



Chapitre 7

« Maman-taxi » : repenser l'espace urbain depuis la mobilité parentale

Marie Gilow

La question de la mobilité des femmes conduit à un constat à première vue contradictoire. Alors que les filles et femmes semblent rencontrer plus d'obstacles dans leurs déplacements – comme un sentiment d'insécurité accru, le harcèlement de rue, les demandes pressantes de l'entourage à se faire accompagner, des préjugés sexistes sur la conduite ou le sens de l'orientation... – leur mobilité apparaît comme étant plus complexe que celle des hommes, notamment lorsqu'elles ont des enfants à leur charge. Un bref regard sur des enquêtes de mobilité réalisées dans plusieurs pays européens rend compte de cette complexité.

Ainsi, en France, une analyse de l'enquête ménages-déplacements d'Île-de-France (Motte-Baumvol et al. 2011) a mis en évidence que, dans les couples biactifs, les femmes accompagnent les enfants sur leurs trajets plus que les hommes, et ce même lorsque les femmes ont une journée de travail plus longue que leur conjoint. En Allemagne, une recherche s'est concentrée sur la complexité des chaînes de déplacements des femmes et des hommes (Scheiner et Holz-Rau 2017). Sur base de l'enquête Déplacements réalisée en Allemagne entre 1994 et 2010, ces chercheurs montrent que le « chaînage » des déplacements est effectivement caractéristique des femmes. Celles-ci combinent sur leurs trajets plus de déplacements que les hommes et cet écart se creuse sensiblement lorsque des enfants en bas âge font partie du ménage. Ces tendances sont concordantes avec les études faites aux États-Unis (McDonald

2008; McGuckin et Murakami 1999), en Suède (Johansson 2005), aux Pays-Bas (Schwanen 2007) et... en Belgique.

L'enquête de la Région flamande sur le comportement de mobilité des Flamand·e·s réalisée en 2000-2001 interroge les enquêté·e·s sur leurs déplacements pendant une journée de référence. Lors de cette journée, le motif « amener ou aller chercher quelqu'un » correspond à 6,9 % des trajets faits par des femmes et par des hommes sans enfant (Zwerts et al. 2007). Or, la présence d'un enfant bouscule cet équilibre : dans un ménage avec un enfant de moins de six ans, 31,9 % des trajets des femmes, contre 16 % des trajets des hommes sont consacrés à l'accompagnement d'une personne. L'écart reste prégnant jusqu'à ce que le plus jeune enfant atteigne l'âge de quatorze ou quinze ans, le nombre de trajets dédiés à l'accompagnement représentant alors le double pour les femmes par rapport aux hommes (respectivement 16,9 % et 8,4 %). Selon Zwerts et ses collègues, l'arrivée d'enfants fait donc apparaître un écart hommes-femmes en matière de déplacements, les femmes se voyant affecter le rôle de « maman-taxi ».

Une récente analyse du projet Belgian Daily Mobilities (Beldam), une enquête de mobilité réalisée au niveau de la Belgique en 2010, offre un regard éclairant non seulement sur les motifs de déplacements, mais également sur leur complexité. Pour représenter cette complexité, cette analyse propose une typologie des chaînes de déplacement et examine si femmes et hommes réalisent les mêmes types de chaînes de déplacement. Toujours en examinant la « journée de référence » (donc la partie de l'enquête qui permet de retracer les trajets réalisés pendant toute une journée), il classifie les chaînes de déplacement des personnes ayant travaillé ce jour-là et ayant un enfant de moins de quinze ans à la maison. La chaîne de déplacement du type « maison → accompagnement → travail → accompagnement → maison »¹ est à 62 % réalisée par des femmes et à 38 % par des hommes². Le rapport s'inverse pour la chaîne

1. Concrètement, cette chaîne pourrait représenter le parcours quotidien suivant : une personne accompagne un ou plusieurs enfants à l'école le matin, sur son trajet vers le lieu de travail. À la fin de sa journée, elle va chercher les enfants, puis elle rentre à la maison.
2. Sur cent personnes ayant réalisé cette chaîne de déplacement le jour de référence de l'enquête, soixante-deux étaient des femmes et trente-huit étaient des hommes.

« maison → travail → maison » : 62 % de cette « chaîne », qui en fait ne se compose que d'un trajet aller-retour, est réalisé par les hommes, et 38 % par les femmes (Demoli 2017).

Les enquêtes mentionnées nous donnent un premier aperçu de la manière dont le rôle que les femmes assument dans le cadre domestique et familial affecte leurs pratiques spatiales. Mais elles indiquent également que le plus grand nombre de déplacements des femmes ne signifie pas pour autant qu'elles soient « plus mobiles ». En termes de distances parcourues, les hommes vont plus loin dans leurs trajets que les femmes. Selon le rapport final Beldam, la distance moyenne des déplacements faits par des hommes est de 13,9 km, et de 10,6 km pour les femmes (Cornelis 2012). L'enquête mobilité flamande de 2000-2001 montre que, sur une journée, les femmes avec un enfant de moins de six ans voyagent 33,23 km contre 51,47 km pour les hommes dans la même situation familiale. L'écart est le plus accentué pour femmes et hommes dont l'enfant le plus jeune est de quatorze ou quinze ans : tandis que les pères flamands traversent 57,35 km, les femmes n'en parcourent que 28,82 km (Zwerts et al. 2007). Il s'agit là d'un constat récurrent depuis l'émergence des études sur genre et mobilité qui ont notamment porté sur les trajets domicile-travail, en moyenne plus courts pour les femmes que pour les hommes (Cattan 2007, Hanson et Johnston 1985).

Ce chapitre veut élucider le paradoxe d'une mobilité qui, d'un côté, privilégie la proximité et, de l'autre, se compose de trajets nombreux en essayant de comprendre ce que représentent l'espace et les distances pour les femmes ayant des enfants à charge. Ce questionnement vient compléter par une approche qualitative à une échelle locale les travaux quantitatifs et cartographiques, qui s'intéressent notamment à la localisation de l'emploi et à la ségrégation genrée du marché du travail pour expliquer les distances plus courtes parcourues par les femmes. Le raisonnement développé dans ce chapitre s'appuie sur une recherche doctorale en cours qui analyse la mobilité quotidienne des travailleuses à Bruxelles. Cette enquête repose sur quarante-quatre entretiens semi-directifs menés avec des femmes qui travaillent en région bruxelloise et qui vivent avec au moins un enfant de moins de quinze ans. Le groupe étudié rassemble des profils socioprofessionnels très divergents (cadres, employées, ouvrières). Toutefois, les enquêtées partagent dans leurs pratiques de mobilité deux caractéristiques essentielles qu'il s'agit

d'explorer successivement : une mobilité relativement complexe et des déplacements souvent accompagnés d'enfants. Ici, nous voulons proposer une première analyse de ces entretiens en posant les questions suivantes : la mobilité complexe et avec enfant suppose-t-elle un rapport particulier à l'espace ? Dans quelle mesure ce rapport à l'espace permet-il de comprendre une mobilité complexe qui privilégie la proximité ? Dans un premier temps, nous allons explorer les diverses implications d'une mobilité quotidienne marquée par des chaînes de déplacements. Puis, dans un second temps, nous regarderons de plus près ce qui caractérise les déplacements accompagnant un enfant. Ces deux aspects nous semblent centraux pour saisir comment ces femmes appréhendent l'espace urbain.

1. La mobilité en chaînes : gérer les distances dans la proximité

Le chaînage des déplacements pose des problèmes de mobilité particuliers. Tout d'abord, cela implique une interdépendance des différents trajets : un obstacle rencontré au début de la chaîne qui entraînerait un retard (par exemple, un embouteillage ou un tram en panne) a des répercussions sur tous les autres trajets, telle une réaction en chaîne. De nombreuses enquêtées évoquent les difficultés particulières qu'elles rencontrent lors de ce type de trajet. Sarah, par exemple, habite en dehors de Bruxelles et doit prendre le train pour aller travailler. Comme elle va chercher ses enfants à l'école sur le trajet de retour, elle anticipe les retards de train éventuels :

Oui, pareil, mon trajet de retour, c'est effectivement... je prends [le train] à 16h30, ce qui est quand même relativement tôt, en anticipant un retard éventuel. Bon, j'ai encore la possibilité d'avoir une espèce d'omnibus, une demi-heure après, mais si je prends ça, j'ai peur que... avec un peu de retard, je mets, enfin, un retard en chaîne sur tout le reste du chemin, quoi. (Sarah, 32 ans, employée, vivant en couple, deux enfants³)⁴

3. Il s'agit du nombre d'enfants vivant dans le ménage. Au moins un d'entre eux a moins de quinze ans.
4. Ces extraits sont des retranscriptions littérales de ce qui a été dit pendant les entretiens qui s'apparentaient à des discussions informelles.

« Maman-taxi » : repenser l'espace urbain depuis la mobilité parentale

Tout obstacle devient donc une source de retard potentiel, qui a des implications sur toute la chaîne de déplacement. Cela amène à rationaliser les trajets au maximum, en choisissant le mode de transport qui est le moins susceptible de perturber cette chaîne, soit à la fois fiable et flexible. C'est ainsi que Jeanne explique sa préférence pour la voiture par rapport au train :

Mais au niveau des horaires, on n'est jamais sûr que le train n'aura pas de retard. Enfin, ça ajoute chaque fois dix minutes par-ci, un quart d'heure par-là. Donc finalement, ici quand je suis en voiture, je peux m'arrêter faire une course, aller chercher un truc, ça me permet tout de suite d'aller aux endroits où je vais. Tandis qu'avec les transports en commun ça prenait quasi autant de temps et j'avais rien fait d'autre que d'être assise et rentrer chez moi. Donc pour moi, c'était un ras-le-bol total de ça, d'avoir l'impression d'être toujours prise en otage dans les retards, dans les trucs... (Jeanne, 45 ans, cadre, vivant en couple, deux enfants)

Dans de nombreux témoignages, la voiture apparaît nécessaire pour gérer la mobilité quotidienne. L'usage, parfois l'achat de l'automobile et des fois même le passage du permis de conduire sont impulsés par l'arrivée d'enfants et les nouveaux défis de mobilité que cela implique. L'emploi de la voiture ne découle donc pas du besoin d'aller loin, mais d'enchaîner en peu de temps plusieurs destinations relativement proches.

Le chaînage implique par ailleurs de réaliser des trajets servant des objectifs différents : sur un même trajet doivent être transportés des enfants mais aussi des courses. Melissa explique comment s'est réalisé le report modal des transports en commun vers la voiture :

Avant l'enfant, j'étais toujours en transport en commun. Toujours. Mais là, avec l'enfant, c'est impossible. Nous, on habite du côté à Schaerbeek, et on a mis... enfin, la crèche elle est à Schaerbeek aussi, donc le matin c'est plus facile, on le dépose là. Mais pour venir jusqu'ici [son lieu de travail], de Schaerbeek faut changer deux bus, et arriver jusqu'à Madou je crois, et puis à Madou prendre un... donc c'est trop difficile. Et même avec l'enfant,

Ils peuvent donc contenir un langage familier, des phrases non terminées, des erreurs de syntaxe ou des interjections. Cela permet de rester fidèle à la parole des enquêtées, de refléter la dynamique de l'entretien et de saisir quelques caractéristiques de l'enquêtée liées à sa manière de s'exprimer.

Partager la ville : genre et espace public en Belgique francophone

logistiquement pour arriver jusqu'à la crèche c'est trop difficile. Donc j'ai acheté une voiture. Quand il est né, j'ai acheté une voiture. Et mon mari aussi a une voiture. Et on a trouvé que c'était plus simple. Après, ça aide beaucoup parce que sur le chemin, quand je le prends à la crèche pour aller à la maison, je m'arrête pour faire les courses aussi, pour prendre de l'eau, du pain, enfin le nécessaire. Donc c'est aussi pas facile avec les transports de devoir tout ramener. (Mélissa, 32 ans, employée, vivant en couple, un enfant)

Les déplacements combinant différents motifs révèlent non seulement la nécessité d'une voiture, mais aussi l'importance de la proximité des services. Une mobilité quotidienne composée de chaînes exploite dans les mesures du possible les différentes fonctions urbaines à proximité. Considérons ici les trajets qui combinent emploi, accompagnement d'un enfant, courses alimentaires et domicile :

Oui, alors ce que je faisais quand je sortais à midi, comme je travaillais près de la place Fontainas, j'allais vite faire des courses. Sur le coin de la rue [...], il y a un petit supermarché, quand j'avais besoin d'une ou deux choses. Je passais, je cherchais, je rentrais vite à la maison, je faisais vite à manger, avant trois heures. Comme ça, à 15h15, j'étais devant l'école. Mon organisation elle était faite comme ça. (Halima, 45 ans, ouvrière, vivant en couple, trois enfants)

Ces témoignages indiquent qu'une mobilité complexe implique également une certaine pression sur les déplacements, qui se traduit par des émotions de stress ou de fatigue. Mélissa explique ce que signifie le fait de devoir jongler à la fois avec les contraintes professionnelles et les contraintes familiales :

C'est le rush tout le temps, en fait. Tout le temps en train de courir. Puis t'es au travail et tu te dis, « oh mon dieu, qu'est-ce que je vais lui donner à manger ce soir », je veux pas lui donner des frites le soir avec des chicken nuggets parce qu'il a besoin de grandir correctement. Peut-être que je dois acheter des légumes, alors tu te dis « c'est vrai, il y a plus de légumes, je dois courir » [...]. C'est toute une logistique différente, que toutes les mamans qui travaillent ont quoi. Je pense. Je ne suis pas la seule. (Mélissa)

« Maman-taxi » : repenser l'espace urbain depuis la mobilité parentale

Nombreuses sont en effet les mères qui parlent d'une « course » permanente, avec un départ le matin et l'arrivée le soir seulement. Une mobilité fatigante donc, qui devient d'autant plus pénible qu'elle se complexifie. L'arrivée d'un deuxième enfant est un facteur de complexification par excellence. Enceinte de son deuxième enfant, Isabelle raconte :

La mobilité change encore plus quand on a deux enfants parce qu'un enfant, on l'emmène à un endroit, il y a la crèche et ensuite l'école. Et je pense que pendant cette période, le temps qu'ils vont pas tous les deux à l'école, pas à la même école, c'est encore beaucoup plus difficile. On va expérimenter ça à partir de l'année prochaine, j'ai déjà horreur de ça, de devoir emmener [le plus grand] là, et l'autre à la crèche là, et de passer tous les jours une heure matin, et une heure le soir à les emmener là où ils doivent être. (Isabelle, 31 ans, cadre, vivant en couple, un enfant)

Ou encore Daria, mère de deux enfants en bas âge et travaillant dans le secteur des titres-services :

Mes journées ne sont jamais identiques, ah non c'est compliqué [rires]. Parce que moi, j'habite loin [en périphérie bruxelloise]. Donc je travaille sur Bruxelles, donc ça dépend, ça dépend de... quand j'avais un enfant, ça allait encore. Mais quand il y en a deux, c'est la folie. Je travaille trop loin, mes deux enfants sont trop petits, l'un après l'autre... c'est la catastrophe. (Daria, 30 ans, ouvrière, vivant en couple, deux enfants)

Un des défis d'une mobilité avec plusieurs enfants dépendants est donc la multiplication des rythmes de vie à gérer.

La course dont parlent les mères est encore plus pénible pour les enquêtées disposant de peu de ressources et soumises à des contraintes spatio-temporelles particulières. Dans le cadre de cette enquête, j'ai notamment rencontré de nombreuses femmes travaillant dans le nettoyage industriel ou dans le secteur des titres-services, qui doivent gérer à la fois la mobilité familiale, différents lieux de travail et des horaires de travail changeants et atypiques. À l'époque où elle travaillait dans le nettoyage avec des horaires coupés (c'est-à-dire un *shift* le matin et un autre le soir, avec une interruption de plusieurs heures entre les deux), Hanîfe, 43 ans, vivant en couple et avec trois enfants, devait se rendre sur son lieu de travail tôt le matin, rentrer pour faire à manger, amener les enfants

chez les parents, puis retourner à son deuxième *shift* : « C'était compliqué », explique-t-elle. Les chaînes de déplacement prennent donc des formes bien différentes en fonction du statut socio-professionnel des enquêtées.

Le chaînage est dans tous les cas lié à des temporalités serrées et se construit de préférence dans la proximité. Dans la partie suivante, nous nous intéressons moins aux conditions spatio-temporelles qu'aux conditions « physiques », dans lesquelles se déploie une mobilité caractérisée par la parentalité. Car, comme nous l'avons vu, ces trajets nombreux se font bien souvent en compagnie d'un enfant, ce qui a des implications spatiales particulières.

2. La mobilité en tant qu'accompagnatrice d'enfants

Lorsqu'elles accompagnent de petits enfants, les déplacements des femmes enquêtées ne consistent plus simplement en un transport de leur propre corps mais impliquent la gestion d'autres corps qu'elles doivent maîtriser tant bien que mal et avec lesquels la traversée de l'espace rencontre des obstacles invisibles pour les personnes voyageant seules et valides. Nous considérons d'abord en quoi la mobilité avec enfants implique pour les femmes enquêtées un déplacement avec un « corps agrandi », c'est-à-dire que les dimensions physiques de leurs déplacements ne se limitent plus à la taille de leur propre corps mais s'élargissent en englobant ceux des enfants accompagnés. Ensuite, nous examinons dans quelle mesure cette mobilité amène ces « accompagnatrices » à voir le monde avec les yeux d'une personne à mobilité réduite.

Voyager avec un corps agrandi

La mobilité des futures mères s'alourdit dès la grossesse. En outre, à partir de la naissance, chaque étape d'âge de l'enfant suppose un nouveau défi lorsqu'il est accompagné en milieu ouvert, dans un espace public. Que ce soit le poids du porte-bébé, le défi de la poussette ou le contrôle sur des corps d'enfants qui veulent s'éloigner de plus en plus, l'accompagnement conditionne les déplace-

ments de celle qui accompagne de manière particulière. Les femmes rencontrées s'occupaient d'enfants âgé·e·s de zéro à quinze ans, ce qui nous permet de retracer l'impact des différentes étapes de la vie des enfants.

La grossesse, d'abord, peut amener une nouvelle sensation d'étroitesse avec un corps agrandi. Alors que dans les transports en commun, des places assises sont réservées entre autres pour les femmes enceintes, ce besoin d'espace se ressent aussi avec la voiture, notamment lorsque les espaces autour de celle-ci ne sont pas conçus de manière adéquate, par exemple dans un parking. Ceci peut donner lieu à des situations délicates, comme le raconte Julie :

Alors le problème avec les garages à Bruxelles, c'est qu'ils sont super... ils font des places hyper étroites, je sais pas si t'as déjà remarqué ça, mais il y a beaucoup de parking où pour gagner de la place, ils font des places hyper étroites. Et ici [dans le parking en bas de l'immeuble], et aussi dans d'autres parkings, vraiment, des fois, on a du mal à sortir, alors quand on sort avec un gros bide comme ça, c'est l'enfer [rires]. Des fois, tu sais pas comment faire, t'es obligée de passer par ton coffre, parce qu'il y a des murs en fait, des deux côtés il y a des murs. (Julie, 34 ans, cadre, vivant en couple, deux enfants)

Dans un espace qui ne tient pas compte de ces nouvelles dimensions physiques, les mères doivent faire preuve d'inventivité. Le problème change de forme quand le nouveau-né ne peut pas encore marcher car il doit être porté soit dans un porte-bébé ; soit dans une poussette. L'avantage du porte-bébé en termes d'encombrement, pour un déplacement avec des changements de mode, c'est qu'il permet de former un « assemblage-maman-bébé » (Boyer et Spinney 2016 : 1121) plus compact que celui d'une poussette. Cela s'avère nécessaire lors de l'usage des transports en commun à Bruxelles, comme l'explique Isabelle :

En fait, on a aussi acheté [le porte-bébé] pour pouvoir prendre les transports publics à Bruxelles. Parce qu'il y a pas partout des ascenseurs, même pas toujours des escaliers roulants qui fonctionnent, dans le tram c'est quasiment impossible [d'entrer avec une poussette à cause de l'étroitesse des portes], donc on a notamment acheté le porte-bébé pour pouvoir prendre les transports publics à Bruxelles. (Isabelle)

Partager la ville : genre et espace public en Belgique francophone

La marge de manœuvre se réduit d'autant plus lorsque les transports sont encombrés. Dans cette situation, certains co-passagers prennent la liberté de signaler aux femmes avec porte-bébé qu'elles sont de trop, renforçant leur inconfort :

Tout le monde ne propose pas spontanément sa place assise [à une personne avec porte-bébé]. Et je ne suis pas forcément à l'aise pour demander à quelqu'un « est-ce que je peux m'asseoir » [...]. Une fois [dans un tram bien rempli] quelqu'un m'a fait signe de descendre du tram et d'attendre le prochain qui serait moins rempli. Ce que j'ai trouvé un peu... [l'enquêtée ne termine pas la phrase] (Anita, 36 ans, employée, vivant en couple, deux enfants)

Une fois que les enfants ont acquis une certaine autonomie physique, les déplacements s'avèrent particulièrement exigeants pour les accompagnatrices. N'étant plus collés au corps parental par un porte-bébé ou attachés dans une poussette, les mouvements des enfants deviennent d'autant plus difficiles à surveiller. La voiture est alors le dernier recours qui permet de limiter l'étendue de leurs mouvements à un espace sécurisé :

Maintenant déjà que je commence [le travail le matin], je dépose mon fils à l'école. Parfois je pars en métro, mais quand il y a la voiture, c'est beaucoup plus facile. Je dépose les enfants à l'intérieur [de la voiture], je suis tranquille. Mais dans le métro, vous voyez, avec les deux enfants, avec la poussette, et l'autre qui part loin... je peux pas lâcher la poussette, aller le chercher... [...] Et dans le bus aussi, il y a trop de monde, pas de place. Il faut que tu tiennes la poussette, le petit, le bus qui bouge... Le métro a ce problème aussi. Alors avec les enfants, quand je fais un trajet loin, je préfère prendre la voiture. (Soraya, 32 ans, ouvrière, vivant en couple, deux enfants)

Ainsi, la voiture ne permet pas seulement de gérer des temps et espaces éclatés, comme nous l'avons évoqué dans la partie précédente, mais elle sert aussi à contenir des corps bougeant et vulnérables afin de garder un contrôle protecteur sur eux jusqu'à l'arrivée.

Voir le monde avec les yeux d'une personne à mobilité réduite

Enfin, la mobilité avec des enfants, notamment avec les enfants en bas âge – lorsqu'il faut constamment les pousser ou porter sur soi – fait émerger des obstacles qui n'en étaient pas précédemment, notamment les marches, fentes et écarts. Cette situation transforme, le temps d'un déplacement, les femmes accompagnant un enfant en personnes à mobilité réduite. Cette réduction de mobilité découle d'un manque d'adaptation des espaces. Par exemple, l'accessibilité des transports en commun avec poussette est limitée par l'absence d'ascenseur :

Bon, même avant les attentats [du 22 mars 2016] j'avais presque pas pris le tram, parce que je suis tout le temps avec ma fille en poussette à Bruxelles, ça m'emmerde quoi, de devoir descendre jusqu'au Parvis pour prendre l'ascenseur, déjà ça, ça prend un quart d'heure de plus, et là faut que l'ascenseur fonctionne... enfin voilà, c'est un peu le même problème que les personnes à mobilité réduite. Faut vraiment s'adapter, réfléchir à toutes les éventualités, tous les problèmes techniques qui pourraient se passer. Donc je me suis déplacée assez peu, je me suis beaucoup déplacée à pied. (Sandra, 30 ans, employée, vivant en couple, un enfant)

Ce manque d'équipement devient d'autant plus problématique dans des nœuds de transport comme une gare. Cette mère raconte sa tentative d'aller à Louvain en train avec son enfant dans la poussette, en pensant que ce serait sans doute le moyen de transport le plus rapide, jusqu'à ce qu'elle se rende compte, en arrivant avec le tram souterrain dans la gare, qu'il n'y avait pas de possibilité de monter aux quais avec un ascenseur. Elle se rabat sur les escalateurs, mais lorsqu'elle veut monter dans le train dans la partie pour personnes à mobilité réduite, une marche l'empêche de monter seule et elle doit demander de l'aide au personnel :

Donc c'était compliqué, et incroyablement frustrant, cette torture avec la poussette. Là, je me suis dit « mon Dieu »... si j'avais su j'aurais pris la voiture, ça aurait été tellement simple. [...] Mais de manière générale je trouve que beaucoup de stations de métro n'ont pas d'ascenseur, et donc moi, je me sens limitée dans ma liberté de mouvement. Si je sais que je dois descendre à un arrêt

où il n'y a pas d'ascenseur, comme à Montgomery ou Trône ou Gare du Nord, je le porte plutôt sur moi, ou je le porte jusqu'en haut [avec la poussette]. (Léonie, 32 ans, employée, vivant en couple, un enfant)

Ce qui pour une personne valide et voyageant seule s'apparente à un simple désagrément représente pour Léonie une véritable « limitation dans sa liberté de mouvement ». Julie exprime également combien les ascenseurs conditionnent ses déplacements si elle veut rester autonome et ne pas dépendre de l'aide d'autrui :

Ouais, on prend pas mal les transports en commun, en poussette avec la petite. Et du fait qu'on est à [arrêt de métro à proximité du domicile] ça va pas mal parce qu'il y a un ascenseur et souvent je vais par exemple à Arts-Loi et là il y a aussi un ascenseur. Je vais aussi à Porte de Namur, là il y avait aussi des ascenseurs. Et sinon les escalateurs, ça passe aussi avec la poussette. Tant que les escalateurs fonctionnent, on s'en sort [rire]. Le jour où les escalateurs sont en panne on est là, « grrr, il faut trouver quelqu'un pour m'aider » [rire]. (Julie)

Le rôle d'accompagnatrice d'enfants module donc le rapport à l'environnement physique de nombreuses manières. D'abord par de nouvelles dimensions corporelles qui se traduisent par un besoin de « plus » d'espace. Ces dimensions élargies, et la lourdeur physique qui va avec, font apparaître de nouveaux obstacles dans l'espace urbain, tel que l'absence d'ascenseur ou l'étroitesse de portes de tram.

3. Conclusion

Les récits de ces femmes sur leurs déplacements nous invitent à adopter leur regard sur l'environnement urbain afin de mieux comprendre comment cette mobilité particulière conditionne leur rapport à l'espace. Cette situation contradictoire apparente, entre distances plus courtes d'un côté et des déplacements plus nombreux de l'autre, se comprend en considérant ce que représente l'espace urbain pour les femmes lorsque leurs trajets se compliquent et s'alourdissent dû au rôle maternel, notamment parce que le chaî-

nage des déplacements exige une planification serrée et que leurs trajets sont parsemés d'obstacles qui les transforment en parcours de combattante. Dans un tel contexte, la proximité apparaît comme une ressource à exploiter. Vu les sentiments de stress, de fatigue, physique et mentale, associée à la mobilité, il n'est pas étonnant que les femmes cherchent, à minimiser les chemins à parcourir, dans la mesure du possible et selon la localisation des différentes activités.

Cette mobilité laisse surtout entrevoir les implications spatiales de la parentalité et le poids (organisationnel, logistique, physique) qui en découle. Le fait que ce poids pèse davantage sur les épaules des femmes renvoie à la problématique plus large des assignations de genre, notamment celles qui stipulent que les femmes seraient en premier lieu responsables des soins des enfants (donc de leur accompagnement à la crèche, à l'école, chez le médecin, des courses alimentaires, etc.). Bien que le rôle maternel soit en premier lieu associé à la domesticité, la mobilité des femmes avec enfant met en évidence que ce rôle ne se limite pas à la sphère domestique. Il se répercute plutôt dans les pratiques de déplacement et la perception de l'espace urbain. Les difficultés qu'éprouvent nos enquêtées à accomplir ce rôle mettent non seulement en exergue l'injustice que représente un partage inégal de ces déplacements, mais également que l'espace urbain et les réseaux de mobilité ne sont souvent pas conçus pour ce type de mobilité. La mobilité avec enfants devient ainsi révélatrice du caractère androcentré des espaces urbains bruxellois.

Références

- BOYER Kate, SPINNEY Justin (2016), « Motherhood, mobility and materiality: Material entanglements, journey-making and the process of "becoming mother" », *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 34, n° 6, pp. 1113-1131.
- CATTAN Nadine (2007), « Genre, mobilité quotidienne et emploi en Ile-de-France », dans *Femmes et mobilités*, GAVRAY Claire (dir.), Marcinelle, Cortext, pp. 201-219.
- CORNELIS Eric (2012) (dir.), *La mobilité en Belgique en 2010 : résultats de l'enquête BELDAM*, Bruxelles, SPF Mobilité & Transports.

- DEMOLI Yoann (2017), « Les mobilités quotidiennes des parents en Belgique : Question de genre, question de classe », Communication présentée à la journée d'études *Déplacements et rapports de classe*, Fédération de recherche en sciences informatiques, humaines et sociales, Paris, 1^{er} décembre.
- HANSON Susan, JOHNSTON Ibipo (1985), « Gender Differences in Work-Trip Length: Explanations and Implications », *Urban Geography*, vol. 6, n° 3, pp. 193-219.
- JOHANSSON Maria (2005), « Childhood Influences on Adult Travel Mode Choice », dans *Traffic and Transport Psychology. Theory and Application*, UNDERWOOD Geoffrey (dir.), Oxford, Elsevier, pp. 573-584.
- MCDONALD Noreen C. (2008), « Household interactions and children's school travel: the effect of parental work patterns on walking and biking to school », *Journal of Transport Geography*, n° 16, pp. 324-331.
- MCGUCKIN Nancy, MURAKAMI Elaine (1999), « Examining Trip-Chaining Behavior: Comparison of Travel by Men and Women », *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, vol. 1693, pp. 79-85.
- MOTTE-BAUMVOL Benjamin, BELTON-CHEVALLIER Leslie, SHEARMUR Richard G. (2011), « Différences de genre et formes de dépendances des conjoints biactifs dans l'accompagnement des enfants », *Géographie, économie, société*, vol. 13, n° 2, pp. 189-206.
- SCHEINER Joachim, HOLZ-RAU Christian (2017), « Women's complex daily lives: a gendered look at trip chaining and activity pattern entropy in Germany », *Transportation*, vol. 44, n° 1, pp. 117-138.
- SCHWANEN Tim (2007), « Gender Differences in Chauffeuring Children among Dual-Earner Families », *The Professional Geographer*, vol. 59, n° 4, pp. 447-462.
- ZWERTS Enid, JANSSENS Davy, WETS Geert (2007), « How the presence of children affects parents' travel behavior », *The Transportation Research Board 86th meeting*, Washington, pp. 21-25 janvier.