

DÉCRYPTAGE

N° 6

L'usage de la voiture et la mobilité quotidienne des femmes : entre liberté, nécessité et contraintes

Introduction

La mobilité revêt une importance de plus en plus grande dans notre société car elle apparaît comme un droit essentiel au même titre que le « droit à la ville »¹ dont parlait Henri Lefebvre en 1968. Parce qu'elle constitue une ressource indispensable dans l'accès à une série de biens et de services, qu'elle permet à l'individu de faire partie intégrante de la collectivité, la mobilité devient un élément déterminant de l'insertion sociale des individus (Gibout, 2020). Il s'agit même d'un impératif dans nos sociétés contemporaines où les individus sont encouragés à être davantage mobiles et sont également évalués sur leur capacité à mieux se déplacer.

Sur le plan politique, on assiste à une prise de conscience de l'importance de la mobilité dans l'accès à l'emploi, en particulier pour le groupe des femmes. C'est dans ce contexte que s'inscrivent certaines mesures d'insertion dans l'emploi qui visent par exemple à faciliter l'obtention

du permis de conduire afin d'augmenter la mobilité des personnes précarisées et/ou considérées comme peu mobiles.

L'étude de la mobilité à travers le prisme du genre montre que l'émancipation des femmes de la sphère domestique est également liée à la mobilité des femmes et leur accès à l'espace public (Perrot 1991). Dans les villes et régions qui ont réuni des données sur le sujet (Bruxelles, Genève, Wallonie...), il apparaît toutefois que la mobilité des femmes présente des formes distinctes de celle des hommes même si l'on observe des transformations importantes dans leurs déplacements quotidiens au cours de ces dernières années.

La perspective de genre articulée à la mobilité semble donc nécessaire pour identifier les différences de pratiques de mobilité entre les femmes et les hommes et relever les inégalités que ces différences reflètent (Coutras 1997).

¹ Le droit à la ville fait référence à ce projet de la ville, imaginé par Henri Lefebvre comme un espace social accessible à toutes et à tous, qui serait aménagé pour que l'homme puisse se le réapproprier. Le droit à la ville traduit ainsi le droit d'avoir accès à un espace urbain qui est conçu comme un lieu inclusif de participation à la vie sociale et d'expression démocratique de la société.

Ce décryptage propose d'apporter des éléments de compréhension sur la mobilité différenciée des femmes et des hommes en vue de mieux articuler les politiques en matière d'emploi avec les questions de mobilité. A partir des données de l'enquête MOBWAL², nous allons d'abord identifier les modes de déplacements des femmes et des hommes. Dans un second temps, c'est la question de l'accessibilité à la voiture qui sera analysée à partir d'un élément déterminant qui est la possession du permis de conduire. Dans cette section, nous verrons que toutes les femmes ne sont pas égales face à la mobilité et qu'il est, par conséquent, nécessaire de ne pas considérer les femmes comme un groupe homogène afin de ne pas renforcer des inégalités déjà présentes.

L'analyse des pratiques de mobilité des femmes et des hommes, mais également des motifs de déplacements nous permettra de répondre à une série de questions.

Est-ce que les déplacements des femmes et des hommes présentent les mêmes caractéristiques ? Malgré les transformations importantes dans la mobilité des femmes et la bimotorisation de nombreux ménages, peut-on conclure que les femmes et les hommes sont égaux face à la mobilité ? Est-ce que la mobilité est synonyme de liberté, d'indépendance et d'autonomie pour les deux sexes ? L'utilisation de la voiture comme mode de transport privilégié offre-t-elle la même capacité aux femmes et aux hommes d'accéder aux services, aux activités présentes dans l'espace public ? Quels sont les effets de l'insécurité réelle ou perçue dans l'espace public sur la mobilité des femmes et des hommes ?

² L'enquête régionale de mobilité MOBWAL est une enquête sociologique réalisée par l'IWEPS auprès de 1303 Wallon-ne-s de 18 ans et plus résidant dans un ménage privé en 2017. Il s'agit d'une enquête en face à face (méthode CAPI – *Computer Assisted Personal Interviewing*) sur les stratégies/comportements de mobilité des Wallon-ne-s. La Communauté germanophone n'est pas couverte par cette enquête. L'échantillon étudié dans le présent décryptage est composé de 1295 personnes (648 femmes et 647 hommes pour lesquels la situation socio-professionnelle est renseignée) sur 1303 répondant-e-s au total. Les résultats sont pondérés. Retrouvez plus d'informations sur le projet MOBWAL sur le site de l'IWEPS : <https://www.iweeps.be/projet/mobwal/>

I. Genre et modes de transport

L'analyse des modes de transport privilégiés par les femmes et les hommes révèle que les femmes ont acquis une utilisation de plus en plus grande de la voiture, mais cela n'a pas toujours été le cas. En effet, autrefois, la mobilité des femmes était caractérisée par l'utilisation plus importante des moyens de transport en commun et de la marche. Cette mobilité correspondait à une période où la plupart des ménages ne possédait qu'un seul véhicule et où les choix résidentiels étaient motivés par une proximité avec les lieux d'activité de la femme (lieu de travail, centre-ville...) (Kieffer, 2014)

Aujourd'hui, les statistiques montrent que la voiture devient le mode de déplacement

privilégié tant par les hommes que par les femmes. Selon les données de l'enquête MOBWAL, en 2017 en Wallonie, les femmes sont 75% à utiliser la voiture en tant que conducteur contre 83% des hommes.

Les statistiques présentées ci-dessous, sur l'utilisation pluri-hebdomadaire des moyens de transport, indiquent toutefois que les femmes recourent plus souvent que les hommes à d'autres moyens de transport : elles sont 21% à se déplacer en bus ou en train contre 15% pour les hommes. Et 69% des femmes déclarent se déplacer régulièrement (plusieurs fois par semaine) à pied contre 63% pour les hommes (différences de genre significatives).

Tableau 1. Utilisation pluri-hebdomadaire des moyens de transport suivants, selon le sexe, en 2017, en %³

	Femmes	Hommes
Voiture en tant que conducteur	75	83
TEC	15	11
Train	6	4
Moto	1	3
Vélo	4	7
Marche	69	63

Source : MOBWAL, 2017. Calculs IWEPS

³ Les données reprises dans le tableau ont été arrondies à l'unité supérieure.

II. La voiture dans les ménages wallons

Comme nous l'avons dit, la voiture devient donc le mode de déplacement privilégié avec, en Wallonie, en 2017, 84% des personnes interrogées qui déclarent posséder au moins une voiture au sein de leur ménage. Par ailleurs, comme le montrent les

statistiques ci-dessous, on constate que la bimotorisation a connu une forte augmentation au cours de cette dernière décennie.

Tableau 2. Nombre de voitures par ménage⁴ en Wallonie (ESE 2001, BELDAM 2010, MOBWAL 2017), en %

	ESE 2001	BELDAM 2010	MOBWAL 2017
Pas de voiture	25	17	16
1 voiture	54	55	43
2 voitures	19	24	31
3 voitures ou plus	2	4	10
Total	100	100	100

Source : ESE 2001, BELDAM 2010, MOBWAL, 2017. Calculs IWEPS

⁴ Dans l'Enquête socio-économique (ESE) et dans BELDAM, la question sur le nombre de véhicules motorisés est posée dans un questionnaire « ménage ». Dans MOBWAL, il n'y a pas de questionnaire « ménage » mais un module dédié aux caractéristiques du ménage du répondant. C'est dans ce module que se trouve la question. Celle-ci est formulée comme suit « De combien de véhicules motorisés à 4 roues dispose votre ménage ? ».

En 2001, seuls 19% des ménages étaient en possession de deux voitures alors qu'ils sont plus de 30% (31%) en 2017. Par ailleurs, comme le montrent les statistiques des dernières enquêtes de mobilité en Wallonie et en Belgique (voir tableau 2), le nombre de ménages en possession de trois voitures ou plus a plus que doublé entre 2010 et 2017, passant de 4% à 10%. De façon assez paradoxale, on constate donc que l'individualisation de la voiture semble devenir la « norme » dans une société où pourtant la réduction de l'empreinte carbone constitue un enjeu majeur.

La bimotorisation d'un grand nombre de ménages est à mettre en relation avec la transformation de la mobilité des femmes. En effet, la généralisation de la seconde voiture traduit le besoin d'un grand nombre de femmes d'avoir plus de liberté dans leurs déplacements, plus d'autonomie et de flexibilité afin de composer avec une série de tâches à réaliser quotidiennement, comme nous le verrons ultérieurement.

Il est nécessaire, dans l'analyse de la mobilité selon une perspective genrée, de comprendre les raisons de l'utilisation privilégiée de la voiture par les femmes, mais également d'analyser la nature des déplacements des femmes et des hommes afin de pouvoir distinguer, dans l'usage de la voiture, les formes de mobilité choisies de celles qui sont contraintes.

Bien sûr, la bimotorisation n'a pas touché tous les ménages, toutes les catégories sociales et toutes les zones géographiques (urbaine, périurbaine, rurale, semi rurale) de la même façon. Si l'on s'intéresse au profil des ménages qui disposent de plusieurs voitures en Wallonie, on retrouvera

principalement des couples avec enfants (48% contre 30% en moyenne). Ces ménages sont pour la grande majorité relativement aisés sur le plan financier. 70% d'entre eux déclarent, en effet, faire face aux dépenses du ménage facilement et 10% très facilement.

C'est par ailleurs dans les zones rurales que les ménages disposant d'au moins deux voitures résident plus souvent (34% contre 26% en moyenne), sans doute en raison d'une insuffisance de moyens de transports en commun. À l'inverse, la part des ménages disposant de plusieurs voitures réside moins souvent en zone urbaine (16,7% contre 27,8% en moyenne).

L'exercice d'une activité professionnelle par les deux partenaires, combiné à la présence d'enfants dans le ménage sont également des indicateurs déterminant la bimotorisation. En effet, l'enquête MOBWAL révèle que 8 personnes sur dix (79,7%) vivant en couple avec enfants et dont les deux partenaires travaillent disposent de plusieurs voitures. Cette situation ne concerne par contre que 4 personnes sur dix (41,6%) parmi les couples avec enfants dont un seul des deux parents travaille et 38,4 % des couples avec enfants dont aucun des parents ne travaille⁵.

La possession de plusieurs voitures au sein du ménage semble donc associée à la multiplication des contraintes de déplacements associées à la mobilité professionnelle et à la mobilité parentale. Lorsqu'il faut pouvoir combiner quotidiennement plusieurs lieux d'activités (école, travail, extrascolaire...) qui possèdent leurs horaires propres, l'utilisation d'une seule voiture au sein du ménage ne semble plus suffire.

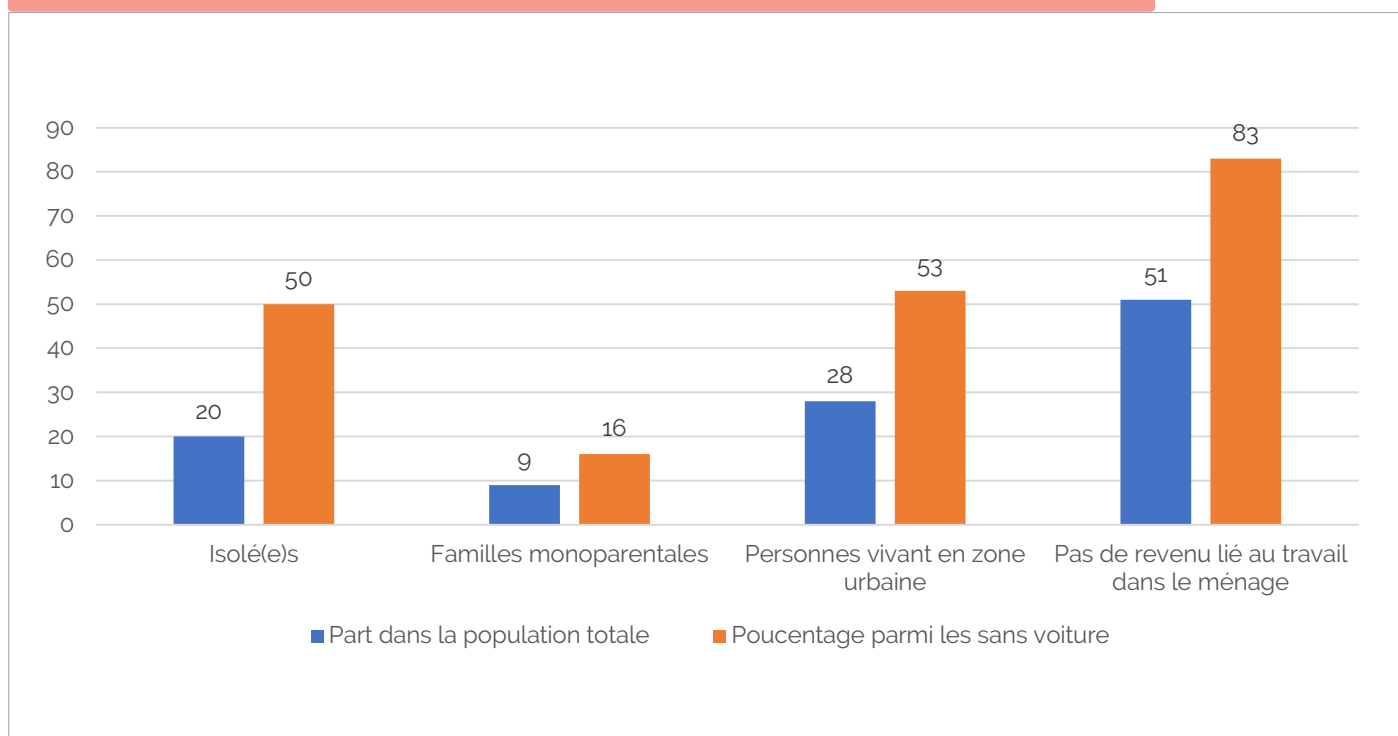
⁵ Pour plus de résultats, voir "Regards statistiques n°5". Principaux résultats de l'enquête sur la mobilité des Wallons, MOBWAL, 2017.

Les ménages sans voiture

En Wallonie, il reste cependant 16% des ménages qui ne disposent pas de voiture en 2017. Pour ceux-là, la capacité à se déplacer librement dans l'espace public, à avoir accès aux services et aux activités qu'offre la collectivité dépendra donc essentiellement de la disponibilité et de l'accessibilité des transports publics.

Comme le montre le graphique suivant, le profil de ces ménages sans voiture se compose plus souvent de personnes isolées (50% contre 20% de personnes isolées en moyenne sur l'ensemble des ménages) et de familles monoparentales (16% contre 9% en moyenne).

Graphique 1. Profil des ménages qui ne disposent pas de voiture. Wallonie, 2017, en %



Source : MOBWAL, 2017. Calculs IWEPS

Plus de la moitié des ménages sans voiture (66%) déclarent par ailleurs avoir des difficultés à faire face aux dépenses du ménage. Cependant, l'absence de voiture au sein de ces ménages n'est pas uniquement et nécessairement liée à des raisons financières. En effet, dans les zones urbaines, une alternative à l'automobile est davantage présente en matière de mobilité, grâce à une offre de transport plus importante. On constate, dans le graphique 1, que 53% de ces ménages sans voiture vivent en zone urbaine contre 28% dans la population totale. L'effet de l'âge semble être une autre variable à prendre en compte pour expliquer l'absence de voiture dans le ménage étant donné que l'on retrouve plus souvent, dans ce groupe, des personnes plus âgées qui ne disposent pas de permis de conduire, principalement des femmes.

Usager ou passager : inégalité d'accès à la voiture

Dans une lecture genrée de la mobilité, on fera cependant remarquer que dans un ménage disposant d'une voiture, l'accès à celle-ci n'est pas équivalent pour tous les membres du ménage (et singulièrement pour les femmes).

Au sein du couple, la mobilité quotidienne d'une personne aura un impact direct sur celle de l'ensemble des autres membres du ménage. Il faut pouvoir combiner les différents déplacements et gérer les contraintes temporelles, les modes de déplacement (qui se déplace comment et qui dispose de la voiture) et les itinéraires à réaliser pour répondre aux différentes activités des membres de la famille (Kieffer, 2014).

Ce phénomène va donc engendrer une forme de dépendance au sein des couples qui disposent d'une seule voiture. L'un des partenaires sera contraint de dépendre de celui qui dispose habituellement de la voiture en tant que conducteur principal. En Wallonie, en 2017, cette forme de dépendance reste, selon les résultats de l'enquête MOBWAL, le « privilège » des femmes.

En effet, parmi les couples qui disposent d'une seule voiture et dont les deux membres sont en possession du permis de conduire, dans 47% des cas, c'est l'homme qui conduit plus fréquemment la voiture alors que la situation inverse, lorsque la femme est la conductrice principale de la voiture, concerne à peine 12% des ménages. Dans les autres ménages restants (41%), on observe une répartition équivalente de l'utilisation de la voiture en tant que conducteur.

Par ailleurs, les données de l'enquête MOBWAL montrent également que les femmes demeurent plus souvent passagères que les hommes. Cette réalité concerne 38% des femmes alors qu'elle est nettement moins marquée chez les hommes (15%). Par contre, lorsqu'il y a plusieurs voitures dans le ménage, il n'y a pas de différence significative d'usage entre femmes et hommes.

Cette relation de « dépendance potentielle » à la voiture (Motte-Baumvol, 2007) souligne l'importance de prendre en compte une série de variables dans l'analyse des pratiques différenciées des femmes et des hommes en matière de mobilité.

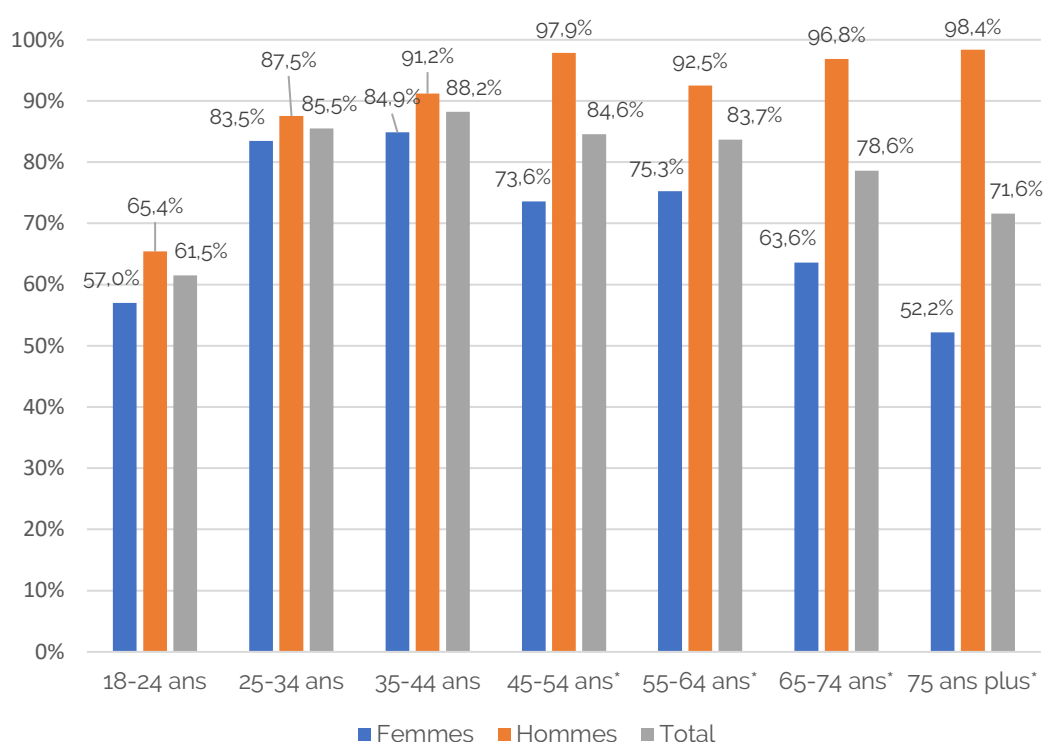
III. Possession du permis de conduire en Wallonie

En Wallonie, la part de la population majeure ayant son permis de conduire ou étant en cours d'apprentissage⁶ est de 80%. Cependant, des différences significatives se dessinent entre les femmes et les hommes puisqu'elles sont 72% à avoir leur permis de conduire contre 90% des hommes. Soulignons également, parmi les 20% des personnes qui ne possèdent pas de permis

de conduire en Wallonie, que trois personnes sur quatre (75%) sont des femmes.

Le profil des personnes au sein de ce groupe se compose plus souvent de résidents de zones urbaines, de jeunes et de personnes plus âgées, surtout des femmes, comme l'illustre le graphique suivant.

Graphique 2. Permis de conduire selon le sexe et l'âge (n=1295 répondants)



Notes : la * indique que la différence entre les sexes est significative pour cette catégorie.

Source : MOBWAL, 2017. Calculs IWEPS

⁶ La question de l'enquête (code ME0600) est la suivante : « Pourrais-je vous demander, en outre, si vous avez obtenu votre permis de conduire B et/ou un autre permis pour les véhicules motorisés à 4 roues? » avec comme modalités de réponse : « 1. Oui, permis obtenu ou en cours d'apprentissage ; 0. Non ». Elle est posée à la répondante ou au répondant ainsi qu'à tous les membres du ménage ayant plus de 16 ans et pouvant donc être en cours d'apprentissage de conduite.

La faible proportion de personnes possédant leur permis de conduire parmi les 18-24 ans peut, entre autres, s'expliquer par le fait que de nombreux jeunes commencent à apprendre à conduire et n'ont pas encore passé leur permis, mais également par l'utilisation de modes de déplacements plus diversifiés que chez les adultes. La marche à pied, par exemple, est utilisée tous les jours par 86% des étudiants contre 44% des répondants. Par ailleurs, on peut supposer que la tendance actuelle à rester plus longtemps au sein du domicile familial peut également expliquer l'urgence moins grande chez certains jeunes de disposer du permis lorsque l'on peut bénéficier d'un « parent-taxi ».

La part des personnes ayant un permis de conduire atteint, chez les femmes, un maximum dans le groupe des 35-44 ans. On peut supposer que cette période coïncide avec la présence, au sein du ménage, d'enfants scolarisés et nécessite donc, pour de nombreuses femmes, de devoir gérer la « double journée » (Certu (2005) cité par Kieffer 2014), à savoir assumer l'organisation des activités liées au foyer et celles professionnelles. Les contraintes occasionnées par cette « double journée » amènent les femmes à revoir leur mobilité et à devoir organiser, quotidiennement, leurs déplacements en fonction de leurs activités et de celles des autres membres du ménage.

Ce rôle de « taxi », qui est principalement assumé par les femmes, est essentiel pour mieux comprendre les chaînes de déplacements des femmes, en particulier à certains moments de la semaine, dédiés aux activités de loisirs des enfants (Kieffer, 2014).

À partir de 45-54 ans, les différences observées entre les femmes et les hommes deviennent significatives avec une diminution du nombre de femmes en possession d'un permis de conduire. La différence la plus forte étant observée pour le groupe des 75 ans et plus où l'on observe la part de détentrices de permis la plus faible (52%). On peut expliquer ce constat par un effet générationnel qui renvoie à une période de l'histoire où l'utilisation de la voiture était principalement masculine et où il y avait une séparation nette entre l'espace privé et public, avec des espaces réservés aux femmes, comme le foyer, et des espaces exclusivement masculins comme l'espace public.

L'immobilité de la femme « cantonnée » à la sphère privée n'est plus d'actualité dans les générations plus jeunes (ou l'est moins ?). Les femmes peuvent désormais accéder à l'espace public et se déplacer librement, même si nous verrons cependant que cette liberté reste conditionnée par une série d'obstacles en lien, notamment, avec la question de l'insécurité.

IV. Portrait des femmes sans permis : des réalités contrastées

La catégorie du groupe des femmes sans permis est loin d'être homogène. Pour cette raison, nous proposons d'analyser ce groupe sous différents angles plutôt que de privilégier une approche globalisante qui ne reflèterait pas la diversité des situations rencontrées par les femmes en matière de mobilité. Le tableau suivant compare donc la distribution d'une série de variables socio-économiques chez les femmes avec et sans permis de conduire.

Capacité à faire face aux dépenses

Les statistiques reprises dans le tableau 3 montrent que les femmes sans permis vivent plus souvent dans un ménage ayant des difficultés financières que les femmes qui détiennent un permis (relation statistiquement significative). Parmi les femmes qui déclarent s'en sortir difficilement sur le plan financier, elles sont deux sur cinq (39,6%) à ne pas être en possession du permis de conduire alors que cette situation concerne une femme sur cinq (20,9%) parmi les femmes qui connaissent une aisance financière (celles qui déclarent s'en sortir facilement). Cette situation est encore plus présente chez les femmes en grande difficulté financière avec une personne sur deux (48,2%) sans permis de conduire.

Il est évident que disposer d'un permis de conduire présente un certain coût et nécessite l'accès à une voiture et/ou l'inscription à une autoécole ou encore la possibilité de faire appel à des personnes ressources pour apprendre à conduire. Toutes les personnes ne sont pas en mesure de pouvoir faire face à ce coût de départ.

Degré d'urbanisation

Les statistiques montrent que la localisation résidentielle va également avoir un impact sur le fait d'avoir un permis ou non.

Les choix des individus en matière de lieu de résidence ont évolué au cours de ces 20 dernières années. Ils se traduisent notamment par un éloignement des centres-villes avec des distances plus grandes à parcourir et un éclatement concernant la localisation des activités (Kieffer, 2014). Cet éclatement nécessite une plus grande flexibilité, qui ne peut être satisfaite par l'offre de transports publics disponible dans certains territoires.

La possession du permis de conduire (et d'une voiture individuelle) devient donc essentielle, en particulier pour les femmes. Plus de quatre femmes sur cinq vivant en zone rurale (82,6%) et plus de trois femmes sur cinq résidant en zone semi-rurale (75,1%) possèdent un permis de conduire. En raison de la non-accessibilité en transports en commun de certains services de proximité et lieux d'activité, mais également de distances plus longues, les femmes vivant dans les zones rurales et semi-rurales n'ont souvent tout simplement pas d'autre choix.

À l'inverse, les personnes résidant dans les centres-urbains sont moins souvent en possession d'un permis de conduire. Selon les statistiques présentées dans le tableau 3, elles sont 57,1% à posséder un permis. Ce constat s'explique en partie par la présence d'une offre de transports en commun plus importante.

Cette autre mobilité répond également aux besoins de certaines femmes de privilégier une mobilité douce et de proximité. Par ailleurs, les statistiques de MOBVAL indiquent que l'une des raisons qui est d'ailleurs plus souvent évoquée par les femmes (28%) que par les hommes (moins de 10%) pour ne pas utiliser davantage la voiture est liée au faible nombre de trajets de longue distance.

Tableau 3. Caractéristiques socio-économiques des femmes avec et sans permis de conduire B, Wallonie, 2017

Capacité à faire face aux dépenses du ménage	Sans permis (n = 164)	Avec permis (n=484)	Total (n=648)
Très facilement	4,1%	95,9%	100%
Facilement	20,9%	79,1%	100%
Difficilement	39,6%	60,4%	100%
Très difficilement	48,2%	51,8%	100%
Degré d'urbanisation			
Urbain	42,9%	57,1%	100%
Semi-rural	24,9%	75,1%	100%
Rural	17,4%	82,6%	100%
Situation d'occupation			
Active occupée	11,6%	88,4%	100%
Étudiante	38,0%	62,0%	100%
(Pré-)pensionnée	18,6%	81,4%	100%
Personne au foyer	50,2%	49,8%	100%
Chômeuse	29,8%	70,2%	100%
En incapacité permanente	46,9%	53,1%	100%
Niveau d'instruction			
Primaire ou moins	61,3%	38,7%	100%
Secondaire inférieur	48,9%	51,1%	100%
Secondaire supérieur	27,2%	72,8%	100%
Enseignement supérieur	6,4%	93,6%	100%
Composition du ménage			
Isolée	37,1%	62,9%	100%
Femme seule avec enfant(s)	35,5%	64,5%	100%
Couple sans enfant	24,8%	75,2%	100%
Couple avec enfant(s)	19,2%	80,8%	100%

Source : MOBWAL, 2017. Calculs IWEPS

On peut donc raisonnablement se demander, dans l'articulation entre emploi et mobilité, si l'absence de permis de conduire, pour les femmes qui résident en centre-ville et disposent par conséquent d'autres modes de déplacement que la voiture, constitue le principal frein à l'emploi et si les difficultés de mobilité éventuelles ne doivent pas être envisagées sous un autre angle, celui de l'accessibilité des transports publics.

Statut d'occupation et composition du ménage

Les résultats concernant le statut d'occupation des femmes confirment que ce sont celles qui possèdent un emploi, une certaine aisance financière et/ou un niveau d'instruction élevé qui ont plus souvent que les autres leur permis. On peut penser que la multiplication des motifs de déplacements dans certains types de ménage (en particulier avec enfants), combinée à des distances parfois plus longues liées à l'exercice d'une activité professionnelle, obligent les femmes actives à privilégier un mode de transport qui leur apporte davantage d'autonomie, de flexibilité et de rapidité dans leurs déplacements. Par ailleurs, dans les couples où les deux partenaires exercent une activité professionnelle (47,2% des couples au sein de l'enquête MOBWAL), la voiture individuelle (et par conséquent la possession d'un permis de conduire) devient une nécessité pour la femme, *a fortiori* dans les ménages avec enfants. 80,8% des femmes en couple avec enfants, soit 4 femmes sur cinq possèdent en effet un permis de conduire.

On soulignera, à partir de ce constat, la situation particulièrement complexe en matière de gestion des différentes mobilités (parentale, professionnelle, domestique...) pour les femmes qui vivent seules avec un ou plusieurs enfants et qui ne disposent pas d'un permis de conduire. Dans l'enquête

MOBWAL, une famille monoparentale sur trois (35,5%) est concernée par cette situation (voir tableau 3).

La composition du ménage se révèle être une variable déterminante à prendre en compte lorsque l'on s'intéresse à la possession du permis de conduire parce que la présence d'un conducteur au sein du ménage, mais également la présence d'enfants, auront des impacts sur la mobilité des femmes et sur leurs besoins et choix en matière de déplacements.

Les statistiques montrent que les femmes seules sont deux fois plus nombreuses que les femmes en couple avec enfants à ne pas être en possession d'un permis de conduire : elles sont 37,1 % à être dans ce cas contre 19,2% chez les femmes en couple avec enfant(s). La présence et le nombre d'enfants au sein du ménage ont un réel impact sur l'usage de la voiture (en tant que conducteur). En effet, alors que 60% des répondants et répondantes sans enfants conduisent une voiture tous les jours, cette statistique s'élève à 77% chez les personnes ayant un enfant et à plus de 80% quand elles ont plusieurs enfants. Par ailleurs, les résultats de l'enquête MOBWAL montrent qu'avant 25 ans, la mobilité des femmes seules est plus importante que celle des femmes en couple, mais que cette situation s'inverse complètement de 26 à 59 ans. On perçoit, à travers ces chiffres, l'obligation de mobilité supplémentaire qui est occasionnée par les activités et les soins liés aux enfants et qui impacte principalement les femmes.

Niveau d'instruction

Le niveau d'instruction joue favorablement sur le fait de détenir le permis de conduire. 93,6% des personnes issues de l'enseignement supérieur possèdent un permis de conduire contre 38,7% des personnes en possession d'un diplôme primaire.

Il est cependant important de tenir compte de l'effet de l'âge dans l'analyse de ces résultats car ce sont principalement les personnes plus âgées qui sont également moins qualifiées. En effet, parmi le groupe des femmes sans permis dans l'enquête MOBWAL, 53% d'entre elles ont 55 ans ou plus. C'est principalement au sein de ce groupe que l'on retrouvera également les femmes les moins instruites, isolées et inoccupées.

L'âge semble être une variable explicative importante dans la possession du permis de conduire. Il convient donc de garder à l'esprit le rôle de cette variable latente dans l'analyse du statut professionnel, du niveau d'instruction ou encore de la composition des ménages (âge des personnes vivant seules par exemple). Des analyses statistiques multivariées permettraient, par ailleurs, de mesurer le « poids » de cette variable dans la possession du permis de conduire chez les femmes.

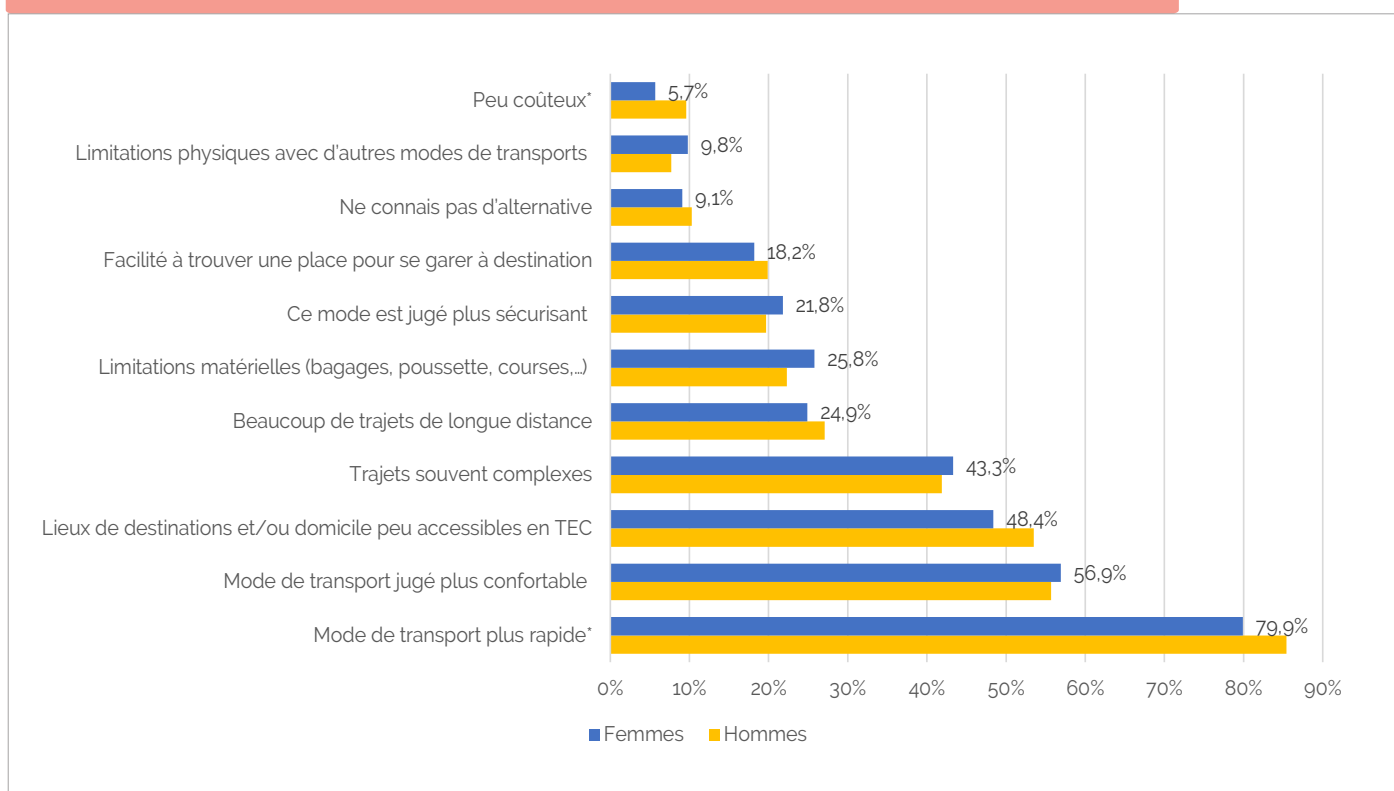
Ces statistiques relatives à la possession du permis de conduire montrent des réalités différentes chez les femmes où la possession du permis est une nécessité pour les unes (vivant dans les zones rurales, dans des ménages avec enfants, plus instruites et actives...) et l'est moins pour d'autres en raison de l'existence d'alternatives à l'automobile, mais aussi de leur situation. Il paraît donc nécessaire de distinguer, par rapport à la question de la possession du permis de conduire, les femmes qui *peuvent* prendre la voiture (la voiture n'est cependant pas, pour ce groupe, une nécessité pour se déplacer) de celles qui *doivent* prendre la voiture, et par conséquent avoir leur permis, notamment parce qu'elles n'ont pas accès à des alternatives à la voiture à proximité de chez elles (Demoli et Gilow, 2019).

V. Les raisons de l'usage de la voiture

Les résultats de l'enquête MOBWAL révèlent donc que l'utilisation de la voiture dans la mobilité quotidienne relève d'une logique fortement genrée. Le graphique suivant montre que la raison principale de privilégier la voiture est la rapidité (82,7%), tant pour les femmes (79,9%) que pour les hommes (85,4%). Viennent ensuite le confort et les difficultés d'accessibilité des transports en commun par rapport au domicile.

En termes de différences de genre, les femmes mettent plus souvent en avant la complexité de leurs trajets. Deux femmes sur cinq (43,3%)⁷ déclarent, en effet, privilégier la voiture en raison de trajets complexes à effectuer.

Graphique 3. Raison(s) de privilégier la voiture (ou autre véhicule à 4 roues) ? (n=1009 répondants ayant au moins une voiture dans le ménage et l'utilisant comme conducteur ou passager plusieurs fois par semaine)



Notes : la * indique que la différence entre les sexes est significative pour cette catégorie.

Source : MOBWAL, 2017. Calculs IWEPS

⁷ Les pourcentages dans le texte ont été arrondis à l'unité supérieure.

Par ailleurs, d'autres résultats de l'enquête MOBVAL montrent que, parmi les conducteurs quotidiens, 3 femmes avec enfant(s) sur cinq (60%) évoquent la complexité des trajets comme raisons de privilégier la voiture contre deux femmes sur cinq (39%) parmi les autres répondantes. Aucune différence significative n'est observée entre les pères et les autres hommes sur ce motif-là. Dans ce cas-ci, nous pouvons donc affirmer que l'utilisation de la voiture est liée à la charge familiale qui repose sur les femmes en matière de mobilité. Il s'agit moins d'une mobilité choisie pour les avantages qu'elle apporte que d'une nécessité qui crée une dépendance à la voiture en raison d'inégalités persistantes dans la répartition des charges familiales (Demoli et Gilow, 2019 ; Motte-Baumvol, 2007).

On peut donc faire le constat, à partir de ces statistiques, que si l'accès généralisé à la voiture permet aux femmes de mieux organiser leurs chaînes de déplacements complexes, d'acquérir plus d'indépendance dans leur mobilité, il vient également renforcer leur rôle de « gestionnaire » des activités du ménage et de la famille (Kieffer, 2014). Et c'est là tout le paradoxe de l'utilisation de ce mode de transport par les femmes, c'est qu'il contribue à leur autonomie et indépendance en matière de mobilité tout en les maintenant dans des rôles sexués. Dans ce contexte, nous pouvons supposer que l'utilisation de la voiture ne contribue pas à réduire la charge mentale qui repose sur les femmes et qui est liée à l'organisation de cette double-journée et aux tâches contraintes qui en découlent. Nous verrons d'ailleurs, dans les motifs de déplacement

des femmes et des hommes, que la mobilité des femmes est plus souvent associée à des obligations contrairement à celle des hommes, plus souvent associée aux activités citoyennes et de loisirs (voir graphiques 5 et 6).

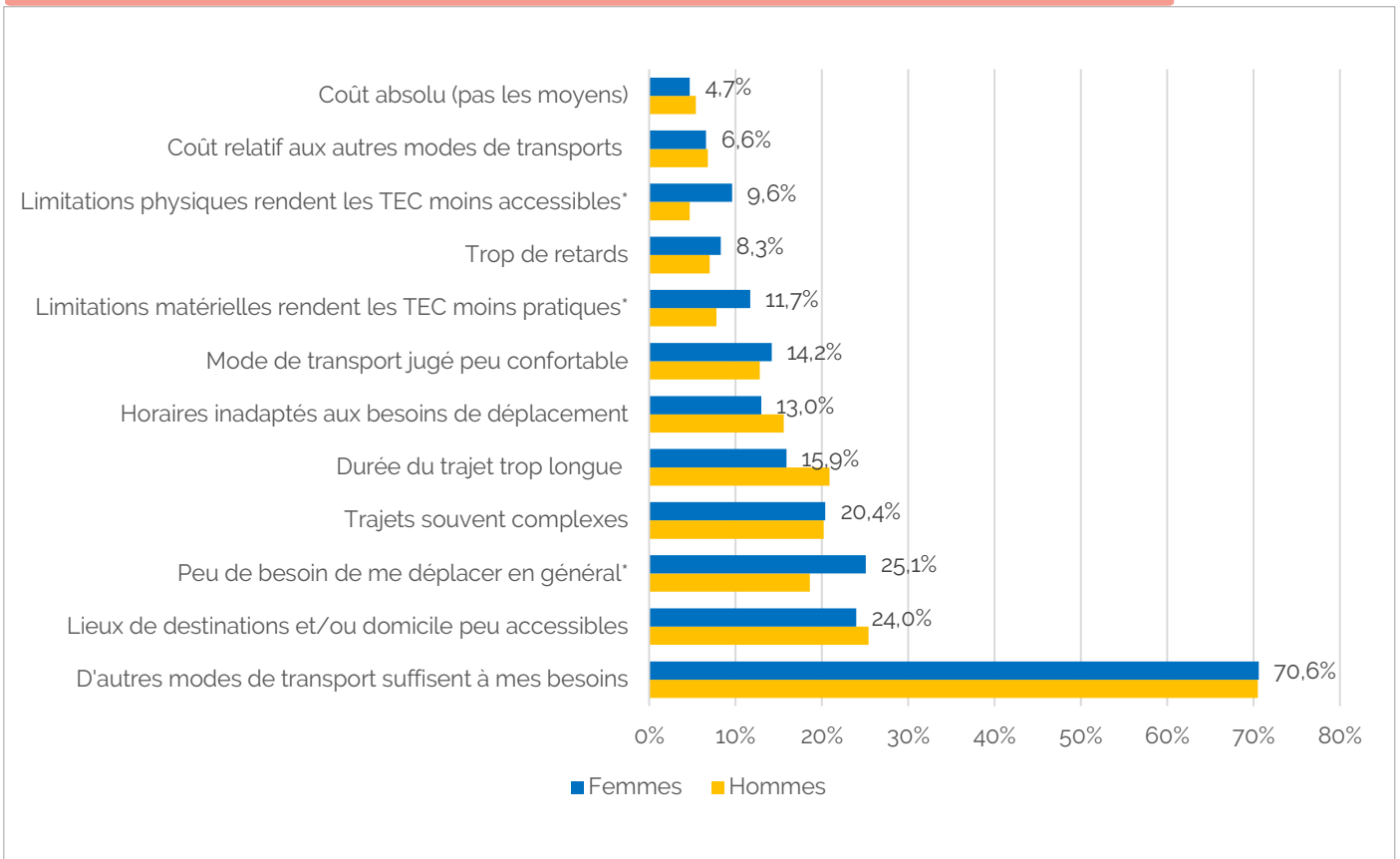
Les obstacles dans l'usage des transports en commun

Nous avons pu observer, par ailleurs, que les déplacements des femmes sont contraints par des limitations matérielles et physiques, les obligeant à privilégier certains modes de transport pour des raisons de confort et de sécurité. On retrouve ici encore des raisons liées à la division sexuée du travail et aux tâches familiales et domestiques qui continuent de reposer davantage sur les femmes.

En effet, les motifs de ne pas utiliser les transports en commun (voir graphique 4) les plus souvent avancés par les femmes (9,6% des femmes contre 4,7% des hommes) sont liés aux « limitations physiques⁸ (personne en situation de handicap, canne, chaise roulante, surcharge pondérale, grossesse...) qui rendent les TEC moins accessibles », ainsi qu'aux « limitations matérielles qui rendent les TEC moins pratiques » (11,7% des femmes contre 7,8% des hommes), faisant ici référence aux corps « encombrés » des femmes qui se déplacent avec poussettes ou encore avec des courses pour le ménage.

⁸ La question sur les limitations est posée comme suit : Êtes-vous limité dans votre mobilité quotidienne à cause d'une maladie chronique ou d'un handicap ? 1. Oui, beaucoup ; 2. Oui, légèrement ; 3. Non.

Graphique 4. Raisons de ne pas utiliser les transports en commun (n=1.096 répondants les utilisant au plus 1 fois par semaine)



Notes : la * indique que la différence entre les sexes est significative pour cette catégorie.

Source : MOBWAL, 2017. Calculs IWEPS

Par ailleurs, la nature des déplacements des femmes, qui combinent contraintes familiales et exercice d'une activité professionnelle, rend l'utilisation des transports en commun particulièrement difficile car les trajets ne sont pas adaptés à ces chaînes de déplacements complexes (correspondances, zones peu ou pas desservies...).

Si la voiture apparaît comme un mode de transport choisi pour certain·e·s, elle

demeure donc une nécessité pour d'autres, principalement les femmes, qui ne disposent pas toujours d'alternatives adéquates à proximité de leur lieu de résidence pour répondre à leurs obligations de déplacements. La vision de la voiture comme libératrice est ici encore à remettre en question.

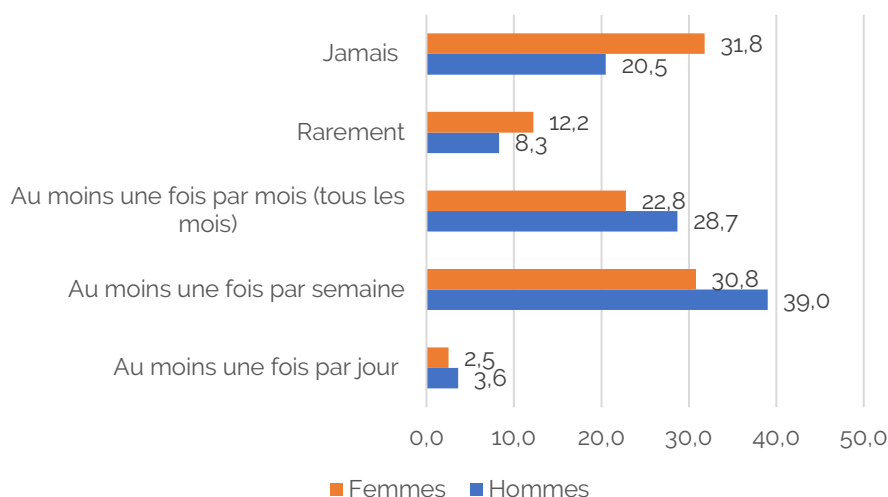
VI. Les motifs de déplacement selon le sexe

Les types d'activités pour lesquelles on se déplace présentent aussi une dimension genrée. Ainsi, la mobilité masculine est plus souvent en lien avec la sphère professionnelle. Plus du quart des déplacements en voiture sont, chez les hommes, dédiés au travail alors que les déplacements féminins sont davantage associés aux activités domestiques et familiales. Les courses, l'accompagnement et la récupération de personnes comptent pour plus du tiers de la mobilité des femmes de 26 à 40 ans. Ce constat est toutefois visible dans toutes les tranches d'âge actives et ne s'estompe qu'à partir de 60 ans. Cette situation a bien entendu un impact considérable sur la participation des femmes à la vie collective et aux autres activités se déroulant dans l'espace

public.

Le graphique suivant montre que près d'une femme sur trois en Wallonie déclare ne jamais se déplacer pour des activités de loisirs, du sport ou des événements culturels. Ce chiffre monte à plus de 40% en y additionnant celles qui disent effectuer rarement ce type de déplacement. À l'inverse, les déplacements des hommes reflètent une liberté plus grande dans le rapport à l'espace public, mais aussi une diversité des activités pratiquées. En effet, deux hommes sur cinq (42,6%) déclarent effectuer des déplacements pour leurs activités de loisir, sportives ou culturelles au moins un fois par semaine ou une fois par jour.

Graphique 5. Fréquence des déplacements pour «une activité sportive, culturelle ou de loisirs» selon le sexe. Wallonie, 2017, en % (n = 1295)

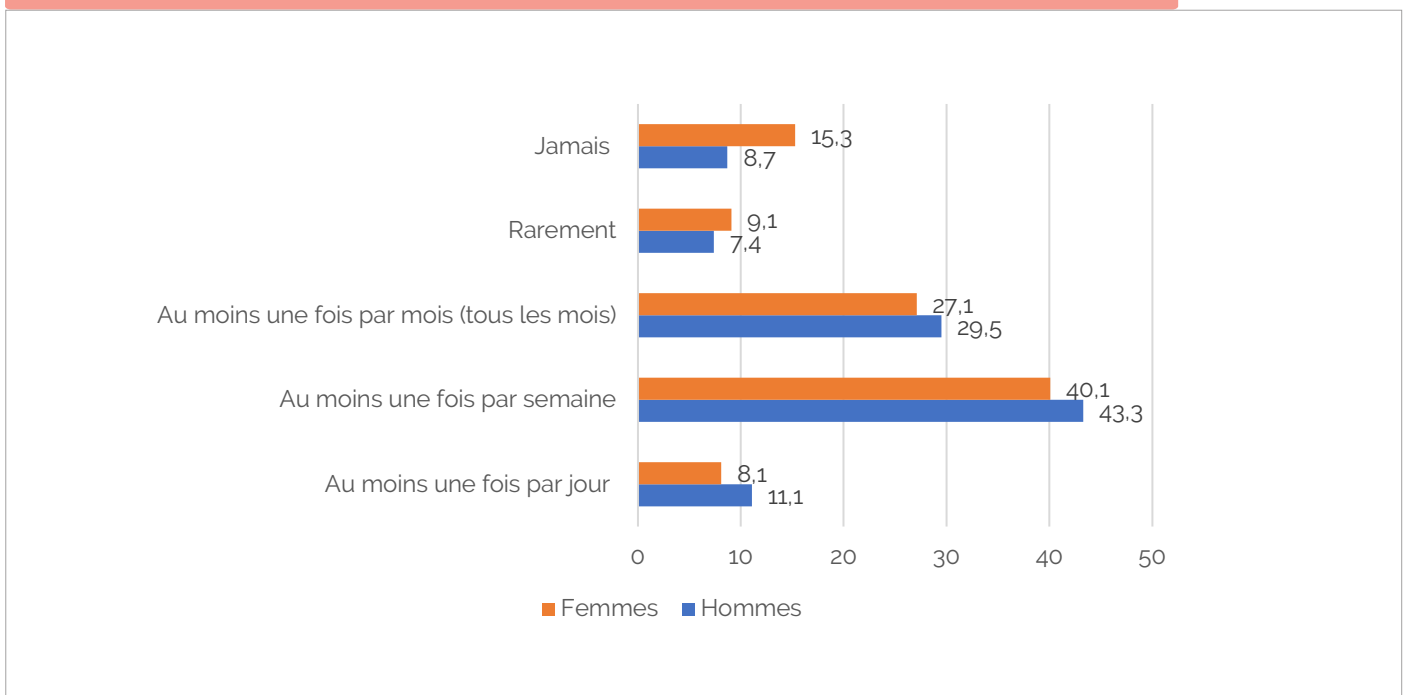


Source : MOBWAL, 2017. Calculs IWEPES

Le graphique suivant amène les mêmes constats de pratiques de mobilité différenciées entre les femmes et les hommes : la flânerie, les promenades représentent rarement, voire jamais, un motif de déplacement pour une femme sur quatre (24,4%). La plus faible mobilité des femmes liée à ces

pratiques dans l'espace public est également à mettre en relation, au-delà de la question du temps indisponible pour ces activités, avec la question du sentiment de sécurité, comme nous le verrons.

Graphique 6. Fréquence des déplacements pour se promener ou faire un tour, selon le sexe. Wallonie, 2017, en % (n = 1295)



Source : MOBWAL, 2017. Calculs IWEPS

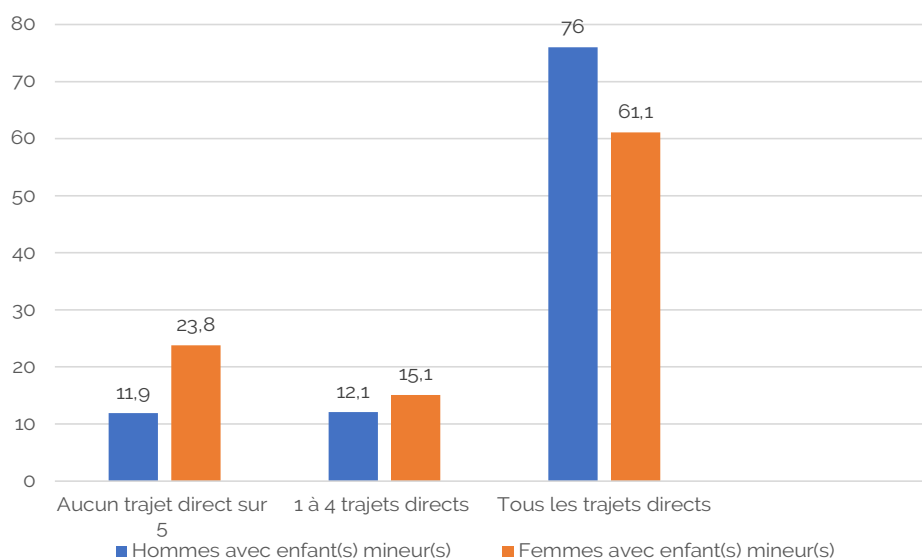
Ces statistiques montrent que la bimoto-risation et l'utilisation de la voiture individuelle par de nombreuses femmes ne s'est pas accompagnée de plus d'égalité dans les pratiques de mobilité. L'accès à la mobilité n'est donc pas suffisant pour permettre aux femmes d'accéder, comme les hommes, aux activités de loisirs et à l'espace public en raison de la présence, pour elles, de tâches parentales « obligatoires » et d'un espace-temps non extensible. La multiplication des déplacements effectués par les femmes ne s'accompagne donc pas d'une augmentation de certaines pratiques de mobilité.

Enfin, on relèvera que le seul motif de déplacement plus fréquent chez les femmes que chez les hommes consiste à « déposer et chercher quelqu'un ». Elles sont en effet 12,6 % à déclarer se déplacer au moins une fois par jour pour aller chercher ou déposer quelqu'un alors que ce type de déplacement concerne 9,8% des répondants masculins. Ces contraintes en matière de mobilité (parentales, domestiques...) vont bien

entendu avoir un impact sur le temps restant pour réaliser d'autres types de déplacements, *non obligatoires*, en lien avec les loisirs, la détente ou encore la participation à la vie sociale.

La situation familiale joue un rôle important dans la compréhension de la mobilité des femmes. Ainsi, les graphiques suivants (7 et 8) concernent le nombre de trajets directs aller/retour domicile-travail en semaine selon le sexe et le fait d'avoir des enfants. Près de deux femmes avec enfants sur cinq (38,9%) déclarent que leurs déplacements domicile-travail sont interrompus. Et parmi ce groupe de femmes, plus d'une femme avec enfant(s) sur cinq (23,8%) déclare n'avoir *aucun* trajet direct domicile-travail sur une semaine (sur 5 trajets). Cette situation concerne à peine un homme avec enfant(s) sur dix (11,9%). Ces statistiques mettent en lumière les chaînes de déplacements plus complexes dans la mobilité des femmes.

Graphique 7. Nombre de trajets directs domicile travail (aller) dans les ménages avec enfant(s) mineur(s), selon le sexe. Wallonie, 2017, en % (n= 609 répondants actifs occupés ayant au moins un lieu de travail extérieur)

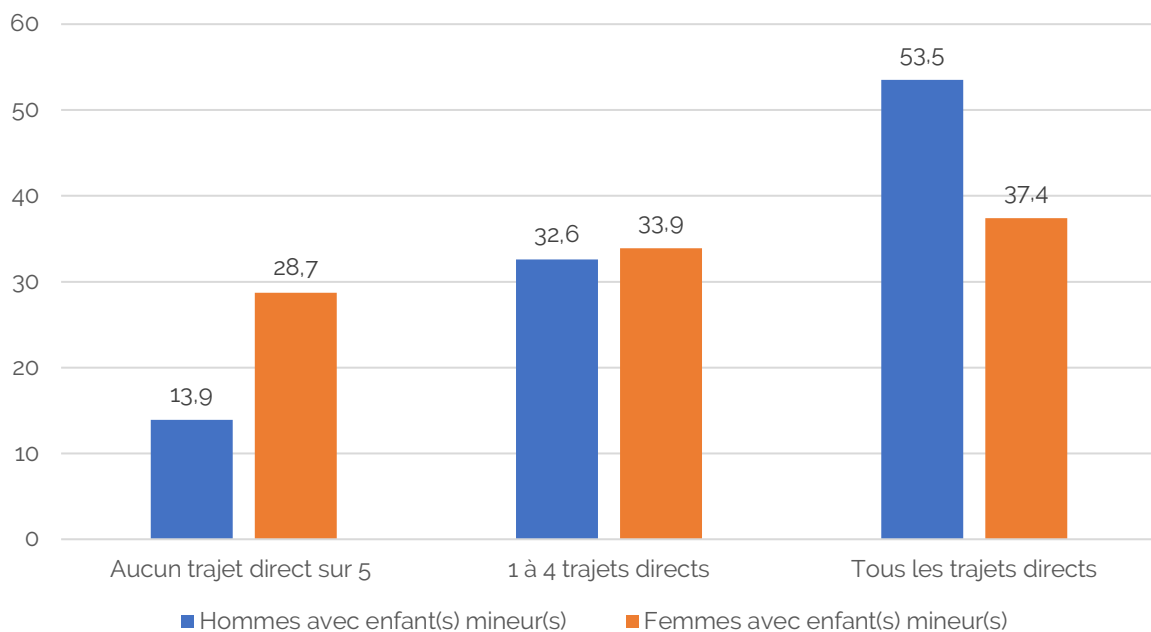


Source : MOBWAL, 2017. Calculs IWEPS

Le graphique suivant indique par ailleurs que c'est lors des trajets retours que la fréquence des interruptions sera plus importante pour les femmes comme pour les hommes avec cependant des écarts qui restent importants entre les deux sexes. Or, les interruptions lors du trajet du retour sont liées aux activités extrascolaires des

enfants et/ou aux tâches domestiques. Ce constat se reflète notamment à travers d'autres résultats de l'enquête qui montrent que les répondants ayant des enfants prennent plus souvent le volant en heures de pointe (88%) et en soirée (73%) que les autres (respectivement 70% et 57%).

Graphique 8. Nombre de trajets directs travail domicile (retour) dans les ménages avec enfant(s) mineur(s), selon le sexe. Wallonie, 2017, en % (n= 609 répondants actifs occupés ayant au moins un lieu de travail extérieur)



Source : MOBWAL, 2017. Calculs IWEPS

La présence d'enfants dans le ménage ne semble donc pas avoir le même poids sur l'emploi du temps de chacun des parents et sur leur mobilité. Les statistiques montrent que c'est plus souvent la mère qui est impactée par les contraintes temporelles et spatiales liées aux activités des enfants. L'intégration dans la mobilité des femmes

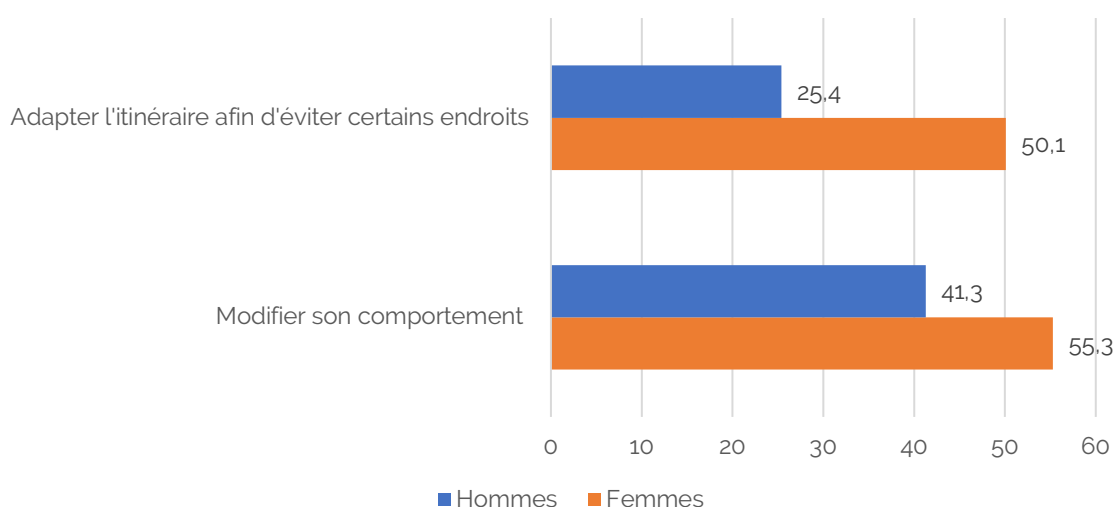
de cette charge supplémentaire nécessite donc une organisation complexe qui doit articuler les temps de déplacements liés aux activités des différents membres du ménage.

VII. Déplacements et sentiment de sécurité

Le choix des modes de transport privilégiés doit être également mis en relation avec le sentiment de sécurité dans l'espace public, principalement lorsqu'il est question des déplacements des femmes. En effet, en 2017, selon les résultats de l'enquête MOBWAL, plus d'une femme sur quatre (28%) s'est sentie en insécurité lors de ses déplacements au cours des 12 derniers mois, contre 15% des hommes.

Cette insécurité dans l'espace public fait naître d'autres contraintes dans les déplacements des femmes, qui auront un impact sur le plan temporel et spatial, comme le montrent les résultats suivants.

Graphique 9. Comportements liés au sentiment d'insécurité dans les déplacements. Part des répondantes et répondants qui adoptent toujours ou souvent les comportements suivants, selon le sexe. Wallonie, 2017, en %



Source : MOBWAL, 2017. Calculs IWEPS

En Wallonie, en 2017, une femme sur deux (50,1%) déclare avoir changé d'itinéraire pour des raisons de sécurité alors que seul un homme sur quatre modifie ses déplacements pour cette raison (25,4%).

Les comportements font également l'objet de changements chez les femmes. Si cette dimension n'a pas été développée dans le cadre de l'enquête MOBWAL, on constate cependant, à partir du graphique 9, que plus d'une femme sur deux déclare très souvent (souvent voire toujours) modifier son comportement en raison d'un sentiment d'insécurité lors de déplacements (Gilow, 2015). Par ailleurs, d'autres résultats de l'enquête MOBWAL révèlent qu'en 2017, plus d'une femme sur trois s'habille de façon à ne pas être visible et attirer l'attention quand elle se déplace (35,6% contre 15,4% pour les hommes).

De nombreuses recherches sur les pratiques et usages des femmes dans la ville (Lieber *et al.*, 2020 ; Sacco et Paternotte, 2018) confirment ces constats et montrent que les comportements et les déplacements féminins sont soumis à cette nécessité « d'anticiper », de « prévoir » et de s'adapter en conséquence. Cette forme de vigilance est très présente chez un grand nombre de femmes dès lors qu'elles sortent de chez elles. Un état d'esprit qui commence « au réveil » avec le choix des vêtements à privilégier si elles sortent, mais aussi celui de trajets modifiés pour éviter des zones géographiques considérées comme dangereuses à certaines heures de la journée comme de la nuit.

Il s'avère donc essentiel, dans l'analyse de la mobilité des femmes et des modes de déplacement privilégiés, de tenir compte de la question de la sécurité, et plus particulièrement du sentiment d'insécurité présent chez un certain nombre de femmes notamment lorsqu'elles font usage de certains moyens de transport comme les transports

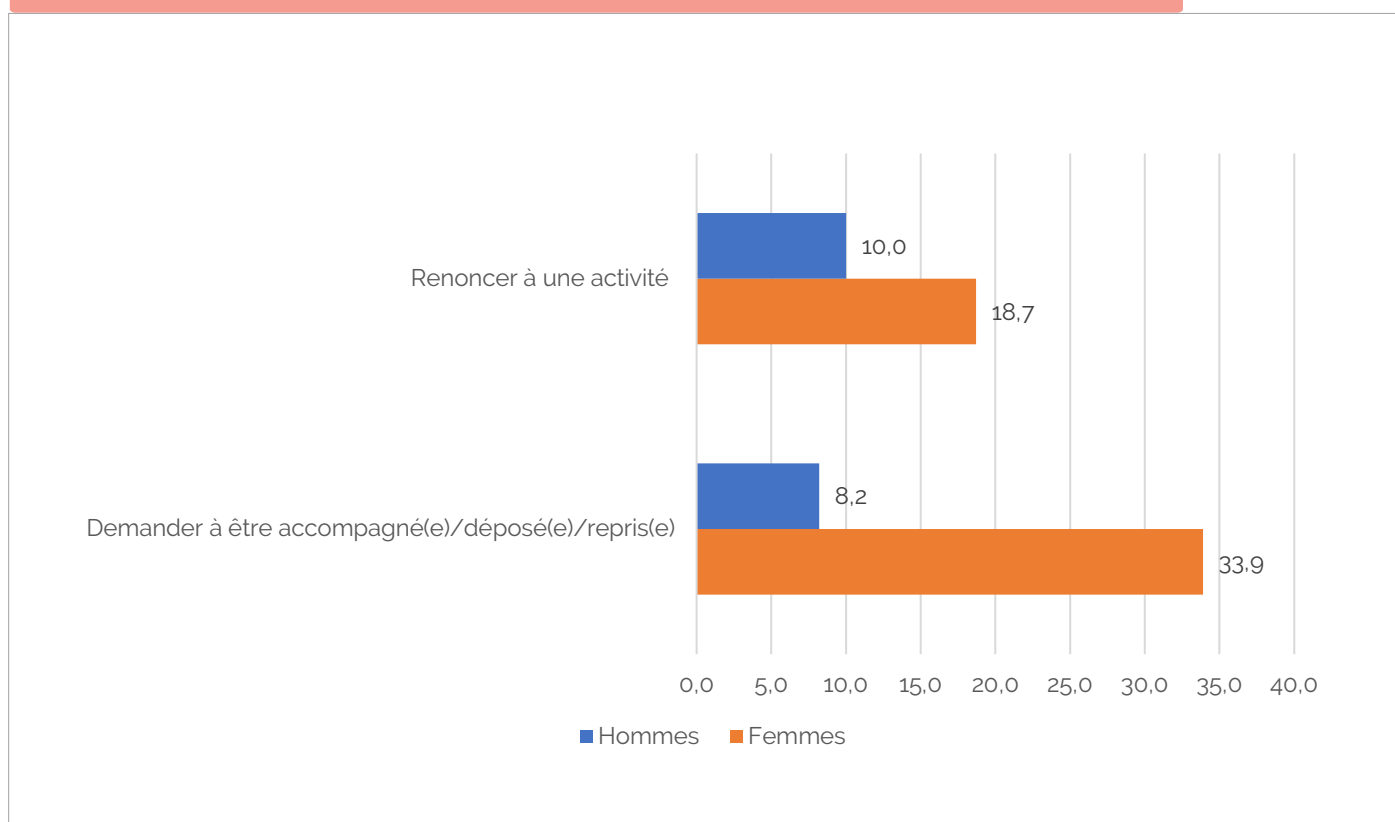
en commun (Gilow 2015 ; Ramos 2018).

L'analyse de la mobilité des femmes dans les espaces publics montre que la place des femmes est souvent remise en question, symboliquement et/ou physiquement, à travers des rappels à l'ordre sexué comme des remarques, des regards insistants, des obstructions dans la circulation. Ces rappels à l'ordre sont le quotidien de nombreuses femmes, comme le soulignent plusieurs enquêtes réalisées sur les expériences des femmes dans l'espace public, et ils ont un impact considérable sur la mobilité des femmes.

Selon les résultats de l'enquête MOBWAL, 30,3% des femmes vont ainsi privilégier un mode de déplacement plus cher car plus sécurisant et plus rapide contre à peine 13,1% pour les hommes.

Par ailleurs, les motifs des déplacements des femmes et la faible mobilité observée chez elles pour les pratiques prenant place dans l'espace public (activités de loisirs, culturelles, etc.) sont également à articuler avec le sentiment d'insécurité réelle ou perçue. En l'absence d'un mode de déplacement sécurisant, le renoncement à ce type d'activités sera le choix « sous contrainte » réalisé par près d'une femme sur cinq (18,7%) alors que cette forme de privation touche seulement un homme sur dix (10%). Ce constat vient souligner à quel point les femmes n'ont pas la même capacité que les hommes à avoir accès aux opportunités et aux services qu'offre la ville (Coutras, 1997).

Graphique 10. Part des répondantes et répondants qui renoncent à certaines activités ou se font raccompagner (toujours ou souvent) en raison du sentiment d'insécurité dans les déplacements, selon le sexe. Wallonie, 2017, en %



Source : MOBWAL, 2017. Calculs IWEPS

Ce sentiment d'insécurité partagé par de nombreuses femmes se traduit par une perte de liberté et une nouvelle forme de dépendance en matière de mobilité, lorsque les femmes veulent accéder à l'espace public en soirée par exemple. Cette situation touche, en effet, une femme sur trois (33,9%) qui déclare demander à être raccompagnée, déposée ou reprise lorsqu'elle se déplace dans l'espace public.

Les résultats contrastés entre les femmes et les hommes sur cette question (puisque seuls 8,2% des hommes demandent à se faire déposer ou raccompagner) soulignent la dimension genrée très forte des espaces publics où de nombreuses femmes

continuent d'avoir le sentiment de ne pas être tout à fait légitimes pour circuler librement et demandent à y être « escortées », lorsqu'elles ne renoncent pas, purement et simplement, à pratiquer certaines activités, comme c'est le cas de 18,7% des femmes interrogées dans l'enquête MOBWAL. L'absence de besoin de mobilité évoquée dans l'enquête MOBWAL par certaines femmes pour expliquer leurs choix en matière de déplacement peut également refléter (au moins en partie) ce renoncement, cette intériorisation de la « vulnérabilité » des femmes dans l'espace public.

VIII. Conclusion

Les différents résultats qui ont été mis en évidence dans ce décryptage permettent d'affirmer que la mobilité n'est pas asexuée. Les similitudes observées dans les modes de déplacement des femmes et des hommes et la bimotorisation présente dans de nombreux ménages ne permettent pas pour autant de conclure à une égalisation des comportements de mobilité des femmes et des hommes dans les espaces publics (Coutras, 1997).

Si la voiture individuelle est donc devenue le mode de déplacement privilégié par les femmes, leur donnant la possibilité d'être autonomes et plus flexibles, elle engendre, dans certaines situations, de nouvelles contraintes et perpétue les rapports sociaux de sexe. En effet, nous avons montré que la mobilité de nombreuses femmes et le choix de la voiture comme mode de transport privilégié répondent à un ensemble d'obligations liées à la persistance d'un modèle de société où la gestion des activités du ménage et de la famille relève toujours de leur responsabilité (Kieffer, 2014).

L'utilisation de la voiture par les femmes ne semble donc pas être le résultat d'une mobilité librement choisie, mais répond parfois à une nécessité pour accéder à l'emploi ou s'y maintenir et profiter de certains services ou certaines activités dans l'espace public. Le choix de la voiture devient alors, pour de nombreuses femmes, un choix par défaut, dans la mesure où certaines d'entre elles ne peuvent avoir accès à d'autres moyens de transport capables de répondre de manière satisfaisante à leurs besoins spécifiques en termes de mobilité et à leur besoin d'articuler mobilité professionnelle, parentale et domestique (Demoli, 2014, Gilow, 2018).

Nous avons vu aussi que l'accès à la voiture ne permet pas de réduire les déplacements, mais a, au contraire, tendance à multiplier les trajets (et les temps de trajet) et les distances pour toujours plus de mobilité (Gibout, 2004). Ainsi, la mobilité facilitée

par la voiture est également associée à de nouvelles pénibilités liées à la gestion de la multitude de déplacements quotidiens et à l'organisation spatiale et temporelle qui en découle. Il est donc primordial que les mesures politiques en faveur de l'emploi qui visent à encourager la mobilité des femmes ne se transforment pas en une injonction à la mobilité (Fol, 2010) où la voiture deviendrait une obligation amenant de nouvelles pénibilités et contraintes dans la vie quotidienne de certaines familles.

Les statistiques tirées de l'enquête MOBWAL ont par ailleurs souligné la diversité des formes de mobilité des femmes et la place de la voiture dans la gestion de déplacements multiples. Cette mobilité « permanente » (Eaux *et al.*, 2011) et diversifiée en raison des activités nombreuses qui relèvent principalement de leur responsabilité montre une fois encore l'asymétrie dans le partage des tâches familiales et domestiques entre les femmes et les hommes, faisant de la mobilité des femmes une extension de la sphère domestique (Demoli, Gilow, 2019 ; Kieffer 2014). Cette mobilité sous contraintes peut avoir des conséquences négatives sur l'insertion des femmes dans la mesure où elle occasionne des déplacements plus nombreux dans un espace-temps qui, lui, ne s'allonge cependant pas. Face à ces nouvelles exigences de mobilité, des choix seront alors nécessaires pour « économiser » du temps (et non en gagner) et parvenir à tout organiser sur une journée. Ces choix peuvent porter, selon les contextes, tantôt sur la réduction du temps de travail, sur la réduction des tâches domestiques (pour autant que la femme dispose de ressources suffisantes pour déléguer à d'autres certaines tâches) ou sur la réduction des activités culturelles, de sport et de loisirs, comme nous l'avons vu.

Il est donc nécessaire, dans l'analyse des liens possibles entre modes de transport

et accès à l'emploi, de ne pas privilégier une approche « tout à la voiture » qui risquerait d'augmenter les inégalités de genre observées en matière de mobilité, mais aussi de précariser davantage certains ménages wallons et fragiliser l'insertion professionnelle de certaines femmes (par le passage à temps partiel). En effet, de nombreuses études en géographie du genre ont souligné l'importance, dans une approche genrée des inégalités en matière de mobilité, de ne pas oublier le poids des inégalités de classe dans les politiques articulant emploi et mobilité.

On constate encore que la dimension socialisante de la mobilité n'est pas accessible de façon égale aux femmes et aux hommes et que la motorisation des femmes ne semble pas être parvenue à leur apporter une capacité plus importante de participation sociale, notamment à travers l'exercice de certaines activités culturelles, de loisir ou politiques en leur facilitant l'accès à l'espace public (Coutras, 1993).

La question de l'accessibilité des espaces publics est en effet pointée par les statistiques dans la mesure où la mobilité des femmes (ou leur immobilité) est intimement liée au sentiment de pouvoir s'y déplacer librement et d'y circuler en toute sécurité. Or, la persistance d'espaces insécurisants, d'aménagements urbanistiques peu inclusifs, sans compter les faits de harcèlement sexuel, de violences envers les femmes dans l'espace public, dénoncés régulièrement dans l'actualité, oblige les femmes à faire de plus longs trajets, à privilégier des modes de déplacements plus coûteux, à perdre parfois leur indépendance (en devant se faire raccompagner...), voire à renoncer à pratiquer certaines activités. La mobilité des femmes ne signifie donc pas la même capacité pour elles d'avoir accès aux opportunités et aux services qu'offre la ville et de s'intégrer à la collectivité (Coutras, 1997), alors que la mobilité des hommes leur permet en

revanche plus souvent d'avoir accès à différentes activités dans l'espace public.

Des mesures politiques cherchant à faciliter l'accès à l'emploi en encourageant la mobilité dans une perspective de genre ne peuvent donc pas faire l'économie d'une réflexion plus large sur la notion d'accessibilité, pas seulement à la voiture et au permis de conduire, mais également aux services de proximité (commerces, administrations, garderies pour enfants, écoles...), aux transports publics et plus généralement à l'espace public (Fol et Gallez, 2017).

IX. Références bibliographiques

Cardelli R. (2020) « Les déplacements des femmes dans l'espace public. Ressources et stratégies » in *Dynamiques régionale Espace public et inégalités de genre*, N°12, à paraître prochainement.

CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), (2005) *La mobilité quotidienne des femmes, différente ? Durable ?*, Rapport pour la communauté urbaine du Grand Lyon, 8p.

Coutras, J. (1997) « La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques », *Recherches féminines*, Vol. 10, n° 2, p. 77-90. DOI : [10.7202/057936ar](https://doi.org/10.7202/057936ar)

Coutras, J. (1993) « La mobilité des femmes au quotidien : Un enjeu des rapports sociaux de sexes? », *Les Annales de la recherche urbaine*, N°59-60. Mobilités. pp. 163-170. DOI : [10.3406/ar.1993.1738](https://doi.org/10.3406/ar.1993.1738)

Demoli, Y. (2014) « Les femmes prennent le volant. Diffusion du permis et usage de l'automobile auprès des femmes au cours du XXe siècle. » *Travail, genre et sociétés*, n°32, pp.119-140. Disponible en ligne : <https://www.cairn.info/revue-travail-genre-et-societes-2014-2-page-119.htm>

Demoli, Y. et Gilow, M. (2019) « Mobilité parentale en Belgique : question de genre, question de classe. » *Espaces et sociétés*, n°176-177, pp. 137-154. Disponible en ligne : <https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2019-1-page-137.htm>

Di Méo, G. (2012) « Les femmes et la ville. Pour une géographie sociale du genre. » *Annales de géographie*, n°684, pp.107-127. Disponible en ligne : <https://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2012-2-page-107.htm>

Enaux, C., Lannoy P. et Lord, S. (2011) « Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités des déplacements ordinaires », *Articulo - Journal of Urban Research* [Online], <http://journals.openedition.org/articulo/1765> ; DOI : [10.4000/articulo.1765](https://doi.org/10.4000/articulo.1765)

Fol, S. (2010) « Encouragement ou injonction à la mobilité. » *C.E.R.A.S. Revue Projet*, n°314, pp. 52-58, Disponible en ligne : <https://www.cairn.info/revue-projet-2010-1-page-52.htm>

Fol, S. et Gallez, C. (2017) « Évaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources. Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité », *Revue internationale d'urbanisme*, n°4. URL : [ffhalshs-01683489f](https://halshs-01683489f)

Gibout, C. (2004) « La sur-mobilité : une question de genre ? » In : Denèfle, Sylvette (dir.). *Femmes et villes*, Presses universitaires François-Rabelais, pp. 155-165. Disponible en ligne : <https://books.openedition.org/pufr/373?lang=fr#bibliography>

Gilow, M. (2015) « Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies », *Brussels Studies* [En ligne], n° 87.

Kieffer, L. (2014) « L'organisation de la mobilité quotidienne : une question de genre ? » *Women's issues in transportation*, Paris, France. Disponible en ligne : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01149353/document>

Lefebvre, H. (1967) « Le droit à la ville ». *L'Homme et la société*, N. 6, pp. 29-35.
Disponible en ligne : www.persee.fr/doc/homso_0018-4306_1967_num_6_1_1063

Lieber, M. Cardelli, R. Dayer, C. et Debonneville, J. (2020) *Genève, une ville égalitaire ? Les pratiques des femmes dans les espaces publics*, Rapport de recherche pour l'Agenda 21, Ville de Genève.

Masuy, A. (2020) «Regards statistiques n°5». Principaux résultats de l'enquête sur la mobilité des Wallons, MOBWAL, 2017.

Motte-Baumvol, B. (2007) « La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : le cas de la grande couronne francilienne. » *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 5 décembre, pp. 897 à 919.
Disponible en ligne : <https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2007-5-page-897.htm>

Perrot, M. (1991) « 'Sortir'. Histoire des femmes en Occident. » Tome IV, *Le XIXe siècle*, Fraisse, G. et Perrot M. éd., Plon, pp. 479-486. Disponible en ligne : https://www.persee.fr/doc/hedu_0221-6280_1992_num_53_1_2550

Ramos, T. (2018) « Sentiments d'insécurité des femmes et usage des transports en commun à Bruxelles. » In : Paternotte, D. et Sacco, M. *Partager la ville. Genre et espace public en Belgique Francophone*, Academia, pp.53-67

Sacco, M. Paternotte, D. (2018). *Partager la ville. Genre et espace public en Belgique francophone*, Academia-L'Harmattan.

COLOPHON

Auteure : **Rébecca CARDELLI** (Attachée de recherche en études genre - IWEPS)

Nous tenons à remercier particulièrement Sïle O'Dorchai, Amandine Masuy et François Ghesquière dont les remarques et les conseils ont grandement contribué à enrichir le contenu de ce décryptage. Nous remercions en particulier Amandine Masuy, responsable de l'enquête MOBWAL, de nous avoir fourni les statistiques sélectionnées pour cet article. L'analyse et le choix du contenu relèvent toutefois de la responsabilité de l'auteure.

Édition : **Aurëlie Hendrickx** (IWEPS)

Éditeur responsable : **Sébastien Brunet**
(Administrateur général, IWEPS)

Création graphique : **Deligraph**
<http://deligraph.com>

Dépôt légal : D/2021/10158/17

Reproduction autorisée, sauf à des fins commerciales, moyennant mention de la source.

IWEPS

Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique

Route de Louvain-La-Neuve, 2
5001 BELGRADE - NAMUR

Tel : 081 46 84 11

Fax : 081 46 84 12

<http://www.iweps.be>

info@iweps.be



L'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (IWEPS) est un institut scientifique public d'aide à la prise de décision à destination des pouvoirs publics. Autorité statistique de la Région wallonne, il fait partie, à ce titre, de l'Institut Interfédéral de Statistique (IIS) et de l'Institut des Comptes Nationaux (ICN). Par sa mission scientifique transversale, il met à la disposition des décideurs wallons, des partenaires de la Wallonie et des citoyens, des informations diverses qui vont des indicateurs statistiques aux études en sciences économiques, sociales, politiques et de l'environnement. Par sa mission de conseil stratégique, il participe activement à la promotion et la mise en œuvre d'une culture de l'évaluation et de la prospective en Wallonie.

Plus d'infos : <https://www.iweps.be>



2021