



La mobilité des femmes en Normandie : des trajets domicile-travail plus courts et une moindre utilisation de la voiture

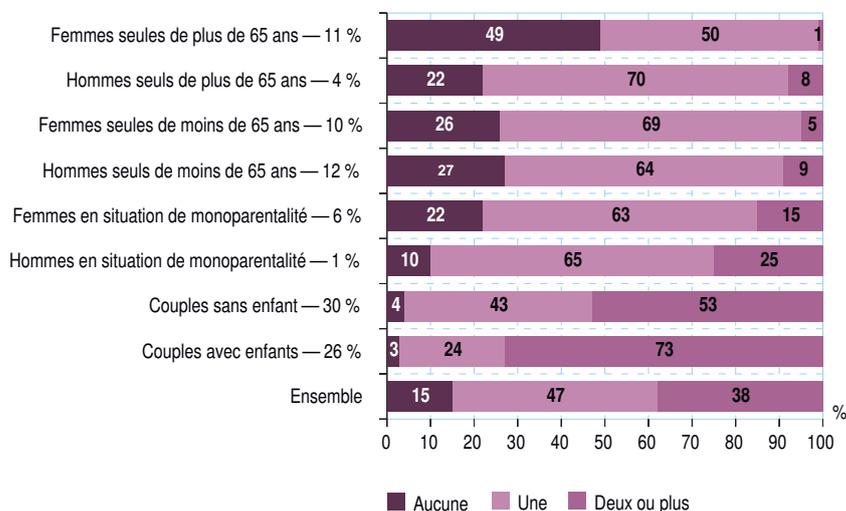
En Normandie, les femmes disposent moins souvent d'une voiture, ce qui peut constituer un frein dans leur mobilité professionnelle ou quotidienne. Elles recourent plus fréquemment aux transports en commun ou à la marche pour se rendre sur leur lieu de travail. Ce constat est renforcé pour les plus jeunes et les plus âgées ainsi que pour les mères en situation de monoparentalité. Elles parcourent généralement des distances plus courtes que les hommes pour aller travailler, vraisemblablement en lien avec l'organisation au sein des couples qui se traduit le plus souvent par la prise en charge des obligations familiales par les femmes. Ces différences apparaissent cependant moins prononcées chez les plus jeunes.

Jonathan Brendler, Camille Hurard (Insee)

La question des mobilités apparaît comme un sujet d'intérêt majeur pour les citoyennes et les citoyens, ainsi que pour l'ensemble des acteurs publics et économiques. Les freins à la mobilité limitent l'accès à l'emploi et apparaissent comme autant d'obstacles à l'insertion professionnelle et sociale des populations les plus vulnérables. La loi d'orientation des mobilités de décembre 2019 s'inscrit dans ce cadre et vise autant à diminuer l'empreinte écologique de nos déplacements qu'à réduire les inégalités touchant les populations les plus fragiles. Cette étude, réalisée en partenariat avec la Direction régionale aux droits des femmes et à l'égalité entre les femmes et les hommes, s'attache à décrire certaines différences entre femmes et hommes en Normandie en termes de possession et d'utilisation de la voiture ainsi que de distances parcourues pour se rendre sur son lieu de travail.

1 Une femme sur cinq en situation de monoparentalité ne possède pas de voiture

Répartition des ménages selon le type et le nombre de voitures (en %)



Source : Insee, recensement de la population 2016 – exploitation complémentaire

Les femmes disposent moins souvent d'une voiture

La voiture est souvent associée à la notion d'autonomie, et constitue aujourd'hui le moyen de transport le plus couramment utilisé pour les déplacements quotidiens (*pour en savoir plus*). Le fait de posséder une voiture constitue, notamment, un facteur déterminant dans l'insertion et la progression professionnelle : recherche d'emploi, choix des horaires de travail, choix d'accepter une promotion, etc. Or, si 15 % des ménages normands ne possèdent pas de voiture, les femmes sont plus souvent dans cette situation : un tiers des femmes vivant hors couple sont dans ce cas contre seulement un quart des hommes (*figure 1*). Plus spécifiquement, 22 % des femmes en situation de monoparentalité et 39 % des femmes seules ne possèdent pas de voiture contre respectivement 10 % et 26 % des hommes à situation équivalente. Pour l'ensemble des personnes seules, les résultats diffèrent en fonction de l'âge : l'écart entre les femmes et les hommes est quasiment inexistant pour les moins de 65 ans, mais à partir de 65 ans près d'une femme sur deux ne possède pas de voiture contre un cinquième des hommes. Cette différence peut s'expliquer en partie par un effet de génération (*pour en savoir plus*). Les femmes des générations anciennes détiennent moins souvent le permis de conduire que celles des

Encadré 1 : Les ménages non équipés d'une voiture : trois profils très féminisés

Une analyse des profils de ménages non équipés d'une voiture permet d'en distinguer trois grands types, tous très féminisés : les « retraités » (48 % des ménages non équipés), les « autres inactifs » (17 %) et les « actifs » (35 %).

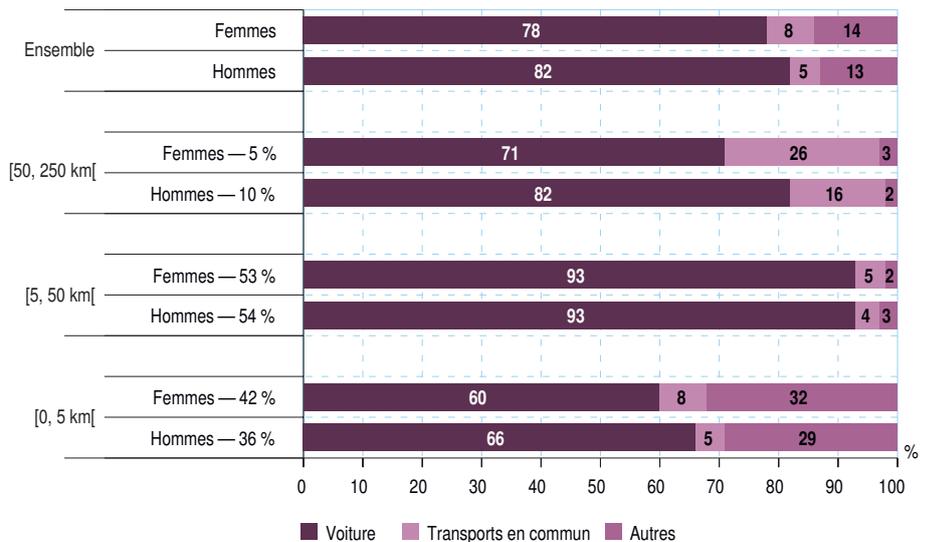
Le premier profil est le plus féminisé (85 %). Ce groupe constitué de retraités souvent très âgés (les deux tiers ont 75 ans ou plus) est majoritairement constitué de femmes vivant seules (75 %). Ces retraités résident principalement dans des communes dans lesquelles l'accès aux transports est assez limité.

Le groupe « des autres inactifs » constitue un ensemble lui aussi très féminisé (62 %). La population y est plus jeune (60 % ont moins de 25 ans) et plus souvent en étude (35 %). Les mères de familles monoparentales et les femmes seules occupent une part importante dans ce groupe (respectivement 12 % et 42 %). Ces ménages du groupe des « autres inactifs » résident le plus souvent dans des communes ayant une bonne voire très bonne accessibilité à l'emploi et aux transports.

Enfin, comme le précédent, le groupe des « actifs » est composé à 62 % de femmes. La part des chômeurs y est très importante (39 %), alors que trois quarts d'entre eux résident dans des communes où l'accessibilité à l'emploi et aux transports est bonne. Ce groupe est composé en grande partie de personnes seules (58 %) et de familles monoparentales (20 %).

2 Une femme sur quatre parcourant plus de 50 km pour aller travailler utilise les transports en commun

Répartition des actifs en emploi selon le mode de transport utilisé pour aller travailler, en fonction du sexe et de la distance au lieu de travail (*en % et km*)



Champ : actifs en emploi dont le lieu de travail est situé à moins de 250 km du domicile.

Note de lecture : 42 % des femmes occupant un emploi travaillent à moins de 5 km de leur domicile contre 36 % des hommes. 8 % des femmes dans cette situation utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail contre 5 % des hommes.

Source : Insee, recensement de la population 2016 – exploitation complémentaire, distancier Métrix

générations plus récentes (dans l'ensemble des femmes ayant atteint la majorité, elles étaient 47 % en 1982 et 76 % en 2008, d'après l'enquête nationale transports et déplacements). Par ailleurs, les coûts induits par la possession d'une voiture peuvent fragiliser financièrement les ménages les plus précaires et contribuer ainsi à limiter la possession de véhicules par les femmes, notamment en situation de monoparentalité.

Les femmes utilisent plus souvent les transports en commun

La voiture demeure, de loin, le mode de transport le plus utilisé par les personnes en emploi (80 %). Toutefois, des disparités existent dans la mobilisation des différents modes de transport entre les femmes et les hommes. Ainsi les femmes sont plus souvent utilisatrices des transports en commun (8 % contre 5 % pour les hommes ; *figure 2*). Sans doute en partie parce que les emplois des femmes sont un peu plus souvent situés au sein des grandes agglomérations, bien desservies par les transports en commun, que ceux des hommes (41 % des femmes travaillent dans l'une des cinq plus grandes agglomérations de la région contre 37 % des hommes). Les écarts restent pourtant importants lorsque les distances parcourues sont équivalentes (*méthode et définitions*). Une femme sur quatre parcourant plus de 50 kilomètres se déplace en transports en commun contre seulement un homme sur sept. Ainsi, sur l'axe Rouen-Paris (résidents de la métropole de Rouen et des communautés d'agglomération Seine-Eure ou Seine Normandie travaillant à Paris), 34 % des hommes utilisent la voiture contre

17 % des femmes. Si on élargit le lieu de travail à Paris et petite couronne, 43 % des hommes utilisent la voiture contre 25 % des femmes. Lorsque les femmes parcourent moins de 5 kilomètres, celles-ci sont, plus souvent que les hommes, amenées à s'y rendre autrement qu'en voiture. La proximité avec le lieu de travail facilite l'utilisation de modes de transports « actifs », tels le vélo ou la marche, et ce constat est encore plus vrai chez les femmes. Ainsi, 40 % d'entre elles n'utilisent pas la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail (dont 8 % en transports en commun) contre 34 % chez les hommes (5 % en transports en commun). L'usage de la voiture est en revanche maximal sur les distances intermédiaires (entre 5 et 50 kilomètres) avec plus de 9 actifs sur 10 utilisant leur voiture pour aller travailler. La prédominance de la voiture sur ces distances est valable à la fois chez les femmes et chez les hommes et dans des proportions identiques.

En milieu urbain, les femmes utilisent moins la voiture

Globalement moins utilisatrices de la voiture que les hommes, les femmes le sont encore moins lorsqu'elles résident dans les zones les plus urbanisées (*figure 3*). C'est en Seine-Maritime que les écarts sont les plus importants, et principalement au sein des agglomérations de Rouen et du Havre. Les femmes qui habitent ces territoires sont plus nombreuses à y travailler que les hommes (90 % contre 81 %). Ces différences pourraient s'expliquer en partie par une offre de transports en commun conséquente et par

la forte présence d'emplois tertiaires dans lesquelles les femmes sont majoritaires. Des écarts importants apparaissent également à proximité d'Yvetot et de Bolbec. Dans ces deux zones, les écarts semblent accentués par la proximité d'une gare qui facilite l'usage des transports en commun, plus souvent utilisés par les femmes. En s'écartant des villes, l'usage de la voiture apparaît plus équilibré et même, par endroit, favorable aux femmes comme dans certains territoires de la Manche et de l'Orne. Les quelques zones où les femmes sont davantage utilisatrices de la voiture que les hommes sont constituées de communes rurales ou côtières dans lesquelles, d'une part, la population d'agriculteurs ou de pêcheurs, à dominante masculine et résidant la plupart du temps à proximité de leur lieu de travail, est importante, et d'autre part, l'accès aux transports en commun est limité.

À tout âge, les femmes recourent moins souvent à la voiture pour aller travailler

En Normandie, l'usage plus important de la voiture par les hommes pour se rendre sur le lieu de travail est vérifié à tout âge (figure 4). Les écarts sont particulièrement importants aux âges extrêmes. Chez les plus jeunes (18-22 ans), l'écart de taux de recours est de 6 points en défaveur des femmes. L'intériorisation des postulats de la domination masculine dans les domaines « techniques », l'intensité des contrôles sociaux au sortir de l'adolescence beaucoup plus forte pour les filles que les garçons sont des facteurs qui peuvent expliquer en partie ce moindre recours. De fait, d'après le bilan des examens du permis de conduire 2017 du Ministère de l'Intérieur, 53 % des femmes réussissent l'examen du permis de conduire, contre 62 % des hommes (pour en savoir plus). Les écarts de taux de recours à la voiture sont également importants aux âges plus avancés : 9 points en moyenne pour les plus de 55 ans (contre 5 points entre 18 et 54 ans).

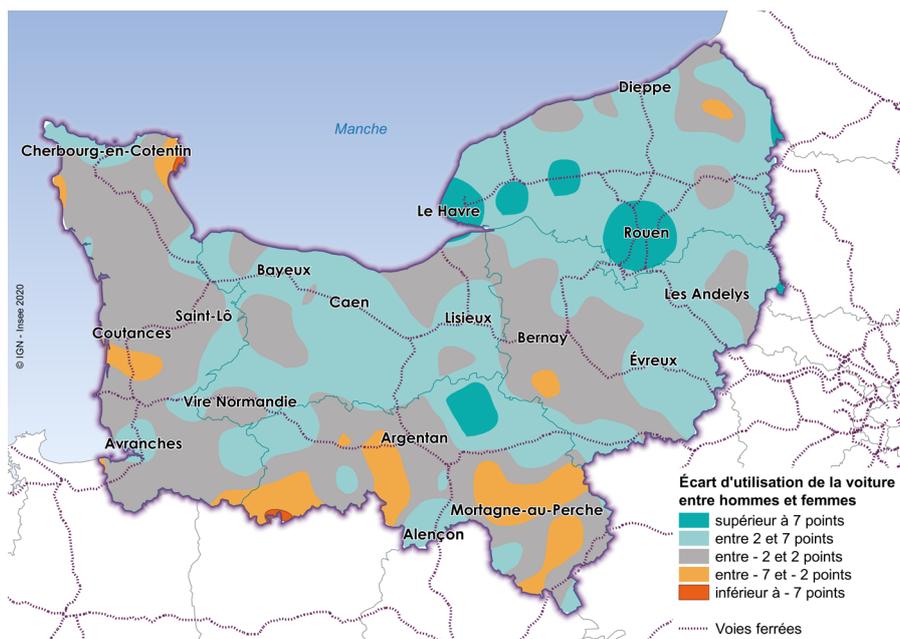
En dehors des âges extrêmes, on remarque que les écarts en termes de distances parcourues et de recours à la voiture se resserrent entre 20 et 30 ans puis s'écartent à nouveau et encore davantage après 40 ans. Les distances parcourues par les femmes tendent à diminuer après 35 ans, peu après l'âge moyen de la première maternité, tandis que cette diminution n'intervient qu'autour de 40 ans, et plus lentement, chez les hommes.

À situation familiale comparable, des trajets plus courts pour les femmes

En Normandie comme dans l'ensemble de la France métropolitaine, les femmes parcourent des distances plus courtes que celles des hommes pour aller travailler (respectivement 15 km contre 21 km en moyenne). Ce constat est valable quel que soit l'âge

3 Un usage de la voiture plus équilibré en milieu rural

Écarts hommes-femmes de taux d'utilisation de la voiture pour aller travailler, au lieu de résidence (en point de %)



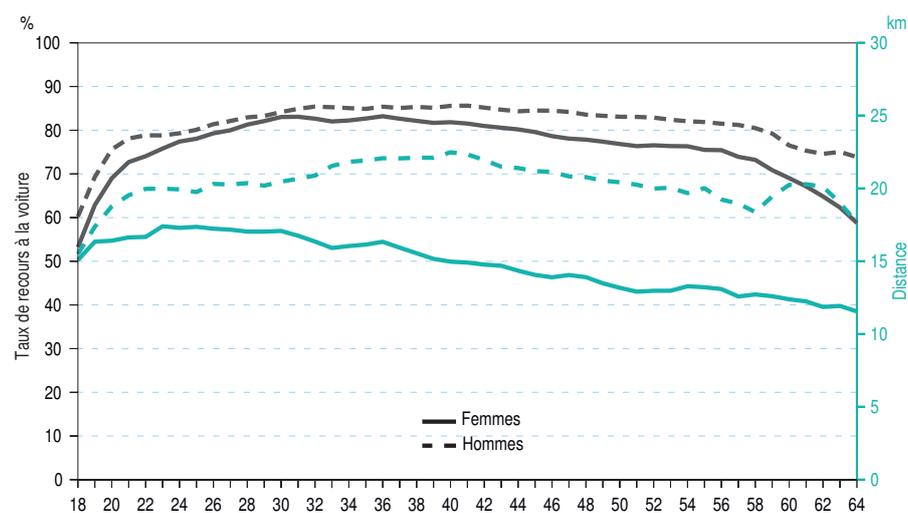
Champ : actifs en emploi dont le lieu de travail est situé à moins de 250 km du domicile.

Note de lecture : Dans les zones en vert foncé, la part de femmes utilisant leur voiture pour aller travailler est inférieure à celle des hommes d'au moins 7 points.

Source : Insee, recensement de la population 2016 – exploitation complémentaire, données communales lissées avec un rayon de 15 km

4 Après 40 ans, un recours à la voiture qui décroît plus vite chez les femmes

Part des actifs en emploi utilisant la voiture pour aller travailler et distance moyenne selon le sexe et l'âge (en % et km)



Champ : actifs en emploi dont le lieu de travail est situé à moins de 250 km du domicile.

Source : Insee, recensement de la population 2016 – exploitation complémentaire, distancier Métric

(figure 4), la situation familiale (en couple ou non, avec ou sans enfants), la catégorie socioprofessionnelle qu'elles occupent ou bien encore le secteur d'activité dans lequel elles travaillent. Cet écart n'apparaît pas dans la population étudiante normande : les femmes inscrites dans un établissement d'enseignement supérieur étudient en moyenne à 22 km de leur lieu de domicile contre 20 km pour les hommes dans la même situation. Au sein de la population active, la présence d'enfants dans le ménage allonge les distances domicile-travail tant chez les femmes que chez les hommes et surtout

augmente les écarts entre les deux. La distance parcourue par les hommes est 50 % plus importante que celles des femmes lorsqu'ils sont en situation de monoparentalité et 45 % plus longue lorsqu'ils sont en couple avec enfants (40 % plus longue dans l'ensemble). De même, chez les couples avec enfants, à partir de trois enfants, le trajet des hommes est 60 % plus long que celui des femmes contre 40 % avec un ou deux enfants. Ces écarts pourraient trouver leur origine dans les arbitrages que font les femmes et les hommes pour concilier leurs vies professionnelle et familiale (pour en savoir plus). ■

Encadré 2 : Les couples habitent plus souvent à proximité du lieu de travail de la femme

Les ménages constitués d'un couple bi-actif (*méthode et définitions*) peuvent être amenés à faire des choix résidentiels afin d'optimiser l'organisation, le temps et les coûts dévolus aux déplacements. Dans la plupart des cas, les distances parcourues pour aller travailler apparaissent équilibrées entre les deux conjoints (*figure 5*). La situation dans laquelle les couples se trouvent à proximité du lieu de travail de la femme est nettement plus fréquente que l'inverse. Cette répartition des distances parcourues pour aller travailler connaît des nuances en fonction de l'âge : relativement aux plus âgés, les jeunes couples habitent moins souvent à proximité du lieu de travail de la femme. Il est cependant difficile de déterminer si ces situations résultent réellement d'une volonté du couple dans la mesure ou la chronologie entre l'installation dans le logement et la localisation des deux emplois est inconnue.

Lors d'un déménagement, il apparaît que plus le lieu de résidence actuel est éloigné du lieu de résidence originel, plus l'écart de taux d'activité entre les femmes et les hommes est élevé (*figure 6*). En comparaison, l'écart de taux d'activité parmi les couples stables géographiquement ou ayant déménagé dans un périmètre de moins d'un kilomètre est de 6 points tandis qu'il atteint 20 points lorsque les migrations se font sur des distances supérieures à 250 kilomètres. Les déménagements effectués sur les distances les plus importantes favorisent plus fréquemment l'employabilité de l'homme par rapport à celle de la femme.

5 Des distances plus équilibrées au sein des jeunes couples

Localisation du lieu de résidence des couples bi-actifs aux emplois distants selon la tranche d'âge de la personne de référence (en %)

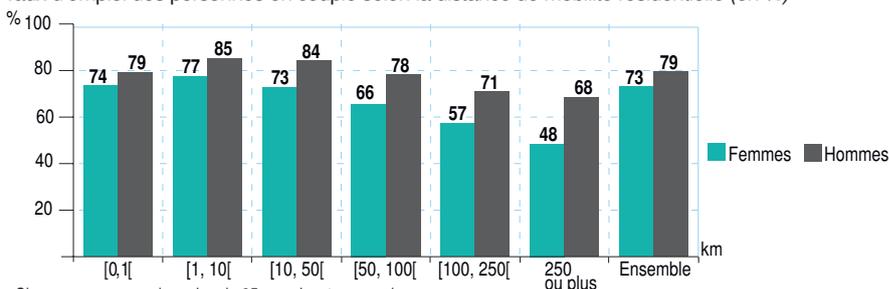


Champ : adultes d'un couple bi-actif aux emplois distants.

Source : Insee, recensement de la population 2016 – exploitation complémentaire

6 La mobilité résidentielle est plus souvent déterminée par le travail de l'homme

Taux d'emploi des personnes en couple selon la distance de mobilité résidentielle (en %)



Champ : personnes de moins de 65 ans vivant en couple

Note de lecture : parmi les couples ayant déménagé entre 2015 et 2016 à plus de 250 km de leur lieu de résidence initial, 48 % des femmes sont en emploi contre 68 % des hommes.

Source : Insee, recensement de la population 2016 – exploitation complémentaire

Méthode et définitions

La caractérisation des différents profils de ménages non équipés d'une voiture s'effectue à l'aide d'une analyse factorielle complétée d'une classification automatique et faisant ressortir les trois principaux profils décrits dans l'encadré. Pour cette analyse, il apparaissait important de prendre en compte l'**accessibilité à l'emploi et aux transports** des ménages. Un indice a donc été construit en combinant plusieurs dimensions : l'éloignement géographique à l'ensemble des emplois situés dans un certain rayon autour du lieu de résidence, l'équilibre (ou le déséquilibre) entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs dans ce rayon, l'accessibilité aux réseaux de transports (mesurée par le nombre d'arrêts disponibles au sein de la commune) et la densité de population.

Les **distances** sont déterminées par la route, entre les chefs-lieux des communes de résidence et de travail.

Sont considérés comme **couples bi-actifs aux emplois distants**, les couples de personnes actives en emploi dont au moins l'un des deux conjoints parcourt plus de 30 kilomètres pour se rendre sur son lieu de travail. La répartition de la somme des distances parcourues par le couple permet de distinguer d'une part ceux résidant à proximité du travail de la femme (respectivement de l'homme) si elle (il) effectue moins de 20 % de la distance cumulée et d'autre part ceux dont les distances parcourues sont plus équilibrées au sein du couple.

Insee Normandie

5, rue Claude Bloch
BP 95137
14024 CAEN Cedex

Directeur de la publication :
Philippe Scherrer

Rédacteur en chef :
Pascal Julien

Attachée de presse :
Carole Joselier
Tél : 02 35 52 49 17

Mise en page :
Agence Elixir, Besançon
ISSN : 2493-7266 (en ligne)
ISSN : 2496-5227 (imprimé)

© Insee 2020

Pour en savoir plus

- La revue du CGDD, « La mobilité des Français – Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 », décembre 2010
- Le Jeannic T., Razafindranovona T., « Près d'une heure quotidienne de transport : les disparités se réduisent mais demeurent », Insee – *France portrait social*, 2009
- Ministère de l'Intérieur – Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières, « Bilan des examens du permis de conduire 2017 »
- Bentoudja L., Razafindranovona T. « Être parent : des cadres aux ouvrières, plus de conséquences sur l'emploi des femmes », *Insee Première*, n° 1795, mars 2020
- Jouanno C., Hummel C., « Les femmes et l'automobile : un enjeu de lutte contre la précarité, d'orientation professionnelle et de déconstruction des stéréotypes », *Rapport d'information du Sénat*, n° 835, septembre 2016

