

DERRIÈRE LES APPARÉNCES

#10

NOVEMBRE 2025

Quand le genre dicte la mobilité



Récit introductif

Une journée ordinaire ou l'art de courir après le temps

6h15. Le réveil sonne. Claire ouvre un œil, déjà la tête pleine pour cette maman solo : préparer le petit-déjeuner, habiller les enfants, vérifier les sacs d'école, penser à la lessive oubliée la veille. Avant même d'avoir posé un pied par terre, sa journée a commencé.

8h00. Premier sprint : déposer les enfants. L'un à l'école, l'autre à la crèche. Deux trajets, deux au revoir, deux courses contre la montre. Dans le bus bondé, les cartables et le sac à langer pèsent. Les regards aussi. Une remarque déplacée d'un inconnu ce matin « avec un sourire, tu pourrais illuminer ma journée ». Pas violent, pas grave, diront certains, mais suffisant pour lui rappeler qu'elle n'est jamais totalement tranquille, jamais invisible.

8h30. Direction le travail. Correspondances, escaliers bondés, un train raté : rien d'habituel. Elle arrive l'esprit déjà saturé, mais soulagée d'être à l'heure.

12h30. Pas de déjeuner. Elle file à un rendez-vous médical repoussé depuis des semaines. Mais à mi-chemin, le téléphone sonne : la crèche. Son bébé est malade, il faut venir le chercher. Demi-tour. Encore une séance manquée. Les grands-parents acceptent de prendre le relais, une chance.


14h00. Retour précipité au travail. À peine un sandwich avalé, elle s'installe à son bureau et enchaîne jusqu'à la fin d'après-midi.

17h30. Troisième sprint : filer à l'école pour récupérer le grand. Le temps est compté : un quart d'heure de retard et son enfant attendra seul. Puis aller faire les courses. Entre les rayons, elle jongle avec les sacs et les notifications qui s'accumulent sur son téléphone.

18h30. Retour à la maison. Les sacs de courses, les devoirs, le dîner à préparer. La cuisine devient un champ de bataille. En parallèle, une machine à lancer, une lessive à étendre. Dans sa tête, déjà demain : rendez-vous médicaux à caler, formulaires à remplir, mails à envoyer.

21h00. Enfin, le calme, les enfants dorment. Mais pas question de se reposer : il reste les mails professionnels à traiter, les papiers à ranger, les comptes à vérifier. La journée n'est pas finie, elle s'étire encore, sans fin. Claire se couche tard, avec l'impression d'avoir couru du matin au soir, toujours entre deux urgences, toujours avec ce sentiment que le temps ne lui appartient jamais vraiment.

Cette journée type, Claire la partage avec des milliers de femmes. Chaque minute compte et la mobilité est au cœur de cette équation. Quand les transports sont irréguliers, complexes ou mal pensés, ils ajoutent une couche de stress et de fatigue à une journée parfois déjà saturée. Les opérateurs de transport jouent donc un rôle clé : rendre chaque déplacement fluide, sûr, rapide, fréquent et rassurant.

Une étude qualitative Keolis, réalisée avec Nova 7 auprès de plusieurs femmes à travers la France, s'est attelée à comprendre les mobilités des femmes : identifier ce qu'elles ont de spécifique, leurs freins et leurs leviers. Ce travail de grande ampleur a permis de faire saillir des traits marquants et d'identifier des grands points de repères pour comprendre la spécificité des mobilités genrées. 

KEO
SCOPIE

IMAGINER LA MOBILITÉ DE DEMAIN

Genre et mobilité : un impensé collectif

Pour beaucoup, la question du genre et de la mobilité semble d'abord inexistante et les obstacles à la mobilité des femmes ne sont pas perçus immédiatement. Certaines femmes assurent qu'elles vivent leur mobilité « comme les hommes », d'autres reconnaissent les contraintes, mais les considèrent comme « normales ».

« Il n'y a pas de différence entre les hommes et femmes, on est sur un même pied d'égalité. » **Femme vivant à Tours**

Les hommes, eux aussi, partagent ce déni :

« Honnêtement, de mon côté, je ne vois pas de différence. »

Homme vivant à Tours

Pourtant, de l'apprentissage du vélo enfant aux mobilités ralenties du troisième âge, les femmes expérimentent des manières de se déplacer profondément influencées par leur genre. Chaque étape de vie apporte son lot de contraintes, mais aussi de stratégies et d'adaptations.

Un rapport à la mobilité qui évolue selon les étapes de vie :



La sphère familiale, le premier cadre genré de la mobilité

Dès l'enfance, les expériences de déplacement sont façonnées par le rôle des parents et les souvenirs associés :

« Le vélo, c'était avec mon père. Il m'emmenait chez mes amis et je le suivais comme ça. Ensuite, il revenait me chercher pareil. » Femme moins de 30 ans, Lille

La mobilité est construite en partie par les habitudes que l'on avait enfant et les souvenirs que l'on en garde. Pour certains, la mobilité sera tournée vers la voiture, d'autres vers les galères (et les joies) de se déplacer tout le temps à pied ou en transports en commun.

« Plus petite, je prenais les transports en commun avec mon père pour aller à la fête des Lumières. Je me souviens qu'il y avait beaucoup de monde. En tout cas à Lyon, on se sent vite étouffé. Et maintenant, je retourne à Lyon, je ne supporte plus. » Femme vivant en couple avec enfants, Servas

La période de l'enfance est jugée particulièrement mobile et davantage marquée par les modes actifs. La marche et le vélo constituent un moyen ludique de se dépenser et de commencer à développer l'autonomie des enfants dans leurs

déplacements (faire des courts trajets après l'école à pied, faire des petites courses à vélo, etc.).

« Mon père nous baladait beaucoup en tramway, en bus, en métro, et du coup enfant on aime trop. Moi j'ai des souvenirs, du coup je vois que mes enfants aussi aiment trop. On allait par exemple en ville, il nous emmenait en bus, il savait qu'on aimait bien. » Femme enceinte, Bron

Pour faire du vélo, il est crucial d'être à l'aise. Or, en grandissant, les filles, dont l'horizon d'attente est constitué par la discrétion et la prudence, auront plus de mal à intégrer le vélo dans leurs déplacements. Un déficit de confiance en soi ou un refus du risque peut alors impacter négativement la conduite et réduire le recours au vélo dans les mobilités du quotidien. Les garçons, au contraire, réputés « casse-cou » et plus aventureux trouvent dans le vélo un mode d'affirmation de soi tout indiqué.

Dès le plus jeune âge, les filles sont sensibilisées aux dangers de l'espace public. Là où les garçons sont encouragés à explorer, elles apprennent surtout à éviter le risque plutôt qu'à l'affronter. Ce conditionnement précoce annonce déjà les tactiques qu'elles développeront plus tard.

« Mon petit frère, il a plus de liberté alors qu'il a deux ans de moins que moi. Ils ne me font pas confiance alors que je n'ai jamais causé de problème alors que lui, si. » (Étude sur les pratiques de mobilité des lycéens – Nova7)



L'adolescence, l'entrée dans le genre

L'adolescence est un véritable moment charnière. Avec l'apparition des « premières formes » et la pression sociale du « plaisir », les jeunes filles deviennent plus vulnérables aux remarques et aux gestes déplacés. Pour se protéger, elles développent tout un arsenal de stratégies : mettre des écouteurs sans musique pour paraître inaccessibles, choisir des vêtements amples, modifier leurs trajets ou privilégier des modes de transport jugés plus sûrs. Autant de tactiques discrètes mais révélatrices d'une vigilance constante face au risque d'interactions non consenties.

« La première fois que j'ai pris le métro, je n'avais pas peur. J'ai commencé à avoir peur quand j'avais des mains aux fesses, des petites remarques comme ça. Je me suis dit en fait, quand on me voit, on peut vite être sexualisée, ça a un petit peu changé ma façon de prendre les transports, de m'habiller, des choses comme ça. » Femme moins de 30 ans, Lille

Les « premières fois » seules en transports en commun sont en parallèle vécues comme de véritables rites d'initiation, symboles d'autonomie. Mais cette indépendance reste entravée dans les zones rurales, où les adolescentes dépendent du permis de conduire des parents.

« Quand on est adolescent, on est vraiment dépendant des parents. S'ils n'ont pas le permis on est en galère. Même pour passer le permis, c'est ma mère qui m'emmenait. » Aïda, femme enceinte, Bron



Vie étudiante et vie active, l'autonomie progressive (avec la voiture en ligne de mire)

À la sortie de l'adolescence, le désir de liberté qui conditionnait en profondeur les mobilités des jeunes filles peut enfin s'exprimer matériellement. Cette étape est alors souvent marquée par un élargissement des possibles.

Dans cette exploration de nouveaux espaces, les jeunes découvrent également de nouvelles occasions festives. Du point de vue des mobilités, ces occasions sont constitutives de l'univers de représentations de l'insécurité. La vigilance est au cœur de ces sociabilités nocturnes. Face à elles-mêmes, les femmes choisissent de se responsabiliser, quitte à intégrer une forme de culpabilisation ou à limiter progressivement leur usage de l'espace.

« J'ai fait ce choix de logement parce que je cherchais un endroit qui était accessible quand je sortais le week-end, d'un maximum de 20 minutes à pied, quand il n'y a plus de transports en commun. J'étais juste à côté de Lille-Europe. Je sors dans le vieux Lille et pour moi, j'ai 20 minutes à pied. » Femme moins de 30 ans, Lille

Les déplacements domicile-travail, qui conditionnent ensuite les mobilités quotidiennes, se constituent également dans cette période d'entrée dans la vie active. Le lien est souvent tout tracé entre voiture et travail. Le rapprochement « permis - fin d'études - premier emploi - acquisition d'un véhicule » semble relativement bien partagé.

« J'ai fini par avoir le permis, ça m'a permis de trouver du travail, c'est indispensable aujourd'hui. Je suis aide-soignante à domicile, dans certaines villes y'a pas de bus, je suis obligée d'avoir un véhicule en pleine campagne. » Véronique, en couple avec enfants, Agen





Le couple, un partage des mobilités, vraiment ?

Pour comprendre les mobilités, il faut pouvoir comprendre l'ensemble des modes de vie. Les tâches domestiques constituent un élément déterminant dans les déplacements effectués ou non par les deux sexes. Les statistiques révèlent d'ailleurs l'étendue des inégalités et confirment que le foyer est encore largement le domaine des femmes.

En France, les femmes accordent en moyenne 206 minutes par jour aux tâches domestiques, tandis que les hommes n'y consacrent que 111 minutes. (Centre d'études démographiques de Barcelone - 2024).

La possession d'une voiture est souvent l'un des attributs du couple, tout particulièrement des couples avec enfant : 96 % des couples avec au moins un enfant sont motorisés, contre une moyenne nationale de 84 % (Insee, 2018). Pour autant, l'utilisation de ce véhicule est également marquée par certaines logiques genrées.

Pour les femmes qui utilisent l'automobile, il s'agit souvent d'un véhicule mis au service de déplacements chaînés com-

plexes et épuisants qui nécessitent de pouvoir se déplacer rapidement et en toute autonomie. Qu'il s'agisse de voiture, de marche ou de transports en commun, les mobilités féminines sont alors façonnées par les différents éléments de cette charge mentale qui laissent peu de temps pour aller voir autre chose.

De ce fait, les femmes investissent plus l'hyperproximité : elles travaillent plus près pour faire des activités familiales qui impliquent encore la proximité : elles font plus les courses, amènent les enfants à l'école et aux activités extra-scolaires...

« Dans le couple, je pense que les hommes ne voient pas la voiture comme nous, les femmes. Nous, on voit le pratique ; eux, le plaisir. » Femme vivant à Épinal

« C'est plutôt lui qui conduit sauf si on va boire l'apéritif ou manger dehors, là c'est moi pour qu'il puisse boire. » Femme vivant à Tours

Les femmes disposent en moyenne de 9h de temps libre en moins par semaine que les hommes (32 heures contre 41 heures) (Forum Vie Mobile 2024).



Être mère, se déplacer pour les autres

De la grossesse à l'autonomie des enfants, le quotidien d'une grande partie des femmes est profondément structuré par cette mobilité « pour les autres ».

Chez les jeunes femmes (25-34 ans), faire passer sa famille avant sa carrière professionnelle est une idée partagée par 58 % d'entre elles (contre 46 % des femmes en moyenne) (HCE, 2024). Les femmes sont quatre fois plus souvent à temps partiel que les hommes et jusqu'à sept fois plus quand elles ont des enfants.

Dans huit cas sur dix, les familles monoparentales concernent une femme seule avec enfant(s) (Insee 2022).

Pour les femmes enceintes, le fait que des places assises leurs soient théoriquement réservées dans les transports en commun peut changer en partie leur expérience des transports. Elles se sentent alors en partie protégées par cette forme de « privilège ». Pour autant, les périodes de grossesse sont pour la majorité des participantes des périodes de vie beaucoup moins mobiles.

« Quand j'étais enceinte, je me sentais protégée et plus téméraire. Les personnes étaient davantage respectueuses. » FG IDF - femme d'âge mûr

Dès la naissance de leur enfant, les mobilités des mères sont directement impactées. Les déplacements sont alors tournés vers les autres : on ne se déplace plus seulement pour soi-même.

Cette responsabilisation induit des changements de comportement chez les conductrices. En voiture, on adopte une conduite plus « sécurisée ». Et, au nom de la prudence, certaines choisissent d'abandonner le vélo ou les transports en commun.

« Le plus grand changement dans mes déplacements, ce sont mes enfants. On se dit « je ne dois plus faire attention qu'à moi à présent ». Quand j'étais jeune, je roulais vraiment très très vite. Quand j'ai dû mettre un siège enfant, j'ai arrêté. Je pense que ce déclic est moins marqué chez mon conjoint. » FG Épinal - femme

L'arrivée d'un enfant bouleverse profondément les mobilités féminines. La distance moyenne des activités de temps libre chute à 38,5 kilomètres, soit 20 % de moins que pour les femmes sans enfant, alors qu'elle reste inchangée chez les hommes. Plus frappant encore : sur une semaine, les distances parcourues s'effondrent à 100 kilomètres, soit une baisse de 40 %, quand celles des hommes demeurent stables (Forum Vie Mobile, 2024).



Le troisième âge, un nouveau souffle des mobilités

Habituellement associé à une baisse des mobilités, le troisième âge (en prenant la retraite comme point de repère) est marqué par des dynamiques profondes. Qu'il s'agisse d'une « mobilité plaisir » permise par la fin du carcan domicile-travail, ou d'une mobilité marquée par le besoin d'autonomie, et par les contraintes d'accessibilité aux transports, les mobilités seniors des femmes interrogées connaissent une période tout aussi complexe que celles qui composaient leur « vie active ».

En France, le nombre de personnes âgées de 65 ans et plus a considérablement augmenté, avec une accélération significative depuis 2011 et l'entrée des baby-boomers dans cette tranche d'âge. Actuellement les « 65 ans et + » représentent environ 21 % de la population (57 % de femmes - 43 % d'hommes) ; en 2050, la part des « 65 ans et + » pourrait être de 28 % en France.

La mobilité des seniors est en partie marquée par des contraintes d'accessibilité et de santé. L'âge rend parfois plus fragile.

« Je ne sais pas comment j'envisage ma future mobilité, j'ai déjà beaucoup de pathologies. Jusqu'à 90 ans on va voir si on peut se déplacer. Je marche à pied le plus possible parce que je commence à être handicapée. Et c'est vrai que j'angoisse, le jour où je ne pourrai plus marcher, ce sera vraiment terrible pour moi. » Femme retraitée, Chambéry

Cette peur de la perte d'autonomie peut alors interagir avec une certaine dépendance aux transports en commun. Ce rapport plus inquiet implique alors des attentes encore plus marquées sur les services de transport. Envisager sa mobilité future, c'est alors aussi réfléchir aux services qui soutiendront une éventuelle perte d'autonomie.

« Pour des personnes retraitées, comme ma grand-mère qui habite à Velpo, elle prenait tout le temps cette ligne-là qui desservait tous les points clés. Maintenant, elle doit prendre deux bus. Ce n'est pas pratique et c'est très limitant. » Femme vivant à Tours

Au-delà de 75 ans, 77 % des hommes contre seulement 39 % des femmes déclarent avoir le permis et conduire régulièrement.

Le temps est aussi l'enjeu clé de ces mobilités de l'âge mur. Disposer de plus de temps, c'est renouer avec un rythme que seule l'enfance permettait en partie.

La marche constitue le symbole d'une mobilité de qualité, consciente, qui « prend son temps ». Se déplacer à pied est ainsi un mode clé pour comprendre les mobilités des femmes seniors dont la condition physique permet encore



de se mouvoir aisément. Pour ces mêmes femmes, la pratique du vélo connaît souvent un second souffle.

« C'est en arrivant en Touraine, que pour la première fois de ma vie j'ai découvert le vélo avec les pistes cyclables. J'ai pris le vélo de ma maman et j'ai fait du vélo pour la première fois de ma vie. J'ai découvert la vie d'une retraitée. » Femme vivant à Tours

Enfin, certaines femmes plus âgées considèrent être moins sujettes à l'insécurité du fait de leur éloignement en âge du « cœur de désirabilité ». Si le corps adolescent est perçu par les participantes comme celui d'une véritable « proie idéale », le corps vieillissant est jugé comme le plus éloigné de ce regard objectivant (exception faite du corps enceint, lui aussi relativement désésexualisé).

« Je pense que je suis arrivée à un âge où je les intéresse moins. Mais il y a toujours le stress, il est toujours là. Il y a eu un vécu tellement lourd, alors que moi, je suis persuadée de ne plus les intéresser non plus. Se faire agresser, ce n'est pas rien. Mais je me sens peut-être plus en sécurité maintenant. » Femme vivant à Rennes



D'autres facteurs qui accompagnent les femmes tout au long de leur vie, des pathologies proprement féminines

Complication gynécologique, fausse couche, règles douloureuses, endométriose, ménopause ou prolapsus sont autant d'événements liés biologiquement aux corps féminins qui peuvent entraver la mobilité.

« J'ai eu des épisodes d'endométriose puis c'est parti. Quand c'était très sévère, je ne pouvais même pas me tenir droite et je ne marchais pas. Moi c'était ponctuel, mais pour d'autres pour qui c'est tout le temps, ça doit vraiment empêcher de marcher. »

Joséphine, femme atteinte d'endométriose, Paris 15^e

Les douleurs lors des règles (appelées dysménorrhée) sont la première cause d'absentéisme scolaire de l'adolescente et d'absentéisme professionnel de la jeune femme : 50 à 70 % des adolescentes ont des règles douloureuses de façon permanente ou occasionnelle. (Ameli)

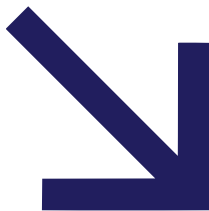
Être aidante, impact sur son quotidien

Surreprésentées dans les métiers du care (aide-soignante, infirmière, chargé de ressources humaines, secteur de l'éducation, etc.), les femmes ne doivent pas seulement composer leurs mobilités avec leurs propres charges (voire vulnérabilités), mais doivent aussi souvent prendre en compte les vulnérabilités de leurs proches.

On estime à 60 % la part de femmes parmi les proches aidants, alors qu'elles ne représentent que 52 % des adultes en France.

96 % des personnes qui arrêtent de travailler pour prendre soin d'un enfant ou d'un parent sont des femmes (Insee 2018).

« Alors moi, je suis venue en Touraine il y a dix ans juste pour m'occuper de mes parents vieillissants, et que j'ai mis dans une maison de retraite à Rochecorbon. Ils sont décédés à ce jour, donc je vais repartir sur Paris où sont mes enfants. » Femme vivant à Tours



Faciliter la mobilité au cœur des enjeux

La mobilité féminine, bien que souvent invisible dans les discours publics, révèle des dynamiques complexes influencées par des attentes sociales, des rôles familiaux et des contraintes spécifiques. Les caractéristiques genrées de la mobilité apparaissent dès l'enfance et évoluent tout au long de la vie, de l'adolescence au troisième âge. Les défis incluent les réactions face aux normes sociales, la gestion de la charge mentale et la prise en compte d'autres caractéristiques telles que la santé ou les responsabilités d'aidante.

Afin d'améliorer l'expérience des femmes dans leurs déplacements, il est crucial de penser des systèmes de mobilité, et de l'espace public, qui soient plus inclusifs, adaptés à tous.

Nos priorités doivent s'articuler autour du renforcement de l'attractivité et de la continuité du service de transports en commun, en tenant compte de la diversité et de la complexité des rythmes de vie (amplitudes horaires, horaires atypiques et décalés). Une attention particulière doit être portée à la fluidité des correspondances et à la coordination entre les modes, afin de réduire au maximum les temps d'attente, notamment lorsque les fréquences de bus sont faibles.

Par ailleurs, le déploiement de campagnes de communication visant à responsabiliser chaque citoyen et à promouvoir le « vivre ensemble », la mise en place de techniques d'entraide entre voyageurs (comme la méthode des 5D), ainsi qu'une présence humaine visible et disponible tout au long des trajets, sont autant de leviers essentiels pour renforcer le sentiment de sécurité des femmes dans les transports publics.

Enfin, nous avons un rôle à jouer pour encourager la pratique du vélo chez les femmes, en soutenant les associations favorisant l'apprentissage du vélo, les ateliers de réparation qui leur sont dédiés et plus largement en accompagnant la transmission des compétences de mobilité dès l'enfance (par exemple via des interventions dans les établissements scolaires en Île-de-France).