

La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques

Jacqueline Coutras

Volume 10, Number 2, 1997

Territoires

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/057936ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/057936ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Revue Recherches féministes

ISSN

0838-4479 (print)

1705-9240 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Coutras, J. (1997). La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques. *Recherches féministes*, 10(2), 77–90.
<https://doi.org/10.7202/057936ar>

Article abstract

A look at «official» statistics from northern European countries, seems to suggest that women's and men's mobility tend to homogenize; in some aspects, they are even similar. Does this mean that the daily trips of the two sexes show the same characteristics, respond to the same logic and that through them, women and men have the same ability to integrate the community and to influence the way it functions? Do they have these advantages? Based on the example of transport surveys conducted periodically in Île-de-France (which are well known and scientifically reliable), this article examines the images and messages that the published statistics transmit. The second part of this article considers the concept of domestic mobility, without which, in my opinion, the existing sources do not enable us to tackle the theme of sexual differences in daily mobility.

La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques

Jacqueline Coutras

Les femmes constituent certainement la catégorie de population dont les déplacements quotidiens se sont le plus transformés au cours des dernières années. Si l'on considère les variables habituellement invoquées pour les apprécier, les comportements de mobilité masculins et féminins tendent à s'homogénéiser dans tous les pays nord-européens¹. Les femmes de la ville surtout – et dans des proportions variant fortement selon les catégories socioculturelles, l'âge et la taille des villes – se sont donné les moyens d'accéder à des aires de plus en plus éloignées de leur domicile; elles ont accru le temps pendant lequel, comme leur conjoint, elles s'absentent de leur domicile pour travailler, pour acheter, pour se distraire. Leurs espaces-temps ne se confondent plus avec l'espace-temps familial. Cela revient-il à dire que les trajets quotidiens des deux sexes présentent les mêmes caractéristiques, répondent à la même logique, et qu'à travers eux femmes et hommes ont la même capacité de s'intégrer à la collectivité, de peser sur son fonctionnement? Faut-il conclure que les uns et les unes en retirent des profits personnels et collectifs semblables?

La question est importante aujourd'hui où la mobilité géographique – quotidienne, habituelle, saisonnière ou exceptionnelle; individuelle ou familiale – est une donnée fondamentale de nos modes de vie, est un des critères à l'aune duquel les individus estiment leur réussite sociale et, souvent, leur réussite personnelle. La capacité qu'ont le plus grand nombre d'établir des relations dans les temps les plus courts possible et d'annuler au maximum les effets de distance est même devenue une des marques du dynamisme d'une société, de son degré de modernité.

Le but ici n'est pas d'améliorer notre connaissance de la mobilité quotidienne des femmes selon les critères statistiques qui la définissent traditionnellement. Il n'est pas d'apporter des données chiffrées supplémentaires qui, étant plus fines, plus détaillées, plus récentes que celles dont on dispose, permettraient de mieux approcher la «réalité» des déplacements féminins. Cette démarche serait par ailleurs très utile, car, en France du moins, les publications officielles sur ce sujet sont globalisantes et lacunaires; de plus, les documents qui en traitent sont à l'état de littérature «grise», leur diffusion est restreinte, réservée aux «spécialistes». Elle aurait pour avantage d'éclaircir les processus qui conduisent à la reproduction des inégalités sexuées en ce domaine; elle clarifierait les choix personnels, les impératifs familiaux, économiques et

1. Cela se produit aussi dans les «pays du Sud» que je connais : je pense à l'Amérique latine et plus particulièrement au Brésil.

environnementaux en fonction desquels chaque femme organise ses pratiques. Elle ne préciserait cependant qu'une certaine «réalité» des déplacements féminins.

Dans le présent article, je voudrais d'abord examiner les renseignements statistiques et leurs commentaires, tels qu'ils sont livrés au public. Quelles images fondent-ils et quelle information procurent-ils? Quelles interprétations sociopolitiques autorisent-ils ou cautionnent-ils, et selon quels mécanismes le peuvent-ils? L'objectif est d'analyser les représentations qu'ils induisent, les évolutions qu'ils suggèrent, les explications qu'ils légitiment. Il s'agit de voir comment les professionnels et les professionnelles qui ont en charge «la question des transports» construisent les questions et donc orientent leurs réponses. Ensuite, mon intention est de préciser le concept de mobilité domestique, sans lequel, à mon avis, les statistiques actuelles ne permettent même pas d'aborder le thème de la mobilité quotidienne sexuée. Cette perspective explique que le texte se concentre sur les femmes en tant qu'épouses et mères. L'approche vise donc à traiter une autre dimension de la «réalité» de la mobilité quotidienne : celle qui fixe les bornes des appréciations d'ensemble que porte la collectivité sur elle-même. Quand la presse parle «d'homogénéisation des mobilités masculine et féminine», quand elle dit que les femmes ont «rattrapé leur retard» (ou sont en voie de le faire), par rapport à quel point de départ et à quel objectif – à quel modèle idéal – porte-t-elle ces évaluations, qui en fait sont des jugements moraux implicites?

L'argumentation statistique au cœur des raisonnements

Tout d'abord, pourquoi choisir de centrer la réflexion sur la construction et l'exploitation des statistiques, et non pas sur les textes reflétant les positions et les partis pris des pouvoirs administratifs et politiques, comme les déclarations provenant d'associations d'usagers et d'usagères ou les documents d'urbanisme, tels que les schémas directeurs d'aménagement d'une ville ou d'une région?

Dans les traditions scientifiques nord-occidentales, la connaissance de la mobilité quotidienne des personnes est d'abord d'ordre statistique. Il n'y a pas de concept, de notion, de raisonnement qui ne se réfère au «déplacement» et aux variables le caractérisant : temps, distance, mode, motifs. Les argumentations qui sont exposées, les représentations qui sont véhiculées ont pour base des pourcentages, des ratios; le nombre de trajets effectués, les temps et les modes de transport, les distances parcourues en sont les principales justifications. Ce mode de raisonnement, dans lequel la démonstration statistique joue un rôle majeur, n'est, au fond, remis en cause par personne. Ni par les politiques, ni par les spécialistes des transports ou de la mobilité, ni par les milieux de la recherche; ceux-ci le critiquent, en dénoncent les lacunes, mais en même temps ils demandent des résultats plus fins, plus détaillés, plus fréquents, plus fiables. La structuration de ce champ de recherche, particulière dans cet aspect-ci, s'explique, entre autres raisons, par la date récente de son émergence, et aussi par les options scientifiques du milieu professionnel qui l'a organisé et continue de le définir.

L'analyse proposée porte sur les «enquêtes transport» qui sont conduites périodiquement dans la région de l'Île-de-France. Organisées en 1976, en 1983

et en 1991 par l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) et la Direction régionale de l'équipement principalement, ces enquêtes sont réalisées auprès d'un grand nombre de personnes (celle de 1991 porte sur 16 000 ménages); elles ont été conçues de façon à opérer des rapprochements entre les enquêtes, et donc à établir l'évolution des données sur quinze ans. Cette source est la seule dont on dispose pour apprécier les déplacements quotidiens dans l'agglomération parisienne. Elle est d'une grande qualité et fait autorité; les organismes ayant pour mission d'orienter la politique des transports de la région font grand cas de l'information qu'ils en retirent, ils se fondent sur elle pour porter des diagnostics, établir des prévisions et proposer des projets d'aménagement. De plus, de nombreuses autres villes en France et à l'étranger en ont repris la méthode; les comparaisons en sont facilitées d'autant, en particulier les comparaisons internationales à propos desquelles il est toujours si difficile de trouver des séries statistiques rapprochables².

Quelles images prédominent aujourd'hui?

La question du «rattrapage»

«La mobilité des femmes très légèrement inférieure à celle des hommes en 1983 et 1976, est égale à celle des hommes en 1991» (STP 1994 : 26). Cette phrase résume bien le message principal qui émane de l'ensemble des documents présentant les résultats statistiques sur la mobilité quotidienne analysée sous l'angle des différences de sexe. La représentation qui règne n'est plus celle de femmes «coincées» dans leur proximité résidentielle – celle accessible à pied – et «captives» des transports en commun. Les très fortes contraintes temporelles et spatiales qu'elles subissaient il y a vingt ans, dès qu'elles voulaient s'éloigner de «chez elles», sont reconnues aujourd'hui. Il est amusant de remarquer combien plus le temps passe, plus les images de rétention, voire d'enfermement, dans un logement et dans un quartier sont adoptées pour caractériser la mobilité des femmes à la fin des années 70, alors que, à ce moment-là, de tels qualificatifs n'étaient pas admis ou, quand ils étaient suggérés, les évocations étaient fortement atténuées (Coutras 1987).

Ainsi selon les statistiques, en l'espace de quelques années, entre le milieu des années 70 et le début des années 90, les femmes ont rattrapé leur retard, ou sont en passe de le faire. Les affirmations, qui toutes accréditent l'idée d'une égalisation des comportements de mobilité masculins et féminins, aboutissent à la conclusion que, globalement, les difficultés connues par un sexe sont éprouvées par l'autre sexe. Cette argumentation renforce évidemment le sens de l'évolution passée; elle en suggère aussi le prolongement en inscrivant les transformations dans une progression continue. Aujourd'hui, il s'avérerait que «les disparités (subsistant entre les sexes) ne peuvent se ramener à une différence homme-femme. Celle-ci existe bien, mais [...] les différences entre des personnes de sexe différent s'estompent sous l'effet de l'âge, de la nécessité, des disponibilités financières» (INRETS 1989 : 53). Si l'on projette les tendances actuelles, et puisque les améliorations enregistrées sont totalement rapportées à l'amélioration de l'offre, il est logique de penser que la résorption de ces

2. Beaucoup des constats et des analyses faits ici se vérifient ailleurs. L'article ne comprend cependant pas de comparaisons avec d'autres agglomérations ni avec d'autres enquêtes du même type.

«disparités» n'est plus qu'une question de temps; il est tout aussi conséquent de considérer les inégalités existantes comme des cas circonscrits résultant simplement d'un mauvais aménagement de l'offre, localement.

Comment le raisonnement en arrive-t-il là? Comment les renseignements statistiques sont-ils traités?

Une première remarque d'ensemble s'impose, qui prend figure de procédé tant elle est généralement appliquée. Les résultats qui concernent les sexes sont rarement détaillés, ils sont donnés globalement. La catégorie «femmes» est rapportée soit à celle des hommes, soit à l'évolution qu'a connue la région ou la France depuis 1976. Il est rare qu'elle soit décomposée, par exemple selon la catégorie socioprofessionnelle de la personne ou encore du ou de la chef de ménage, selon les charges familiales, le statut matrimonial, le lieu de résidence... Toutes ces variables qui pourraient facilement être traitées, et qui feraient apparaître de grandes différences à l'intérieur du groupe «femmes», ne sont pas largement publiées.

Selon un autre procédé, l'image du «rattrapage» s'appuie sur l'évolution de trois des indicateurs clés : le nombre et la durée des déplacements ainsi que le mode de transport.

Le nombre et la durée des déplacements

On ne peut plus dire aujourd'hui que les modes les plus lents, les plus inconfortables – les plus vétustes – sont réservés aux femmes, ni que – toutes choses étant égales par ailleurs – l'offre de transport les pénalise plus que leur conjoint. Pris en bloc, le nombre de déplacements par personne est devenu le même pour les deux sexes. Cette situation résulte d'une augmentation du nombre de déplacements féminins et d'une diminution équivalente des déplacements masculins (3 p. 100). Les hommes ont des durées de déplacement (tous motifs confondus) légèrement supérieures (27 minutes comparativement à 22 minutes pour les femmes); ils passent 105 minutes par jour à se déplacer, elles : 83 minutes. Mais effectivement, entre 1976 et 1991, les durées moyennes des uns et des unes se sont beaucoup rapprochées.

La motorisation massive des femmes

Les modes de transport utilisés sont l'indicateur qui manifeste le plus important «rattrapage». D'une façon générale, les habitantes de la région de l'Île-de-France ne sont plus «captives» ni des transports en commun ni de la proximité résidentielle. Elles ont acquis une utilisation de plus en plus grande de la voiture, au détriment de tous les autres modes de transport : principalement des transports en commun et de la marche à pied qui étaient leurs modes les plus usuels³. Cela constitue, sans aucun doute, la transformation la plus importante des vingt précédentes années. Bien sûr, la bimotorisation des ménages, qui s'est accélérée dans les années 80, n'a pas été également le fait

3. Les Parisiennes, traditionnellement plus marcheuses que les Parisiens, ont marqué une nette désaffection pour ce mode de déplacement à partir du début des années 1980. En 1976, elles faisaient plus de 50 p. 100 de leurs trajets à pied, aujourd'hui elles en font 38 p. 100, tout en continuant à marcher plus que les hommes (ceux-ci font 28 p. 100 de leurs trajets à pied). La voiture assure 37 p. 100 de leurs déplacements (48 p. 100 pour les hommes); même pour les trajets inférieurs à un kilomètre, elle est devenue le mode le plus utilisé.

de toutes les catégories sociales et elle ne s'est pas opérée avec la même intensité dans toutes les zones de l'agglomération. Les ménages appartenant aux catégories sociales privilégiées ont les premiers acheté une seconde voiture et à l'heure actuelle ils sont, encore plus que les autres, motorisés. Les banlieusardes ont possédé «leur» voiture avant les habitantes du centre-ville et, aujourd'hui, elles s'en servent beaucoup plus fréquemment.

Même si les disparités d'usage restent réelles entre le «premier» et le «second» véhicule, et même si les taux de bimotorisation varient fortement selon la catégorie sociale du ménage et le type de tissu urbain habité, il apparaît que la motorisation des femmes de cette région a été massive et excessivement rapide. Pour donner la mesure de l'évolution (sinon de la révolution), les transformations sont resituées dans leur contexte⁴. L'augmentation des trajets féminins en voiture particulière s'inscrit certes dans un mouvement général, mais elle lui est supérieure. Quels enseignements émergent des commentaires et de la présentation de l'évolution chiffrée? La conclusion la plus forte, à mon avis, parce qu'elle dépasse le strict cadre des déplacements et débouche sur un fait de culture, est révélée une fois de plus par les statistiques. Désormais, «le permis de conduire fait partie du bagage minimum d'entrée dans la vie, pour les hommes comme pour les femmes» (INRETS 1989 : 24).

Je ne veux en aucune façon sous-estimer la portée sociale du phénomène. Néanmoins et en considérant les seules moyennes, force est de constater que le décalage entre les sexes n'a pas été résorbé. Alors qu'elles représentent 52 p. 100 de la population de l'Île-de-France, les femmes font seulement 45 p. 100 des déplacements en voiture particulière, mais 59 p. 100 des déplacements à pied et 56 p. 100 des déplacements en transports collectifs avec un seul mode.

Les distances parcourues : le seul indicateur qui marque toujours une réelle différence

Les parcours des femmes, plus longs qu'il y a quinze ans (on ne dispose toujours que de moyennes), restent nettement inférieurs de quelque 25 p. 100 à ceux des hommes : elles font 3,8 kilomètres par jour, eux : 5,8 kilomètres.

Cet autre indicateur clé qui ne contribue guère à l'image de rattrapage est toujours mentionné en fin de liste. Les conséquences ou la signification sociale qu'il traduit sont insuffisamment explicitées; or elles s'avèrent importantes. Les distances parcourues informent sur les relations que les personnes entretiennent avec l'extérieur public, cette dernière notion étant comprise dans une double acception, soit celui qui est fréquenté pour des «motifs objectifs» (il renseigne alors directement sur l'étendue urbaine fréquentée) et celui que les personnes connaissent, et, se fondant sur cette connaissance, qu'elles se représentent, dont elles rêvent, celui sur lequel aussi elles ont une certaine emprise, voire qu'elles maîtrisent. Mises en corrélation avec des indicateurs de fréquence,

4. La France est de nos jours le pays le plus multimotorisé d'Europe. Sans doute, la seconde voiture existe surtout dans les ménages de partenaires biactifs et appartenant aux catégories sociales aisées, mais pas uniquement : près de 50 p. 100 des ménages de cadres et professions libérales par rapport à 29 p. 100 du côté des ouvriers et des ouvrières sont multimotorisés. La proportion des conductrices d'un véhicule dans les ménages motorisés a augmenté de 40 p. 100 entre le début et la fin des années 80; 35 p. 100 des personnes qui conduisent principalement la voiture sont aujourd'hui des femmes.

d'activités, les distances parcourues donnent de l'information sur le degré de familiarité, et sur la nature de celle-ci, donc sur les occasions de nouer des liens interpersonnels et intersubjectifs avec le «milieu» socio-spatial fréquenté (personnes et «formes urbaines»). Dans la mesure où ces liens de toutes sortes (économiques, sociaux, psychologiques, moraux, oniriques, symboliques) engagent la totalité de la personne, ils sont un des moyens par lesquels les individus en arrivent à s'approprier un espace, voire à le maîtriser – plus ou moins totalement, bien sûr.

La mobilité de travail et la mobilité domestique

Traiter différemment les cas de mobilité ayant pour motif le travail professionnel et ceux qui ont pour motif le travail domestique est une autre façon de «prouver», par les statistiques, l'égalisation de la mobilité féminine et de la mobilité masculine, donc de conforter l'image du rattrapage.

Les cas de mobilité liée au travail professionnel sont nommés, catégorisés et reliés à une problématisation d'ensemble; les trajets afférents au travail domestique sont énumérés et référés simplement à des «tâches». Puisqu'une catégorie de déplacements est clairement rattachée au travail professionnel, on pourrait s'attendre qu'il en aille de même lorsqu'il s'agit du travail domestique.

La mobilité de travail : l'homogénéisation des comportements et ses limites

C'est à propos des déplacements domicile-travail que les statistiques sont les plus nombreuses, les plus détaillées et les plus largement diffusées. Il n'y a là rien d'étonnant. Prévoir les flux pendulaires⁵ a été – et reste – l'objectif prioritaire assigné aux enquêtes générales de transport. Or les «navettes», soit l'aller-retour entre la maison et le lieu de travail, sont importantes. Elles représentent 19 p. 100 du nombre total des déplacements dans la région de l'Île-de-France, tous modes considérés, et les femmes en assurent 45,5 p. 100. Il est donc tout à fait normal que les instituts chargés des prévisions quantitatives distinguent entre actifs et actives; il en va de la fiabilité des pronostics. Aussi, sur cette question, on dispose de renseignements précis et d'analyses fines harmonisant cette activité avec les autres champs de la vie économique et sociale.

Pour nous également, les déplacements de travail ont une importance capitale. La détermination qu'ont manifestée les femmes à vouloir travailler à l'extérieur du foyer depuis une trentaine d'années, d'une part, et le rôle que joue le travail professionnel pour définir la place des personnes dans la société, d'autre part, nous obligent à leur accorder une grande attention. Une égalisation de la mobilité masculine et de la mobilité féminine liées au travail est un élément de l'égalisation des hommes et des femmes à cet égard. Elle manifeste, en outre, la «modernisation» du statut des femmes dans notre société, puisqu'avec le travail vont un revenu et un statut social autre que celui de mère ou d'épouse. Enfin, elle est une marque de la mixité de la vie sociale dans son ensemble.

Quelles images la recherche dessine-t-elle ou esquisse-t-elle?

5. Flux pendulaires, navettes, migrations alternantes et migrations domicile-travail sont ici pris dans un sens équivalent.

Pendant ces vingt dernières années, au regard du nombre et de la durée des déplacements, l'âge et l'activité professionnelle sont devenus les deux plus puissants facteurs d'homogénéisation entre hommes et femmes. À tranche d'âge et à catégorie sociale égales, actifs et actives font désormais autant de déplacements et ont des durées de parcours comparables. Tel est le principal enseignement qui ressort des publications (INRETS 1989, 1995). Cette conclusion n'est pas, par ailleurs, avancée seule; on constate aussi que les relations existant entre mobilité et activité professionnelle sont ténues et que ces chiffres ne peuvent les résumer ni les figurer. Par exemple, on souligne que le travail professionnel n'est pas forcément synonyme de mobilité féminine accrue, ainsi que cela était présenté au début des années 80. À Paris, les inactives de 25-34 ans sont les femmes les plus mobiles. Le rapport traditionnel hommes-femmes s'inverse même dans certains cas : parmi les personnes inactives, les femmes ont une mobilité supérieure à celle des hommes entre 24 et 35 ans, et même entre 35 et 54 ans.

Une homogénéisation apparente

La seule différence observée entre les sexes, comme nous l'avons évoqué, concerne les distances; mais, comme précédemment, toutes les conséquences ne sont pas clairement exposées. Existe-t-il d'autres disparités entre hommes et femmes, entre catégories de femmes? Comment interviennent les variables socio-économiques et spatiales majeures qui pèsent directement sur les déplacements quotidiens? Sans doute, est-ce en ce domaine qu'usagères et usagers peuvent le mieux être traités à égalité, et donc qu'actives et actifs peuvent être réunis, sans beaucoup de dommages, dans les mêmes tableaux chiffrés. Il est également sûr que les échantillons d'enquêtes de transport malgré leur importance quantitative permettent mal d'affiner les résultats, dès lors qu'on les divise par deux, entre hommes et femmes.

Récemment seulement, la recherche française a essayé d'en connaître plus et d'entrer dans le détail en explorant les incidences du plus grand nombre de variables possibles (Baccaïni 1996, 1997a et 1997b). Cela a été fait à partir des données du recensement de 1990⁶. Par exemple, les migrations de travail des populations résidant en «périurbain» ont été bien étudiées. Depuis plus de vingt ans, ce type de tissu ne cesse de s'étendre géographiquement et, aujourd'hui, il concentre les plus forts taux d'accroissement de population et d'emplois dans la région⁷; il est donc particulièrement intéressant. Les conclusions établies à partir du recensement sont claires. Les comportements de mobilité des femmes, bien qu'ils soient hétérogènes, manifestent toujours des dissemblances par rapport à ceux de leur conjoint. Et cela va toujours dans le même sens. Les différences existant entre les femmes sont, comme celles qui existent entre les hommes, à relier aux variables démographiques et socio-

6. Bien qu'il fournisse moins de renseignements sur les déplacements *stricto sensu*, le recensement est la source qui autorise à mettre en corrélation le plus grand nombre de variables géographiques et sociodémographiques tout en situant le travail à des échelles géographiques fines.

7. Selon l'INSEE, entre 1990 et 1993, la grande couronne (Essonne, Val-d'Oise et Yvelines) a enregistré les plus fortes croissances d'emploi, alors que les pertes se poursuivent dans la petite couronne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) et que Paris *intra-muros*, à tout le mieux, aurait arrêté d'en perdre. Voir Baccaïni (1997a et 1997b).

économiques habituelles : l'âge, le statut d'occupation du logement, la position professionnelle de la personne et celle du conjoint, la structuration spatiale des emplois et du système de transport, l'organisation du travail. Quand on veut rendre compte des disparités entre hommes et femmes, il s'y rajoute, et selon une incidence très forte, les variables tenant à la structure du ménage et aux charges familiales, à l'organisation de la vie domestique et familiale, aux relations de couple. «On peut calculer, pour chaque couple bi-actif, le rapport entre la distance parcourue par l'homme et celle parcourue par la femme. On obtient alors un indicateur de l'inégalité des comportements à l'intérieur du couple, dont on peut étudier les variations selon les caractéristiques sociodémographiques du ménage et de chacun des conjoints» (Baccaïni 1997b : 348).

La mobilité et le marché du travail : le sens de l'évolution

D'une façon générale, les femmes ont donc allongé leur distance au travail pendant les vingt dernières années. Ont-elles, de cette façon et dans les mêmes proportions, accru leurs chances sur le marché du travail? Au regard des inégalités de sexe, c'est là une question cruciale dans le contexte socio-économique français actuel.

Pour aller travailler, les hommes font, en moyenne, 10,2 kilomètres et les femmes, 7,6 kilomètres. Ces données reflètent l'étendue du bassin d'emploi auquel chacun et chacune a accès; les occasions d'avoir un meilleur emploi, ou simplement un emploi, leur sont directement proportionnelles. L'écart, qui s'est certes réduit, n'est pas négligeable. Cependant, comme précédemment, pour en connaître la portée, il faut le replacer dans son contexte et le rapporter à l'allongement général des distances au travail. Aujourd'hui, pour travailler, il est de plus en plus nécessaire de se déplacer et d'aller loin. Cela est vrai pour toutes les catégories socioprofessionnelles, sauf deux qui travaillent beaucoup à domicile : l'une est composée d'une majorité d'hommes, les artisans et commerçants; l'autre est principalement féminine : le personnel de service. En France selon le recensement, les distances au travail se sont multipliées par deux depuis vingt ans (56 p. 100 exactement entre 1975 et 1990)⁸. Dans la région de l'Île-de-France, le phénomène a une importance particulière, les échanges intracommunaux ne concernant que le tiers des déplacements des personnes qui y habitent.

Renouvelons la question qui vient d'être posée : les femmes, en allant travailler de plus en plus loin, ont-elles accru leurs chances sur le marché du travail? Il apparaît que, en augmentant leurs possibilités de mouvement, elles se sont juste donné les moyens de rester dans la compétition. Certaines catégories socioprofessionnelles ont comblé un peu leur retard, d'autres ont évité que l'écart ne se creuse davantage. Actives et actifs confondus, ce sont les catégories réalisant déjà les distances les plus longues qui ont connu la progression la plus

8. Aujourd'hui, en France, «2 millions d'actifs ne travaillent pas dans le bassin d'emploi de leur résidence, ils travaillent en moyenne à 70 km de leur résidence». La régression du nombre de personnes actives vivant et travaillant dans la même commune est un phénomène massif. Cette population a perdu le quart de ses effectifs en quinze ans : néanmoins encore 43 p. 100 des personnes actives travaillent dans leur commune de résidence.

forte⁹. En d'autres termes : la distance moyenne des migrations des hommes qui travaillent hors du bassin d'emploi correspondant à celui de leur résidence «était en 1975 très supérieure à celle des femmes; depuis cette date, elle progresse encore légèrement plus : l'écart continue à se creuser [...] Pour les échanges internes à un bassin, les comportements des femmes se rapprochent au contraire de ceux des hommes» (INRETS 1995 : 73).

La mobilité domestique : sa méconnaissance et la pertinence du concept

Ainsi, les femmes se sont motorisées, ont augmenté le nombre, la durée et même la distance de tous leurs déplacements. On vient d'examiner les «navettes». Cependant, que font-elles de leurs autres trajets, devenus eux aussi plus nombreux, plus longs qu'il y a vingt ans? Considérant la mobilité domestique – soit les déplacements ayant pour motif la réalisation du travail domestique et familial –, l'image du rattrapage peut-elle être maintenue? Ne se brouille-t-elle pas plutôt? À ces questions-ci, la littérature fondée sur les exploitations statistiques répond peu.

Les tableaux, publiés par les organismes responsables du traitement des données et de la publicité des résultats de l'enquête de transport, répertorient de nombreux types de mobilité. Outre la mobilité de travail qui est la plus finement traitée, la mobilité de loisirs, la mobilité de week-end, etc., sont nettement définies. Par contre, les déplacements nécessaires au bon fonctionnement familial ne sont pas rattachés les uns aux autres par une réflexion sous-jacente. Les déplacements pour des achats, les accompagnements d'enfants, les visites à la famille paraissent faire un patchwork; on n'en saisit pas la cohérence. Le concept de mobilité domestique, ou de mobilité familiale si l'on préfère, n'existe pas.

Lorsqu'ils établissent des distinctions selon le sexe, les résultats portés à la connaissance du public distinguent trois catégories de motifs : école, déplacements liés au travail, autres. Il serait facile de ventiler le poste «autres» entre les achats quotidiens, les achats hebdomadaires ou bihebdomadaires, les achats exceptionnels, les loisirs, les sports, les promenades, les visites familiales, les visites à des amis et amies, les spectacles, les autres loisirs (restaurant), les affaires personnelles, les accompagnements; ces rubriques figurent dans les questionnaires d'enquête. Le terme «autres» n'est pas anodin, malgré les apparences. Il est peu signifiant et apporte une caractérisation par la négative; de ce fait, il ne permet pas une réelle identification de ce qu'il réunit. L'agrégation, sous un tel mot, de motifs disparates, qui, de surcroît, donnent lieu à des déplacements très différents, ne peut résulter du seul souci d'aller vite, d'alléger les tableaux... Tout se passe comme si les statistiques n'admettaient pas le concept de mobilité domestique. Pourtant, cette dernière est assortie de

9. Ce phénomène provient surtout de la croissance des migrations quotidiennes entre bassins d'emploi et peu de l'extension géographique de la suburbanisation, puisque l'allongement de la distance au travail a une corrélation plus forte avec la profession qu'avec la localisation résidentielle dans l'agglomération. Par simplification, on assimile ici bassin d'emploi et zone de peuplement industriel et urbain (ZPIU). Travaillaient dans la commune de résidence 54 p. 100 des hommes et 61 p. 100 des femmes en 1975 : on en comptait respectivement 39 p. 100 et 46 p. 100 en 1990. Travaillaient hors de la ZPIU de résidence 6,7 p. 100 des hommes et 4,4 p. 100 des femmes en 1975, comparativement à 11,0 p. 100 des premiers et 7,2 p. 100 des secondes en 1990 (INRETS 1995 : 44 et 76).

contraintes bien particulières. Et celles-ci sont connues. Elles ont été mises en évidence dans les années 70, lorsqu'il est apparu nécessaire, pour tout un courant de recherche, de s'attacher à l'étude des «pratiques de mobilité» et de considérer les «utilisateurs» et les «utilisatrices» comme des «acteurs» et des «actrices». Il a été alors montré que la mobilité liée à la réalisation des achats (quotidiens et exceptionnels) et aux accompagnements d'enfants ne peut être confondue avec aucune autre. Voyager avec un ou une enfant, se déplacer les bras chargés de paquets oblige à se soumettre aux règles de la mobilité enfantine dans un cas, rend moins agile et alerte dans l'autre cas. De plus, les destinations dans la ville mais aussi les heures de trajets sont particulières. Les transports collectifs tels qu'ils existent et fonctionnent offrent une efficacité maximale pour acheminer les personnes vers leur lieu de travail, mais ils n'ont ni les tracés ni les cadences convenant à celles qui sont accompagnées d'enfants ou qui transportent des achats susceptibles d'être fragiles, pesants, volumineux.

Aujourd'hui, l'étude de ces contraintes n'est plus reprise. Pour les pouvoirs publics et pour l'ensemble de la collectivité, tout se passe comme si la bimotorisation des ménages avait résolu les difficultés, ou devait le faire. Ayant trouvé sa réponse, cette question n'existe donc plus et la mobilité liée aux raisons domestiques peut se fondre dans le motif «autres».

Prenons deux exemples pour illustrer l'évolution de l'attitude des usagers, d'une part, et celle des gestionnaires du développement urbain, d'autre part.

Dans les années 70, la motorisation des accompagnements d'enfants commençait à se diffuser. De même s'amorçait la «délocalisation» des pratiques d'achat; le déclin des petits commerces de proximité et la multiplication des supermarchés, puis des grandes surfaces, en étaient à leurs débuts. Les ménages se plaignaient amèrement parce qu'ils devaient modifier leurs pratiques habituelles et faire des courses groupées «loin» de leur domicile. Le recours à la voiture pour effectuer les tâches domestiques et familiales faisait figure d'exception, de privilège. Il restait l'apanage des catégories sociales les plus aisées résidant dans des tissus urbains peu – ou pas – pourvus en commerces de proximité et en équipements éducatifs. Pour les ménages qui possédaient une seule voiture et habitaient eux aussi dans les zones peu denses ou mal équipées de l'agglomération, c'était l'époque où le mari se transformait par nécessité et non par agrément, le temps d'une soirée ou pendant la matinée du samedi, en «chauffeur» de son épouse. Il avait à charge de conduire le véhicule qui transporterait les achats; elle «faisait les courses», conservant la fonction de consommatrice du ménage. Les années ont passé, la seconde voiture s'est généralisée – plus ou moins rapidement et massivement dans les différentes couches de population. Aujourd'hui, disposer chaque jour d'un véhicule personnel est devenu une pratique «normale», ce n'est plus un motif d'étonnement. Selon les enquêtes qualitatives, les femmes qui actuellement ont l'usage d'une voiture considèrent qu'elles ne peuvent faire autrement; leur crainte est que le ménage ne puisse pas continuer à être bimotorisé. Celles qui ne sont pas motorisées, qui financièrement ne le peuvent pas et ne pourront pas l'être de sitôt, estiment qu'elles ne «s'en sortent pas» et que le travail domestique qu'elles font est d'une qualité insuffisante (Coutras 1996). Aucune ne remet en cause l'utilisation de la voiture particulière pour faire le travail domestique. Dans la région de l'Île-de-France, comme dans toutes les grandes agglomérations, les

usagères se mobilisent pour se motoriser et préfèrent, de loin, cette solution à toute autre.

Second exemple. Au début des années 90, lors des réunions préparant la révision du schéma directeur de la région de l'Île-de-France, il y a certes eu unanimité quant à la position de principe : tous les participants et participantes ont émis le souhait que la circulation automobile diminue et, pour ce faire, que l'offre des transports en commun soit améliorée et développée sur toute l'étendue de l'agglomération. Malgré cela, la question du mode de transport à privilégier pour les déplacements domestiques n'a pas été la plus discutée. Au cours des débats, l'intérêt aussi bien des pouvoirs publics que des associations de résidentes s'est porté surtout sur les catégories de population qui ne peuvent se motoriser et qui habitent dans des zones urbaines démunies en équipements collectifs de toutes sortes (transports, mais aussi commerces, écoles, etc.). Ces instances n'ont pas envisagé de solution de rechange réelle à la voiture pour assurer le quotidien domestique.

Le partage des tâches : la solution est-elle trouvée?

À l'échelle de la région et sans introduire d'autres variables, les hommes font de 35 à 36 p. 100 des déplacements consacrés aux achats (quotidiens, hebdomadaires ou bihebdomadaires, exceptionnels) et aux accompagnements; des enquêtes budget-temps indiquent que leur participation au travail domestique s'est accrue de quelques minutes depuis le milieu des années 80. Le «rattrapage» reste à faire. Or, assez paradoxalement, la question du partage des tâches domestiques entre les partenaires semble, beaucoup moins qu'autrefois, être un objet de discussion ou une pierre d'achoppement pour les jeunes générations. Cela pose une question. Comment, n'étant pas plus aidées que par le passé, les femmes ont-elles pu augmenter le nombre, la durée et même la distance de leurs déplacements? Leur emploi du temps a-t-il acquis une certaine élasticité?

Les solutions sont nombreuses. L'une d'elles, adoptée dès que les possibilités financières du ménage le permettent, est, bien sûr, la motorisation. Les femmes ayant un véhicule personnel l'utilisent non pas pour diminuer leur temps quotidien de déplacement, mais plutôt pour réaménager leur mobilité. En se motorisant, elles ont acquis la capacité matérielle de réduire le nombre de leurs déplacements en transports en commun et surtout de leurs déplacements à pied jugés les plus lents ou les plus fatigants (voir la note 3). Avec le temps et l'énergie ainsi gagnés, elles utilisent leur voiture – estimée plus confortable et plus rapide que les modes délaissés – et font soit un plus grand nombre de trajets, soit des trajets plus longs en distance. Les migrations domicile-travail, les déplacements pour des achats, les accompagnements d'enfants sont les principaux bénéficiaires de cette réorganisation, les statistiques le montrent.

La généralisation de la seconde voiture doit être liée à la nécessité qu'ont eue les femmes de recomposer et de réorganiser leur emploi du temps. Nécessité afin de continuer à assumer les tâches domestiques et de répondre aux besoins, toujours croissants dans notre monde moderne, de toutes les sortes de mobilité quotidienne (et en particulier la mobilité liée au travail professionnel et au travail domestique). Si l'on n'établit pas cette relation, on ne comprend pas pourquoi une seconde voiture, objet qui reste cher à acheter et surtout à entretenir, s'est rapidement diffusée dans les catégories sociales modestes, et

parmi celles-ci chez les ménages ayant plusieurs enfants, donc des charges domestiques particulièrement lourdes. On le comprend d'autant moins que ces catégories ont des difficultés relativement aux autres postes de leur budget, et qu'elles restreignent la part de leurs dépenses affectées au logement et surtout aux loisirs.

Conclusion

Groupe social sortant peu de la proximité résidentielle et allant le plus souvent à pied il y a vingt ans, les femmes ont été mises en mobilité, tous les indicateurs de transport le montrent. Mais il est difficile de pousser le constat plus loin et de parler d'égalisation entre les mobilités masculine et féminine, en se référant aux seuls renseignements statistiques. On ne saurait toutefois réduire à zéro les changements de ces dernières années. Grâce à des trajets plus longs et plus rapides, les femmes ont su, au moins pour certaines catégories, se maintenir sur le marché du travail, et cela n'est pas un mince acquis dans la conjoncture actuelle. Il faut également évoquer tout ce que l'évolution de leur rapport à la technique – si capital dans notre monde moderne – doit à l'usage de la voiture et, bien sûr, à celui des autres technologies nouvelles nécessitant une compétence technique. La relation des femmes à la voiture n'est pas strictement fonctionnelle et ne se résume pas à l'obligation d'exécuter les tâches domestiques, si cela a jamais été. Sans doute, l'accroissement rapide du parc automobile, qui s'est produit au cours des dernières années et doit beaucoup à la motorisation des femmes, impose la création de voies autoroutières et d'aires de stationnement supplémentaires..., il vient augmenter les pollutions de toutes sortes. Ses effets pervers ne peuvent être omis. Mais, pourquoi les pointer particulièrement quand on aborde la bimotorisation des ménages, c'est-à-dire quand on traite de la mobilité féminine? La décision prise en 1977 par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) de renouveler les trois quarts de son parc d'autobus vétustes par des appareils fonctionnant au mazout et l'augmentation du transport des marchandises par camions sont acceptées par la collectivité au nom de motifs économiques. Les femmes, qui pèsent bien peu dans les décisions politiques et économiques nationales et régionales (échelles auxquelles les aménagements en matière d'infrastructures de transport sont décidés), ont-elles d'autre réelle possibilité et peuvent-elles faire un autre choix? Leur motorisation est une réponse privée à un problème que, au début des années 70, les actives surtout avaient commencé à poser aux pouvoirs politiques. Ceux-ci n'ont pas proposé de solution. Pourtant, la réponse ne peut être que collective.

La question comporte un aspect méthodologique également important pour l'avenir. Les approches qui prédominent actuellement basent leurs analyses sur les déplacements : elles accordent ainsi une priorité absolue à l'aspect fonctionnel de l'activité par laquelle une personne se rend d'un lieu à un autre. La mobilité n'est pas le déplacement ni une somme de déplacements. Elle englobe tout un rapport au proche et au lointain, au travail et au loisir, à la communication avec l'autre. Les indicateurs de distance, de temps, de nombre, de mode de déplacement prennent réellement du sens par leur signification sociale, par les liens de toute nature qu'ils sous-tendent. Or, fondamentalement, femmes et hommes n'ont pas le même rapport aux espaces qu'ils fréquentent, traversent ou

se représentent; l'ensemble des recherches sur les femmes ou des recherches à perspective féministe montrent que, devant les échanges de multiples natures que les individus entretiennent avec leur environnement spatial, les deux sexes sont placés inégalement (Coutras 1987, 1996; Lovell 1997; Perrot 1991; Spain 1992; Walkowitz 1991)¹⁰. Aussi, raisonner à partir des seuls déplacements rend difficile, et même masque, la mise en évidence d'éventuelles inégalités sexuées en ce domaine.

On a avancé dans le cours du présent texte le concept de mobilité domestique. Pourquoi les pouvoirs publics et les spécialistes dans le domaine des statistiques ne lui accordent-ils pas autant d'importance qu'à celui de mobilité liée au travail? Le volume des déplacements visés est important. Les contraintes inhérentes à ce type de trajet sont particulières et rigides. Cette activité ne pèse sans doute pas également sur toutes les femmes, mais le recensement nous enseigne que, au sein des ménages, elle reste inégalement supportée par les deux sexes alors qu'elle sert la famille. Enfin, son utilité économique et sociale n'est plus à prouver. Il nous semble donc qu'il y aurait tout lieu, outre que de les énumérer le plus finement possible, de réunir par une problématique particulière tous les déplacements servant au bon fonctionnement de la vie domestique et familiale. Les statistiques n'autorisent qu'une connaissance partielle de la mobilité des personnes, on vient de le dire. Néanmoins, en reconnaissant l'existence de la mobilité domestique, elles contribueraient à construire des raisonnements et des images qui ne pourraient minorer ce type de déplacement. Le concept concourrait ainsi à faire admettre et à rendre visibles certaines inégalités sexuées, comme l'a fait celui de travail domestique il y a quelques années pour d'autres catégories d'inégalités.

Jacqueline Coutras
Groupe d'études sur la division sociale et sexuelle du travail (GEDISST)
et Institut de recherche sur les sociétés contemporaines (IRESCO)
Paris

RÉFÉRENCES

BACCAÏNI, Brigitte

- 1997a «Modalités et causes de la croissance récente des communes périurbaines d'Île-de-France», *Population*, 2 : 291-326.
1997b «Les navettes des périurbains d'Île-de-France», *Population*, 2 : 327-364.
1996 «Les trajets domicile-travail en Île-de-France», *Économie et statistique*, 294-295 : 109-116.

COUTRAS, Jacqueline

- 1996 *Crise urbaine et espaces sexués*. Paris, A. Colin.
1993 «La mobilité quotidienne, un enjeu des rapports sociaux de sexe?», *Annales de la recherche urbaine*, 59-60 : 163-170.
1987 *Des villes traditionnelles aux nouvelles banlieues, l'espace public au féminin*. Paris, SEDES.

10. Goffman (1997) a aussi montré comment les situations d'interaction se déroulant dans l'espace public s'établissent sur la base d'un rapport inégal entre les sexes et expriment une plus grande insécurité des femmes.

COUTRAS, Jacqueline et Rosa Ester Rossini (dir.)

1997 *Mobilité quotidienne des femmes, notion de genre et études urbaines. Comparaison Paris Sao Paulo*. Paris, IRESCO.

DREYFUS, Joëlle et Muriel Jiam Casas

1994 *Portrait de la clientèle des modes de transport en Île-de-France. Analyse des résultats de l'enquête globale transport 1991-1992*. Paris, Régie autonome des transports parisiens (RATP).

DUPUY, Gabriel

1995 *L'auto et la ville*. Paris, Flammarion.

GOFFMAN, Erving

1997 «The Arrangement between the Sexes», *Theory and Society*, 4 : 306-336.

INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS
ET LEUR SÉCURITÉ (INRETS)

1995 *Espace de vie, espace de travail : 15 ans d'évolution*. Arcueil, INRETS.

1989 *Un milliard de déplacements par semaine*. Paris, La Documentation française.

LOVELL, Anne

1997 «Les ruses de la rue : légitimité des femmes dans l'espace sexué», in Équipe pluridisciplinaire Femmes-Méditerranée, *Le forum et le harem*. Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence : 24-38.

PÉCHEUR, Pascale (dir.)

1995 *Les femmes et les transports urbains*. Paris, Groupement des autorités responsables de transport (GART).

PERROT, Michèle

1991 «Sortir», in Georges Duby et Michèle Perrot (dir.), *Histoire des femmes. Le XIX^e siècle*. Paris, Plon : 467-494.

SPAIN, Daphne

1992 *Gendered Space*. Chapel Hill et Londres, University of North Carolina Press.

SYNDICAT DES TRANSPORTS PARISIENS (STP)

1994 *La mobilité des femmes et leur opinion à l'égard des transports en Île-de-France*. Paris, STP.

WALKOWITZ, Judith

1991 «Sexualités dangereuses», in Georges Duby et Michèle Perrot (dir.), *Histoire des femmes. Le XIX^e siècle*. Paris, Plon : 389-418.