

Hypothèses sur la mobilité des femmes.

Jean Dekindt, avril 2014, conférence WITL

- 1) Il est important en tout premier lieu de rappeler que l'existence des moyens de transports et leur usage est intimement lié aux conditions de développement industriel ; des rapports de production au sein de ceux-ci et des modalités d'organisation sociale (rapports sociaux) qui en découlent.
- 2) En un bref rappel historique, je voudrai rappeler que :
 - i) Les modes de transport mécaniques apparaissent avec la société industrielle. Auparavant, seule la traction animale et le bateau (« inventé » il y a 5000 ans) étaient en mesure d'assurer tant le transport de marchandises que de personnes.
 - ii) Dans la première phase du développement industriel, celui de l'apparition de l'industrie lourde, les modes de transport émergents sont le train et les transports publics urbains. Ces deux modes de transport introduisent un nouveau rapport au temps et à l'espace.

Le nouveau rapport au temps est celui de la régularité¹, de la ponctualité, de la prévisibilité du temps de déplacement. Le nouveau rapport à l'espace est celui de l'apparition de lieux particuliers, clos sur eux-mêmes, dédiés à une activité précise et organisés de façon spécifique en fonction de la réalisation de cette dernière.

Il s'agit de lieux que l'on peut qualifier, pour reprendre Michel Foucault², de lieux « institutionnels » tels que l'usine, l'école, l'hôpital, la caserne, la prison, le logement familial (où, notamment parents et enfants sont isolés), etc. Ce sont des lieux caractéristiques de la formation, toujours dans la ligne de Michel Foucault, des « disciplines » où les rôles assignés à chacun sont réglés de façon précise³.

Trains et transport publics ont cependant une autre signature que celle de la discipline. Ils sont en effet aussi des modes de transport de « masse », de « foules », de « publics » qui sont toujours une « épreuve » (Erving Goffman) supposant des « normes d'usage, des rituels de civilité⁴ » (Isaac Joseph)

¹ « Si nous arrivons tous, sur toute l'étendue de nos réseaux, à respecter l'heure à la seconde, nous aurons doté l'humanité de l'instrument le plus efficace pour la construction d'un monde nouveau » (Audibert, chargé de l'exploitation ferroviaire, cité par Paul Virilio, Traverses n°13. Réseaux : le modèle ferroviaire.)

² « Surveiller et punir. »

³ « [Les disciplines, dit Michel Foucault] fabriquent des espaces complexes à la fois architecturaux, fonctionnels et hiérarchiques. Ce sont des espaces qui amènent la fixation et permettent la circulation. » Fixation et circulation. Si vous considérez, de ce point de vue conceptuel les transports que sont le train et les transports publics, ils illustrent à mon avis parfaitement ce diptyque où les points de fixation sont les arrêts, les gares, les stations entre lesquels circulent véhicules et passagers. Le sentiment que ces transports furent, en quelque sorte, des « machines disciplinaires » se renforce encore si l'on rappelle qu'ils ordonnent le temps tel que déjà dit et qu'ils sont organisés de façon réglementaire (les règlements dits de « police de chemin de fer »).

⁴ On peut aussi à cet égard citer Marc Augé qui, dans un ethnologue dans le métro, voit dans celui-ci un « fait social total » (Marcel Mauss) qu'il décrivait ainsi dans l'interview vidéo suivante : « La régularité des comportements obligatoires [dans le métro] prend un sens plus profondément rituel parce que ça fait partie de ce sens quotidien modeste mais essentiel. (...) L'autre aspect du rituel c'est qu'on ne le fait pas seul. Dans les pulsations quotidiennes du métro, je croise les autres et on ne fait pas ça impunément. (...). Dans le métro il y a (...) ce fait massif qui nous donne l'impression de vivre au même rythme que les autres. Le métro est un peu comme un poumon : flots, flux. Chaque petit parcours singulier se glisse dans cette grande respiration commune. Chaque vie particulière est obligée de côtoyer celle des autres. Marc Augé, territoires du transport et territoires de la ville, Interview vidéo, 1989 (réalisation Jean Dekindt, Georges Vignaux)

Il faut cependant remarquer encore que nous nous éloignons ainsi des images de la ville du 18^{ème} siècle, où domine l'image de foules opaques au pouvoir, imprévisibles (notez qu'à cet égard elles se voient attachées l'épithète de « femelles »), mouvantes, insécures (voire violentes), sensibles aux rumeurs etc. bien que, par ailleurs, souvent solidaires, attachées à des corporations, des métiers, des quartiers etc. (Arlette Farge et Jacques Revel⁵)

- iii) Dans un deuxième temps du développement des sociétés industrielles, celui des industries de consommation, le mode de transport de référence devient celui de la voiture particulière.

Elle marque une rupture forte avec l'univers de la première période industrielle en construisant un imaginaire de la mobilité fait de liberté, d'individualisation, de vitesse et une idéologie d'antagonisme entre monde capitaliste et monde communiste désigné comme celui de l'absence de liberté, de l'assignation, de la stagnation.

En même temps : « La voiture [prendra] sens dans le registre des attributs de la normalité sociale. (...). Cette importance symbolique de la voiture croît au fur et à mesure que l'on descend dans la hiérarchie sociale. (...) Quand on a peu, qu'au moins l'on ait ce minimum [une voiture qui] témoigne et garantit à la fois une certaine normalité. » (Eric le Breton)

- iv) Le troisième temps de la société industrielle est celui, qui s'annonce dans les années 70, de la mondialisation.

Il s'appuie sur deux modes de transport : l'avion et le train à grande vitesse. (Je précise que je fais ici, de façon volontaire et assumée, l'impasse sur la réalité considérable de la mondialisation en termes d'échanges de biens et de services.)

Imaginairement donc, ces modes de transport que sont l'avion et le TGV, font éclater, par une vitesse toujours plus grande, les distances et les séparations et construisent un monde dit (Jeremy Rifkin) « de l'accès⁶ » (je précise alors que, accès, vient du latin *accedere* qui signifie : « se rapprocher »).

Mais pratiquement, l'accès est de plus en plus régi par des barrières à franchir : « Aujourd'hui ou vous possédez des langages, donc de l'éducation, donc de la capacité à manier des symboles, ou vous êtes beaucoup plus exclu que vous ne l'étiez auparavant (...) vous êtes l'homme 'invisible'. Notre société a une proportion sans cesse croissante d'hommes et de femmes invisibles. » (Alain Touraine⁷)

Ainsi, si imaginairement, « l'hyper-vitesse » tend à rapprocher, en réalité elle dresse toujours plus de barrières à une telle finalité. Se pose alors la question, soulevée de : « comment réduire les écarts de vitesse qui déstructurent la ville et le corps social ? » (Luc Boltanski et Eve Chiapello⁸). Question à laquelle je ne tenterai pas d'y répondre ici sinon en rappelant que les auteurs mentionnent à ce sujet de la nécessité « d'un ralentissement des épreuves ».

⁵ « Logiques de la foule. »

⁶ Jeremy Rifkin : « L'âge de l'accès : la vérité sur la nouvelle économie »

⁷ « L'échange, l'acteur et la ville » interview vidéo RATP 1989 (réalisation : Jean Dekindt, Georges Vignaux)

⁸ Luc Boltanski, Eve Chiapello, « le nouvel esprit du capitalisme »

Un dernier mot cependant pour souligner que ces trois étapes de développement des sociétés industrielles et des modes de transport qui, à chaque fois les ont accompagnés, ne doivent pas être envisagées comme des substitutions d'une étape à l'autre mais bien comme une accumulation progressive des différentes étapes entre elles.

- 3) Pour donc entrer maintenant dans la problématique des relations « femmes / transports », il me paraît important de fixer quelques repères sur l'inscription des femmes dans le monde industriel et la constance de ces formes de leur inscription au cours des étapes préindustrielle, industrielles au sens propre du terme (industrie lourde ; industrie de consommation) que postindustrielle comme l'on qualifie parfois l'époque de mondialisation.

A cette fin, permettez-moi de m'appuyer sur Joan W. Scott qui, dans son article « la travailleuse⁹ » permet de dégager quelques enseignements tout autant utiles que fondamentaux.

Premièrement, l'âge industriel n'a pas fondamentalement modifié l'éloignement des femmes du foyer. Certes, comme elle l'explique « le lieu du travail [entre la société préindustrielle et la société industrielle] a pu changer, mais cela ne signifie pas que le rapport entre foyer et travail ait été modifié pour les travailleuses elle-même ; pour la grande majorité des femmes, le travail les avait déjà éloignées de chez elles. »

Deuxièmement, le travail féminin est un travail « à bon marché », et précise l'auteur : « le fait d'embaucher des femmes signifiait que l'employeur avait décidé d'économiser sur la main d'œuvre »

Troisièmement, « le salaire de l'homme était essentiel pour les familles, il couvrait les frais de reproduction ; le salaire de la femme était un salaire d'appoint compensant certains manques, ou apportant de l'argent au-delà de ce qui était nécessaire à la simple survie. »

Quatrièmement et bien que complémentaire au deuxièmement ci-dessus, il importe de remarquer que la qualification des femmes ne les promeut pas vraiment dans le monde préindustriel ; industriel ; postindustriel. Voilà encore ce qu'en dit Joan W. Scott : « Dans les aires du travail spécialisé et en « col blanc », les femmes étaient toutes désignées. Dans l'enseignement et la puériculture, on disait qu'elles soignaient les enfants, la dactylographie ressemblait au piano, et le secrétariat était supposé convenir à leur docilité, à leur goût du détail et au fait qu'elles toléraient bien les tâches répétitives. Ces traits étaient jugés naturels, comme le fait que le travail des femmes coûtait forcément moins cher que celui des hommes. »

Elle précise encore à ce sujet : « le directeur des services britanniques du télégraphe notait en 1871 que « les mêmes salaires qui attiraient des ouvriers masculins d'une classe modeste, attiraient des femmes d'une classe supérieure. » Son homologue français, qui avait attentivement étudié l'expérience britannique pour l'emploi de personnel féminin, faisait ce commentaire en 1882 : « le recrutement de femmes s'effectue à un niveau de formation généralement supérieur à celui demandé à des employés débutants. » Pour des raisons semblables, mais avec plus de réticences, à la fin des années 1880, l'administration du télégraphe allemand employait des femmes comme « assistantes » (position qui les distinguait des hommes par le grade et le salaire.) »

Résumons-nous : 1) l'assignation des femmes au foyer et leur absence consécutive de mobilité procède d'une certaine « légende » sociale ; 2) le travail féminin est sous-payé car ; 3) l'homme doit demeurer le reproducteur économique et social de la famille quand la femme s'inscrit, au regard de celle-ci dans une logique de reproduction biologique et de participation

⁹ In « Histoire des femmes, le 19^{ème} siècle », sous la direction de Geneviève Fraisse et Michelle Perrot.

marginale à la reproduction économique ; 4) les qualifications obtenues par les femmes sont dévaluées par une procédure de naturalisation des compétences acquises. Naturalisation qui en permet la dévalorisation économique.

Bref, si les femmes ont longtemps été des citoyennes de « seconde zone », cet état de « seconde zone » persiste, au-delà des principes d'égalité proclamés, dans la sphère économique-financière.

Et cet état de « second rôle », qui les rend parfois « intrus dans le monde socio-économique » se retrouve dans les transports.

Prenez les transports publics comme le train ou les transports publics urbains dont j'ai dit plus haut qu'ils avaient une signature « disciplinaire ». Si une telle « signature » est relativement indifférente au « genre », on se heurte très vite aux limites d'une telle signature, dans des modes transports où l'une des caractéristiques principale est celle de la promiscuité des personnes et des corps.

Laissez-moi illustrer ceci par un exemple, celui d'une étude que j'avais réalisé à Alger il y a une trentaine d'années. Il m'avait été expliqué que les algérois n'appréciaient pas que leurs épouses utilisent les transports publics.

Pourquoi ? Parce que m'était-il dit, dans les transports publics les femmes sont susceptibles d'attouchements volontaires ou involontaires. Or, dans la société algéroise de l'époque, le corps de la femme (épouse ou fille) était considéré comme le prolongement du corps du mari (ou du père ou du frère). Une sorte de « double corps de l'homme » s'il m'est permis de paraphraser Kantorowicz.

Toucher le corps d'une femme dans des situations de proximité, était alors considéré comme une atteinte à l'honneur de « l'homme tutélaire ». Or, dans l'espace du transport public, surtout si la femme s'y déplace « seule », ledit « homme tutélaire », n'a pas la possibilité d'engager une procédure de réparation de son honneur à l'encontre de celui qui l'a profané.

Il s'ensuit que les hommes, craignant ou assurés qu'offense sera faite à leur honneur en laissant leur femme ou leur fille prendre le transport public préfèrent, autant que possible, qu'elles « évitent » de telles situations.

C'est évidemment là un exemple un peu extrême même si, autre extrême, dans certains pays (y compris à ma connaissance d'Amérique latine), la solution adoptée est, dans les métros, d'assigner des voitures différentes aux hommes et aux femmes¹⁰.

Bref, l'univers disciplinaire est un univers fragile qui ne résiste pas bien aux phénomènes de foules : vous le savez tous, monter dans des véhicules de transport publics bondés, crée des « échauffements » dont les femmes sont rapidement victimes.

Je voudrai cependant compléter ici par une autre remarque de nature différente.

¹⁰ Si des telles solutions permettent aux femmes de se déplacer plus tranquillement et d'accéder aux différentes activités urbaines (notamment le travail) pourquoi pas ? Mais réduire cette séparation à une « fonctionnalité » de préservation de l'intégrité de leur corps physique ne doit pas empêcher de penser à l'autre aspect du corps de la femme, celui qui, symboliquement, ne lui appartient pas mais appartient à « un homme tutélaire ». Certes, on peut penser que les activités sociales et notamment le travail ou les études participeront d'un modèle d'affranchissement de la femme. Mais n'est-ce pas là aussi en partie un pari qui n'est pas nécessairement gagnant à tous les coups ? Car rien ne dit « automatiquement » ici que la séparation fonctionnelle ne renforce pas aussi, dans une certaine mesure, cet autre aspect, symbolique, du corps de la femme comme « double corps de l'homme » ?

J'ai pu observer au cours de certaines de mes études, notamment à Rio de Janeiro et Bogota, là encore il y a une trentaine d'années, que les « pauvres » devaient souvent, pour travailler, couvrir des distances bien plus considérables que les distances parcourues, dans ces mêmes villes par les « riches » qui, généralement concentrent sur des portions de territoires exigües, leurs activités professionnelles, sociales et familiales.

Pour les pauvres donc, c'est généralement l'inverse¹¹. Mais, dans la logique que j'évoquais en citant Joan W. Scott, les pauvres des pauvres sont souvent les femmes qui, non seulement doivent travailler pour des salaires réduits mais qui, en plus, pour les gagner, doivent parcourir des distances importantes dans des conditions de déplacement souvent rudimentaires.

De toutes ces remarques, et d'autres que je pourrai encore faire, il s'ensuit la conclusion hypothétique suivante : les femmes ne sont-elles pas pour leurs déplacements susceptibles d'adopter des stratégies d'itinéraires, de moments de la journée ou de modes différents que ceux des hommes, quand du moins cela est possible¹² ? Je pense que ces distinctions que je ne peux présenter que comme anecdotiques et hypothétiques mériteraient probablement d'être plus systématiquement explorées.

Mais j'en viens à la voiture particulière comme symbole de l'industrie de consommation. J'ai dit qu'elle était un symbole fort de liberté. Je vous épargnerai les remarques caustiques que je pourrai faire sur certains Etats où les femmes sont toujours interdites de permis de conduire.

Mais, là encore, je voudrai faire remarquer que les voitures des femmes, sont souvent dans les foyers considérées comme, selon l'expression de marketing automobile, des « deuxièmes voitures ». Sous-entendu, des voitures d'appoints (comme le sont les salaires) mais permettant, si vous me permettez l'expression, « l'existence d'itinéraires féminins¹³ » sous forme de courses, de conduite des enfants à l'école, et autres déplacements « domestiques » que n'aura pas à faire la « première voiture », celle de « Monsieur ».

Mais ne peut-on pas alors se poser la question de savoir si, une telle « deuxième voiture », ne constitue pas au final une sorte de cadre paradoxal de libertés qui, sinon plus du moins tout autant, assujettissent que libèrent ?

Il reste ici à évoquer le cas de l'avion et du TGV que nous avons désignés comme les modes de transports attachés au processus de mondialisation.

Le constat à cet égard s'impose rapidement. On le sait, les déplacements d'affaires liés à ce processus de postindustrialisation s'imposent majoritairement comme des déplacements masculins du fait qu'ils sont des déplacements de personnels dirigeants ou d'experts auxquels les femmes n'ont encore qu'un accès minoritaire même si la quantité de femmes munies de diplômes de haut niveau qui, en principe sont nécessaires pour ouvrir les voies vers de tels postes, dépasse désormais quantitativement les hommes.

S'opposent aussi aux femmes pour de tels déplacements, qui sont souvent de plusieurs jours, les « obligations familiales » auxquelles elles restent soumises.

¹¹ Sauf dans certains cas, comme celui par exemple à Rio des favelas qui sont accrochées à des collines inconstructibles mais proches des centres urbains où les pauvres trouveront plus facilement à s'employer.

¹² Je m'étais encore entendu dire à ce sujet en Algérie et bien que ce soit un souvenir lointain, que la petite ville d'El Oued, à l'Est du Sahara algérien, était plus ou moins organisée en fonction d'itinéraires réservés aux hommes et d'autres aux femmes, de telle façon que les unes et les uns, se rencontrent le moins possible au cours de leurs déplacements.

¹³ Qui ne sont peut-être pas ici sans rapport à ceux que je décrivais plus haut en parlant du corps de la femme comme « double corps de l'homme ».

Enfin, il va de soi encore que, dans certains contextes internationaux, la présence de femmes comme « dirigeantes » ou « expertes », n'est pas vraiment souhaitée de la part de ceux qui auraient à les recevoir ès qualités.

Quoiqu'il en soit, tout ce que j'ai écrit ici, concernant la « place » des femmes dans les différents systèmes de transport comme à la fois reflet des rapports de production, des rapports sociaux et des mentalités n'est qu'un ensemble d'hypothèses et non pas de conclusions.