

Master 2 d'urbanisme et d'aménagement de
l'Université Paris 1

Atelier professionnel - 2025-2026

PROJET MOB1000

LA MOBILITÉ FAMILIALE DURANT LES 1000 PREMIERS JOURS

Se déplacer avec les jeunes enfants en contexte métropolitain

Phase 1 :

État de l'art

Enquête auprès des familles parisiennes et bruxelloises

LA MOBILITÉ FAMILIALE DURANT LES 1000 PREMIERS JOURS

se déplacer avec les jeunes enfants en contexte métropolitain

Rendu phase 1 : État de l'art



Helen Levitt - Baby Carriage, New-York, 1940

Jules Alves da Silva, Lucile Foucher, Emma Greco, Côme Grénaud, Gülce Telli

Contexte de la recherche

L'inclusivité des enfants dans l'espace public constitue un sujet croissant dans la recherche scientifique et les politiques publiques depuis les années 2010, et cette dynamique s'est intensifiée avec la pandémie Covid-19 (Clark, 2022). Les travaux menés sur ce thème alertent sur l'inaccessibilité et l'inadaptabilité des espaces publics urbains pour les enfants. Le concept de « ville à hauteur d'enfants », pensé par Francesco Tonucci au début des années 1990 et repris par Clément Rivière en 2023, prône la reconnaissance des enfants comme citoyens à part entière et la prise en compte de leurs besoins dans la conception des espaces publics.

Toutefois, cette prise en compte dans les politiques publiques d'aménagement comme dans la recherche reste centrée sur les enfants marcheurs, en âge d'être scolarisés, excluant ainsi la partie la plus jeune de la population enfantine. Les espaces de la petite enfance constituent avant tout des lieux spécialisés, clos et fortement marqués par une approche hygiéniste visant à les préserver du monde extérieur (Rayna et Brougère, 2005). Ainsi, les jeunes enfants ne sont jamais envisagés comme des usagers des espaces publics. Cette invisibilisation a des conséquences qui dépassent la place accordée aux jeunes enfants car leur non prise en compte constitue également une invisibilisation des familles et bien souvent des femmes et des mères accompagnant les jeunes enfants.

Récemment, des initiatives ont émergées en faveur d'une approche plus inclusive pour les jeunes enfants et de leurs familles. Le *Manifeste du droit à la ville pour les bébés* (Cabrit et Ramos, 2024) affirme la reconnaissance des jeunes enfants comme des citoyens à part entière. L'accès à la nature (Cante, 2022) ou encore aux lieux culturels (Le Pape, 2025) apparaît comme des enjeux dont les acteurs associatif et institutionnels se saisissent désormais.

Ces initiatives s'inscrivent par ailleurs dans un contexte d'actualisation des politiques de la petite enfance portée par une mise à l'agenda à l'intersection des enjeux démographiques et de la ville à hauteur d'enfant. En France, La Commission « 1000 premiers jours » lancée en 2019 par Emmanuel Macron, présidée par le psychiatre Boris Cyrulnik et composée d'expert-es issu-es principalement du monde médical remet en 2020 un rapport reprenant les principes posés par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) et formule des recommandations pour accompagner les parents durant cette période allant du 4e mois de grossesse aux 2 ans de l'enfant (Unicef, 2017). Parmi les propositions, on peut compter la création d'un « parcours 1000 jours », l'ouverture des « Maisons des 1000 jours », l'amélioration des congés de naissance et des structures d'accueil de la petite enfance pour laisser à la fois plus de temps et d'espaces aux parents (Rapport des 1000 jours, 2020). Dans le cadre de la politique du « réarmement démographique » et suivant notamment les recommandations de la commission, un nouveau congé de naissance fractionnable entre les parents devrait entrer en vigueur début 2026. Enfin, ces dispositifs s'inscrivent en France dans une volonté de reterritorialisation du service public de la petite enfance,

en faisant des communes (ou des EPCI) à partir du 1er janvier 2025 les autorités organisatrices de l'accueil du jeune enfant¹.

Or cette mise à l'agenda, ces évolutions en termes de service et de gouvernance de même que ces recommandations faites aux familles interrogent encore peu la dimension spatiale et pratique du quotidien de ces dernières durant cette période des 1000 premiers jours. Si la naissance d'un enfant est identifiée comme un facteur de reconfiguration profonde de l'organisation familiale à toutes les échelles (Yin, 2025 ; DREES, 2025), nous faisons l'hypothèse que la gestion des temps et des déplacements devient également une préoccupation centrale. C'est ce sujet des mobilités familiales pendant la période clé des 1000 jours, que nous aborderons dans cet état de la littérature.

¹ <https://solidarites.gouv.fr/enfance-et-famille/petite-enfance/le-service-public-de-la-petite-enfance>

Partie I

La mobilité familiale durant les 1000 premiers jours : un sujet à l'interface de deux champs de recherche

1.1. Les *tiny human's* géographies : l'émergence d'un sous-champ de recherche

- Définir les enfants durant la période des 1000 premiers jours

L'étude des mobilités familiales durant les 1000 premiers jours des enfants conduit à interroger la manière de désigner les publics visés par les dispositifs de la petite enfance. Notre réflexion s'inscrit dans la continuité des travaux considérant les enfants comme des sujets « à part entière » (Dolto, 1985). Les enfants de moins de trois ans sont souvent invisibilisés par l'emploi systématique de la catégorie d'action publique qui les concerne : la *petite enfance*. Or, ce terme renvoie avant tout aux dispositifs et aux lieux qui les accueillent, qui leur prodiguent des soins. Néanmoins, un flou demeure et les différentes conceptions associées à la petite enfance font toujours débat (Pirard et *al.*, 2024).

Si Philippe Ariès déconstruit l'idée de l'enfance perçue par la société occidentale comme une réalité universelle et naturelle (Ott, 2022), beaucoup continuent de considérer cette période comme une catégorie homogène, allant de la naissance à la fin de l'école primaire. Il s'agit pourtant d'un moment de développement cognitif, physique et de construction sociale, marqué par une pluralité de temporalités et fortement influencée par l'environnement social, familial et culturel (Cante, 2022).

Cependant, la définition des publics concernés par la petite enfance peine à s'affirmer dans le discours francophone. Les recherches anglophones, en revanche, se sont affranchies de ce flou lexical. Les jeunes enfants de moins de deux ans sont distingués en deux catégories : *babies* et *toddlers*, que l'on peut respectivement traduire par bébés et tout-petits. Nommer ces publics permet de mieux cerner les spécificités et les trajectoires des bébés et des tout-petits. Cette précision contribue également à rompre avec l'usage familier, voire péjoratif du terme « bébé », qui participe parfois à leur exclusion symbolique de la scène sociale. Affirmer l'existence des bébés et des tout-petits renforce ainsi l'attention portée aux jeunes enfants de 0 à 3 ans et s'inscrit dans la logique de la politique des 1000 premiers jours.

Dès lors, notre approche s'écarte de la définition donnée par l'OMS des « jeunes enfants » comme stade de développement s'étendant du développement prénatal jusqu'à huit ans. Notre position lexicale rejoint celle de Claude-Émile Tourné (2007), qui désigne sous le terme de « naissants » la période allant des mois précédant l'accouchement jusqu'aux mois suivant les deux ans. Faire la distinction entre bébés et tout-petits uniquement sur la base de l'âge (0 à 12 mois et 13 à 24 mois) revient à compartimenter artificiellement les temps de l'enfance

(Kemp et Josephidou, 2023). En revanche, cette différenciation prend tout son sens si l'on considère le passage des *babies* aux *toddlers* comme correspondant à l'acquisition de la marche. Cette idée vient du verbe anglais *to toddle* signifiant « faire ses premiers pas » et constitue un moment clé modifiant les mobilités parentales. Cette distinction permet ainsi de rendre compte de l'hétérogénéité des profils et de la diversité des trajectoires, qui constituent le fondement de la socialisation.

- Des *children studies* au *tiny human studies*

Malgré l'essor d'un champ de recherche en géographie axé sur les rapports entre les enfants et les espaces urbains, l'attention portée aux bébés et aux tout-petits demeure un angle mort de la littérature scientifique. Cette catégorie peine encore à s'imposer comme un véritable objet de recherche, tant en géographie qu'en sociologie. Il en va de même dans la conduite des politiques publiques, où les jeunes enfants restent rarement considérés comme des usagers à part entière de la ville (Viruega, 2025).

En géographie, l'étude des enfants émerge dans les années 1970, dans le sillage de plusieurs disciplines : psychologie environnementale et cognitive, sociologie, anthropologie (Lehman-Frisch et Vivet, 2011). Ces premiers travaux ne trouvent un écho qu'à partir des années 1990 dans la recherche anglophone, notamment en sociologie, alors que la littérature francophone reste encore à la marge de ces sujets. La structuration des *children studies* comme champ de recherche à part entière entre en résonance avec l'adoption de la Convention internationale des droits de l'enfant (CIDE). Depuis les années 2000, un véritable « baby-boom » des *children's geographies* s'observe dans le monde anglophone (*ibid.*), tandis que la recherche francophone ne s'y intéresse plus directement qu'à partir des années 2010. L'ouvrage *Enfants et jeunes dans les espaces du quotidien* (Danic et al., 2010) révèle notamment que les pratiques, mobilités et formes d'autonomie des enfants s'articulent étroitement à leurs représentations de l'espace urbain. Aujourd'hui, en lien avec une prise en compte croissante de ces enjeux dans les politiques publiques, de jeunes chercheur-euses se saisissent de ces questions et contribuent à asseoir la légitimité de leurs jeunes interlocuteur-ices (Monnet et Boukala, 2018). Cependant, cette littérature tend à masquer la diversité des temps de l'enfance. Les pratiques et les représentations des enfants durant leurs trois premières années de vie restent largement ignorées, bien qu'un sous-champ de recherche semble émerger à ce sujet.

Les bébés et les tout-petits demeurent en effet absents de la littérature consacrée à l'enfance (Holt et Philo, 2022 ; Kemp et Josephidou, 2023, Kemp et al., 2025), nonobstant une préoccupation ancienne au sein de la recherche anglophone (Sims et al., 2018 in Holt et Philo, 2023). Les enfants de moins de trois ans ne correspondent pas à la figure de l'enfant « idéal », physiquement mobile, actif, éveillé, habituellement valorisée dans les études des rapports socio-spatiaux des enfants, et sont donc longtemps restés exclus de ces préoccupations (Ulla, 2017 in Kemp et Josephidou, 2023). Ils sont souvent perçus comme des « étrangers » (*outsiders*) car ils ne répondent pas à l'image du sujet humain rationnel : capable, responsable, autonome, autodéterminé (Holt et Philo, 2023). Or, les travaux de Carole Gayet-Viaud, Louise Holt et Christopher Philo

(2015) montrent que les bébés et les tout-petits produisent eux aussi des espaces par leurs mouvements, leurs contacts physiques, leurs gestes, leurs interactions avec les objets, transformant ainsi les espaces domestiques et publics ou provoquant des interactions inédites entre les adultes en présence d'un naissant. Les recherches existantes mettent en lumière une diversité de thématiques autour de ces très jeunes acteurs sociaux et du lien à l'environnement qu'ils fréquentent, notamment à travers leur dépendance à un-e accompagnateur-ice, ainsi que les structures d'accueil et de soin de la petite enfance. Néanmoins, un angle mort persiste concernant les « bébés » (Guard, 2023 *in ibid.*).

Cette littérature émergente préfigure la formation d'un sous-domaine dans la recherche anglophone : la géographie des « petits humains » (*tiny human geographies*) (*ibid.*). En France, les travaux sur cette question restent encore très minoritaires ou existent à travers des formats de recherche-action (Cabrit et Ramos, 2024). Les *tiny human geographies* attirent l'attention sur les rapports entre les bébés, tout-petits et espaces extérieurs (urbains ou naturels) jusqu'alors peu explorés. Ce mouvement s'accompagne d'une préoccupation croissante, dans les politiques publiques, pour le « bien-être » des premières années de vie en ville, notamment dans les domaines de la santé et de l'aménagement.

- Une littérature sur le contact des plus jeunes aux espaces urbains et naturels extérieurs

De nombreuses recherches se sont intéressées aux expériences corporelles du tout-petit avec leur environnement. Cet engouement s'explique par le constat du retrait des enfants des espaces publics des villes occidentales, la diminution des pratiques ludiques et l'accès plus tardif aux mobilités autonomes (Rivière, 2023). Ce phénomène découle du capitalisme urbain qui a transformé les espaces de jeux (rues, terrains vagues) au profit de la voiture (Alexander, 2022). Les enfants disposent ainsi de moins d'opportunités d'évoluer dans la nature, les environnements naturels comme les parcs, forêts, prés, jardins se faisant de plus en plus rares (Clements, 2004 et Bogner, 2018 *in* Cante, 2022).

Ce retrait, associé à des inquiétudes relatives à la sécurité et à la santé de l'enfant, alimente la représentation d'un enfant vulnérable, séquestré pour son bien (Rivière, 2023). Cette figure de « l'enfant d'intérieur » (Karsten et Van Vliet, 2006 *in ibid.*) concerne également les plus jeunes, eux aussi touchés par le « syndrome de manque de nature » (INSERM, 2018 ; Louv, 2005 *in* Cante 2022, Kemp et Josephidou, 2023). Les travaux de Kemp et Josephidou montrent que, dans les pays occidentaux, la pression entre la nécessité de garantir la sécurité des bébés et les injonctions sociales à la responsabilité parentale tend à limiter leur agentivité et restreignent leur accès aux espaces extérieurs (Kemp et *al.*, 2025).

Pourtant, les bénéfices de la fréquentation des espaces extérieurs par les jeunes enfants sont largement reconnus, tant par la recherche en médecine qu'en aménagement urbain (Cante, 2022 ; Kemp et Josephidou, 2023 ; Viruega, 2025). L'espace extérieur favorise l'expression émotionnelle, la motricité et la santé physique, contribuant notamment à la prévention de l'obésité infantile (Neelon et *al.*, 2015 *in* Kemp et Josephidou, 2023 et Kemp et *al.*, 2025 ; Roy, 2024). Il soutient également le développement psychomoteur et cognitif (Fröebel,

1826 et Malone et Waite, 2016 *in* Cante, 2022). Par l'expérimentation de leur environnement, les tout-petits découvrent ainsi leurs sens (Kemp et Josephidou, 2023 ; Cabrit et Ramos, 2024), confirmant l'importance d'un accès à des écosystèmes locaux riches et diversifiés « dès la première année de vie » (Moore et Cosco, 2014 *in* Kemp et Josephidou, 2023).

L'importance du plein air comme support d'apprentissage a été reconnue lors d'expérimentations de structures d'accueil, comme aux Courtilières à Pantin, où un espace de sieste extérieur était intégré à la crèche (Châtelet, 2011 et Texier, 2013 *in* Roy, 2024). La fréquentation des espaces extérieurs – urbains ou naturels – permet aux jeunes enfants de réaliser de grands progrès dans le domaine de la motricité et de la sociabilité. Elle stimule l'entraide, la régulation des conflits, l'apprentissage du jeu collectif et de la concentration (Wauquiez, 2008 *in* Roy, 2024). Plusieurs auteurs avancent que les très jeunes enfants naissent avec une connexion innée à la nature (Cante, 2022 ; Kellert et Wilson, 1995 *in* Kemp, et *al.* 2025). Toutefois, le rapport à la nature dépend d'une multitude de facteurs socioculturels, de genre, de statut socio-économique susceptibles de renforcer ou d'affaiblir ce lien (Beery et *al.*, 2023 *in* Kemp et *al.*, 2025).

Les recherches convergent aujourd'hui vers la nécessité de concevoir, dans l'espace urbain comme dans les structures d'accueil de la petite enfance, des environnements extérieurs adaptés aux besoins des bébés et des tout-petits. Reprenant la théorie des *affordances* développée par Gibson (1977), ces espaces devraient offrir de véritables opportunités d'interaction avec l'environnement, permettant aux enfants d'exprimer leurs préférences en matière de jeu et de choix de lieux (Hirose et *al.*, 2012 *in* Cante, 2022 ; Kemp et Josephidou, 2023).

Ainsi, la littérature témoigne de l'importance pour les bébés et les tout-petits d'accéder et de fréquenter des espaces extérieurs, essentiels au développement de leurs pratiques et de leurs représentations. Leur possibilité d'évoluer en plein air demeure toutefois influencée par de multiples facteurs comme les mobilités familiales, qu'il conviendra d'articuler dans les recherches à venir.

1.2. Le champ de recherche de la mobilité familiale

- Cadrage général de la mobilité

La mobilité spatiale physique des personnes prend quatre acceptions selon les temporalités et la distance (Kaufmann, 2005). À temporalité courte, la mobilité interne au bassin de vie renvoie à la mobilité quotidienne ; tandis que la mobilité vers l'extérieur du bassin de vie renvoie aux voyages. À temporalité longue, la mobilité interne au bassin de vie correspond à la mobilité résidentielle ; tandis que la mobilité vers l'extérieur du bassin de vie correspond aux migrations. L'objet de l'étude correspond bien ici aux pratiques de mobilités quotidiennes, des temporalités courtes et internes au bassin de vie. Les mobilités résidentielles et les voyages ont également des spécificités lorsqu'il s'agit de celles des familles et sont donc intéressantes à prendre en compte.

Dans les champs des sciences sociales, la recherche s'accorde sur le caractère complexe et multifactoriel des pratiques de mobilité. Les choix de modes de déplacement ne relèvent pas uniquement de décisions rationnelles mais d'un ensemble de facteurs qui influencent les mobilités. Selon les approches, les individus qui pratiquent les mobilités sont perçus comme plus ou moins dépendant d'un système. A partir du cadre théorique de Salomon et Ben-Akiva (1983), Lanzendorf (2003) identifie un ensemble de facteurs influençant les pratiques de mobilité. Le mode de vie : l'environnement social, culturel ou politique (constitution d'une famille, loisirs, vie active) ; l'accessibilité : lieux de résidence, travail, loisirs autres activités donc la forme urbaine ; les ressources de mobilité : possession d'une voiture, d'un abonnement aux transports publics, et enfin les habitudes en matière de déplacement (Lanzendorf, 2003). Dans leur revue de la littérature sur les facteurs qui influencent le choix du mode de transport parmi les familles avec de jeunes enfants de 0 à 4 ans, McCarthy *et al.* (2017) mobilisent des facteurs similaires. Ils distinguent des facteurs qu'ils nomment structurels : environnement bâti, infrastructures de transport, opérations et politiques de transport ; et psychosociaux : attitudes, normes sociales, intentions et perceptions.

Les habitudes jouent un rôle important dans les pratiques de mobilité mais certains événements dans la trajectoire de vie influencent voire marquent des ruptures dans les pratiques. Plusieurs approches théoriques se sont intéressées au sujet. Les *mobility biographies* (biographies de mobilité) sont une méthodologie du champ de recherche des études en *travel behaviour* (comportements de mobilité) développée par Lanzendorf au début des années 2000. Elles reposent sur le constat que peu de travaux ont été menés sur les effets à long terme de certaines décisions ou événements sur les pratiques de mobilité. La recherche en *travel behaviour* s'appuyait alors principalement sur des études transversales plutôt que longitudinales ; c'est-à-dire les pratiques de mobilité à un instant donné et non sur le long terme pour en comprendre les potentielles évolutions. De plus, les approches quantitatives étudient surtout les corrélations statistiques, là où des méthodes qualitatives sont intéressantes pour comprendre les causalités (Lanzendorf, 2003). C'est pourquoi Lanzendorf propose l'approche des *mobility biographies*. C'est une méthodologie de long terme pour comprendre les routines et les moments charnières de rupture du « parcours de vie » (*key events*) susceptibles de changer cette routine. L'arrivée d'un enfant et la parentalité étant un événement important dans une trajectoire de vie, il a étudié comment la parentalité reconfigure les pratiques de déplacement dans la durée (Lanzendorf, 2010).

L'approche par McLaren (2018) pour analyser les mobilités familiales emprunte à la fois aux systèmes techniques et à une lecture critique de la théorie des pratiques sociales. Les systèmes techniques permettent de comprendre les dynamiques multiscalaire entre les normes, les technologies, les infrastructures, les marchés et les cadres institutionnels. Cela met en évidence la dépendance des individus à un système. La théorie des pratiques sociales se focalise sur la pratique qui dans le domaine de mobilités combine trois éléments : 1. La pratique est une routine qui combine à la fois un aspect matériel (la voiture ou le vélo par exemple, l'infrastructure, *etc.*), un aspect symbolique (des croyances, symbole de liberté ou de statut social par exemple) et des compétences (conduire, lire une carte, *etc.*). 2. des individus qui adoptent ou abandonnent la pratique mais aussi des acteurs institutionnels et professionnels qui contribuent à faire exister la pratique et 3. l'imbrication avec d'autres pratiques. Lorsque ces éléments persistent, le système se reproduit et les pratiques persistent. Pour McLaren (2018), la théorie des pratiques omet l'expérience vécue et subjective. Son approche

critique de la théorie des pratiques lui permet de rendre compte de « routinisation » des mobilités quotidiennes en considérant à la fois leurs dimensions matérielles, symboliques et des compétences sans négliger pour autant l'expérience de vie, et l'expérience sensible et relationnelle des individus qui réalisent ces mobilités (McLaren, 2018).

- La prise en compte du potentiel de motilité dans les mobilités familiales

La mobilité familiale, qu'elle s'effectue en présence ou non d'un très jeune enfant, est intrinsèquement liée au contexte étudié à travers un potentiel appelé « motilité » (Kaufmann et Flamm, 2002). La motilité se définit comme « la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage » (Kaufmann et Widmer, 2005). Elle constitue un capital supplémentaire venant s'ajouter aux autres capitaux qui structurent les trajectoires de vie. Cette motilité s'acquiert par le biais d'une socialisation marquée par le cadre familial, sa structure ou son fonctionnement.

Selon ces auteurs, plusieurs facteurs déterminent la potentialité à être mobile dans un espace : l'accessibilité économique et spatio-temporelle de l'offre de déplacement, les compétences acquises permettant de se déplacer et d'organiser ses mobilités, ainsi que l'appropriation qui relève de « stratégies, valeurs, perceptions et habitudes » (*ibid.*). Les auteurs soulignent également que ce capital s'acquiert dès l'enfance, notamment au moment de l'apprentissage de la marche (Klöckner, 1998 *in ibid.*). Les parents influencent fortement les pratiques et les représentations des déplacements de leurs enfants dès leur plus jeune âge, ceux-ci dépendant largement d'eux pour se déplacer (Rivière, 2023 ; Monnet *et al.* 2018). Par ailleurs, la transmission des compétences interactionnelles et de mobilité varie selon la structure, le fonctionnement et l'encadrement familial (Kaufmann et Flamm, 2005), mais aussi en fonction des autres capitaux et des questions de genre.

Concernant la mobilité familiale durant la période des 1000 premiers jours, les bébés et les tout-petits sont directement reliés à leur parent accompagnateur. Ne pouvant se déplacer en autonomie, ils dépendent de la motilité de leur mère, de leur père ou de l'accompagnateur-ice. En lien avec les questions de classe sociale, le capital de motilité apparaît souvent limité dans les quartiers défavorisés, où l'offre de transport public peut s'avérer, selon les contextes, peu adaptée ou accessible aux mobilités familiales et où la marche s'effectue dans un environnement contraint, rendant les bébés particulièrement vulnérables dans l'espace public (Ataol, 2022). Ainsi, la notion de motilité souligne que la mobilité est le fruit d'une construction sociale et culturelle qui influence, au sein de la sphère familiale, la capacité à se déplacer avec les bébés et les tout-petits, mais aussi les futurs déplacements des jeunes enfants dans l'espace urbain.

- La mobilité familiale : les mobilités résidentielles et les mobilités quotidiennes

Les mobilités familiales quotidiennes ont plusieurs objectifs : accompagner, conduire, coordonner entre les différents membres du foyer et les autres *care givers*, préparer les enfants et négocier l'espace public (McLaren et Parusel, 2015). La littérature sur le sujet reste limitée dans le contexte francophone et est plus importante dans la littérature anglophone.

La famille contemporaine est aujourd'hui définie comme un espace d'accomplissement personnel et d'épanouissement pour l'ensemble de ses membres (Singly, 1996 et 2007 ; Déchaux, 2010 *in* Vincent, 2018). Pourtant, son évolution récente se caractérise par une hausse des recompositions familiales et des situations monoparentales (Vincent, 2018), souvent associées à une gestion quotidienne plus complexe. Par ailleurs, la répartition des tâches domestiques demeure inégalitaire : les mères continuent d'en assumer la plus grande part, y compris lorsque les deux parents occupent des positions comparables sur le marché du travail (DREES, 2025). Ces inégalités sont d'autant plus marquées que les mères subissent des défis physiques et psychologiques importants durant la période périnatale : manque de sommeil, bouleversements hormonaux, vulnérabilité accrue à la dépression *post-partum* ou à la détresse parentale (Saxbe *et al.*, 2018, *in* Yin, 2025). Dans ce contexte, la multiplication et la complexification des mobilités induites par l'arrivée d'un enfant constituent un facteur supplémentaire de stress (Wang et Yang, 2019 *in* Yin, 2025). Pourtant, la santé et le comportement des parents ont des effets durables sur le développement de leur enfant, qu'il s'agisse de sa santé future, de ses capacités cognitives ou de ses trajectoires socio-économiques (Schetter *et al.*, 2011, *in* Yin, 2025). Le soutien au bien-être des nouveaux parents apparaît donc essentiel (Rapport des 1000 jours, 2020). Or, ce soutien ne peut être envisagé sans prendre en compte les nouvelles contraintes de mobilité auxquelles les familles sont confrontées.

- Mobilité résidentielle et arrivée d'un enfant : une relation étroite mais différenciée

De nombreux travaux étudient l'articulation entre les trajectoires familiales résidentielles, et mettent en évidence que l'arrivée d'un enfant constitue l'un des déterminants majeurs de la mobilité résidentielle. Cette transition du cycle de vie génère davantage de déménagements que d'autres événements biographiques tels que la formation du couple, le départ d'un enfant du domicile parental ou encore un changement d'employeur (Lanzendorf, 2010 ; Villaume, 2016).

La littérature souligne une simultanéité marquée entre l'arrivée d'un enfant et le changement de logement. Bell et Bélanger (2012) estiment que 9 à 32 % des femmes déménagent au moins une fois pendant leur grossesse, principalement au cours du deuxième ou du troisième trimestre, avec une prolongation possible dans la période *post-partum* (Amoah *et al.*, 2018, *in* Yin, 2025). Kersuzan (2009) montre que le taux de fécondité est plus élevé parmi les femmes ayant déménagé récemment que parmi les femmes sédentaires, et que l'indicateur conjoncturel de fécondité atteint un niveau particulièrement élevé l'année de l'emménagement. Deux mécanismes explicatifs se dégagent : d'une part, le déménagement comme réponse directe à l'agrandissement de la famille, traduisant une forte simultanéité ; d'autre part, l'emménagement dans un

nouveau logement peut être considéré comme favorable à l'arrivée d'un enfant, ce qui se traduit par une simultanéité plus faible car il ne s'agit pas d'une urgence de court terme.

Les mobilités résidentielles liées à la naissance répondent le plus souvent à un besoin accru d'espace, à la recherche d'un environnement jugé plus adapté à la vie familiale, ou à la proximité de réseaux de soutien (Amoah et *al.*, 2018 in Yin, 2025). Elles se traduisent fréquemment par une amélioration des conditions résidentielles : augmentation de la surface du logement, obtention d'une pièce supplémentaire, passage du logement collectif à la maison individuelle ou accès à la propriété (Villaume, 2016). Toutefois, ces trajectoires sont différentes selon le statut d'occupation. Si la fécondité moyenne est plus élevée chez les propriétaires, la simultanéité entre naissance et déménagement est nettement plus forte chez les locataires, et plus encore chez les locataires du parc social (Kersuzan, 2009). Dans le parc privé, les déménagements relèvent principalement d'un ajustement progressif entre la taille du ménage et celle du logement, tandis que dans le parc social, l'arrivée d'un enfant constitue très souvent le motif central de l'entrée ou de la mobilité au sein de ce parc. Les propriétaires, quant à eux, tendent davantage à anticiper l'agrandissement familial en recherchant en amont un cadre résidentiel perçu comme favorable.

Ces améliorations résidentielles s'inscrivent fréquemment dans une dynamique centrifuge, marquée par un éloignement des centres urbains au profit des périphéries, tout en restant dans la même région métropolitaine (Villaume, 2016). Les mobilités liées au cycle familial sont généralement de courte distance, contrairement aux mobilités professionnelles, plus souvent longues. Kersuzan (2009) observe que la fécondité est plus élevée parmi les ménages engagés dans des parcours résidentiels centrifuges que parmi ceux restant dans un même type d'espace. Les mobilités vers les espaces périurbains, les banlieues et les territoires ruraux sont particulièrement fréquentes lorsque le lieu d'origine est une ville-centre, notamment Paris. En cas de changement d'aire urbaine, la fécondité est plus élevée chez les ménages s'installant dans des aires urbaines de taille plus réduite.

Les mobilités résidentielles liées à l'arrivée d'un enfant sont socialement différenciées. Les jeunes ménages, les ménages modestes et les familles monoparentales sont surreprésentés parmi ceux qui déménagent après la naissance, tandis que les couples favorisés, les propriétaires et les habitants de maisons individuelles déménagent plus souvent avant l'arrivée de l'enfant (Villaume, 2016). La simultanéité naissance-déménagement est la plus forte chez les femmes inactives, ouvrières ou employées, et nettement plus faible chez les cadres et les professions intermédiaires, ainsi que chez les femmes les plus diplômées (Kersuzan, 2009). Ces écarts traduisent des logiques différenciées : les couples biactifs dotés d'un capital social et économique élevé tendent à anticiper l'agrandissement familial, tandis que les ménages plus modestes réalisent des mobilités de proximité en réponse immédiate à l'augmentation de la taille du ménage.

L'intensité du lien entre fécondité et mobilité résidentielle varie également selon les configurations familiales, en particulier le rang de la naissance. La simultanéité est particulièrement forte pour le premier enfant, moment clé de constitution de la famille. Le lien s'atténue pour le deuxième enfant, souvent né plusieurs années après le déménagement, et devient plus hétérogène pour le troisième (Kersuzan, 2009). Enfin, les situations de monoparentalité constituent un cas spécifique. Dans près de deux tiers des situations, les mères isolées déménagent au moment de l'événement familial conduisant à la monoparentalité, indépendamment de

leur niveau de vie. Ces trajectoires s'accompagnent fréquemment d'une dégradation des conditions résidentielles et d'un recentrage spatial vers des espaces offrant une meilleure accessibilité aux ressources quotidiennes, au détriment du milieu rural (Leray & Séchet, 2013).

- L'arrivée d'un enfant et la reconfiguration des mobilités quotidiennes familiales

Les mobilités résidentielles sont ainsi fortement corrélées aux trajectoires familiales, et par réciprocity, le changement de logement implique des changements dans les trajets du quotidien. Mais l'arrivée d'un enfant dans la famille renverse à elle seule tout le programme de déplacements familiaux, avec ou sans déménagement. C'est pourquoi dans le cadre de l'analyse des mobilités familiales au cours des 1000 premiers jours de l'enfant nous nous concentrerons prioritairement sur la mobilité quotidienne, qui reflète les ajustements opérés par les ménages face aux nouvelles contraintes parentales.

Les mobilités quotidiennes familiales se distinguent par l'importance des chaînes de déplacements, définies comme une succession de trajets effectués par un individu entre son domicile comme lieu de départ et comme lieu d'arrivée, intégrant de multiples arrêts intermédiaires. Ces chaînes incluent notamment les déplacements vers la crèche ou l'école, le lieu de travail, les commerces ou encore les activités périscolaires (Lesnard & Saint-Pol, 2006, *in* Demoli & Gilow, 2019). L'arrivée d'un enfant accroît la complexité de ces chaînes, en multipliant les déplacements d'accompagnement et en renforçant les interdépendances entre les mobilités des différents membres du ménage.

La naissance d'un enfant entraîne une transformation profonde des routines quotidiennes. Les mobilités s'organisent désormais autour du nouveau-né, avec une place centrale accordée aux déplacements d'accompagnement et aux activités de soins. Dans ce contexte, l'espace d'activité des parents tend à se restreindre à un périmètre proche du domicile, sous l'effet combiné de la fatigue physique, des contraintes temporelles accrues et des responsabilités liées aux soins apportés à l'enfant (Wolf et *al.*, 2017, *in* Yin, 2025). Cependant, cette réduction de l'espace d'activité n'est pas sans conséquences. Elle peut fragiliser les réseaux de soutien social, favoriser des situations d'isolement, et constituer un obstacle à l'accès aux soins de santé ou à certaines ressources essentielles, en particulier pour les ménages les plus vulnérables (*Ibid.*). Ces constats soulignent l'importance d'une meilleure compréhension des modèles de mobilité des jeunes parents afin d'éclairer l'élaboration de politiques publiques et de dispositifs d'aménagement urbain favorables à la santé et au bien-être des nouvelles familles (Jang et *al.*, 2022 ; Reece, 2021 *in* Yin, 2025).

Les mobilités quotidiennes familiales, notamment lorsqu'elles s'inscrivent dans des trajectoires résidentielles périphériques, se caractérisent fréquemment par une dépendance renforcée à l'automobile. Celle-ci apparaît comme un mode de déplacement particulièrement adapté à la gestion des chaînes de déplacements complexes et à l'accompagnement des enfants vers les différents lieux de la vie quotidienne. La voiture offre en effet une accessibilité jugée supérieure à celle des transports collectifs, tant en termes de disponibilité du service que de facilité d'accès physique aux infrastructures, notamment pour les parents avec de jeunes enfants (Fortin et Després, 2008).

Cette introduction aux mobilités quotidiennes familiales met en évidence la nécessité d'une prise en compte accrue de ces enjeux par les politiques publiques. Le soutien à la mobilité et au bien-être des nouveaux parents ne constitue pas seulement un levier d'amélioration de leur qualité de vie, mais représente également un facteur déterminant du développement de l'enfant en bonne santé (Yin, 2025 ; Rapport des 1000 premiers jours, 2020). L'analyse des mobilités quotidiennes au début de la vie familiale apparaît ainsi comme un champ de recherche en construction, à la croisée des politiques de mobilité, de santé publique et d'aménagement urbain.

Partie 2

Mobilité familiale quotidienne contrainte durant la période des 1000 premiers jours

2.1. Des mobilités plus complexes pour les femmes

- Des chaînes de déplacement plus intenses, courtes et complexes

Nous avons vu que l'arrivée d'un enfant se traduisait par une augmentation du nombre de déplacements au sein du ménage et par une complexification de la chaîne de déplacement (Demoli et Gilow, 2019). La prise en charge majoritaire de la mobilité parentale par les mères les expose davantage à l'intensification et à la réorganisation de cette chaîne de déplacements au quotidien (Demoli et Gilow, 2021). Contrairement aux pères, de nombreuses mères combinent l'accompagnement de leurs enfants avec leur propre emploi, ce qui complexifie les déplacements familiaux entre les différents lieux de la petite enfance (Barker, 2011). La technique de l'appariement optimale pour analyser les chaînes de déplacement souligne notamment le rôle des trajets liés à l'accompagnement dans la différenciation des mobilités quotidiennes. Selon l'étude menée par Demoli et Gilow (2019) à Bruxelles auprès de parents actifs, sur 100 déplacements pour motif d'accompagnement, 60,6 sont réalisés par des mères. Si les déplacements des pères et des mères qui appartiennent au groupe des ouvriers sont assez similaires, les motifs de déplacement des pères et des mères de la catégorie des cadres sont très différenciés : les déplacements masculins sont davantage orientés vers le travail, la tournée professionnelle et le retour au domicile tandis que les déplacements féminins sont polarisés par les contraintes domestiques. Ainsi, les déplacements féminins sont plus nombreux, plus courts, et plus souvent liés au travail domestique mobile : les mères accompagnent leurs enfants, ou font une activité en vue d'effectuer une autre tâche (courses ou démarches administratives).

Les travaux sur les familles monoparentales montrent que les mères seules sont particulièrement affectées par la réorganisation de la chaîne de déplacement (Leray et Séchet, 2013). En effet, les enfants apparaissent au cœur des arbitrages en matière de localisation résidentielle, pour l'organisation du temps et des déplacements quotidiens. Or les familles monoparentales sont prises dans un ensemble de contraintes spécifiques liées à plusieurs dimensions : des contraintes d'emploi du temps inhérentes à l'obligation de devoir faire face seule aux tâches du quotidien, des contraintes économiques liées au fait que le marché du travail est moins favorable aux femmes et des contraintes spatiales qui combinent les difficultés liées à l'emploi, au logement, et aux espaces de vie des jeunes enfants. Près de la moitié des mères estiment que leurs trajets quotidiens se sont complexifiés après leur entrée dans la monoparentalité du fait de la nécessité de devoir assumer du jour au lendemain l'ensemble des déplacements, notamment celles qui partagent la garde de leur enfant, celles qui ont des enfants en bas âge, et celles qui vivent dans une commune rurale (*ibid.*).

- Des mobilités maternelles éprouvantes physiquement et mentalement

La responsabilité des femmes pour la sphère domestique et familiale se traduit par des pratiques de mobilité spécifiques. L'imbrication du travail domestique dans le travail rémunéré implique une charge mentale et physique plus importante, source de « mobilités éprouvantes » (Eaux et *al.*, 2010 in Demoli et Gilow, 2019).

Les mobilités des femmes pendant la période des 1000 premiers jours sont d'abord éprouvantes physiquement. En effet, pendant la grossesse, le corps de la femme change, s'accompagnant d'effets secondaires multiples : nausées, fatigue, essoufflement (Fournand, 2009). À ces ressentis corporels, s'ajoute l'évolution de la forme du corps, qui impacte la mobilité dès la grossesse. Les femmes peuvent se sentir plus à l'étroit avec leur corps agrandi ; dans les transports en commun, dans les files d'attente, lorsqu'elles doivent sortir de la voiture après s'être garées sur une place de parking, etc. De même, lorsqu'elles accompagnent un petit enfant, les mères prennent en charge la gestion d'un autre corps que leur propre corps dans la traversée de l'espace (Gilow, 2018).

Si les mobilités pendant la période des 1000 premiers jours sont éprouvantes pour les mères physiquement, elles le sont aussi et surtout mentalement. Tivers (1985) montrait déjà au milieu des années 1980 comment le poids des injonctions à performer le rôle de « bonne mère » pèse sur le quotidien des mères. Dans le quartier pavillonnaire londonien de Morden, plutôt bien desservi, les espaces semblent peu propices à l'exercice de la parentalité maternelle : le manque d'espaces en intérieur pour les poussettes, les difficultés d'accès et le problème de surveillance des enfants sont décriés par les mères. La sphère de mobilité des femmes rencontrées est très réduite. Plusieurs arbitrages révèlent les aménagements que les femmes ont fait pour pouvoir mener à bien leur rôle de mère. Ainsi, celles qui ont un emploi privilégient le temps partiel, un travail près du domicile, et acceptent un statut inférieur à celui qu'elles avaient avant d'avoir des enfants. Une proportion considérable de femmes qui restent à la maison reconnaissent qu'elles aimeraient travailler à l'extérieur. D'autres études plus récentes montrent que la charge des mobilités familiales pèse encore bien davantage sur les femmes que sur les hommes (Fortin et Després 2008 ; Gilow et Demoli, 2019). Les mères sont en moyenne plus impliquées que les pères pour l'accompagnement des enfants à l'école. Elles partent plus tard du domicile que leur conjoint et rentrent plus tôt pour aller chercher leur(s) enfant(s) à l'école. Elles doivent également plus souvent « faire le taxi » pour conduire les enfants à leurs activités. Cette répartition des tâches inégales entre les pères et les mères résulte en grande partie de la différence de revenus au sein du couple : celui ou celle qui gagne le moins sacrifie son temps de travail et donc une partie de son revenu et il s'agit des femmes la plupart du temps (Fortin et Després 2008).

Cette charge est aussi la conséquence du poids logistique et d'organisation qui pèse sur les épaules des mères. Elles connaissent souvent mieux que les pères les emplois du temps de chaque membre de la famille et les horaires des activités. Elles sont aussi plus nombreuses à prendre en charge l'accompagnement médical des enfants et ainsi à les emmener aux rendez-vous de santé (Gilow, 2018).

Outre l'inégale charge des mobilités d'un point de vue du genre, la mobilité apparaît souvent comme un moyen de rendre effectif le rôle de « bonne mère ». Le concept d'*affordance affective* illustre cette idée : par le sentiment d'être bien préparée, que ce soit en poussette ou en voiture ou dans les transports en commun, la mobilité donne le sentiment de maîtriser la situation par le contrôle d'un autre corps dans l'espace (Clement et Waitt, 2018). De la même façon, Hallenbeck (2018) montre que la mobilité n'est pas uniquement perçue par les mères comme un moyen de se déplacer d'un point A vers un point B, mais comme un moyen de montrer son implication dans l'éducation infantine et dans l'accompagnement de l'enfant. Il y existe aussi une valorisation de certaines formes de mobilité associée à la parentalité, comme le porte-bébé qui est décrit comme une façon de créer de la proximité et du lien avec son enfant (Hallenbeck, 2018).

La prise en charge importante des mobilités portée par les mères s'accompagne également d'une plus grande anxiété associée aux déplacements avec leurs jeunes enfants : la crainte d'être en retard, le stress de pouvoir gérer la combinaison des déplacements pour les uns et les autres et le risque liée aux accidents de la route prennent un espace mental en plus dans leur quotidien (Carver et al, 2013).

2.3. Évolution des choix modaux motorisés

- Des déplacements plus nombreux : facteur majeur de report modal vers la voiture

La complexification des chaînes de déplacement pendant la période des 1000 premiers jours s'accompagne très souvent d'un report modal vers l'automobile (Lanzendorf, 2010) ou d'un usage plus fréquent de celle-ci (Gilow, 2018). En effet, la voiture joue un rôle clé en permettant aux parents de parcourir des distances plus ou moins longues dans des délais limités, tout en assumant leurs responsabilités d'accompagnement et de soins, notamment pour les mères (Barker, 2011).

La multiplication du nombre de déplacements constitue l'une des premières raisons de l'usage de la voiture chez les jeunes parents, et en particulier chez les mères, qui portent davantage la charge des mobilités. Les parents doivent en effet assumer à la fois leurs obligations professionnelles et parentales. Or, l'arrivée d'un enfant s'accompagne de nouveaux déplacements, qui s'inscrivent dans une échelle temporelle réduite (Demoli et Gilow, 2019). Nous allons voir que de nombreuses études ont montré comment la voiture permettait de faire face à ces nouvelles contraintes.

En Belgique, la voiture facilite les trajets en chaîne, notamment pour se rendre à la crèche, au travail, faire les courses, assister à des rendez-vous médicaux ou accompagner les enfants à leurs activités extrascolaires (Ligue des familles – *Mobilité des parents*, 2019). Cette praticité est particulièrement mise en avant par les mères, qui cherchent à rationaliser des temps de trajet interdépendants. En offrant une plus grande flexibilité que les transports en commun et en limitant les imprévus, la voiture est ainsi perçue comme un outil efficace de gestion du temps et des mobilités quotidiennes, permettant des déplacements multiples et combinés (Gilow, 2018).

L'usage accru de la voiture ne s'explique toutefois pas uniquement par la multiplication des déplacements. La présence d'enfants en bas âge, la monoparentalité ou la taille de la famille rendent en effet plus complexe le recours aux transports en commun (Ligue des familles – *Mobilité des parents*, 2019). Par ailleurs, la voiture apparaît également comme un moyen de faciliter la surveillance des jeunes enfants lorsqu'ils apprennent à marcher et qu'il devient plus difficile de garder un œil sur l'ensemble de la fratrie (Gilow, 2018).

La dépendance à la voiture ne s'installe pas uniquement au moment de la naissance : elle apparaît bien en amont, dès la période de grossesse, qui constitue une phase charnière dans l'évolution des pratiques de mobilité. Les analyses comparatives des pratiques de mobilité avant et pendant la grossesse montrent qu'avant la période périnatale, les futures mères déclarent marcher plus fréquemment et recourir moins souvent aux services de taxi ou de véhicule de transport avec chauffeur (VTC), privilégiant une palette de modes relativement diversifiée. En revanche, durant la grossesse, la marche et la voiture deviennent les modes de transport les plus utilisés, tandis que les transports en commun perdent nettement en attractivité et s'imposent comme le mode le moins fréquemment mobilisé au cours de cette période. Ce phénomène est particulièrement marqué chez les femmes déjà motorisées, plus aisées, plus diplômées ou vivant une première grossesse. Ces évolutions traduisent à la fois des contraintes physiques accrues et une perception négative des transports collectifs en termes de confort, d'accessibilité et de sécurité, à l'inverse de l'automobile, perçue comme plus adaptable à ces contraintes (Esmailnia, 2025). Les travaux soulignent que ces transformations des choix modaux ne sont pas uniquement temporaires. La grossesse s'accompagne de changements progressifs et évolutifs dans les pratiques de mobilité, qui se poursuivent après la naissance et s'ajustent à mesure que l'enfant grandit. Si certains ajustements relèvent de logiques conjoncturelles, liées à l'état de grossesse ou aux premiers mois de la parentalité, d'autres s'inscrivent dans des trajectoires de plus long terme (Lanzendorf, 2010). Les événements familiaux, et en particulier l'arrivée d'un enfant, peuvent ainsi avoir des effets durables sur les pratiques de mobilité, contribuant à l'ancrage de comportements plus dépendants de l'automobile.

La conduite automobile permet non seulement de jongler avec les engagements, les responsabilités et les emplois du temps de chacun à travers différents espaces géographiques, mais elle crée également des moments d'intimité en famille. Prendre soin des enfants et s'y intéresser se concrétise par la manière dont la conduite automobile facilite des moments planifiés et précieux de proximité spatiale, sociale et émotionnelle, au sein d'emplois du temps hebdomadaires chargés et fragmentés dans le temps et l'espace (Demoli et Gilow, 2019). Les itinéraires et le temps de déplacement associés aux courts trajets en voiture offrent ainsi des occasions de vivre des moments en famille. Plusieurs travaux montrent également que la voiture permet aux femmes de mettre en pratique leur idéal de maternité : le trajet devient un moment pour prendre soin des proches, structuré par des relations inégales entre les genres (Waite, Harada, 2016). Elle permet par exemple aux mères d'accompagner leurs enfants sur leurs lieux d'activité. Le discours de l'industrie automobile a par ailleurs contribué à façonner les comportements au volant, à travers des modèles de « bonne » citoyenneté et des pratiques de mobilité genrées (Jain, 2002 in Waite, Harada, 2016).

Le fait d'habiter dans une zone périurbaine constitue également une raison importante du report modal vers l'automobile. Le départ en périphérie des classes moyennes pour accéder à la propriété, souvent concomitant à l'arrivée d'un enfant, nécessite fréquemment de se procurer une voiture, malgré le coût que cela représente (Demoli et Gilow, 2019). La dispersion des activités et des lieux de travail, combinée au temps disponible limité des parents, apparaît comme un facteur de dépendance à l'automobile (McCarthy, 2017). Cette dépendance est le fruit d'une périurbanisation centrée autour de la voiture comme mode de déplacement (Fortin et Després, 2008). Certains ménages souhaitent favoriser des modes de déplacement alternatifs à la voiture, mais la réalité géographique ne le permet pas toujours (Demoli et Gilow, 2019). La dépendance à l'automobile est en outre fortement sous-tendue par des décennies de promotion de la culture automobile. Symbole du mode de vie périurbain, la voiture continue d'être associée à un idéal de confort et de liberté. Les habitudes familiales se transmettent aux jeunes générations, contribuant au maintien du paradigme automobile (Fortin, Després, 2008). Néanmoins, ces derniers travaux montrent que de nombreux ménages urbains revendiquent un usage raisonné de la voiture et cherchent à éviter autant que possible son utilisation pour les déplacements quotidiens. Celle-ci est alors réservée aux grosses courses ou aux départs en vacances.

Si la complexité des déplacements peut rendre l'utilisation de la voiture indispensable pour combiner lieux, horaires et charges variables, tous les ménages ne disposent pas des mêmes ressources pour faire face à ces obligations spatio-temporelles. La dépendance automobile met ainsi en lumière des dynamiques d'exclusion du « système automobile » touchant les personnes non motorisées. Des différences apparaissent selon les classes sociales, mais aussi en termes de genre.

Pour les familles aux faibles revenus, l'achat d'une voiture représente souvent une dépense excessive, et les parents s'appuient alors sur d'autres ressources, notamment les grands-parents ou les voisins (Yin, 2025). En matière de genre, les hommes bénéficiant d'une voiture de fonction accèdent plus fréquemment à cet avantage que les femmes. La voiture de la mère a plus souvent le statut de « voiture en plus » et, lorsqu'il n'existe qu'un seul véhicule, elle n'y a accès que si l'homme n'en a pas besoin (Dobbs, 2005 in Demoli et Gilow, 2019). De même, au sein des familles monoparentales, le taux de motorisation varie entre les femmes ayant pu rester propriétaires et celles ayant dû changer de logement, c'est-à-dire celles pour qui la charge liée au logement s'est considérablement alourdie (Leray, Séchet, 2013).

- Naissance des enfants et usage des transports en commun dans les mobilités familiales quotidiennes

La littérature met en évidence une relation étroite entre l'arrivée d'un enfant et l'évolution des choix modaux des ménages, marquée par une baisse significative de l'attractivité des transports en commun au profit de l'automobile. Plusieurs freins majeurs expliquent la faible attractivité des transports en commun pour les familles. L'accessibilité apparaît comme la contrainte principale, notamment pour les parents accompagnés de jeunes enfants ou de poussettes. Les difficultés concernent aussi bien l'accès aux arrêts et aux quais que la montée et la descente des véhicules (Ligue des familles, 2019). L'insatisfaction liée à l'accessibilité est

particulièrement forte chez les parents d'enfants de moins de trois ans, avant de diminuer progressivement lorsqu'ils grandissent. À ces contraintes s'ajoutent des enjeux de sécurité, de coût, de rapidité et de flexibilité. Le prix des titres de transport – lorsqu'il faut acheter un ticket pour chaque membre de la famille – peut devenir dissuasif (Ligue des familles, 2019). Par ailleurs, comme le soulignent Fortin et Després (2008), la perception d'un manque de sécurité et les connotations négatives associées aux transports en commun peuvent limiter leur usage, indépendamment de leur accessibilité matérielle.

Les obstacles rencontrés par les familles révèlent plus largement une inadéquation structurelle des réseaux de transport aux mobilités avec enfants. Les transports en commun se prêtent mal à la gestion des chaînes de déplacements familiaux, en raison du manque de flexibilité et des ruptures induites par les sorties et réintégrations successives du réseau (Gilow et Paternotte, 2018). L'usage des transports en commun par les familles est conditionné par les caractéristiques spatiales des lieux de résidence. La part modale des transports collectifs est plus élevée dans les centres urbains denses que dans les périphéries qui constituent pourtant des espaces d'installation privilégiés des familles (Ligue des familles, 2019). Fortin et Després (2008) montrent que l'absence ou l'insuffisance de l'offre de transports collectifs dans les périphéries urbaines explique en grande partie la faible utilisation de ces modes dans les mobilités familiales quotidiennes. Les choix résidentiels des ménages, motivés par la recherche d'un cadre de vie jugé plus favorable (espace, nature, sécurité), s'accompagnent ainsi de coûts individuels et collectifs importants, en termes de dépendance automobile, de pollution atmosphérique et d'impacts sur la santé. Les caractéristiques spatiales et fonctionnelles des territoires ouvrent ou limitent les possibilités de déplacement : la marche et les transports en commun dominent dans les quartiers centraux, tandis que l'automobile et le transport scolaire prévalent dans les espaces périurbains et ruraux.

La question du report modal vers les transports en commun reste ouverte. Selon la Ligue des familles (2019), de nombreux parents se déclarent prêts à utiliser davantage les transports collectifs en Belgique si leur performance s'améliorait, notamment en matière de fréquence, de desserte de proximité et d'accessibilité. Toutefois, Fortin et Després (2008) soulignent la force des routines spatio-temporelles et des représentations sociospatiales, qui s'inscrivent dans des *habitus* durables au sens de Bourdieu. Les pratiques automobiles, intériorisées et valorisées, tendent à se maintenir et à se transmettre aux enfants, tandis que les transports en commun souffrent d'un rejet symbolique et affectif. Dans ce contexte, les politiques d'aménagement urbain et de transport contribuent à un cercle vicieux, renforçant l'étalement urbain et la dépendance à la voiture, au détriment de la santé publique et de l'environnement, tout en produisant de nouvelles générations d'automobilistes.

2.4. La place des mobilités douces dans les déplacements pendant les 1000 premiers jours

- Mobilité douce

Les mobilités douces, comme la marche ou le vélo, occupent une place importante dans la mobilité familiale. Cela reste un choix de déplacement important ; surtout dans les quartiers défavorisés, où la marche est le principal mode de déplacement. En marchant avec leurs proches, notamment leurs mères, les bébés et les tout-petits occupent des espaces intermédiaires, comme les rues ou les parcs. Dans ce cas-là, les accompagnateur-ices jouent un rôle de médiation dans la visibilité et la mobilité des jeunes enfants dans les espaces publics (Ataol, 2022). Cependant, les espaces publics sont souvent inadaptés aux besoins des jeunes enfants et de leurs accompagnateur-rices. Le travail d'Ataol (2022) à Istanbul montre que, même s'il s'agit du mode de déplacement le plus couramment utilisé, la marche reste difficile pour les mères avec des jeunes enfant en raison de la topographie en pente et de la mauvaise qualité de l'environnement bâti : trottoirs étroits sans rampes, voitures mal garées, lampadaires défectueux et rues sales.

Dans certains pays comme aux Pays-Bas ou au Danemark, le vélo est un mode de déplacement courant pour les familles (McCarthy, 2017 ; Schwanen, 2011 in McLaren, 2016). À Copenhague, près d'un quart des familles avec au moins deux enfants ont un vélo cargo (Colville-Andersen, 2011 in McCarthy, 2017). L'usage du vélo varie fortement selon les pays, il est par exemple bien plus marginal en Irlande, mais se déplacer en vélo cargo permet tout de même à certains parents de continuer à se déplacer, même après la naissance de leurs enfants (Egan, 2025). La pratique cyclable est spécifique pour son rapport « émotionnel » que peuvent entretenir les cyclistes avec leurs pratiques de mobilité. Les nouveaux parents adoptent ainsi des « stratégies d'adaptation » du vélo plutôt que de changer pour un autre mode de transport. Ils peuvent opter pour un siège ou une carriole (Lanzendorf, 2010) ou bien un vélo cargo électrique (Egan, 2025). Tout comme la voiture ou la poussette, le vélo cargo permet la mobilité familiale, de déplacer de jeunes enfants tout en les « immobilisant » dans un « espace confiné », en restreignant leur propre mobilité. Egan (2025) nomme ceci *providing and confining mobilities*. Les parents reproduisent ainsi certains schémas de déplacements automobiles. Ils peuvent répondre à la pression sociale qui peut exister d'à la fois superviser et réguler les pratiques de mobilité de leurs enfants tout en étant incités à développer leur indépendance. Se déplacer en vélo cargo offre aussi des avantages pratiques. Les parents interrogés évoquent des déplacements plus simples, plus rapides et plus prévisibles. Il permet une meilleure gestion du temps : les parents n'ont pas à s'adapter à la vitesse de l'enfant ; et évitent les contraintes liées aux transports en commun ou aux embouteillages tout en étant moins contraignant que la marche avec une poussette. Pour les enfants, ces déplacements favorisent le contact et l'attention à l'environnement local et donc une meilleure sensibilisation à la biodiversité, à la nature, et un sens de l'orientation, et favorisent les interactions au fil du trajet (Egan, 2025). Les parents peuvent cependant rencontrer certaines contraintes, l'enfant doit être suffisamment âgé pour être transporté en sécurité, pouvoir tenir sa tête et disposer d'un

casque adapté. Le vélo doit également être adapté à mesure que l'enfant grandit. Enfin, accompagner simultanément un autre enfant à vélo peut s'avérer complexe (*ibid.*).

- La poussette, un objet important dans les mobilités familiales quotidiennes

Le champ matérialiste des mobilités familiales, abordé d'abord par la littérature féministe, s'intéresse aux objets qui rendent possibles les déplacements quotidiens avec de jeunes enfants, tels que les porte-bébés, les poussettes ou les landaus. Ces objets ne relèvent pas uniquement d'un choix pratique ou technique, mais participent à des assemblages socio-matériels et corporels au sein desquels se construisent les pratiques de mobilité, les routines familiales et les rapports à l'espace urbain (Jensen, 2017). À la suite de Boyer et Spinney (2016, *in* Jensen, 2017), la mobilité quotidienne apparaît donc comme un processus relationnel, façonné par des interactions entre les corps, les environnements et les objets. Ces derniers occupent donc une place centrale dans la mobilité avec les enfants, et surtout pour les mères.

Les travaux menés dans le domaine de la géographie féministe montrent comment la mobilité avec une poussette élargit la capacité d'une mère à se déplacer à pied dans la ville avec ses enfants. Dans son travail mené à Toronto sur des parents d'enfants âgés de 1 à 5 ans, Birken (2015) a également abordé ce constat ; 90% des interrogé-es mentionnent que la poussette encourage à passer plus de temps dehors et elle permet de sortir de chez soi, par exemple pour aller au parc. Cette utilisation contribue également à l'activité sportive des parents, ainsi qu'à leur santé physique et à la pratique d'une activité en extérieur. La poussette est également utilisée pour endormir l'enfant et offrir « une petite pause aux parents dans les exigences physiques et émotionnelles liées aux soins d'un tout-petit » (Boyer et Spinney, 2016 *in* Clement et Waitt, 2018).

La mobilité offerte par les équipements joue également un rôle important dans la vie sociale des parents. Les poussettes ont la particularité de favoriser une expérience sociale agréable en milieu urbain. Par exemple, s'arrêter sur le chemin du parc pour faire jouer son enfant, rencontrer d'autres parents avec qui discuter. L'usage de la poussette a donc une place très importante dans la mobilité quotidienne. En plus d'assurer la « sécurité » des bébés et des tout-petits, la mobilité offerte par la poussette peut être utilisée pour le transport de marchandise domestique comme les courses alimentaires par exemple (Clement et Waitt, 2018). Notons toutefois que la mobilité avec des équipements tels que les poussettes permet une mobilité avec l'enfant mais pas de l'enfant lui-même (Lalanne, 2016). Outre les possibilités de transport qu'il offre, la poussette apparaît également comme un défi et un facteur limitant la mobilité.

- L'« assemblage mère-enfant-poussette » dans les déplacements quotidiens

Nous avons évoqué, dans la partie précédente, le fait que la poussette offre aux parents une grande facilité pour sortir avec de jeunes enfants, même si ces derniers peuvent parfois préférer courir, ramper ou se déplacer à vélo (Birken et *al.*, 2015). Il existe en effet peu de travaux portant sur le point de vue des jeunes enfants dans la mobilité quotidienne, en particulier lorsqu'elle est accompagnée. Il est essentiel de reconnaître

que les spatialités extérieures des bébés et des tout-petits ne peuvent être envisagées isolément, mais plutôt comme une unité enfant/adulte/espace, en raison de leurs « interdépendances étroites » (Cortés-Morales 2021, *in* Kemp et al., 2025). Nous trouvons le même point de vue dans les travaux de Holt et Philo (2022), qui mobilisent la notion de « liens mères-bébé » et plus encore chez Clément et Waitt (2018). Ces travaux partagent une posture qui consiste à décentrer les jeunes enfants (Kraftl, 2020 *in* Kemp et al., 2025) et de mettre le focus sur les liens entre enfant et espace tout en intégrant l'adulte accompagnant.

Rappelons que la maternité et l'enfance ne constituent pas des identités fixes, mais des assemblages provisoires façonnés par l'interaction continue entre normes sociales, objets, émotions, routines corporelles et relations sociales. Pour comprendre le point de vue des jeunes enfants et leur rapport à l'espace pendant la mobilité quotidienne, y compris l'espace intérieur de la poussette, Clément et Waitt (2018) proposent la notion d'« assemblage mère-enfant-poussette ». Cet assemblage permet de repenser les déplacements avec enfants à partir des potentialités affectives des corps et des affordances matérielles de la poussette. Sa légèreté, sa maniabilité, sa portabilité ou encore sa solidité modulent les capacités d'agir des parents et des jeunes enfants, influençant ainsi leurs relations affectives ; elle ouvre ou restreint l'accès du bébé aux stimulations du monde extérieur. Cet assemblage affectif et relationnel souligne que les jeunes enfants ne sont pas simplement transportés, mais co-présents à la mobilité, dont ils/elles éprouvent directement les rythmes, les affects et les potentialités.

La capacité de mobilité d'assemblage mère-enfant-poussette montre que, les jeunes enfants étant le plus souvent dépendants de leurs accompagnateur-rices durant la mobilité, cette dépendance affecte directement leur vécu émotionnel. En poussette, ils/elles sont fréquemment contraint-es d'attendre pour avancer (Clément et Waitt, 2018), ce qui peut susciter une forme de frustration liée à l'immobilité temporaire. Face à cette frustration, les mères mobilisent stratégiquement les poussettes pour organiser leur temps, gérer les risques et moduler l'humeur et le niveau d'énergie de leurs enfants afin de favoriser des interactions plus ludiques dans les villes (Clément et Waitt, 2018).

- Porter pour se déplacer : le porte-bébé dans les mobilités quotidiennes avec bébés

Le porte-bébé est un autre matériel souvent utilisé pendant les déplacements avec les bébés principalement. Le portage est une pratique qui trouve ses origines en Afrique et en Asie. Puis, il est adapté dans le monde occidental, surtout dans les années 1960 témoignant de la dimension culturelle des pratiques de mobilité (Favrau, 2011 ; Hallenbeck, 2018). Parmi les rares travaux sur le sujet notons celui de Whittle (2019) centrée sur l'écharpe de portage (« sling »), qui montre combien son usage facilite la mobilité familiale. Les témoignages de parents utilisant des porte-bébés révèlent que ces derniers leur offrent une certaine légèreté et liberté dans les pratiques de mobilité, contrairement à certaines expériences avec les poussettes. En effet, l'utilisation d'un porte-bébé pour se déplacer dans l'espace public semble souvent plus facile que celle d'une poussette, notamment en raison de sa compacité et de la configuration qu'il crée, qualifiée d'« assemblage maman-bébé »

(Boyer et Spinney, 2016 *in* Whittle, 2019). Cet assemblage mobilise plus facilement avec des porte-bébés, dans les espaces publics et dans les transports en commun. À l'inverse, en raison de sa taille et de sa forte visibilité, la poussette tend à séparer physiquement ses usagers des autres passants, en les identifiant comme une unité distincte dans l'espace public. Ainsi, la personne qui porte son bébé est moins isolée physiquement des autres piétons et moins immédiatement identifiée comme « mère » que lorsqu'elle utilise une poussette. Cela lui permet de continuer à fréquenter les espaces qu'elle habitait avant la maternité (Hallenbeck, 2018).

Le porte-bébé facilite également l'intercorporalité entre le porteur.se et l'enfant (Lupton, 2013 *in* Whittle, 2019). Le développement de la sécurité intérieure du bébé repose sur la découverte progressive de son intégrité corporelle et de sa cohésion psychique. Le tout-petit a besoin de ressentir une couverture qui le contient et le rassure, condition nécessaire à l'élaboration de sa capacité à contenir ses propres pensées. Le portage participe à cette découverte, tout comme la voix de sa mère et son odeur, c'est-à-dire tout objet pouvant servir à créer un lien psychique. Par ses manipulations, la mère permet à son enfant d'avoir plus vite conscience de ses limites corporelles (Favrau, 2011).

Objet fluide dans son usage, le porte-bébé se distingue par ses différents modes de portage et son design facilement appropriable, ce qui permet une adaptabilité de la mobilité. Whittle (2019) met ainsi en avant que l'écharpe de portage constitue une solution allant à l'encontre de la croyance selon laquelle la mobilité avec un bébé est complexe. Elle permet de poursuivre des activités de famille tout en étant mobile. Ainsi, elle contribue à réduire l'impact de l'arrivée d'un bébé sur la mobilité familiale (Whittle, 2019).

Notons enfin que le changement dans la mobilité familiale n'intervient d'ailleurs pas nécessairement à l'arrivée du premier enfant, qui peut être porté, mais devient plus significatif avec l'arrivée du second, lorsque les parents doivent simultanément porter le plus jeune et accompagner, voire porter, le plus grand.

Partie 3

Changements des pratiques des espaces urbains

3.1. Un espace urbain inadapté pour les déplacements avec les jeunes enfants

Les mobilités familiales durant la période des 1000 premiers jours rendent visibles le caractère androcentré des aménagements urbains (Paternotte et Sacco 2018). Accompagner un enfant, notamment en poussette ou porté, transforme temporairement les femmes en personnes à mobilité réduite, du fait de la présence de marches, d'écarts, de ruptures de niveau ou de dispositifs mal adaptés. Ces difficultés sont exacerbées dans les nœuds de transport, où l'absence ou la défaillance d'équipements tels que les ascenseurs limite fortement l'autonomie des mères et conditionne leurs déplacements à l'aide d'autrui. Dans ce contexte contraignant, diverses stratégies d'adaptation sont également développées par les mères pour composer avec un environnement souvent peu pensé pour leurs besoins.

- L'accessibilité universelle : une réflexion au prisme des déplacements avec les jeunes enfants

L'ensemble des personnes rencontrant des difficultés à se déplacer, de façon durable ou temporaire, peuvent être considérées comme des personnes à mobilité réduite (PMR). L'aménagement du milieu urbain suppose ainsi une réflexion capable d'intégrer l'ensemble des usagers. Or, pendant de nombreuses années, le regard des décideurs politiques est resté limité : la question de l'accessibilité a été principalement abordée sous l'angle du handicap, notamment pour les espaces publics et les transports en commun. Pourtant, une personne à mobilité réduite n'est pas nécessairement une personne en situation de handicap, mais bien quelqu'un confronté à des obstacles dans ses déplacements (Mathon et Saby, 2016). Par exemple, la femme accompagnatrice, souvent avec une poussette, est considérée comme une personne à mobilité réduite en raison du manque d'adaptation des espaces publics, surtout matériellement comme les infrastructures ou les trottoirs (Gilow, 2018).

La prise en compte des besoins des personnes en situation de handicap, des femmes, et des enfants en voie d'apprentissage de la marche, repose sur une prise en charge à la fois séparée, pour reconnaître leurs spécificités ; et simultanée, pour garantir une cohérence dans l'élaboration des politiques, notamment de conception urbaine. C'est dans cette perspective que le concept d'accessibilité universelle s'est progressivement imposé comme une solution potentielle (Fougeyrollas et *al.*, 2019). Ainsi, le regard porté sur la mobilité réduite a évolué, passant d'une vision très généraliste (personnes âgées, femmes enceintes, parents avec poussette, *etc.*) à une approche d'accessibilité universelle, qui vise à faciliter l'ensemble de la chaîne de déplacement pour tous. Cette approche systémique, qui met la proximité, la marche et l'accessibilité au centre d'une mobilité durable, privilégie l'efficacité des interfaces entre le bâti, la voirie et les transports (Mathon et Saby, 2016).

Cependant, le concept d'accessibilité universelle reste flou en raison de l'imprécision du terme. Dans ce contexte, certain-es auteur-ices expliquent que, plutôt que de chercher un idéal difficile à atteindre, il serait plus logique de penser que l'accessibilité est une façon d'assurer l'égalité des chances, permettant un accès complet aux activités et aux aspirations personnelles (Rocque et *al.*, 2011 in Fougeyrollas et *al.*, 2019). Le concept « d'accès inclusif » est ainsi privilégié, car il est jugé moins normatif et plus opérationnel. L'objectif est recentré sur la participation sociale et l'exercice effectif du droit à l'égalité pour l'ensemble de la population d'un territoire (Fougeyrollas et *al.*, 2019). Cela inclut tout le monde, y compris les femmes et les personnes accompagnées de jeunes enfants.

- L'inhospitalité des espaces publics pour les mères et les jeunes enfants

Pendant les déplacements en famille, chaque situation spatiale peut devenir une difficulté, en particulier lorsqu'il s'agit d'accompagner de jeunes enfants. Le poids du bébé porté, de la poussette, le contrôle sur des corps des enfants transforment profondément l'expérience du déplacement (Gilow, 2018).

Nous avons abordé la question d'adapter les espaces publics aux pratiques quotidiennes de mobilité des familles à travers le concept d'accessibilité universelle, qui ciblent la conception d'environnements capables d'accueillir la diversité des corps, des rythmes de déplacement et des configurations familiales. Cependant, les espaces publics restent encore aujourd'hui inaccessibles ou peu accueillants pour les accompagnateur-ices et les jeunes enfants (Gilow, 2018). L'intermodalité et les transitions entre différents modes de transports, tels que les ascenseurs ou l'accès aux trains constituent une difficulté majeure pour les familles. Mais la question ne se résume pas seulement au manque d'infrastructures : l'accessibilité dans les transports publics (leur aménagement intérieur, place PMR, emplacement poussette *etc.*) représente un frein important.

Au-delà des équipements insuffisants, certains transports en commun restent parfois peu accueillants pour les familles. Comme l'a montré Ataol (2022) dans sa recherche menée en Turquie, les poussettes peuvent être refusées dans certains bus aux heures de pointe à cause de leur encombrement. Les accompagnateur-trices sont donc confronté-es à la fois à un environnement non adapté et à un manque d'acceptabilité sociale dans des contextes de forte densité ou des moments d'intensité des flux de circulation.

3.2. La rétraction hors des espaces publics durant les 1000 premiers jours

Au-delà de l'inadaptation de l'espace urbain à la mobilité des mères pendant la période des 1000 premiers jours, différentes injonctions et représentations sociales conduisent les femmes enceintes puis les jeunes mères à limiter leurs usages de l'espace public. Que ce soit au moment de la grossesse ou juste après l'accouchement, on assiste à une reconfiguration de la façon de pratiquer les espaces publics.

L'entrée dans le processus de maternité se traduit notamment par un abandon des soirées nocturnes entre ami-es, au bar ou au restaurant, mais aussi par une baisse de la pratique sportive et des loisirs (Yin, 2025).

Les mères réduisent aussi considérablement leurs voyages longue distance et internationaux pendant la grossesse et passent davantage de temps à la maison et dans divers établissements de santé (*ibid.*). De même, après la naissance, les soins au nouveau-né et l'allaitement apparaissent comme un frein à la mobilité des jeunes mères (Fournand, 2009).

Cette rétraction des espaces de vie peut être accentuée par des facteurs propres à la structure du ménage. Les familles monoparentales doivent par exemple jongler avec un plus grand nombre de paramètres « en solo ». L'emploi du temps pour conjuguer la vie professionnelle et la vie familiale laisse peu de place pour des moments de sociabilité, de loisir et de détente, comme les balades dans les parcs, qui constituent pourtant des ressources pour les jeunes enfants (Leray et Séchet, 2013).

En dehors des freins propres à la structure du ménage, plusieurs raisons expliquent la mise en retrait de la sphère sociale des jeunes mères. Le retrait de la femme enceinte de l'espace public résulte d'abord des réponses du corps au cours des premiers mois de la grossesse : les nausées, l'envie fréquente d'uriner, les chutes de tension, le fait d'être essouffée plus rapidement ou d'être davantage fatiguée ne facilitent pas les moments de sortie et de sociabilité à l'extérieur du domicile (Fournand, 2009). En fin de grossesse, ce sont davantage des raisons corporelles qui amènent la femme à délaisser l'espace public. En effet, au-delà de la fatigue liée à la grossesse, le changement du corps transforme le rapport matériel à l'espace et rend les femmes moins mobiles (*ibid.*).

Si ces enjeux physiques et médicaux constituent une première explication de la rétraction des mères dans l'espace public, il existe également des raisons sociales liées au regard porté sur le corps des femmes enceintes, puis sur le rôle des mères avec leur jeune enfant. Lors de la grossesse, un ensemble de prescriptions médicales relève davantage d'injonctions sociales que de réels dangers pour les femmes enceintes (Fournand, 2009). Les femmes sont incitées à fréquenter des lieux jugés convenables, adaptés à leur état, là où être en terrasse de café entourée de fumeur-ses ou au bar ne correspondrait pas aux représentations que l'on se fait de la « bonne mère ». De même, l'ambiguïté des significations associées à l'allaitement ne rend pas toujours facile la présence des jeunes mères avec un tout-petit dans l'espace public (Mathews, 2019). Tantôt érotisé ou fétichisé, le geste de l'allaitement est vécu comme un acte intime où les limites corporelles sont rompues. Cette intimité peut entrer en conflit avec l'ouverture des espaces publics, qui ne permet pas toujours d'être à l'abri des regards (Fournand, 2009).

La signification du corps est différente selon l'espace où il se trouve (Raffestein, 1986 *in* Fournand, 2009). La sphère domestique est perçue comme rassurante et propice à la relation d'intimité entre les jeunes parents et le nouveau-né, tandis que l'espace urbain est perçu comme dangereux ou source de vulnérabilité, car il expose au regard public et à un certain nombre d'obstacles.

3.3. Ré-approvisionnement des espaces urbains par les familles avec de jeunes enfants : proximité, sociabilités et réseaux de soutien

Face à l'inadaptation de nombreux espaces urbains aux mobilités familiales et à la rétraction des espaces publics effectivement pratiqués après l'arrivée d'un enfant, les familles développent des stratégies de ré-approvisionnement de la ville. Celles-ci reposent notamment sur la valorisation des lieux perçus comme accueillants, sur un ancrage accru dans la proximité et sur l'activation de réseaux de sociabilité et de solidarité, qui facilitent l'adaptation des familles à l'espace urbain et atténuent les contraintes liées à la parentalité.

En réponse au phénomène de rétractation des femmes enceintes dans l'espace public (Fournand, 2009), les femmes développent des stratégies de réappropriation de l'espace urbain, notamment en recréant des « bulles privées », qui relèvent avant tout d'un processus mental et symbolique, par lequel les femmes parviennent à se soustraire au regard d'autrui, à mettre à distance les normes et jugements sociaux, et à se constituer un espace intime au sein de la ville. Parmi les espaces urbains réinvestis par les familles, les parcs et espaces verts occupent une place centrale. Lalanne (2016) montre que ces lieux sont accueillants pour les parents accompagnés d'équipements dédiés aux enfants, tels que les poussettes. Loin de constituer de simples contraintes, ces équipements jouent un rôle actif dans la production de sociabilités urbaines : ils favorisent les rencontres entre enfants et, par ricochet, entre parents, transformant les déplacements quotidiens en opportunités de socialisation. Ces constats rejoignent ceux de l'APUR (2022), qui souligne l'importance accordée par les familles parisiennes aux espaces verts et aux aires de jeux, perçus comme des aménités majeures et des lieux propices aux activités familiales et à la socialisation.

La valorisation de la proximité constitue un autre pilier du réapprovisionnement de l'espace urbain. Si les femmes effectuent en moyenne davantage de déplacements que les hommes, leurs mobilités restent plus locales et de plus courte distance, traduisant une forte contrainte spatiale liée aux responsabilités domestiques et familiales (Gilow, 2018). Ces déplacements, souvent vécus comme une « course permanente », s'accompagnent d'une charge mentale importante, incitant les familles à privilégier l'accès rapide et simple aux services de proximité. Les travaux de l'APUR (2022) montrent ainsi que les familles recherchent la proximité des services de santé, des écoles, des équipements culturels et sportifs ou encore des espaces verts, s'inscrivant dans les principes de la « ville du quart d'heure ». Cette logique est particulièrement marquée chez les mères des classes populaires, dont les pratiques sont davantage organisées autour du foyer, notamment en raison de leur non-motorisation (Bostock, 2001). Pour les mères seules, qui doivent assumer l'ensemble de la charge d'accompagnement et d'organisation de la vie quotidienne de l'enfant, la réduction des distances quotidiennes et l'accessibilité immédiate aux services deviennent des enjeux centraux (Leray & Séchet, 2013). Ces contraintes peuvent également expliquer certains parcours résidentiels, notamment des mobilités de retour vers les grands pôles urbains après une séparation (Villaume, 2016).

Enfin, les réseaux de solidarité familiale et amicale jouent un rôle dans l'adaptation des familles à la parentalité. De nombreuses mobilités résidentielles sont motivées par le souhait de se rapprocher de proches susceptibles d'apporter un soutien quotidien (Yin, 2025). Les modes de garde alternatifs reposant sur l'entraide

entre membres de la famille ou entre amis restent largement mobilisés par les ménages (APUR, 2022), tout comme les formes de mutualisation de la garde entre familles, notamment pour la sortie de crèche ou d'école. Ce recours aux réseaux de solidarité varient selon le statut socio-économique des ménages, les mères les plus modestes apparaissant plus dépendantes des réseaux de soutien de proximité (Yin, 2025).

Bibliographie

Alexander, S. A. (2022). Regaining public space for children : The context and mechanisms of a play street intervention in central Paris. *Cities & Health, 0*(0), 1-14. <https://doi.org/10.1080/23748834.2024.2424035>

Ataol, Ö., Krishnamurthy, S., Druta, O., & van Wesemael, P. (2022). Towards inclusive urban environments for infants and toddlers : Assessing four urban neighbourhoods in Istanbul with mothers. *Children & Society, 36*(6), 1177-1193. <https://doi.org/10.1111/chso.12566>

APUR (2022). *Familles, modes d'accueil et parentalité à Paris*, <https://www.apur.org/fr/population-societe/demographie/familles-modes-accueil-parentalite-paris>

Barker, J. (2011). 'Manic Mums' and 'Distant Dads'? Gendered geographies of care and the journey to school. *Health & Place, 17*(2), 413-421. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2010.04.001>

Bell, Michelle L. et Belanger, Kathleen. 2012. « Review of research on residential mobility during pregnancy: consequences for assessment of prenatal environmental exposures », *Journal of Exposure Science & Environmental Epidemiology*, vol. 22, n° 22, p. 429-438.

Birken, C. S., Lichtblau, B., Lenton-Brym, T., Tucker, P., Maguire, J. L., Parkin, P. C., Mahant, S., & on behalf of the TARGet Kids! Collaboration. (2015). Parents' perception of stroller use in young children : A qualitative study. *BMC Public Health, 15*(1), 808. <https://doi.org/10.1186/s12889-015-1989-6>

Bostock, L. (2001). Pathways of disadvantage? Walking as a mode of transport among low-income mothers. *Health & Social Care in the Community, 9*(1), 11-18. <https://doi.org/10.1046/j.1365-2524.2001.00275.x>

Cabrit, P., & Ramos, A. (2024). *Les bébés en ville. Projet Politique du Lange*. Bruxelles. https://bma.brussels/app/uploads/2024/04/240412_Label-BMA_Rapport-detude-FR_.pdf

Cante, G. (2022). La petite enfance au prisme de la nature : Un état de l'art de la littérature et des propositions pour les politiques publiques de la petite enfance. *Spirale - La grande aventure de bébé, 102*(2), 21-32. <https://doi.org/10.3917/spi.102.0021>

Carver, A., Timperio, A., & Crawford, D. (2013). Parental chauffeurs : What drives their transport choice? *Journal of Transport Geography, 26*, 72-77. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.08.017>

Clark, R. (2022). *School street : Putting children and the planet first*. FIA Foundation. <https://www.fiafoundation.org/media/hr3fmhin/school-streets-report-pages.pdf>

Clement, S., & Waitt, G. (2018). Pram mobilities : Affordances and atmospheres that assemble childhood and motherhood on-the-move. *Children's Geographies*, 16(3), 252-265. <https://doi.org/10.1080/14733285.2018.1432849>

Commission des 1000 premiers jours. (2020). *Les 1000 premiers jours : Là où tout commence*. Ministère des Solidarités et de la Santé. <https://sante.gouv.fr/IMG/pdf/rapport-1000-premiers-jours.pdf>

Danic, I., David, O., & Depeau, S. (éds.). (2010). *Enfants et jeunes dans les espaces du quotidien*. Rennes: Presses universitaires de Rennes. <https://doi.org/10.4000/books.pur.27144>

Demoli, Y., & Gilow, M. K. (2019). Mobilité parentale en Belgique : Question de genre, question de classe. *Espaces et sociétés*, 176177(1), 137-154. <https://doi.org/10.3917/esp.176.0137>

Dolto, Françoise (1985), *La cause des enfants*, Paris, Robert Laffont.

Egan, R. (s. d.). Providing and confining mobility : The e-cargo bike as a technology of parenting. *Mobilities*, 0(0), 1-18. <https://doi.org/10.1080/17450101.2025.2576276>

Esmailnia, M., Babazadeh, A., & Mehdizadeh, M. (2025). How pregnancy might change women's travel behavior. *Transport Policy*, 103928. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.103928>

Favreau, M. (2011). Le portage : Un héritage culturel et générationnel. In *Parents et bébés du monde* (p. 127-138). éres. <https://doi.org/10.3917/eres.besso.2011.01.0127>

Fortin, A., & Després, C. (2008). Introduction : Villes denses, villes diffuses, quelles mobilités pour quelles familles ? *Enfances Familles Générations. Revue interdisciplinaire sur la famille contemporaine*, 8. <https://journals.openedition.org/efg/7298>

Fougeyrollas, P., Fiset, D., Dumont, I., Grenier, Y., Boucher, N., & Gamache, S. (2019). Réflexion critique sur la notion d'accessibilité universelle et articulation conceptuelle pour le développement d'environnements inclusifs. *Développement Humain, Handicap et Changement Social / Human Development, Disability, and Social Change*, 25(1), 161-175. <https://doi.org/10.7202/1085774ar>

Fournand, A. (2009). La femme enceinte, la jeune mère et son bébé dans l'espace public. *Géographie et cultures*, 70, Article 70. <https://doi.org/10.4000/gc.2320>

Gayet-Viaud, C. (2015). *La leçon de sociabilité du bébé*. Metropolitics. <https://metropolitics.org/La-lecon-de-sociabilite-du-bebe.html>

Gibson, James J. 1977. « The theory of affordances », in Robert E Shaw (dir.), *Perceiving, acting, and knowing: toward an ecological psychology*, Hillsdale, N.J. : Lawrence Erlbaum Associates, p. pp.67-82.

Gilow, M. (2018). « Maman-taxi » : Repenser l'espace urbain depuis la mobilité parentale. In Sacco M, Paternotte D, *Partager la ville : Genre et espace public en Belgique francophone* (Academia-L'Harmattan).

Guedj, H., & Virot, P. (2025). Depuis vingt ans, des pères plus présents auprès des jeunes enfants mais pas plus souvent seuls avec eux. DREES.

Hallenbeck, S. (2018). Mobility, Moms, and the Babywearing Phenomenon. *Women's Studies in Communication*, 41(4), 359-369. <https://doi.org/10.1080/07491409.2018.1551681>

Holt, L., & Philo, C. (2023). Tiny human geographies : Babies and toddlers as non-representational and barely human life? *Children's Geographies*, 21(5), 819-831. <https://doi.org/10.1080/14733285.2022.2130684>

Jensen, M. T. (2017). Urban pram strolling : A mobilities design perspective. *Mobilities*, 13(4), 584-600. <https://doi.org/10.1080/17450101.2017.1394683>

Kaufmann, V., & Flamm, M. (2002). *Famille, temps et mobilité : Etat de l'art et tour d'horizon des innovations*. CNAF - Institut de la ville en mouvement.

Kaufmann, V., & Widmer, É. D. (2005). L'acquisition de la motilité au sein des familles: État de la question et hypothèses de recherche. *Espaces et sociétés*, 120121(1), 199-217. <https://doi.org/10.3917/esp.120.0199>

Kemp, N., & Josephidou, J. (2023). Babies and toddlers outdoors : A narrative review of the literature on provision for under twos in ECEC settings. *Early Years*, 43(1), 137-150. <https://doi.org/10.1080/09575146.2021.1915962>

Kemp, N., Josephidou, J., & Bolshaw, P. (2025). 'Tiny humans' outdoors : Understanding the factors that mediate opportunities for babies and toddlers. *Children's Geographies*, 23(2), 219-236. <https://doi.org/10.1080/14733285.2025.2479683>

Kersuzan, C. (2009). Changement de logement et naissance des enfants. *Recherches familiales*, 6(1), 7-25. <https://doi.org/10.3917/rf.006.0007>

Le Pape, Yannick. 2025. « Éveil culturel : quand les tout-petits bousculent les musées », *In Situ. Au regard des sciences sociales*.

Lalanne, M., Vayre, J.-S., Brembeck, H., & Sörum, N. (2016). Quand marcher requiert la mobilisation d'équipements imposants. Le cas des poussettes et caddies dans la mobilité de consommation. *Sciences de la société*, 97, Article 97. <https://doi.org/10.4000/sds.4195>

Lanzendorf, M. (2003). *Mobility biographies: A new perspective for understanding travel behaviour*. Communication présentée à la 10^e Conférence internationale sur la recherche sur les comportements de déplacement, Lucerne, Suisse, août 2003.

Lanzendorf, M. (2010). Key Events and Their Effect on Mobility Biographies : The Case of Childbirth. *International Journal of Sustainable Transportation*, 4(5), 272-292. <https://doi.org/10.1080/15568310903145188>

Lehman-Frisch, S., & Vivet, J. (2011). Géographies des enfants et des jeunes. *Carnets de géographes*, 3. <https://doi.org/10.4000/cdg.2074>

Leray, F., & Séchet, R. (2013). Les mobilités sous contraintes des mères seules avec enfant(s) : Analyse dans le cadre de la Bretagne (France). In P. Gerber & S. Carpentier (Éds.), *Mobilités et modes de vie : Vers une recomposition de l'habiter* (p. 69-88). Presses universitaires de Rennes. <https://doi.org/10.4000/books.pur.34481>

Ligue des familles (2019). Mobilité des parents : tais-toi et rame, <https://liguedesfamilles.be/article/mobilite-des-parents>

Mathon, S., & Saby, L. (2016). Chaîne du déplacement, universalité et proximité : Un enjeu de renouveau du modèle de mobilité. *Espace populations sociétés. Space populations societies*, 2016/2. <https://doi.org/10.4000/eps.6273>

Mathews, V. (2019). Reconfiguring the breastfeeding body in urban public spaces, *Social & Cultural Geography*. 20(20). 1266-1284.

McCarthy, L., Delbosc, A., Currie, G., & Molloy, A. (2017). Factors influencing travel mode choice among families with young children (aged 0–4) : A review of the literature. *Transport Reviews*, 37(6), 767-781. <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1354942>

McLaren, A. T. (2016). Families and transportation : Moving towards multimodality and altermobility? *Journal of Transport Geography*, 51, 218-225. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.01.006>

McLaren, A. T. (2018). Parent–child mobility practices : Revealing ‘cracks’ in the automobility system. *Mobilities*, 13(6), 844-860. <https://doi.org/10.1080/17450101.2018.1500103>

McLaren, A. T., & Parusel, S. (2015). ‘Watching like a hawk’ : Gendered parenting in automobilized urban spaces. *Gender, Place & Culture*, 22(10), 1426-1444. <https://doi.org/10.1080/0966369X.2014.970141>

Monnet, N., & Boukala, M. (2018). Postures et trajectoires urbaines : La place des enfants et adolescents dans la fabrique de la ville. *Enfances Familles Générations. Revue interdisciplinaire sur la famille contemporaine*, 30, Article 30. <https://journals.openedition.org/efg/2763>

Ott, A.-C. (2022). *Venir au monde : Sociogenèse des manières enfantines de (se)représenter l’espace mondial* [Thèse de doctorat, Paris 1 - Panthéon Sorbonne]. <https://ecm.univ-paris1.fr/nuxeo/site/esupversions/bbca58fe-1a00-4803-8b08-c9dcd37393fe>

Patternote, D. et Sacco, M. (2018), *Partager la ville - genre et espace public en Belgique francophone*, L’Harmattan, Paris.

Pirard, F., Garnier, P., & Marianne, Z. (2024). *Pratiques et politiques en petite enfance*. Peter Lang. <https://doi.org/10.3726/b21319>

Rayna, S. et Brougère, G. (2005), *Accueillir et éduquer la petite enfance*, INRP/ENS Editions.

Rivière, C. (2023). Qu’est-ce qu’une « ville à hauteur d’enfant » ? *Mouvements*, 115(3), 139-147. <https://doi.org/10.3917/mouv.115.0139>

Roy, V. (2024). *Libres enfants du plein air*. https://www.lesprosdela petiteenfance.fr/wp-content/uploads/2024/12/libres_enfants_du_plein_air.pdf

Salomon, I., & Ben-Akiva, M. (1983). The use of the life-style concept in travel demand models. *Environment and Planning A*, 15, 623–638. (1983),

Texier, S. (2013). Anne-Marie Châtelet, Le souffle du plein air. Histoire d’un projet pédagogique et architectural novateur (1904-1952). *Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, 28, Article 28. <https://doi.org/10.4000/crau.506>

Tivers, J. (1985). *Women Attached : The Daily Lives of Women with Young Children*. <https://doi.org/10.4324/9781003519492>

Tourné C-E. (2007). *Le Naissant*. L'Harmattan.

Villaume, S. (2016). Naissances, séparations et changements de logement. *Revue française des affaires sociales*, 3, 29-64. <https://doi.org/10.3917/rfas.163.0029>

Vincent, J. (2018). La mise à l'épreuve des cadres temporels de la recomposition familiale : Les effets de la naissance d'un enfant commun en famille recomposée. *Enfances Familles Générations. Revue interdisciplinaire sur la famille contemporaine*, 29. <https://journals.openedition.org/efg/1880>

Viruega, M. (2025). Pratiques de la petite enfance dans les parcs et jardins parisiens : Entre invisibilisation institutionnelle, inégalités d'accès et réappropriations quotidiennes. [Mémoire de master non publié – Université Paris 1 - Panthéon Sorbonne].

Vuailat, F. (2025). *Un pas de côté à propos de la « ville à hauteur d'enfants »*. Métropolitiques. <https://metropolitiques.eu/Un-pas-de-cote-a-propos-de-la-ville-a-hauteur-d-enfants.html>

Whittle, R. (2019). Baby on board : The impact of sling use on experiences of family mobility with babies and young children. *Mobilities*, 14(2), 137-157. <https://doi.org/10.1080/17450101.2018.1533682>

Yin, P. (2025). Parental mobility during the perinatal period : A spatiotemporal analysis of geotagged social media data. *Cartography and Geographic Information Science*, 0(0), 1-14. <https://doi.org/10.1080/15230406.2025.2587841>

Master 2 d'urbanisme et d'aménagement de l'Université Paris 1

Atelier professionnel - 2025-2026

Forum Vies Mobiles

LA MOBILITÉ FAMILIALE DURANT LES 1000 PREMIERS JOURS Se déplacer avec les jeunes enfants en contexte métropolitain

Synthèse



Figure 1 : Mère parisienne, courses au bras avec ses deux enfants : l'un sur un globber, l'autre à vélo - Mars 2026, MOB 1000

Encadré par Aurélien Ramos, Pauline Cabrit dans le cadre du projet MOB 1000
Un atelier professionnel commandité par le Forum Vies Mobiles – Matthieu Bloch
Jules Alves da Silva, Lucile Foucher, Emma Greco, Côme Grémaud, Gülce Telli - Mars 2026

Table des matières

<i>Contexte et objectifs de l'atelier</i>	3
<i>État de l'art : la naissance comme moment de reconfiguration des mobilités familiales : un consensus académique</i>	3
<i>Méthodologie et terrain</i>	4
<i>Résultats de l'enquête</i>	5
Hypothèse 1 : L'arrivée d'un enfant dans la famille entraîne une réorganisation des temps quotidiens familiaux.....	5
Hypothèse 2 : Les choix résidentiels socialement situés influencent directement la mobilité quotidienne.....	7
Hypothèse 3 :L'arrivée d'un enfant dans la famille entraîne une réorganisation des mobilités familiales quotidiennes	7
Hypothèse 4 : Les choix modaux sont influencés par les équipements utilisés et la densité des ressources urbaines	9
<i>Conclusion</i>	12
<i>Bibliographie</i>	13
<i>Références statistiques :</i>	13
<i>Annexes :</i>	14

Contexte et objectifs de l'atelier

Les « 1000 premiers jours » identifiés par l'Unicef (2017) et l'OMS (2016) comme une période déterminante pour le développement des enfants constituent désormais un cadre structurant pour penser la naissance. Le rapport des 1000 premiers jours publié en 2020 formule des recommandations à destination des professionnel·les de la petite enfance mais également des familles sur cette période qui s'étend du quatrième mois de grossesse aux deux ans de l'enfant.

Ce document présente les résultats de l'enquête menée à Paris et à Bruxelles sur les pratiques de mobilités quotidiennes familiales au cours des 1000 premiers jours. Il fait office de restitution de la phase 1 du projet de recherche MOB1000 commanditée par le Forum Vie Mobile. Ce travail, réalisé durant l'atelier professionnel du Master 2 d'Urbanisme et Aménagement de l'Université Paris I Panthéon – Sorbonne, encadré par Aurélien Ramos et Pauline Cabrit, s'est déroulé en trois temps. Dans un premier temps, une revue de littérature a été rédigée (novembre - décembre) ; dans un second temps, l'enquête a été conçue puis diffusée à Paris et à Bruxelles (janvier - février) ; enfin l'enquête a permis la construction d'une base de données, les résultats ont été analysés et synthétisés pour la suite du projet de recherche (mars). Pour valoriser notre travail, un article a été rédigé pour la revue *Géographie et cultures*.

État de l'art : la naissance comme moment de reconfiguration des mobilités familiales : un consensus académique

La naissance est identifiée comme un facteur de reconfiguration de l'organisation familiale, et notamment des mobilités. La gestion des temps, des déplacements, des équipements, des choix modaux ou encore la nécessité de déménager sont autant de préoccupations centrales pour les familles au moment de la naissance (Yin, 2025). La mobilité résidentielle peut constituer un des premiers bouleversements en conséquence de l'arrivée d'un enfant (Kersuzan, 2009). Elle est souvent marquée par un éloignement des centres urbains au profit des périphéries, au sein d'une même région métropolitaine (Villaume, 2016).

L'arrivée d'un enfant s'accompagne aussi d'une réorganisation des mobilités familiales quotidiennes. Ces dernières répondent à plusieurs impératifs : accompagner, conduire, coordonner les différents membres du foyer et les autres *caregivers*¹ et négocier l'accès à l'espace public (McLaren et Parusel, 2015) ; des contraintes qui pèsent majoritairement sur les femmes.

Par ailleurs, l'accroissement des déplacements peut s'accompagner d'un report modal vers l'automobile ou d'un usage plus fréquent de celle-ci (Lanzendorf, 2010 ; Gilow, 2018). Face à des difficultés d'accessibilité, certains jeunes ou futurs parents réduisent fortement leur utilisation des transports en commun (métro notamment) afin de faciliter la gestion des chaînes de déplacements (Gilow, 2018). En outre, leur utilisation est influencée par la qualité de l'offre, exacerbant les inégalités centre - périphéries (Fortin et Després, 2008). Les mobilités actives occupent aussi une place importante au sein de la mobilité familiale, surtout dans les quartiers défavorisés, où la marche est le principal mode de déplacement (Ataol et al., 2022).

Le champ matérialiste des mobilités familiales s'intéresse aux objets qui améliorent les déplacements au quotidien avec de jeunes enfants et qui évoluent au rythme de leur motricité. Le porte-bébé donne aux parents une certaine liberté de mouvement tandis que les déplacements avec poussette élargissent leur capacité à se déplacer à pied en ville (Birken, 2015). De même, l'usage du vélo rend les déplacements simples.

¹ La personne qui s'occupe avec les enfants ; ça peut être les parents, les grands-parents, les baby-sitters, les proches, etc.

En évitant les contraintes liées aux transports en commun ou à l'usage de la voiture, il permet aux parents de maîtriser leurs déplacements, notamment au moment où les enfants apprennent à marcher (Egan, 2025).

La littérature féministe souligne la relation particulière des mères à l'environnement matériel lors de leurs déplacements : durant et après la grossesse, les transformations corporelles nécessitent davantage d'espace et une plus grande adaptabilité des aménagements urbains. Pourtant, ceux-ci restent inadaptés et l'accessibilité des transports publics demeure limitée (Gilow, 2018).

Ainsi, les travaux universitaires existants identifient l'arrivée d'un enfant comme un moment particulier à l'origine d'une transformation des mobilités familiales, notamment résidentielles, du centre vers la périphérie. Notre enquête s'intéresse aux familles qui restent dans les centres métropolitains et porte sur l'ensemble de leurs déplacements quotidiens. Ce travail préliminaire nous a conduits à nous demander en quoi l'arrivée d'un enfant transforme les pratiques de mobilité de ces familles qui vivent en zone métropolitaine.

Méthodologie et terrain

Ce rapport propose un regard croisé de la ville de Paris et la Seine-Saint-Denis et de la région de Bruxelles-Capitale sur les familles qui sont restées en centre urbain après l'arrivée d'un enfant. Une méthodologie quantitative a été choisie pour recueillir une diversité d'expériences à l'aide de deux questionnaires. Le questionnaire principal cible les parents d'enfants de moins de trois ans, tandis que le second se concentre sur la période périnatale couvrant la grossesse et les premiers mois de l'enfant. Les crèches publiques ont été le principal lieu de distribution, mais il a également été distribué dans trois centres de protection maternelle et infantile (PMI) en Seine-Saint-Denis, dans sept lieux de rencontre parents-enfants ou cafés-poussette de la région bruxelloise, dans plusieurs espaces publics, via la newsletter bruxelloise Ketje et aux parents via les listes de diffusion des crèches parisiennes et bruxelloises.

L'enquête de terrain s'est déroulée entre janvier et février 2026. 770 réponses ont été recueillies pour le questionnaire principal et 110 pour le questionnaire périnatal. Les répondant-es sont plus nombreux à Paris et en Seine-Saint-Denis (58 %) qu'en région bruxelloise (42 %). Les mères sont sur-représentées au sein des répondant-es (71 % pour le questionnaire principal et 89 % pour le questionnaire périnatal). Cet échantillon présente d'autres biais de représentativité. Près de 82 % des personnes interrogées sont titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur alors qu'elles ne représentent que 65,5 % de la population parisienne (Insee, 2026) et 41,5 % de la population bruxelloise¹ ; ce qui se traduit par des revenus élevés : moins de 9 % de l'échantillon parisien est sous le seuil de risque de pauvreté, contre 15,6 % pour l'ensemble de la population parisienne (Insee, 2016) et 17 % pour l'échantillon bruxellois contre près de 22 % pour l'ensemble de la région Bruxelles Capitale (Statbel, 2025). Le statut d'occupation des ménages et la composition des foyers sont plus représentatifs de la population parisienne et bruxelloise : 7 % (Paris) et 11 % (Bruxelles) des foyers sont monoparentaux contre 8,6 % à Paris (Insee, 2022) et 12 % à Bruxelles (Statbel, 2019). De plus, on compte 38 % de locataires, 20 % de locataires du parc social et 37 % de propriétaires à Paris (Figure 2), situation assez proche de la réalité (respectivement 44 % de locataires, 18 % de locataires du parc social et 33 % de propriétaires, Insee, 2022).

¹ Les jeunes parents appartiennent à une tranche d'âge avec un plus fort taux de diplômés de l'enseignement supérieur – 76 % pour les 25-54 ans à Paris (Insee, 2026) et 53 % pour les 25-49 dans la Région de Bruxelles (Ibsa, 2026). La différence de classification statistique entre la France et le Belgique ne permettent cependant pas d'établir de comparaison par classe d'âge.

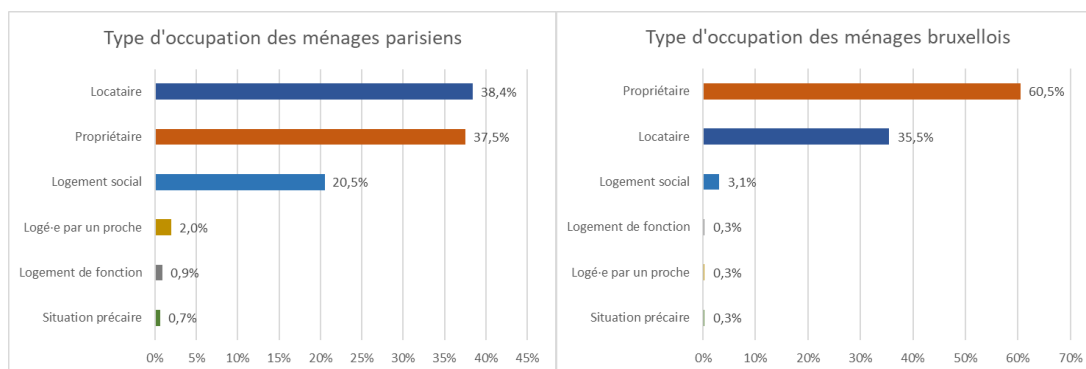


Figure 2 : Type d'occupation des ménages parisiens et bruxellois - Mars 2026, MOB 1000

La faible part de logements sociaux à Bruxelles s'explique par l'absence d'un seuil obligatoire de 25 %, comme en France avec la loi SRU (2000). Les propriétaires représentent 60 % des enquêtés, les locataires 35 % et les locataires du parc social 3 % (Figure 2), contre 7,2 % pour la région de Bruxelles-Capitale (Statbel, 2020).

Résultats de l'enquête

Dans cette partie, les résultats obtenus seront présentés en lien avec les hypothèses.

Hypothèse 1 : L'arrivée d'un enfant dans la famille entraîne une réorganisation des temps quotidiens familiaux

La naissance d'un enfant dans la famille entraîne une réorganisation des temps familiaux, personnels et domestiques. Les stratégies et les possibilités d'ajustements diffèrent selon la classe sociale des ménages, révélant ainsi des inégalités. L'arrivée d'un enfant peut alors devenir un moment catalyseur des inégalités femmes / hommes dans les couples hétérosexuels.

Nos résultats montrent une implication plus importante des mères dans les tâches quotidiennes. Le travail domestique, moins valorisé socialement, et les déplacements chronophages, comme les rendez-vous médicaux, sont ainsi en grande majorité effectués par les mères. 38 % des mères déclarent se rendre à tous les rendez-vous médicaux et 68 % à plus de la moitié. Les mères prennent aussi davantage en charge les déplacements plus « agréables » et plus divertissants, notamment aux parcs et aux activités, ou plus courts, comme au lieu de garde, bien qu'elles demeurent mieux réparties entre les deux parents. Les résultats mettent aussi en évidence une différence de perception entre les mères et les pères. Dans 53 % des réponses, les mères estiment que leur partenaire est moins impliqué qu'elles, tandis que seuls 22 % des réponses d'hommes reconnaissent être moins investis que leur conjointe.

Les familles situées sous le seuil de pauvreté¹ ou de classe populaire ont beaucoup moins de soutien d'une aide extérieure pour les tâches ménagères ou pour s'occuper des enfants que les familles plus favorisées

¹ Pour créer cinq catégories sociales (sous le seuil de pauvreté, classe populaire, moyenne, aisée et riche), nous nous basons sur les calculs de l'OCDE (<https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1802>) en comparant les niveaux de vie par unité de consommation de nos répondant-es aux niveaux de vie des Belges et Français-es (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_di01/default/tablecategory=livcon.ilc.ilc_ip.ilc_di).

qui ont recours à une « aide payante » (ménage et garde d'enfant). Une famille sur cinq, aisée ou riche, fait appel à une nounou, contre 9 % des familles de classe moyenne et 1 % des familles de classe populaire ou pauvres. Les classes populaires ont cependant davantage recours à leurs proches que les familles aisées ou riches.

La naissance d'un enfant entraîne des ajustements de la vie professionnelle pour de nombreux parents. 38 % des répondant·es indiquent qu'ils ont aménagé leurs horaires de travail. Cette solution leur permet de s'adapter aux contraintes horaires des lieux de garde et d'anticiper les trajets pour se rendre au travail : « les temps de crèche ne sont pas adaptés pour un travail à temps plein¹ ». Les familles aisées sont plus avantagées pour obtenir du télétravail (36 %) que les personnes de classe populaire (15 %) et de classe moyenne (25 %) qui occupent des emplois moins flexibles. Un quart des mères passent à temps partiel et 17 % prolongent leur congé parental. À l'inverse, seuls 5 % des hommes passent à temps partiel, confirmant l'accentuation des inégalités de genre à l'arrivée d'un enfant, où les mères participent davantage au rééquilibrage des temps quotidiens, aux dépens de leur trajectoire professionnelle.

93 % des parents indiquent que leur temps personnel diminue avec l'arrivée d'un enfant. Ce chiffre touche davantage les femmes qui sont 68 % à estimer qu'il diminue fortement, et davantage les mères de foyers monoparentaux et les ménages les plus précaires. Les temps morts réduits aux interstices sont immédiatement investis pour se reposer : « quand je suis libre sans les enfants, je me repose² ». La réduction des temps libres bouscule aussi les loisirs personnels, notamment des parents issus de classe moyenne ou aisée qui réduisent leur temps consacré aux sorties (21 % des réponses exprimées), aux activités culturelles (18 %) ou au sport (18 %). Ils voient leurs ami·es moins souvent (18 %) et limitent les voyages (13 %). Les personnes moins favorisées expliquent plutôt ne plus avoir le temps pour prendre soin de soi, ou se sentent moins concernées par les « loisirs » que l'enquête suggère³. Leur temps libre est remplacé par des activités avec les enfants ou est consacré à la réalisation de tâches domestiques.

Les temps personnels, professionnels et familiaux des Parisien·nes et des Bruxellois·es se réorganisent autour des enfants, laissant moins de place au temps libre. Au sein des ménages, la répartition est inégale entre les mères et les pères pour les mobilités d'accompagnement et les tâches domestiques.

¹ Paris 14e, deux enfants, classe moyenne, en couple.

² Paris 18e, trois enfants, classe moyenne, en couple.

³ 9 % personnes qui vivent sous le seuil de pauvreté n'ont pas répondu sur la diminution du temps libre contre 0 ou 1% des autres classes sociales.

Hypothèse 2 : Les choix résidentiels socialement situés influencent directement la mobilité quotidienne

L'arrivée d'un enfant constitue l'un des déterminants majeurs de la mobilité résidentielle au cours de la vie (Lanzendorf, 2010). Dans les contextes métropolitains étudiés, caractérisés par un marché immobilier tendu, les enquêté-es font le choix de rester dans les centres urbains, donnant lieu à des mobilités de courte distance. Parmi les parents interrogés, 38 % ont déménagé récemment et 31 % envisagent de le faire prochainement. Le besoin d'espace est la principale raison évoquée pour les déménagements récents, pour 67 % et 54 % des répondant-es à Paris et à Bruxelles. Ce résultat, obtenu à partir d'une enquête menée auprès de personnes vivant en zone urbaine, nuance ainsi les travaux existants qui associent la mobilité résidentielle liée à la naissance avec un éloignement des centres urbains (Villaume, 2016).

Plus une famille a une situation économique confortable, plus elle est amenée à déménager en prévision ou à la suite de l'arrivée d'un enfant de la famille (Figure 3). Au sein de notre échantillon, les personnes de classe aisée sont 45 % à avoir déménagé contre 33 % pour les personnes de classe populaire et 29 % pour les personnes qui sont en dessous du seuil de pauvreté. Le nombre d'enfants ne semble pas en revanche influencer significativement les déménagements des jeunes familles.

Ainsi, pour un grand nombre de familles qui vivent en centre urbain, la période des 1000 premiers jours est bien marquée par des mobilités résidentielles, en particulier pour les classes favorisées. Ces déménagements se manifestent surtout pour un besoin de surface. Cependant, le format de notre questionnaire ne permet pas d'analyser les effets de ce déménagement avec les choix modaux des familles.

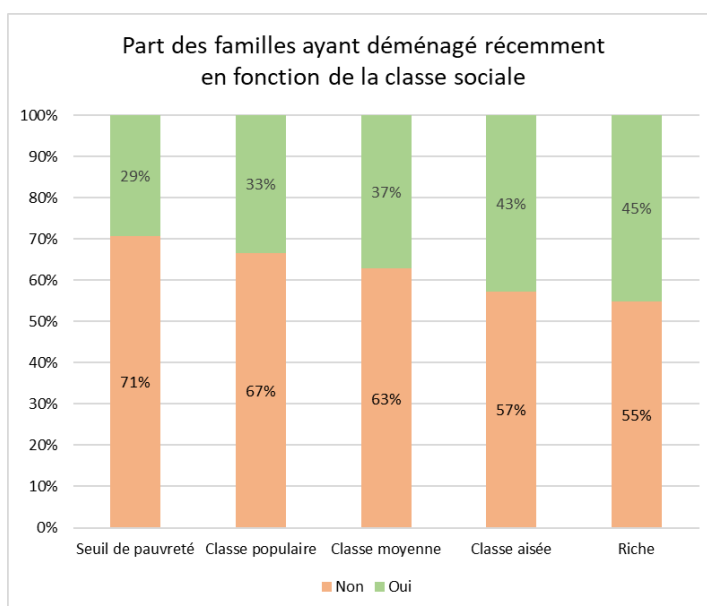


Figure 3 : Part des familles ayant déménagé récemment en fonction de la classe sociale - Mars 2026, MOB 1000

Hypothèse 3 : L'arrivée d'un enfant dans la famille entraîne une réorganisation des mobilités familiales quotidiennes

La réorganisation des mobilités familiales quotidiennes s'observe tout au long des 1000 premiers jours. Pendant la grossesse, plus de la moitié des répondantes (selon l'enquête périnatale) indiquent avoir changé de mode de transport, réduit les distances parcourues et/ou réduit leurs sorties à partir du deuxième ou du troisième trimestre. Elles empruntent d'autres modes de transport comme le bus, dessinant une nouvelle mobilité, similaire à la mobilité des parents après la naissance. La période de la grossesse est aussi un moment où de nouveaux déplacements s'ajoutent : 20 % des enquêtées disent se rendre à un rendez-vous médical ou à une séance de préparation à l'accouchement au moins une fois par semaine. Après la naissance, les rendez-vous médicaux sont la première raison de déplacement avec les enfants. Bien que les sorties

demandent de l'organisation et soient source d'appréhension¹, elles sont le plus souvent bien vécues et perçues comme un retour au « monde normal ».

Durant les trois premières années, plusieurs déplacements avec les enfants font partie intégrante du quotidien des parents, tels que l'aller-retour à la crèche, les courses avec les enfants au moins une fois par semaine pour 76 % d'entre eux, et les consultations médicales au moins une fois par mois (66 %). Les sorties au parc sont très fréquentes (83 % des parents s'y rendent chaque semaine), tandis que les visites aux proches le sont un peu moins (57 %).

Nous observons deux dynamiques dans la reconfiguration des chaînes des déplacements avec l'arrivée de l'enfant. Sur une journée type de semaine, la majorité des parents effectuent entre trois et cinq trajets par jour (42 % à Paris et 50 % à Bruxelles) ([Annexe 1](#)). La nature de leurs trajets est souvent : « déposer l'enfant à la crèche - aller au travail - chercher l'enfant le soir - rentrer chez soi² ». À cela s'ajoutent parfois « faire des courses », « aller au parc » ou aller à des « rendez-vous médicaux ». Les nouveaux besoins de mobilité avec les enfants sont donc intégrés au sein de la chaîne traditionnelle de déplacements des parents (entre le travail et la maison).

Les chaînes de déplacements sont non seulement réorganisées, mais également multipliées : « Hier matin j'ai pris un taxi pour aller à la crèche qui est à Schaerbeek (moi Forest), ensuite je vais au travail vers gare du nord donc je marche, le soir je l'ai récupérée et on est rentrés en bus et tram. Je prends le taxi parce que la crèche est super loin et ça me fait un rythme de fou 20mn de taxi contre 1h de transports³ ». À Bruxelles, les déplacements sont décuplés à cause de la dépendance à la voiture des parents lorsqu'ils se déplacent avec leurs jeunes enfants : « Déposer l'enfant à l'école - déposer le petit à la crèche - ramener la voiture à la maison - à pied jusqu'à Stockel⁴ - prendre le métro et le tram pour travailler - retour en tram et métro - bus pour aller jusqu'à la maison⁵ ».

Le nombre d'enfants a également une influence sur la nature des déplacements : les parents qui ont plusieurs enfants effectuent plus de trajets par jour : « Achats, récupérer la plus grande à l'école et l'emmener aux activités, aller et rechercher le second à la crèche ». Les déplacements sont donc réorganisés en fonction des besoins des deux ou plusieurs enfants, par exemple pour aller à l'école ou aux différents loisirs : « Je sors que pour les enfants : École, crèche, le foot, l'escalade⁶ ».

Néanmoins, si les mobilités familiales se réorganisent tout au long des 1000 premiers jours, elles ne sont pas linéaires sur toute la période. Selon la motricité et l'âge de l'enfant, les difficultés évoluent. Pour 49 % des répondant-es, la période la plus contraignante en termes de mobilité est celle où leur enfant est un nourrisson. La fragilité du nourrisson et la charge d'organisations pour planifier des sorties sont perçues

¹ Le domicile est l'espace privilégié pour les femmes qui allaitent. Toutefois, dans les déplacements avec leur bébé des lieux vont être choisis pour le nourrir au calme : les cafés et restaurants (71% des répondant-es), les parcs (57%), l'espace public (43 %), et dans une moindre mesure les espaces de linge dans les centres commerciaux ou les transports en commun (16 %).

² Cette citation, qui revient à plusieurs reprises dans l'analyse qualitative, est issue des réponses à la question sur la précision du déplacement d'hier.

³ Mère, Forest, un enfant, classe moyenne, seule

⁴ Quartier de Woluwe-Saint-Pierre, commune bruxelloise

⁵ Mère, Woluwe-Saint-Pierre, un enfant, classe moyenne, en couple

⁶ Mère parisienne, 13e, trois enfants, classe moyenne, en couple

comme des contraintes à gérer. Les périodes de l'enfant marcheur (29 %) et de la grossesse (27 %) arrivent en suivant. Lorsque le bébé devient marcheur, les difficultés sont liées à la mobilité nouvelle de l'enfant qui le rend plus vulnérable et imprévisible. Cette appréhension augmente lorsque l'enfant a la capacité de faire du vélo ou de la draisienne. Pendant la grossesse, la majorité des femmes enquêtées disent ne pas être gênées dans leurs déplacements, à l'exception des derniers mois de grossesse où la grosseur du ventre les ralentit dans leurs déplacements (la nausée lors des premiers mois de grossesse est un phénomène plus négligeable au sein de notre échantillon). Pour un quart d'entre elles cependant, la fatigue, l'essoufflement et les nausées rendent leurs trajets plus difficiles. Ces contraintes physiques corporelles sont des freins pour accéder aux transports en commun (nombreux escaliers) et supporter la longueur des trajets.

Notre enquête montre qu'il y a donc bien une reconfiguration des mobilités familiales, bien que cette dernière ne soit pas linéaire au cours des 1000 premiers jours. Elle dépend de la manière dont la grossesse se déroule, puis du rythme d'évolution de la motricité de l'enfant, qui peut être très variable d'un enfant à l'autre. Par ailleurs, le fait d'avoir des enfants en bas âge prime sur le rythme d'évolution de la mobilité du jeune enfant : les parents sont à la recherche des solutions les plus simples pour optimiser la totalité de leurs déplacements, pouvant ainsi accroître leur dépendance à l'automobile. Aussi, cette reconfiguration se traduit de différentes façons : elle est à l'origine de nouveaux déplacements, en décuple certains, et modifie l'ordre habituel de la chaîne de déplacements. De nouvelles chaînes, spécifiques à la garde et à l'éducation des enfants prennent place dans le quotidien des parents.

Hypothèse 4 : Les choix modaux sont influencés par les équipements utilisés et la densité des ressources urbaines

Lors des premières semaines du bébé, la marche est le mode de déplacement principal des parents (82 %). Elle est suivie par la voiture (11 %) et les transports en commun (6 %). Pendant les trois premières années de l'enfant, la marche est particulièrement privilégiée par les parents. À Paris, 92 % des parents se rendent à pied au parc, aux aires de jeux ou aux activités, et 79 % marchent jusqu'au lieu de garde, contre respectivement 68 % et 42 % à Bruxelles. L'écart s'explique par la sectorisation communale des crèches à Bruxelles, qui conduit à un recours plus fréquent aux transports (24 %, dont 19 % en bus/tram), à la voiture (19 %) et au vélo (16 %). Pour les visites aux proches, les pratiques diffèrent nettement. À Paris, le métro est davantage utilisé que la voiture pour rendre visite aux ami-es (40 % contre 20 %) tandis que la voiture l'est davantage pour les visites familiales (28 % contre 36 %). Les autres modes (marche, bus/tram, vélo) représentent chacun environ 10 %. À Bruxelles, la voiture domine largement, avec 56 % pour les visites familiales et 42 % pour voir des ami-es, loin devant les autres modes (environ 20 % pour le bus/tram et 10 % pour le métro et le vélo).

Pour l'ensemble des déplacements, y compris sans enfant, les transports collectifs restent très utilisés dans les deux villes, et la voiture davantage empruntée à Bruxelles (Figure 4). À Paris, 55 % des parents prennent le métro plusieurs fois par semaine, 28 % le bus/tram et 14 % la voiture. À Bruxelles, 51 % d'entre eux utilisent le bus/tram, 39 % la voiture et 36 % le métro. L'usage du vélo est semblable dans les deux villes (30 %), mais il se distingue comme la voiture par une forte polarisation : 47 % des parents ne l'utilisent jamais, contre 37 % pour la voiture, 9 % pour le bus/tram et 5 % pour le métro. Ces écarts varient aussi selon la classe sociale. En effet, les personnes les plus défavorisées utilisent beaucoup plus les transports en commun que les plus riches (61 % plusieurs fois par semaine contre 34 %). À l'inverse, elles utilisent beaucoup moins le vélo et la voiture que ces derniers (76 % et 61 % de réponses jamais contre 35 % et 30 %).

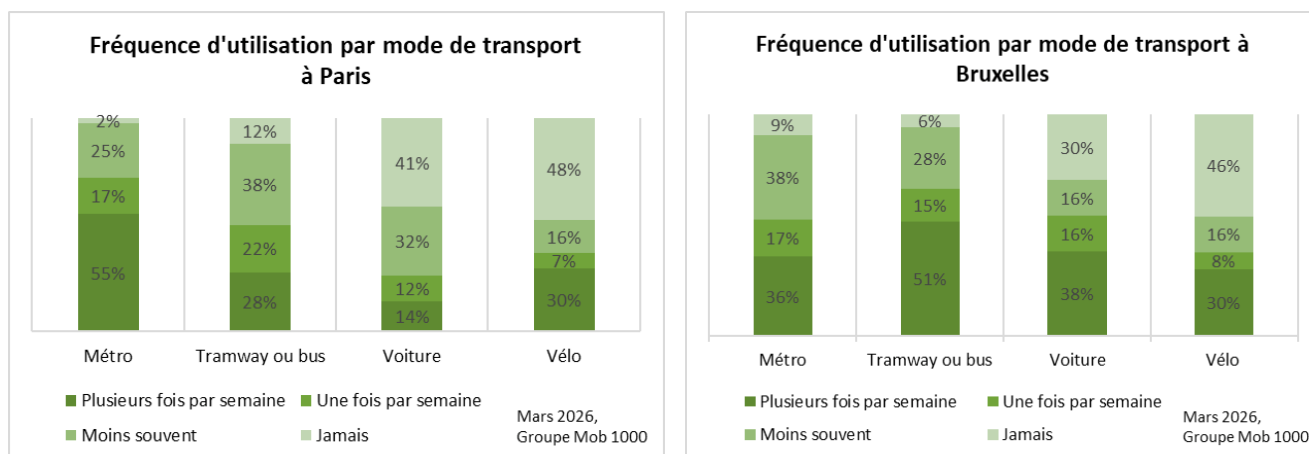


Figure 4 : Fréquence d'utilisation par mode de transport - Mars 2026, MOB 1000

Les premières années de l'enfant sont très exigeantes en termes de mobilité d'accompagnement ; l'utilisation d'équipements devient alors indispensable pour continuer à se déplacer.

La poussette est très utilisée par les familles puisque 89 % d'entre elles en possèdent une, toutes classes sociales confondues (Annexe 2). Elle permet de « se déplacer facilement avec plusieurs enfants »¹ et de le « porter quand il fait la sieste ». L'écharpe de portage et le porte-bébé sont utilisés par 47 % des jeunes parents à Paris, et 38 % à Bruxelles. Selon eux, le porte-bébé est « très pratique », car il « prend moins de place », il y a « moins de contraintes liées aux escaliers dans le métro », et « pas besoin de porter la poussette », ce qui leur assure une certaine « liberté ». Les familles préfèrent cet équipement surtout pendant les premiers mois du bébé (89 % à Paris et 100 % à Bruxelles, selon l'enquête périnatale), tant que le poids de l'enfant le permet. 7 % des familles parisiennes possèdent un vélo-cargo contre 15 % des familles bruxelloises, tandis que le siège vélo est utilisé par 18 % des familles à Paris, et 20 % à Bruxelles (Figure 5). Certains parents vantent les avantages du vélo « pratique », « rapide », « permet de combiner les trajets », « permet de porter les enfants et plein d'affaires », alors que d'autres trouvent cela « dangereux »² car il y a « beaucoup trop de voitures à Bruxelles » ou parce que « les parisiens à vélo ne respectent pas les autres cyclistes, ou piétons ». Le *globber*³ est utilisé par 24 % des familles parisiennes contre 11 % des familles bruxelloises, surtout par les classes aisées (28 %) et riches (30%), mais au contraire, il n'est peu utilisé des parents vivant sous le seuil de pauvreté (Annexe 2). Enfin, la draisiennne⁴ est utilisée par 6 % des familles à Paris contre 15 % à Bruxelles. Ces équipements rendent les déplacements « fun », « pratiques pour les balades » et favorisent les interactions sociales qui traduisent un nouveau rapport à l'espace : plutôt que de parcourir de longues distances, les familles valorisent davantage les lieux de proximité.

¹ Ces citations, qui reviennent à plusieurs reprises dans les analyses qualitatives sont issues des différents témoignages des parents ayant répondu au questionnaire.

² Concernant le ressenti quant à l'utilisation du vélo avec les jeunes enfants, 41 % des parents parisiens ont répondu que c'est *pratique*, contre 51 % à Bruxelles. Le vélo est *rapide* pour 32 % des parents à Paris et 41 % des parents à Bruxelles. Cependant, le vélo est également *dangereux* pour 51 % des parents parisiens et 45 % des parents bruxellois.

³ Trotinette pour jeunes enfants que les parents peuvent manipuler comme une poussette

⁴ Vélo sans pédales pour les tout-petits

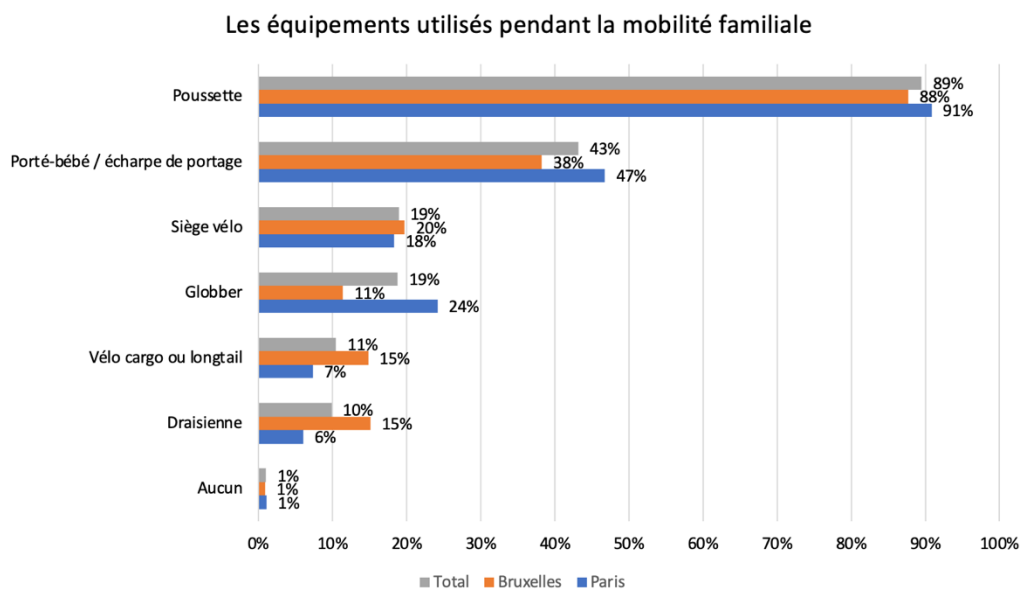


Figure 5 : Les équipements utilisés pendant la mobilité familiale - Mars 2026, MOB 1000

Toutefois, l'enquête met en lumière un problème d'adéquation entre les équipements qui facilitent la mobilité avec de jeunes enfants et les transports en commun, qui ne permettent pas d'en profiter. En effet, si le choix du mode de transport est déterminé par les ressources urbaines et l'offre disponible, l'utilisation des équipements entrave fortement leur accessibilité. Le manque de place (56 %) dans la rame, ou encore le manque d'accessibilité (65 %) sont les difficultés majeures évoquées par les enquêté-es, notamment à Paris où le métro est rarement accessible pour les PMR, contrairement à Bruxelles. À Paris, l'utilisation du bus et du tram est privilégiée pour leur accessibilité lors de la période de la grossesse ou avec une poussette. Lorsque les enfants sont plus âgés, le métro est emprunté et les lignes automatiques participent à la stimulation des enfants. À Bruxelles, la présence d'ascenseurs dans la quasi-totalité des stations encourage les mobilités. Les trajets en transport en commun peuvent également être fastidieux pour les femmes enceintes. 30 % d'entre elles mentionnent qu'il est difficile d'obtenir une place assise. Pour cela, les parents adoptent des stratégies : ils se renseignent sur les options PMR sur leur application GPS ou optent pour la voiture.

Le manque d'accessibilité est aussi mentionné pour les déplacements à pied en raison des trottoirs étroits (51 %). Pour les parents qui se déplacent avec plusieurs enfants d'âge et de niveaux de mobilité différents, ces difficultés s'accroissent. Ainsi, lorsqu'on demande aux parents de nous raconter un trajet difficile, leur récit fait majoritairement écho à ces contraintes : la difficulté du trajet est liée à la faible accessibilité du train et du métro. Pour les autres, elle est liée à une organisation différente du quotidien, comme les départs en vacances, les rendez-vous médicaux spécifiques, ou bien à des aléas, comme les grèves, les retards ou une météo défavorable. La récente piétonnisation de certains espaces publics améliore cependant l'expérience des familles. Une mère du 15^e arrondissement : souligne qu'il existe « quelques rues piétonnes, de nombreux parcs et squares, donc des trajets plus sécurisés, un quartier sûr, des gens bienveillants et des interactions entre les enfants et le quartier¹ ».

¹ Deux enfants, classe moyenne, en couple

Ainsi, les résultats de l'enquête permettent de mettre en évidence deux points. D'une part, les parents adaptent leur mode de transport en fonction du niveau de motricité de l'enfant et des équipements qui l'accompagnent : l'écharpe de portage d'abord, puis le porte-bébé, la poussette, et éventuellement le *globber* ou la draisienne. De même, certains modes sont privilégiés en fonction de la motricité de l'enfant. Le vélo est moins utilisé en fin de grossesse et pendant les premières semaines du nourrisson, le métro est délaissé au profit du bus et de la marche, et la voiture est plutôt empruntée pour des trajets de longue distance ou des sorties exceptionnelles. À ce stade de l'étude, il nous est néanmoins difficile de définir une mobilité type en fonction du stade d'évolution de l'enfant, travail qui sera approfondi par la suite.

D'autre part, les ressources urbaines contraignent ou facilitent le choix de certains équipements. En effet, la poussette, mode d'équipement dominant pour la totalité des ménages, est un frein majeur pour emprunter le métro ou le train. Les aménagements piétons facilitent néanmoins son usage et rendent le mode de transport de la marche agréable. Les accès PMR semblent être une condition *sine qua non* de son utilisation dans les transports en commun. Il semblerait donc que l'adaptation des modes de transport utilisés par les parents dépende moins des seuls facteurs extérieurs (ressources urbaines et aménagement) mais davantage de l'adéquation qui existe entre les modes de transport et les équipements nécessaires à la mobilité pendant les 1000 premiers jours. Faut-il ainsi résorber la non-accessibilité du métro pour le rendre accessible aux parents avec poussettes ou faut-il plutôt créer un équipement qui soit compatible avec le métro tel qu'il est aujourd'hui ? Faciliter la mobilité familiale reviendrait en tout cas à résoudre le problème d'inadéquation entre l'offre de transports et les ressources urbaines d'une part et les équipements indispensables à la mobilité familiale d'autre part pendant les 1000 premiers jours.

Conclusion

La période des 1000 premiers jours n'est pas une période figée, mais un temps d'évolution important pour les jeunes enfants, et donc pour les familles. Les mobilités familiales sont profondément bouleversées : plus lentes, plus nombreuses et contraignantes, elles demandent aux parents de repenser leur organisation quotidienne. La vie de couple, personnelle et professionnelle sont réagencées pour pouvoir s'occuper de la garde des enfants et de l'entretien du foyer, réorganisation davantage prise en charge par les mères. De même, les choix modaux sont reconsidérés afin de s'adapter à l'exigence des mobilités d'accompagnement. Certains modes de transport sont délaissés au profit de d'autres, de même que les équipements qui accompagnent la mobilité changent au fil du développement de l'enfant. Les mobilités familiales mettent aussi en exergue les inégalités entre les classes et les genres, entre celles et ceux qui peuvent d'acheter une voiture, obtenir du télétravail, acheter une draisienne ou un *globber* pour leur enfant et celles et ceux qui ne peuvent pas. À l'issue de cette première phase d'enquête, le défaut d'accessibilité apparaît néanmoins comme principal frein à la mobilité de tous les parents. L'espace familial se resserre alors autour du foyer : les lieux de proximité et les déplacements de courte distance sont appréciés et privilégiés. Prendre en compte la singularité des mobilités familiales pendant les 1000 premiers jours reviendrait ainsi à œuvrer pour une ville plus accessible, pensée pour les personnes à mobilité réduites, dont les jeunes enfants et leurs parents, auxquels on pense moins souvent, font partie.

Bibliographie

ATAOL Özlemnur, KRISHNAMURTHY Sukanya, DRUTA Oana et VAN WESEMAEL Pieter, 2022, « Towards inclusive urban environments for infants and toddlers : Assessing four urban neighbourhoods in Istanbul with mothers », *Children & Society*, vol. 36, n°6, p. 1177-1193.

BIRKEN Catherine S., LICHTBLAU Bradley, LENTON-BRYM Talia, TUCKER Patricia, MAGUIRE Jonathon L., PARKIN Patricia C., MAHANT Sanjay et TARGET Kids! Collaboration, 2015, « Parents' perception of stroller use in young children: A qualitative study », *BMC Public Health*, vol. 15, n° 1, p. 808.

EGAN Robert, 2025, « Providing and confining mobility: The e-cargo bike as a technology of parenting », *Mobilities*, vol. 0, n° 0, p. 1-18.

FORTIN Andrée et DESPRÉS Carole, 2008, « Introduction : Villes denses, villes diffuses, quelles mobilités pour quelles familles ? », *Enfances Familles Générations*, n° 8.

GILLOW Marie, 2018, « "Maman-taxi" : Repenser l'espace urbain depuis la mobilité parentale », in SACCO Muriel et PATERNOTTE David (dir.), *Partager la ville : Genre et espace public en Belgique francophone*, Bruxelles, Academia-L'Harmattan.

KERSUZAN Claire, 2009, « Changement de logement et naissance des enfants », *Recherches familiales*, vol. 6, n° 1, p. 7-25.

LANZENDORF Martin, 2010, « Key Events and Their Effect on Mobility Biographies: The Case of Childbirth », *International Journal of Sustainable Transportation*, vol. 4, n° 5, p. 272-292.

MCLAREN Arlene Tigar et PARUSEL Sylvia, 2015, « 'Watching like a hawk': Gendered parenting in automobilized urban spaces », *Gender, Place & Culture*, vol. 22, n° 10, p. 1426-1444.

VILLAUME Sophie, 2016, « Naissances, séparations et changements de logement », *Revue française des affaires sociales*, n° 3, p. 29-64.

YIN Ping, 2025, « Parental mobility during the perinatal period: A spatiotemporal analysis of geotagged social media data », *Cartography and Geographic Information Science*, vol. 0, n° 0, p. 1-14.

Références statistiques

INSEE, 2022 ; 2026. Dossier complet Département de Paris (75) : [lien](#)

INSTITUT BRUXELLOIS DE STATISTIQUE ET D'ANALYSE, 2020. Graphique Aménagement du territoire et du Logement : [lien](#)

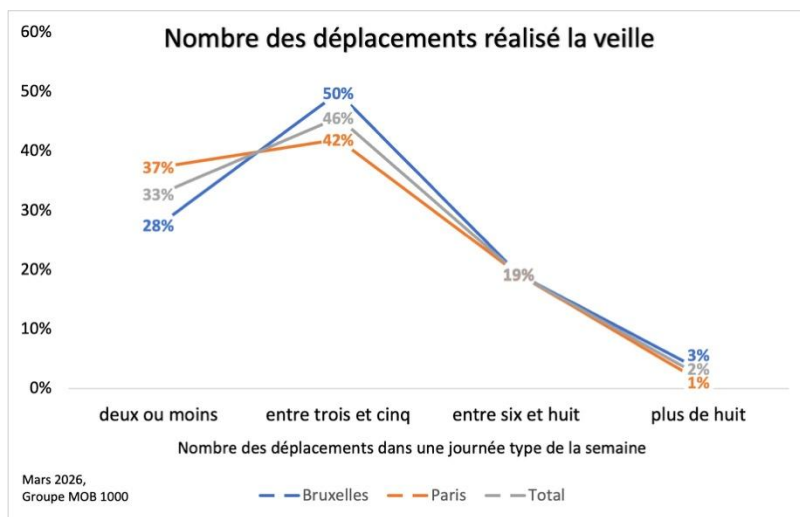
INSTITUT BRUXELLOIS DE STATISTIQUE ET D'ANALYSE, 2026. Parcours scolaire : [lien](#)

STATBEL, 2019. Les personnes seules et les familles monoparentales représentent 45% des ménages belges : [lien](#)

STATBEL, 2025. Revenu disponible administratif : [lien](#)

Annexes

Annexe 1 : Le nombre de déplacements effectués la veille

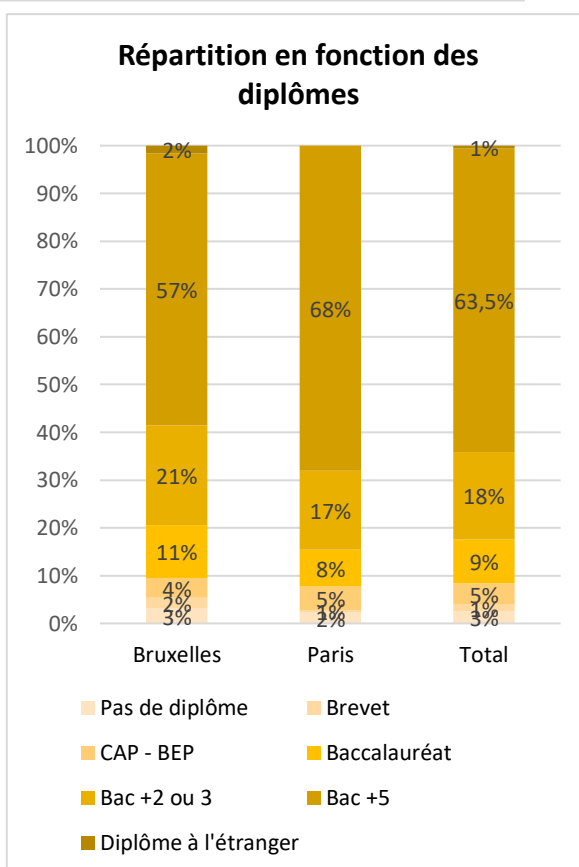
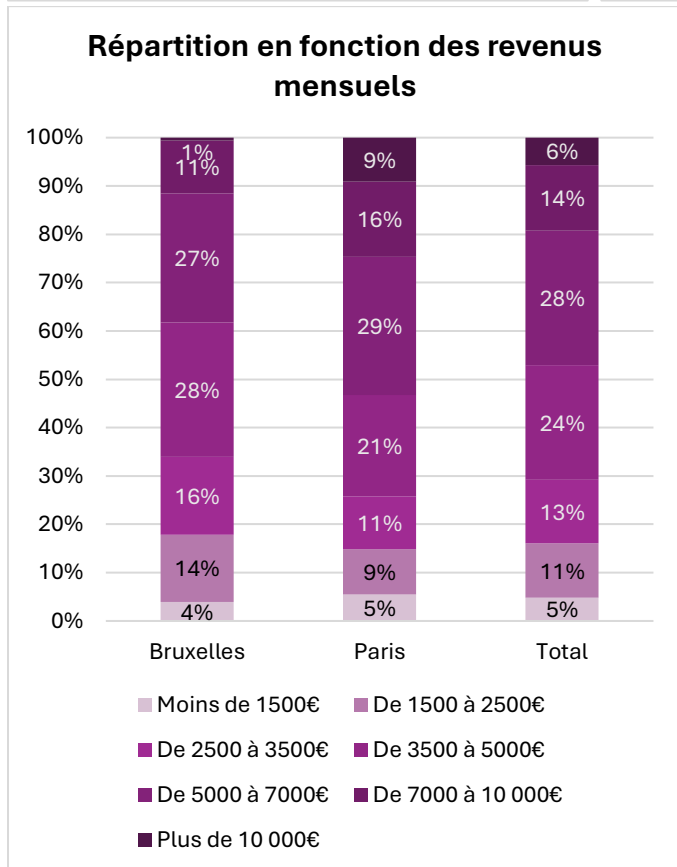
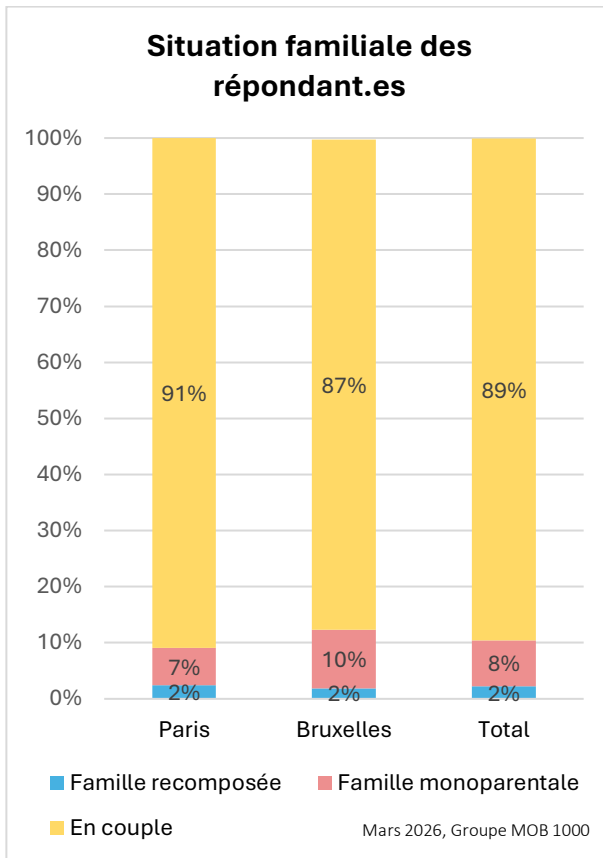
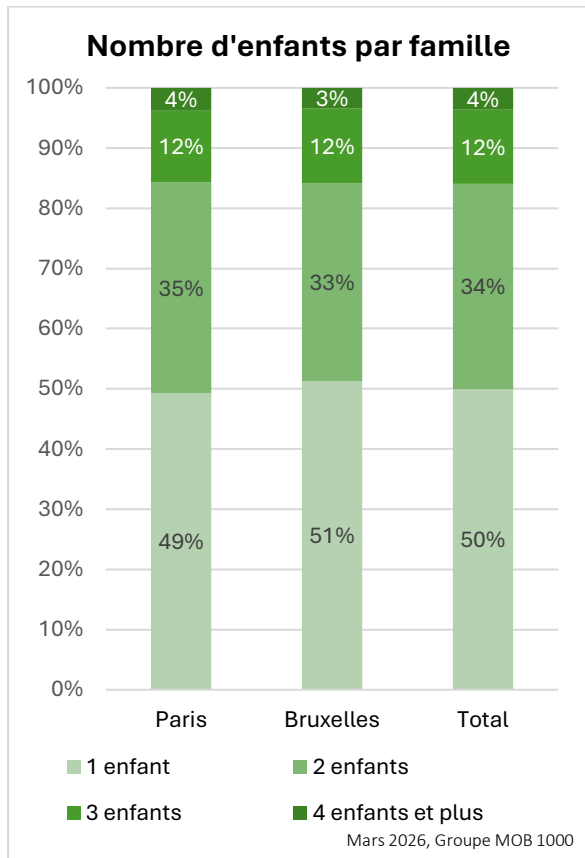


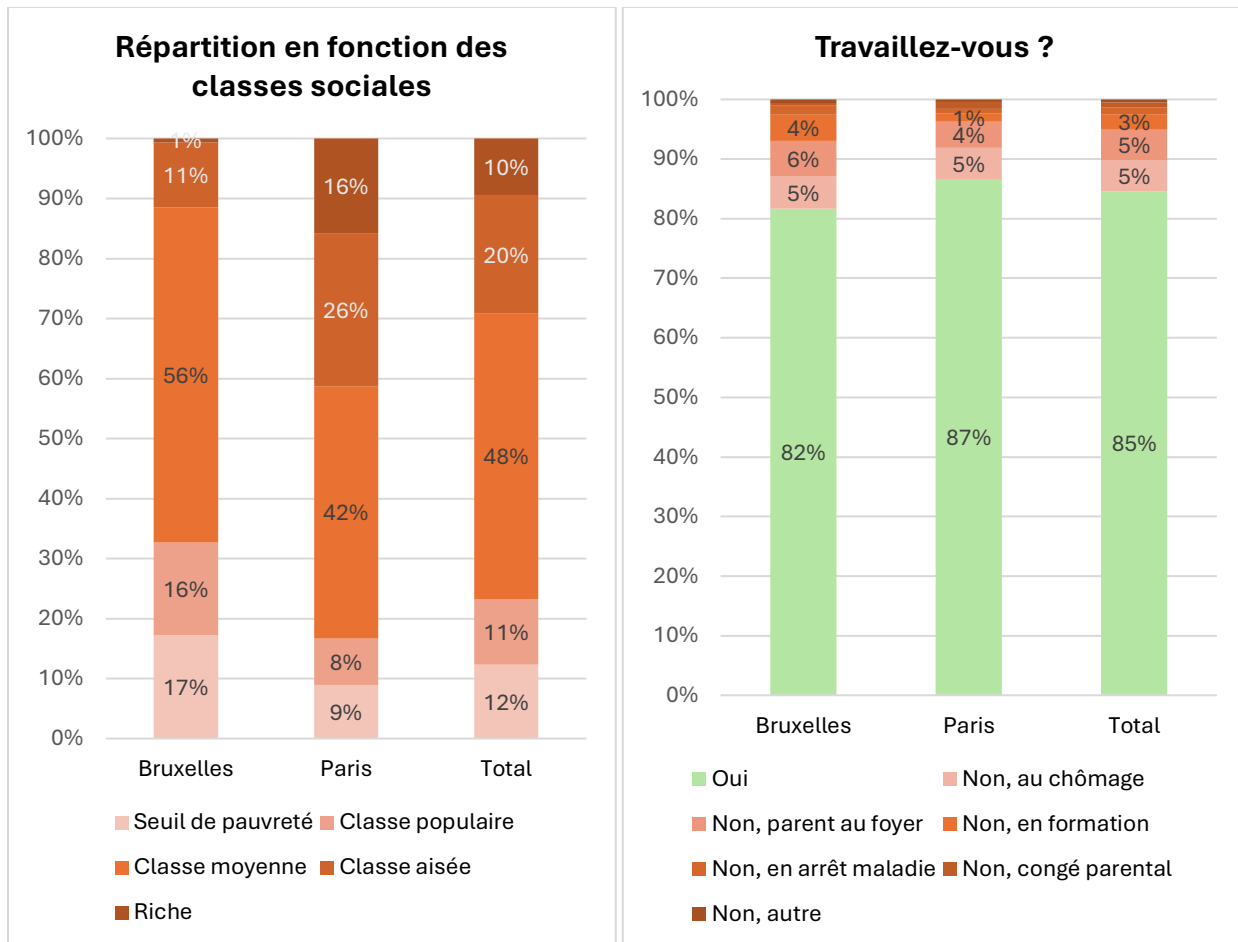
Annexe 2 : Les équipements utilisés selon les catégories sociales lors des déplacements quotidiens

	seuil de pauvreté	classe populaire	classe moyenne	classe aisée	riche	Total général
Poussette	100%	93%	98%	99%	92%	98%
Porte-bébé / écharpe de portage	37%	32%	47%	55%	54%	47%
Siège vélo	6%	18%	18%	24%	17%	18%
Vélo cargo ou longtail	9%	3%	14%	11%	7%	11%
Globber	2%	19%	19%	28%	30%	20%
Draisienne	9%	8%	13%	9%	4%	10%
Aucun	0%	3%	1%	0%	1%	1%

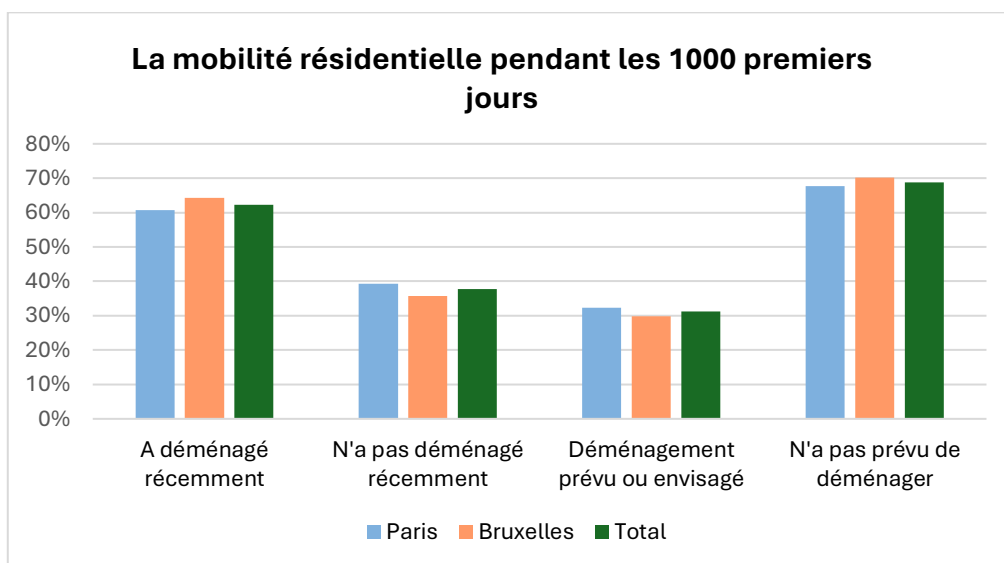
Annexe 3 : Graphiques additionnels

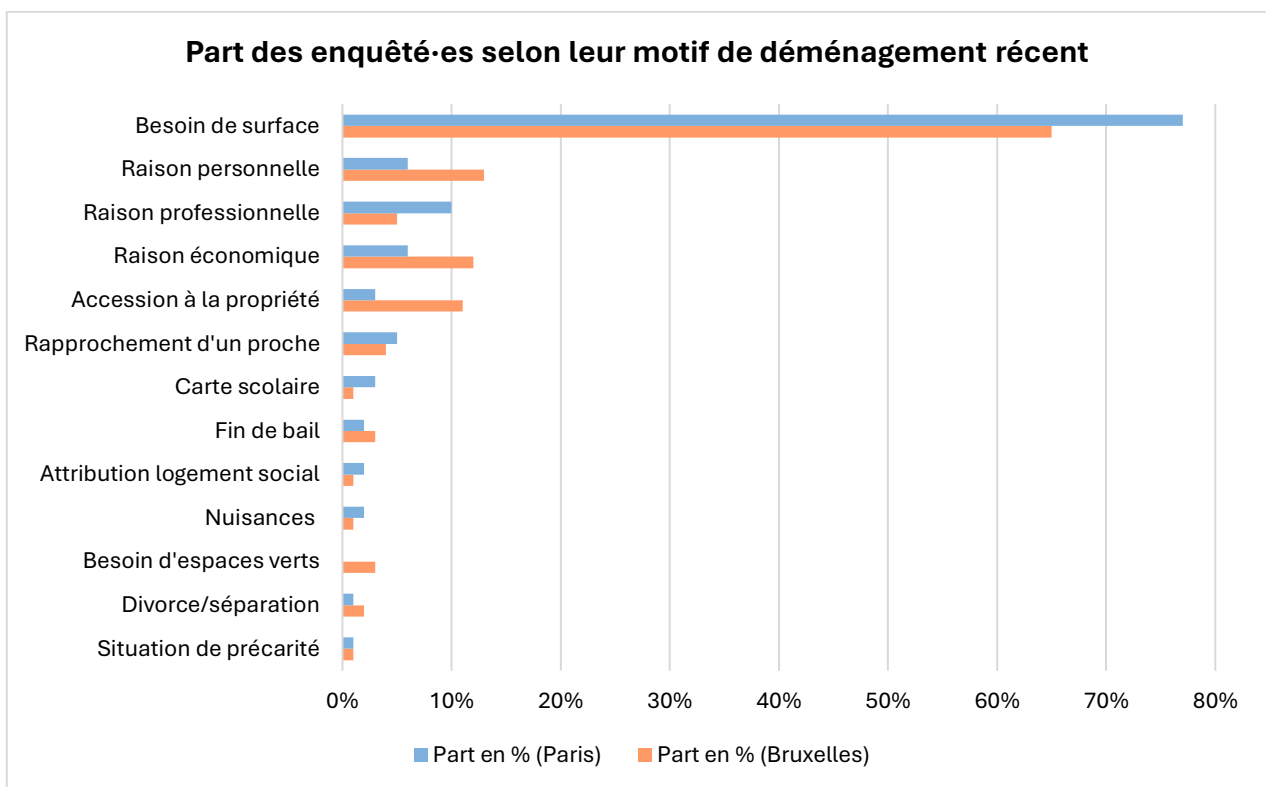
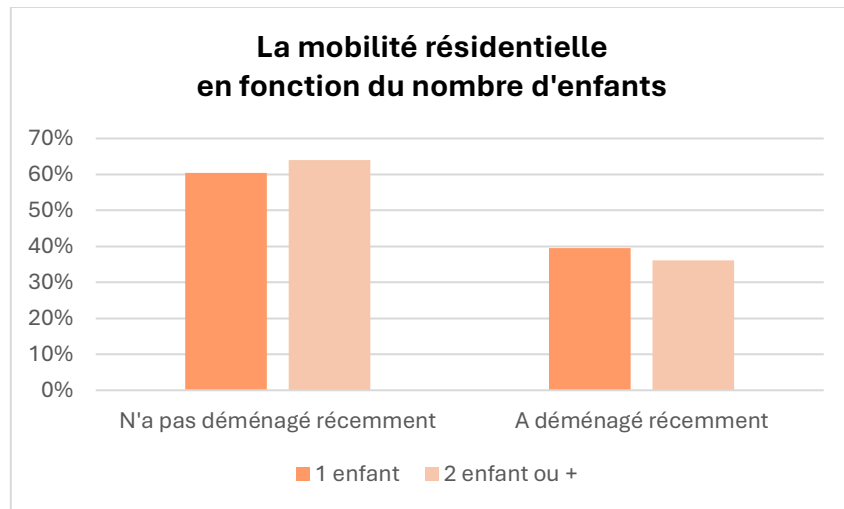
Échantillon

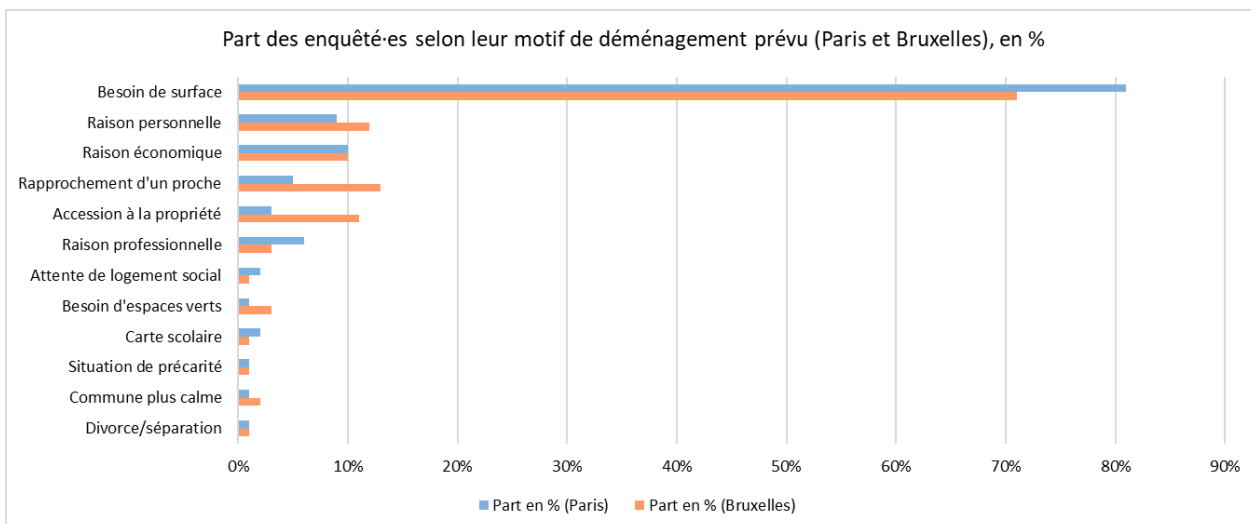




La mobilité résidentielle

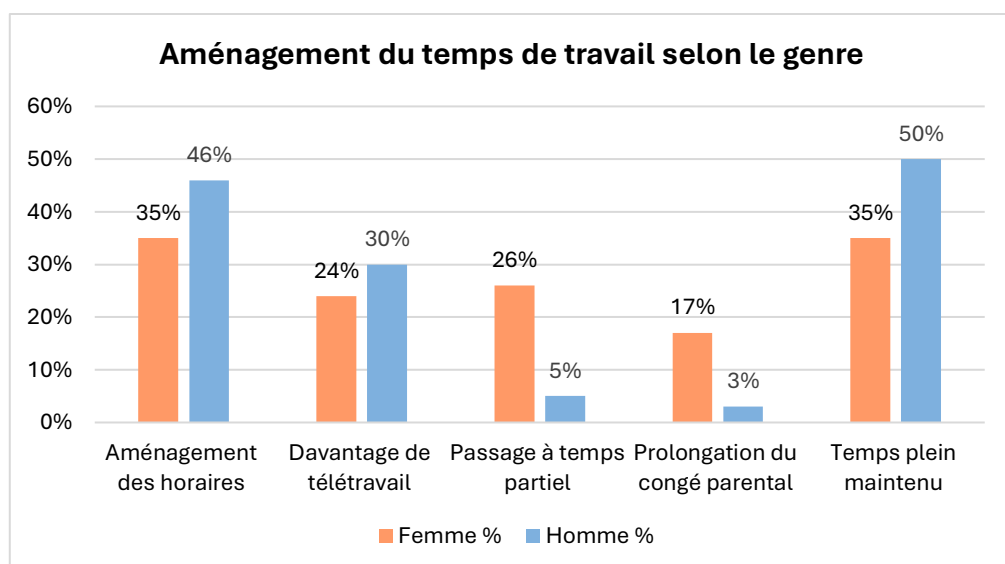
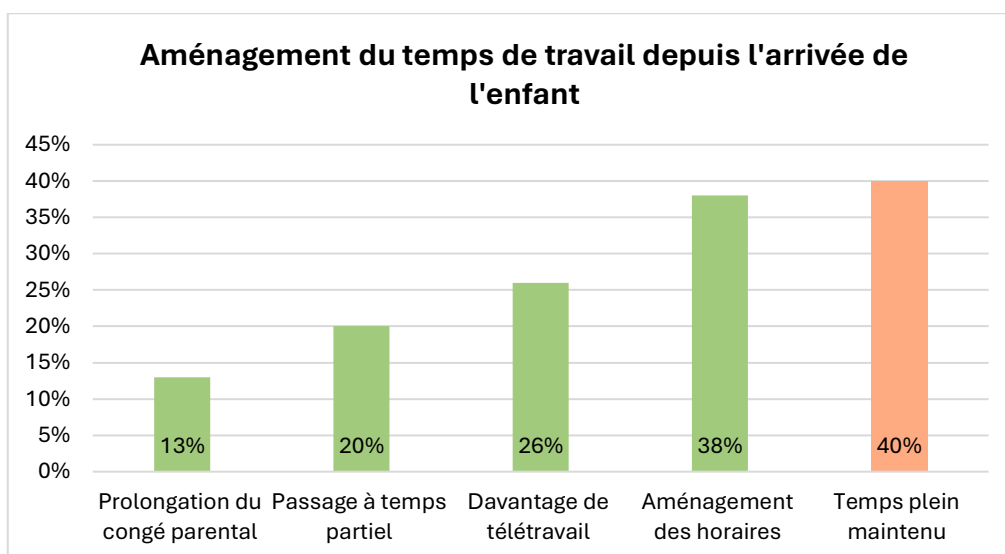




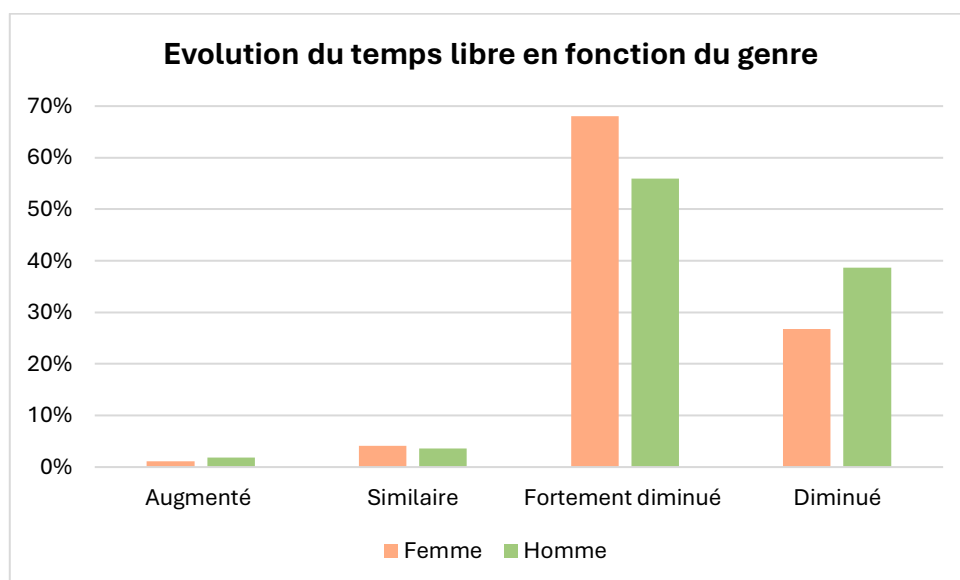
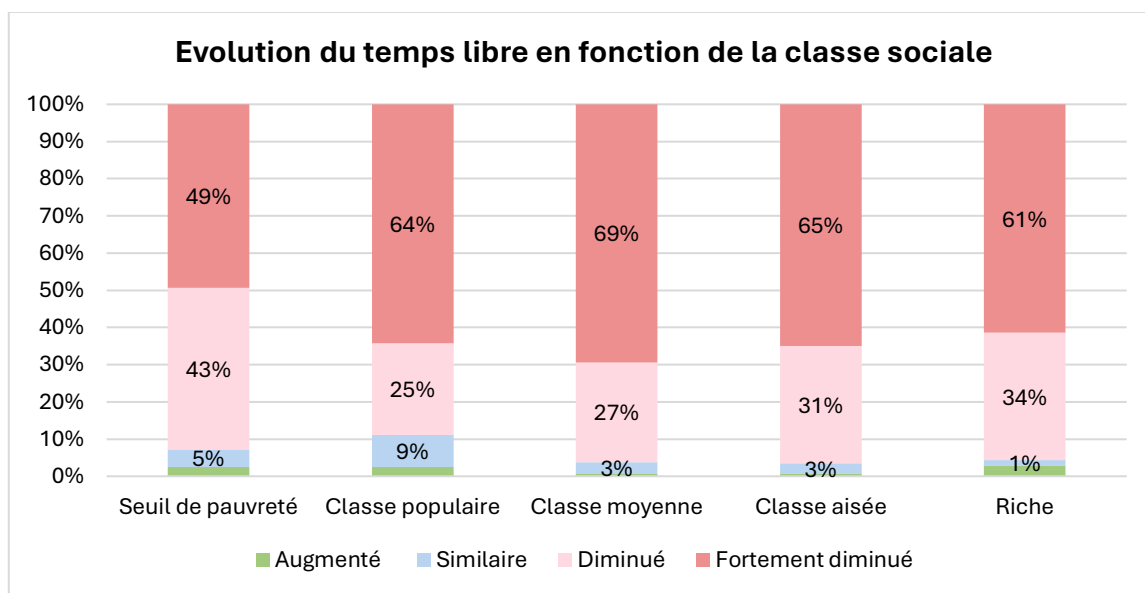
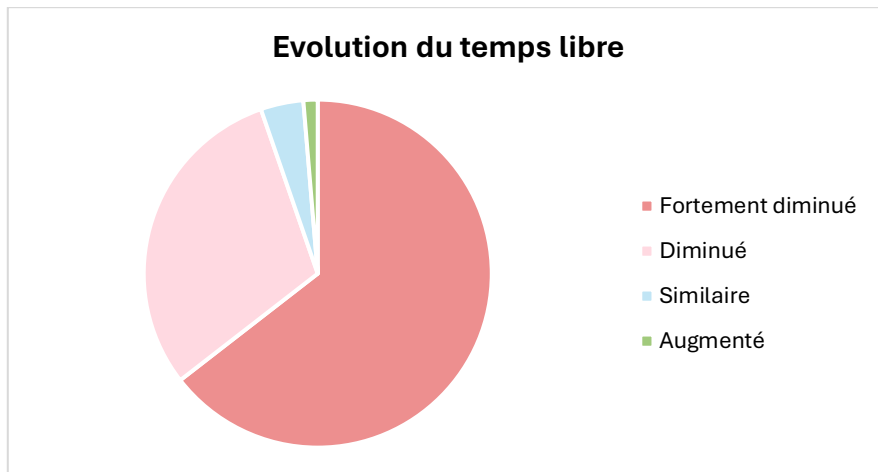


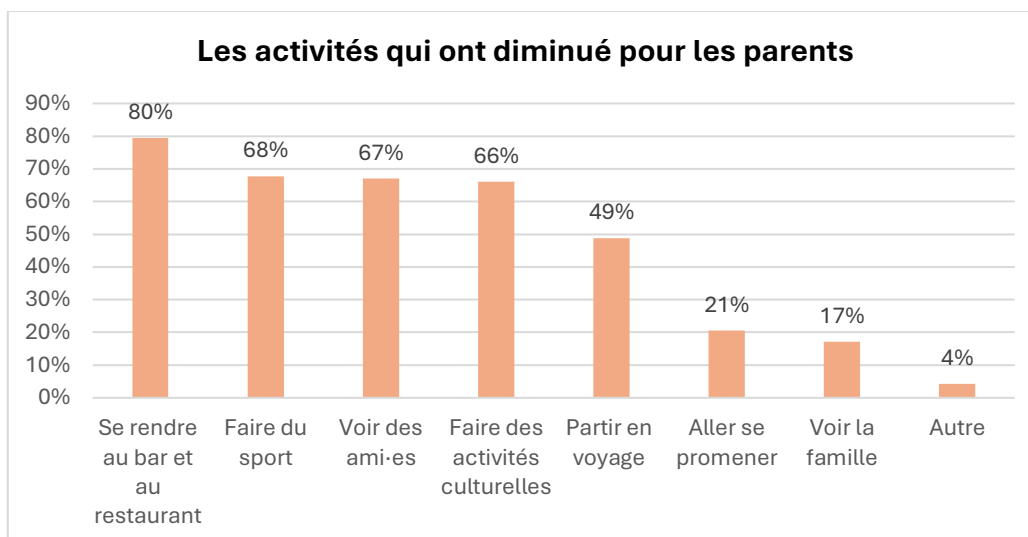
Réorganisation du quotidien

Vie professionnelle



Temps libre





Répartition des tâches au sein du foyer familial

Perception de la répartition des tâches au sein des couples

	D'après les femmes	D'après les hommes
Le ou la partenaire effectue la majorité des tâches	14,8%	21,5%
La personne interrogée effectue la majorité des tâches	52,5%	38,7%
La répartition des tâches est égalitaire	33,0%	40,0%

Inégalités sociales dans le recours à de l'aide extérieure pour la garde des enfants ou l'entretien du foyer

1.A.

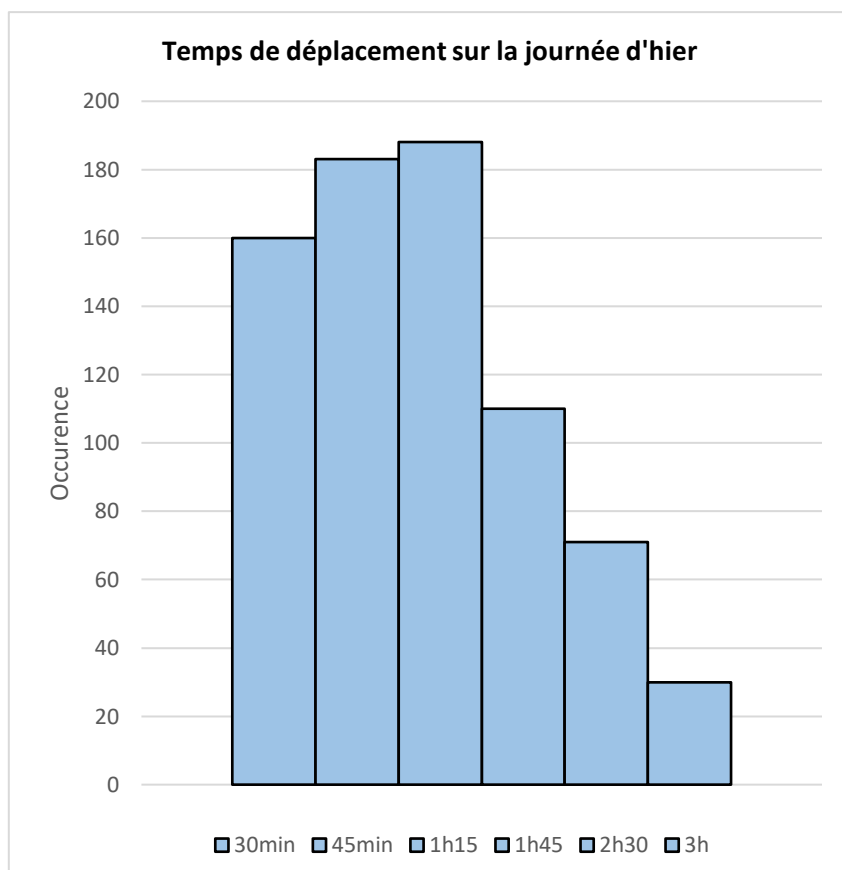
	Aide ménager-e	Nounou	Baby-sitter	Fille au pair	Proche	Non
Riche	37%	22%	3%	0%	14%	24%
Classe aisée	42%	20%	0%	1%	15%	22%
Classe moyenne	32%	9%	0%	0%	24%	35%
Classe populaire	20%	1%	1%	0%	28%	49%
Seuil de pauvreté	14%	1%	0%	0%	30%	55%
Total	32%	11%	0%	0%	22%	35%

1.B.

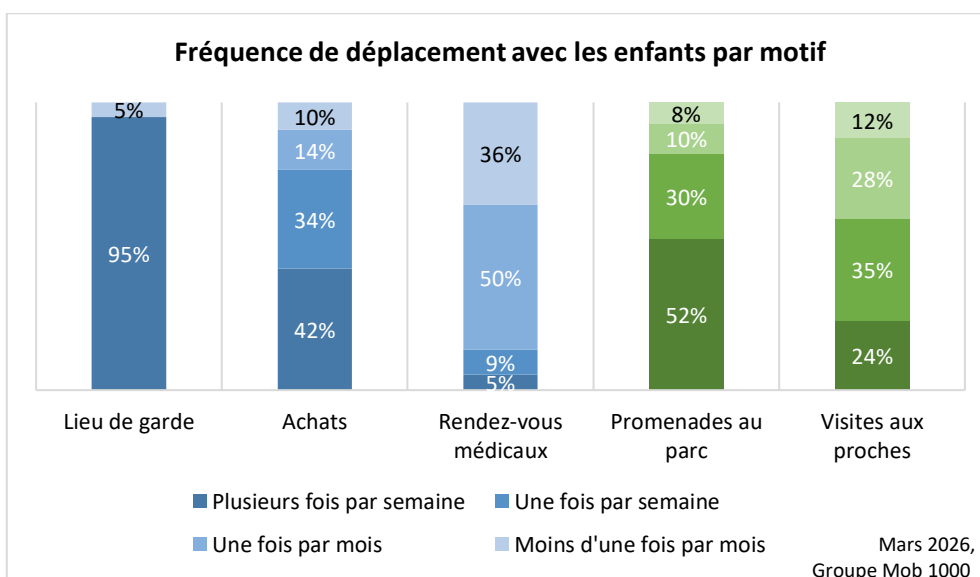
	Aide payante	Proche	Non
Riche	62%	14%	24%
Classe aisée	63%	15%	22%
Classe moyenne	42%	24%	35%
Classe populaire	22%	28%	49%
Seuil de pauvreté	15%	30%	55%
Total	43%	22%	35%

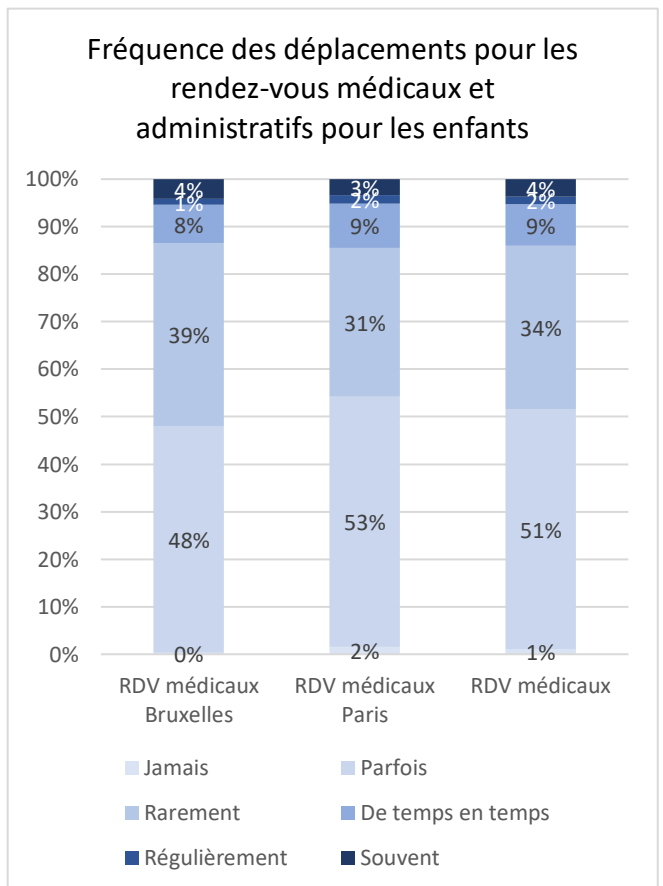
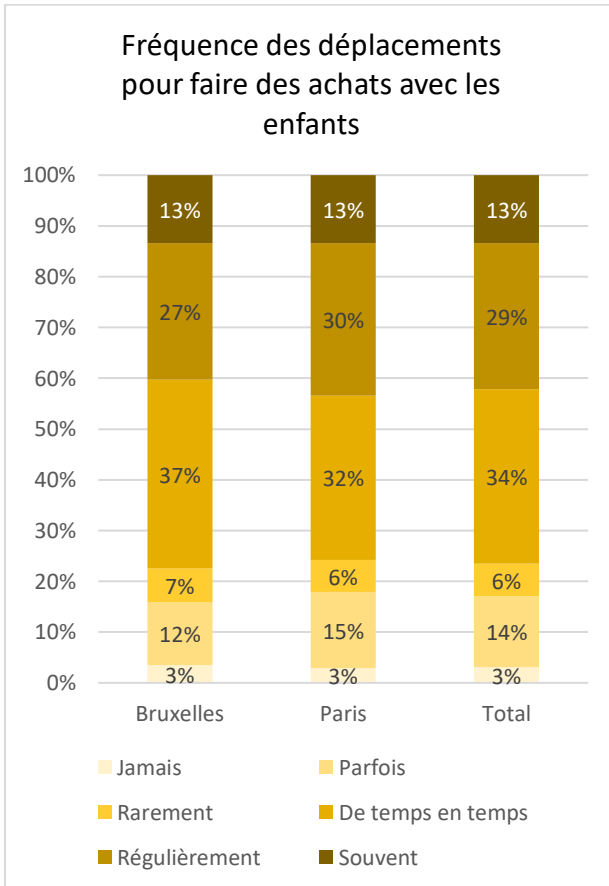
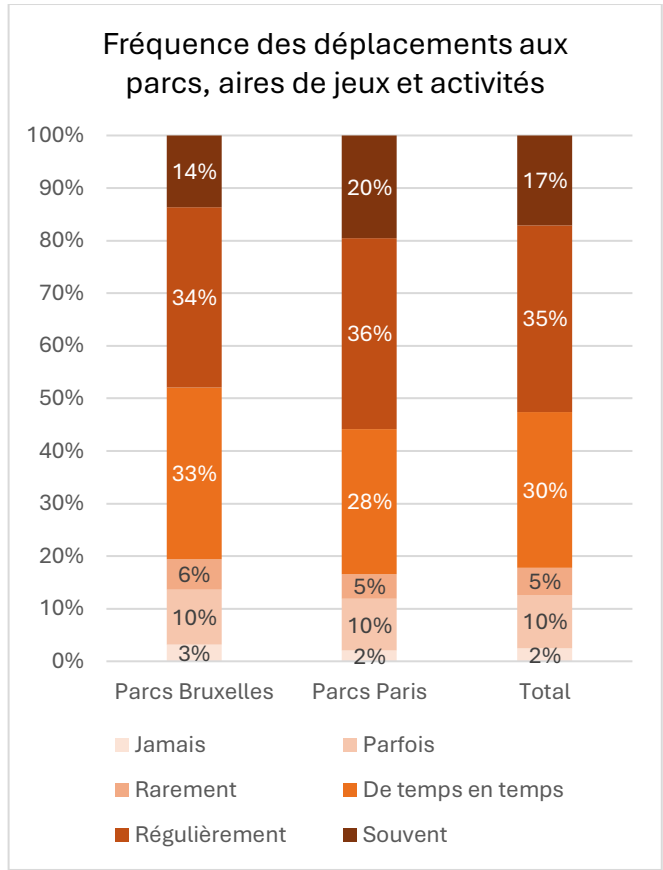
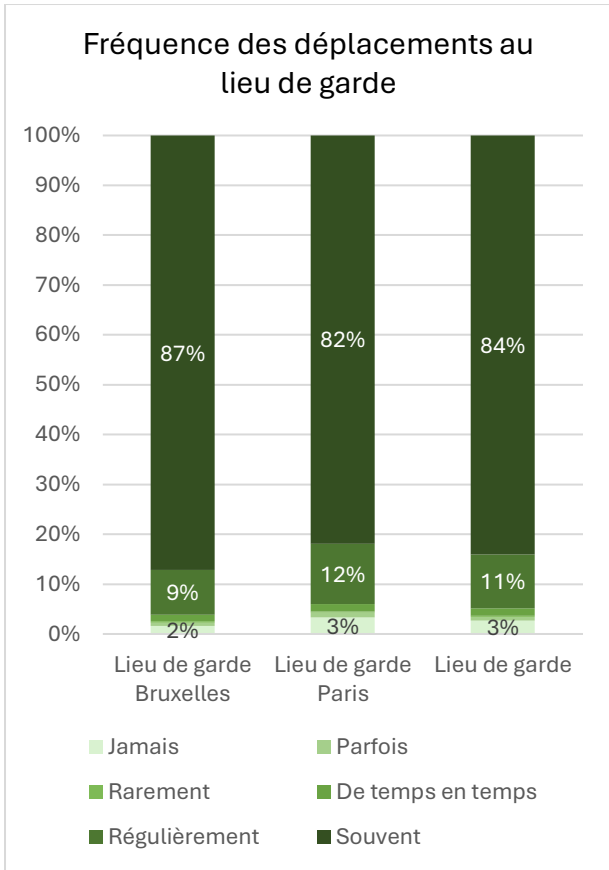
Aide payante : Agrégation des catégories aides ménager-e, nounou, baby-sitter et fille au pair.

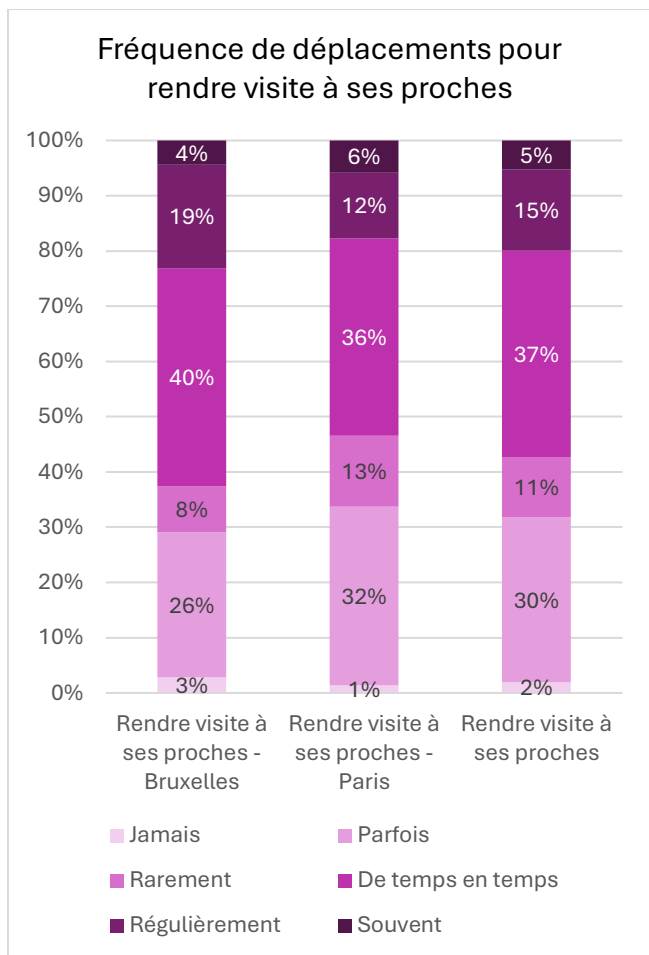
Les mobilités quotidiennes



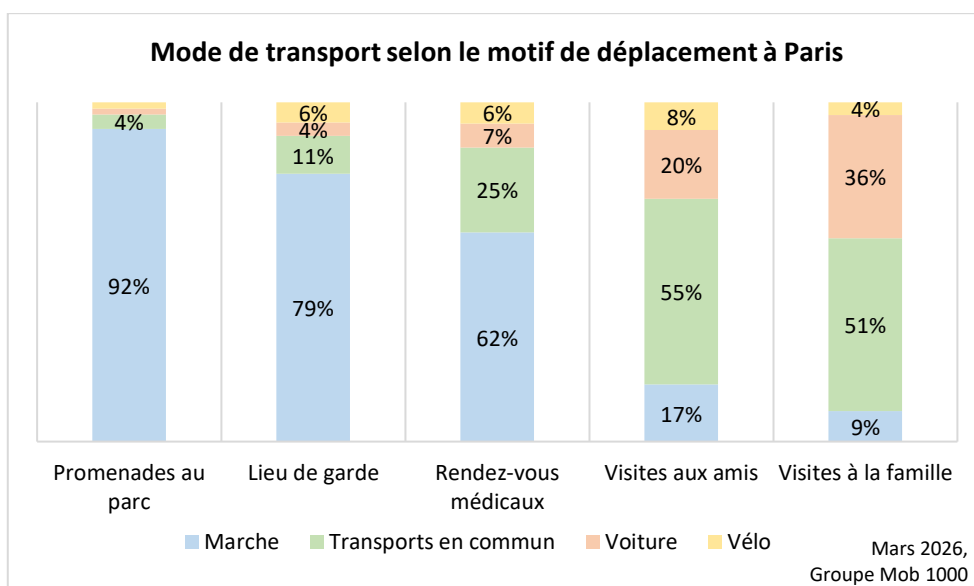
Fréquence des déplacements

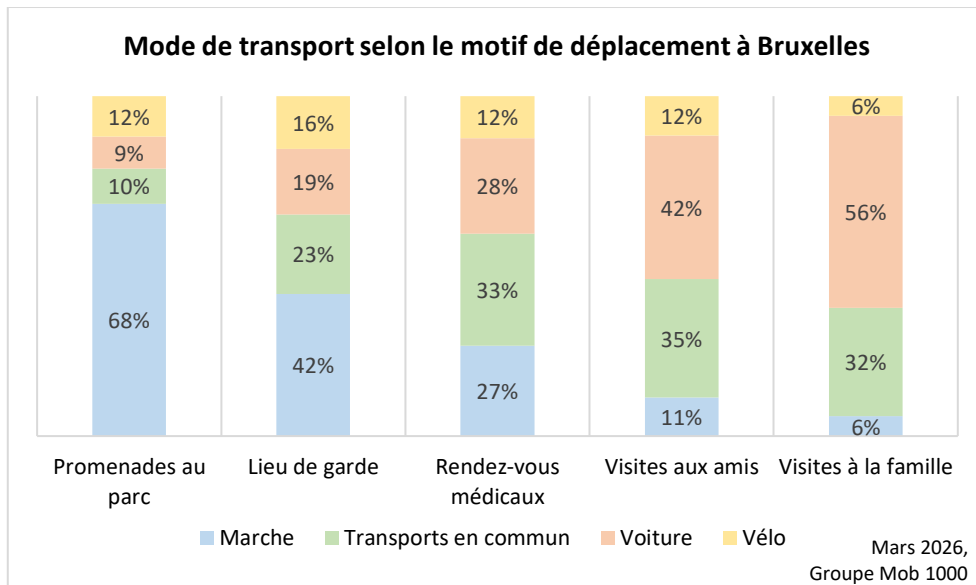




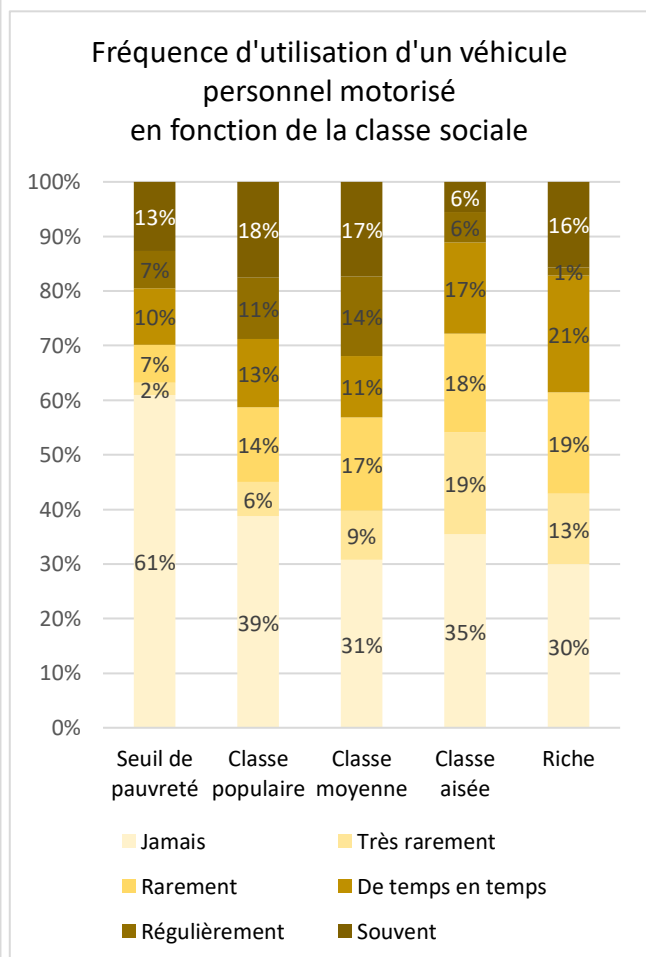
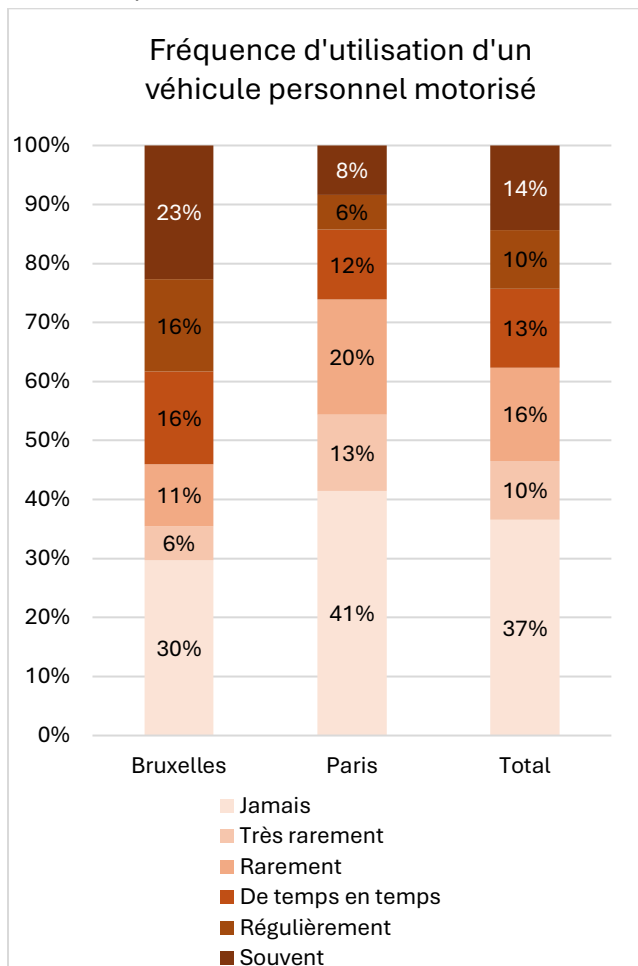


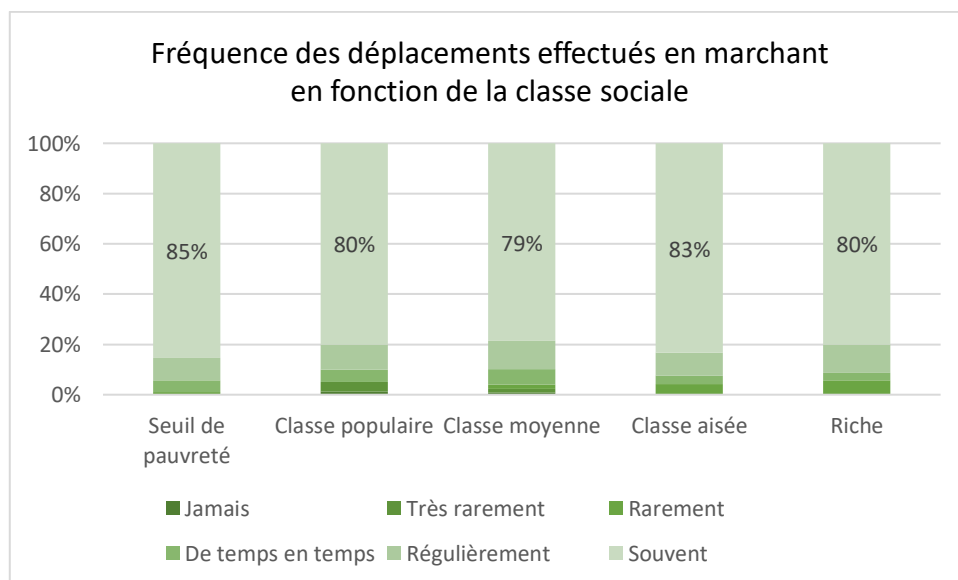
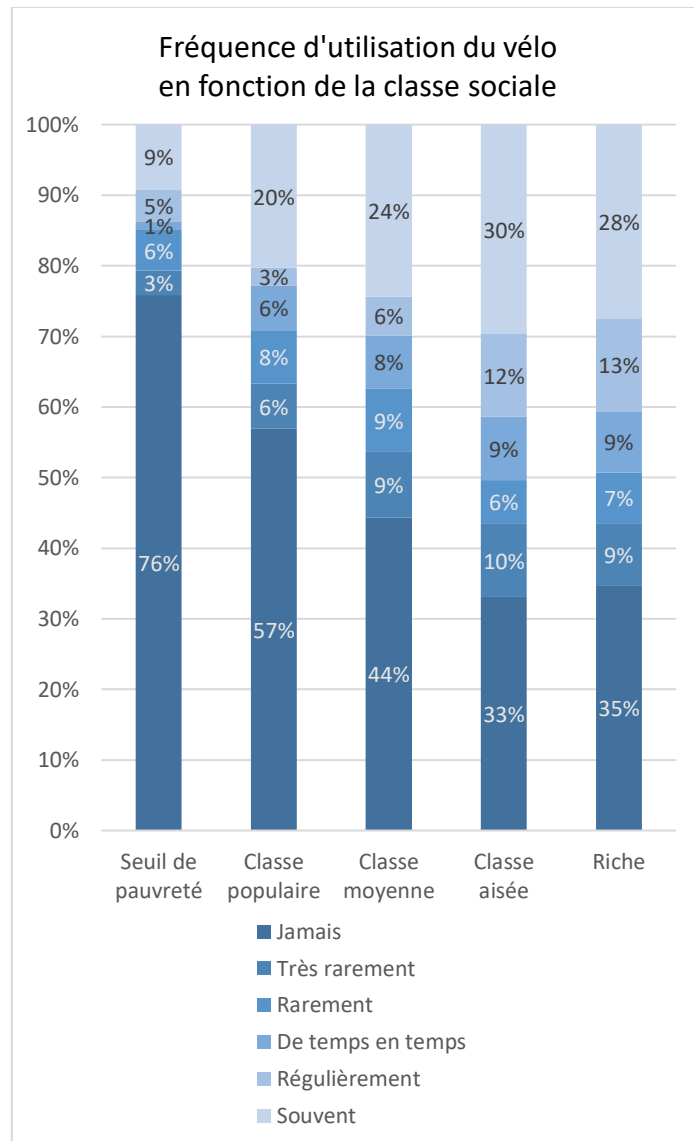
Choix modaux

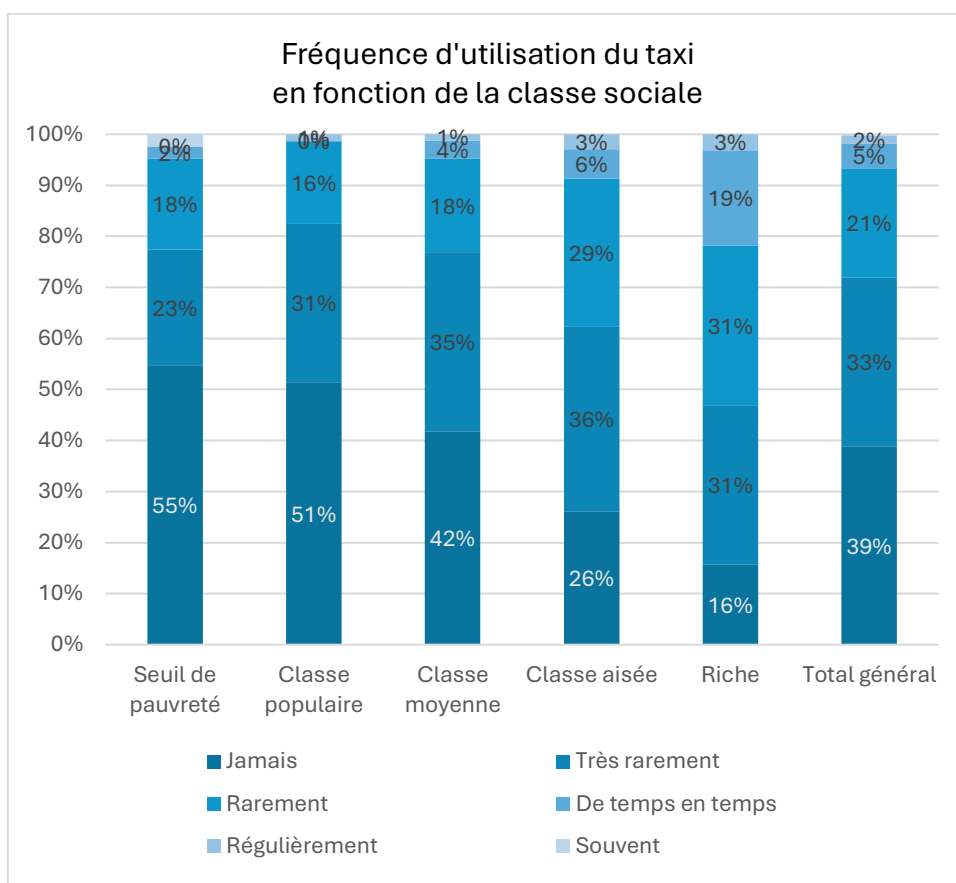
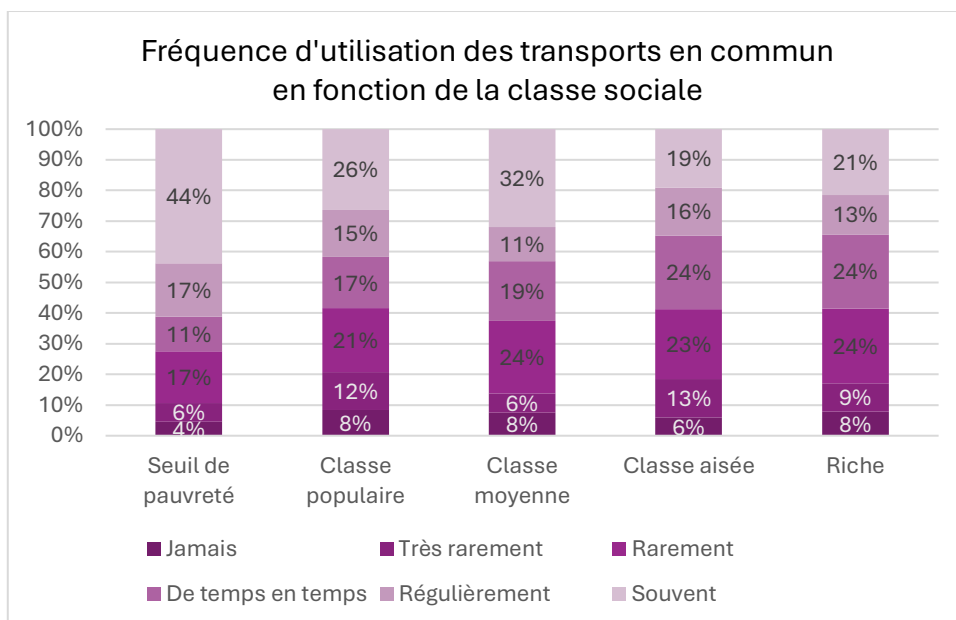




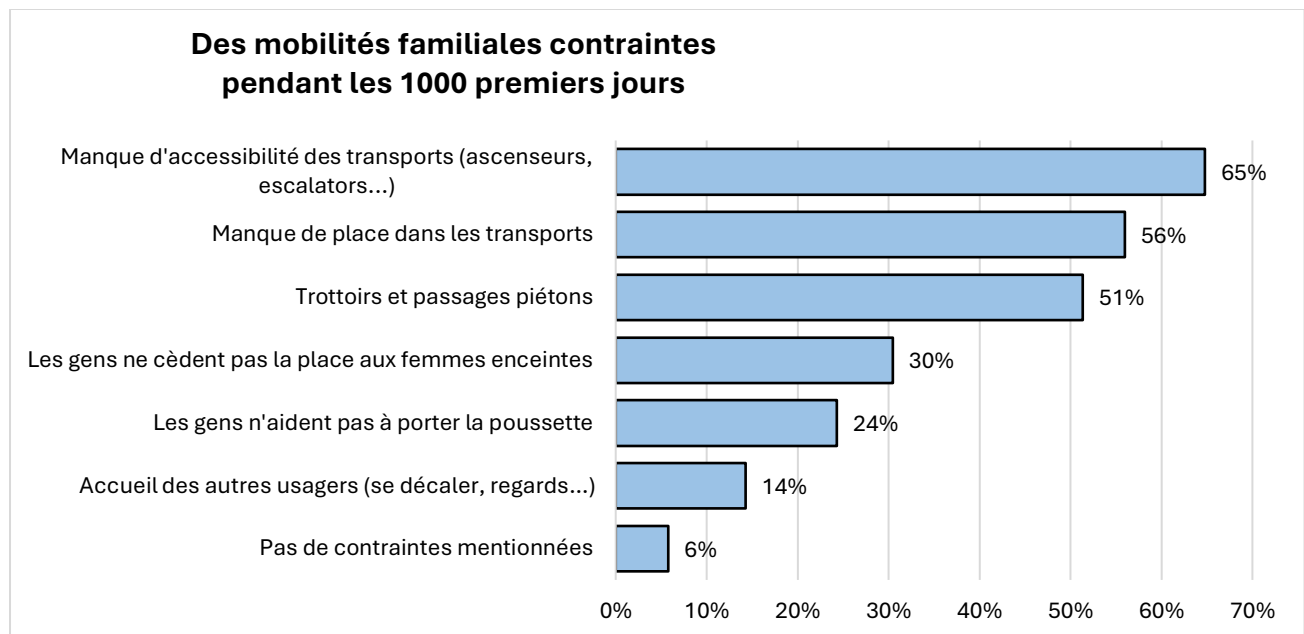
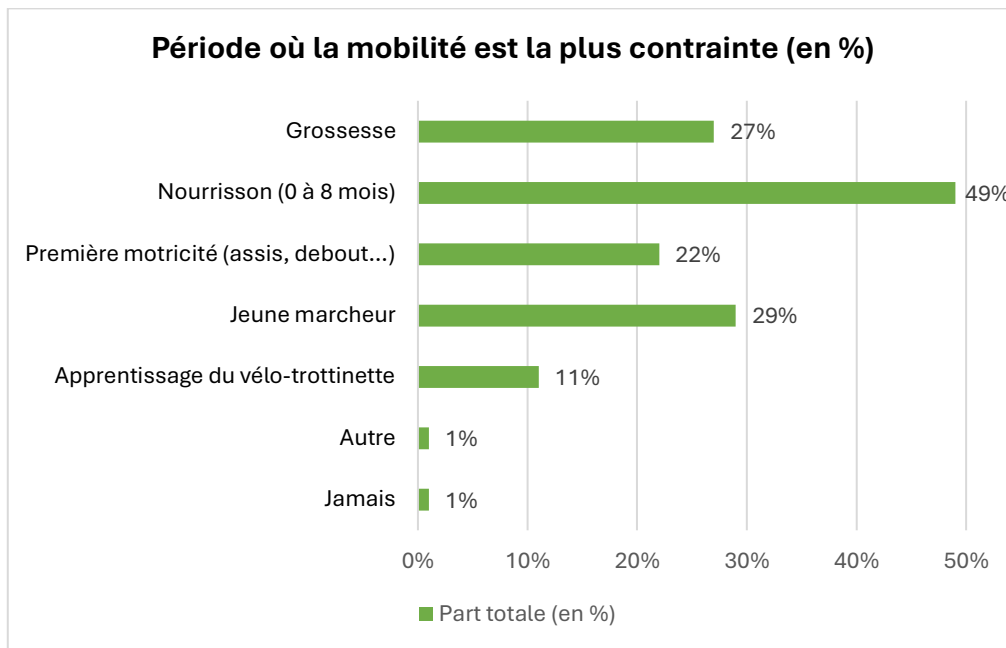
Les graphiques qui suivent portent sur la fréquence d'utilisation des différents modes de transports pour les mobilités quotidiennes, avec ou sans enfant.



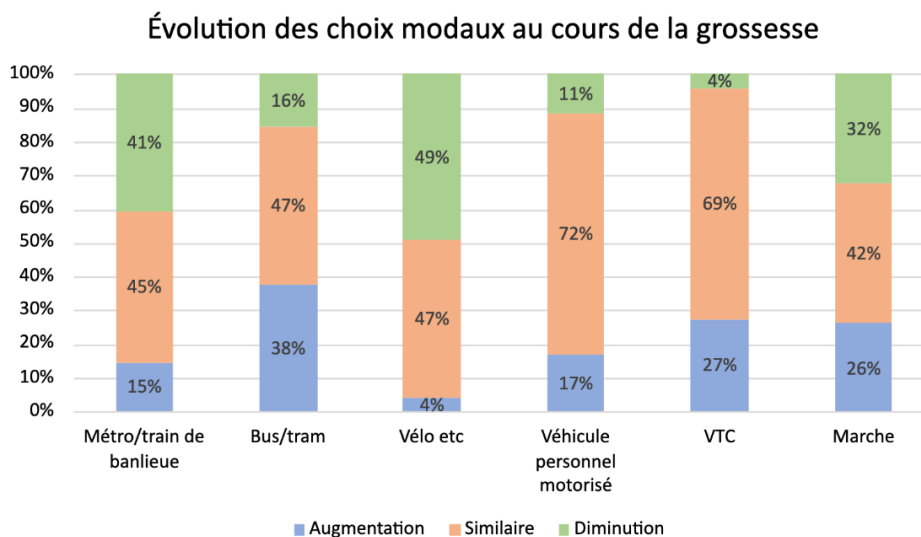




Des mobilités contraintes



La période de la grossesse / périnatale



Annexe 4 : le questionnaire général

Section 1 : Caractéristiques du foyer

- 1 : Lieu du questionnaire (Paris/Bruxelles)
- 2 : Genre
- 3 : Statut par rapport aux enfants
- 4 : Nombre d'enfants
- 5-9 : Âge des enfants
- 10 : Niveau de diplôme
- 11 : Situation professionnelle
- 12 : Revenu nets mensuels du foyer
- 13 : Lieu de résidence
- 14 : Situation familiale
- 15 : Occupation du logement (propriétaire, locataire, social)

Section 2 : Mobilité résidentielle

- 16 : Déménagement récent ?
- 17-18 : Localisation du déménagement
- 19 : Motif du déménagement
- 20 : Déménagement prévu bientôt ?
- 21-22 : Localisation du déménagement
- 23 : Motif du déménagement

Section 3 : Déplacements au quotidien

- 24 : Fréquence des trajets par moyen de transport
- 25 : Possession du permis et/ou d'une voiture au sein du foyer

- 26 : Fréquence des déplacements pour les enfants par motif
- 27 : Mode de transport majoritaire avec les enfants par motif
- 28 : Répartition des tâches domestiques (tâches d'accompagnement des enfants et tâches générales)
- 29 : Aide d'un membre extérieur

Section 4 : La journée d'hier (sauf week-end)

- 30 : Nombre de trajets effectués hier
- 31 : Nature des trajets avec les enfants de moins de trois ans
- 32 : Temps total de déplacement dans la journée

Section 5 : L'aménagement du quotidien

- 33 : Aménagement du temps de travail
- 34 : Evolution du temps libre personnel
- 35 : Activités de temps libre qui ont diminué
- 36 : Commentaires sur le temps libre et le temps de travail

Section 6 : Les équipements lors des déplacements

- 37 : Équipements utilisés par les familles pour les déplacements avec enfants de moins de trois ans
- 38 : Ressenti vis-à-vis de la poussette
- 39 : Pourquoi ?
- 40 : Ressenti vis-à-vis du porte-bébé
- 41 : Pourquoi ?
- 42 : Ressenti vis-à-vis du vélo
- 43 : Pourquoi ?
- 44 : Catégories de difficultés dans les déplacements avec enfants
- 45 : Précisions sur ces difficultés
- 46 : Période la plus compliquée pour les déplacements pendant les 1000 premiers jours
- 47 : Pourquoi ?
- 48 : Anecdote d'un déplacement difficile avec les enfants
- 49 : Ce qui fonctionne bien dans les déplacements avec enfants

Section 7 : Contact

- 50 : Prénom
- 51 : Contact

Annexe 5 : Questionnaire Périnatal : 4ème mois de grossesse aux 3 mois de l'enfant

Section 1 : Caractéristique du foyer :

- 1 : Lieu du questionnaire (Paris / Bruxelles)
- 2 : Genre
- 3 : Nombre d'enfants
- 4 : Niveau de diplôme
- 5 : Situation professionnelle
- 6 : Revenus nets mensuels du foyer
- 7 : Lieu de résidence

8 : Situation familiale

9 : Mère ou Partenaire

Section 2 : Les mobilités pendant la grossesse (mère) :

1 : Stade de la grossesse

2 : Période déplacement difficile pendant la grossesse

3 : Raisons

4 : Adaptation des déplacements pendant la grossesse et comment

5 : Evolution des modes de déplacements pendant la grossesse

6 : Aménagement temps de travail depuis la grossesse

7 : Temps accordés aux activités de loisirs

8 : Raisons

9 : Fréquence de déplacement pour raisons médicale ou préparation de la naissance

10 : Prise en charge des tâches par le partenaire

11 : Précisions

Section 3 : Les mobilités pendant la grossesse (partenaire)

12 : Stade de grossesse de la partenaire enceinte

13 : Adaptation déplacements durant la grossesse de la partenaire

14 : Fréquence d'accompagnement partenaire rendez-vous médicaux

15 : Prise en charge de tâches

16 : Précisions

Section 4 : Les mobilités avec un enfant de moins de 3 mois

17 : Enfant moins d'un an

18 : Âge

19 : Fréquence de sortie avec le bébé après l'accouchement

20 : Ressenti

21 : Raisons de déplacement avec le bébé

22 : Précisions

23 : Envie de sortir avec le bébé

24 : Mode de déplacement

25 : Équipements utilisés

26 : Difficulté dans les déplacements

27 : Précisions

28 : Lieu d'allaitement

29 : Mode de garde envisagé

30 : Types de déplacements depuis naissance du bébé

31 : Répartition charges et tâches au sein du couple

Section 5 : Contact

32 : Prénom

33 : Contact