



HAL
open science

L'organisation de la mobilité quotidienne : une question de genre ?

Lionel Kieffer

► **To cite this version:**

Lionel Kieffer. L'organisation de la mobilité quotidienne : une question de genre ?. Women's issues in transportation, Apr 2014, Paris, France. halshs-01149353

HAL Id: halshs-01149353

<https://shs.hal.science/halshs-01149353>

Submitted on 23 Jul 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'organisation de la mobilité quotidienne : une question de genre ?

Lionel Kieffer

Une mobilité homme/femme différenciée ?

Les mobilités quotidiennes évoluent en même temps que les modes de vie. Ce constat est d'autant plus vrai dans un contexte de remise en question de la construction des emplois du temps personnels et de la structure des réalités sociales. L'observation des pratiques journalières de déplacements peut se faire à travers de nombreux indicateurs sociodémographiques comme le sexe, l'âge, le type d'emploi etc.

Les travaux présentés ici sont les résultats obtenus à partir de l'exploitation de l'enquête ménages-déplacements qui a été réalisée en 2007-2008 sur l'Aire métropolitaine toulonnaise (Var). Une telle base permet de disposer de données complètes¹ sur les pratiques quotidiennes des individus et permet plusieurs analyses et des approches différentes. Nous choisissons de nous concentrer sur les différences d'organisation de la mobilité parmi différents groupes comme les jeunes, les adultes et les âgés. Nous porterons un intérêt spécifique aux différences de comportements en fonction du genre.

L'étude de la mobilité à travers le prisme du genre est un phénomène en pleine expansion. Bien que cet axe ne soit encore que (trop ?) peu souvent exploré, il est pourtant un indicateur clair des différences des pratiques spatiales et urbaines depuis ces trois dernières décennies (Coutras 1997 ; Carron, 2007).

L'objectif de ce travail est de montrer l'influence du genre et de l'ensemble des variables associées sur l'organisation quotidienne des déplacements en particulier sur les choix d'aménagement des temps de vie quotidienne (heures de déplacement, motifs), des choix modaux ou bien encore de choix d'itinéraires.

Cette analyse conduit à l'identification de « profils » associés aux différents comportements de déplacements qui varient fortement en fonction du genre mais également entre les membres d'un même groupe.

I. La mobilité quotidienne en fonction du genre, entre évolutions et persistance des pratiques de déplacements

Historiquement, les ménages n'ont pas toujours été considérés de la même façon. Ce n'est qu'après le début de la révolution industrielle que s'est développée une idéologie de la séparation des fonctions du ménage. Les femmes ont le rôle de gestionnaire alors que l'homme assure la fonction de travail à l'extérieur. Cette image de scission entre la sphère privée et publique est aujourd'hui fortement ancrée dans les mentalités alors que l'attribution des rôles s'est fortement nuancée. Cette immobilité de la femme au foyer a progressivement laissé la place à une certaine forme d'égalité à se déplacer.

Cependant, peut-on réellement affirmer que les hommes et les femmes sont égaux face à la mobilité ? Si chacun est libre de se déplacer en France, certains éléments externes viennent remettre en cause le caractère « asexué » de la mobilité (Carron, 2007).

¹ Pour plus de détails sur les Enquêtes ménages-déplacements voir les travaux du Certu (1998)

1. Evolution de la mobilité des femmes ou comment « rattraper » les hommes ?

Si la question du genre se pose, c'est en grande partie parce que l'on observe dans la globalité une évolution des comportements de mobilité. En s'intéressant dans le détail aux pratiques de mobilité des ménages, on remarque que les comportements des femmes ont connu de plus fortes évolutions. Leur situation au sein des ménages français² a subi de nombreuses transformations. La femme était traditionnellement rattaché au foyer jusqu'aux années 90. Cette réalité est aujourd'hui caduque. L'inégalité homme/femme par rapport à la mobilité tend à se résorber grâce à un rattrapage des femmes sur les hommes (Coutras, 1997). Le terme « rattrapage » n'est pas utilisé par hasard. Il existait bien une forme de « retard » du potentiel à se déplacer des femmes sur leurs homologues masculins. Un taux d'activité faible, un accès à la motorisation restreint, la proximité de leurs activités au domicile sont autant de facteurs qui, combinés, induisent une forme de « captivité » spatiale de la femme où son cercle de mobilité se trouve nettement plus restreint.

Cependant, à partir des années 70-80, la remise en cause l'organisation de la vie quotidienne des ménages ouvre la porte à une série de « mini-révolutions » dans la sphère de la mobilité quotidienne des ménages.

- Un rattrapage professionnel

L'avènement du travail féminin depuis les années 70 a bouleversé les habitudes des ménages français. On observe une hausse du nombre de femmes actives de 50% entre le début des années 70 et le début des années 2000 (Afsa Essafi et Buffeteau, 2006). Largement développé par le travail à temps partiel, l'accès à une activité professionnelle a fortement contribué à ce rattrapage. Le travail féminin a connu une forte hausse. Ceci est en corrélation directe avec l'allongement de leur temps de déplacement.

Ce travail féminin a un fort impact collatéral sur la gestion du ménage. Buehler et Heye (2005), déterminent quatre grands types de configurations possibles pour les familles avec jeunes enfants. Ils exposent les cas figures et les problématiques auxquelles doivent faire face les familles. En fonction du type, les activités féminines voire du ménage dans sa globalité s'en trouvent affectées. On peut déjà différencier des comportements en fonction de l'occupation de la femme et donc de sa position au sein du ménage.

- Un rattrapage modal

Si les femmes se déplaçaient moins avant, c'était en partie parce qu'elles n'en avaient pas forcément la possibilité. L'éloignement progressif aux centres des villes, combiné à l'absence de moyens efficaces de se déplacer conduisait à une restriction nette de la mobilité féminine. Et même lorsqu'elles pouvaient se déplacer, les motifs relevaient en général du domaine du travail domestique³. Aujourd'hui, la réalité est tout autre. On assiste à une homogénéisation des pratiques de mobilité et au rattrapage des femmes sur les hommes. La détention du permis de conduire chez les femmes, nettement plus importante qu'il y a vingt ans, permet d'observer une plus grande proportion de déplacements en véhicule personnel. Avant, elles étaient contraintes de marcher ou d'utiliser les transports en commun. Faisant partie du « bagage minimum d'entrée dans la vie, pour les hommes comme pour les femmes » (Inrets, 1989), le permis de conduire est devenu indispensable pour la grande majorité des

² On pourrait même parler des ménages d'Europe occidentale par opposition à certaines pratiques de pays orientaux comme ceux de la péninsule arabe où le statut de la femme est très différent.

³ Le travail domestique comprend l'ensemble des déplacements relatifs à la gestion du ménage (achats, services) ou à l'un de ses membres (Accompagnement, récupération).

personnes vivant en dehors des villes. La hausse de la bi-motorisation des ménages (30,4% en 2012 contre 23% en 1990) montre que le potentiel de déplacement s'est fortement accru. Les femmes ont accédé assez rapidement l'usage généralisé de la voiture personnelle.

- **De la femme au foyer à la femme mobile**

L'image « statique » de la femme n'est plus. On assiste à un revirement de comportement vers une personne active, capable de mener de front carrière professionnelle et familiale. Ce double attribut impacte fortement les programmes d'activités où les espaces-temps personnels ne se confondent plus avec l'espace-temps familial (Coutras, 1997). La problématique récurrente de la « double-journée » (Certu, 2005 ; Courtas, 1993) qui vient de la nécessité de gérer à la fois vie familiale et professionnelle (Gwiazdzinski, 2003), amène les femmes à adopter des stratégies d'organisation des déplacements spécifiques. Ce phénomène aujourd'hui généralisé a largement participé au rééquilibrage du nombre brut de déplacements quotidiens entre les hommes actifs à temps plein et les femmes au foyer ou à temps partiel voir même à une inversion de tendance aux âges médians (35-45 ans).

Cette période de la vie d'une femme coïncide avec la présence au sein du ménage de jeunes enfants scolarisés (3 à 10 ans)⁴. La fonction accompagnatrice des parents, en particulier de la mère est visible jusqu'à l'adolescence en particulier pour les jeunes filles qui se déplacent seules plus tard que les garçons (Carron, 2007). Ce rôle de transporteur n'est pas à négliger dans les comportements de mobilité féminine en particulier sur les jours dédiés aux activités de loisirs (mercredi et weekend). Assumer à la fois une carrière professionnelle et la gestion du ménage et des enfants est donc un réel défi organisationnel pour les femmes jusqu'à l'âge d'autonomie de la mobilité des enfants où l'on relève une baisse significative des déplacements domestiques liés à l'accompagnement et la récupération.

- **La diversification des motifs**

La diversification des motifs montre également un recul du travail domestique généralement attribué à la gent féminine pour laisser place à des activités de loisirs ou de socialisation. L'extension des espaces de vie des femmes est liée avec le fait qu'elles travaillent plus loin de leur domicile. Elles s'ouvrent un plus grand nombre de possibilités en termes de destinations et d'activités. Bien qu'elles consacrent moins de temps à se déplacer que les hommes (Certu, 2005), elles se déplacent pour des motifs plus diversifiés au cours d'une même sortie du domicile.

Les femmes doivent gérer leurs emplois du temps de façon à pouvoir continuer à gérer les tâches inhérentes au travail domestique ainsi que leurs activités de loisirs. Cela implique de réussir à compresser les « temps obligés » (professionnels, physiologiques et domestiques) indispensables pour assurer la pérennité du ménage (Kergoat et Touchard, 2007). Il reste alors des temps de loisir⁵, excluant les activités relatives à la gestion du ménage. Bien qu'ayant acquis une certaine possibilité à se déplacer plus importante, la femme reste néanmoins nettement plus contrainte par une série d'obligations héritées des modèles de ménages où la femme avait le rôle de gestionnaire attitrée.

- **Evolutions structurelles des ménages**

⁴ L'âge moyen au premier enfant en France est de 28 ans et celui du deuxième de 30,5 ans (Davie, 2012)

⁵ Le temps de loisir est ici décrit comme le temps passé hors du lieu de travail et du domicile

La mobilité quotidienne d'une personne impacte directement celle de l'ensemble des autres membres de son ménage. La gestion des contraintes de destinations (qui fait quoi ?), de modes (qui prend la voiture ?) et d'itinéraires (enchaînement des activités) peut provoquer un enchevêtrement des programmes d'activités de deux ou plusieurs membres. Ce phénomène est particulièrement visible en cas de dépendance modale où l'une des personnes est tributaire de celle qui possède le mode (en général le véhicule particulier) ou la compétence pour l'utiliser.

Cette relation de dépendance potentielle met en évidence l'importance de la prise en compte du nombre de personnes qui composent le ménage. A l'heure où une famille sur cinq en France est monoparentale, l'interrogation sur les pratiques différenciées prend toute sa dimension lorsque l'on sait que 85% de ce type de famille est dirigé par des femmes. La gestion double est alors renforcée car ce type de situation peut engendrer des bouleversements dans la vie d'une femme (Leray et Séchet, 2013). La perte importante de revenus, le changement de logement et parfois la perte d'un mode de transport complique significativement les emplois du temps qui se retrouvent alourdis par la gestion seule des déplacements liés aux enfants⁶.

Au-delà de l'aspect de la structure familiale, l'avancée dans l'âge impacte également fortement la mobilité féminine. Si celle-ci baisse significativement à partir de 60 ans pour les deux sexes, on remarque surtout une plus grande proportion de femmes vivant seules que d'homme. Le veuvage touche en effet plus les femmes qui vivent plus longtemps que les hommes. La part de femmes seules de plus de 75 ans est de 45% en France contre seulement 25% pour les hommes en 2000 (Delbès, Gaymu et Springer, 2006). L'isolement progressif des populations âgées touche donc principalement les femmes qui limitent leurs déplacements une fois seule. A l'inverse des hommes qui maintiennent encore un certain niveau d'autonomie dans leurs déplacements, elles ont plus souvent recours à leur réseau de connaissances ou à une aide extérieure pour se déplacer. Ceci a pour conséquence une plus forte proportion de femmes âgées passagère d'une voiture (le conducteur pouvant également être son conjoint).

2. Une mobilité homme/femme qui reste différenciée

Si la mobilité féminine a connu de profondes évolutions, peut-on affirmer qu'elles ont définitivement gommé cet aspect sexué des pratiques de déplacements ? Le rattrapage s'est effectué et fait état d'un rééquilibrage apparent de la répartition des pratiques quotidiennes de déplacement. Mais si les femmes ont vu leur temps d'activités de loisir augmenter, la répartition des tâches au sein du ménage a-t-elle été modifiée ? Avons-nous définitivement tourné le dos à l'image de la femme rattachée à son domicile ?

- Une gestion différente du temps professionnel

Si les femmes sont plus nombreuses aujourd'hui à exercer une activité professionnelle, elles y consacrent toujours moins de temps que les hommes. Avec en moyenne 2h de moins consacrées au travail et à la formation (Insee, 2004) que les hommes, elles sont également bien plus nombreuses à exercer une activité à temps partiel (30,1% des femmes actives contre 6,9% des hommes actifs⁷). Ceci vient corroborer l'idée de la double-journée évoquée précédemment où le différentiel sur le temps de travail laisse la possibilité de réaliser d'autres

⁶ 72,1% des gardes reviennent à la mère en cas de divorce, 20% aboutissent en garde alternée et 7,9% à une garde du père.

⁷ Chiffres de l'Insee en 2011

activités en cours de journée, là où cela n'aurait pas été possible si elle avait travaillé à temps plein.

- **Les tâches domestiques restent pour la femme (!)**

Si le temps d'activité féminin reste inférieur à leurs homologues masculins, c'est parce qu'elles conservent leur emprise sur les temps domestiques qui les concernent 2h20 de plus que les hommes. La gestion du ménage reste bien un des attributs principaux des femmes. Comme le souligne Kergoat (2005), le modèle social du « monsieur Gagnepain » qui perdurait jusqu'au milieu des années 50 et que l'on souhaitait voir disparaître, continue d'exister sous une forme certes nettement plus nuancée mais avec une répartition des tâches explicite.

Ce phénomène déjà largement exploré (Fagnani, 1986 ; Coutras, 1993 ; Certu, 2005 ; Morand et Storme, 2009) met en évidence le maintien d'une certaine vision de la femme qui doit aujourd'hui pouvoir assumer sa double-fonction de maîtresse de maison et de femme active (Gwiazdzinski, 2003). Il en résulte une réorganisation complète de leurs modes de vies, d'une compression de leur espace-temps afin d'intégrer l'ensemble des activités qualifiées d'impondérables. Cette évolution de la gestion du temps quotidien s'est vue facilitée par les avancées technologiques depuis les trente glorieuses en particulier dans le domaine domestique (électroménager, internet etc.). Le dernier progrès en la matière par exemple, le développement des courses en lignes.

La concession du temps domestique est bien plus importante pour les femmes que pour les hommes. A situation égale (travail à temps partiel, proximité au domicile...) les hommes usent davantage de ce temps dans des activités de loisirs (Houillon, 2004), marquant encore une fois la pérennité de ce modèle familial où l'homme assure la survie économique et la femme le bon fonctionnement logistique.

- **Le paradoxe de l'accès à la voiture**

Les femmes étaient, avant l'explosion de la bi-motorisation et sont encore actuellement la clientèle majoritaire des transports en commun et pratiquent très souvent la marche à pied (Omnil, 2005). Ce type de situation était lié à une logique résidentielle héritée de la période où la plupart des ménages ne possédait qu'un seul véhicule. Afin de permettre à la femme de se déplacer, les couples adoptaient une stratégie de proximité aux lieux d'activités de la femme (son lieu de travail, centre-ville, etc.)⁸. Depuis vingt ans, les choix de mobilités résidentielles ont évolué. L'éloignement aux centres, la périurbanisation et les nouvelles exigences de cadre de vie des populations ont amené ces dernières à augmenter leurs distances aux centres-villes et à un éclatement de la localisation des lieux d'activités. Cette multi polarisation des espaces de vie conduit à une adoption des emplois du temps et à une plus grande flexibilité dans la mobilité, ce que ne permettent pas la marche et les transports en commun. La voiture devenant relativement indispensable pour les périurbains, la bi-motorisation a permis aux femmes d'accéder très rapidement à une autonomie complète dans leurs déplacements⁹.

Cependant, cet accès généralisé à la voiture n'a fait que renforcer le rôle de gestionnaire de la femme au sein du ménage. Ce gain d'indépendance leur a permis de mieux

⁸ Pour plus d'informations voir Coutras (1993) et Vandersmissen, Villeneuve et Thériault (2001) pour l'exemple canadien

⁹ Dans une situation de mono-motorisation, le membre non-motorisé était tributaire de celui qui devait utiliser la voiture pour se rendre au travail

organiser leur double-journée. Plus rapide, moins dépendante des horaires et pouvant plus facilement circuler aux heures creuses, ce changement illustre le paradoxe où l'autonomie modale de la femme n'a fait que la confirmer un peu plus dans son rôle de « ménagère ».

- **Des temps de parcours toujours inférieurs aux hommes**

Le rattrapage modal (accès à la voiture) a induit un allongement des distances de déplacement des femmes ainsi qu'une diversification de leurs motifs d'activité. Néanmoins, elles passent toujours moins de temps à se déplacer que les hommes. S'il est possible d'invoquer le caractère chronophage de certaines activités (achats, services, entretien de la maison...) c'est également parce que leurs activités sont toujours en moyenne moins éloignées du domicile que les hommes (Omnil, 2005). Ce constat est la résultante d'un mode d'organisation spécifique des femmes vis-à-vis de leurs programmes d'activités quotidiennes. Les navettes domicile-travail étant moins importantes (Houillon, 2004), elles s'ouvriraient donc de nouvelles possibilités spatio-temporelles pour multiplier les déplacements liés aux motifs mercantiles, au réseau social, aux loisirs ou aux enfants. Aussi intense, voir plus que les hommes, la mobilité quotidienne féminine est plus diversifiée car sans cesse partagée entre vie professionnelle et vie privée.

- **Couple, travail, enfant(s) : Quels modes de gestion ?**

La présence d'un enfant au sein d'un ménage va considérablement bouleverser la mobilité quotidienne de ses parents en particulier jusqu'à l'entrée dans le cycle secondaire. Il va souvent devenir un « impondérable » des programmes d'activités parentaux (déposer/récupérer à l'école, activités extra-scolaires) supplantant parfois même le travail (maladie, aucun mode de garde possible...). L'enfant n'aura pas le même poids sur l'emploi du temps de chacun de ses parents. Généralement, c'est la mère qui est chargée de l'accompagnement des enfants (David, 2007). L'ajout de cette nouvelle « contrainte » temporelle et spatiale d'un passager accompagné est pour un individu une charge supplémentaire dans son programme d'activité qui doit s'articuler autour des emplois du temps des deux passagers. La présence de ce petit « captif » n'est cependant pas un frein total à l'élaboration globale du programme. En effet, il n'interdit pas l'accès à certaines activités, mais risque cependant de les rallonger (aller au supermarché avec ses enfants par exemple). Le rôle de maîtresse de maison est conjoint à celui de mère active que doit assumer la femme. Elle pourra choisir de sacrifier une partie de sa vie professionnelle (passage au temps partiel) ou bien prendre le parti de privilégier sa carrière, déléguant les tâches domestiques au conjoint ou aux proches (grands-parents, assistante maternelle, garderie...).

II. La mobilité des femmes de l'Aire Métropolitaine Toulonnaise

Il n'existe pas une seule mobilité pour les femmes. Entre gestion du ménage, éducation des enfants et vie personnelle, leurs modes de vie sont bien plus élaborés, loin de la désormais obsolète vision de la femme au foyer. Gérer au quotidien les problématiques organisationnelles liées aux activités domestiques et professionnelles rend la mobilité des femmes très spécifique.

La base de données sur l'EMD de l'aire métropolitaine toulonnaise nous fournit un échantillonnage de 10 654 personnes soit 1,9% de la population totale de l'aire d'étude répartis parmi 5 241 ménages. Les femmes sont majoritaires (53,9%) à la fois dans la population mobile où elles représentent 52,5% des personnes s'étant déplacées la veille mais aussi parmi les immobiles où elles sont 935 (62,3%) à ne pas avoir réalisé de déplacement. Nous disposons à la fois des données relatives aux déplacements (motif, heure, mode, zone de destination...) et des caractéristiques sociodémographiques de la personne (sexe, âge, CSP, véhicule personnel...) et du ménage.

Plus globalement, l'analyse de ces variables individuelles va être mise en relation avec les comportements globaux de mobilité des femmes. Le nombre de déplacements journaliers, le type de construction des chaînes de déplacement, la gestion spatiale dépendent de l'ensemble des autres caractéristiques.

1. La mobilité par rapport à l'âge

Le nombre moyen de déplacements par personne est de 3,68. Les femmes se déplacent quasiment autant que les hommes. Elles ne réalisent que 0,18 déplacements de moins.

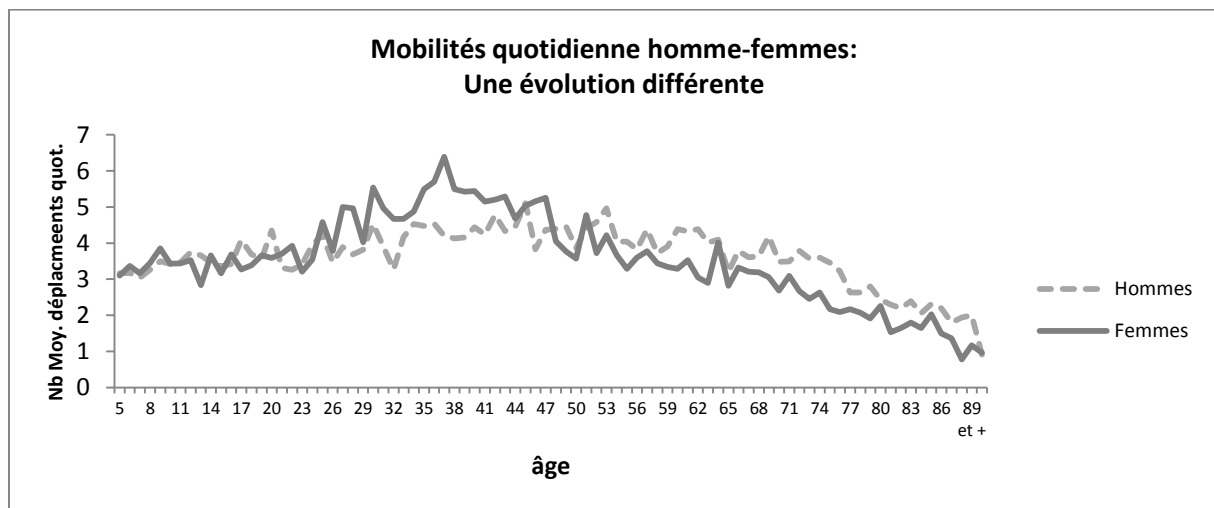


Figure 1: La mobilité par genre en fonction de l'âge

- Mobilité des mineurs (5-17 ans)

L'enquête ne recense pas les déplacements des enfants de moins de 5 ans, c'est pourquoi nous choisissons de les exclure de notre analyse. Cette classe d'âge est divisée en deux sous-groupes. D'une part les moins de 10 ans, où la dépendance modale est totale envers les parents car, trop jeunes, ils ne se déplacent pas (ou très peu) seuls. A partir de l'entrée dans le cycle secondaire s'accompagne souvent de l'usage nouveau des transports en commun pour se rendre sur leur lieu d'étude. Puis, à partir de 14 ans apparaît la possibilité de se déplacer seul en deux-roues motorisés. Il n'existe pas de différence significative de genre sur cette tranche d'âge

- Les jeunes : Etudes et entrée dans le monde du travail (18-25 ans)

La majorité ouvre l'accès à la voiture. Hommes et femmes passent le permis relativement tôt sur le territoire varois (18,6 ans), en particulier lorsque leur lieu de résidence

est situé en périphérie. C'est également à partir de cette période de la vie que les pratiques de mobilité se différencient entre hommes et femme. Si le nombre moyen de déplacements est le sensiblement le même (4,1) soit environ 0,7 déplacement quotidien de plus que les plus jeunes, ce sont les motifs qui diffèrent significativement. Les femmes se déplacent deux fois plus que les hommes pour les motifs achats et services alors que ces derniers se déplacent plus pour le motif travail.

- **L'âge adulte, période clé de la vie (26-40 ans)**

A partir de cette période de la vie, le nombre moyen de déplacements quotidiens est le plus élevé (4,7) et l'écart entre les sexes se creuse. Les rôles au sein du couple se précisent, en particulier après l'arrivée d'un enfant. La gestion du ménage prend alors une part considérable dans la mobilité quotidienne des femmes. Elles se déplacent deux fois plus pour des motifs domestiques et pour l'accompagnement des enfants. Leur mobilité dépasse même celle des hommes (1,1 déplacement de plus en moyenne) qui se déplacent nettement plus pour le motif travail (1,2 déplacement par jour en moyenne).

- **Les âges matures, nouveau tournant dans la vie (41-59 ans)**

C'est à partir de quarante ans que le nombre de déplacements quotidiens tend à diminuer. Après des pics de mobilité, celle-ci baisse progressivement, en lien avec des facteurs externes liés à la vie professionnelle (préretraite, passage au temps partiel) ou familiale (autonomie des enfants). Ce phénomène est observé chez les deux sexes bien que les femmes soient plus touchées (baisse du nombre de déplacements liés aux enfants), revenant à un point d'équilibre (4,2 déplacements).

- **Les personnes âgées (60 ans et plus)**

À partir de 60 ans, un nouveau seuil est visible, marquant une baisse significative de la mobilité. Les 60 ans et plus réalisent 2,9 déplacements quotidiens, soit 0,5 déplacement de moins que la tranche d'âge précédente. Cette baisse s'opère cependant en deux temps :

De 60 à 75 ans, les seniors conservent une mobilité relativement forte (3,4 déplacements quotidiens) avec un rythme quotidien soutenu des sorties du domicile. Après 75 ans, le nombre moyen de déplacements chute à deux déplacements journaliers en moyenne.

La différence de genre est évidente. Alors que les hommes conservent des pratiques héritées de leur vie active, les femmes se déplacent de moins en moins et sur des distances plus courtes. Elles « abandonnent » également la voiture plus vite et se retrouve bien plus souvent en position de passager que ce soit avec leur conjoint ou une tierce personne. Ce dernier point soulève également une propension plus importante des femmes à mobiliser leur entourage pour se déplacer à l'inverse des hommes qui opteront pour des pratiques plus autonomes.

2. Les motifs et les modes : Quels constats ?

La période de la vie impacte directement notre mobilité. En choisissant de se concentrer sur les processus de choix modaux et de programmations d'activités, il est possible d'observer de nombreuses différences en fonction du genre.

	Genre	Motif de déplacement (part en %)									
		Domicile	Travail	Etudes	Achats	Services	Loisirs	Visite	Accompagnement	Récupération	Autres
5-17 ans	Homme	42,18	0,31	33,76	3,21	1,90	9,11	4,76	2,52	2,04	0,21
	Femme	40,61	0,07	33,28	4,53	1,78	9,79	4,60	3,15	2,03	0,15
18-25 ans	Homme	38,92	15,49	11,16	6,92	3,85	11,32	8,18	1,65	1,89	0,63
	Femme	37,53	9,74	12,73	10,19	4,34	11,09	6,97	3,60	3,22	0,60
26-40 ans	Homme	37,58	26,77	0,22	10,43	3,43	7,77	3,84	4,76	4,57	0,63
	Femme	36,25	14,84	0,27	11,37	3,83	6,12	4,18	12,42	10,40	0,32
41-59 ans	Homme	36,67	26,02	0,00	11,34	3,56	8,61	3,73	5,44	4,23	0,39
	Femme	37,70	17,27	0,06	15,45	4,03	7,76	4,59	6,93	5,79	0,42
60 ans et +	Homme	40,49	2,23	0,00	23,84	5,55	14,51	6,31	3,61	2,44	1,02
	Femme	39,66	1,69	0,00	24,87	6,96	14,02	7,14	2,83	2,01	0,84

Figure 2: Motifs de déplacements en fonction du genre et de l'âge

- Des motifs domestiques encore prédominants

L'importance du motif travail varie significativement entre les deux sexes. Plus du quart des déplacements des hommes y sont dédiés alors que les femmes consacrent une plus grande part de leur mobilité aux activités domestiques. Ce constat est visible dans toutes les tranches d'âge actives et ne s'estompe qu'à partir de 60 ans. Les achats, l'accompagnement et la récupération comptent pour plus du tiers de la mobilité des femmes de 26-40 ans soit presque autant que le retour au domicile. Ces différences de genre et d'âge dans la mobilité quotidienne s'expriment sur une période où les rôles au sein du ménage sont clairement affichés. L'argument de la femme-mère qui délaisse son travail pour ses enfants prend tout son sens. La plus faible proportion de déplacements pour motif professionnel laisse entrevoir plusieurs conclusions possibles sur l'organisation des emplois du temps féminins. Repas pris sur place, plus forcément de retour au domicile à la pause de midi ou bien encore travail à temps partiel (uniquement sur une demi-journée) expliquent cette différence que le taux d'activité global ne suffit pas à justifier.

- Distances parcourues et choix modaux

Si les types d'activités diffèrent, les distances parcourues, les temps de trajet et la sélection modale qui en résultent sont aussi bien distingués. Les pratiques spatiales des femmes montrent qu'elles restent toujours relativement proches de leurs espaces de vie (domicile, lieu de travail) avec des distances de déplacements inférieures à 6km dans les deux-tiers des cas. Les hommes quant à eux ont une propension plus importante à faire des déplacements plus « longs ». Nous resterons cependant prudents sur cet aspect de la distance, étant donné qu'il ne s'agit d'une donnée qui ne reflète pas forcément une réalité globale. En effet, une succession de déplacements peut amener à parcourir de longues distances, bien plus éloignées du domicile que ce que l'on peut observer. Ce point sera développé plus amplement dans la suite de cet article.

L'observation du temps de déplacement amène au même constat qui est que les femmes se déplacent moins longtemps que les hommes. Ceci se retrouve également dans le calcul du budget-temps alloué à se déplacer quotidiennement qui est de 84 minutes environ pour les hommes contre 77 pour les femmes¹⁰. Alors que le temps passé au domicile est équivalent, on en déduit que les femmes passent plus de temps en activité. Bien que cette donnée varie une nouvelle fois en fonction de l'âge, il est possible de dire que les activités réalisées par les femmes sont plus chronophages et viennent prendre sur des temps qu'elles passaient auparavant au domicile, puisqu'il y a vingt, la balance du temps passé au domicile était nettement déséquilibrée en faveur des femmes (Fagnani, 1986).

Enfin, la dimension modale, où la différence de genre est encore très ancrée dans les processus de choix. L'usage de la voiture montre, encore une fois la prééminence de l'homme à utiliser ce mode. La femme qui affiche un taux d'usage en tant que conductrice relativement élevée est également dans un cas sur cinq, passagère - captive ? - du véhicule sachant que dans 60% des cas, le ménage est mono-motorisé. On remarque également l'importance de la marche pour les femmes, qui vient corroborer les deux constats précédents, à savoir des distances et de temps de déplacement plus courts.

	Hommes	Femmes	Ensemble
Distance de déplacement			
0-5km	61,9%	68,9%	65,6%
5-10km	16,1%	14,7%	15,3%
10km et plus	16,4%	13,1%	14,7%
Hors-zone d'enquête ¹¹	5,5%	3,3%	4,4%
Temps de déplacement			
0-5min	24,4%	26%	25,3%
5-15min	40,5%	42,3%	41,5%
15-30min	22%	21,4%	21,7%
30-60min	9,2%	7,8%	8,4%
60-105min	2,7%	1,8%	2,3%
Plus de 105min	1,1%	0,7%	0,9%
Mode de transport utilisé			
Marche	24,8%	29,6%	27,3%
Transports en commun	6,7%	6%	6,3%
Voiture (conducteur)	50,8%	43,9%	47,2%
Voiture (passager)	11,3%	19,1%	15,4%
Deux-roues motorisés	4,5%	0,9%	2,6%
Vélo	1,9%	0,6%	1,2%

Figure 3: Caractéristiques de mobilité hommes/femmes

A l'heure où la construction des chaînes de déplacements se complexifie, il n'est plus possible de réfléchir la mobilité comme une simple matrice origine-destination. Les femmes

¹⁰ Ne sont pris en compte que les personnes s'étant déplacées

¹¹ Les distances de déplacements hors de la zone d'enquête ne sont pas fournies

sont particulièrement concernées où concilier vie familiale et vie professionnelle peut parfois se révéler être un vrai casse-tête (Bailly et Heurgon, 2001).

3. Des stratégies organisationnelles spécifiques

Au regard des données fournies par l'enquête, les individus mobiles réalisent en moyenne 1,66 sorties¹² quotidiennement pour une moyenne de 2,6 déplacements par sortie, sans différence entre genres. Le motif principal relevé (activité de la sortie où l'individu passe le plus de temps) présente des différences venant confirmer les résultats globaux précédents.

Genre	Motif principal de déplacement (part en %)								
	Travail	Etudes	Achats	Services	Loisirs	Visite	Accompagnement	Récupération	Autres
Hommes	24,5%	14%	20,3%	5,6%	18,3%	8,6%	4,2%	3,5%	1,1%
Femmes	20%	12,2%	21,4%	6,7%	16,5%	9,1%	7,2%	6,2%	0,7%
Total	22,1%	13,1%	20,9%	6,2%	17,4%	8,8%	5,7%	4,9%	0,9%

Figure 4: Choix du motif principal pour la sortie

Cependant, lorsque l'on observe la construction détaillée des sorties, on dénote des différences de significatives. On peut observer deux types des sorties (Kieffer et Audard, 2013):

- Les sorties « simples », où l'individu se déplace pour un motif unique (aller-retour domicile-activité). Elle n'est composée que de deux déplacements (figure 5).
- Les sorties « à destinations multiples », où sont réalisés successivement plusieurs déplacements autour du motif principal. On dénombre un minimum de trois déplacements (figure 5). Plus qu'une simple analyse d'origine-destination, c'est une vision segmentée des chaînes de déplacements qu'il faut adopter.

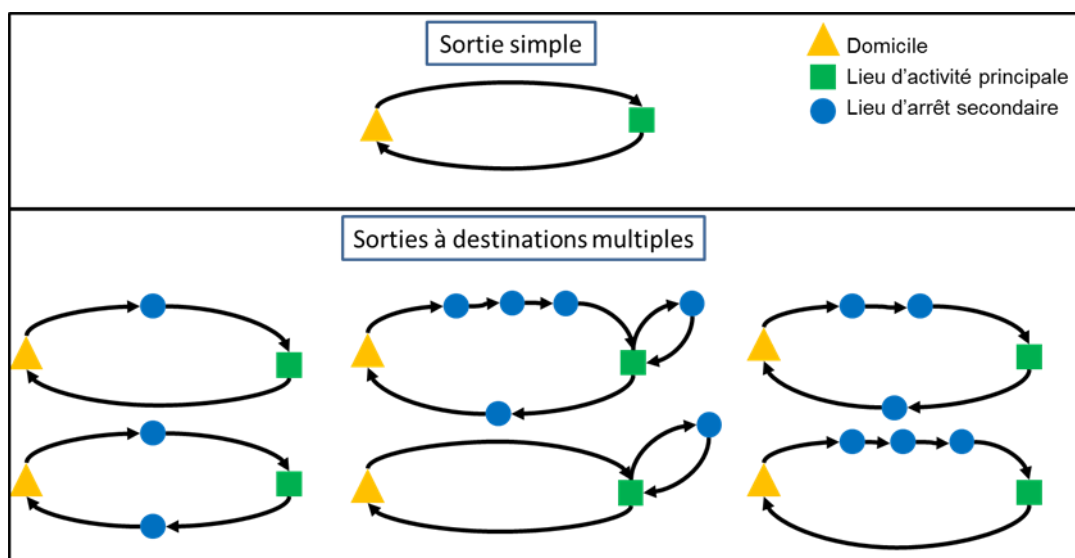


Figure 5: Exemples de configurations possibles pour des sorties

¹² Une sortie comptabilise tous les déplacements entre le moment où l'individu quitte son domicile et celui où il le regagne. Il est possible de réaliser plusieurs sorties quotidiennement.

Tout d'abord, l'enchaînement des sorties montre des différences. Les hommes ont une propension plus importante à réaliser des sorties courtes ou bien à l'inverse, un nombre très important de sorties simples (quatre ou plus). A l'opposé de ce type de comportement, les femmes ont une organisation plus construite de leur mobilité. La moitié d'entre elles réalisent au moins une sortie simple et une sortie à destination multiple dans la même journée (43% pour les hommes).

- Les déplacements secondaires : Une pratique féminisée ?

Si l'enchaînement des chaînes de déplacements montre des différences, cela n'est pas le cas dans la structure même des chaînes. En observant les déplacements secondaires réalisés autour du déplacement vers l'activité principale (Audab, 2011), on ne remarque pas de spécificité de genre. 50% des sorties sont structurées avec des déplacements secondaires sur la chaîne de retour au domicile, un tiers avec des arrêts avant l'activité principale et 17% propose une situation mixte (déplacements secondaires avant et après l'activité principale). Les femmes effectuent 21% de déplacements secondaires, soit 2% de plus que les hommes.

L'observation des choix de motifs secondaire est également révélatrice de pratiques propres aux femmes. Le fait de « placer » dans son emploi du temps des arrêts peu consommateurs de temps (Déposer les enfants à l'école et les récupérer, achats en commerce de proximité...) permet de gagner du temps sur des activités plus longues (achats en supermarché, visite...). De plus, le fait qu'elles consacrent moins de déplacements secondaires au motif travail montre une stabilité géographique sur leur lieu de travail qui varie avec le type de profession exercé.

Motif secondaire	Hommes	Femmes	Total
Travail	15,1%	5,8%	10%
Etudes	1,7%	1,4%	1,5%
Achats	28%	31,8%	30,1%
Services	8,6%	8,7%	8,6%
Loisirs	16,9%	14,6%	15,7%
Visite	7,5%	7,6%	7,5%
Accompagnement	12,1%	16,5%	14,5%
Récupération	9,3%	12,7%	11,2%
Autres	0,8%	0,9%	0,9%

Figure 6: Choix du motif secondaire pour les déplacements

En segmentant chaque chaîne, ce phénomène est également visible. Au regard de l'enchaînement de chaque déplacement, on peut analyser les logiques organisationnelles de la structure des sorties.

Les motifs secondaires associés à un motif principal montrent que les femmes optent la plupart du temps pour un enchaînement de plusieurs activités domestiques, notamment l'accompagnement et les achats. A l'inverse, les hommes chaînent énormément autour de leurs temps de travail, notamment dans le cadre de tournées professionnelles.

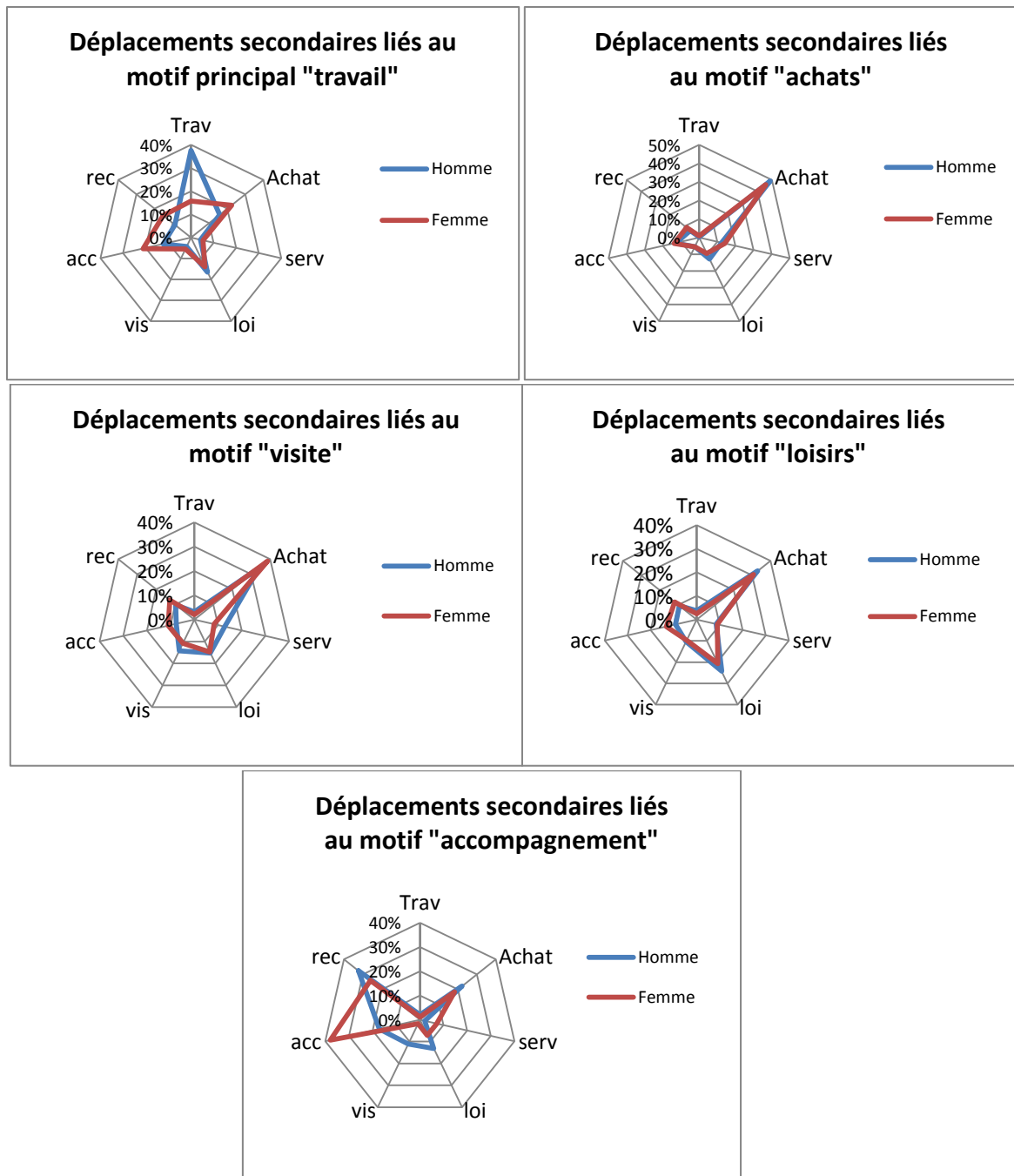


Figure 7: Je referais la figure en mieux sous Illustrator

Néanmoins, quelques similitudes peuvent être observées. C'est notamment le cas des sorties axes sur les achats, la visite ou les loisirs qui sont construites de façon similaires. Dans les trois cas, les déplacements secondaires concernent majoritairement d'autres motifs d'achats ou de loisirs renvoyant aux configurations des sorties avec achats sur différents sites (zones commerciales) ou de journées/soirées récréatives.

Les motifs travail et accompagnement proposent des configurations bien distinctes où la femme réalisera des activités secondaires très variées alors que l'homme restera concentré sur des activités professionnelles pouvant se dérouler sur plusieurs lieux différents. Enfin, accompagner une personne apparaît comme une activité à part entière pour les femmes qui consacrent bon nombre de motifs secondaires à accompagner une autre personne et/ou à la

récupération. Les hommes eux, diversifient les activités secondaires (visite, loisirs etc.). A noter que le motif achats est présent dans les deux cas.

4. Des profils sociodémographiques différents

Au-delà de la comparaison de genre, il est pertinent d'observer les différences entre les femmes. Nous avons jusqu'à présent mis en évidence des différences de comportement en fonction de l'âge et des choix de mode et de motifs. La catégorie de genre est loin d'être homogène. Toutefois, ces seuls éléments ne suffisent pas à expliquer les différences entre les femmes. Plus qu'une approche des caractéristiques globale de la population féminine, nous avons choisi de la découper en sous-groupe. Le type de ménage et la catégorie socioprofessionnelle ont été retenus car déterminants dans la vie quotidienne d'une femme (Predali, 2004 ; Carron, 2007 ; Giger, 2008 ; Hani, 2009).

- Femme seule, femme en couple

La composition du ménage influe significativement sur la mobilité des femmes. Ceci est particulièrement visible sur les tranches d'âges centrales. Si avant, 25 ans, les femmes seules se déplacent plus que celles en ménage, la situation s'inverse complètement de 26 à 59 ans.

Âge	Configuration du ménage de la femme	Nombre moyen de déplacements
5-17 ans	Femme seule	N/A
	Ménage de deux personnes ou plus	3,54
18-25 ans	Femme seule	4,85
	Ménage de deux personnes ou plus	4,05
26-40 ans	Femme seule	4,5
	Ménage de deux personnes ou plus	5,63
41-59 ans	Femme seule	4,29
	Ménage de deux personnes ou plus	4,75
60 ans et plus	Femme seule	3,68
	Ménage de deux personnes ou plus	3,55

Figure 8: L'importance de la composition du ménage sur la mobilité féminine

Une personne vivant seule est théoriquement indépendante dans sa mobilité. Sans « obligation » de présence au domicile pour les temps familiaux, elles construisent leur mobilité sur des modèles opportunistes. Ainsi, il est plus complexe d'appréhender leurs processus de choix d'activités. A l'inverse, les mères de familles ou plus simplement, les femmes vivant en couple sont plus « cadrées » par la présence d'une autre personne au sein du ménage. Ceci n'implique pas qu'elles se déplacent moins que les femmes seules, bien au contraire. Certaines activités en lien avec ce type de ménage (accompagnement, récupération, loisirs, visite) deviennent nettement plus représentées et font croître leur mobilité. Observable

dans les familles classiques aussi bien – voir plus – dans les familles monoparentales, elles atteignent des pics de mobilité, dépassant les cinq déplacements quotidiens en moyenne.

- Femme active, femme au foyer

Dernier élément pour l'analyse sur les multiples critères influents de la mobilité des femmes, l'activité professionnelle. Le fait d'avoir une activité professionnelle stable implique indéniablement des temps quotidiens moins importants pour se déplacer en dehors des temps de travail. Néanmoins, l'impact sur une femme active est totalement inversé. L'activité professionnelle en dehors du domicile (98% des cas) oblige l'individu à effectuer une sortie. Cela va entraîner un effet de réaction en chaîne où les femmes actives vont utiliser cette contrainte à se déplacer pour organiser une série d'activités secondaires autour du motif travail. Il en découle une construction préétablie des emplois du temps qui permet d'insérer potentiellement un plus grand nombre d'activités afin de rentabiliser la sortie. La logique économique est ici déterminante pour une personne qui vit en périphérie des agglomérations et qui ne souhaite pas faire un aller-retour supplémentaire vers celle-ci en fin de journée. Les actives se déplacent plus en moyenne que les inactives. Les actives sans-emplois conservent, malgré leur statut, une mobilité relativement importante, proche des actives à temps plein. Ce chiffre peut notamment s'expliquer par les déplacements liés à la recherche d'un emploi ou bien pour des activités de services.

Mobilité des femmes en fonction de l'activité	
Type d'activité	Nombre moyen de déplacements
Active à temps plein	4,58
Active à temps partiel	5,05
Femme au foyer	3,40
Active sans emploi	4,36
Retraitée	2,70

Figure 9: L'activité des femmes et mobilité

Les motifs de déplacements varient de façon importante en fonction du statut. On remarque notamment une plus forte propension des actives occupées à consacrer une part importante de leurs déplacements non-professionnels à l'accompagnement et à la récupération. Leur double rôle mère/travailleuse ne semble pas être une gêne réelle. En effet, le fait déposer les enfants à l'école par exemple, s'inscrit bien souvent dans une fenêtre temporelle située exactement avant le début de la journée de travail. Elles ont donc bien souvent la possibilité de déposer leurs enfants avant de se rendre au travail.

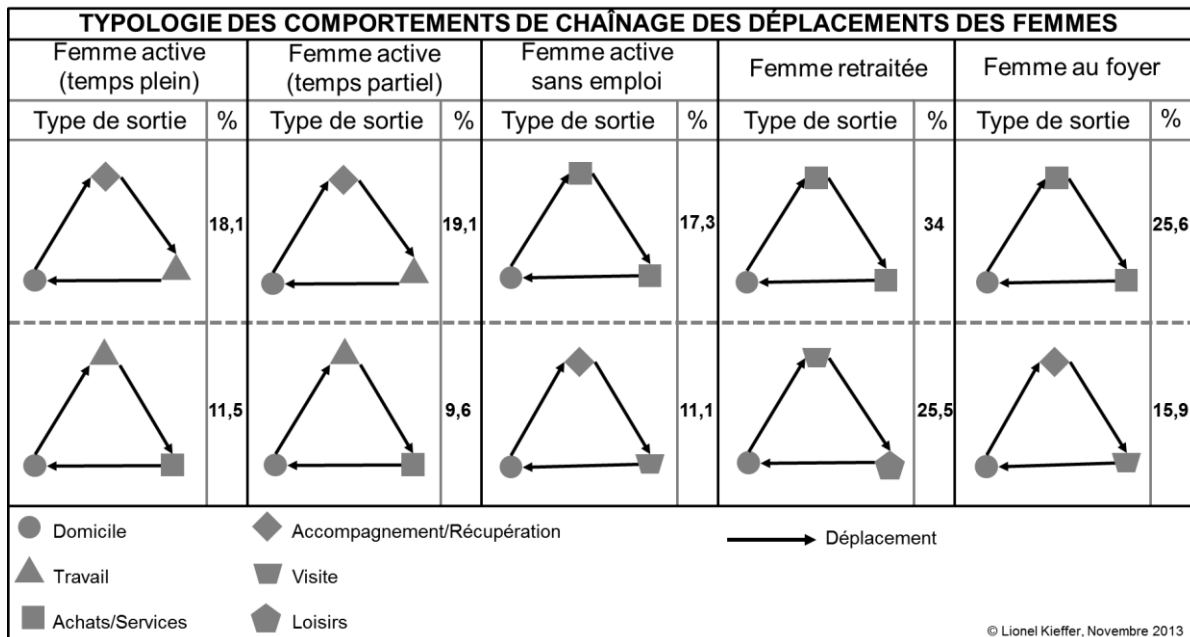
Les femmes n'exerçant pas d'activité professionnelles vont consacrer un par très importante aux déplacements consuméristes et de loisirs. Ce constat est d'autant plus vrai pour les retraitées où la part de déplacements pour ces trois motifs dépasse les 75%.

Motif déclaré (hors domicile et travail)	Active temps plein	Active temps partiel	Active sans emploi	Retraitée	Femme au foyer
Achats	28,5%	27,1%	33,6%	41,8%	33,3%
Services	7,6%	8,8%	13,6%	11,8%	8,5%
Loisirs	18,1%	12,7%	15,9%	24,1%	15,9%
Visite	8,7%	8,9%	11,4%	12,2%	11,4%

Accompagnement	20,2%	22,7%	13,1%	5,1%	16,3%
Récupération	16,2%	19,4%	11,7%	3,6%	13,9%

Figure 10: Motif déclaré lors d'un déplacement pour les femmes

La situation sociale d'une femme influe donc de façon importante sur leurs pratiques mobilités. Elle se traduit par une organisation spécifique de la mobilité, en fonction des contraintes posées par les motifs impondérables (travail, récupération des enfants etc.).



L'étude du chaînage des déplacements des femmes de l'agglomération toulonnaise permet de faire émerger des logiques comportementales différentes en fonction du statut et des caractéristiques socio-économiques.

La typologie observée montre que les femmes actives occupées ont une tendance plus importante à chaîner que leurs homologues sans activité professionnelle. Le motif prédominant reste les achats, généralement réalisés sur la chaîne de retour au domicile. L'accompagnement et la récupération sont également très présents dans les sorties et sont bien souvent liés avec le motif achat, loisirs ou visite.

CONCLUSION : Mieux analyser et comprendre les mobilités quotidiennes des femmes

Les évolutions de la mobilité féminine mettent en évidence les différences hommes/femmes qui perdurent. Les logiques de choix de déplacements montrent qu'il existe toujours une dimension sexuée de la mobilité. Toutefois, elle n'est pas aussi évidente qu'il y a vingt ans. Le rattachement des femmes à leur domicile n'est plus aussi évident et leurs pratiques quotidiennes vont bien au-delà du cadre du quartier qu'elles quittaient peu auparavant. Sans pour autant parler d'émancipation, c'est une extension des espaces de vie et d'activités qui s'est produite depuis les années 90 gommant en partie cette dichotomie de genre.

Pour notre étude, nous avons choisi d'intégrer l'ensemble des déplacements quotidiens. Les profils obtenus révèlent l'importance de l'organisation quotidienne des activités. Les déplacements professionnels et ceux liés au travail domestique sont fortement liés voir interdépendants. L'éclatement des lieux d'activités oblige les ménages à s'organiser afin de pouvoir optimiser leurs sorties. Ce principe, en lien avec l'allongement des distances de déplacements est les témoins de l'évolution des pratiques quotidiennes de déplacement.

La « double-journée » des femmes est alors toujours plus d'actualité dans un contexte où elles doivent concilier de plus en plus le rôle de salarié et celui de mère de famille. Alors que les hommes ont une tendance de plus en plus grande à se charger des tâches domestiques, on est encore loin d'un équilibre entre genres. Des écarts persistent encore entre les deux groupes en fonction des critères sociodémographiques mais également à l'intérieur du groupe « femme » qui est loin d'être aussi homogène que ce que l'on pense.

Bien que ce rapport à la mobilité ait significativement évolué ces dernières années, doit-on s'attendre à une continuité de ces transformations ou à l'inverse à une stabilisation des écarts, le rattrapage ayant apparemment été achevé. La prise en compte du vieillissement de la population française pourrait être une piste d'ouvertures intéressantes dans la compréhension des évolutions de pratiques de mobilité à venir.

Bibliographie :

- AFSA ESSAFI C., BUFFETEAU S. (2006), « L'activité féminine en France : quelles évolutions récentes, quelles tendances pour l'avenir ? », in *Economie et statistique* n° 398-399, pp.85-97
- AudaB (2007), les déplacements secondaires, *Observatoire déplacements-transports* n°1, 4p.
- BAILLY, J-P., HEURGON E. (2001), *Nouveaux rythmes urbains*, Paris : Aube, 104p.
- BUEHLER E., HEYE C. (2005), *Avancée et stagnation dans la problématique de l'égalité entre hommes et femmes de 1970 à 2000*, Institut de géographie de l'Université de Zurich, office fédéral de la statistique, 82p.
- CARRON N. (2007), *Genre et mobilité : quelles différences au sein des couples ? Analyse du microrecensement transport 2005*, Mémoire du Certificat de formation continue, université de Genève, 60p.
- CERTU (1998), *L'enquête ménages déplacements "méthode standard"*, CERTU, 295 p.
- CERTU (2005) *La mobilité quotidienne des femmes, différente ? Durable ?*, Rapport pour la communauté urbaine du Grand Lyon, 8p.
- COUTRAS J. (1993) « La mobilité des femmes au quotidien. Un enjeu des rapports sociaux de sexe ? », in *Les annales de la recherche urbaine* (59-60), Paris, 1993.
- COUTRAS J. (1997) « La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques », in *recherches féministes*, vol. 10, pp. 77-90
- DAVID O., (2007), « Vie familiale, vie professionnelle : une articulation sous tension », *Espace populations sociétés*, 2007/2-3 pp.191-202
- DAVIE E. (2012), *Un premier enfant à 28 ans*, Insee Première, n°1419-Octobre 2012, 4p.
- DELBÈS C., GAYMU J., SPRINGER S. (2006), *Les femmes vieillissent seules, les hommes vieillissent à deux. Un bilan européen*, *Populations & sociétés*, n°419, Janvier, 4p.
- FAGNANI J. (1986), « La durée des trajets quotidiens : un enjeu pour les mères actives », in *Economie et statistique*, n°185, Février, pp. 47-55.
- FLAMM L., KAUFMAN V. (2002), *Famille, temps et mobilité : état de l'art et tour d'horizon des innovations*, Rapport de recherche, CNAF, Ville en Mouvement, 62 p.
- GIGER M. (2009), *Une perspective de genre sur la mobilité quotidienne. Le reflet de la division sexuelle du travail sur les déplacements des hommes et des femmes dans l'agglomération lausannoise*, microrecensement transports 2005, UNIL, 114p.

- GWIAZDZINDSKI L. (éd.) (2003) La ville 24 heures sur 24: regards croisés sur la société en continu. La Tour d'Aigues: Editions de l'Aube., 254p.
- HANI M., 2009, « Chaînage des déplacements et pratiques d'achats des familles. Le cas de l'agglomération du Havre », Geocarrefour, vol.84-1-2009, pp.113-121
- HOUILLON V. (2004), « Les différences hommes - femmes dans les déplacements domicile-travail : le cas du Nord-Pas-de-Calais », Espace populations sociétés, 2004/1
- INRETS (1989), Un milliard de déplacements par semaine: la mobilité des français. La Documentation Française, Rapport de l'Inrets, Paris, 293p.
- INSEE (2004), « Femmes, hommes, couples, enfants », Regards sur la parité, éd. 2004, pp.11-161
- KERGOAT (2005), La ville de « monsieur Gagnepain », in Economie & humanisme, Juin 2005, pp. 34-40
- KERGOAT M., TOUCHARD D. (2007), La ville et le temps des femmes : l'exemple de la ville de Rennes, in Espace populations sociétés, 2007/2-3, 11p.
- KIEFFER L., AUDARD F. (2013), Organisation des déplacements quotidiens à partir des chaînes de déplacements, XI^o rencontres de Théo Quant, Besançon
- LERAY F., SECHET R. (2013), « Les mobilités sous contraintes des mères seules avec enfant(s) : analyse dans le cadre de la Bretagne (France) », in Gerber et Carpentier (dir.), Mobilités et modes de vie, vers une recomposition de l'habiter, Géographie sociale, presses universitaires de Rennes, pp.69-88
- MORAND F., STORME M-L (2009), « Mobilité féminine et Espaces des Temps », in Les projets urbains à Lyon, université de Neuchâtel institut de géographie, pp.89-109
- OMNIL (2012), Hommes-femmes : quelles habitudes de transport ?, Rapport du STIF sur l'enquête mobilité en île-de-France, 3p.
- PREDALI F. (2004), La mobilité comme révélateur de l'évolution des modes de vie des femmes, thèse de doctorat, Université Paris XII, 385p.
- VANDERSMISSEN M-H, VILLENEUVE P., THERIAULT M. (2001), « L'évolution de la mobilité des femmes à Québec entre 1977 et 1996 », Cahiers de géographie du Québec, vol. 45, n° 125, pp. 211-243.