



OBSERVATOIRE PARTENARIAL DES DÉPLACEMENTS

Étude multi-partenariale d'observatoire

DÉCEMBRE
2021

Des déplacements genrés dans la Métropole de Lyon

SYNTHÈSE

Rien n'est typiquement féminin et masculin 2

Des différences sociales qui révèlent
des différences de mobilité 4

Vers un rapprochement de la mobilité des
femmes et des hommes 6

Les enfants, principal facteur des diffé-
rences genrées 8

Des usages de modes de moins en moins
genrés 10

Perceptions des modes, craintes et insé-
curité routière 12

Vers des réponses opérationnelles aux
inégalités de genre en matière de mobilité 14

Construction sociale des rapports entre les sexes, **la notion de genre attribue certains rôles aux femmes et aux hommes**. Les premières sont ainsi fréquemment en charge des activités domestiques tandis que les seconds investissent davantage la sphère professionnelle.

Prescrits par la société, ces schémas produisent des stéréotypes souvent intériorisés. Ils nourrissent également des **mécanismes d'autocensure et/ou des comportements d'évitement** qui tendent à maintenir les femmes dans des positions subalternes.

En dépit des évolutions sociétales et d'une plus grande implication des hommes dans la vie familiale, **ces phénomènes ont pour l'instant toujours un impact sur les emplois du temps et les façons de se déplacer**.

Identifier, analyser et comprendre l'influence de la dimension de genre sur nos pratiques de mobilité, c'est agir pour une approche plus inclusive et juste des femmes et des hommes dans l'espace public au quotidien.

POSTULAT

Rien n'est typiquement féminin et masculin

Les femmes et les hommes correspondent à deux catégories de sexe, défini à la naissance. Le genre, en tant que construction socio-culturelle, a un impact sur les pratiques, les activités ou les comportements. Les évolutions sociétales tendent à atténuer ces tendances.

Définitions

Sexe: terme définissant les différences biologiques et physiologique entre hommes et femmes. Les « hommes » et les « femmes » correspondent à deux catégories de « sexes ». (IFSTTAR, 2018)

Genre: termes qui renvoient à des croyances et des stéréotypes liés au sexe en y associant des activités, des rôles, des traits de personnalité. Ces derniers entraînent la création de concepts dits « masculins » ou « féminins ». (IFSTTAR, 2018)

Le genre, une construction socio-culturelle

La notion de genre désigne la construction sociale des rapports de sexe. Si être une femme ou un homme renvoie au sexe tel que défini à la naissance, les représentations, activités et fonctions qui leur sont attribuées relèvent des sociétés dans lesquelles ils évoluent. A ce titre, **aucun comportement ne peut-être considéré comme intrinsèquement féminin ou masculin.**

Ces prédispositions ont ainsi créé une **hiérarchisation des sexes** plaçant l'homme au centre d'une société patriarcale. Ce régime a entraîné une **sexualisation d'un grand nombre de composantes sociétales** (travail, caractère, activité, sport...) créant une société où chacun des sexes a une place prédéfinie. Aujourd'hui, rien ne peut être défini comme typiquement masculin ou typiquement féminin au-delà de la biologie.

La société occidentale évolue avec une **distinction moins forte entre les femmes et les hommes.** De plus en plus, l'individu est considéré comme une personne plurielle et moins selon les caractéristiques liées à son sexe. Malgré ces évolutions, **les distinctions entre les femmes et les hommes sont toujours présentes.**

La mobilité, reflet des emplois du temps genrés

Aucun mode ni aucune pratique ne sont typiquement masculins ou féminins. Les différences entre modes de déplacements, entre les temps de parcours et entre le nombre de déplacements sont à interpréter **en lien avec les facteurs sociétaux influençant les pratiques d'une personne selon son sexe.**

La mobilité, en tant que **reflet des emplois du temps des individus**, traduit certaines différences associées au genre.

L'étude de l'impact **du genre dans les pratiques** et les **habitudes** de déplacement doit s'accompagner d'une analyse des emplois du temps. Cela permet d'identifier les tendances passées et actuelles. Cela est indispensable dans la **construction de villes durables et égalitaires.**



© Métropole de Lyon

Une étude sur la place du genre dans les caractéristiques de mobilité dans la Métropole de Lyon

Cette étude analyse et identifie les **différences de mobilité entre les femmes et les hommes**, au niveau global mais également dans la **répartition modale** des déplacements. Le territoire d'analyse est celui de la Métropole de Lyon.

Pour comprendre les dynamiques sur le temps long, les **évolutions** entre 1995 et 2015 ont été mesurées.

Une **attention particulière a été portée à la pratique de la marche et du vélo** dans l'espace public.

Cette étude a pour objectif d'apporter des réponses à plusieurs questionnements afin de **définir les champs d'intervention** possible visant à réduire les différences :

- **Quelles sont les différences de mobilité ?**
- **Comment ces différences ont-elles évolué ?**
- **Quelles sont les différences de pratiques des modes de déplacement ?**
- **Quelles sont les différences de perceptions des différents modes ?**

Méthodologie

L'étude s'appuie sur des sources de natures diverses afin de répondre au mieux aux différents questionnements :

- Des **analyses de données des recensement de l'INSEE**, notamment le rapport « *Dossier complet intercommunalité - Métropole de Métropole de Lyon* » paru le 29/09/2021 pour analyser la composition de la population et des ménages mais également les flux de déplacements entre le lieu de domicile et le lieu de travail et ainsi expliquer certaines différences ou convergences de mobilité entre les hommes et les femmes.
- Des **analyses de l'EDGT (Enquête Déplacements Grand territoire)** pour les années **1995, 2006 et 2015** pour identifier les tendances de la Métropole de Lyon et leurs évolutions (distance, modes, motifs, temps passé pour les différentes activités...) ce qui permettra d'affiner les différences de mobilité entre les femmes et les hommes selon l'âge, la composition du ménage, la localisation résidentielle, etc.
- Des **analyses des données du Sytral** pour identifier les usages des transports en commun, les violences dans ces derniers et les différentes perceptions de l'espace public environnant.
- Des **analyses des données du baromètre des services urbains 2011–2020** pour comprendre les différences de perceptions de manière plus qualitative.
- Une **revue de littérature** afin d'identifier les tendances observées dans les autres villes de France et cerner davantage la complexité du genre dans le champ des mobilités mais également dans notre société.

CARACTÉRISTIQUES DE LA POPULATION

Des différences sociales qui révèlent des différences de mobilité

Au sein de la Métropole de Lyon, la structure des ménages, le taux de motorisation, le taux d'activité pour les hommes et les femmes, la répartition des emplois sont des facteurs expliquant certaines différences observées dans les caractéristiques de mobilité.

+23%
de familles monoparentales entre 2008 et 2018

15%
de femmes seules avec enfant(s) (2018)

3%
d'hommes seuls avec enfant(s) (2018)

Des femmes plus souvent seules

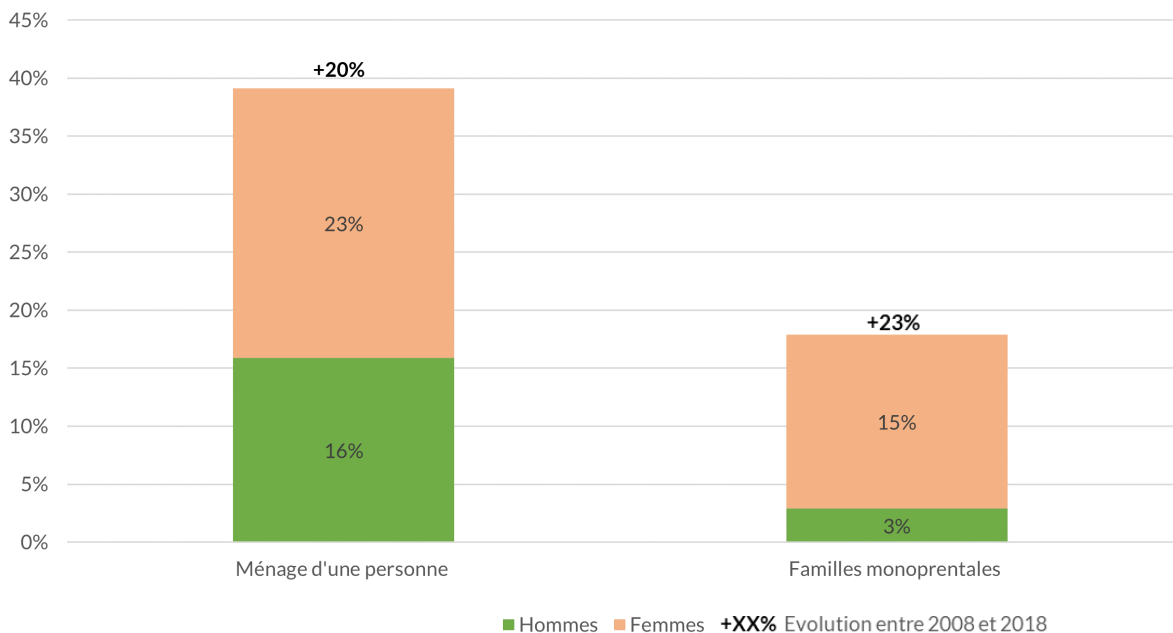
Selon le dossier complet de la Métropole de Lyon, basé sur les données de 2018 et publié en 2021 par l'INSEE, la majorité des ménages sont des couples avec enfants (43%) suivi de près par les couples sans enfant et les célibataires (respectivement 39%). Malgré la minorité de familles monoparentales, qui représentent 20% de moins que les couples avec enfant, cette catégorie connaît la plus forte évolution entre 2008 et 2018 (+23%). Les ménages d'une personne suivent la même tendance (+20%).

En analysant plus finement la composition de ces foyers, les femmes sont majoritaires, en tant que célibataires ou mères seules : elles représentent 23% des ménages d'une personne et 15% des familles monoparentales (contre 3% pour les hommes). Même si les évolutions entre 2008 et 2018 sont plus fortes chez les hommes monoparentaux (+45%), les femmes restent majoritairement en charge des ménages monoparentaux.

Les femmes ayant majoritairement leurs enfants à charge au quotidien, elles sont plus contraintes dans leurs déplacements. Elles doivent assumer à la fois leur journée quotidienne mais également tous les déplacements liés aux enfants et au foyer.



Composition et évolution des ménages de la Métropole de Lyon

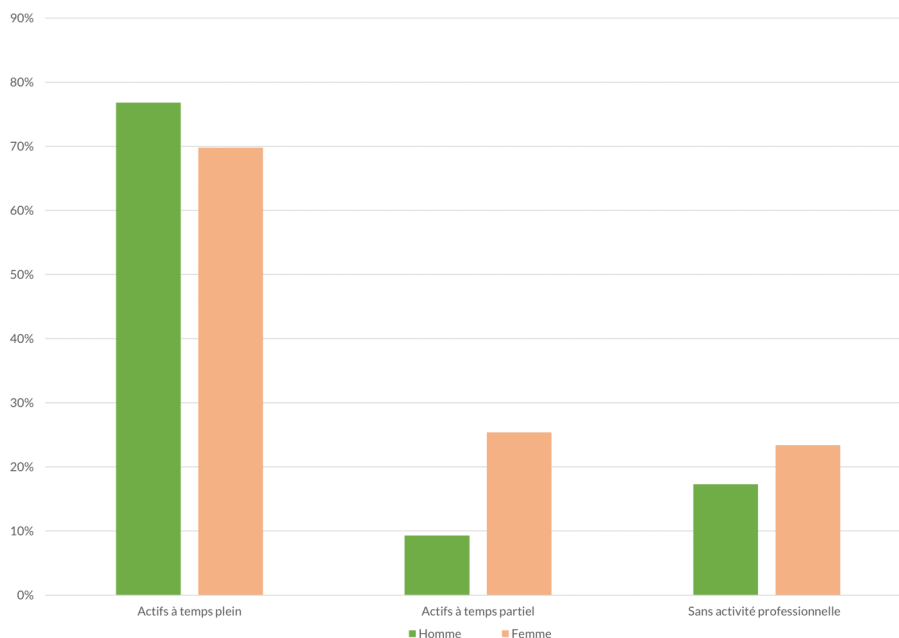


Des hommes plus actifs et moins à temps partiel

Le profil des actifs de la Métropole de Lyon montre un **taux d'activité** plus important chez les hommes. En effet, ce dernier est de **7% supérieur** à celui des femmes. Ce phénomène est confirmé par la prédominance, parmi les femmes, de la catégorie « **sans activité professionnelle** ». Un **écart de 6%** est alors observable avec les hommes.

Il y a une **surreprésentation**, au sein des actifs, des **femmes en temps partiel** (25% de femmes contre 9% des hommes). Le **nombre de salariés masculins** en temps partiel a **augmenté de 14%** entre 2008 et 2018 tandis que pour les **femmes**, cette part a **diminué de 6%**.

Profil des actifs de la Métropole de Lyon



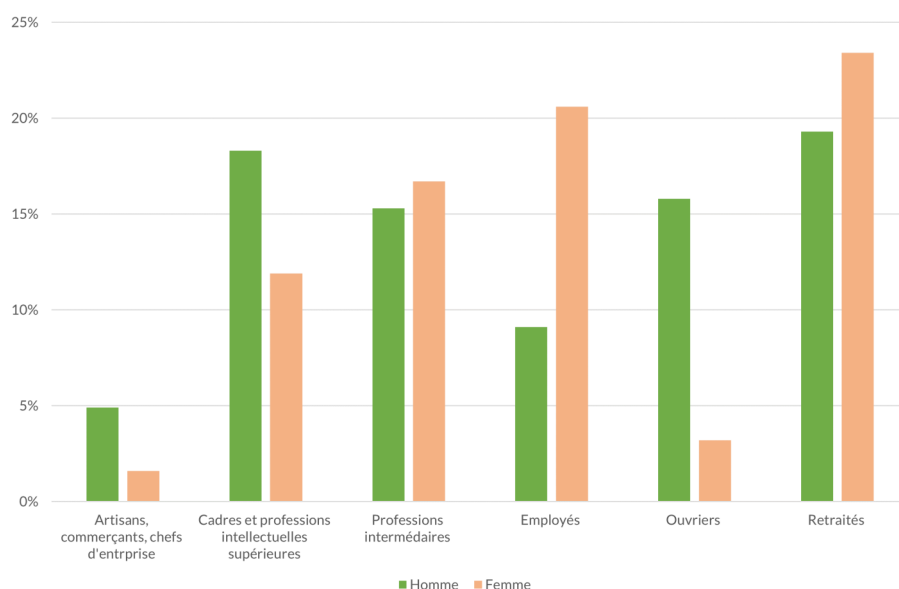
Source : d'après INSEE, Dossier complet Intercommunalité—Métropole de Métropole de Lyon, 29/09/2021

Des femmes occupant des postes « intermédiaires »

Concernant la répartition des catégories socio-professionnelles, des différences majeures demeurent selon le sexe avec une présence masculine plus forte parmi les cadres et professions intellectuelles supérieures, les artisans, commerçants et chefs d'entreprise et parmi les ouvriers. Les femmes ont tendance à davantage occuper des postes de **professions intermédiaires** et **d'employés**.

En moyenne, sur l'ensemble de ces classes professionnelles, un **écart de salaire de 17%** est enregistré au détriment des femmes, en lien avec leur catégorie socio-professionnelle.

Répartition des catégories socio-professionnelles



Source : d'après INSEE, Dossier complet Intercommunalité—Métropole de Métropole de Lyon, 29/09/2021

7%

Ecart entre le taux d'activité des hommes et des femmes

25%

de femmes à temps partiel

9%

d'hommes à temps partiel

17%

d'écart moyen de salaire en 2019

CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS

Vers un rapprochement de la mobilité des femmes et des hommes

Les évolutions sociétales conduisent à un rapprochement des caractéristiques de mobilité entre les femmes et les hommes. En 2015, les individus des deux sexes réalisaient le même nombre de déplacements, contrairement à 20 ans auparavant. Derrière cette moyenne, d'importantes différences persistent. Le sexe est insuffisant pour expliquer ces différences : il est nécessaire de prendre en compte les facteurs d'âge.

Des contrastes en lien avec le sexe de moins en moins marqués

Pour le nombre de déplacements par jour et par personne, les **profils globaux des courbes de 2015 ont peu évolué** par rapport à 2006 et 1995.

La diminution plus marquée du nombre moyen de déplacements par jour chez les hommes a réduit la différence avec les femmes. Ainsi, en 1995, les hommes effectuaient en moyenne 3,8 déplacements par jour, tout motifs confondus, contre 3,5 pour les femmes. **En 2015, cette valeur est de 3,4 pour les deux sexes.**

Le temps moyen de déplacement par jour suit également cette tendance. En effet, ce dernier est **en baisse pour les hommes** (1h15 en 1995 contre 1h13 en 2015) et **en hausse pour les**

femmes (1h02 en 1995 et 1h04 en 2015) conduisant à un **différentiel de 9 minutes** en 2015 contre 13 minutes en 1995.

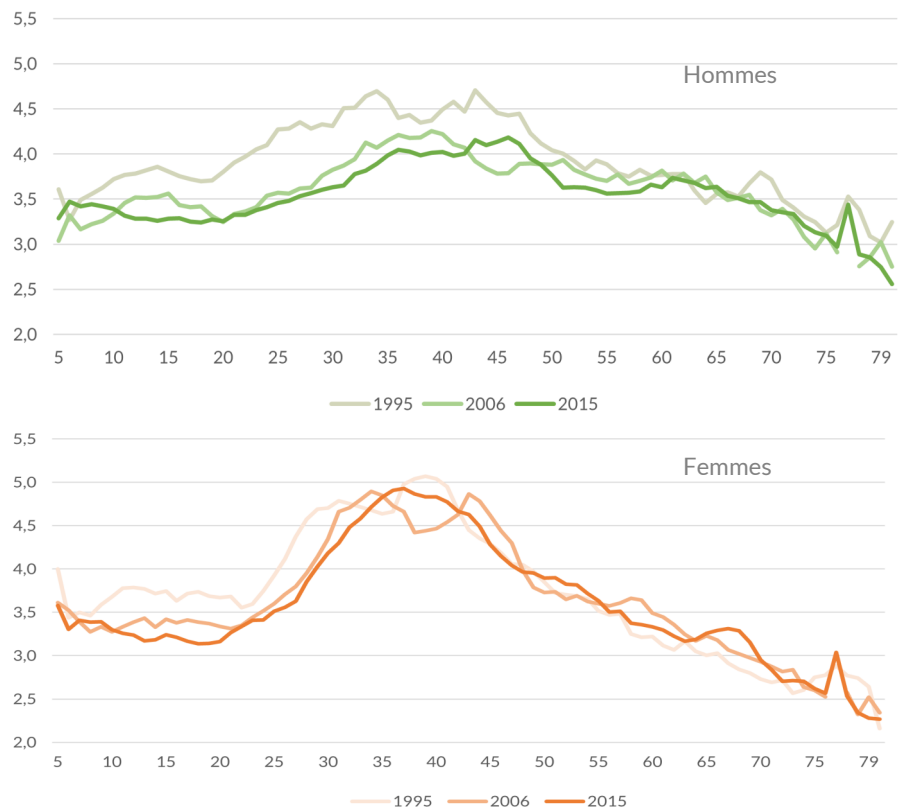
Néanmoins, **des différences encore très importantes sont présentes selon l'âge**, particulièrement entre 25 et 50 ans. Les femmes ont une croissance plus rapide et importante du nombre de déplacements quotidiens qui atteignent un pic maximum supérieur aux hommes entre 30 et 35 ans. Par la suite, il y a une décroissance continue de la mobilité quotidienne chez les femmes, tandis qu'une phase de stagnation, entre 50 et 60 ans, est constatée chez les hommes. A 80 ans, les femmes se déplacent moins que les hommes.

3,4 déplacements en moyenne par jour pour les hommes et les femmes en 2015

9 min Différence de temps par jour consacré aux déplacements entre les femmes et les hommes en 2015

(13 min en 1995)

Evolution du nombre moyen de déplacements par jour selon l'âge et le sexe entre 1995 et 2015



Note de lecture : Le nombre moyen de déplacement par jour d'une femme de 40 ans est d'un peu plus de 5 en 1995, d'un peu moins de 4,5 en 2006 et d'environ 4,7 en 2015. Pour un homme du même âge, il est d'environ 4,4 en 1995, proche de 4,2 en 2006 et de 4 en 2015.

CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS

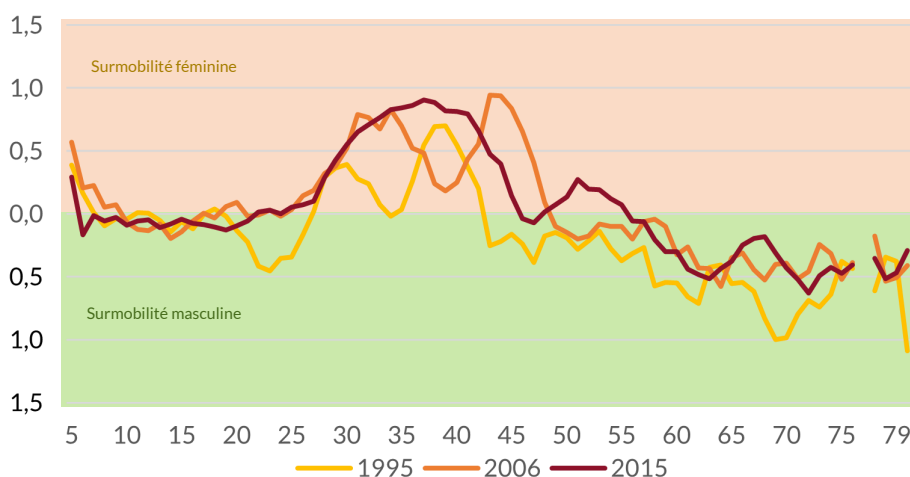
Mais une permanence des différences liée à l'âge

Des différences plus marquées entre sexe selon l'âge

L'âge, en tant que déterminant de nombreux aspects de la vie, est un **facteur extrêmement important** dans l'organisation des mobilités. Associé au sexe, il est à l'origine de **différences notables**. Ces dernières sont **plus ou moins marquées selon les étapes de la vie** :

- **Entre 5 et 25 ans**, ni l'âge ni le genre n'ont d'impact sur le nombre moyen de déplacement qui est alors de **3,3 par jour pour les garçons et les filles**. Il en est de même pour le temps moyen de déplacement qui est respectivement de **59 minutes et 58 minutes par jour en 2015** pour cette tranche d'âge. Il est quand même possible de noter une légère surmobilité féminine. Jusqu'à environ 15 ans, cette dernière peut-être indicatrice d'une plus grande frilosité des parents de laisser une fille plus libre dans ces déplacements qu'un garçon.
- **Entre 25 et 50 ans**, le constat est une **surrmobilité féminine** qui atteint son maximum entre 36 et 38 ans, avec **4,9 déplacements par jour en moyenne contre 4 pour les hommes**. Les femmes effectuent des déplacements de plus courte durée avec une moyenne de temps par jour consacrée à cette activité de **1h13 contre 1h27 pour les hommes**. Cette croissance s'explique par la présence d'enfants mais aussi par le double programme journalier des femmes en lien l'activité professionnelle.
- Cette période plus intense en terme de mobilité féminine est temporaire. **Après 50 ans**, le nombre de déplacement des femmes diminue tandis que celui des hommes reste identique conduisant à une surmobilité masculine avec **3,4 déplacements par jour pour les hommes en 2015 contre 3 pour les femmes** entre 50 et 75 ans. Cet écart s'est réduit au fil du temps puisqu'il était de 0,6 en 1995. Cette **surrmobilité masculine** se traduit également par un **temps moyen consacré au déplacement supérieur de 10 minutes par jour** à celui des femmes. Une hypothèse est que ces différences traduisent de différences sociales, d'insécurité ou de sentiment de vulnérabilité plus présent chez les femmes.

Profil général de la mobilité selon le sexe et l'âge entre 1995 et 2015



Source : Enquête Ménages Déplacements 1995 et 2006, Enquête Déplacement Grand Territoire 2015

Note de lecture : En 1995, la différence du nombre de déplacement par jour entre un homme et une femme de 35 ans est quasiment nulle. En 2006 et 2015, les femmes de 35 ans effectuent environ 0,8 déplacements supplémentaires par jour que les hommes.

De 5 à 25 ans même nombre et temps de déplacements moyen par jour pour hommes et femmes

De 25 à 50 ans plus de déplacements par jour pour les femmes mais des trajets plus courts

De 50 à 65 ans baisse continue de la mobilité des femmes

65 ans et + : stabilisation du nombre de déplacements et une surmobilité masculine

A 35 ans, une femme effectue en moyenne **1 déplacement en plus par jour** que les hommes

CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS

Les enfants, principal facteur des différences genrées

La présence d'enfant(s) au sein d'un ménage est la principale cause de différences entre les femmes et les hommes entre 25 et 50 ans. Impactant fortement l'emploi du temps des adultes du foyer, il modifie également les pratiques de déplacement.

+1,6
déplacement par jour pour les femmes ayant 3 enfants par rapport à leur conjoint

Différences entre les femmes et les hommes entre 26 et 40 ans (en 2015) :

- ◆ **+1h48** au domicile
- ◆ **-1h43** d'activité professionnelle
- ◆ **-13 min** de déplacements
- ◆ **+15 min** de temps contraints*

Temps contraint : temps consacré à des activités contraintes (courses, accompagnements...) sans prise en compte du temps de déplacements liés à ces contraintes

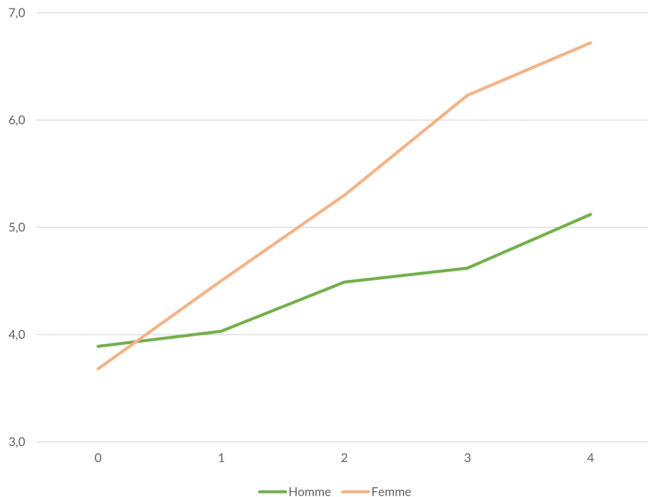
Les enfants, vecteur de différences

La surmobilité féminine observée entre 25 et 50 ans s'explique principalement par la présence d'enfant(s) au sein du foyer. Plus le nombre d'enfant au sein du ménage est important, plus le nombre quotidien de déplacements pour les femmes est élevé. Leurs déplacements, en distance et en temps, sont plus courts avec une durée réduite que ceux des hommes (-14min).

La présence d'enfant(s) impacte l'emploi du temps des femmes. Cela se reflète par une baisse du temps consacré à l'activité principale et une hausse du temps passé pour des activités contraintes et au domicile. Les femmes ont tendance à assurer une « double-journée » : elles travaillent et assurent les tâches domestiques.

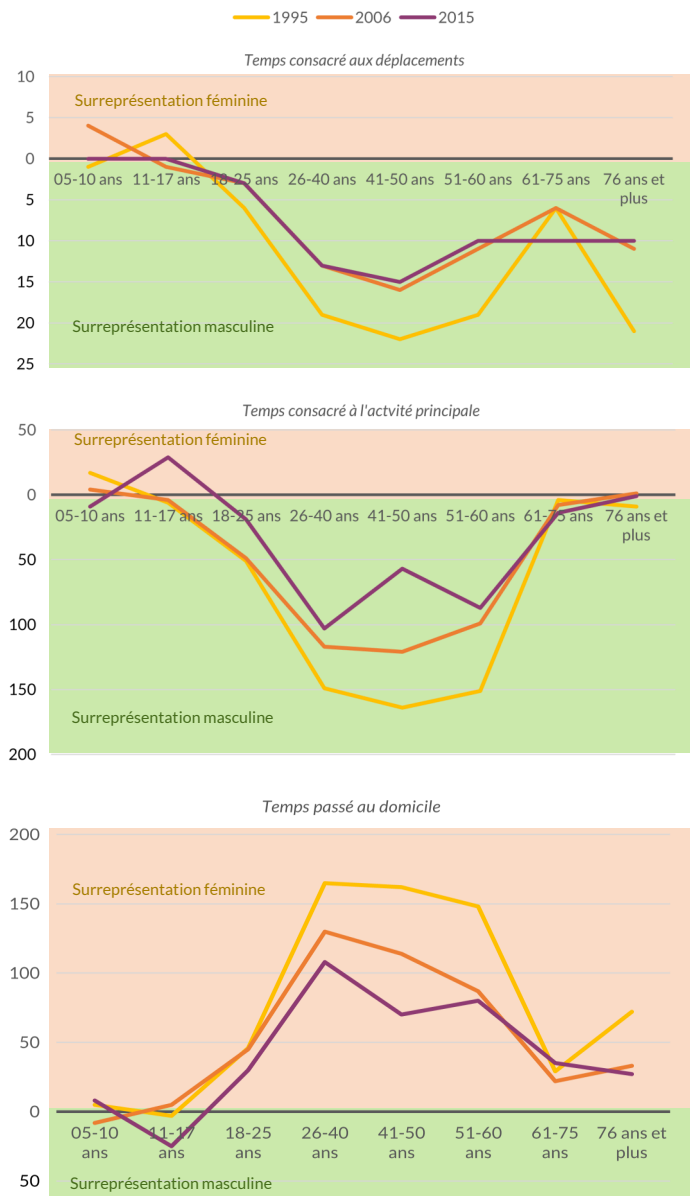
Au fil des années, ces écarts ont tendance à s'amoinrir : entre 1995 et 2015, la différence de temps entre les hommes et les femmes âgés de 26 à 40 ans a diminué de 7 minutes pour les déplacements et de 50 minutes pour le temps consacré à l'activité principale.

Nombre de déplacements des personnes référentes des ménages et leurs conjoints selon le nombre d'enfant(s)



Source : Enquête Ménages Déplacements 1995 et 2006, Enquête Déplacement Grand Territoire 2015

Différentiel de temps quotidien passé par activité



Source : Enquête Ménages Déplacements 1995 et 2006,

Note de lecture : Le nombre moyen de déplacement par jour est de 4,5 pour une femme ayant 1 enfant contre 4 pour un homme. Le différentiel, entre homme et femme de 26 à 40 ans, de temps quotidien consacré aux déplacements est de presque 20min en 1995 et environ 13 min en 2006 et 2015.

* Du fait de leur faible représentativité, les ménages avec 5 enfants et plus ne sont pas représentés dans le graphique de gauche

CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS

L'influence de la catégorie socio-professionnelle et du lieu de résidence

Au-delà des enfants, d'autres facteurs, notamment la catégorie socio-professionnelle et le lieux de résidence, ont une incidence sur des différences entre les hommes et femmes.

Différence de temps de déplacement quotidien pour une cadre par rapport à un cadre (en 2015) :

- ◆ **+3 min** quand elle n'a pas d'enfant
- ◆ **-44 min** quand elle a un enfant

0,3 déplacement d'écart en plus entre homme et femme dans les quartiers populaires

Des différences genrées selon l'activité professionnelle

Si la présence des enfants impacte les caractéristiques de mobilité des hommes et des femmes, la catégorie socio-professionnelle l'accroît. En comparant les adultes avec ou sans enfant(s), les **artisans, commerçantes et cheffes d'entreprise ont un temps de déplacements plus important que celui des hommes quand elles n'ont pas d'enfant (+3min)** tandis qu'avec la présence d'enfant, un écart important se creuse (-44min). Les **ouvriers** sont les actifs avec la **différence genrée la plus importante**. En l'absence d'enfant la **surmobilité masculine** est marquée par un excédent de 47 min contre 27 min lorsque les enfants sont présents.

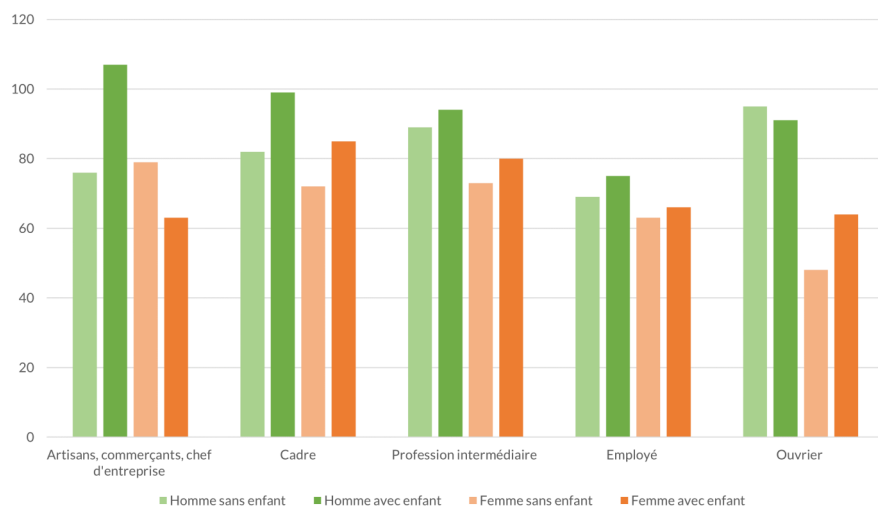
La présence d'enfant(s) a une influence sur le temps de déplacement quotidien. Cependant, les différentiels entre hommes et femmes existent également sans ces derniers montrant ainsi que la **situation professionnelle est également un facteur des différences entre hommes et femmes**.

Le lieux de résidence, un facteur influençant la mobilité des femmes

Le **lieu de résidence**, en ce qu'il traduit du contexte socio-économique, est un **facteur expliquant certaines différences entre les femmes et les hommes**. L'analyse des mobilités dans les CUCS (Contrats Urbains de Cohésion Sociale), montre que pour les 26-50 ans, le nombre moyen de déplacement par jour est de **4,7 pour les femmes qui habitent dans des quartiers prioritaires** et de 4,4 hors de ces périmètres.

Les écarts entre les hommes et les femmes sont également plus marqués. Entre 11 et 17 ans, où la mobilité est sensiblement la même pour les deux sexes, les **habitantes de ces quartiers réalisent 4 déplacements par jour contre 3,6 pour les hommes**. L'écart est encore plus creusé entre 26 et 40 ans avec une différence de 0,9 déplacements contre 0,6 hors des CUCS.

Temps moyen quotidien de déplacement par jour selon les catégories socio-professionnelles, la présence d'enfant et le sexe en 2015

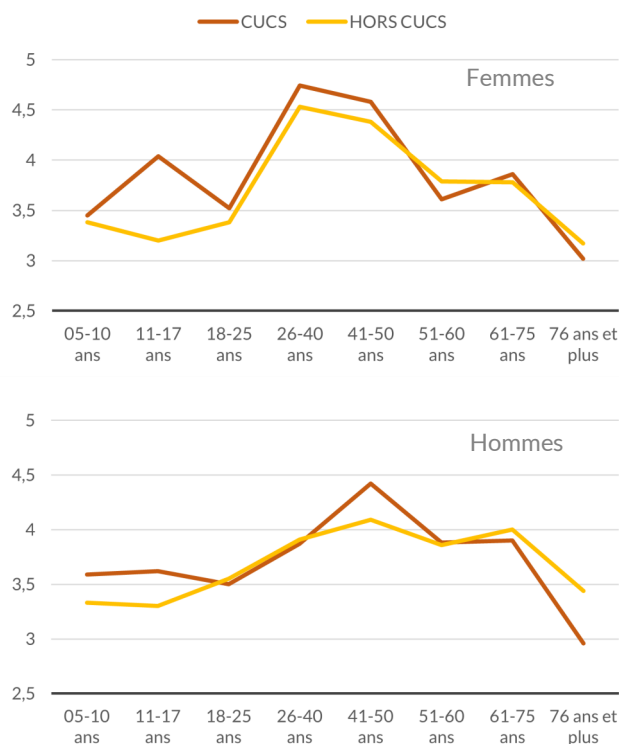


Source : Enquête Déplacement Grand Territoire

Note de lecture : Une femme cadre sans enfants consacre quotidiennement environ 70min au déplacement et environ 85min quand elle a des enfants. Pour les hommes cadre, c'est environ 80 min sans enfant et presque 100 avec.

Une femme entre 26 et 40 ans, habitant en CUCS, se déplace en moyenne 4,7 fois par jour contre 4,5 hors CUCS

Mobilité selon le sexe, l'âge et la résidence



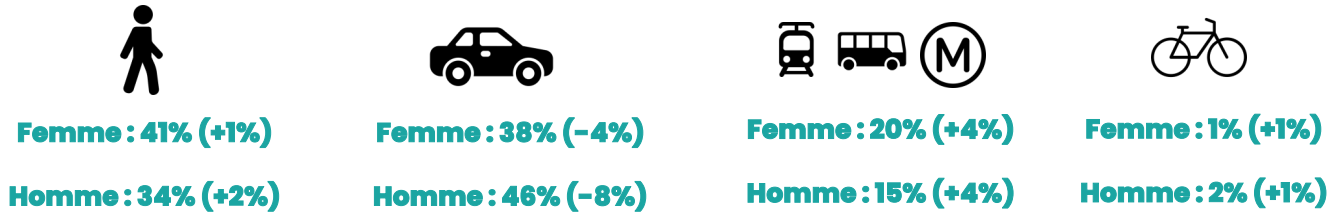
Source : Enquête Déplacement

MODES DE DÉPLACEMENT

Des usages des modes de moins en moins genrés

Concernant les modes de déplacement, les femmes ont tendance à davantage marcher ou à prendre les transports en commun, alors que les hommes utilisent plus fortement la voiture.

Part modale en 2015 (et évolution depuis 1995) :



Source : Enquête Ménages Déplacements 1995 et 2006, Enquête Déplacement Grand Territoire 2015

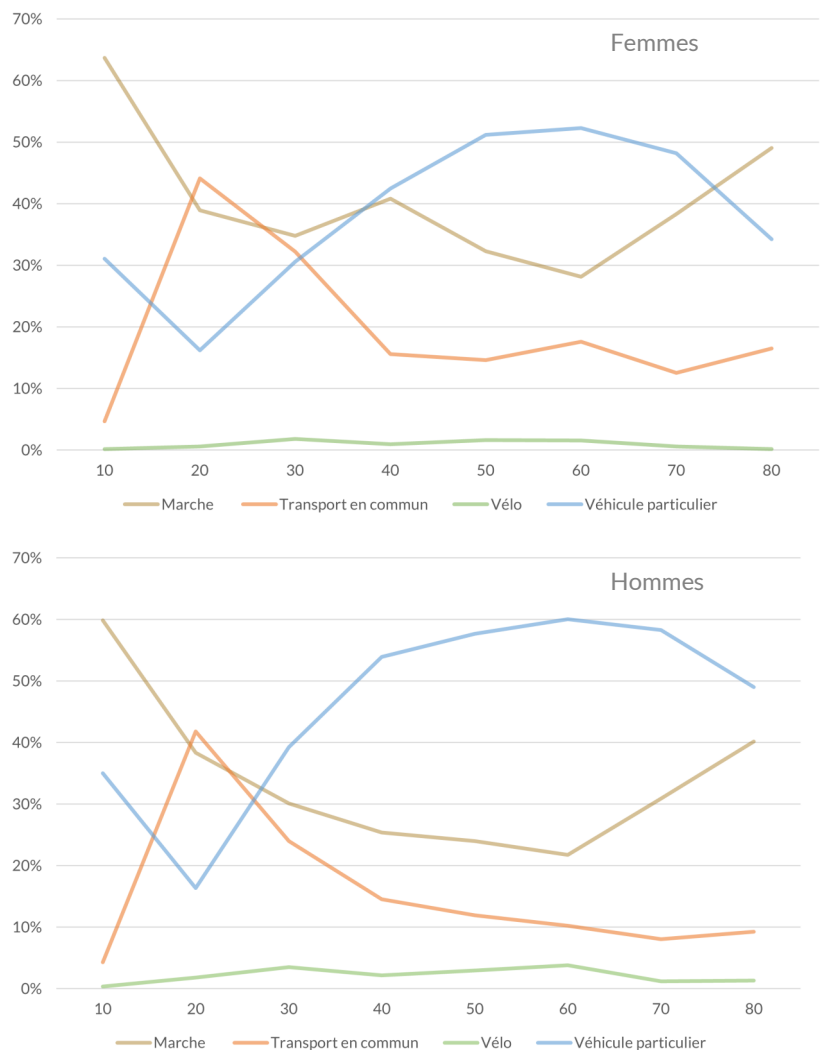
Des femmes qui marchent plus et prennent plus les transports en commun

La part modale évolue différemment selon le sexe. Ainsi, les femmes marchent plus que les hommes et prennent davantage les transports en commun. Au sein même des transports en commun, il y a une surreprésentation féminine encore plus accrue : 58% des passagers du métro sont des femmes et 72% des passagers des bus sont des femmes.

Malgré une utilisation de la voiture plus forte chez les hommes, cette part modale connaît la plus forte évolution depuis 1995 avec une baisse de 8 points.

Les autres modes (vélo et marche), connaissent des évolutions faibles faisant perdurer les écarts d'usage liés au sexe.

Part modale des modes de déplacement selon le sexe et l'âge en 2015



Source : Enquête Déplacement Grand Territoire 2015

Des pratiques évolutives au fil de la vie

Selon l'âge, ces différences peuvent s'accroître ou se réduire. Entre 10 et 25 ans, les parts modales sont sensiblement les mêmes entre les femmes et les hommes. A partir de 30 ans, des écarts importants s'installent, caractérisés par un usage nettement plus marqué de la voiture par les hommes (54% pour les hommes à 40 ans contre 42% pour les femmes au même âge). Inversement, la marche, au même âge, représente 41% des déplacements des femmes contre 25% pour les hommes.

Malgré les écarts de parts modales selon le sexe, l'usage des modes suit le même schéma évolutif au cours de la vie des hommes et des femmes :

- Un pic d'utilisation des transports en commun vers 20 ans après une phase de croissance pendant l'enfance et l'adolescence, puis une décroissance continue.
- Un usage de la voiture au plus bas vers 20 ans suivi d'une croissance forte jusqu'à 70 ans.
- De 10 à 60 ans, un usage de la marche quasi toujours en baisse.

Une surutilisation de la marche par les femmes

La carte représente la part modale de la marche pour les deux sexes dans les différentes communes de la Métropole, ainsi que les écarts, quand ils sont supérieurs à 3 points, entre la part modale de la marche des femmes en comparaison à celle des hommes.

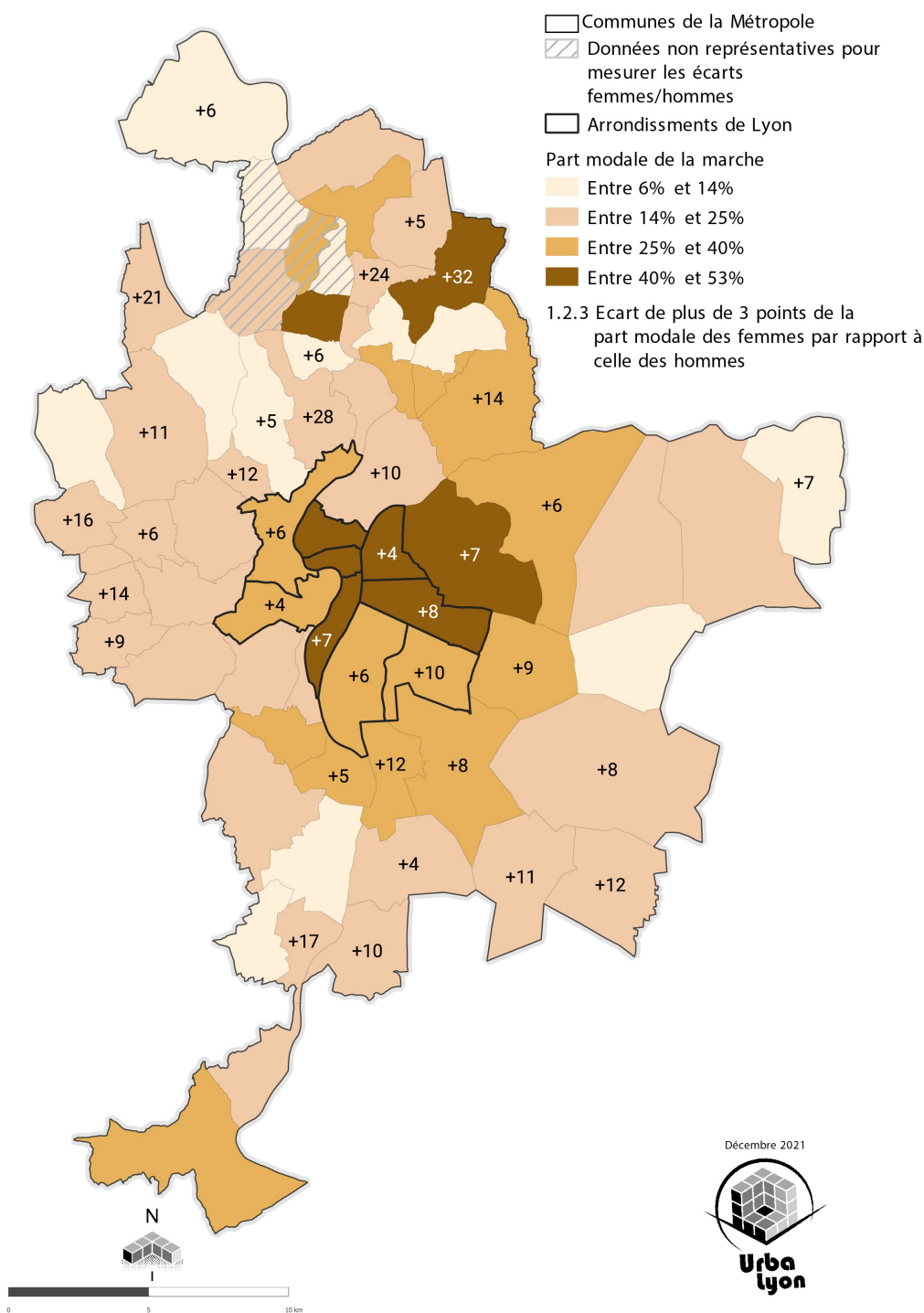
La part modale de la marche est plus importante dans les communes centres et denses telles que Lyon, Villeurbanne et leurs communes limitrophes. La géographie est un facteur déterminant dans le choix du mode de déplacements. Il est alors possible de mettre en avant de facteurs décisionnels selon les communes :

- Un facteur plus contraignant, notamment dans les quartiers à majorité d'habitats sociaux, où la marche est prédominante pour des questions de coûts et de manque d'alternatives.
- Un facteur de choix, qui influence le mode de déplacements selon plusieurs critères tels que l'idéologie écologique.

Les différences de parts modales entre les hommes et les femmes, sont supérieures de plus de 3 points à celles des hommes dans plus d'une trentaine de communes de la Métropole. Cela montre la surutilisation de la marche par les femmes. Les écarts les plus importants se retrouvent dans les communes limitrophes plus précaires (+12% à Saint-Fons) mais aussi dans les communes plus aisées (+28% à Saint-Cyr-au-Mont-d'Or).

La géographie, reflet de certaines différences socio-économiques influence, au-delà du genre, la pratique de la marche.

Part modale de la marche dans les communes de la Métropole et écart entre hommes et femmes en 2015



Source : Enquête Déplacement Grand Territoire 2015

Note de lecture : En 2015, la part modale de la marche était comprise entre 40% et 53%. La part modale féminine était supérieure de 7 points à celle masculine.

PERCEPTIONS DES MODES DE DÉPLACEMENT

Perceptions des modes, craintes et insécurité routière

Perception des conditions de circulation et sentiment de sécurité

Le Baromètre des Services Urbains permet de mesurer les perceptions concernant les conditions de circulation selon les modes :

- Concernant les transports en commun, alors que la perception des hommes s'améliore au fil du temps, celle des femmes varie de façon plus complexe mais s'est également améliorée entre 2011 et 2019.
- Pour le vélo, la perception des femmes s'améliore depuis 2011.
- La perception des conditions de marche sont très positives pour les deux sexes, il est possible d'observer une très légère dégradation entre 2011 et 2019.
- Enfin les perceptions des conditions de circulation en voiture se dégradent. Si la perception des hommes a connu une légère baisse, leur avis reste tout de même plus positif que celui des femmes.

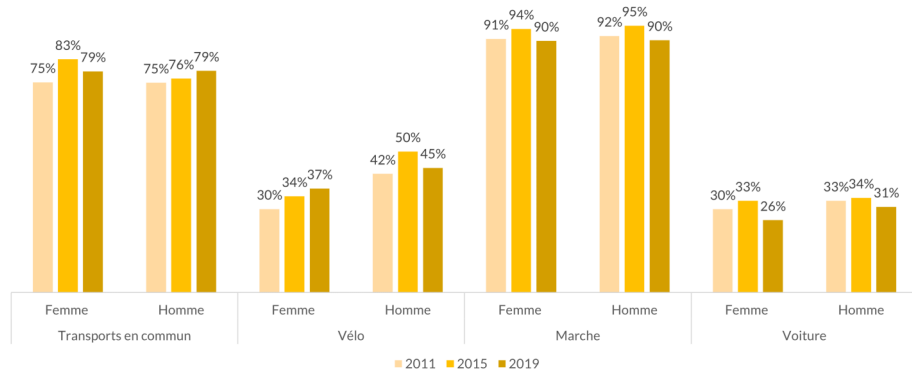
Le sentiment de sécurité dans les transports en commun est de **83% pour les hommes** et **84% pour les femmes** en 2019 (selon le Baromètre perceptions de la Sécurité du Sytral). L'insécurité des usagers est **plus forte dans le métro** que dans le bus ou le tramway. Le sentiment d'insécurité est **plus fort aux abords des différents arrêts** plutôt qu'à l'intérieur même des transports. Certaines communes au sein de la Métropole sont **davantage craintes** par les usagers, notamment Vénissieux ou Vaulx-en-Verin. Selon l'horaire du déplacement, le sentiment de sécurité varie. A partir de 19h, 40% des trajets sont effectués dans la crainte, puis 50% à partir de 22h en 2019.

Les femmes moins impliquées dans les accidents de la route

Alors que la part modale de la voiture en 2015 pour les hommes est de 46% tandis que celle des femmes est de 38%, les **hommes sont plus impliqués**, en tant que conducteur ou passager, dans les accidents de la circulation routière à l'échelle de la Métropole. **Les hommes ont donc plus de risque d'être impliqué dans un accident que les femmes.**

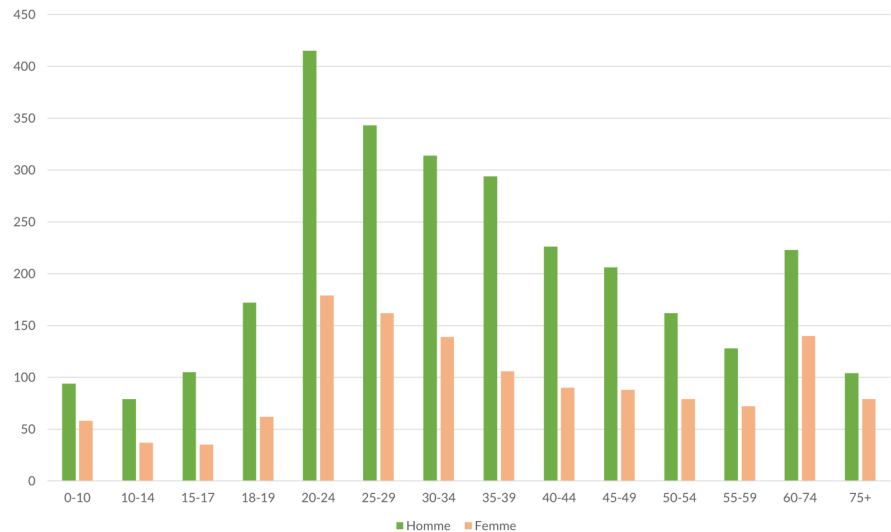
Tout type d'âge confondu, le nombre moyen d'accidents impliquant des hommes est de **205** contre **95** pour les femmes (Métropole de Lyon).

Perceptions de bonnes conditions de circulation selon les modes de transport (Baromètre des Services Urbains)



Source : Baromètre des Services Urbains, 2011, 2015, 2019

Nombre d'accidents de la circulation routière en fonction de l'âge et du sexe dans la Métropole de Lyon en 2019



Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels - base officielle

En France en 2019, la principale cause des accidents impliquant les hommes est **la conduite sous l'emprise d'alcool / stupéfiants** ou **la vitesse** (90%), contre 36% pour les femmes.

En moyenne un homme a **3 fois plus de risque** de mourir qu'une femme pour un même nombre de kilomètres parcourus.

PERCEPTIONS DES MODES DE DÉPLACEMENT

Des freins spécifiques à l'usage du vélo et de la marche pour les femmes

Part modale vélo : 2%
en 2015

Part modale marche : 41%
en 2015

Perceptions du vélo : améliorations de **7% en 8 ans pour les femmes**

Les freins à l'usage du vélo : l'insécurité et les tâches domestiques

La pratique du vélo chez la femme est faible avec une **part modale maximum de 2%**. Deux catégories de freins se distinguent :

- **Les craintes liées à son usage** : la peur de l'accident, de l'environnement (voitures, piétons...)
- **Des tâches quotidiennes davantage réalisés par les femmes et qui perçues comme peu compatibles avec le mode** : accompagnement des enfants, courses à transporter...

Pour améliorer cette pratique, les actions sont de développer des **pistes cyclables en site propre et éclairées**, des **arceaux vélo** au travail, école, commerce, domicile, des aides pour les **vélos à assistance électrique**, des **sessions d'apprentissage** du vélo pour les enfants.... **Ces préconisations ne concernent pas spécifiquement les femmes, mais l'ensemble des usagers.**

La marche, un mode privilégié par les femmes avec des craintes concernant l'insécurité

Les femmes se déplacent plus que les hommes mais sur des **distances et des durées moins importantes** car elles réalisent davantage des déplacements de **proximité**. Malgré une **part modale bien plus élevée que les hommes** et un **usage stable** au fil du temps (+1% entre 1995 et 2015), certains **freins** peuvent également ralentir son usage.

Il est possible de mettre en avant **les mêmes barrières que pour le vélo** :

- **Des tâches domestiques et familiales** (courses à porter, enfant...).
- La **crainte**, liée principalement à la **nuit** et au **secteur géographique** est forte et peu être un facteur plus déterminant dans l'**abandon de ce mode, notamment pour les femmes les plus âgées**, chez qui s'ajoute également la hausse de l'immobilité.

La pratique du vélo et de la marche chez les femmes à Bordeaux

Une étude menée pour la Métropole de Bordeaux a mis en avant les évolutions, les freins et les avantages **de la pratique du vélo chez la femme** :

- Les femmes faisant du vélo sont peu nombreuses malgré des évolutions récentes. Elles sont 3 fois plus nombreuses que les hommes à avoir un **siège-bébé/enfant** et sont 2 fois plus nombreuses à **transporter des courses, paquets**, etc.
- Elles utilisent ce mode de transport pour des questions **plus utilitaires** alors que les hommes ont un usage davantage concentré sur les loisirs.
- Les principaux avantages pour les femmes sont une **gestion du temps et du corps** (pas de promiscuité comme dans les transports en commun) ; la **pratique d'une activité physique** qui s'ajoute à une **attitude environnementale responsable** et un **gain économique**.
- Des freins encore présents sont identifiés : charges à transporter, enfants, accident, insécurité...

Concernant la marche, l'étude montre qu' :

- **En journée**, la circulation automobile dense, la présence d'enfants lors du trajet, la fatigue, la propreté ou bien encore l'absence de toilettes peuvent freiner l'usage de la marche.
- **En soirée**, le lieu et l'heure vont avoir un impact important sur cette pratique et pousser également les femmes à modifier leurs habitudes, notamment leur tenue.

Source : Vélo, marche et covoiturage, CESSSED, 2018

CONCLUSION

Vers des réponses opérationnelles aux inégalités de genre en matière de mobilité

Les caractéristiques des déplacements selon le sexe sont le reflet des rôles assignés aux femmes et aux hommes dans nos sociétés. Elles évoluent au fil de la vie, des situations professionnelles et de la présence d'enfant(s) dans le ménage. Mener des politiques publiques inclusives et déconstruire les stéréotypes de genre permettront de poursuivre la réduction des écarts entre les femmes et les hommes.

Moins de différences entre les femmes et les hommes

Les données de l'Enquête Ménage permettent de dresser des profils pour distinguer les caractéristiques de mobilité entre les femmes et les hommes.

La tendance dans la Métropole de Lyon est que les différences entre les femmes et les hommes se réduisent, mais masquent des différences persistantes.

L'Enquête Ménage permet de décrire l'emploi du temps et les pratiques de mobilité selon les caractéristiques des individus. L'étude s'appuie également sur des enquêtes qualitatives (Baromètre des Services Urbains de la Métropole, Baromètre perceptions de la Sécurité du Sytral) permettant d'apporter quelques résultats plus qualitatifs sur le ressenti.

Communications du Sytral pour lutter contre le harcèlement dans les transports en commun



Assurer une équité de moyen de mobilité, c'est également lutter contre les incivilités et le harcèlement dans les transports en commun et aux abords des arrêts.

Même si une large majorité des usagers se sentent en sécurité au sein du réseau TCL, ce sentiment varie selon les horaires et les secteurs géographiques. Ainsi, le Sytral sensibilise par ces affiches afin d'identifier et dénoncer ces actes.

En 2019, 60% des témoins d'actes d'incivilité n'ont pas signalé ce dernier auprès d'un agent ou d'un représentant des forces de l'ordre. Par cette campagne, le Sytral tente donc de sensibiliser aux actes de harcèlement sexiste mais également à l'entraide afin d'assurer un climat de sécurité pour tous les usagers du réseau TCL.



Des politiques publiques inclusives

Il n'y a pas « d'inégalités de mobilité », mais bien une **mobilité différenciée reflétant les inégalités entre les femmes et les hommes**. Les actions concrètes concernant la mobilité sont donc très limitées. **Il s'agit davantage d'une question sociétale.**

Quand les différences entre les femmes et les hommes conduisent à des **situations d'inégalités**, des actions peuvent être mises en place par la puissance publique (État, Département, collectivités...).

Cette étude, en identifiant les facteurs de différences de mobilité entre les femmes et les hommes, permet de cibler des **champs d'actions favorables à l'action publique** :

- **Une communication efficace**, notamment pour déconstruire les stéréotypes liés au genre.
- **Des politiques temporelles**, en permettant à toutes et tous de mieux concilier vie professionnelle et personnelle et afin d'ouvrir et de sécuriser l'espace public à tous, indépendamment du secteur géographique ou de l'heure.
- **Une intégration systématique du genre dans les questions de mobilité**, en prenant systématiquement en compte les questions de genre, sans cibler directement les femmes car cela contribue à renforcer les stéréotypes de genre.
- **Un renforcement des moyens pour répondre aux craintes et aux besoins**, afin d'améliorer la sécurité et d'affirmer la mixité.
- Etc.

Ces réflexions pourront être intégrées dans le cadre de l'élaboration du Plan d'égalité femme-homme de la Métropole de Lyon pour la période 2021-2023.

Étude exploratoire dans les transports en commun de la RATP

En Île-de-France, l'enquête « Victimisation et sentiment d'insécurité » dévoile que 48% des femmes se sentent toujours en sécurité dans les transports en commun contre 62% des hommes. L'écart entre hommes et femmes est donc plus important que sur le réseau lyonnais.

En s'appuyant sur ce qui peut être mis en place dans d'autres villes ou pays, la RATP met en place plusieurs actions pour améliorer le sentiment des femmes dans le réseau :

- ◆ **Une intégration systématique du sexe** dans les recensements des atteintes.
- ◆ Connaître les facteurs environnementaux en développant notamment les **marches exploratoires**.
- ◆ Contribuer au sentiment de sécurité par les mesures d'**aménagement** et les soumettre à évaluation des voyageurs et des voyageuses.
- ◆ **Maintenir la mixité et le vivre-ensemble** pour ne pas faire de distinction entre les sexes en menant par exemple des campagnes de sensibilisation.



© Pixabay - Roses Street



© Pixabay - DovaIB

Source : Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, Les violences faites aux femmes dans les transports collectifs terrestres



Chiffres clés de la métropole de Lyon



25%

de femmes à temps partiel
(9% pour les hommes)

Insee, 2021



1 déplacement

de plus par jour pour les
femmes à 35 ans que pour les
hommes

Enquête Déplacement Grand Territoire, 2015



41%

part modale de la marche pour
les femmes

(34% pour les hommes)

Enquête Déplacement Grand Territoire, 2015

Directeur de publication : **Damien Caudron**
Référente : **Sylvanie Godillon** - s.godillon@urbalyon.org

Ce rapport résulte d'un travail associant les métiers
et compétences de l'ensemble du personnel de l'Agence d'urbanisme



Agence d'Urbanisme de l'aire
métropolitaine **lyonnaise**

Tour Part-Dieu, 23^e étage
129 rue Servient
69326 Lyon Cedex 3
Tél. : +33(0)4 81 92 33 00
www.urbalyon.org

La réalisation de ce rapport a été permise par la mutualisation
des moyens engagés par les membres de l'Agence d'urbanisme

GRANDLYON
la métropole

SYTRAL