privé » (Andall, 2000 cité dans Miranda, 2009). Ce point sera pertinent, étant donné que certaines des femmes interrogées, dans le cadre de cette étude, sont des travailleuses domestiques travaillant dans des ménages bruxellois.

2. Les femmes et leurs choix modaux : état de l'art

Étant donné que la présente étude se concentre sur les choix modaux des femmes dans leurs déplacements quotidiens et non quotidiens à Bruxelles, il convient d'évoquer quelques études existantes sur le sujet.

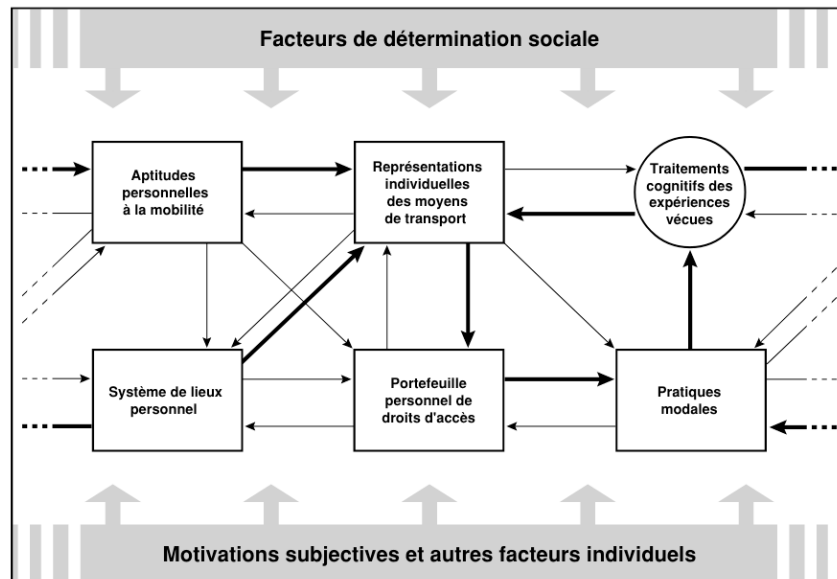
Premièrement, le choix modal est déterminé par une série de facteurs consciemment ou inconsciemment. « Le choix modal est un processus de décision très complexe, déterminé par un large éventail de facteurs issus de différentes disciplines (économie, sociologie, géographie et psychologie) » (De Witte et al., 2013). Le genre joue également un rôle majeur dans le choix modal, compte tenu des expériences personnelles et de la manière dont elles influencent les décisions bien que cet aspect ne soit pas souvent abordé. De Witte et al. (2013) distinguent trois approches du processus relatif au choix modal, à savoir une approche rationaliste, basée sur la minimisation du temps et du coût de déplacement, qui en fait donc un choix purement objectif et rationnel ; une approche socio-géographique qui intègre la composante spatiale ; et une approche socio-psychologique au travers d'un prisme plus subjectif qui fait intervenir les attitudes décisionnelles des individus.

En outre, il est également intéressant d'examiner certains critères, qui distinguent les différents modes de transport, tels que la vitesse, le coût, l'indépendance, l'horaire, la sécurité ou la fiabilité. En effet, ces derniers peuvent être davantage liés à des questions de confort liées à des installations pour le transport des enfants ou des personnes âgées, le mobilier urbain pour le repos, les blocs de soins faisant partie des systèmes de transport pour offrir des options aux soignants, entre autres. Comme le mentionne Flamm (2005), ces critères influencent considérablement le choix d'une personne à l'autre, car tous les critères prennent en compte une dimension subjective.

En outre, Flamm (2005) a montré que le choix du mode de transport est déterminé par un processus de prise de décision qui met en évidence d'autres facteurs comme les habitudes développées au cours d'une vie. Il démontre que l'objectif du voyage, la destination ou les conditions météorologiques influencent également le choix du mode de transport. D'autres facteurs sont liés au capital économique de la personne pour acquérir ou non des véhicules privés ou l'obtention de cartes de transport public, ce qui peut influencer les déplacements d'une personne, ce qui est appelé « portefeuille de droits d'accès » (ibid.). Enfin Flamm (2005) indique que le choix modal peut être assimilé à une tâche de résolution de problèmes, ce qui

rend l'exercice de la rationalité (Flamm, 2005). Cependant, il ne mentionne pas l'influence du genre sur ce choix modal bien qu'il fasse référence à des motivations subjectives. L'image ci-dessous résume les facteurs que l'auteur aborde dans son analyse.

Figure 3. Interdépendances entre les principaux déterminants des pratiques modales des individus



Source: (Flamm, 2005)

Levy (2013), pour sa part, souligne que la conceptualisation traditionnelle du choix modal est problématique parce qu'elle est faite à partir d'un vide social, ce qui signifie qu'elle ne prend pas en compte trois questions cruciales selon l'auteur, à savoir les positions sociales et les identités multiples des usagers des transports ; la construction sociale de l'espace, public et privé ; et la politique des transports dans le contexte des relations sociales.

En outre, Gilow (2015) met en évidence un facteur pertinent concernant les déplacements des femmes : le sentiment d'insécurité. L'auteure définit ainsi différents degrés d'intensité liés à ce sentiment ; le plus critique étant celui qui conduit à l'immobilité, « notamment à certaines heures, dans certains lieux ou sans accompagnement », ce qui conduit à une perte d'autonomie. Elle met également en évidence la capacité d'adaptation de ses propres comportements, associés aux émotions ou aux sentiments produits par les déplacements relatifs au sentiment d'insécurité ainsi que la manière dont ces comportements obéissent aux compétences sociales des individus (Gilow, 2015).

À ce propos, Leslie Kern, dans son ouvrage *Feminist City*, déclare que

Toutes les femmes se souviennent d'être descendues du métro ou du bus à un arrêt éloigné parce qu'elles craignaient d'être suivies, ou d'avoir fait une longue et sinueuse promenade pour rentrer chez elles afin de s'assurer qu'elles étaient vraiment seules. Nous évitions les raccourcis par les ruelles et les parcs. Nous avons varié nos itinéraires et porté nos clés au poing. Nous avons fait semblant de téléphoner. Nous avons évité certains endroits. Tout cela s'ajoute à un ensemble épuisant de décisions de sécurité, à la fois routinières et spontanées, et à la nécessité d'une sensibilisation et d'une attention constantes aux problèmes (Kern, 2020).

D'autre part, il est également important de prendre en compte les différents groupes d'âge, en ce qu'ils peuvent avoir une influence sur le choix modal (Queirós & Marques de Costa, 2012 ; Peters, 2013 cité dans Maciejewska & Miralles-Guasch, 2019). Par exemple, les femmes d'âge moyen ont des pratiques particulières, liées par exemple à la prise en charge des personnes dépendantes en combinaison avec leur rôle dans le travail rémunéré, ce qui est souvent le résultat d'un comportement de mobilité plus dépendant que d'autres. Il existe d'autres circonstances qui conditionnent le choix modal comme les privilèges du capital économique ainsi que les facteurs sociaux. C'est le cas, par exemple, des mères qui travaillent et qui accordent plus d'importance au confort, aux habitudes, à la situation géographique par rapport à leur emploi, entre autres, et qui choisissent donc la voiture plutôt que le véhicule privé comme moyen de transport (Maciejewska & Miralles-Guasch, 2019).

Comme nous l'avons vu avec les différents auteur·es mobilisés dans ce chapitre, il existe différents facteurs qui conditionnent les choix de mobilité, tels que les motivations subjectives, ainsi que les perceptions et les convictions. Schneider (2013) propose un modèle sous le concept de « Théorie de la décision de choix d'un mode de transport courant »⁷ dans lequel la prise de décision modale est décrite en cinq étapes qui dépendent des attributs individuels comme le genre, à savoir la disponibilité des options, la perception de la sécurité, les croyances sur la praticité, le plaisir (comme la perception du confort) et l'habitude.

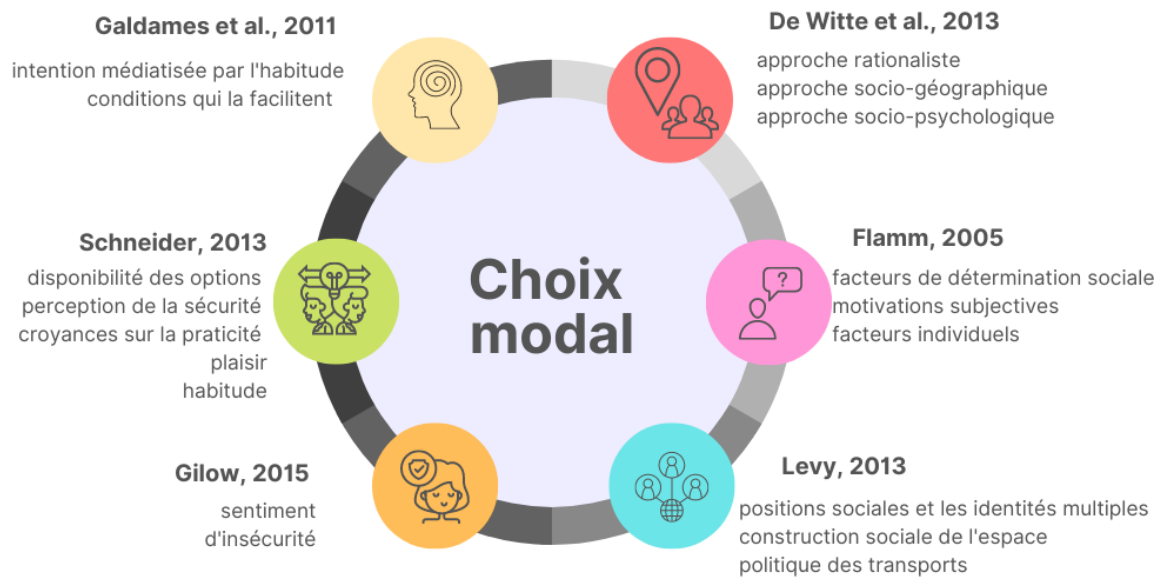
Un autre facteur conditionnant le choix modal au cours de déplacements est le facteur dit psychologique. Dans le cadre de la *Theory of interpersonal behavior* (TIB), il est suggéré que le comportement correspond à une intention médiatisée par l'habitude (fréquence d'utilisation), qui dépend de l'attitude, de l'affect et des aspects sociaux, et par les conditions qui la facilitent

⁷ En original : Theory of Routine Mode Choice Decision

(situation contextuelle), notamment la disponibilité, les coûts ou le contexte socio-économique (Galdames et al., 2011).

L'image suivante montre de manière cohérente les arguments de chaque auteur·e, qui seront pris en compte pour notre analyse.

Figure 4. Critères de choix modal



Source : Élaboration personnelle

Ainsi, le présent travail sera étayé par les éléments mentionnés.

3. Femmes latino-américaines à Bruxelles et leurs déplacements quotidiens : l'approche méthodologique

Ce mémoire vise à analyser de manière critique les facteurs qui influencent les choix modaux des femmes latino-américaines ayant un faible capital économique et culturel vivant et travaillant à Bruxelles, dans le but de trouver des corrélations entre le genre et les choix modaux, sur la base d'une recherche en sciences sociales axée sur les phénomènes sociaux.

Ce chapitre vise à présenter les méthodologies employées afin de justifier l'approche. Il présente tout d'abord la méthode de collecte des données, puis la méthodologie du processus d'analyse et d'interprétation des données collectées. Le chapitre se termine par une réflexion sur la possibilité de biaiser l'analyse respective en comprenant mon lieu d'énonciation.

3.1. Parler aux femmes latines : collecte de données

Ainsi, l'approche méthodologique qui sous-tend ce document est basée sur une méthode qualitative, en ce qu'elle permet de mettre en lumière les perceptions, les significations et les interprétations des individus ainsi que leur situation. Cette dernière n'indique pas de valeurs ordinales, mais reconnaît et approfondit davantage les causes d'un sujet donné (Guest et al., 2013).

Au cours de la phase de collecte des données, des entretiens semi-structurés ont été menés. Cette méthode, pierre angulaire de l'approche qualitative, a été choisie pour sa capacité à dévoiler les expériences vécues et les interprétations individuelles des participants à la recherche, en approfondissant un large éventail de sujets à explorer en profondeur (Williams & Babbie, 1976). Contrairement à la méthode quantitative, où les procédures d'échantillonnage sont généralement bien établies, l'enquête qualitative utilise un échantillonnage ciblé qui, dans ce cas, implique la sélection délibérée d'informateurs et de leurs groupes représentatifs pour produire des cas « riches en informations » (Palinkas et al., 2015), C'est donc par le biais d'un échantillonnage précis que j'ai sélectionné les femmes avec qui je me suis entretenue.

L'objectif des entretiens était de recueillir des informations sur l'expérience de ces femmes dans leurs déplacements quotidiens liés à leur travail, dans leurs déplacements de loisir. Il s'agissait également d'établir une légère comparaison avec leur perception de la différence entre leurs expériences de la vie quotidienne à Bruxelles et dans leur pays d'origine en ce qui concerne la mobilité, ainsi qu'avec leur imaginaire de leur expérience à partir de leur position de femmes,

connaître l'influence de leur genre sur leur mobilité. Bien que l'échantillon de personnes interrogées ne corresponde pas à un échantillon représentatif, j'espérais disposer d'informations qualitatives pertinentes pour pouvoir analyser, de manière critique, les expériences des femmes interrogées à partir de leur lieu d'énonciation.

Le terrain choisi était basé sur certains critères de sélection des femmes à interviewer, parmi lesquels le fait qu'il devait s'agir de femmes latino-américaines vivant et travaillant à Bruxelles, et qu'elles ne devaient pas avoir un capital économique ou culturel élevé. J'ai choisi ces critères pour des raisons personnelles étant d'origine latino-américaine, et j'étais donc curieuse d'enquêter sur la vie des femmes latino-américaines migrantes et, sur la base de mon expérience professionnelle et académique, d'en savoir plus sur leurs expériences de déplacement dans la ville où elles vivent aujourd'hui.

Les interviews ont été réalisées à l'aide d'un guide d'entretien (Annexe 1) et ont été développées selon une structure établie, en tenant compte de la bibliographie mentionnée précédemment. Cependant, il convient de souligner que le guide d'entretien semi-structuré a été conçu pour couvrir l'objectif principal de ma recherche. Toutefois, comme l'indique Rubin (2005), le guide fait partie d'un processus itératif « dans lequel le questionnement est repensé tout au long du projet ». Néanmoins, dans le cadre de ma recherche, cela n'a pas été le cas, car le nombre d'entretiens n'était pas élevé et les sujets étaient très axés sur les expériences des femmes.

Le processus de réalisation des entretiens a commencé par la recherche de contacts auprès de mon entourage (étant entendu que mon cercle de contacts n'est pas très large, étant donné que je vis à Bruxelles depuis septembre 2022 et que je suis arrivée sans connaître personne), afin de rencontrer des femmes présentant les critères établis pour réaliser cette recherche. Une fois que j'ai obtenu les informations sur les interviewées potentielles, j'ai pris contact avec elles, en les informant de la base de la recherche, qui fait partie de mon master de spécialisation en études de genre, en réitérant qu'il s'agit d'un exercice purement académique, mais que les entretiens seraient néanmoins enregistrés, transcrits et anonymisés. Enfin, des entretiens en face à face ont été organisés dans différents quartiers de Bruxelles pour l'élaboration des interviews.

Ces derniers ont été réalisés entre le 24 avril et le 6 mai de 2022. Ils ont duré entre 39 et 66 minutes et ont été menés en espagnol, étant donné que la plupart des femmes interrogées ne parlent ni français ni anglais. C'est également ma langue maternelle ainsi que celle des

personnes interviewées. J'ai pensé qu'il était beaucoup plus facile pour les personnes interrogées de mieux se connaître et de mieux s'entendre au cours de la conversation. Les entretiens ont été divisés en deux grandes parties : la première concernait la présentation des personnes interrogées, c'est-à-dire un voyage à travers leur vie jusqu'à leur vie à Bruxelles. La seconde partie portait sur leurs expériences en relation avec leurs déplacements, leurs choix modaux, leurs imaginaires, leur lieu d'énonciation du fait d'être des femmes et une comparaison avec leur lieu d'origine.

La figure ci-dessous présente une compilation des informations générales fournies par les femmes interrogées, qui seront analysées dans le chapitre suivant.

Figure 5. Information résumée des femmes interviewées

Prénom	Lizeth	Alexandra	Fernanda	Beatriz	Nohemy
Âge	51	22	29	60	46
Statut conjugal	Divorcée	Mariée	Célibataire	Célibataire	Mariée
Temps en Belgique	6 ans	3 ans	6 ans	30 ans	4.5 ans
Pays d'origine	El Salvador	El Salvador	Guatemala	Colombie	El Salvador
Enfants	4	0	0	1	2
Occupation	Chômage/ Femme de ménage	Femme de ménage	Femme de ménage /baby - sitter	Possède son propre salon de beauté	Femme de ménage
Résidence légale	Oui	Non	Non	Oui	Non
Choix modal principal	Transport public	Transport public	Transport public	Voiture personnelle	Transport public
Choix modal secondaire	Marche à pied	Vélo	Marche à pied	Marche à pied	Marche à pied
Principaux déplacements	Travail	Travail	Travail	Travail	Travail
Choix modal idéal (imaginaire)	Transport public	Vélo électrique	Voiture	Marche à pied	Vélo électrique

Source : Élaboration personnelle à partir des entretiens

3.2. Comprendre et connaître les expériences : cadre d'analyse

En ce qui concerne le cadre d'analyse, j'ai décidé de le réaliser au travers d'une analyse thématique⁸, à partir de la bibliographie consultée et des entretiens réalisés. Il convient de préciser qu'il s'agit de mon analyse et de ma lecture des entretiens, ce qui conditionne l'analyse à une vision purement subjective. Quant aux codes thématiques, ils ont été abordés à partir d'un codage conceptualisé, en établissant dès le départ la liste des thèmes à étudier, ce qui a également été exprimé dans le guide d'entretien utilisé.

En effet, de manière plus générale, les entretiens ont été analysés en tenant compte de : les thèmes généraux de la vie des femmes interviewées, leur statut socio-économique, leur vie à Bruxelles (en termes de localisation géographique et d'appartenance à la ville) ; les thèmes généraux de leurs déplacements, le mode de transport choisi, avantages et inconvénients de ce choix ; les thèmes généraux de leur place en tant que femmes par rapport à leur mobilité spatiale, leurs indépendance, leurs perceptions et leurs imaginaires ; et enfin les thèmes généraux des ressemblances ou non avec leurs pays d'origine.

Dans un premier temps, l'analyse des entretiens a été orientée par ces thèmes définis précédemment. Cependant, après un examen approfondi des transcriptions, des schémas révélateurs sont apparus, ce qui m'a permis de reconfigurer mon approche méthodologique. Cinq macro-catégories ont ainsi été identifiées, résumant les thèmes récurrents et significatifs tirés des expériences partagées par les femmes interrogées. Ces catégories s'articulent comme suit : la vue d'ensemble de la vie des femmes interrogées, leur vie quotidienne dans le contexte bruxellois, leurs déplacements dans la ville, l'influence de leur identité de genre sur leurs expériences avec la mobilité et la comparaison constante entre leurs réalités actuelles et celles de leurs pays d'origine.

Par la suite, afin d'approfondir l'analyse et de parvenir à une compréhension plus holistique, la théorie du comportement interpersonnel a été utilisée pour effectuer mon analyse. Ce choix méthodologique constitue le fondement de la fin du chapitre suivant de cette recherche. Dans

⁸ Informations extraites des notes de cours : SOCA-D-467 Analyse qualitative en sciences sociales. Année Académique 2022 – 2023. Pierre Lannoy.

cette phase, l'accent est mis sur la compréhension des choix modaux des femmes par rapport aux facteurs qui sous-tendent la théorie. L'utilisation de la théorie du comportement interpersonnel fournit un outil intéressant et pertinent pour analyser les relations entre les femmes et leur environnement de déplacement, révélant ainsi des dimensions cruciales de leurs expériences

3.3. Mon lieu d'énonciation : réflexion sur ma position

Ce travail, entre autres, souhaite rendre visibles les divers besoins entre divers corps et expériences, en se concentrant sur les dynamiques urbaines de la mobilité au prisme du genre.

Cependant, il est également important de préciser ma position en tant qu'auteure de ce travail afin de contextualiser cette recherche, en reconnaissant mes privilèges en tant que femme, hétérosexuelle, blanche, colombienne, féministe, avec un questionnement constant sur les privilèges et les oppressions à l'égard des femmes et des personnes diverses. En outre, il est important de mentionner que ma carrière professionnelle est axée sur les questions de mobilité durable avec une approche de genre basée sur les engagements de politique publique en relation avec l'atténuation du changement climatique, ce qu'influe sur mon sujet de recherche. Je ne suis pas une personne militante, mais je suis consciente que je peux exercer une influence dans d'autres sphères à partir de mon lieu d'énonciation.

C'est en tant que Colombienne et en étant consciente des écarts entre les hommes et les femmes dans différents domaines, et en complément de ma carrière professionnelle, que je me suis intéressée au thème central de ce document, au lien entre la mobilité et le genre. Bien que la Colombie s'efforce de combler les écarts entre les hommes et les femmes, il existe encore de nombreuses inégalités (DANE, CPEM, ONU Mujeres, 2020). Il convient également de mentionner que cette situation n'est pas différente de celle d'autres pays de la région. Par exemple, en termes de travail du *care*, dans le cas du Mexique, les femmes consacrent 24,2 % de leur temps à ces tâches, alors que les hommes n'y consacrent que 8,8 %.⁹ Cela a clairement un impact sur les déplacements des femmes, comme nous l'avons mentionné précédemment, car les femmes sont plus susceptibles que les hommes d'enchaîner les déplacements. Cela signifie qu'elles effectuent plusieurs déplacements courts en même temps, souvent pour

⁹ Données extraites de : <https://oig.cepal.org/es/indicadores/proporcion-tiempo-dedicado-al-trabajo-domestico-cuidado-no-remunerado-desglosado-sexo>

transporter des provisions ou accompagner des membres de leur famille, ce qui se traduit par des coûts plus élevés, des durées plus longues et des expériences différentes.

Il est essentiel de reconnaître ma position et de reconnaître son influence sur mon analyse de ce travail, à partir d'une approche subjective comportant certains préjugés. Toutefois, cela ne signifie pas que l'analyse n'est pas critique. Au contraire, elle est reconnue à partir de la *Théorie du point de vue* de Sandra Harding (1993), qui cherche à analyser la manière dont le genre et d'autres dimensions de l'identité sociale influencent la production de connaissances. L'analyse, selon l'auteure, n'est ni neutre ni objective, mais est conditionnée par les expériences et les positions sociales de ceux qui la produisent. Cela peut s'appliquer à la fois à mon analyse et aux femmes interrogées, qui parlent également de leur propre expérience.

4. Le lieu d'énonciation des femmes, de l'expérience et de la comparaison : cadre d'analyse.

Comme mentionné dans le chapitre précédent, les interviews, qui constituent la base d'analyse de cette étude, ont été réalisées à l'aide d'entretiens semi-structurés.

Le guide d'entretien utilisé se compose de trois chapitres principaux :

- ◆ Situation actuelle : la trajectoire d'arrivée à Bruxelles, la trajectoire résidentielle dans la ville et l'appréciation du lieu de résidence ont été étudiées.
- ◆ Se déplacer dans la ville : les choix modaux, certains indicateurs socio-démographiques, en relation avec la bibliographie, ainsi que des indicateurs des caractéristiques des déplacements, des indicateurs spatiaux et socio-psychologiques ont été étudiés.
- ◆ Imaginaire : la question du transport idéal a été posée, ainsi que la manière de voir le monde à partir de la position d'un homme ou d'une femme différente, disposant d'un capital économique plus important.

Certaines questions directrices sont présentées plus en détail à l'annexe 1.

Dans ce chapitre, je passerai donc en revue les entretiens réalisés, en analysant chacune de leurs composantes, avant de me concentrer sur la mobilité et le genre, qui constituent mon objet d'étude de ce document.

4.1. Un parcours sur les interviews : analyse des expériences des femmes interviewées

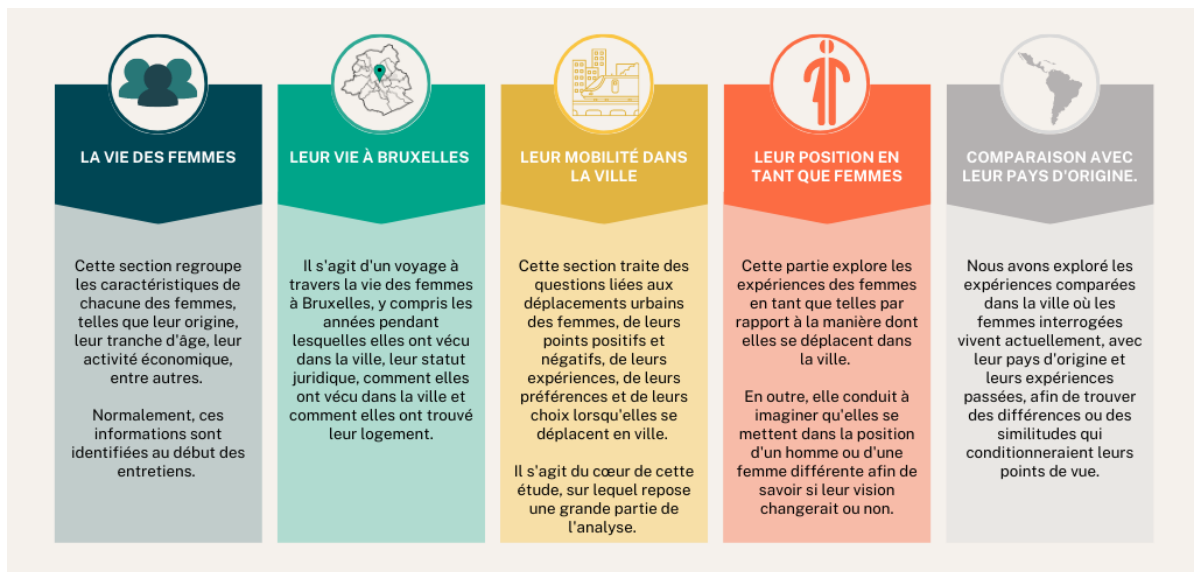
De manière générale, les interviews révèlent les raisons pour lesquelles les femmes se déplacent comme elles le font et pourquoi elles ne se déplacent pas différemment. Ces révèlent aussi les facteurs qui facilitent ou non leur déplacement. Elles démontrent la manière dont les femmes interrogées se perçoivent en tant que femmes latino-américaines à Bruxelles. Il convient également de noter que les déplacements « obligatoires » liés à l'activité économique principale et les déplacements pour le plaisir ont tous deux fait l'objet de questions.

En revanche, une fois les entretiens menés et retranscrits, j'ai pu identifier cinq thèmes principaux. Bien que les entretiens aient suivi le même guide, il s'agissait de conversations qui

se sont développées en fonction des opinions des personnes interrogées et de ma curiosité, en tenant compte de la structure préconçue de cette étude

Ces cinq thèmes sont visibles dans l'image ci-dessous et sont essentiellement encadrés par un bref compte rendu de la vie des femmes, de leur vie à Bruxelles, de leur mobilité dans la ville, de leur position en tant que femmes et de la comparaison avec leur pays d'origine.

Figure 6. Thèmes des entretiens



Source : Élaboration personnelle

4.1.1. La vie des femmes

De manière générale, en ce qui concerne la vie des femmes interviewées, et dans le cadre du terrain et des caractéristiques établies avant le début du processus d'interview, les femmes interviewées ont entre 22 et 60 ans, et sont originaires du Salvador, du Guatemala et de la Colombie. Deux d'entre elles sont célibataires, deux autres sont mariées et une est divorcée. Trois d'entre elles ont des enfants. Ces femmes constituent donc l'univers, aux fins de cette étude.

4.1.2. Leur vie à Bruxelles

Chacune de ces femmes a sa propre histoire et ses propres expériences qui l'ont amenée à prendre la décision de laisser derrière elles une vie dans leur pays d'origine et de venir dans un nouveau pays pour créer une nouvelle vie, dans des conditions différentes. Bien que, comme le soulignent Freitas & Godin (2013), les questions de migration, en particulier la migration

économique des femmes latino-américaines à Bruxelles, ne soient pas neuves, elles se sont intensifiées dans les années 2000. Dans son article, cette auteure démontre que la féminisation de la migration vers l'Europe peut être déterminée par trois régimes : le genré, le *care* et la migratoire.

De manière évidente, les contraintes et les opportunités qui dépendent de l'imbrication de ces trois régimes contribuent à façonner les carrières des femmes latino-américaines en Belgique. Leur agencement spécifique dans ce pays, et en particulier le régime migratoire, explique la place importante qu'occupe le secteur de la domesticité informelle (Freitas & Godin, 2013).

Il est important de noter que les femmes interrogées dans le cadre de cette étude répondent clairement à ces critères. Selon les entretiens, elles sont en Belgique depuis 3 à 30 ans, bien que la durée soit très hétérogène, il y a des corrélations dans les raisons de venir vivre dans ce pays et de donner une nouvelle orientation à leur vie.

“Por razones difíciles en mi país por la delincuencia, yo tuve que salir literalmente de la noche a la mañana” Lizeth¹⁰

« Pour des raisons difficiles dans mon pays, à cause de la criminalité, j'ai dû partir littéralement du jour au lendemain » Lizeth¹¹

“Me vine a causa de la violencia en Colombia. Estaba muy difícil la situación, yo tenía en ese tiempo un niño de 5 años. No sé, decidí venir aquí hasta que se calmara la situación. Pero la situación no se calmó. Me fui quedando, me fui quedando y ya llevo 30 años aquí. Me vine con el niño con una Visa por 3 meses que se terminó y después estuve sin papeles durante 10 años” Beatriz

« Je suis venue en raison de la violence qui régnait en Colombie. La situation était très difficile, j'avais un enfant de 5 ans à l'époque. Je ne sais pas, j'ai décidé de venir ici jusqu'à ce que la situation se calme. Mais la situation ne s'est pas calmée. Je suis restée, je suis restée et cela fait maintenant 30 ans que je suis ici. Je suis venue avec l'enfant avec un visa de trois mois qui a pris fin et je suis restée sans papiers pendant dix ans ». Beatriz

¹⁰ Citation originale en espagnol. De cette manière, les citations de l'interview seront affichées dans tout le document.

¹¹ Citation traduite par moi-même. De cette manière, les citations de l'interview seront affichées dans tout le document.

De même, quatre femmes sur les cinq interrogées exercent un métier du *care*, elles sont femmes de ménage pour des familles européennes. Il est également pertinent d'évoquer sur ce point la notion de *Global care chain*, soit « le transfert (international) du travail de reproduction » (Hochschild, 2000 cité dans Catarino & Morokvasic, 2005). Les femmes qui font l'objet de cette analyse illustrent de manière significative le *Global care chain*, qui est mise en place pour assumer des responsabilités au nom d'autres personnes.

“[...] no tengo ni un hijo...pero, yo digo que tengo niños hijos adoptados, porque mi trabajo es cuidar niños. Prácticamente lo quiero como que si fueran mis hijos. Trabajo con varias familias, cuatro familias, cinco. Pero no es todos los días, sino que, por ejemplo, trabajo con una familia italiana, que es mi familia base, le digo yo [...]son todos los días de lunes a viernes, trabajo con una familia los fines de semana colombiana él es colombiano, ella es sueca, [...] mientras ellos trabajan, yo cuido al niño” Alexandra

« [...] Je n'ai pas d'enfant...mais je dis que j'ai des enfants adoptés, parce que mon travail consiste à m'occuper d'enfants. Je les aime pratiquement comme s'ils étaient mes enfants. Je travaille avec plusieurs familles, quatre familles, cinq. Mais ce n'est pas tous les jours, mais par exemple, je travaille avec une famille italienne, qui est ma famille de base, je leur dis [...] c'est tous les jours du lundi au vendredi, je travaille avec une famille colombienne le week-end, il est colombien, elle est suédoise, [...] pendant qu'ils travaillent, je m'occupe de l'enfant » Alexandra

Il est également important de noter que, comme le souligne Martínez (2012), la dynamique migratoire de ces femmes peut également avoir un effet d'ascension sociale, d'indépendance économique et d'autonomie, ce qui sera perçu plus loin dans la section sur la position en tant que femmes, où ces positions d'indépendance des femmes interviewées ont été identifiées dans les entretiens.

Les nouvelles responsabilités économiques et sociales peuvent modifier la répartition des femmes au sein de la famille, conduisant à une plus grande émancipation et à une plus grande participation à la prise de décision. Cependant, pour certaines femmes, le phénomène est tout à fait inverse et la charge est accrue par le fait d'avoir un emploi salarié, en suivant les anciens rôles de soins à la famille ¹² (Martínez, 2012).

Cela nous amène également à lire la vie de ces femmes à travers les lents du concept d'intersectionnalité, en ce qu'elles ont des caractéristiques diverses qui représentent des

¹² Texte original en espagnol, traduction réalisée par moi-même

oppressions variées. Cela peut également inclure le concept de translocation, qui « aborde les questions d'identité en termes de lieux qui ne sont pas fixes, mais qui sont liés au contexte, à la signification et au temps et impliquent donc des déplacements et des contradictions »¹³ (Anthias, 2008). L'importance du contexte social plus large et de la temporalité, qui complète l'idée d'intersectionnalité Anthias (2012).

Ce type d'information est utile pour comprendre le contexte des femmes interrogées.

4.1.3. Leur mobilité dans la ville

Cette section constitue en quelque sorte l'axe principal de cette étude, ainsi que son approche du point de vue du genre.

Au cours des entretiens, des questions ont été posées quant à la manière dont les femmes interrogées se déplacent à Bruxelles, tant en ce qui concerne leurs déplacements « obligatoires » ou liés à leur activité économique principale, que leurs déplacements plus sporadiques pour le plaisir. Comme je l'ai mentionné plus haut, je souhaite à savoir pourquoi elles le font de cette manière et pas différemment, quels sont leurs points négatifs et positifs. Cette section se concentre uniquement sur la question de la mobilité spatiale ; la prochaine section fera intervenir les liens entre mobilité et genre.

Les entretiens ont révélé la prépondérance des transports publics en tant que principal mode de déplacement chez les femmes interrogées, suivi de la marche. En effet, des études antérieures ont démontré que les femmes ont tendance à utiliser davantage les transports publics que les hommes ; elles marchent également plus qu'eux (Romboll, 2021, p.10). Sur les cinq femmes interrogées, quatre utilisent les transports publics, soit le bus, le tramway ou le métro, comme mode de transport principal. Leur mode de déplacement secondaire est également la marche, qu'elles utilisent principalement pour effectuer des trajets qui ne sont pas liés à leur travail.

“[...]Sí, sí o si no me voy caminando porque queda cerca. Esas actividades, pues prefiero caminar. Cuando tengo el tiempo y esta bueno el clima” Fernanda

« [...] Oui, oui ou alors je marche parce que c'est tout près. Ces activités, eh bien, je préfère les faire à pied. Quand j'ai le temps et qu'il fait beau » Fernanda

¹³ Texte original en anglais, traduction réalisée par moi-même

Si l'on reprend le concept de « Motilité » de Kaufmann et al. (2004), on peut en déduire que les déplacements des femmes interviewées confirment les propos des chercheurs. En ce qui concerne l'accès, Bruxelles dispose d'une offre de transports publics capable de satisfaire les besoins de déplacement des personnes, du moins des interviewées. En termes de compétence, les femmes interviewées ont les aptitudes et les capacités pour accéder à ces services comme la capacité physique et les compétences organisationnelles ; et enfin, en termes d'appropriation, on perçoit dans les entretiens que les femmes semblent satisfaites des services et de leur manière de se déplacer, générant une relation de conformité avec les systèmes de transport choisis.

Cependant, elles ont évoqué plusieurs inconvénients concernant les transports publics, notamment concernant les grèves, qui se produisent périodiquement dans les systèmes et qui affectent, dans une certaine mesure la mobilité de la population. En revanche, il ne s'agit pas d'un obstacle majeur conduisant à l'immobilité au vu des différentes alternatives disponibles.

“Siempre transporte público [...] Yo no me quejo. El único momento incómodo es cuando hay huelgas. Que hay casi todos los meses hay una huelga. Entonces, pues es solamente de organizarse mejor. Hay que buscar alternativas. Lo peor era llegar tarde, pero llegar” Lizeth

« Toujours les transports publics, je ne me plains pas. Le seul moment inconfortable, c'est quand il y a des grèves, ce qui arrive presque tous les mois. Il s'agit donc de mieux s'organiser. Il faut chercher des alternatives. Le pire était d'arriver en retard, mais d'arriver » Lizeth

Il convient également de souligner ici l'un des cas tirés de l'une des interviews. Pour Beatriz, exception dans l'étude, le seul mode de transport envisagé pour se déplacer correctement est d'utiliser sa voiture personnelle. Cela est dû aux circonstances de son travail, comme elle le dit.

“Yo tengo un carro obligatoriamente, porque como puedes ver, acabo de llegar con 2 maletas y ese bolso. Claro, son cosas muy pesadas. Necesito definitivamente el carro, si no, no podría trabajar” Beatriz

« Je possède une voiture obligatoire, car comme tu peux le voir, je viens d'arriver avec 2 valises et ce sac. Bien sûr, c'est très lourd. J'ai vraiment besoin de la voiture, sinon je ne pourrais pas travailler » Beatriz

Au contraire, pour Nohemy, posséder une voiture personnelle est quelque chose de tout à fait inimaginable pour les dynamiques de la ville, ce qui est clairement une lecture de son lieu d'énonciation :

“[...] es un gasto innecesario, tal vez no son muy caros los carros, pero tiene que andar pagando parqueo y pues si usted se puede desplazar mejor en bicicleta o a pie o está el medio de transporte. Para los que vivimos acá no nos funciona, esta bien para los que viven afuera[...]” Nohemy

« [...] c'est une dépense inutile, peut-être que les voitures ne sont pas très chères, mais il faut payer le parking et si on peut mieux se déplacer à vélo, à pied ou par d'autres moyens de transport, ça ne marche pas pour nous, c'est très bien pour ceux qui vivent à la campagne [...] »
Nohemy

Il est donc essentiel de comprendre le contexte de chaque personne pour analyser en détail la manière dont elle choisit de se déplacer ou non.

Concernant les modes de transport dit « idéal » pour chacune des femmes interrogées à Bruxelles a également été étudié. Leurs perceptions et considérations quant à l'option qui répondrait le mieux à leurs besoins ont été explorées. Les réponses ont été hétérogènes : deux d'entre elles ont choisi le vélo électrique, une a opté pour la voiture, une pour la marche à pied et une pour les transports publics. Ces résultats suggèrent que chaque personne interrogée exprime son point de vue à partir de sa position d'énonciation et de son contexte personnel.

4.1.4. Leur position en tant que femmes

L'autre aspect qui complète l'objectif de ce travail est la perspective de genre. Adopter cette perspective permet d'entrevoir et de comprendre les différentes expériences et les réalités auxquelles sont confrontées les femmes dans leur mobilité quotidienne, bien qu'elles ne représentent pas un échantillon représentatif de celles-ci.

Cette section met en lumière les expériences rapportées par les personnes interrogées. En outre, une approche imaginative est explorée dans laquelle elles se placent dans la perspective d'un homme, ce qui leur permet d'identifier d'éventuelles différences dans les expériences relatées. Cet exercice vis-à-vis du genre opposé permet de mieux comprendre la dynamique et les défis auxquels les femmes sont confrontées par rapport aux hommes dans des situations similaires.

Tout d'abord, je tiens à souligner que tout au long des entretiens, et sans que cela soit un critère de choix du terrain d'analyse, les femmes interviewées se sont toutes révélées être des femmes indépendantes, elles ne se sont pas perçues comme étant « désavantagées » par rapport aux hommes. Je n'ignore cependant pas les inégalités existantes entre les hommes et les femmes.

Par exemple, Lizeth a indiqué qu'elle était heureuse de vivre seule et de ne pas avoir de partenaire, en faisant référence au fait qu'elle aimait sa liberté. Quant à Nohemy, elle a indiqué que son mari ne travaillait pas, disant *“la de la casa soy yo”* (« *C'est moi qui suis responsable du foyer* »), ce qui, bien que cela puisse représenter une charge de travail plus importante pour elles, traduit une certaine forme d'indépendance et d'autorité.

Il convient de souligner d'autres aspects fondamentaux du point de vue du genre, qui mettent en évidence les rôles traditionnellement attribués aux hommes et aux femmes, et la manière dont ils influencent les déplacements quotidiens. Plus particulièrement, on observe que les structures sociales ont historiquement rendu les femmes dépendantes de leurs maris, générant une dynamique de subordination. On perçoit également la manière dont la domination des hommes s'exerce sur le corps des femmes se traduit par des situations de harcèlement et d'insécurité dans les espaces publics et les transports. Cette dynamique s'est également clairement manifestée dans les expériences partagées par les femmes interviewées, montrant comment leur genre influence la manière dont elles perçoivent et vivent leur déplacement.

Nohemy, par exemple, est soumise aux préférences de son mari lorsqu'il s'agit de déplacements liés au plaisir :

“A mi esposo le gusta mucho caminar, así que él para todo lado nos lleva caminando”

« Mon mari aime beaucoup marcher, alors il nous emmène partout à pied »

En ce qui concerne les situations de harcèlement, bien que ce terme n'ait pas été utilisé dans les entretiens, les conversations rapportent des expériences d'insécurité qu'elles ont pu vivre dans leurs déplacements et leurs modes de transport. Dans la plupart des entretiens, des situations et des histoires vécues par ces femmes en relation avec ces actions de harcèlement ont été évoquées. Par exemple, Alexandra a été confrontée à une situation de harcèlement récurrente, en étant poursuivie pendant plusieurs jours par un homme, comme elle l'exprime de la manière suivante :

“A la hora que yo iba (muy temprano en la mañana) la mayoría eran hombres porque la mayoría trabajan en construcción y es super raro que una mujer ande en bus o en transporte a esas horas. La mayoría eran hombres, pero nadie se sobrepasó. Pero ese hombre, yo me percaté que se subía conmigo. Y a las 2 o 3 paradas se bajaba y se cambiaba de lado para coger el tram de regreso. Entonces yo no creo que él iba a trabajar, sino que simplemente me estaba siguiendo. Entonces, si fuera hombre no creo que me pasara eso [...]” Alexandra

« À l'heure où j'y suis allée (très tôt le matin), la plupart d'entre eux étaient des hommes parce que la plupart d'entre eux travaillent dans la construction et qu'il est très rare qu'une femme se trouve dans un bus ou un moyen de transport à cette heure-là. La plupart d'entre eux étaient des hommes, mais personne ne dépassait les bornes. Mais cet homme, j'ai remarqué qu'il s'entendait avec moi. Après deux ou trois arrêts, il descendait et changeait de côté pour reprendre le bus. Je ne pense donc pas qu'il allait travailler, je pense qu'il me suivait simplement. Donc, si j'étais un homme, je ne pense pas que cela m'arriverait [...] » Alexandra

Il est également intéressant de voir comment ces questions de harcèlement retombent sur les femmes en tant que responsables et comment elles sont socialisées dès l'enfance pour faire face à ces situations.

“Yo a mi hija sí le digo, usted tiene que tener cuidado cuando va a ir en el transporte. Hay un mundo de hombres que se arriman a uno. O que le quieren robar o que lo quieren tocar, tiene que aprender a ver todo eso. [...] A mí me han seguido dos veces, me han pedido el número de telefono. Y les digo, ¿qué?, y les digo ‘yo soy mariée’, y ya les enseñó el anillo[...].” Nohemy

« Je dis à ma fille qu'il faut être prudente dans les transports. Il y a un monde d'hommes qui nous abordent. Ou qui veulent nous voler ou qui veulent nous toucher, il faut apprendre à voir tout cela. [...] J'ai été suivie deux fois, on m'a demandé mon numéro de téléphone. Et je leur dis, quoi, et je leur dis ‘Je suis Mariée’ et je leur montre la bague [...] » Nohemy

À travers ces propos, on constate une certaine forme de normalisation des faits de la part des personnes interrogées. Bien qu'il s'agisse d'un problème qui met mal à l'aise, comme l'ont souligné les personnes interrogées, il a été exprimé dans les entretiens comme quelque chose d'évident : c'est aux femmes de faire plus attention et non aux hommes de changer leurs habitudes, selon ces dernières. « L'idée du harcèlement de rue comme un exercice de pouvoir, comme une forme de coercition qui affecte la santé, la liberté et le bien-être des femmes en entravant ou en obstruant, par la peur et les menaces de violence future, leur droit d'utiliser librement l'espace public »¹⁴ (Oriana Macías, 2016 cité dans Onetto, 2019).

Durant mes entretiens, je me suis demandé si les expériences de ces femmes sont différentes de celles des hommes.

¹⁴ Texte original en espagnol, traduction réalisée par moi-même

Par ailleurs, à partir de ces imaginaires, j'ai remarqué que les femmes interrogées valorisaient certains attributs historiquement et culturellement liés à la masculinité, tels que la bravoure, la force et la prise de risques, comme le démontrent les extraits suivants :

“Sí, sería más valiente en el sentido de que tengo la misma fuerza para defenderme. La mujer es menos accesible para defenderse con un hombre porque el hombre tiene más fuerza que una. [...] Sí. Los hombres tienen un poquito más facilidad de moverse porque ellos son como más lanzados. De decir, agarro este carro y no me importa si me estoy legal o no estoy legal, igual voy. Porque he visto algunos compañeros. Yo quisiera hacerlo igual, pero no puedo” Fernanda

« Oui, je serais plus courageuse dans le sens où j'aurais la même force pour me défendre... Une femme est moins capable de se défendre contre un homme parce qu'un homme a plus de force qu'une femme. [...] Oui, les hommes ont un peu plus de facilité à se déplacer parce qu'ils sont un peu plus audacieux, je veux dire, je prends cette voiture et je ne me soucie pas de savoir si je suis en situation légale ou non, j'y vais quand même. Parce que j'ai déjà vu certains de mes collègues. J'aimerais faire la même chose, mais je ne peux pas » Fernanda

“[...] pensando en un imaginario como si yo fuera un hombre, no sé, tomaría más riesgo o cosas así” Beatriz

« [...] en pensant de manière imaginaire, comme si j'étais un homme, je ne sais pas, je prendrais plus de risques ou des choses comme ça » Beatriz

“[...] si fuera un hombre viviera en Bruselas, yo creo que pensaría lo mismo. Aunque también ya me habría aventado a aprender a andar en bicicleta, yo creo que sí me movería en bicicleta. Posiblemente” Lizeth

« [...] si j'étais un homme vivant à Bruxelles, je pense que je penserais la même chose. Même si j'aurais sauté le pas pour apprendre à faire du vélo, je pense que je ferais du vélo. Possiblement » Lizeth

De plus, contrairement à ce que l'on pourrait penser être la première chose qui viendrait à l'esprit lorsque l'on parle de voir le monde d'un point de vue masculin¹⁵, dans certains cas, les réponses des personnes interrogées visaient à valoriser les « privilèges » qu'elles considèrent comme étant accordés dans certaines situations en raison du fait qu'elles sont des femmes.

¹⁵ Il est entendu que cette affirmation a été faite en tenant compte de mes connaissances préalables.

“Sí. Por ejemplo, cuando voy en transporte y está súper lleno, a veces estoy con los niños, me ceden el asiento. Entonces si fuese hombre es un poco más complicado porque la gente tiene la mentalidad hombre se puede valer por sí mismo, o sea, y luego le ceden más a una mujer, cosa que no está mal, pero a veces hay hombres cargando niños [...]” Alexandra

« Oui, par exemple, quand je prends les transports et qu'il y a beaucoup de monde, parfois je suis avec les enfants, ils me donnent le siège. Donc si j'étais un homme, c'est un peu plus compliqué parce que les gens ont la mentalité qu'un homme peut se débrouiller tout seul, c'est-à-dire, et puis ils donnent plus à une femme, ce qui n'est pas mal, mais parfois il y a des hommes qui portent des enfants [...] » Alexandra

4.1.5. Comparaison avec leur pays d'origine

Dans le cadre de ce mémoire, des comparaisons ont pu être faites par les personnes interrogées entre leur vie à Bruxelles et leur pays d'origine concernant des déplacements, des modes de transport et des expériences.

Dans les entretiens, les aspects de la sécurité personnelle à l'espace public et de la vulnérabilité ont été mis en évidence du point de vue des femmes, ce qui suggère que ces aspects sont essentiels à la décision de migrer et à la valeur ajoutée de la vie dans une ville et un pays autre que le pays d'origine. Bien que ces aspects puissent être transversaux à toutes les situations vécues de manière quotidienne, voici les commentaires formulés par les personnes interrogées :

“En mi país a las 8 de la noche era un atentado andar en la calle como mujer, como persona, como persona, hombre o mujer. Sí, sí, era horrible, era horrible. Allá ni en broma se salía a las 8, a las 9, 10 de la noche. [...] Por ejemplo, en nuestro país, algunas unidades tienen cámaras de vigilancia. Acá todos los buses tienen cámaras. Eso da seguridad. Yo en mi país ni loca sacaba mi teléfono, no contestaba una llamada en el en el bus. Acá es una tranquilidad que no tiene precio” Lizeth

« Dans mon pays, à 20 heures, c'était une agression de marcher dans la rue en tant que femme, en tant que personne, en tant que personne, homme ou femme. Oui, oui, c'était horrible, c'était horrible. Là-bas, on ne pouvait même pas sortir à 8, 9 ou 10 heures du soir.[...] Par exemple, dans notre pays, certains bus sont équipés de caméras de surveillance. Ici, tous les bus ont des caméras. C'est un facteur de sécurité. Dans mon pays, je ne sortais même pas mon téléphone, je ne répondais pas à un appel dans le bus. Ici, c'est une tranquillité d'esprit qui n'a pas de prix » Lizeth

“En cambió allá te dormías y quedabas sin mochila, te robaban. Eso sí, siendo mujer era más riesgoso. Es muy peligroso. Ha pasado muchas cosas con mujeres más” Fernanda

« Là-bas, en revanche, si vous vous endormez, perdez votre sac à dos, vous êtes volé. Bien sûr, être une femme était plus risqué. C'est très dangereux. Beaucoup d'autres choses sont arrivées aux femmes » Fernanda

“[...] pero de mis 3 años y medio estando aquí, una vez me ha pasado, lo del acoso. Pero en cambio, en mi país es todo el día, porque recuerdo que mi pareja siempre se ponía atrás mío. Porque él me decía, prefiero yo estar me acercando a ti, que otros hombres” Alexandra

« [...] mais depuis trois ans et demi que je suis ici, je n'ai été harcelée qu'une seule fois. Par contre, dans mon pays, c'est toute la journée, parce que je me souviens que mon partenaire se tenait toujours derrière moi. Parce qu'il me disait : 'Je préfère m'approcher de toi plutôt que d'autres hommes' » Alexandra

Ces comparaisons révèlent l'importance de la sécurité qu'apporte la vie dans un pays du Nord. Ne pas penser constamment que l'on va se faire agresser ou voler est un soulagement mental et génère une certaine tranquillité d'esprit.

Il est également intéressant de remarquer l'inclination favorable pour les transports publics à Bruxelles en comparaison avec les pays d'origine des femmes dans le cadre des entretiens, en particulier à la lumière du contexte qui définit largement les systèmes de transport dans de nombreuses villes du Sud, et dont j'ai connaissance. Montulet (2019) a réalisé une analyse détaillée des temporalités urbaines à Bruxelles en relation avec la mobilité et le transport de la ville. Dans son étude, l'auteur souligne les particularités de la dynamique bruxelloise, où, précise-t-il, moins de 20 % des déplacements sont des trajets domicile-travail, dessinant un cadre dans lequel la concentration des déplacements en heures creuses est tout aussi pertinent ainsi comme l'offre de transport. Cette configuration particulière pourrait nous éclairer sur la manière dont la gamme d'options de transport à Bruxelles répond harmonieusement aux besoins des femmes interrogées dans le cadre de ce mémoire, à n'importe quel moment de la journée.

4.2. Les femmes et les déplacements à Bruxelles, zoom sur la dynamique de la mobilité au prisme du genre et du comportement

Au fil des entretiens, il est apparu clairement que certains facteurs influencent les choix modaux des femmes interrogées.

En tenant compte de la littérature mobilisée dans le chapitre précédent et des informations recueillies lors des entretiens, une analyse des différents facteurs pris en compte dans la décision de se déplacer à Bruxelles peut être réalisée pour ces femmes latino-américaines.

En se basant sur la théorie du comportement interpersonnel (TIB) en relation avec le choix du mode de transport, (Galdames et al., 2011) expliquent que les attributs contextuels ne suffisent pas à expliquer le comportement des gens lorsqu'ils choisissent leur mode de transport. Il est, en effet, nécessaire de comprendre les facteurs attitudinaux, sociaux, affectifs et habituels.

Bien que le présent mémoire ne relève pas un spectre aussi large que la psychologie sociale et culturelle, il paraît pertinent de mobiliser le concept de comportement interpersonnel développé par Triandis (1977), qui a reconnu le rôle clé joué par les facteurs sociaux et les émotions dans la formation des intentions. Il a également souligné l'importance du comportement passé dans le présent et, à partir de ces observations, a développé la théorie du comportement interpersonnel dans laquelle les intentions, comme dans de nombreux autres modèles, représentent un antécédent immédiat du comportement. Les habitudes influencent également le comportement. Et ces deux influences sont modérées par des conditions facilitantes ou le contexte. Toutefois, comme la présente étude se concentre sur les rapports entre le genre et mobilité avec ses choix modaux, il est primordial d'évaluer l'ensemble des facteurs à partir de ces lunettes violettes afin de faire une lecture à partir du prisme du genre.

Ainsi, j'ai pris les composants et les facteurs du TIB, j'ai mis en relation les différents modes de transport discutés dans le cadre des entretiens et, sur la base des préférences des femmes interrogées, j'ai attribué une classification subjective entre positif, neutre et négatif.

Fondamentalement, pour arriver à un choix modal, il faut passer par deux composantes principales, l'intention et l'habitude, qui sont à leur tour influencées par différents facteurs. L'intention est influencée par des facteurs attitudinaux, sociaux et affectifs et l'habitus par la fréquence des situations passées. Et tous ces éléments ont à leur tour un impact au niveau du contexte.

En relation avec la composante *intention*, l'analyse de ses facteurs est détaillée ci-dessous :

En ce qui concerne le *facteur attitude*, qui prend en compte l'importance accordée aux attentes et à la valeur des différents modes de transport, il peut être considéré comme étant négative dans le cas de ma recherche pour les voitures, étant donné qu'aucun penchant pertinent n'a été

exprimé, sauf pour Beatriz, qui a besoin de son véhicule privé pour le travail. En mettant également en évidence le mode de transport idéal de Fernanda, à savoir la voiture particulière. Cependant, si l'on fait la moyenne de l'évaluation, elle obtiendrait une note négative.

Toutefois, selon les personnes interrogées, l'attitude de leurs partenaires (hommes) à l'égard du véhicule privé a une plus grande valeur. Pour elles, comme cela est le cas pour Nohemy, il n'y a pas l'intérêt d'avoir un véhicule privé à Bruxelles, car les coûts de fonctionnement et d'entretien ne sont pas intéressants.

Dit Nohemy en parlant de son mari :

“A él le fascina el carro, a él si... pero también las motos”

« Il aime les voitures, c'est vrai... mais il aime aussi les motos. »

En ce qui concerne l'utilisation de la bicyclette, l'évaluation a été importante, bien qu'il ne s'agisse pas du mode de transport d'aucune des femmes, elles ont une attitude positive à l'égard de ce mode, mais en raison d'autres facteurs, elles ne l'utilisent pas de manière récurrente pour leur mobilité quotidienne.

En outre, on remarque une satisfaction collective à l'égard des transports publics en termes d'utilisation quotidienne.

Quant au *facteur social*, il est influencé par les normes et par les rôles sociaux ainsi que par l'image de soi. Dans cette section, les stéréotypes de genre, socialement construits sur le fait d'être des femmes peuvent être pris en considération. Bien que les entretiens n'aient pas révélé l'idée d'un « désavantage » d'être une femme quant au choix du mode de transport, en dehors des compétences liées à la pratique du vélo et de l'éventuelle prise de risque due au manque de clarté légale par rapport à l'utilisation de véhicules privés, il est crucial d'admettre l'influence des circonstances sociales.

En ce qui concerne les transports publics et le vélo, les facteurs mentionnés précédemment peuvent être considérés comme positifs pour ce choix. En revanche, pour le véhicule privé, l'évaluation serait négative.

Dans cette section, il est également pertinent de mentionner que des auteurs tels que De Witte et al.(2013); Levy (2013) et Schneider (2013) démontrent que des facteurs socio-

psychologiques, socio-géographiques, de position sociale, et d'autres en relation avec ces facteurs sociaux sont à prendre en compte lorsqu'il s'agit du choix modal.

Par rapport à la situation économique et social des femmes interrogées, il est également important de souligner leur situation en tant que femmes migrantes, leurs principales activités économiques liées aux *cares* et au travail domestique, et leur capital culturel en termes de formation professionnelle limitée. Il s'agit donc de facteurs qui, d'une certaine manière, sont liés aux facteurs sociaux qui conditionnent l'intention au moment du choix modal.

Le *facteur affectif* et l'influence des émotions, les expériences peuvent être considérées à partir de la capacité d'adaptation mobilisée par Gilow (2015). « Le sentiment d'insécurité devient l'expression d'un sentiment de présence non légitime et témoigne de la présence marginalisée des femmes dans l'espace public » (Gilow, 2015). Il est également intéressant de comprendre qu'il existe des peurs féminines qui prennent forme dans des lieux particuliers de l'espace urbain. (Gilow & Lannoy, 2017) ont analysé les perceptions sensorielles et les aménagements socio-spatiaux générateurs d'anxiété qui façonnent les angoisses féminines dans l'espace urbain. Cela peut donc être un élément influençant ce *facteur affectif*.

Dans cette section, il est important de reconnaître que ces expériences sont également liées à des éléments d'insécurité et de harcèlement, et il est également intéressant de noter qu'aucune des femmes interrogées n'a souligné que son choix modal à Bruxelles avait été affecté ou modifié par une expérience d'insécurité. Cet aspect est plus visible lorsqu'il s'agit des dynamiques dans les pays d'origine.

Par conséquent, il est plausible d'affirmer que la voiture privée et les transports publics peuvent être abordés de manière neutre par la plupart des femmes de l'étude. En revanche, le vélo, qui est un mode de transport positif, peut être considéré comme généralement positif.

En gardant ce *facteur affectif* à l'esprit, il convient de noter que, selon une enquête menée dans 16 grandes villes du monde, les villes d'Amérique latine ont été confrontées aux taux de harcèlement les plus élevés, près de 60 % des femmes faisant état de harcèlement physique dans les transports publics (REUTERS, 2014). En outre Mary Crass en ITF (2020) affirme que

ses travaux « ont montré que si les femmes ne se sentent pas en sécurité dans les transports, elles se tournent vers les taxis ou les véhicules privés plus rapidement que les hommes »¹⁶.

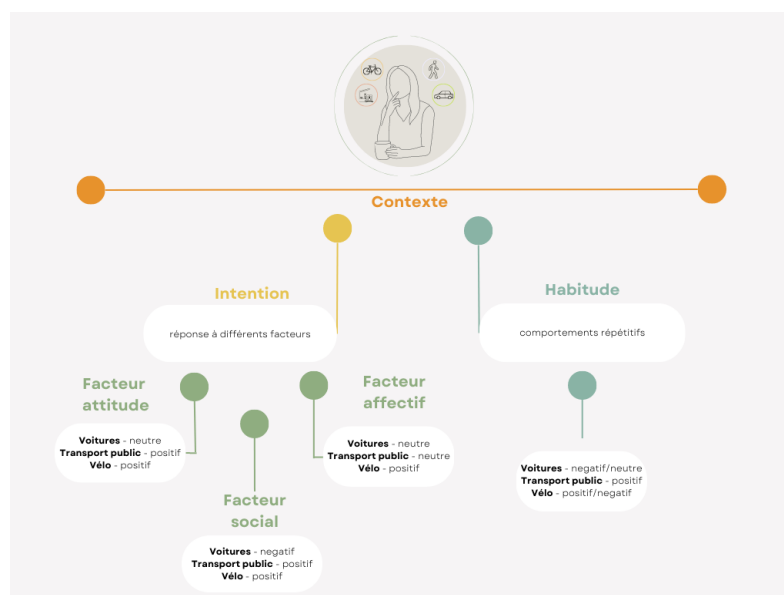
De plus, en se concentrant sur la composante *habitude* qui est liée à ces comportements répétitifs, on peut également comprendre la manière dont les choix modaux des femmes interrogées est affecté par leurs habitudes acquises dans leur pays d'origine.

Ainsi, l'évaluation des différents modes de transport, en termes d'habitudes, montre une évaluation négative à neutre pour la voiture particulière, positive pour les transports publics et positive à négative pour le vélo comme moyen de transport.

Tous ces facteurs et ces composantes sont directement influencés par le contexte individuel de chacune des femmes. Par exemple, certaines personnes interrogées ne perçoivent pas l'intérêt de posséder un véhicule privé, alors que pour Beatriz, il s'agit de l'option la plus efficace.

Le schéma suivant est une vue d'ensemble du classement général tenant compte des facteurs évalués sur la base des entretiens. Encore une fois, il s'agit d'une évaluation subjective basée sur ma compréhension et ma lecture des entretiens.

Figure 7. Schéma de la théorie comportementale interpersonnelle adaptée à l'analyse de cette étude.



Source : Élaboration personnelle à partir (Galdames et al., 2011)

¹⁶ Texte original en anglais, traduction réalisée par moi-même

Le tableau ci-dessous montre la valeur qualitative accordée à chacun mode de déplacement évalué pour chaque facteur et pour chacune des femmes interrogées.

Figure 8. Évaluation en fonction des facteurs et des modes de transport

	Intention									Habitue		
	Facteur attitude			Facteur sociale			Facteur affectif					
	Voiture	Transport public	Vélo	Voiture	Transport public	Vélo	Voiture	Transport public	Vélo	Voiture	Transport public	Vélo
Lizeth	/	+	+	/	+	/	/	+	/	/	+	/
Alexandra	/	+	+	-	+	+	/	/	+	-	+	+
Fernanda	/	/	+	-	+	-	/	/	+	-	+	-
Beatriz	+	-	/	+	/	+	+	/	+	+	/	+
Nohemy	-	+	+	-	+	+	/	+	+	/	+	+
Bilan	/	+	+	-	+	+	/	/	+	- /	+	+
	Neutre	Positif	Positif	Negatif	Positif	Positif	Neutre	Neutre	Positif	Negatif/Neutre	Positif	Positif/Negatif

Source : Élaboration personnelle

Conclusion

L'objectif de cette étude consistait en une démarche approfondie pour comprendre l'interaction entre les expériences des femmes latino-américaines et la détermination de leurs choix modaux dans un contexte bruxellois. Pour réaliser l'étude, mon approche s'est orientée vers l'investigation des facteurs internes et externes qui influencent à la fois leurs expériences, mais également leurs décisions de mobilité. Au cours des différentes phases d'exploration, grâce aux auteur·es mobilisé·es et aux entretiens, je suis arrivée à obtenir des connaissances qui m'ont progressivement révélé que l'environnement individuel de chacune des femmes joue un rôle essentiel dans la prise de décision qui régit leurs déplacements. Toutefois, j'ai pu démontrer que les femmes interrogées partagent partageaient des traits communs, ce qui suggère des similitudes dans leurs expériences et leurs choix.

Bien que le choix modal puisse être conçu comme un processus presque automatique, dans lequel la routine quotidienne se déroule sans grande attention consciente, il est clair que ce choix est affecté par des facteurs imperceptibles mais déterminants, liés à l'expérience passée et présente. Ainsi, le maillage d'intentions et d'habitudes examiné dans cette étude (selon la théorie du comportement interpersonnel), semble être l'essence qui permet d'entrer dans la sphère de décision concernant les modes de déplacement choisis par les personnes interrogées, que ce soit pour des obligations ou pour des loisirs.

En effet, les expériences individuelles de chacune des femmes interrogées jouent un rôle clé. Cependant, elles ne doivent pas être considérées comme des entités isolées, car les femmes interrogées partagent des caractéristiques similaires, liés à leur statut migratoire, leurs motivations pour émigrer dans un pays étranger ainsi que le processus de construction de leur vie bruxelloise avec la dynamique de navigation dans une ville inconnue, ainsi que d'autres éléments d'intersectionnalité, ce qui peuvent influencer leurs choix en termes de modes de transport.

Ces résultats soulignent la nécessité d'aborder les choix modaux non pas comme des événements isolés, mais comme des entités inséparables des histoires personnelles et des contextes culturels qui façonnent les trajectoires des femmes migrantes à Bruxelles.

En outre, j'ai pu constater que les femmes interrogées expriment toutes une forme de satisfaction à l'égard du système de transport public. Cette observation peut s'expliquer par la

réalité de nombreuses villes du Sud, où la perception de ces modes de transport, en particulier par les femmes, a été caractérisée par des niveaux d'acceptation considérablement plus faibles. Dans une large mesure, ces schémas sont le résultat de facteurs étroitement liés aux questions de sécurité, de harcèlement et de perception des risques qui influencent l'expérience de la mobilité des femmes.

Un autre élément qui mérite d'être mentionné est le mode de transport idéal pour les femmes interrogées. J'ai pu relever un manque d'uniformité dans les réponses, ce qui est intrigant et peut être interprété à la lumière des différents facteurs influençant le comportement, tels qu'analysés dans le cadre de ce mémoire, en relation avec les intentions et les habitudes. De plus, on pourrait penser qu'en raison de cet idéal d'ascension sociale, ces réponses s'orienteraient vers la voiture, or seule une minorité des femmes ont une préférence pour ce mode de transport, ce qui pourrait s'expliquer par l'influence du contexte géographique et social actuel.

Le genre conditionne la façon dont les gens perçoivent le monde et s'y rapportent, à travers les activités quotidiennes, mais aussi les perceptions et les expériences au sein de la société. Les modes de transport, les habitudes de déplacement et l'accessibilité aux services et aux opportunités sont tous influencés par ce prisme.

Il est clair que les approches unidimensionnelles sont insuffisantes pour saisir la complexité de ces réalités, car le genre interagit avec d'autres inégalités, générant des nuances significatives dans différents contextes.

Cette étude n'enrichit pas seulement la compréhension des perceptions du transport parmi les femmes migrantes à Bruxelles, mais elle ouvre également la voie à d'autres horizons pour une analyse comparative plus poussée au-delà des frontières géographiques et culturelles.

Réflexions et limitations

Tout au long de ce document, il a été mentionné à plusieurs reprises que l'échantillon analysé n'était pas représentatif. Cependant, il convient de le mentionner à nouveau, étant donné qu'avec seulement cinq entretiens et en reconnaissant les limites des ressources humaines dans le cadre de mes capacités, ainsi que le temps pour l'élaboration de ce travail, les résultats de cette recherche ne peuvent pas être extrapolés et généralisés. Ainsi, bien qu'il soit impératif de

reconnaître ces limites, il serait intéressant de pouvoir élargir le champ d'application afin d'obtenir des résultats plus applicables à des contextes plus larges.

En outre, il convient de mentionner que mes connaissances préalables des sciences sociales et de leurs méthodes de recherche étaient plutôt limitées, ce qui se reflète également dans le développement de cette recherche. De plus, la mobilisation des théories de psychologie sociale et culturelle, bien que ne faisant pas partie de mes connaissances préalables, m'a semblé intéressante, car elle m'a permis de fournir un cadre de référence pour l'analyse.

Bibliographie

Anthias, F. (2008). *Thinking through the lens of translocational positionality: An intersectionality frame for understanding identity and belonging* (Translocations, Migration and Change, vol. 4, no. 1, pp. 5–20.).

Anthias, F. (2012). Transnational Mobilities, Migration Research and Intersectionality: *Towards a translocational frame*. *Nordic Journal of Migration Research*, 2(2), 102. <https://doi.org/10.2478/v10202-011-0032-y>

Bello, B. G., & Mancini, L. (2016). Talking about intersectionality. Interview with Kimberlé W. Crenshaw. *SOCIOLOGIA DEL DIRITTO*, 2, 11-21. <https://doi.org/10.3280/SD2016-002002>

Catarino, C., & Morokvasic, M. (2005). Femmes, genre, migration et mobilités. *Revue européenne des migrations internationales*, 21(1), 7-27. <https://doi.org/10.4000/remi.2534>

Crenshaw, K. W. (2005). Cartographies des marges : Intersectionnalité, politique de l'identité et violences contre les femmes de couleur. *Cahiers du Genre*, 39(2), 51-82. <https://doi.org/10.3917/cdge.039.0051>

DANE, CPEM, ONU Mujeres. (2020). *Mujeres y Hombres: Brechas de género en Colombia*.

De Witte, A., Hollevoet, J., Dobruszkes, F., Hubert, M., & Macharis, C. (2013). Linking modal choice to motility: A comprehensive review. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 49, 329-341. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2013.01.009>

Demoli, Y., & Gilow, M. K. (2019). Mobilité parentale en Belgique : Question de genre, question de classe : *Espaces et sociétés*, n° 176-177(1), 137-154. <https://doi.org/10.3917/esp.176.0137>

Flamm, M. (2005). *Comprendre le choix modal: les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport*. <https://doi.org/10.5075/EPFL-THESIS-2897>

Freitas, A., & Godin, M. (2013). Carrières migratoires des femmes latino-américaines dans le secteur de la domesticité à Bruxelles. *Revue européenne des migrations internationales*, 29(2),

37-55. <https://doi.org/10.4000/remi.6381>

Galdames, C., Tudela, A., & Carrasco, J.-A. (2011). *Exploring the Role of Psychological Factors in Mode Choice Models by a Latent Variables Approach*. <https://doi.org/10.3141/2230-08>

Gilow, M. (2015). Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : Perceptions et stratégies. *Brussels Studies*. <https://doi.org/10.4000/brussels.1274>

Gilow, M., & Lannoy, P. (2017). L'anxiété urbaine et ses espaces. Expériences de femmes bruxelloises. *Les Annales de la recherche urbaine*, 112(1), 36-47. <https://doi.org/10.3406/aru.2017.3238>

Guest, G., Namey, E. E., & Mitchell, M. L. (2013). *Collecting Qualitative Data: A Field Manual for Applied Research*. SAGE Publications, Ltd. <https://doi.org/10.4135/9781506374680>

Gutiérrez, A. (2012). *Elements to (re) built the basic definitions in the transport field*.

Harding, Sandra. (1993). Rethinking Standpoint Epistemology: "What is Strong Objectivity"? in Alcoff, Linda., et Potter, Elizabet. (éds), *Feminist Epistemologies*, New York, Routledge, 1993, p. 49-82.

ITF. (2018). *Understanding Urban Travel Behaviour by Gender for Efficient and Equitable Transport Policies* (International Transport Forum Discussion Papers 2018/01; International Transport Forum Discussion Papers, Vol. 2018/01). <https://doi.org/10.1787/eaf64f94-en>

ITF. (2020). "Gender is One of the Most Robust Determinants of Transport Choice". *Transport Policy Matters*. <https://transportpolicymatters.org/2020/02/06/gender-is-one-of-the-most-robust-determinants-of-transport-choice/>

Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745-756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>

Kern, L. (2020). *Feminist city*. Verso.

Levy, C. (2013). Travel choice reframed: "Deep distribution" and gender in urban transport.

Environment and Urbanization, 25(1), 47-63. <https://doi.org/10.1177/0956247813477810>

Maciejewska, M., & Miralles-Guasch, C. (2019). "I have children and thus I drive": Perceptions and motivations of modal choice among suburban commuting mothers. *Finisterra*, 55-74 Pages. <https://doi.org/10.18055/FINIS16035>

Martínez, J. M. M. (2012). *Una breve revisión de las teorías de las migraciones desde una perspectiva de género. Mujeres rompiendo estereotipos*.

McGuckin, N., & Murakami, E. (1999). Examining Trip-Chaining Behavior: Comparison of Travel by Men and Women. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1693(1), 79-85. <https://doi.org/10.3141/1693-12>

Miranda, A. (2009). Migrations féminines et perspective de genre en question : *NAQD*, N° 26-27(1), 55-71. <https://doi.org/10.3917/naqd.026.0055>

Montulet, B. (2019). Comportements temporels et usages des modes de transport à Bruxelles. In C. Jemelin, M. Hubert, & S. Schmitz (Éds.), *Mobilités et temporalités* (p. 167-182). Presses de l'Université Saint-Louis. <https://doi.org/10.4000/books.pusl.10803>

Moya, J. C. (2007). Domestic Service in a Global Perspective: Gender, Migration, and Ethnic Niches. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 33(4), 559-579. <https://doi.org/10.1080/13691830701265420>

Onetto, F. M. C. (2019). Hacia una reconceptualización del acoso callejero. *Revista Estudos Feministas*, 27(3), e57206. <https://doi.org/10.1590/1806-9584-2019v27n357206>

Palinkas, L. A., Horwitz, S. M., Green, C. A., Wisdom, J. P., Duan, N., & Hoagwood, K. (2015). Purposeful Sampling for Qualitative Data Collection and Analysis in Mixed Method Implementation Research. *Administration and Policy in Mental Health and Mental Health Services Research*, 42(5), 533-544. <https://doi.org/10.1007/s10488-013-0528-y>

Petit, J. (2002). La mobilité comme figure de l'expérience sociale : Conséquences sur la caractérisation de la demande de transport. *Recherche - Transports - Sécurité*, 76, 190-207. [https://doi.org/10.1016/S0761-8980\(02\)00012-2](https://doi.org/10.1016/S0761-8980(02)00012-2)

REUTERS. (2014, octobre 29). *EXCLUSIVE-POLL : Latin American cities have most*

dangerous transport for women, NYC best. <https://www.reuters.com/article/women-poll-idUKL6N0S32MQ20141029>

Romboll. (2021). *Gender and (smart) mobility.* https://womenmobilize.org/wp-content/uploads/2021/07/Gender-and-mobility_report-komprimiert.pdf

Rubin, H. J. (2005). *Qualitative interviewing: The art of hearing data* (2nd ed.). Sage Publications.

Sánchez de Madariaga, I. (2009). *Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: Ciudades, género y dependencia.*

Sánchez de Madariaga, I. (2013). *From women in transport to gender in transport: Challenging conceptual frameworks for improved policymaking.*

Schneider, R. J. (2013). Theory of routine mode choice decisions: An operational framework to increase sustainable transportation. *Transport Policy*, 25, 128-137. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.10.007>

Triandis, H. (1977). *Interpersonal behavior.* Monterey, CA: Brooks/Cole.

Viveros Vigoya, M. (2016). La interseccionalidad: Una aproximación situada a la dominación. *Debate Feminista*, 52, 1-17. <https://doi.org/10.1016/j.df.2016.09.005>

Williams, D. G., & Babbie, E. R. (1976). The Practice of Social Research. *Contemporary Sociology*, 5(2), 163. <https://doi.org/10.2307/2062956>

Annexes