

Université de Genève

Certificat de formation continue en Etudes genre
Aspects sociaux et culturels du féminin et du masculin
Cycle 2004-2007

Genre et mobilité :
Quelles différences au sein des couples ?
Analyse du microrecensement transport 2005

TRAVAIL DE CERTIFICAT

présenté par

Nathalie Carron

Office fédéral du développement territorial

3003 Berne

nathalie.carron@are.admin.ch

Expert :

Christophe Jemelin

Géographe, Dr ès Sciences de l'EPFL

Laboratoire de Sociologie Urbaine EPFL

1015 Lausanne

Avril 2007

1	Introduction	4
1.1	<i>Un peu d'histoire</i>	4
1.2	<i>L'organisation des villes occidentales</i>	4
1.3	<i>La mobilité : un domaine « asexué » et neutre ?</i>	4
1.4	<i>Peu d'études scientifiques sur la mobilité quotidienne des femmes</i>	5
1.5	<i>Les femmes : un groupe hétérogène certes, mais avec des tendances communes</i>	5
1.6	<i>Quelques démarches visant à prendre en compte les besoins spécifiques des femmes en matière de mobilité</i>	5
1.7	<i>Hypothèse de travail</i>	6
2	Réponse théorique	7
2.1	<i>Le travail salarié comme l'élément structurant de la mobilité des femmes</i>	7
2.1.1	<i>L'arrivée massive des femmes sur le marché du travail depuis les années 70</i>	7
2.1.2	<i>Des mondes professionnels différents</i>	8
2.1.3	<i>Les différents modèles d'organisation au sein des couples</i>	9
2.1.4	<i>Les femmes restent malgré tout responsables du travail domestique</i>	10
2.1.5	<i>Travail salarié, travail domestique et mobilité des femmes</i>	10
2.2	<i>Les transports : un monde masculin</i>	11
2.2.1	<i>Petites voitures et trains électriques : des jouets pour garçons</i>	11
2.2.2	<i>Les études menant aux métiers en lien avec les transports</i>	11
2.2.3	<i>Les emplois : surtout des hommes</i>	11
2.2.4	<i>Transport et politique : mais où sont les femmes ?</i>	12
2.2.5	<i>Méconnaissance du « gender mainsteaming » en Suisse</i>	13
2.3	<i>Le sentiment d'insécurité ressenti par les femmes dans les espaces publics et les transports</i>	14
2.3.1	<i>Une mobilité différente dès l'âge de 8 – 12 ans</i>	14
2.3.2	<i>Les femmes jeunes craignent les vols et les femmes plus âgées les vols</i>	16
2.4	<i>Conclusion de la 2^{ème} partie</i>	17
3	Résultats de l'analyse spécifique du microrecensement transport 2005	18
3.1	<i>Le microrecensement transport</i>	18
3.1.1	<i>Brève présentation</i>	18
3.1.2	<i>Délimitation de l'échantillon</i>	19
3.2	<i>Equipement des ménages</i>	20
3.2.1	<i>Le nombre d'automobiles par ménage</i>	20
3.2.2	<i>Permis de conduire et véhicule à disposition</i>	22
3.2.3	<i>Possession d'abonnement de transports publics</i>	23
3.3	<i>Déplacements effectués</i>	25
3.3.1	<i>Degré de mobilité</i>	25

3.3.2	Distance journalière moyenne	25
3.3.3	Durée journalière moyenne	26
3.3.4	Nombre moyen de déplacements et nombre moyen d'étapes.....	27
3.3.5	Répartition des déplacements dans la journée	29
3.3.6	Choix des moyens de transport	30
3.3.7	Motifs de déplacement.....	32
3.4	<i>Les boucles de déplacement</i>	34
3.5	<i>L'évolution observée depuis le microrecensement de 1994</i>	34
3.5.1	Equipement des ménages	34
3.5.2	Déplacements.....	37
3.6	<i>Conclusion de la 3^{ème} partie</i>	39
4	Pistes de développement	41
4.1	<i>L'absence de données qualitatives</i>	41
4.2	<i>Aspects importants qui n'ont pas pu être retenus dans l'échantillon</i>	41
4.3	<i>La mobilité analysée sous l'angle du temps des villes</i>	42
	Conclusion générale	43

1 Introduction

Par « mobilité », on entend l'aptitude qu'a un individu à se rendre d'un endroit à un autre pour effectuer les différentes activités quotidiennes (habiter, travailler, faire ses achats, se divertir). Ce déplacement peut se faire avec différents moyens de transport (marche, voiture, transports publics, etc.). On parle de mobilité une fois les déplacements effectués.

Se déplacer n'est en général pas le but en soi. Il s'agit d'un bien intermédiaire qui est nécessaire à la réalisation d'autres activités économiques et sociales. La mobilité est en quelque sorte un « révélateur » qui permet de voir les différentes activités effectuées au cours d'une journée. Les déplacements s'inscrivent dans l'espace et dans le temps.

Pouvoir se déplacer librement est important. Il s'agit d'une des conditions de l'épanouissement de l'être humain.

1.1 Un peu d'histoire

Avant la révolution industrielle, la différenciation des activités domestiques et professionnelles, telle que nous la connaissons aujourd'hui, n'existait pas. Cela veut dire qu'il n'y avait pas une distinction géographique entre le lieu de vie et le lieu de travail. La maison n'était pas considérée comme un espace privé au sens où nous l'entendons aujourd'hui.

Ce n'est qu'aux XVIIe et XVIIIe siècles que se développe l'idéologie bourgeoise de la famille en tant qu'entité sociale qui attribue à la femme et à l'homme des rôles différents. Les femmes se voient confier la gestion du ménage, l'entretien de la maison et de la vie familiale (sphère privée), alors que les hommes exercent une activité salariée à l'extérieur du foyer (sphère publique).

1.2 L'organisation des villes occidentales

La séparation des différentes fonctions de la ville (habitat, travail, loisirs) a été préconisée dans la Charte d'Athènes par Le Corbusier. Même si la répartition par zone a pu se justifier à une certaine époque, elle a conduit à une augmentation de la mobilité. Les distances existantes entre les lieux de vie, de travail, d'achat et de loisirs obligent les gens à se déplacer. On constate que les villes ont toujours plus tendance à s'étaler. L'automobile permet et renforce à la fois cette tendance. Le domaine de la mobilité est étroitement lié à l'organisation des villes et à l'aménagement du territoire.

1.3 La mobilité : un domaine « asexué » et neutre ?

De prime abord, on pourrait croire que la mobilité est neutre du point de vue des genres. De fait, les femmes comme les hommes semblent libres de se déplacer comme ils le souhaitent, d'utiliser le mode de transport qui leur convient et d'aller là où ils le désirent, quand ils le désirent. Il n'existe en Suisse aucun texte de loi qui restreigne la mobilité, ou qui interdise aux femmes de détenir un permis de conduire (comme c'est le cas en Arabie Saoudite par exemple) ou de sortir seules de chez elles à partir d'une certaine heure. Cette neutralité ne serait qu'une apparence. Selon le sociologue Pierre Bourdieu (1998), elle serait au contraire le signe d'une domination mascu-

line. « La force de l'ordre masculin se voit au fait qu'il se passe de justification : la vision androcentrique s'impose comme neutre et n'a pas besoin de s'énoncer dans des discours visant à le légitimer ».

1.4 Peu d'études scientifiques sur la mobilité quotidienne des femmes

Même si la mobilité des femmes est un thème à part entière du point de vue des études de genre, peu de publications et de travaux l'ont eue pour thème principal dans les pays francophones. Il semble que ce sujet soit plus porteur dans les pays du Nord de l'Europe, aux États-Unis et au Canada.

Pourtant, l'étude des déplacements quotidiens des hommes et des femmes fournit des informations intéressantes quant à la façon dont les individus vivent et comment les rôles se répartissent au sein de la société.

Dans le cadre de ce travail, trois thèses de doctorat ont guidé mes recherches : celle d'Heidi MEYER (1999) « Sitzplätze statt Parkplätze » (Suisse), celle d'Anja SIMMA (2000) « Verkehrsverhalten als eine Funktion soziodemografischer und räumlicher Faktoren » (Haute-Autriche) et celle de Frédérique PREDALI (2004) « La mobilité comme révélateur de l'évolution des modes de vie des femmes. Les tendances des pratiques des femmes en milieu de vie en Ile-de-France depuis les années 1970 » (France).

1.5 Les femmes : un groupe hétérogène certes, mais avec des tendances communes

Toutes les femmes n'ont pas le même comportement en matière de mobilité. Les déplacements effectués par une mère de famille monoparentale n'ont pas grand-chose à voir avec ceux d'une femme de 80 ans. Des éléments comme le niveau de revenu, l'âge ou encore la composition du ménage jouent un rôle significatif. On lit souvent que le sexe n'est pas la caractéristique la plus importante en matière de mobilité et que les comportements tendent à se confondre de plus en plus. Nous essayerons de montrer dans ce travail que, compte tenu des rôles attribués par la société, on retrouve des points communs, même si les femmes ne forment pas un groupe homogène.

1.6 Quelques démarches visant à prendre en compte les besoins spécifiques des femmes en matière de mobilité

L'approche intégrée de l'égalité, plus connue sous l'expression anglaise de « gender mainstreaming »¹, est une stratégie qui vise à réaliser l'égalité entre hommes et femmes. Cette démarche a pour but d'intégrer les revendications et les critères de l'égalité dans tous les domaines de la vie, en tenant compte des rôles attribués par la société aux hommes et aux femmes.

Il s'avère que les femmes ont des besoins spécifiques en matière de mobilité. De fait, comme elles se déplacent plus souvent avec des enfants, qu'elles travaillent davantage à temps partiel, qu'elles occupent généralement un emploi près de leur domicile ou encore qu'elles se déplacent davantage en dehors des heures de pointe, elles

¹ Le mot « genre » ou « gender » en anglais désigne le « sexe social » (à distinguer du sexe biologique), transmis par l'éducation, c'est-à-dire les rôles, les devoirs et les intérêts déterminés par la société et la culture. Le terme anglais « mainstreaming » signifie « faire de quelque chose un modèle d'action normal et allant de soi ».

optent plus facilement pour la mobilité douce et les transports en commun et ont des schémas de déplacement différents.

Parmi les démarches entreprises pour mettre en évidence les besoins spécifiques des femmes en matière de mobilité, on peut citer notamment les travaux effectués en Grande-Bretagne par « Women and Transport »² qui a étudié ce qui entrave concrètement la mobilité des femmes dans leur quotidien. En Allemagne, on peut citer les études effectuées en lien avec l'utilisation plus fréquente des transports publics par les femmes³. Dans le monde francophone, on peut nommer les travaux de « Femmes en mouvement »⁴ entrepris sous l'égide du GART et en Belgique le groupe « City & Shelter asbl »⁵ effectués pour le compte du Ministère de la Mobilité et des Transports.

1.7 Hypothèse de travail

Afin de voir si les femmes et les hommes ont des comportements différents en matière de mobilité, je vais dans le cadre de ce travail tester l'hypothèse suivante.

Hypothèse : Compte tenu des rôles sociaux attribués à chaque sexe (en lien avec la répartition du travail domestique et professionnel), les femmes et les hommes vivant en couple ont des activités différentes et donc une mobilité différente. Ces différences sont encore plus marquées lorsqu'un petit enfant vit dans le ménage. Même si on observe un rapprochement des comportements ces dernières années, il reste encore des différences significatives.

L'échantillon que j'ai choisi pour tester mon hypothèse est tiré du microrecensement sur le comportement de la population suisse en matière de transports. Il s'agit d'une vaste enquête statistique qui est effectuée tous les 5 ans. J'ai décidé de limiter mon échantillon aux personnes qui vivent dans les 5 grandes villes de Suisse, à savoir Genève, Lausanne, Berne, Bâle et Zurich. Les personnes retenues sont âgées entre 25 et 49 ans, elles vivent en couple avec au moins un enfant de moins de 6 ans ou sans enfant. Mon travail porte principalement sur le microrecensement 2005. Une présentation détaillée du microrecensement transport et de l'échantillon choisi se trouve au chapitre 3.1.2.

Mon travail comprend trois parties. Nous allons tout d'abord voir quelle réponse théorique donnent les études genre à cette question. Ensuite, nous testerons l'hypothèse qui a été posée en examinant les résultats de l'analyse spécifique du microrecensement transport pour l'année 2005. Enfin, je présenterai les pistes de développement de mon travail de recherche.

² <http://www.uel.ac.uk/womenandtransport/index.htm>

³ SEYFFERTH Anne, « Gleiche Mobilitätschancen für alle. Gender Mainstreaming im Öffentlichen Personennahverkehr », Friedrich-Ebert-Stiftung, Forum Politik und Gesellschaft, Berlin, 2006.

⁴ <http://www.gart.org/femmes/index.htm>

⁵ <http://www.cityshelter.org>

2 Réponse théorique

J'ai retenu ici trois aspects qui me semblent fondamentaux pour la définition des comportements des femmes en matière de mobilité et donc du point de vue des rapports sociaux de sexe : le rôle joué par le travail salarié dans l'organisation de la mobilité quotidienne, la prédominance des hommes dans le monde des transports et la question du sentiment d'insécurité ressenti par de nombreuses femmes dans certains espaces publics.

2.1 Le travail salarié comme l'élément structurant de la mobilité des femmes

Même si les analyses des résultats des derniers micrecensements transport soulignent que depuis plusieurs années ce sont les loisirs qui représentent le principal motif de déplacement, il y a lieu de constater que ce ne sont pas les visites à la famille ou les sorties au restaurant qui structurent la journée et qui déterminent les comportements en matière de mobilité. Les travaux effectués par SIMMA ont montré que le taux d'activité professionnelle est l'élément qui influence le plus les comportements en matière de transport. C'est bien le fait d'exercer ou non une activité rémunérée à l'extérieur du domicile qui influence l'organisation de l'ensemble des tâches à accomplir dans la journée ou la semaine.

Nous allons présenter dans ce chapitre l'arrivée des femmes sur le marché du travail depuis les années 70, le type d'emploi qu'elles occupent, les différents modèles d'organisation des couples et enfin la répartition du travail rémunéré et domestique au sein des couples et son incidence sur la mobilité.

2.1.1 *L'arrivée massive des femmes sur le marché du travail depuis les années 70*

Comme le rappelle BAESCHLIN⁶, il serait erroné de croire que de tout temps la femme a été exclue du monde du travail. Suite à la révolution industrielle, de nombreuses femmes issues de milieux populaires exerçaient une activité professionnelle qui permettait de faire face aux dépenses de la maison et de la famille. Elles travaillaient en usine, dans les fabriques ou encore pour l'entreprise du mari ou du père. C'est la classe bourgeoise qui trouvait inconvenant que les femmes célibataires ou mariées travaillent hors du contexte familial. La séparation des sphères dites « féminine » et « masculine » date de cette époque.

L'arrivée rapide et massive des femmes sur le marché de l'emploi dans les années 70 s'explique notamment par les progrès techniques, le contrôle des naissances et le souci d'indépendance financière.

Les nombreux progrès techniques apparus au cours du XXe siècle vont alléger le travail domestique. Les appareils électroménagers, aspirateurs, lave-linge et frigidaires facilitent la vie des ménagères. La préparation des aliments fait de plus en plus appel à des produits achetés, à moitié préparés. Des objets jetables, comme les couches à usage unique pour nourrissons, remplacent des services qui demandaient auparavant un travail conséquent. Cependant, les exigences envers la femme au foyer augmentent, que ce soit en termes de propreté, de soins ou de gestion. Aussi, les progrès techniques ne se traduisent pas automatiquement en un gain de temps

⁶ BAESCHLIN Elisabeth, « L'espace construit a-t-il un sexe », in Femmes et développement territorial, ARE, Berne, 2003, p. 38-40.

substantiel pour les femmes qui doivent les accomplir, mais les libère quand même quelque peu.

Le contrôle des naissances joue également un rôle important quant à la venue des femmes sur le marché de l'emploi. Le fait de décider d'avoir ou non des enfants, de réduire le risque de naissances non désirées, mais aussi la possibilité de devenir mère qu'après avoir acquis une formation et un emploi rend possible la présence des femmes dans le monde du travail.

Le souci d'indépendance financière et la volonté de se protéger en cas de rupture du lien conjugal poussent de plus en plus de femmes à exercer une activité rémunérée. La diversification des types de famille (vie en solo, famille monoparentales, familles recomposées, etc.) influence la présence des femmes dans le monde du travail.

En 2006, le taux d'activité standardisé des femmes s'élève en moyenne à 59.8%⁷. Il faut comprendre par « taux d'activité standardisé » la proportion de personnes, parmi la population totale âgée de 15 ans et plus, qui exercent une activité professionnelle ou qui sont au chômage (Enquête suisse sur la population active). Ce taux se situait à 42.5% en 1971. Il est à peu près stable depuis 1991⁸. Le taux d'activité des hommes se monte en moyenne à 75.1%. Il est à noter qu'en 2006 le taux d'activité est à peu près le même pour les femmes et les hommes entre 15 et 24 ans (respectivement 67.0 et 70.2%) et que des différences sensibles apparaissent dès 25 ans. Un grand nombre de femmes quittent à cet âge, provisoirement ou définitivement, le marché de l'emploi pour se consacrer à l'éducation de leurs enfants. De fait, le plus fort taux d'occupation des femmes concerne la classe d'âge des 24-29 ans (84.6%) et celle des 44-49 ans (83.9%). Les hommes présentent par contre des taux d'occupation supérieurs à 92% de 25 à 54 ans, avec un pic à plus de 97,6% pour la classe des 30-39 ans.

2.1.2 Des mondes professionnels différents

L'arrivée des femmes sur le marché du travail depuis une quarantaine d'années ne veut pas automatiquement dire que leur situation professionnelle soit la même que celle des hommes, loin de là.⁹

Les femmes exercent généralement des emplois qui demandent les mêmes qualités que celles qui sont nécessaires dans la sphère domestique (service, écoute, dévouement, etc.). Les statistiques officielles rappellent que les postes occupés par les femmes sont situés en majorité au bas de l'échelle des professions et qu'ils sont usuellement moins bien rémunérés. Le salaire mensuel brut standardisé des femmes est inférieur de 21% à celui des hommes dans le secteur privé et de 11% dans le secteur public (administration fédérale)¹⁰. Les femmes ont en outre moins de possibilité d'avancement, sont deux fois moins nombreuses à acquérir un statut de cadre et ont moins accès à la formation continue.

⁷ http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/einkommen_und_lebensqualitaet/gleichstellung/blank/kennzahlen0/erwerbstaetigkeit/erwerbsbeteiligung.html

A titre de comparaison, le taux d'activité standardisé pour l'UE-15 est de 49,2% et pour l'UE-25 de 49.0%, voir www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/03/22/lexi.Document.20774.xls

⁸ <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/03/02/blank/data/03.Document.64092.html>

⁹ http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/einkommen_und_lebensqualitaet/gleichstellung/blank/kennzahlen0/erwerbstaetigkeit.html

¹⁰ http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/einkommen_und_lebensqualitaet/gleichstellung/blank/kennzahlen0/loehne.html

2.1.3 Les différents modèles d'organisation au sein des couples

Avant l'arrivée des femmes sur le marché de travail, l'organisation la plus répandue au sein des couples voulait que la femme reste au foyer et que l'homme occupe un emploi à plein temps à l'extérieur.

Depuis les années 70, le travail à temps partiel ou à temps plein des femmes a fait apparaître d'autres formes d'organisation, combinant temps partiel et temps plein de la femme et de l'homme.

BUEHLER et HEYE¹¹ distinguent principalement quatre configurations pour les familles ayant des enfants de moins de 7 ans : « le modèle bourgeois contemporain », « le modèle bourgeois traditionnel », « le modèle égalitaire centré sur l'emploi » et enfin « le modèle égalitaire centré sur la famille ».

Bourgeois contemporain : femme à temps partiel et homme à plein temps

Les familles où la mère occupe un emploi à temps partiel et le père travaille à 100% représentent le modèle d'organisation le plus répandu en Suisse en 2000 (41% des familles ayant des enfants de moins de 7 ans). Il n'est pas précisé ici quel est le taux d'activité de la femme. Les mères de très jeunes enfants travaillent souvent à 50%, voire à un taux d'activité inférieur. Mais un temps partiel peut également correspondre à un 80%. Aussi, l'organisation et le partage des tâches au sein du couple peuvent dépendre du nombre de jours de la semaine où la mère n'est pas à la maison.

Bourgeois traditionnel: femme au foyer et homme à plein temps

Le modèle « traditionnel », où la mère s'occupe de la maison et des enfants alors que l'homme exerce une activité rémunérée à temps plein à l'extérieur, a sensiblement perdu de son importance depuis les années 70 (37% des familles considérées ici). Cette année-là, $\frac{3}{4}$ des couples avec des enfants de moins de 7 ans étaient organisés de cette manière, alors qu'ils étaient un peu plus d'un $\frac{1}{3}$ en 2000.

Egalitaire centré sur l'emploi : femme et hommes travaillent à plein temps

Le modèle familial où les deux parents travaillent à plein temps et où la garde des enfants est intégralement confiée à l'extérieur est appliqué dans 12% des cas. Ce chiffre stagne depuis les années 70 au niveau des 10% et ne semble pas être prisé par les jeunes couples.

Familial égalitaire centré sur la famille : femme et homme à temps partiel

Dans seulement 3,5% des couples avec enfants de moins de 7 ans, les deux parents travaillent à temps partiel. Il semble que ce modèle d'organisation ne concerne que les personnes ayant un haut niveau de formation et de revenu et se limite à une catégorie privilégiée de la population. Ce modèle a beaucoup augmenté depuis les années 70, mais force est de constater qu'il reste encore peu répandu. Encore faut-il voir à quel pourcentage travaillent la femme et l'homme. Ici aussi, plusieurs combinaisons de temps partiels sont possibles, une répartition selon le principe « moitié-moitié » existe, mais est plutôt rare.

Le 6,5% des ménages restants vivent selon une autre organisation. On compte dans ce groupe les familles monoparentales. On constate que les femmes qui élèvent seu-

¹¹ Cités par SCHWEIZER Sabine (à paraître) « Genderfragen in der Verkehrsplanung. Vorstudie », Projet SVI 2004/013, Zurich. Voir également l'Atlas suisse des femmes et de l'égalité : http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/regionen/gleichstellungsatlas/vereinbarkeit_von_familie_und_erwerbsarbeit.html

les leurs enfants travaillent dans la majorité des cas à temps partiel, alors que les hommes qui ont la garde d'enfants de moins de 7 ans continuent très clairement à avoir un emploi à plein temps. Ils reportent souvent sur leur propre mère ou sur une autre femme la garde et les soins à donner aux enfants.

2.1.4 *Les femmes restent malgré tout responsables du travail domestique*

Les mères investissent deux fois plus de temps que les pères dans le travail domestique¹². En 2000, dans les familles avec des enfants de moins de 15 ans, les mères ont consacré par semaine 53,5 heures pour le ménage et la famille et les pères 23,9 heures, soit une différence d'environ 30 heures.

En 2004, l'écart se réduit quelque peu : les mères accomplissent des tâches domestiques pendant 52,7 heures (diminution de moins d'une heure), alors que les pères augmentent un peu leur contribution aux travaux domestiques et familiaux (25,9 heures). En moyenne suisse, les mères continuent à investir le double de temps que les pères dans les tâches domestiques.

Comme nous l'avons vu, les femmes exercent surtout des emplois à temps partiel. Or, il s'avère qu'une activité professionnelle restreinte de la femme sert d'alibi à l'homme qui vit avec elle pour se soustraire aux travaux domestiques¹³. La femme qui a un emploi à 30 ou à 80% doit manifestement continuer à faire tourner la maison. Une contribution de l'homme dans l'organisation conjugale ne prend de l'ampleur que si la femme travaille à temps plein, ce qui est plutôt rare lorsqu'il y a des enfants. Il semble que le phénomène ne s'atténue pas avec l'âge : les jeunes hommes s'investissent tout aussi peu que leurs aînés dès que leur épouse travaille à temps partiel.

2.1.5 *Travail salarié, travail domestique et mobilité des femmes*

Comme nous avons pu le voir, l'arrivée des femmes sur le marché de l'emploi ne s'est pas accompagnée d'une diminution de leur engagement au niveau des tâches domestiques. Dans 78% des ménages (modèle bourgeois contemporain et bourgeois traditionnel), les pères travaillent à plein temps et consacrent un peu plus de 20 heures pour le ménage et la famille. La responsabilité des tâches domestiques reste du ressort des mères. Le travail salarié des femmes s'est en quelque sorte ajouté au travail domestique, d'où l'expression de la « double journée ».

Il incombe principalement aux mères d'effectuer les déplacements nécessaires à la bonne marche du foyer (achats, accompagnement des enfants à l'école, chez le pédiatre, aux différentes activités sportives et artistiques des enfants, etc.). L'éloignement géographique entre les différents lieux ne facilite pas leur tâche, sans oublier la rigueur de certains horaires (écoles, commerces, administrations). Les mères de famille sont soumises à des contraintes de temps très fortes.

¹² OFS, égalité des sexes, temps consacré au travail domestique : http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/einkommen_und_lebensqualitaet/gleichstellung/bank/kennzahlen0/unbezahlte_arbeit/zeitaufwand_fuer_haus_und_familienarbeiten.html. Voir également BUEHLER, l'Atlas suisse des femmes et de l'égalité, travail non rémunéré. http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/regionen/gleichstellungsatlas/unbezahlte_arbeit.html

¹³ ROUX Patricia, « Couple et égalité, un ménage impossible ». Editions Réalités sociales, Lausanne 1999.

Par contre, les moyens financiers plus importants du ménage dus au deuxième salaire jouent un rôle dans l'acquisition d'un véhicule motorisé, voire dans l'achat d'une deuxième voiture.

2.2 Les transports : un monde masculin

Même si les transports et la mobilité touchent de manière très concrète la vie quotidienne des femmes, il y a lieu de constater qu'elles sont rarement présentes dans les cercles influents, que ce soit au niveau politique ou dans le monde du travail. Les femmes sont surtout actives au niveau local qu'elles connaissent bien. Elles deviennent nettement plus rares dans les hautes sphères où se prennent les décisions.

Le plus grand intérêt des hommes (et des garçons) pour les questions en lien avec les transports débute (serait encouragé) dès les premières années de la vie et se prolongerait au moment du choix et de l'exercice d'une profession.

2.2.1 *Petites voitures et trains électriques : des jouets pour garçons*

Les jouets proposés dans les catalogues et sur les sites Internet le montrent clairement : dès 3 ans (!), il y a des jouets pour les filles et des jouets pour les garçons. Les voitures, circuits électriques et petits trains s'adressent très clairement aux garçons.

Or, l'impact des jouets sur les enfants n'est pas anodin¹⁴. Ils permettent, selon leurs caractéristiques, de développer différents types de compétences. Les jouets destinés aux garçons nécessitent des manipulations dans l'espace, la résolution de problèmes techniques et permettent de jouer seul. Ainsi, les garçons sont encouragés à se familiariser au domaine des transports depuis leur plus jeune âge.

2.2.2 *Les études menant aux métiers en lien avec les transports*

Le génie civil, le droit, l'économie, la géographie, l'aménagement du territoire sont les principales filières d'études qui mènent aux professions ayant un lien avec les transports. Il s'agit d'études supérieures, techniques et scientifiques.

On sait que les filles s'intéressent généralement peu à ces filières et qu'elles se cantonnent à un nombre restreint de professions qualifiées de « féminines », peu considérées et peu rémunérées.

Selon la statistique publiée par l'EPFL¹⁵, le pourcentage de femmes ayant décroché un master d'ingénieur/e en génie civil oscille entre 10 et 30% entre 2001 et 2006 (tendance à la hausse), alors que celui des doctorats se situe entre 0 et 36% durant la même période (grande fluctuation d'une année à l'autre, pas de tendance observée).

2.2.3 *Les emplois : surtout des hommes*

Planifier le passage d'un nouveau tronçon d'autoroute, construire un tunnel, établir un horaire de transports publics, évaluer les nuisances des transports demandent, comme on l'a vu ci-dessus, des connaissances scientifiques poussées. Peu nombreuses à choisir des études menant aux métiers des transports, les femmes sont logiquement peu nombreuses à y travailler, une fois leur formation achevée, ceci aussi bien dans le secteur privé que dans le secteur public.

¹⁴ Les jouets : stéréotypes « éducatifs », L'Emilie no 1498, décembre-janvier 2005-2006, p. 16.

¹⁵ http://www.epfl.ch/academique/pdf/Titres_attestations.pdf

Le secteur privé

Les bureaux de planification emploient avant tout des personnes qui sont titulaires d'un diplôme délivré par une université ou une école polytechnique. Les bureaux d'étude et de conseils exigent souvent les mêmes formations.

Peu nombreuses sont par exemple les femmes qui travaillent comme planificatrice en transports. Elles sont un peu moins de 2%¹⁶. La société suisse des ingénieurs en transports compte, en 2006, 17 femmes sur ses 400 membres (4%).

Une situation similaire se retrouve chez les fabricants d'automobiles et les constructeurs de matériel roulant.

Dans les entreprises de transports, les femmes sont également peu présentes. Aux CFF, une seule femme, l'avocate et conseillère aux Etats Christiane Brunner, siège au Conseil d'administration. Aucune femme n'est membre de la direction de la plus grande entreprise de chemin de fer du pays.

Le secteur public

On peut également constater au niveau des administrations qui s'occupent de questions liées à la mobilité que les femmes ne sont pas nombreuses, que ce soit comme collaboratrices ou aux degrés hiérarchiques supérieurs.

Ainsi, tous les postes de directeurs d'offices fédéraux en lien avec les transports, à savoir l'Office fédéral des transports (OFT), l'Office fédéral des routes (OFROU), l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et l'Office fédéral de développement territorial (ARE) sont occupés par des hommes. On ne dénombre qu'une femme membre de la direction (à l'OFT). Les femmes occupant un poste de cheffe de section sont peu nombreuses. Elles sont deux à l'OFT, une à l'OFROU, trois à l'OFAC. Quant à l'ARE, il n'en a aucune¹⁷.

2.2.4 Transport et politique : mais où sont les femmes ?

En Suisse, l'égalité politique entre les sexes a été instituée sur le plan fédéral depuis 1971. Un peu moins de quarante ans plus tard, la représentation des femmes dans les institutions politiques présente encore d'importants déséquilibres. En 2006, que ce soit au niveau fédéral, cantonal ou communal, les femmes occupent environ entre 20 et 30% des sièges disponibles¹⁸.

Peu nombreuses en politique, les femmes élues le sont encore moins dans les domaines ayant trait aux transports et à la mobilité, ceci aussi bien au niveau fédéral, cantonal que communal.

¹⁶ UmverkehRen Das Magazin für nachhaltige Mobilität (2006), « Frauen und Verkehr », Sondernummer 69, Zurich, 2006, p. 3.

¹⁷ Conformément aux organigrammes présentés sur les sites Internet des 4 offices en décembre 2006.

¹⁸ La part des femmes élues en 2003/2006 se présente comme suit

- Confédération : 28,6% pour le Conseil fédéral, 26% pour le Conseil national et 23,9% pour le Conseil des Etats,
- cantons : 20,5% pour les exécutifs cantonaux et 26% pour les législatifs cantonaux
- communes de plus de 10'000 habitants : 24,9% pour les exécutifs et 31% pour les législatifs

Voir le site de l'OFS :

http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/17/02/blank/key/frauen_und_politik/bund.html

Au niveau fédéral

Au niveau du Conseil fédéral, il n'y a eu jusqu'à maintenant aucune femme en charge du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication. Ce département a toujours été dirigé par un homme. De fait, Mmes Elisabeth Kopp et Ruth Metzler ont été à la tête du Département fédéral de justice et police, Mme Ruth Dreifuss a dirigé le Département de l'intérieur, alors que Mme Micheline Calmy-Rey est en charge des Affaires étrangères et Mme Doris Leuthard de l'économie.

Pour ce qui est du parlement fédéral, la commission des transports et télécommunications (CTT) du Conseil national compte 5 femmes sur 24 membres (21%) et la CTT du Conseil des Etats une femme sur 13 membres (8%). A titre de comparaison, le Conseil national dénombrait, en 2003, 26% de femmes et le Conseil des Etats 24%. Seules les commissions des constructions du Conseil national et du Conseil des Etats comptent moins de femmes parmi leurs membres.

Au niveau cantonal

En 2006, deux des six gouvernements cantonaux romands sont composés uniquement d'hommes (Genève et Valais). Les autres cantons comptent une à deux conseillères d'Etat, mais aucune n'est en charge du domaine des transports. A noter que dans chacun des 4 cantons, le département de l'instruction publique est dirigé par une femme.

Au niveau communal

Dans les exécutifs communaux, si l'on ne regarde que les chefs-lieux des six cantons romands, on constate là aussi que le domaine de la circulation et des transports est géré par des hommes. Seule la conseillère communale neuchâteloise Valérie Garbani est chargée des questions en lien avec les transports et l'urbanisme (elle est également en charge de la culture).

2.2.5 Méconnaissance du « gender mainstreaming » en Suisse

Vu les effets peu convaincants des mesures isolées qui sont prises pour réaliser l'égalité entre les femmes et les hommes, les politiques d'égalité se sont tournées depuis quelques années vers un nouvel outil, à savoir l'approche intégrée de l'égalité, également connue sous l'expression anglaise de « gender mainstreaming » comme nous l'avons déjà vu au point 1.6. On considère que les femmes et les hommes, en raison de leurs rôles respectifs que leur attribue la société, ont des exigences, des priorités et des besoins souvent différents. Dans le cas présent, les femmes et les hommes n'utilisent pas toujours de la même manière les structures spatiales.

Qu'il y ait peu de femmes dans le monde des transports, cela est clair. Mais les hommes actifs dans ce domaine sont-ils conscients que toutes les catégories de la population, dont notamment les femmes, n'ont pas les mêmes besoins en matière de mobilité et en tiennent-ils compte dans leur travail ? Quelle est leur connaissance et leur réaction vis-à-vis de l'approche intégrée de l'égalité ?

En 2005, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a fait l'état des lieux du gender mainstreaming dans les domaines du développement durable, de l'aménagement du territoire et de la planification des transports.

Un questionnaire a été envoyé à quelque 270 représentant/e/s des cantons, communes, agglomérations, hautes écoles, organisations non gouvernementales et associations qui travaillent dans l'un des trois domaines susmentionnés.

Il s'avère que la majorité des personnes qui ont été interrogées ne connaissent pas la notion d'approche intégrée de l'égalité. Environ 15% des organisations ont déjà entrepris des démarches allant dans le sens du gender mainstreaming, alors que 40% pratiquent peu ou pas l'approche intégrée de l'égalité. De manière générale, cette approche ne représente pas une préoccupation centrale.

Rares sont les maires qui, comme Catherine Trautmann à Strasbourg dans les années 90, se déplacent sur les chantiers piétonniers de leur ville pour aller voir si tout se passe bien. « Les femmes sont attentives au fonctionnement concret des choses. Par exemple pour les aménagements piétonniers je vais voir moi-même comment ça se passe. La plupart du temps les ingénieurs sont des hommes et ils raisonnent avec des chaussures d'hommes. L'aménagement d'une ville, si on veut qu'elle soit accessible et confortable pour tout le monde, eh bien alors, il faut penser que les femmes n'ont pas toujours des chaussures plates. Si pour une femme le revêtement est confortable cela veut dire aussi qu'une personne handicapée peut circuler sans avoir des ruptures de niveau, des difficultés. Ce que j'essaie de faire au niveau politique c'est de partir de la situation concrète des gens. La situation des femmes m'importe dans ce sens là, dans la variété de situations pour les femmes ».¹⁹

2.3 Le sentiment d'insécurité ressenti par les femmes dans les espaces publics et les transports

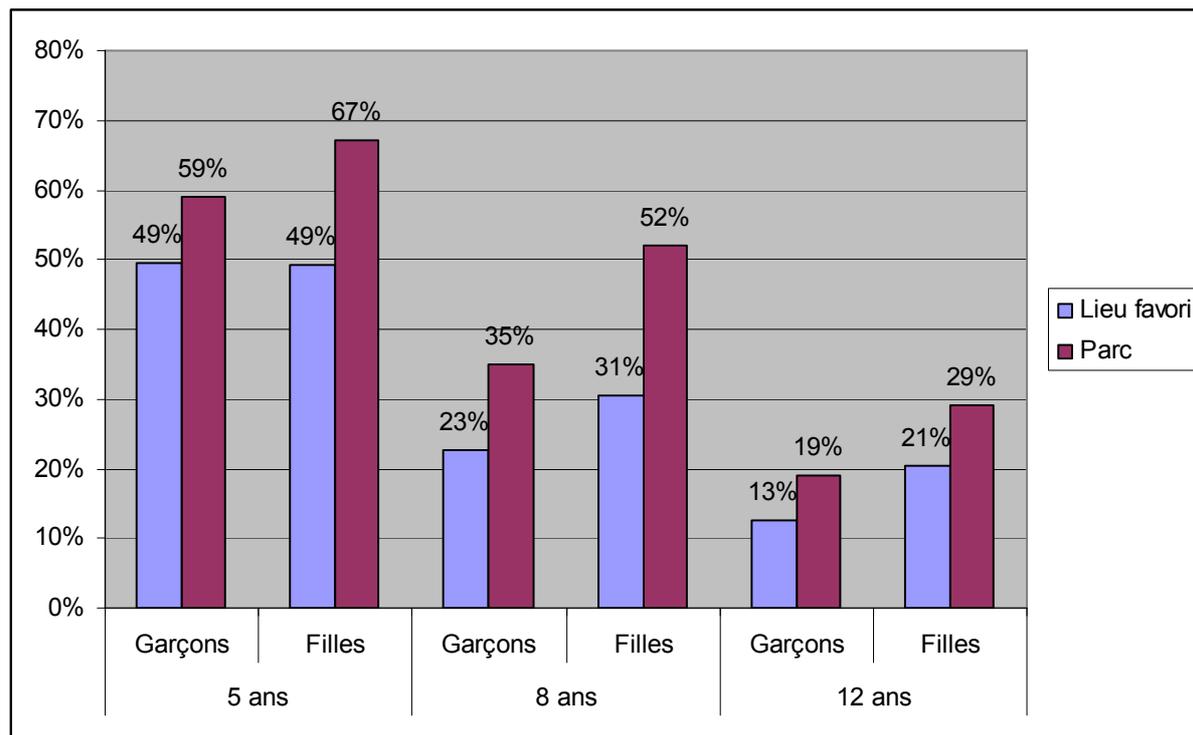
Les femmes et les hommes n'appréhenderaient pas l'espace public de la même manière. On observe des différences de comportement dès l'âge de 8 – 12 ans. Le sentiment d'insécurité ressenti par de nombreuses femmes la nuit ou dans les endroits peu fréquentés restreint leur mobilité et leur accès à la citoyenneté.

2.3.1 Une mobilité différente dès l'âge de 8 – 12 ans

Les travaux de Heidi MEYER (1999) montrent que les filles et les garçons jusqu'à 6 ans utilisent aussi souvent le vélo lorsqu'ils vont sur la route, à la place de jeu ou dans des parcs. Les enfants de cet âge jouent surtout à proximité de leur domicile.

¹⁹ Extrait d'interview repris sur le site http://www.cityshelter.org/13_mobil/SYNTHESE-Final.doc.

Tableau 1. Part des enfants qui se font accompagner (en %)



Source : Rauschenbach/Zeuher 1993, 158, cité par Meyer 1999, p. 96.

On commencerait à observer des différences à partir de 8 – 12 ans. Les filles abandonnent quelque peu le vélo et se font davantage accompagner par une personne adulte, que ce soit pour aller à leur place de jeu favorite ou dans un parc.

Plus les filles grandissent, moins elles jouent à l'extérieur. Ces différences de comportement apparaissent à l'approche de l'adolescence. Elles seraient liées au fait que la fille devient femme, ce qui implique, du côté des parents, plus de contrôles et de réglementations. Les filles également, se comporteraient de manière plus défensive dans l'espace public, à cause de leur nouveau statut d'« objet sexuellement défini ».

Le microrecensement 2000 montre également que les motifs de déplacement des garçons et des filles entre 6 et 9 ans sont quelque peu différents. La part des trajets effectués en voiture pour cette catégorie d'âge est également relativement élevée. Il s'agit surtout de trajets effectués avec une personne qui rend service (trajet pour aller à l'école), qui va faire des courses ou qui pratique une activité de loisirs. Comme les enfants ne peuvent rester seuls chez eux sans surveillance et que les routes sont trop dangereuses pour qu'un jeune enfant puisse y jouer seul, les enfants sont contraints de « suivre » la personne qui les garde dans tous ses déplacements. Le temps où tous les enfants du quartier, petits et grands, se rassemblaient le soir dans la rue pour jouer est bien révolu. Les routes représentent de véritables obstacles que les enfants ne peuvent franchir seuls. Le trafic les isole et impose aux personnes qui les gardent une attention de tous les instants, très prenante.

En outre, les jeux des filles et garçons occuperaient un espace différent dans les cours d'école : les garçons utilisent la moitié du terrain de récréation pour taper dans un ballon alors que les filles sont plus statiques²⁰.

2.3.2 *Les femmes jeunes craignent les vols et les femmes plus âgées les vols*

Nombreuses sont les femmes à dire qu'elles ressentent un sentiment d'insécurité dans l'espace public. Alors que les femmes jeunes craignent de subir une agression d'ordre sexuel dans les lieux peu fréquentés et mal éclairés, les femmes plus âgées ont davantage peur de se voir voler leur porte-monnaie et leur sac à main.

Comme les pouvoirs publics agissent peu contre les violences commises à l'extérieur du domicile (une prise de conscience a eu lieu pour la violence domestique, mais pas encore pour la violence publique), les femmes de toutes les catégories sociales sont réduites à mettre sur pied des « stratégies » pour éviter de ressentir ce sentiment d'insécurité. Cela va du respect d'un « couvre-feu virtuel » (on ne sort plus à partir d'une certaine heure), à l'évitement de certains endroits (le parc mal éclairé, les wagons vides, les rues mal fréquentées), en passant par l'adoption de tenues de camouflage peu sexy afin de ne pas attirer le regard des hommes. Ce vocabulaire, un peu guerrier, relève d'une réalité : « le fait que les femmes doivent en permanence exercer une véritable vigilance mentale pour jauger à qui elles ont affaire lorsqu'elles se promènent dans la rue, spécialement le soir »²¹.

Ce sentiment d'insécurité, largement relayé par les médias, est peut-être surestimé. Il n'en reste pas moins que les femmes exercent une autocensure sur leur mobilité. L'utilisation de la voiture permet dans une certaine mesure de dépasser la crainte éprouvée dans les espaces et les transports publics. Il est ainsi possible d'éviter d'attendre de longues minutes dans les gares vides ou aux arrêts d'autobus, lieux que les femmes trouvent particulièrement inconfortables car elles peuvent facilement se faire importuner. Les déplacements en voiture sont ressentis comme plus sûrs à condition qu'il y ait une place de parc disponible au lieu de destination.

On peut se demander ici l'utilité des places réservées en priorité aux femmes dans certains parkings. D'un côté, ces places sont bien éclairées et proches des sorties, mais d'un autre côté, elles signalent clairement à une personne malintentionnée où il serait le plus rapide de trouver une victime (!). On peut également s'interroger sur l'opportunité de réserver certaines rames de métro ou certains bus uniquement aux femmes²², afin d'éviter qu'elles subissent les comportements déplacés et un peu trop tactiles de certains hommes. Une autre solution consisterait à condamner les comportements déplacés, afin de les faire disparaître.

A noter encore que si l'automobile permet d'un côté de réduire le sentiment d'insécurité ressenti par les femmes, son utilisation rend les rues encore plus anonymes et plus désertes.

²⁰ Observations faites dans la cour de récréation de l'école du quartier de la Neuveville de Fribourg (école enfantine jusqu'à la 3^{ème} primaire).

²¹ AUBLANC Corinne « Tu fais quoi, seule à c't'heure? Droits civils. Les restrictions de l'espace urbain imposées aux femmes limitent leur accès à une véritable citoyenneté, selon la chercheuse Marylène Lieber », article paru dans Le Courrier du 14 juin 2002, http://www.lecourrier.ch/Selection/sel2002_419.htm

²² C'est notamment le cas sur certaines lignes de métro de Tokyo et Osaka (à certaines heures uniquement).

Le sentiment d'insécurité ressenti par les femmes les incite à censurer leur mobilité. Elles ne peuvent dès lors bénéficier de tous les services et n'ont ainsi qu'un accès limité à la citoyenneté.

2.4 Conclusion de la 2^{ème} partie

D'une part, on observe ces dernières années que les femmes ont davantage accès à la formation et à l'emploi. Leur rémunération s'améliore. Les parcours professionnels des femmes et des hommes se rapprochent. Les femmes sont toujours plus nombreuses à avoir accès à la voiture. Le comportement en matière de mobilité des hommes et des femmes devrait se rapprocher.

Mais d'un autre côté, comme nous l'avons vu ci-dessus, le partage des tâches entre les hommes et les femmes au sein des ménages est loin d'être égalitaire, la femme continue à assumer la responsabilité de l'éducation des enfants et du ménage, même si elle est active à l'extérieur. En outre, l'organisation du territoire et des transports est décidée par des hommes qui considèrent que les options prises répondent aux besoins de l'ensemble de la population. Ils sont généralement peu soucieux des contraintes inhérentes à la double journée et des besoins spécifiques des femmes. Enfin, les femmes ressentent généralement, à certaines heures et dans certaines conditions, de l'insécurité dans l'espace public et restreignent leur mobilité afin de ne pas y être confrontées. La mobilité des hommes et des femmes ne peut être identique, du moins pour les personnes qui vivent en couple.

3 Résultats de l'analyse spécifique du microrecensement transport 2005

La présentation des résultats de l'analyse spécifique que j'ai effectuée pour tester mon hypothèse comprend 5 chapitres. Je vais tout d'abord présenter brièvement ma principale source de données, le microrecensement transport. Je vais ensuite montrer plus en détail l'échantillon que j'ai choisi pour tester mon hypothèse. Je vais ensuite exposer les résultats obtenus quant à l'équipement des ménages, les déplacements effectués et les boucles de déplacement pour l'année 2005. Enfin, je présenterai l'évolution des principaux indicateurs de mobilité depuis 1994.

3.1 Le microrecensement transport²³

3.1.1 Brève présentation

La Suisse dispose de deux sources d'information principales pour connaître le comportement de sa population en matière de mobilité : le recensement fédéral de la population et le microrecensement sur le comportement de la population en matière de transport.

Le recensement fédéral ne se limite pas au dénombrement de la population. Il s'est transformé au cours des ans en une enquête structurelle complexe qui examine également les lieux de travail et de formation. Ainsi, le recensement donne des informations sur la pendularité liée au travail et à la formation, à savoir le lieu de travail/de formation par rapport au domicile, le temps de trajet pour se rendre au travail ou à l'école ou encore le moyen de transport utilisé.

Compte tenu de l'augmentation sensible de la mobilité dans les années 50-60, la politique suisse des transports ne pouvait se contenter des informations fournies tous les 10 ans par le recensement fédéral. Elle avait besoin d'informations détaillées à un rythme plus fréquent. Il s'est donc avéré nécessaire de mettre sur pied des enquêtes statistiques spécifiques, plus complètes et plus précises.

Le premier microrecensement sur le comportement de la population en matière de transport, également appelé « microrecensement transport », a été effectué en 1974. A cette époque, un peu plus de 2'000 ménages ont été interrogés par écrit et par téléphone selon la méthode du budget-temps (description de la mobilité de quart d'heure en quart d'heure).

L'enquête est depuis reconduite tous les 5 ans et la dernière a eu lieu en 2005. Des modifications sont apparues au cours des sept enquêtes qui ont été effectuées, que ce soit au niveau de la taille de l'échantillon, de la méthode de relevé ou du contenu de l'enquête. Ces changements ont été dictés par les progrès accomplis dans les techniques de sondage, le traitement électronique des données et par les besoins de la politique et de la science.

Le point fort des recensements de 1984 et 1989 est le passage du budget-temps au concept de déplacement, un déplacement correspondant à un but/motif.

²³ Pour une présentation complète du microrecensement, voir <http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00256/00499/index.html?lang=fr>

Depuis 1994, les données sont relevées selon le concept des étapes. Un déplacement comprend désormais une ou plusieurs étapes. Chaque étape est définie par l'utilisation d'un moyen de transport déterminé. Il est donc possible de répertorier avec précision les données relatives aux différents déplacements et à l'utilisation des différents moyens de transport. Une combinaison des déplacements pour différents motifs (travail, achat, rendre service par exemple) est souvent observée. En outre, le jour de référence est réparti sur toute l'année et non plus sur une saison comme cela était le cas auparavant. Enfin, le questionnaire écrit a été abandonné et remplacé par la technique des entretiens téléphoniques assistés par ordinateur (CATI). Les données récoltées sont ainsi plus complètes et plus fiables. L'échantillon ne cesse de croître. En 2005, ce sont 31'950 ménages et 33'390 personnes qui ont été interrogés.

Les informations rassemblées par le microrecensement 2005 concernent les principaux thèmes suivants :

- paramètres influençant le comportement en matière de transport
 - o caractères socio-démographiques du ménage (taille, conditions de logement, revenu, statut professionnel) et de la personne de référence (sexe, âge, formation, activité professionnelle)
 - o véhicules à disposition (voitures, motos, vélos)
 - o possession d'un permis de conduire (voiture, moto)
 - o possession d'abonnements des transports publics,
- comportement en matière de transports
 - o intensité journalière des déplacements (distance, durée et heure des déplacements)
 - o motifs de déplacement (travail, formation, achats, professionnel/service, services/accompagnement, loisirs)
 - o moyen de transport utilisé (marche, bicyclette, cyclomoteur, moto, voiture conducteur, voiture passager, train, car postal, tram/bus, autres).

3.1.2 Délimitation de l'échantillon

Dans ce travail, je souhaite voir si la présence d'un petit enfant remet en question l'organisation et la répartition des tâches entre le père et la mère et, si c'est le cas, de quelle manière.

Caractéristiques

Afin de tester mon hypothèse, j'ai décidé de limiter mon échantillon aux personnes qui vivent dans les 5 grands centres urbains, c'est-à-dire Genève, Lausanne, Berne, Bâle et Zurich. Je me suis limitée aux plus grandes villes sachant que l'offre de transports publics y est bien développée et que les personnes qui y vivent ont vraiment l'opportunité de faire un choix entre la voiture privée et les transports en commun.

Comme je désire voir dans ce travail comment la mobilité des personnes vivant en couple se modifie avec la présence d'un petit enfant, il a fallu restreindre la limite d'âge entre 25 et 49 ans. De fait, il existe de nombreux couples âgés qui vivent sans enfant parce que ceux-ci ont déjà quitté la maison. Ceux-ci ne nous intéressent pas dans le cas présent.

Enfin, en ce qui concerne la détermination de l'âge maximal de l'enfant, j'ai choisi de ne garder que les enfants qui ne peuvent pas se déplacer de manière autonome. La

limite de 6 ans correspond généralement au début de la scolarisation et à la prise en charge de l'enfant dans des structures soumises à des horaires rigides. Ce qui m'intéressait de voir avant tout c'est comment les couples s'organisent lorsque les tâches liées au soin de l'enfant restent dans le domaine privé (parents, famille et environnement proche). J'aurais souhaité que mon échantillon se limite aux couples qui ont un seul enfant de moins de 6 ans. Ce critère, très restrictif, aurait réduit l'échantillon de manière beaucoup trop importante. Il a donc été décidé de garder les couples qui ont au moins un enfant de moins de 6 ans.

Au final, environ 800 personnes composent mon échantillon. Le nombre précis des personnes retenues est mentionné dans chaque feuille Excel annexée.

Limites

Vu la taille (réduite) de mon échantillon, il n'a pas été possible de faire une distinction entre les différentes régions linguistiques (Suisse romande et Suisse alémanique). Les intervalles de confiance étaient trop grands, rendant impossible toute interprétation.

Je n'ai également pas pu faire une distinction entre les femmes qui restent au foyer et celles qui exercent une activité rémunérée à l'extérieur. Pour bien faire, il aurait fallu également distinguer les différents taux d'activité. Ici aussi, l'échantillon retenu aurait été trop petit et n'aurait rien donné. J'ai préféré partir de l'hypothèse que dès qu'un enfant naît, la mère réduit son taux d'activité et que le père continue à travailler à temps plein, comme nous l'avons vu ci-dessus (chiffre 2.1.3).

Exploitation spécifique des données

Les données du microrecensement 2005 sont enregistrées dans de volumineuses bases de données. Ne disposant pas des connaissances techniques nécessaires pour pouvoir les exploiter seule, j'ai dû faire appel à mon collègue M. Davide Marconi, collaborateur scientifique auprès de la section Bases de l'Office fédéral du développement territorial et responsable de ce projet. Je le remercie vivement pour le temps qu'il a consacré à la récolte des données utiles à mon travail.

Confidentialité des données du microrecensement 2005 jusqu'au 15 mai 2007

Il est très important de signaler que les données présentées ici sont avant tout tirées du microrecensement 2005 dont la publication aura lieu le 15 mai 2007. Il est donc impératif de considérer les informations données dans le cadre de ce travail comme confidentielles jusqu'à cette date.

Maintenant que ces précisions ont été faites, nous pouvons passer à la présentation de l'équipement des ménages et aux déplacements effectués pour l'échantillon qui a été choisi.

3.2 Equipement des ménages

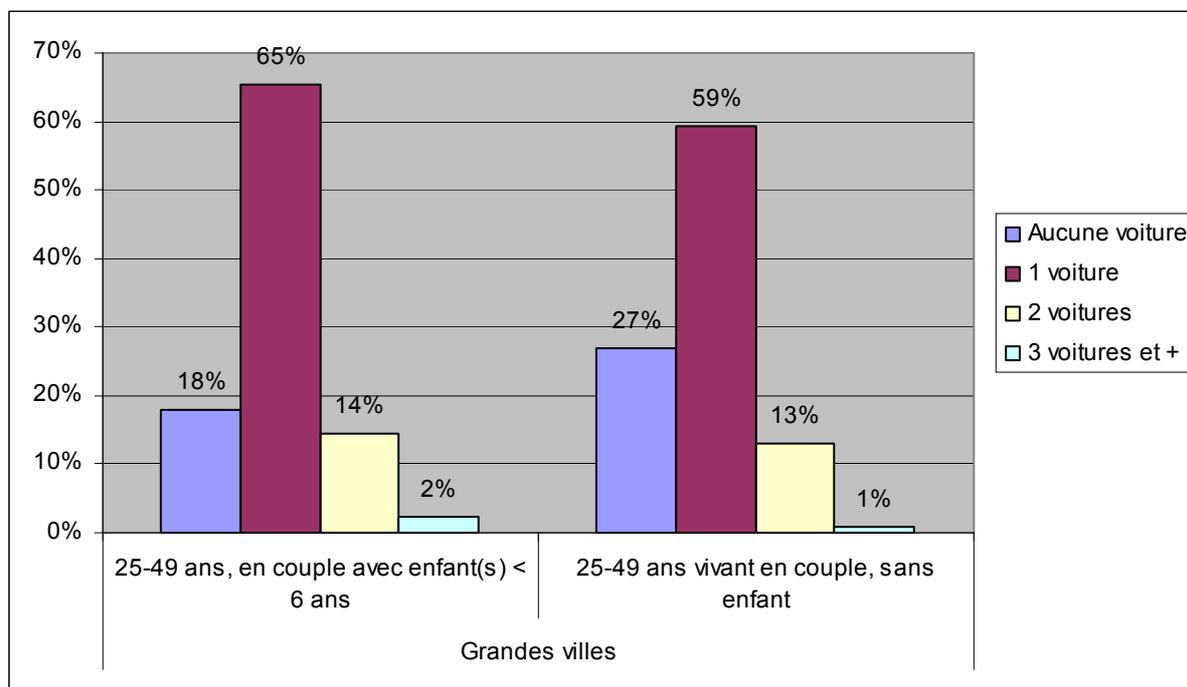
Pour déterminer l'équipement des ménages, j'ai retenu 3 indicateurs : le nombre d'automobile(s) par ménage et leur disponibilité, la détention de permis de conduire de même que la possession d'abonnements de transports publics.

3.2.1 Le nombre d'automobiles par ménage

On constate que les couples de mon échantillon qui ont au moins un enfant de moins de 6 ans sont plus motorisés que les couples qui n'ont pas d'enfant (83% des cou-

ples avec enfant/s sont motorisés contre 73% des couples sans enfant). La grande majorité des couples de l'échantillon possède une seule voiture.

Tableau 2. Nombre de voitures par ménage



Il semble que la présence d'un petit enfant fait augmenter le taux de motorisation des ménages. Une situation fréquente est celle des couples qui, dès que le bébé est conçu, s'achètent un véhicule ou, plus fréquemment, troquent la petite voiture contre un véhicule plus spacieux (break). On constate de fait que les couples sans enfant sont 27% à ne pas avoir de véhicule et qu'ils ne sont plus que 18% dans cette situation lorsque le couple a au moins un petit enfant.

Selon MUELLER & ROMANN²⁴, les personnes vivant dans des ménages sans voiture sont surtout des familles monoparentales ou des ménages qui ne comprennent qu'une seule personne. Il s'agit plutôt de femmes qui ont un revenu inférieur à la moyenne, qui sont locataires et qui vivent dans les grands centres. Même si les ménages sans voiture disent leur grande satisfaction à ne pas posséder de véhicule, on peut néanmoins constater que certaines de ces personnes n'ont souvent pas les moyens financiers d'acheter une voiture et de payer tous les frais inhérents (carburant, impôt cantonal, entretien, intérêts perdus sur le capital investi, etc.). De fait, le TCS estime que le coût mensuel moyen d'une voiture s'élève à 900 francs.²⁵ Pour l'automobile la plus modeste, il faudrait quand même compter 600 à 700 francs par mois. Cela représente un luxe pour une famille gagnant mensuellement moins de 5'000 francs, à moins de réduire sensiblement les autres postes du budget du ménage²⁶.

²⁴ MUELLER & ROMANN et al.(1999), « Autofreie Haushalte, Ihre Mobilität und die Folgen für Verkehrsplanung und Verkehrspolitik », Programme national de recherche 41 Transport et Environnement, rapport no A2, Berne, p. R-5

²⁵ http://www.tcs.ch/main/fr/home/der_tcs/presse/archiv/autokosten.html

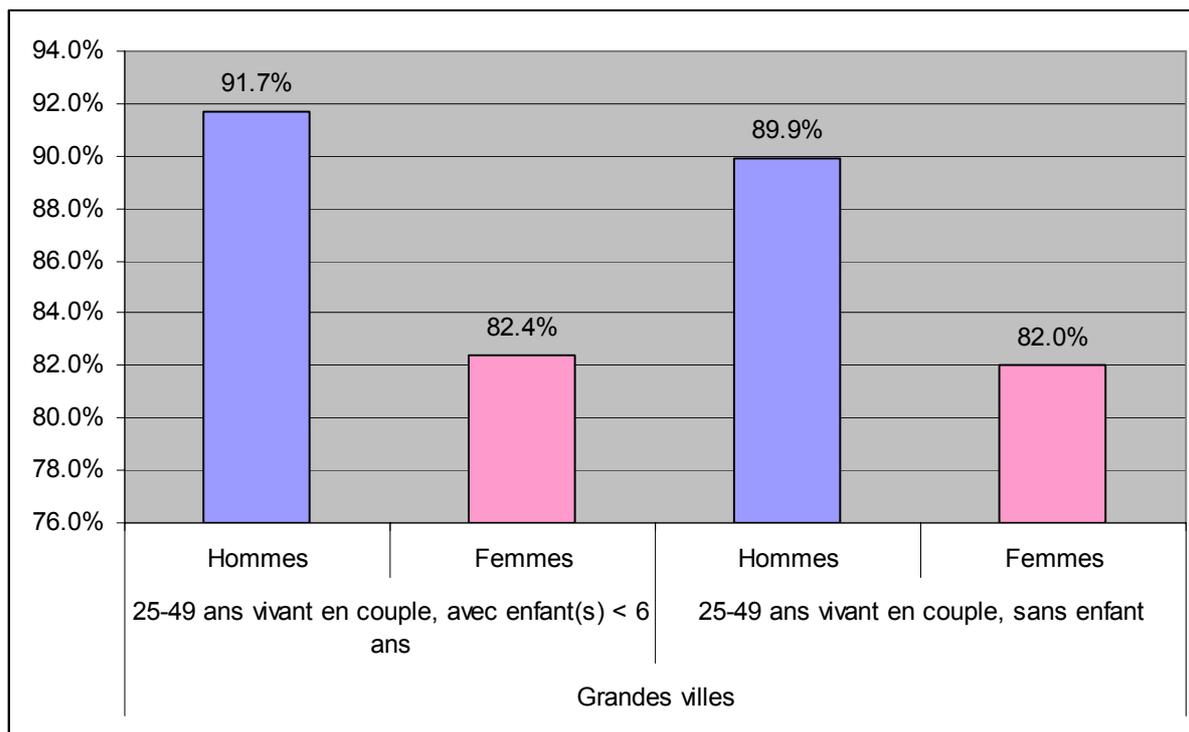
²⁶ Les dépenses de transports se situent ainsi entre 12 et 14% des dépenses totales. Ce chiffre se retrouve au niveau de l'UE, à savoir 13,91% pour l'UE 15 ou 13,79% pour l'UE 25 en 2005 : voir ta-

3.2.2 Permis de conduire et véhicule à disposition

Les indicateurs « possession d'un permis de conduire » et « véhicule à disposition » sont spécialement importants quand on sait que la mobilité aujourd'hui est en grande partie organisée autour de la voiture particulière.

On constate que les femmes de l'échantillon sont moins nombreuses que les hommes à être titulaires d'un permis de conduire. L'écart observé pour les couples avec au moins un enfant de moins de 6 ans et les couples sans enfant reste à peu près identique (7,9% contre 9,3%).

Tableau 3. Personnes titulaires d'un permis de conduire pour voiture de tourisme



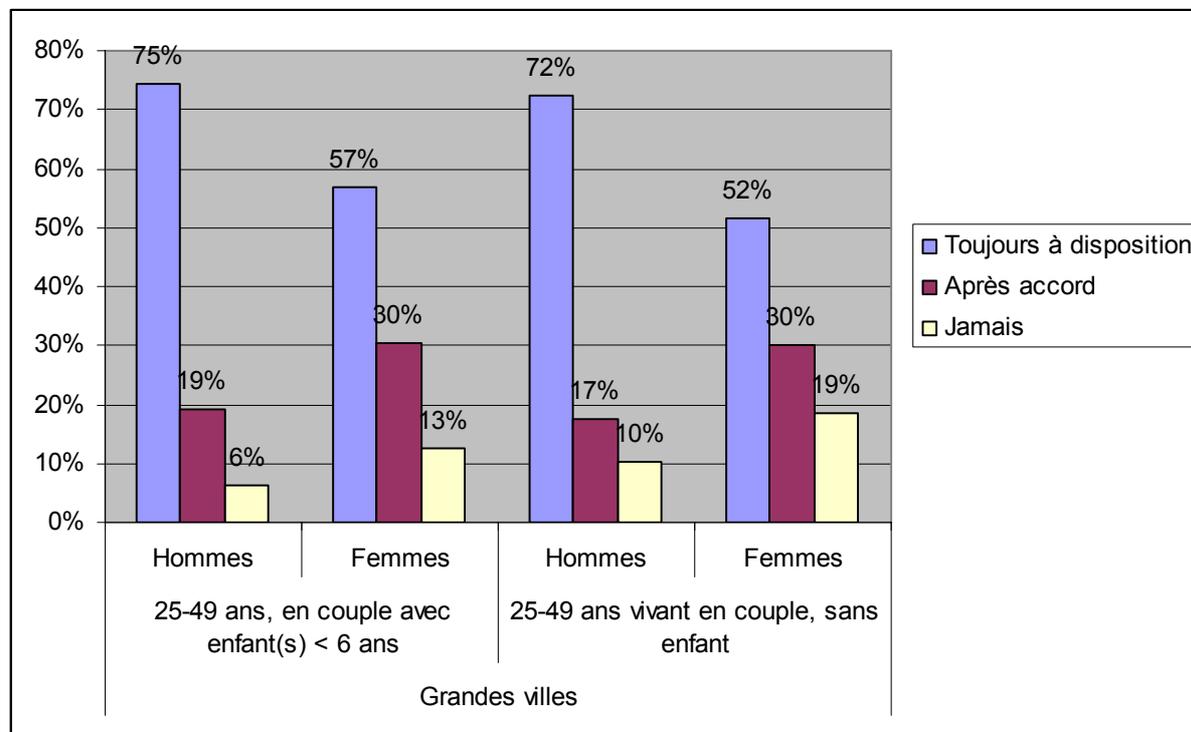
Il y a lieu de noter ici aussi que l'obtention du permis de conduire pour automobile n'est pas gratuite. Entre les cours théoriques, les cours de sensibilisation, les heures de pratique et les frais relatifs au passage de l'examen, il faut compter environ 3'000 francs.

Pour ce qui est du véhicule à disposition, les femmes de l'échantillon choisi sont sensiblement moins nombreuses que les hommes à pouvoir disposer sans restriction d'une voiture. Elles sont 52% dans les couples sans petit enfant (contre 72% pour les hommes) et 57% (contre 75% pour les hommes) dans les couples avec au moins un petit enfant. L'écart est dans les deux cas d'environ 20%.

En outre, les femmes sont pratiquement deux fois plus nombreuses que les hommes à ne jamais avoir un véhicule à disposition. De fait, pour les couples sans enfant, 19% de femmes n'ont pas du tout l'occasion de disposer d'une voiture (hommes : 10%) et pour les couples avec au moins un enfant de moins de 6 ans, elles sont 19% dans cette situation (contre 10% des hommes). Ne jamais avoir de véhicule à disposition s'explique par le fait que le couple n'a pas de voiture, ou encore parce que la

voiture est exclusivement utilisée par l'homme. On ne peut s'empêcher ici de penser au cliché de la femme qui doit demander (l'autorisation) à son mari pour avoir les clés de la voiture et qui attend qu'il rentre du travail pour pouvoir en disposer.

Tableau 4. Personnes ayant une voiture à disposition



Il serait faux de croire que la voiture est l'apanage des hommes. De nombreuses femmes actives et mères de famille voient dans la voiture un sas de décompression entre la maison et le travail. Elle leur permet de répondre au besoin de temps pour soi, temps qui leur fait cruellement défaut. ESPINASSE²⁷ distingue les femmes « pro-voiture absolues » des « pro-voitures relatives ». Les « pro-voiture absolues » ont passé très jeune leur permis de conduire et voient dans la voiture un symbole d'autonomie et de liberté, voire un outil de libération par rapport aux contraintes familiales, ménagères et professionnelles. Ces femmes expriment souvent un rejet des transports en commun. Elles refusent d'être confrontées à la foule, à la saleté, aux mauvaises odeurs du métro et d'être contraintes à attendre passivement le prochain bus ou le prochain train.

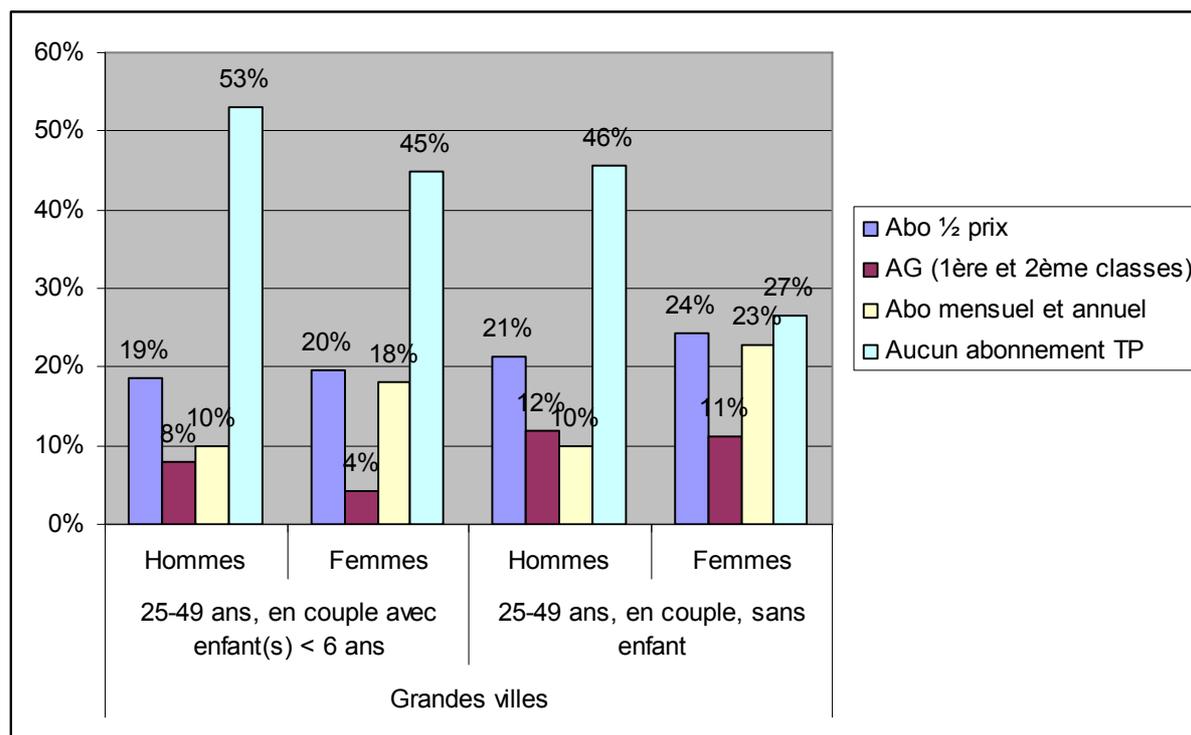
Les « pro-voitures relatives » parlent de leur véhicule comme d'un objet utilitaire. Elles ont souvent peur de conduire. Elles ont passé leur permis de conduire plus tard que les « pro-voiture absolues », à l'occasion de la naissance d'un enfant ou parce que leur travail l'exige. Elles ont en outre une tendance plus marquée à la multimodalité que les « pro-voiture absolues ».

3.2.3 Possession d'abonnement de transports publics

Il est connu que les femmes sont plus nombreuses que les hommes à circuler avec les transports en commun et à posséder un abonnement de transports publics.

²⁷ BEAUVAIS Jean-Marie et ESPINASSE Catherine (2001), « Avec ou sans voiture ? Les familles sans voiture. Les femmes « pro-voiture », La documentation française PREDIT, Paris, 2001

Tableau 5. Possession d'abonnements de transports publics



Pour les couples de l'échantillon choisi qui vivent sans enfant, les femmes sont deux fois plus nombreuses que les hommes à avoir un abonnement de parcours mensuel ou annuel (23% contre 10%). Elles possèdent en outre aussi souvent que les hommes un abonnement général, seule vraie alternative à l'utilisation de la voiture (11% des femmes et 12% des hommes), mais elles optent dans l'écrasante majorité des cas pour la 2^{ème} classe. En outre, seules 27% ne disposent d'aucun abonnement (les hommes sont presque deux fois plus nombreux avec 46%)

En ce qui concerne les couples vivant avec au moins un enfant de moins de 6 ans, on constate que hommes et femmes ont sensiblement moins d'abonnement de transports publics que les couples sans enfant. Ce sont surtout les femmes qui semblent délaissé les transports en commun (davantage que les hommes). Elles ne sont notamment plus que 4% à avoir un abonnement général. Ceci pourrait s'expliquer par le fait qu'elles travaillent à temps partiel, ce qui ne justifie pas un tel investissement.

Les femmes représentent 2/3 de la clientèle des transports publics. On dit parfois qu'elles optent pour ce moyen de transport par souci d'écologie (mobilité durable). Il convient de ne pas oublier que de nombreuses femmes n'ont pas d'autres choix de mobilité, compte tenu du nombre de voitures par ménage, de la non possession d'un permis de conduire et de la non disponibilité d'un véhicule. On parle alors de clientèle « captive ».

Il est intéressant de voir que les autorités s'évertuent à établir les horaires des transports publics en fonction du trafic pendulaire, alors que ce sont surtout les femmes, les écoliers et les retraités qui les utilisent en premier lieu. On observe toutefois depuis quelques années que les grands centres (Genève, Berne, Bâle, Zurich mais aussi Lausanne depuis peu) ont étoffé leur offre de transports publics durant les heures creuses (le soir et le weekend).

3.3 Déplacements effectués

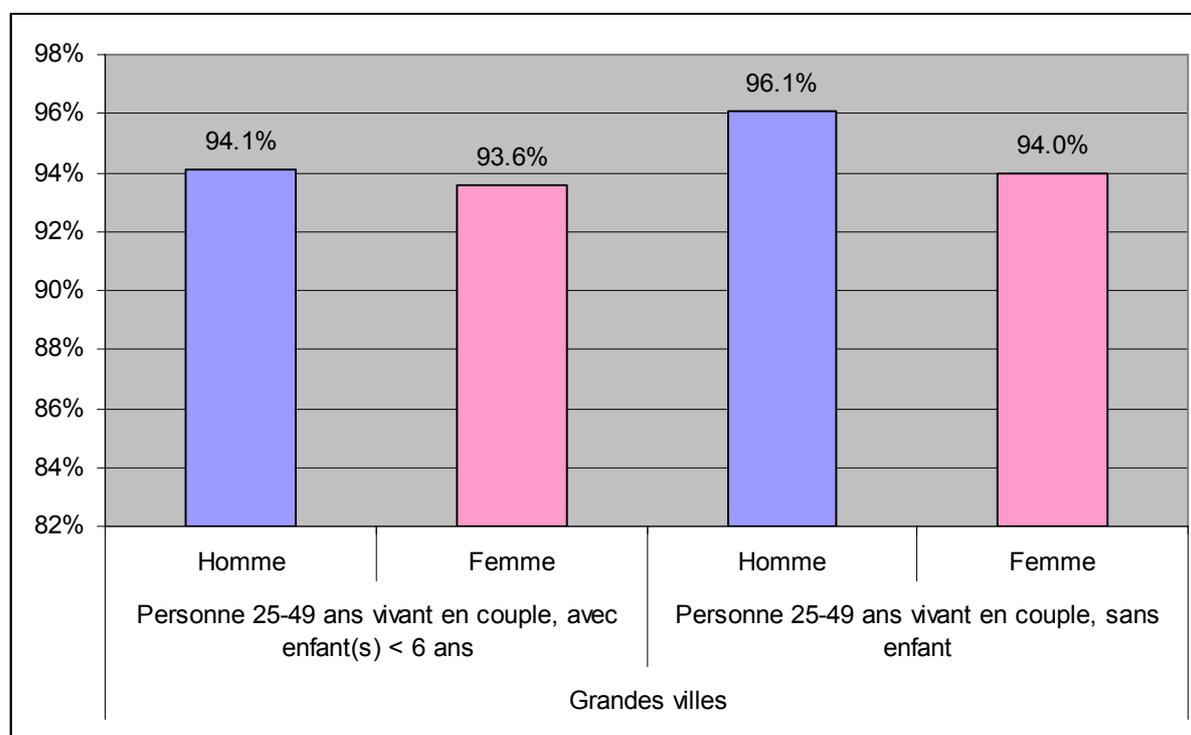
J'ai retenu les indicateurs suivants pour définir les déplacements effectués: le degré de mobilité, les distances et les durées moyennes de déplacement, les moyens de transport utilisés, les motifs de déplacement et l'intensité des déplacements au cours de la journée.

3.3.1 Degré de mobilité

Le microrecensement qualifie de « mobile » toute personne qui sort de son domicile au moins une fois par jour.

Il s'avère que les femmes sont un peu moins mobiles que les hommes. L'écart observé pour les couples sans enfant est plus important que pour les couples avec enfant(s). Parmi les raisons invoquées pour ne pas quitter son domicile, on peut citer notamment : aucune nécessité de sortir, la maladie, les visites ou le travail à domicile.

Tableau 6. Degré de mobilité



Quand on parle de personnes non mobiles, on aurait tendance à penser à certaines catégories de la population, comme les personnes âgées qui vivent seules. Selon PREDALI, ce sont surtout les personnes vivant en couple qui sont immobiles, avant tout les couples avec enfants. Cela est compréhensible dans la mesure où ces personnes peuvent reporter sur le conjoint certains déplacements, ce que ne pourrait pas faire une personne qui vit seule.

3.3.2 Distance journalière moyenne

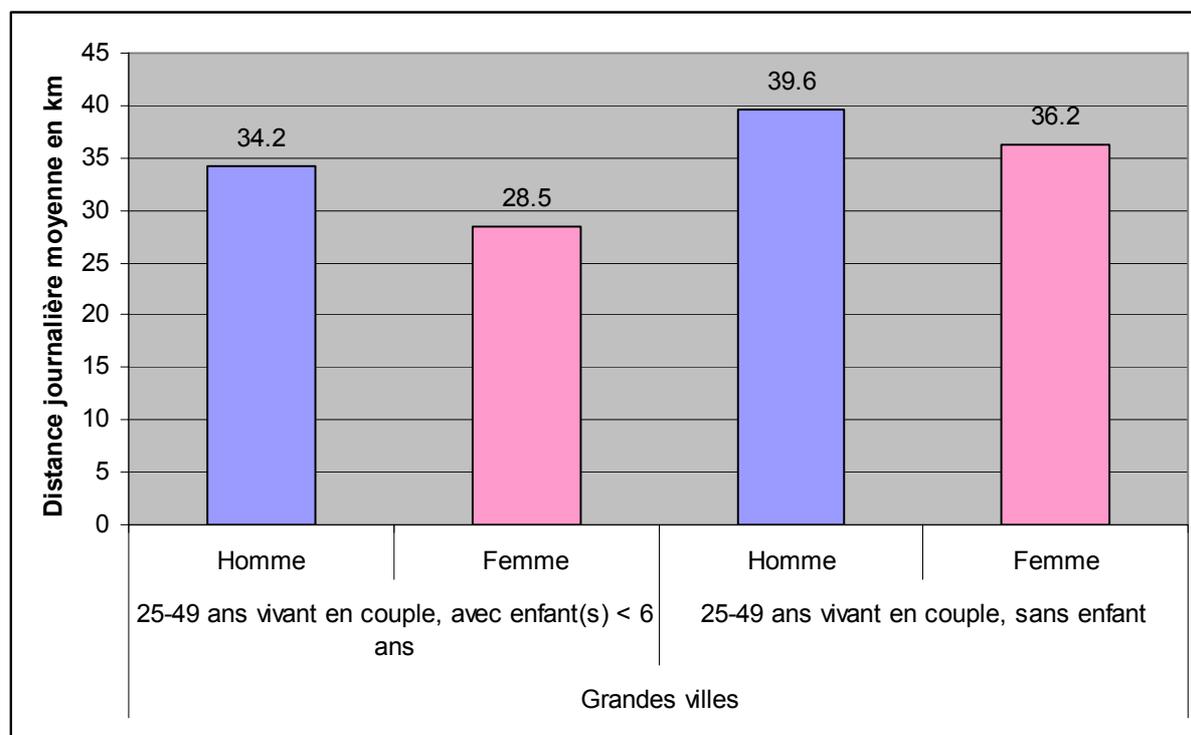
On entend par « distance journalière moyenne » le nombre moyen de kilomètres parcourus par personne et par jour.

On constate que les femmes parcourent moins de kilomètres que les hommes. Selon mon échantillon, l'écart entre hommes et femmes est relativement peu important

pour les couples sans enfant (3.4 km). Par contre, l'écart se creuse dans le cas des personnes qui vivent en couple avec au moins un enfant de moins de 6 ans (5.7 km).

La présence d'un enfant dans le couple tend à faire baisser le nombre de kilomètres parcourus, que ce soit pour les femmes (36,2 contre 28.5 km) que pour les hommes (39.6 contre 34.2 km).

Tableau 7. Distances journalières moyennes



Cette différence entre hommes et femmes s'explique par le fait que les femmes travaillent davantage dans leur commune de domicile et qu'elles ont plus fréquemment un emploi à temps partiel.²⁸

La proximité entre le lieu de travail et le lieu de résidence fait penser que les femmes sont moins exigeantes que les hommes quant au choix de leur travail et qu'elles se limitent à un marché de l'emploi plus restreint. L'enquête qualitative effectuée par PREDALI en Ile-de-France montre que l'emploi n'est pas le premier critère pour le choix du lieu de domicile. La réputation de l'école et la famille à proximité sont des éléments plus importants.

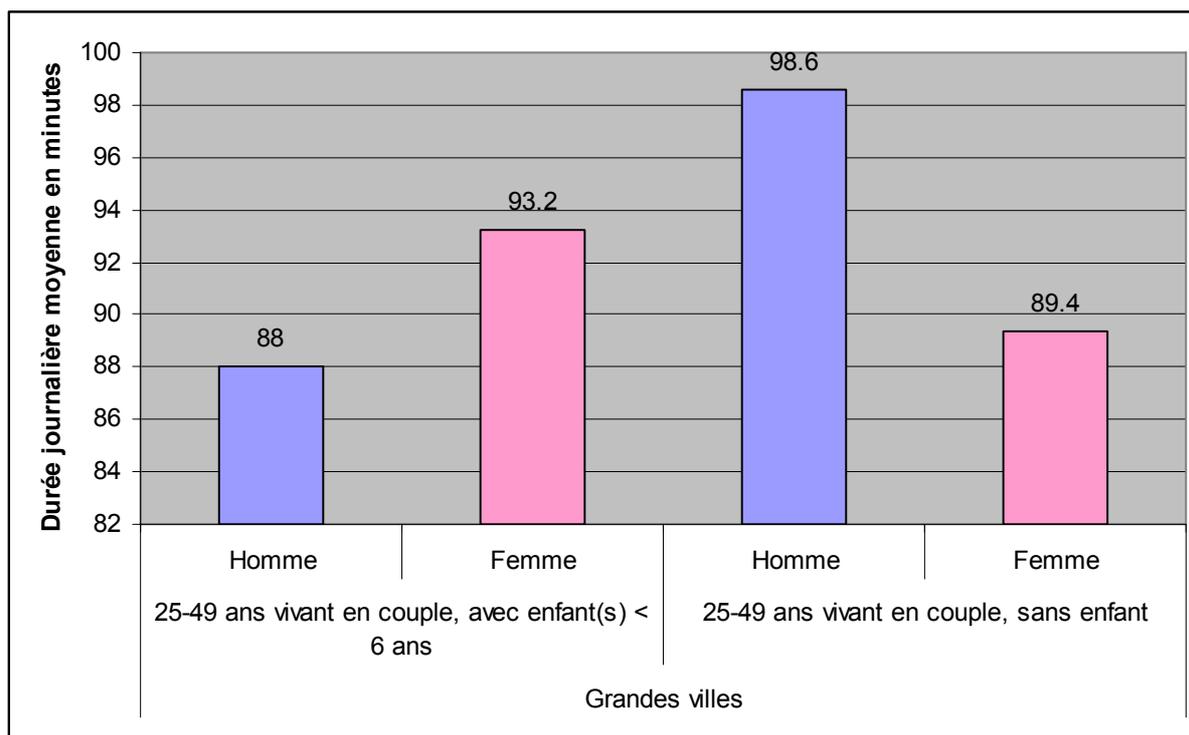
3.3.3 *Durée journalière moyenne*

La durée journalière moyenne correspond à la durée moyenne des trajets (sans les temps d'attente) par personne et par jour.

Les différences observées ici entre les femmes et les hommes sont peu importantes, que ce soit pour les couples sans enfant (9 minutes) que pour les personnes vivant en couple avec un petit enfant (5 minutes).

²⁸ OFS (2004), « La pendularité en Suisse. Recensement fédéral de la population 2000 », Neuchâtel, 2004, p. 30.

Tableau 8. Durées journalières moyennes



Si on combine les distances et les durées journalières moyennes, on constate que c'est la femme qui vit en couple avec un petit enfant qui présente la vitesse moyenne de déplacement la plus faible (18.3 km/h), alors que la femme et l'homme sans enfant ont une vitesse moyenne comparable (respectivement 24.3 km/h et 24.1 km/h). L'homme qui vit en couple avec enfant a une vitesse légèrement inférieure : 23.3 km/h.

3.3.4 Nombre moyen de déplacements et nombre moyen d'étapes

Un déplacement commence au moment où une personne quitte son domicile pour un certain motif (par exemple aller travailler) et s'achève lorsque la destination est atteinte et qu'un nouveau motif de déplacement commence ou lorsque la personne reste au même endroit pendant une heure au moins. Un déplacement se compose d'une ou plusieurs étapes. Une étape est une partie d'un déplacement qui est parcourue à l'aide du même moyen de transport (marche à pied, voiture, bus, train, etc.) et dont la distance minimale est de 25 mètres.

Ainsi, un déplacement (1 motif de déplacement) du logement jusqu'au lieu de travail peut être divisé selon les 4 étapes suivantes (4 moyens de transport) :

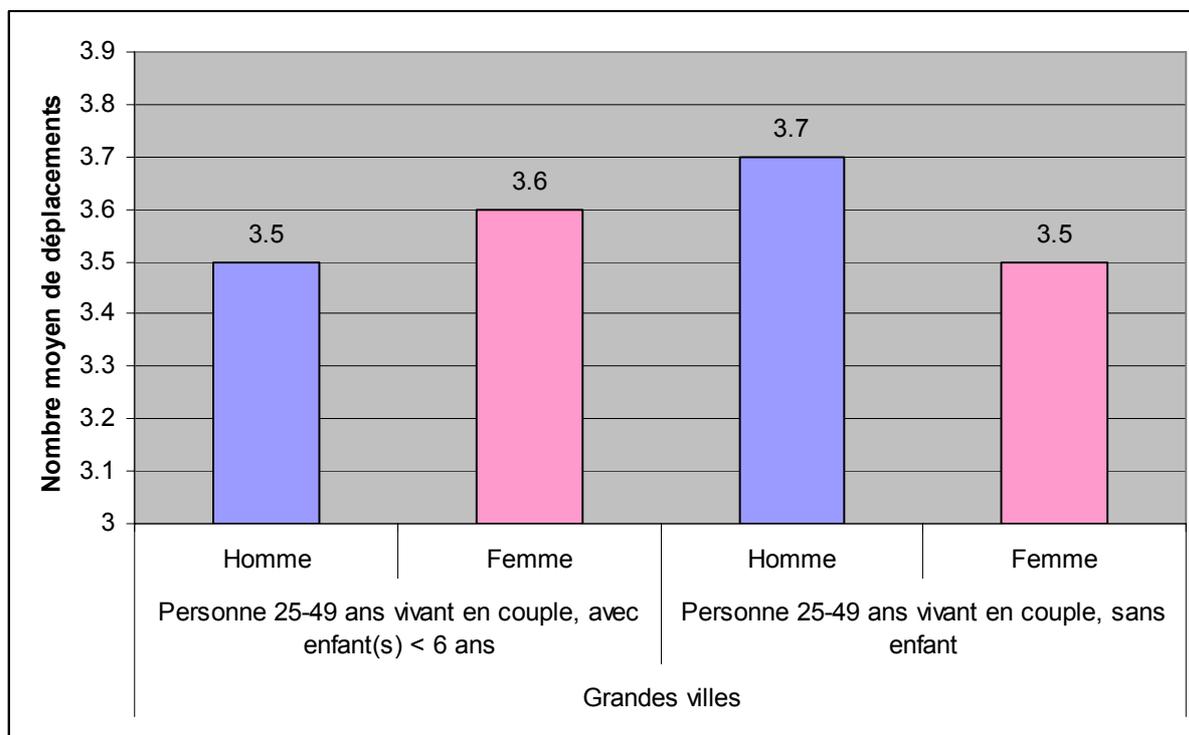
Logement → à pied, en bus, en train, à pied → Lieu de travail

Le schéma des déplacements et des étapes permet de saisir avec précision des données relatives aux différents déplacements, notamment en ce qui concerne l'utilisation des différents moyens de transport. Le nombre de déplacements renseigne sur le nombre de motifs de déplacement effectués en une journée.

Force est de constater que les résultats obtenus ici ne présentent pas de différence significative entre les couples avec et sans enfant de moins de 6 ans. Le nombre de déplacements se situe à chaque fois entre 3,5 et 3,7. Il est intéressant de voir que

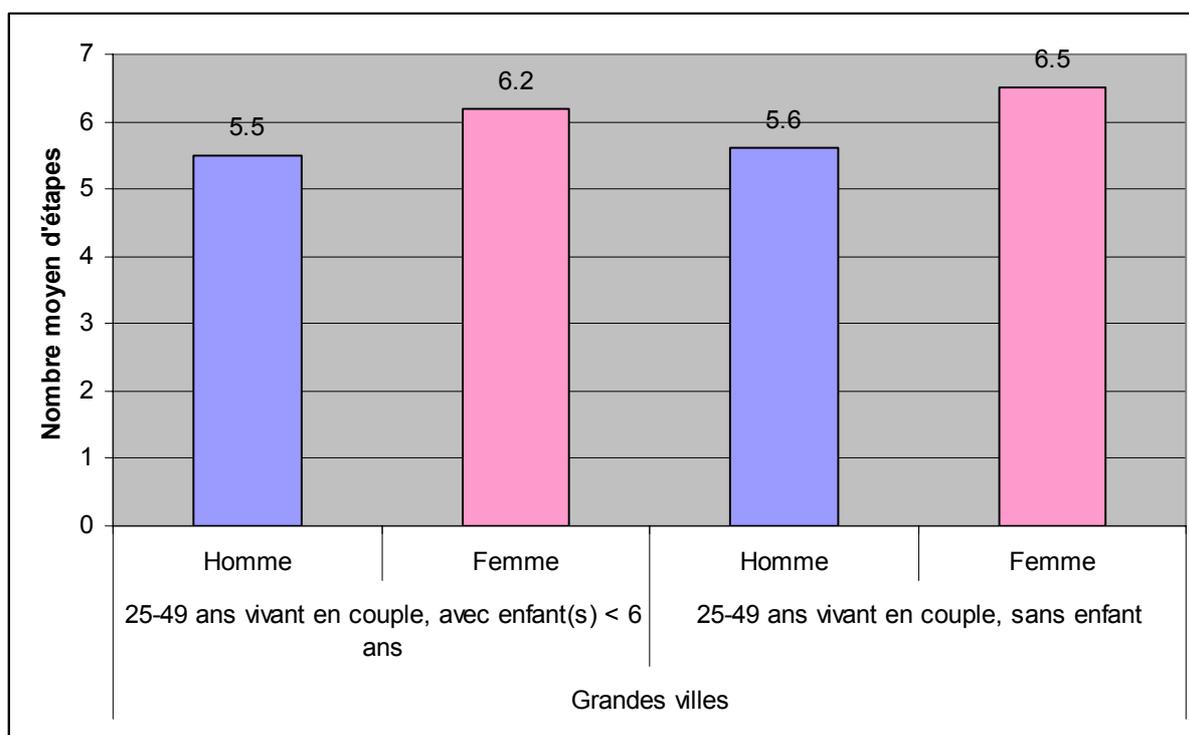
pour les personnes de l'échantillon choisi, la présence d'un enfant ne modifie pas le nombre de fois où elles quittent leur domicile.

Tableau 9. Nombre moyen de déplacements



En ce qui concerne le nombre moyen d'étapes (c.-à-d. nombre de moyens de transport utilisés), on observe que les femmes présentent des résultats un peu plus élevés que les hommes, l'écart au sein du couple étant moindre s'il y a un petit enfant.

Tableau 10. Nombre moyen d'étapes



Cette différence vient du fait que les hommes se déplacent avant tout en voiture et que les femmes utilisent un plus grand nombre de moyens de transport (surtout la marche et le vélo).

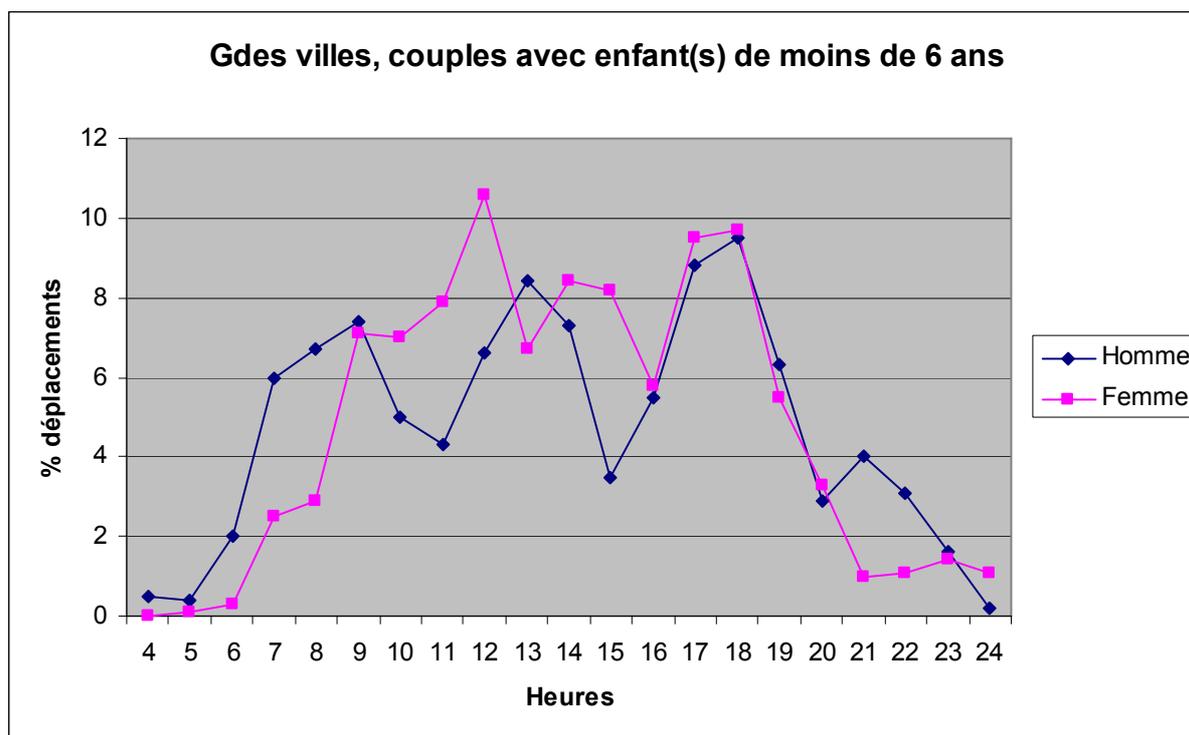
3.3.5 Répartition des déplacements dans la journée

Comment les hommes et les femmes répartissent-ils leurs déplacements dans la journée ? Sortent-ils et rentrent-ils au même moment ? La présence d'enfant influence-t-elle l'organisation quotidienne ?

Au sein des couples avec au moins un enfant de moins de 6 ans, on constate que l'intensité des déplacements n'est pas tout à fait la même. Les hommes quittent leur domicile plus tôt que les femmes. Ils sont 6% à se déplacer à 7 heures, 6,7% à 8 heures et 7,4% à 9 heures. On observe chez eux trois pics : le matin, à midi et le soir, ce qui correspond aux déplacements liés à une activité salariée (temps bloqués le matin et l'après-midi, entrecoupé par une pause vers 12 heures). On peut également voir que plusieurs d'entre eux se déplacent de nouveau vers 21 heures.

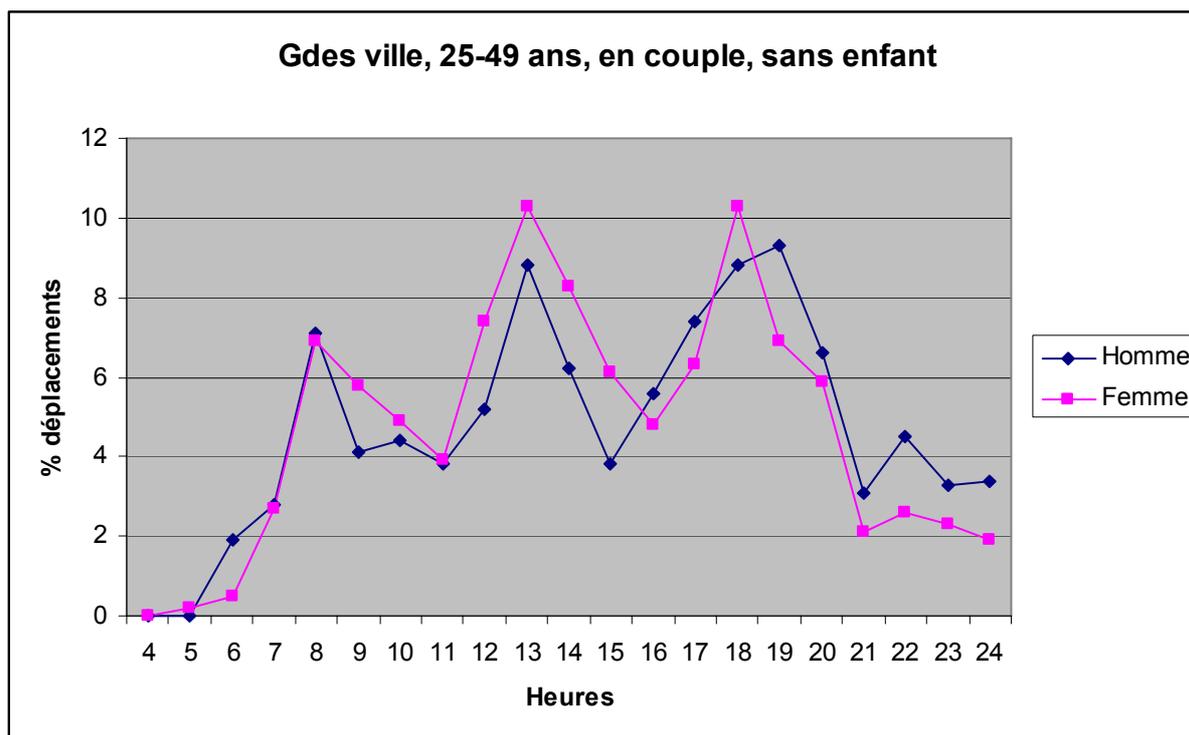
Les femmes ne commencent vraiment à quitter leur domicile que vers 9 heures (7,1%). En outre, il semble que plusieurs d'entre-elles prennent leur repas de midi à la maison. Elles rentrent surtout vers 18 heures et ne ressortent pas pour la majorité d'entre elles. Ces résultats correspondent aux observations faites par PREDALI selon laquelle les femmes quittent plus tard leur domicile et rentrent plus tôt le soir.

Tableau 11. Intensité des déplacements au fil de la journée, couples avec enfant



L'intensité des déplacements des personnes de l'échantillon qui vivent en couple mais sans enfant présente de fortes similitudes. On peut observer les mêmes pics vers 8 heures, 13 heures, 18-19 heures et 22 heures, avec seulement de petits décalages. Il est intéressant de constater que les femmes sortent moins en soirée que les hommes, mais qu'elles sont quand même encore assez nombreuses à être hors de leur domicile après 21 heures.

Tableau 12. Intensité des déplacements, couples sans enfant



Pour les couples sans enfant, on observe que les femmes et les hommes quittent le domicile à peu près à la même heure le matin, soit vers 8 heures (7,1% des hommes sortent à ce moment-là et 6,9% des femmes) et qu'ils rentrent également en même temps, soit vers 18 – 19 heures. Le parallélisme des deux courbes est assez frappant.

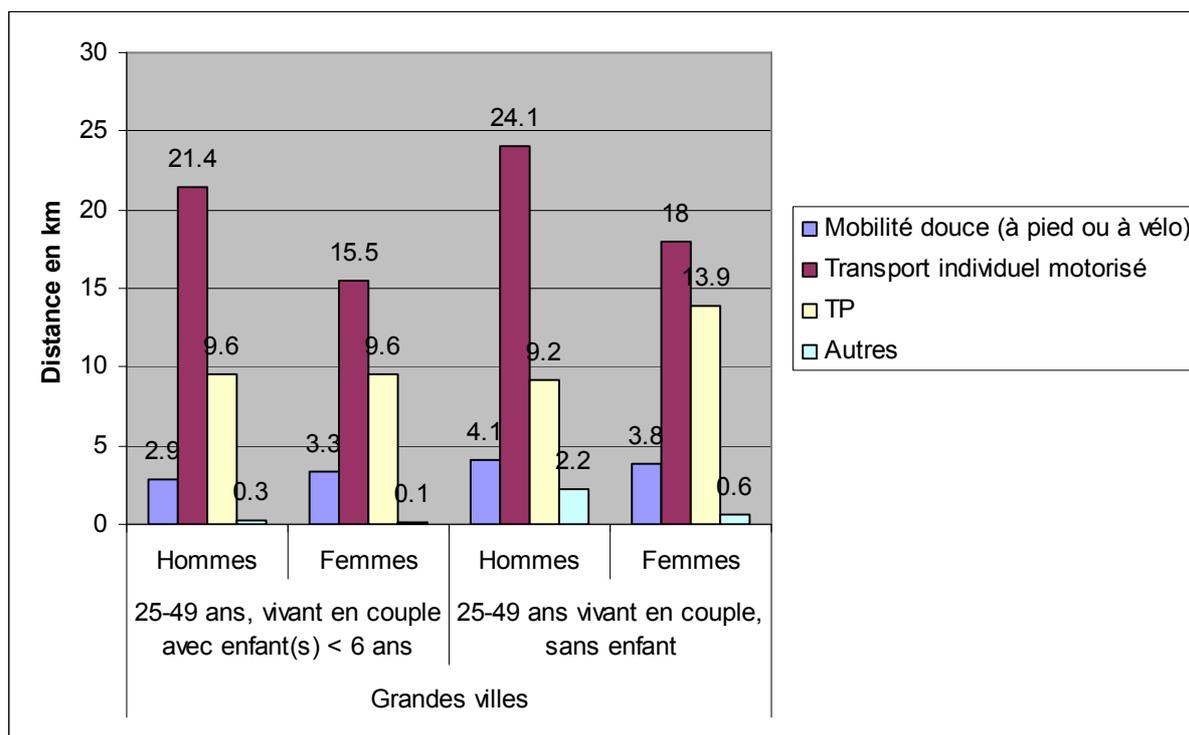
3.3.6 Choix des moyens de transport

La répartition des déplacements en fonction des différents moyens de transport peut se faire en fonction de la distance journalière moyenne parcourue ou de la durée journalière moyenne.

Pour les hommes aussi bien que pour les femmes de l'échantillon choisi, les plus grandes distances sont parcourues en transport individuel motorisé. Les hommes parcourent chaque jour davantage de kilomètres que les femmes, les hommes qui vivent en couple sans enfant davantage que les hommes avec au moins un enfant de moins de 6 ans. Les femmes utilisent les transports publics sur de plus longues distances lorsqu'elles vivent dans des couples sans enfant (13,9% contre 9,6% avec au moins un enfant de moins de 6 ans).

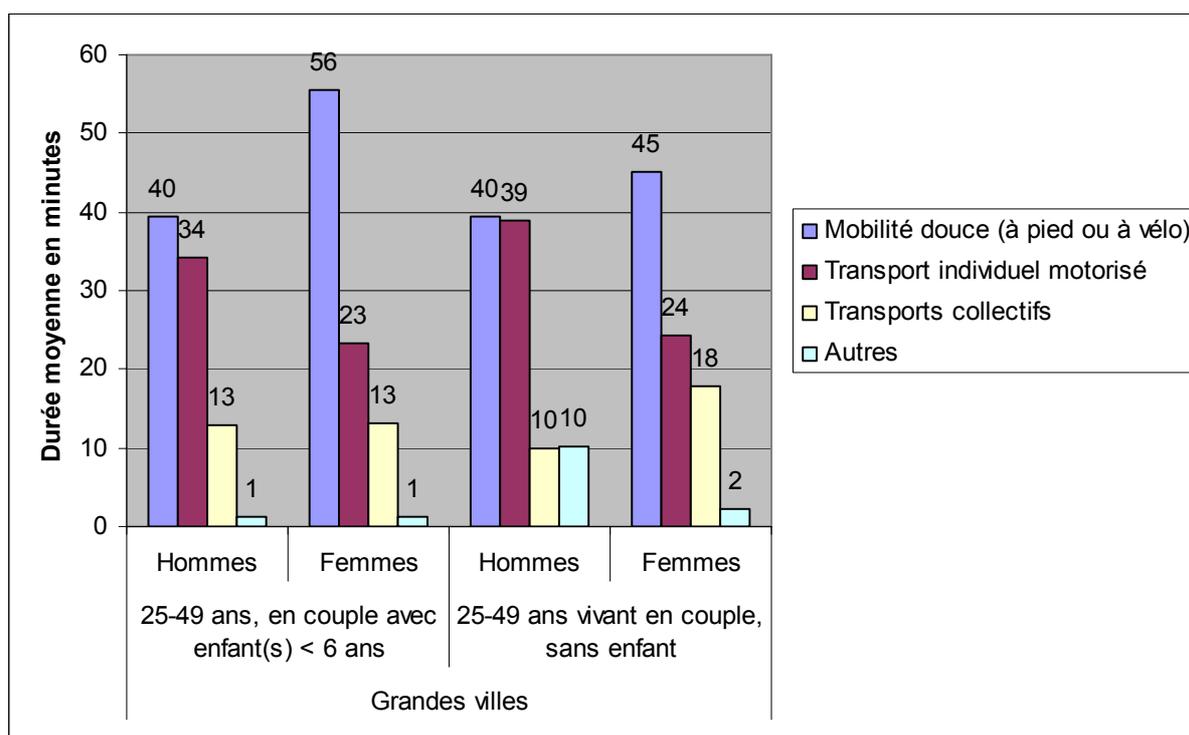
A noter que les résultats présentés ici ne tiennent pas compte du moyen de transport principal utilisé. La part de la mobilité douce est donc quelque peu surévaluée.

Tableau 13. Distance journalière moyenne par personne et par moyen de transport



Pour la répartition modale en fonction de la durée journalière moyenne, les femmes de l'échantillon passent plus de temps à se déplacer à pied ou à vélo qu'en voiture (environ le double de temps). Le temps consacré à la mobilité douce augmente pour celles qui vivent en couple avec au moins un enfant de plus de 6 ans (10 minutes de plus). Le temps passé dans les transports en commun est légèrement moindre pour les femmes de l'échantillon qui ont au moins un enfant de moins de 6 ans.

Tableau 14. Durée journalière moyenne par personne et par moyen de transport



Si on regarde les vitesses moyennes de déplacements, on voit que, pour la mobilité douce, ce sont les femmes avec au moins un petit enfant qui se déplacent le plus lentement (3.5 km/h) et les hommes sans enfant qui sont les plus rapides (un peu plus de 6 km/h). En ce qui concerne le transport individuel motorisé (TIM), ce sont les femmes sans enfant qui présentent la vitesse moyenne la plus élevée (45 km/h) alors que les hommes sans enfant montrent la vitesse la plus faible (37 km/h). Pour les transports publics, la vitesse observée la plus rapide concerne les hommes sans enfant (55 km/h) et la plus faible les couples avec enfant(s) (femmes et hommes : 44.3 km/h).

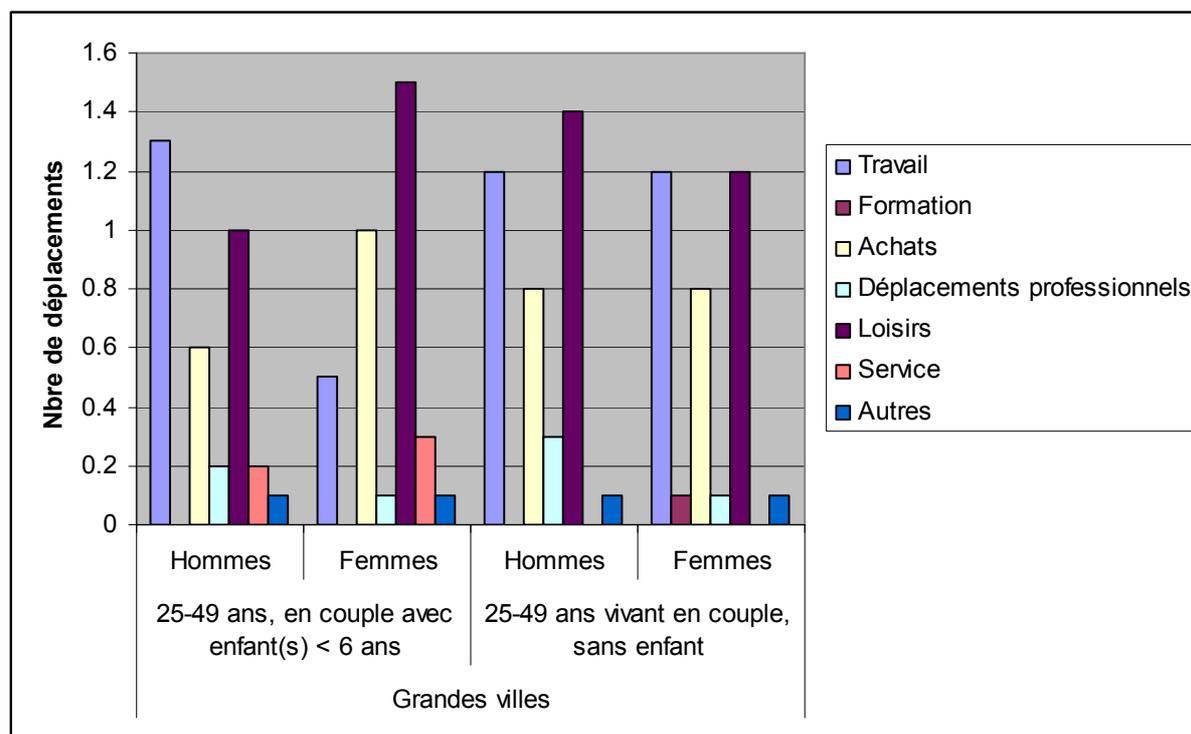
A noter que pour l'échantillon choisi (tous groupes confondus), la vitesse moyenne en transport individuel motorisé est inférieure à celle des transports publics (40.7 km/h pour le TIM et 47,5 km/h pour les TP).

On sait que les transports en commun sont peu adaptés pour les petits enfants. Rares sont les wagons ou les bus à plancher abaissé qui permettent de monter une poussette sans devoir demander de l'aide (les personnes qui se proposent spontanément ne sont pas légion). Vu la rigidité des horaires, il est difficile d'arriver à un rendez-vous à une heure précise, les imprévus de toutes sortes étant fréquents avec de très petits enfants. Par contre, les voyages en train avec des enfants plus grands, dans la mesure où il n'y a pas (trop) de changements et de bonnes correspondances, peuvent être tout à fait adaptés et agréables.

3.3.7 Motifs de déplacement

Le nombre moyen de déplacements des personnes de l'échantillon choisi n'est pas fondamentalement différent, comme nous avons pu le voir ci-dessus. Par contre, les motifs de déplacements montrent des différences assez significatives.

Tableau 15. Répartition du nombre de déplacement par personne et par jour en fonction des motifs de déplacements



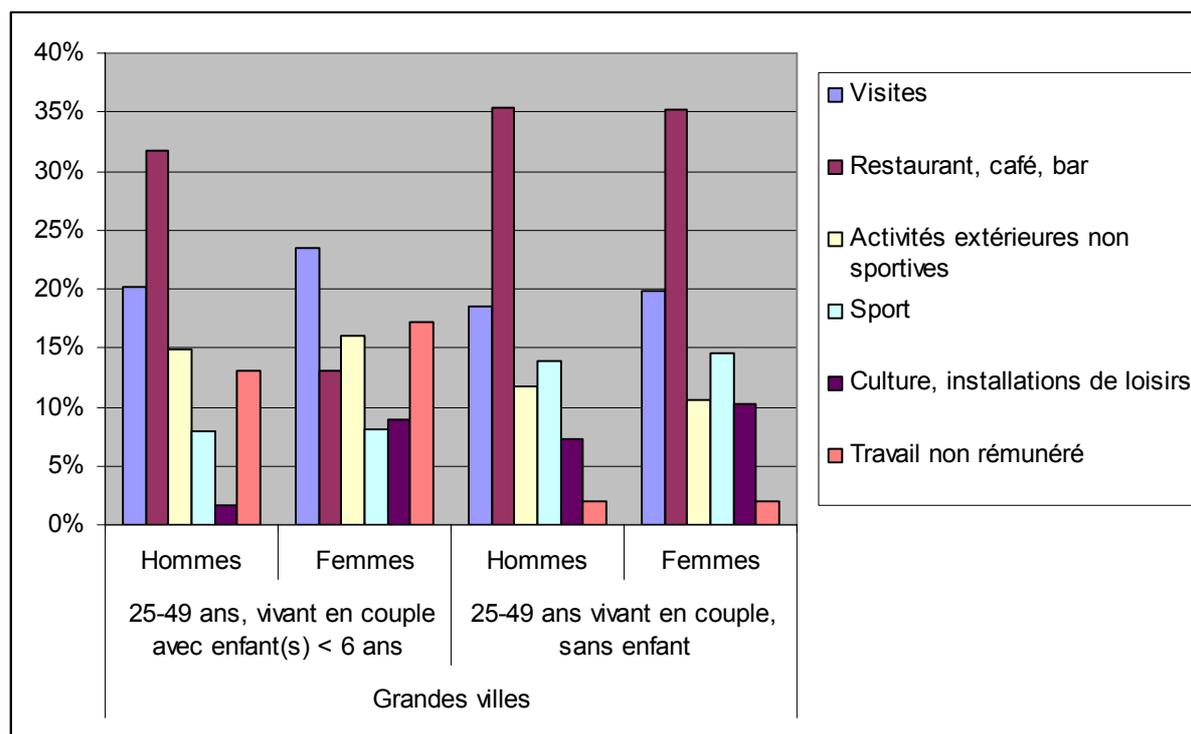
Dans les couples qui vivent sans enfant, les femmes et les hommes présentent un nombre de déplacements assez semblable, sauf en ce qui concerne les déplacements professionnels (un peu plus nombreux pour les hommes) et les loisirs (les hommes sortent davantage dans les restaurants, les cafés et les bars).

Pour les couples qui vivent avec au moins un enfant de moins de 6 ans, les femmes se déplacent surtout pour les loisirs (visites et travail non rémunéré), puis pour les achats. Comme elles travaillent en général à temps partiel, il est compréhensible que le motif « travail » soit moins important. Les hommes se déplacent par contre surtout pour le travail. Ils effectuent moins d'achat que les hommes vivant en couple sans enfant de l'échantillon choisi, mais ont aussi moins de sorties liées aux loisirs.

Les déplacements pour rendre service (amener ou chercher quelqu'un) sont inexistantes pour les couples sans enfant de mon échantillon. Pour les couples avec au moins un enfant de moins de 6 ans, les femmes effectuent un tout petit peu plus de déplacements de ce type.

L'analyse détaillée de déplacements liés aux loisirs montre comment les personnes utilisent leur temps libre. Il est intéressant de noter qu'on observe très peu de différence entre femmes et hommes pour les couples sans enfant. Cette similitude est, ici aussi, frappante.

Tableau 16. Détail des déplacements liés aux loisirs



Des différences peuvent être notées pour les couples avec au moins un enfant de moins de 6 ans. Les femmes vont nettement moins au restaurant que les hommes (et que les femmes des couples sans enfant). Par contre, elles font plus de visites que les hommes, fréquentent plus les lieux culturels et font davantage de travail non rémunéré (ailleurs que chez elles). On note ici l'importance de travail non rémunéré pour les personnes vivant en couple avec enfant (quasi inexistant pour les couples sans enfant).

3.4 Les boucles de déplacement

Les boucles de déplacement décrivent la mobilité d'un individu du départ de son domicile à son retour. Il peut s'agir d'un seul déplacement (promenade), de deux déplacements (aller-retour pour aller travailler par exemple), ou de trois déplacements ou plus (aller au travail, aller faire du sport, faire des courses et rentrer à la maison). Il n'est pas inutile de rappeler ici qu'un déplacement correspond à un motif et que ce déplacement peut se composer de plusieurs étapes en fonction des moyens de transport utilisés.

Les boucles représentent l'indicateur de mobilité le plus pertinent. Elles permettent en effet de mettre en évidence les enchaînements des différentes activités et des moyens de transport utilisés au cours d'une journée.

Malheureusement, compte tenu de la petite taille de mon échantillon et des ressources à disposition, il n'a pas été possible d'obtenir des résultats probants à ce sujet. Le rapport final du microrecensement 2005 ne donne d'ailleurs aucune indication sur ce point. A noter que le rapport final 1994 avait un chapitre consacré aux successions de motifs de déplacement et de moyens de transport, constatant que le nombre de combinaisons possibles était très grand (et difficile à interpréter).

3.5 L'évolution observée depuis le microrecensement de 1994

Comme nous l'avons vu plus haut, les méthodes utilisées depuis 1974 dans les différents microrecensements ont passablement évolué. Une comparaison des résultats depuis 1994 a du sens, compte tenu de l'introduction cette année-là des interviews assistées par ordinateur. Cette manière de procéder garantit une certaine continuité dans les résultats présentés.

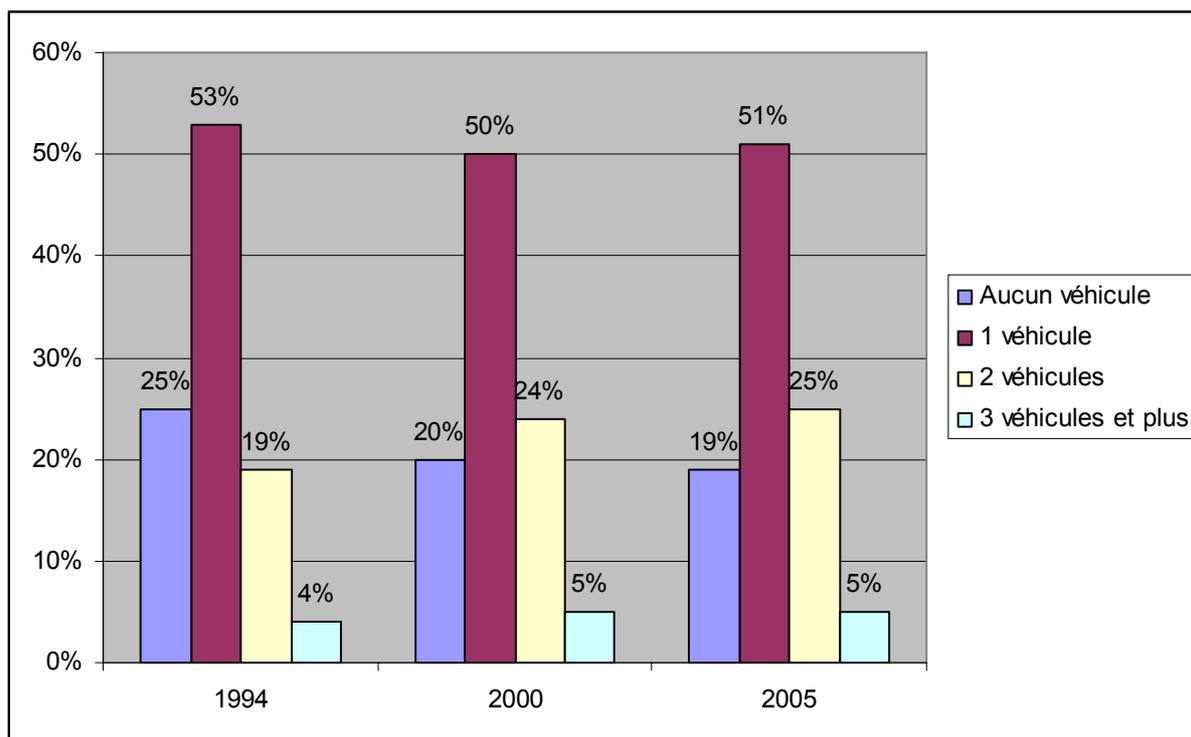
Dans le cadre de ce travail, il aurait été très intéressant de pouvoir comparer les résultats de 2005 avec ceux de 1994 et 2000, tout en gardant le même échantillon. Toutefois, la notion de « vie en couple » et de « famille » semble poser problème et ne pas être totalement identique d'un microrecensement à l'autre. Compte tenu de cette difficulté et du temps non négligeable qui aurait été nécessaire pour rassembler pour 1994 et 2000 les mêmes informations que pour 2005, j'ai décidé de ne pas poursuivre la récolte de données détaillées et me suis limitée aux principaux indicateurs relatifs aux hommes et aux femmes, ceci au niveau suisse. Ici aussi, je dois préciser que je n'ai pu rassembler que les données concernant l'équipement des ménages et quelques indicateurs relatifs aux comportements. De fait, les rapports finaux ne présentent pas systématiquement le comportement en matière de transport en fonction des sexes, mais ils retiennent d'autres critères, considérés comme plus pertinents. Les informations qui vont être présentées ci-dessous ne concernent donc que l'ensemble de la Suisse et non mon échantillon.

3.5.1 *Equipement des ménages*

a) Nombre d'automobiles par ménage

La motorisation des ménages continue d'augmenter. Alors qu'en 1994 un ménage sur quatre n'avait pas de voiture, il y a en a un peu moins de un sur cinq en 2005. En outre, les ménages ayant plus de deux voitures augmentent aussi, ce qui signifie que les femmes vivant en couple sont toujours plus nombreuses à disposer de leur propre véhicule.

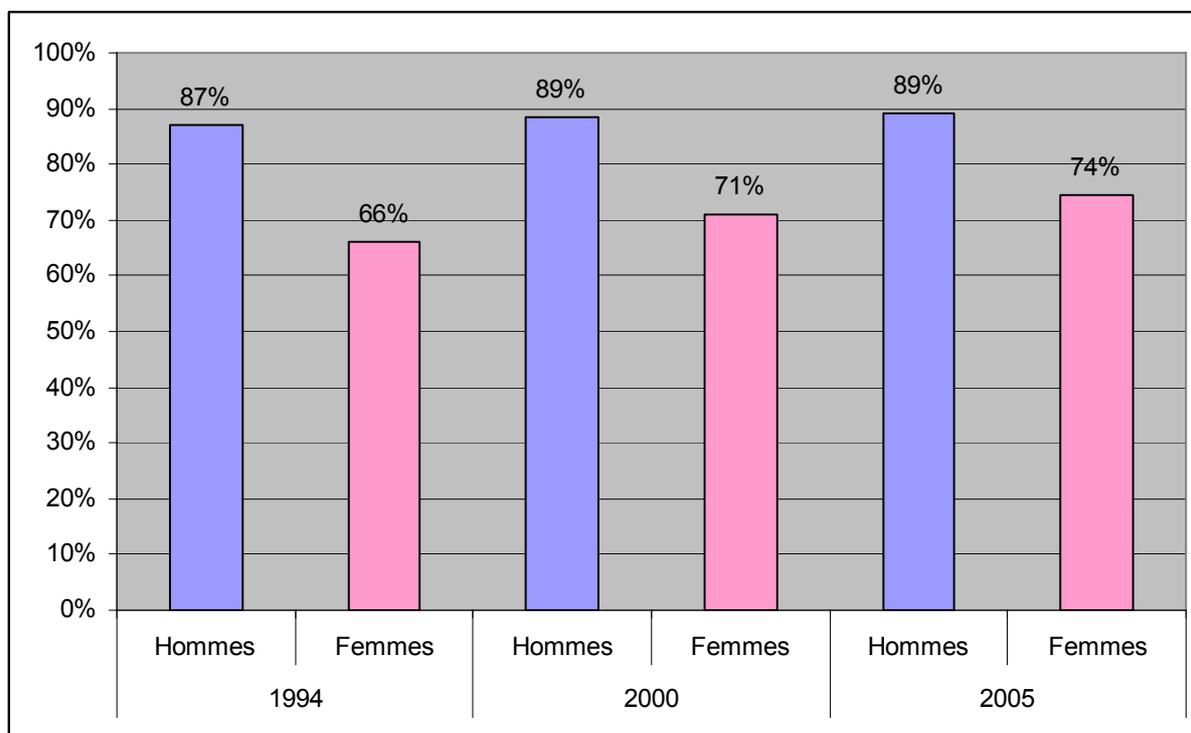
Tableau 17. Nombre d'automobiles par ménage



b) Permis de conduire

L'écart entre les hommes et les femmes se réduit, même s'il reste toujours une différence.

Tableau 18. Personnes possédant un permis de conduire



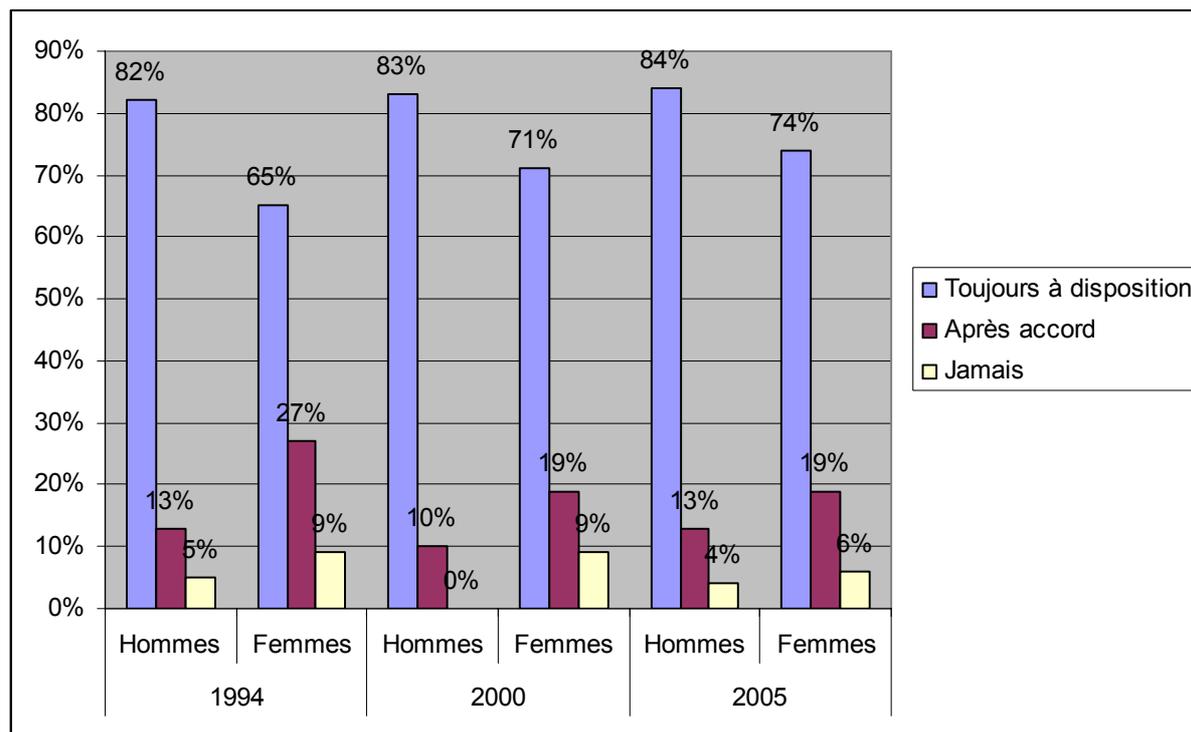
En 2005, plus d'un quart des femmes n'a pas de permis de conduire. La différence la plus forte concerne les personnes de plus de 65 ans (hommes 80.0% et femmes

44.3%, soit un écart de 35,7 points). Il y a néanmoins une différence de 5,4% pour la classe d'âge entre 18 et 25 ans : 68.2% des hommes ont le permis de conduire contre 62.8% des femmes. Cette différence viendrait du fait que les femmes passent plus tard leur permis de conduire, notamment les femmes issues de familles étrangères²⁹.

c) Véhicules à disposition

Les femmes sont toujours plus nombreuses à pouvoir utiliser en tout temps une voiture : 65% en 1994 et 74% en 2005.

Tableau 19. Véhicules à disposition dans les ménages



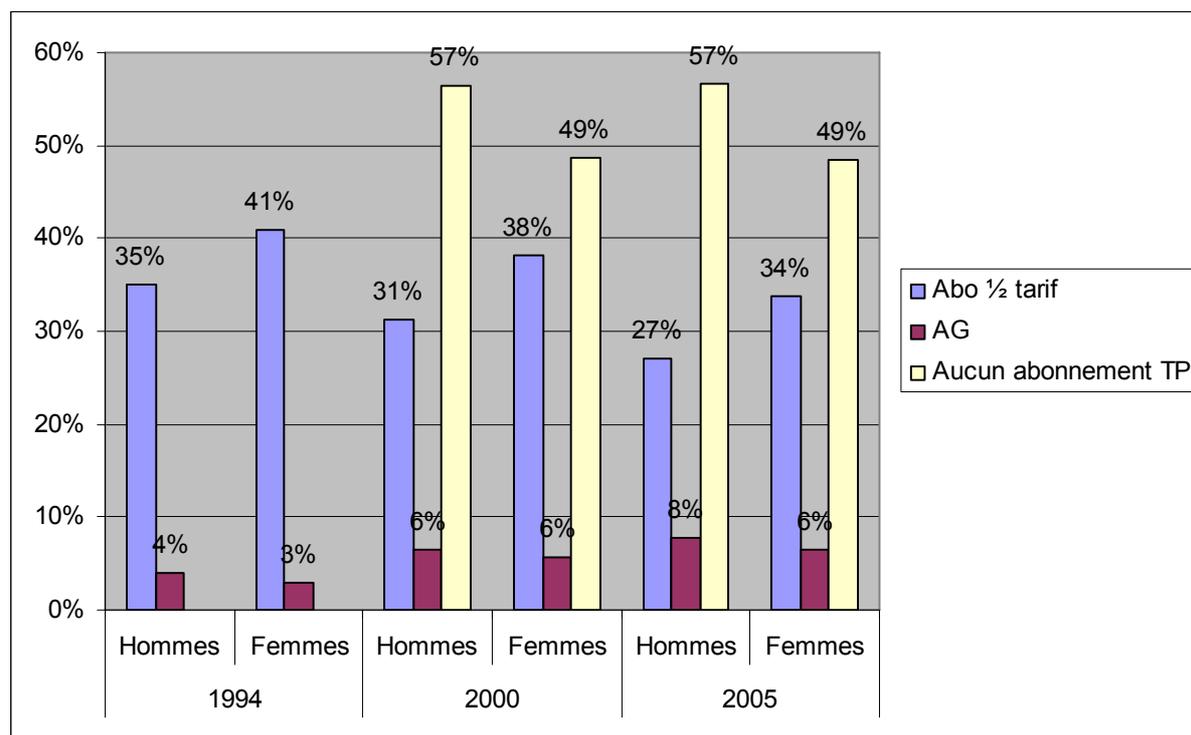
L'écart entre les hommes et les femmes se réduit (23% en 1994 et 10% en 2005). Mais elles sont toujours moins nombreuses que les hommes à pouvoir en disposer totalement à leur guise. Les femmes qui n'ont jamais accès à un véhicule sont moins nombreuses, mais ici aussi, leur proportion est plus forte que pour les hommes.

d) Abonnements de transports publics

Les hommes comme les femmes paraissent se désintéresser de l'abonnement 1/2 tarif. Par contre, les uns comme les autres sont toujours plus nombreux à être titulaires d'un abonnement général. Le nombre de personne ne possédant aucun abonnement semble rester stable. A noter que pour 1994, je n'ai trouvé aucune donnée à ce sujet.

²⁹ Explication donnée par la Fédération romande des écoles de conduite.

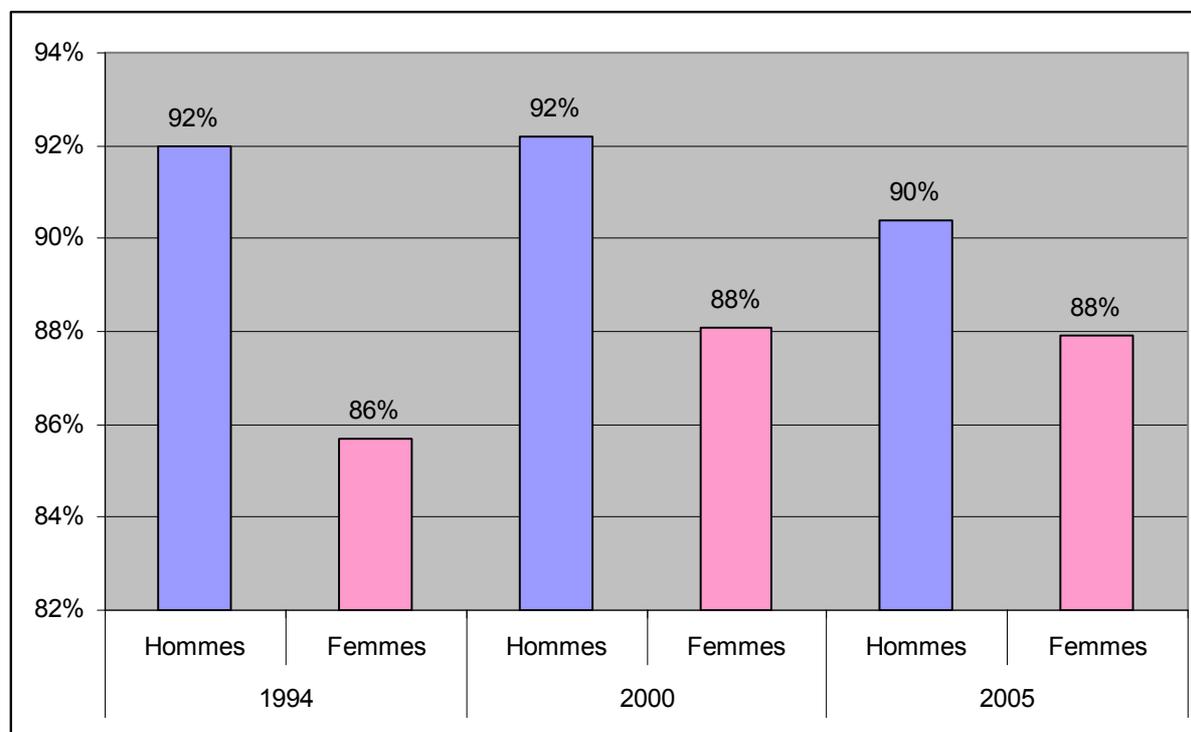
Tableau 20. Possession d'abonnements de transports publics



3.5.2 Déplacements

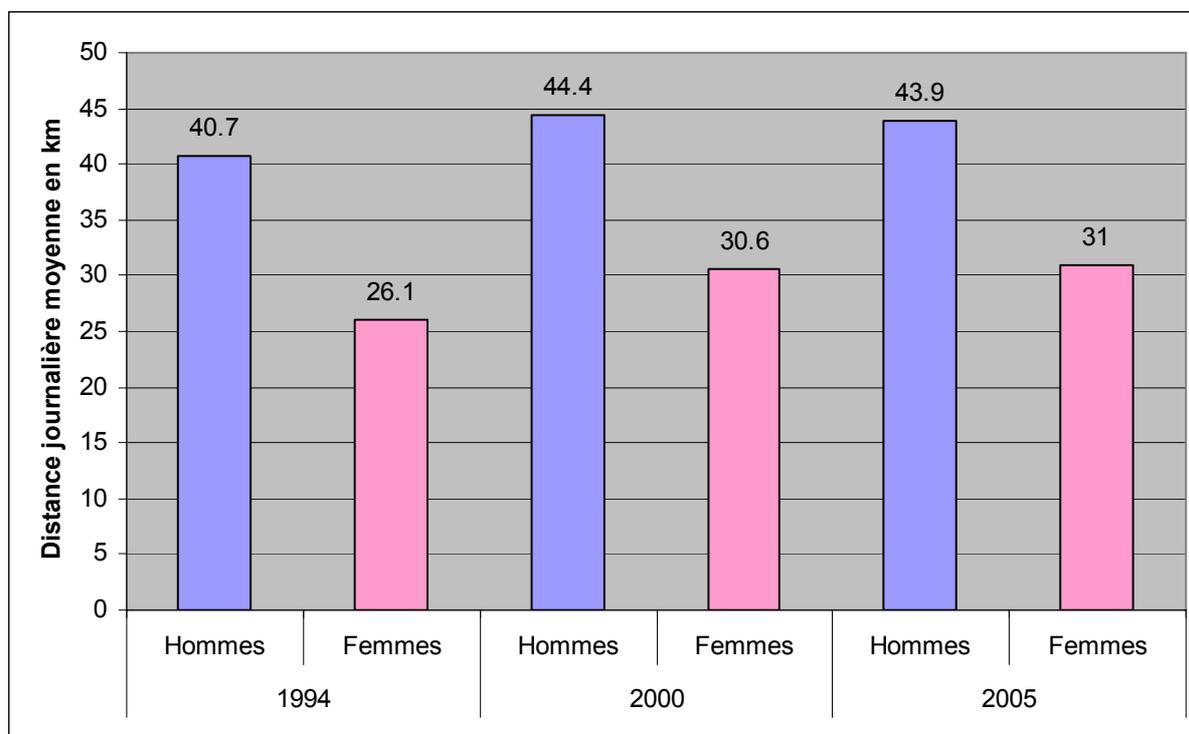
La différence de degré de mobilité entre les hommes et les femmes tend à se réduire (écart de 6.3% en 1994 et de 2.5% en 2005).

Tableau 21. Degré de mobilité



En ce qui concerne le nombre de kilomètres parcourus en moyenne par jour, on observe chez les hommes un certain tassement, tandis que les distances journalières moyenne des femmes ne cesse d'augmenter.

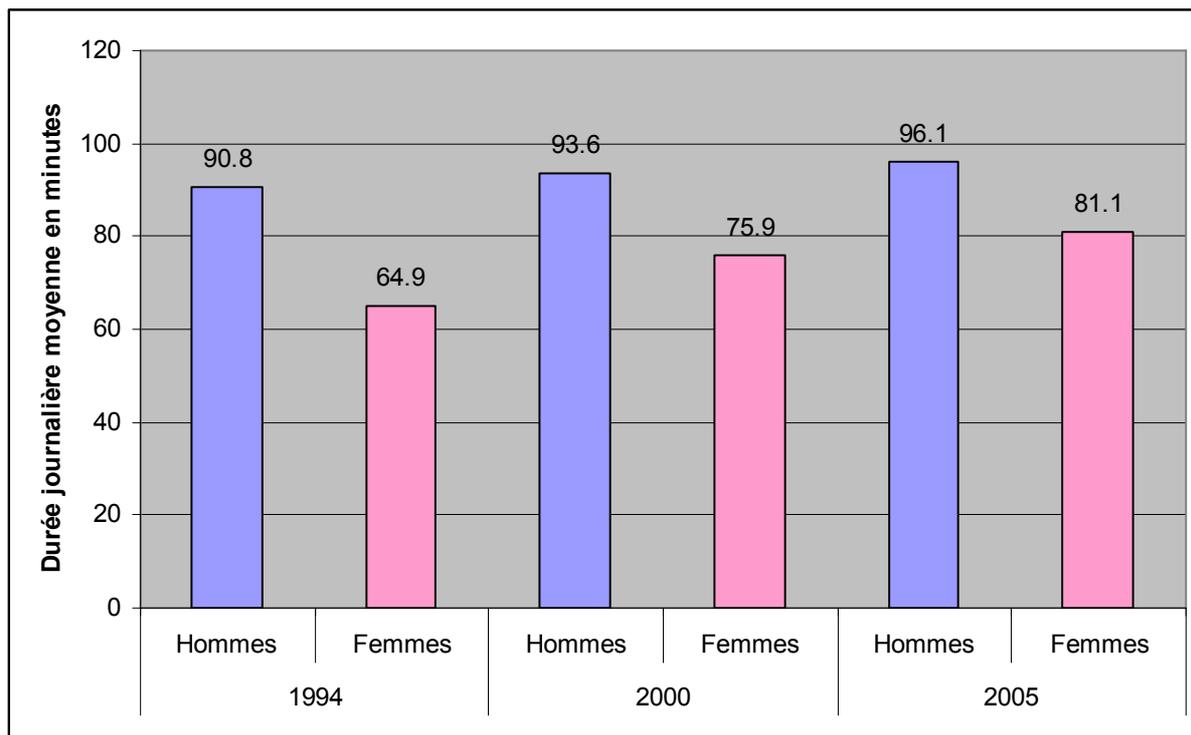
Tableau 22. Distance journalière moyenne



Entre 1994 et 2005, les hommes ont augmenté leur durée journalière moyenne d'un peu plus de 5 minutes, alors que les femmes passent un quart d'heure de plus en déplacement. La croissance entre 2000 et 2005 est moins forte qu'entre 1994 et 2000. Il faut dire que chaque personne passe près d'une heure et demie à se déplacer, ce qui n'est pas négligeable. Ici aussi, la différence entre les hommes et les femmes devient toujours plus petite.

La vitesse journalière moyenne des femmes a tendance à diminuer : elle a passé de 24,1 km/h en 1994 à 22,9 km/h en 2005. En outre, l'écart entre hommes et femmes a augmenté durant la même période (différence de 2,8 km/h en 1994 et de 4,5 km/h en 2005).

Tableau 23. Durée journalière moyenne



3.6 Conclusion de la 3^{ème} partie

Même si on lit souvent que le comportement des hommes et des femmes a tendance à se rapprocher, les analyses effectuées dans le cadre de ce travail montrent que des différences significatives existent pour les personnes âgées de 25 à 49 ans vivant en couple dans les grands centres, avec ou sans enfant de moins de 6 ans. On observe des comportements divergents notamment en ce qui concerne l'accès au transport privé motorisé, à l'intensité des déplacements tout au long de la journée, les motifs de déplacement de même que l'organisation du temps de loisirs. Les comportements deviennent plus dissemblables lorsqu'un enfant est présent dans le couple, comme nous avons pu le voir.

L'hypothèse posée au début de ce travail, à savoir que les hommes et les femmes vivant en couple, compte tenu des rôles sociaux attribués à chaque sexe, ont des activités différentes et donc des comportements différents en matière de mobilité, surtout si un petit enfant vit dans le ménage, est ainsi confirmée.

Il est certes possible que les femmes célibataires qui travaillent à plein temps et qui ont un bon niveau de salaire aient des comportements semblables à leurs homologues masculins. Mais nous avons vu que toutes les femmes ne travaillent pas à plein temps et qu'elles ne disposent pas toutes d'une situation financière enviable qui leur permette d'avoir accès sans restriction à la voiture.

Il est intéressant de voir que ce sont les mères de familles qui sont soumises au plus fortes contraintes temporelles, elles qui gardent la responsabilité des soins à apporter aux enfants et de la tenue du ménage. Or, ce sont elles qui prennent le plus les transports publics, et qui doivent jongler entre les différentes tâches à effectuer et les horaires à respecter. Aujourd'hui, l'image de la personne stressée n'est plus tellement celle du jeune cadre dynamique (qui travaille certes beaucoup, mais qui peut rester tard au bureau si nécessaire et qui n'a ni le souci de remplir le frigo, ni celui

d'amener les enfants à la crèche), mais bien celle de la mère de famille qui travaille à temps partiel et qui doit tout assumer. Le moyen de transport le plus adapté et le plus souple à sa situation serait la voiture, non pas les transports publics. Il y a lieu toutefois de noter que les analyses spécifiques des microrecensements des cantons de Genève et Vaud ont montré que les transports publics permettaient également d'effectuer des boucles de déplacement complexes.

4 Pistes de développement

Ce travail de recherche sur la mobilité a été effectué dans le cadre d'une formation continue en études genre. Il ne s'agit, somme toute, que d'un exercice de recherche qui ne prétend nullement à l'exhaustivité. Je regrette dans ce travail de ne pas avoir eu à disposition les ressources nécessaires pour effectuer une enquête qualitative, pour tester de manière précise l'influence de la composante « sexe » par rapport aux autres variables (âge, lieu de domicile, revenu) ou encore pour analyser plus en détail la question de l'harmonisation des horaires telle que proposée par les bureaux du temps qui ont vu le jour en Italie dans les années 80.

4.1 L'absence de données qualitatives

Mon travail repose essentiellement sur des données quantifiées tirées du microrecensement transport. Certes, les enquêtes périodiques ont été sensiblement améliorées depuis 1974. Les techniques d'interview, je pense ici aux entretiens téléphoniques assistés par ordinateurs effectués depuis 1994, permettent une meilleure saisie des informations. Force est de constater que les données rassemblées, comme toute statistique, présentent des limites.

Compte tenu de la dimension sociologique qui prévaut dans le domaine des études genre, il aurait été tout à fait indiqué et souhaitable de mener des entretiens personnels auprès d'un petit échantillon de personnes. Il aurait été ainsi possible de compléter et de mieux comprendre les éléments qui entrent en ligne de compte et de mieux saisir ce qui influence réellement les comportements. Cela aurait été utile pour définir l'organisation hebdomadaire des activités ou pour décrire les boucles de déplacement.

Toutefois, je n'ai pas été en mesure d'effectuer ces entretiens, dévoreurs de temps il faut le reconnaître. J'ai essayé de combler cette lacune en faisant appel, lorsque cela était nécessaire, aux résultats des enquêtes qualitatives effectuées dans le cadre des thèses de doctorat de PREDALI et MEYER.

4.2 Aspects importants qui n'ont pas pu être retenus dans l'échantillon

Le comportement en matière de mobilité dépend de nombreuses caractéristiques. Nous l'avons vu plus haut, le sexe et le taux d'occupation professionnel sont deux de ces caractéristiques, mais il y en a d'autres : l'âge, le lieu de domicile, la forme du ménage et le revenu mensuel.

L'âge joue un rôle important en matière de mobilité. Par exemple, les adultes entre 18 et 65 ans parcourent chaque jour une distance deux fois plus longue que les jeunes en dessous de 17 ans ou les personnes à la retraite. Cet aspect mérite d'être mentionné ici, même s'il n'entre toutefois pas directement en ligne de compte dans le cadre du présent travail. De fait, mon échantillon se limitait aux adultes âgés entre 25 et 49 ans.

Le lieu de domicile représente un élément significatif. Les personnes qui vivent dans les cinq grands centres urbains sont proches de toutes les commodités (école, achats, loisirs). Compte tenu des faibles distances, les déplacements peuvent s'effectuer à pied, à vélo, en transports publics ou en voiture. Il existe un vrai choix modal. Par contre, dans les agglomérations plus petites et les villes isolées, les distances entre le domicile et les différents lieux à atteindre augmente. La desserte en transports publics est moins bonne et la dépendance à l'automobile beaucoup plus

forte. Les personnes qui vivent dans les régions rurales ont encore moins de choix. Une analyse des données en fonction du lieu de résidence aurait permis de mettre en avant les changements de comportements qui se produisent quand on s'éloigne des centres-villes. Afin de ne pas alourdir l'exploitation et la présentation des résultats, il n'a pas été possible de retenir ce critère.

Enfin, le revenu joue indéniablement un des rôles les plus importants en matière de mobilité, après le taux d'activité professionnelle. Le fait d'avoir une automobile dépend avant tout des moyens financiers à disposition. Il s'avère également que les personnes qui ont le plus haut niveau de revenu sont celles qui utilisent le plus la voiture et celles qui se déplacent le moins à pied. Encore une fois, l'échantillon choisi ne m'a pas permis de retenir cet élément.

Comme mon travail porte sur les comportements des personnes qui vivent en couple, je n'ai pas abordé les déplacements effectués par des personnes vivant seules. Cette catégorie de personnes n'était pas pertinente pour illustrer la problématique du partage inégal des tâches au sein d'un couple. Toutefois, il y a lieu de mentionner que les familles monoparentales sont celles qui ont le plus de difficultés à organiser les différentes activités nécessaires à la vie quotidienne. De fait, il s'agit souvent de femmes qui vivent seule avec des enfants, sans espoir de partager ou de reporter sur une autre personne une partie des tâches à effectuer.

4.3 La mobilité analysée sous l'angle du temps des villes

Les problèmes rencontrés par les femmes en matière de mobilité sont en grande partie liés aux contraintes imposées par les horaires des bureaux, des écoles, des commerces, des administrations et des lieux culturels. Les « bureaux du temps » mis sur pied en Italie au début des années 80 ont analysé la ville en fonction de ces différents horaires qui ne sont pas adaptés à la vie des femmes ayant une activité professionnelle. Ces réflexions pour réaménager les temps sociaux dans les villes (vie professionnelle, vie familiale, loisirs et vie associative) ont été reprises par les pays nordiques et en France³⁰. Je n'ai malheureusement pas été en mesure d'intégrer ici cette approche.

³⁰ <http://www.ville.gouv.fr/infos/dossiers/temps.html>

Conclusion générale

Au cours de ce travail, nous avons vu que l'activité salariée représente un des principaux éléments qui structure les comportements en matière de mobilité. Même si les femmes sont entrées massivement sur le marché du travail depuis les années 70, elles continuent à assumer la responsabilité des tâches parentales et ménagères. Le partage inégal du travail domestique, un des nœuds de l'inégalité qui existe entre hommes et femmes, influence aussi les comportements en matière de mobilité. Contraintes d'assumer la double journée, les femmes occupent surtout des emplois à temps partiel et travaillent davantage à proximité de leur domicile. Leurs perspectives de carrière sont moindres que celles des hommes, leurs revenus moins élevés. Elles ont dès lors moins accès à la voiture particulière, autour de laquelle est pourtant organisé l'ensemble territoire. Certes, on constate que les parcours professionnels des hommes et des femmes ont tendance à se rapprocher, mais des différences demeurent. En outre, nous avons constaté ensemble qu'il y a une nette prédominance masculine dans les domaines de l'aménagement du territoire et des transports, ceci à tous les niveaux. Les décisions sont généralement prises par des hommes peu soucieux des contraintes temporelles et spatiales imposées aux femmes et de leurs besoins spécifiques en matière de déplacements. Enfin, nous avons vu que de nombreuses femmes ressentent un sentiment d'insécurité dans les espaces publics, ce qui les incite à censurer leur mobilité. Cela limite clairement leur accès à la citoyenneté.

L'analyse spécifique du microrecensement portant sur les personnes de 25 à 49 ans qui vivent en couple, avec ou sans enfant de moins de 6 ans, dans les 5 grands centres urbains de Suisse a montré que les hommes et les femmes ont des comportements différents en matière de mobilité. Les femmes sont moins nombreuses que les hommes à avoir un permis de conduire et à disposer sans restriction d'un véhicule. Elles se déplacent davantage en transports en commun. Par ailleurs, on a pu observer des changements de comportement significatifs entre les couples avec un petit enfant et ceux qui n'en ont pas en ce qui concerne la répartition des déplacements dans la journée (intensité des déplacements) et les déplacements liés aux loisirs.

Assumer en même temps une activité professionnelle et le travail domestique nécessite de se déplacer souvent et vite. Le moyen de transport idéal pour les mères actives est sans conteste l'automobile. Une voiture permet non seulement de se déplacer rapidement et sans contrainte horaire (dans les cas où il n'y a pas de bouchons), mais contourne également les problèmes liés au sentiment d'insécurité fréquemment ressenti par les femmes dans certains lieux publics. Elle permet d'avoir accès à toutes les possibilités et à tous les services offerts par la ville et le territoire.

Comme nous l'avons vu, le territoire est de plus en plus organisé en fonction de l'automobile. Si on réfléchit en terme d'égalité d'accès pour les hommes et pour les femmes, il faudrait à l'extrême que chaque individu ait une voiture et une place de parc à disposition (non seulement au lieu de domicile, mais également sur le lieu de travail et sur les endroits d'achats et de loisirs).

Mais la voiture ne résout pas tous les problèmes, bien au contraire. Compte tenu des surfaces importantes nécessaires au trafic individuel motorisé (déplacement et stationnement) de même que de toutes les nuisances qui sont liées à l'automobile (accidents, bruit, pollution, embouteillages, etc.), on pourrait également imaginer que l'ensemble du territoire et toutes les activités soient accessibles à pied, à vélo ou en

transports publics. En matière d'aménagement du territoire, l'intensification de l'urbanisation, l'organisation des quartiers en fonction de la mixité des activités (habitat, travail et formation), ou encore la limitation des centres commerciaux en périphérie permettent de réduire la dépendance à l'automobile. Cela ne serait possible que dans la mesure où l'on rendait la voiture moins attractive. On pourrait imaginer des villes avec beaucoup plus de rues piétonnes ou des zones de rencontre. Les enfants pourraient ainsi aller à l'école et jouer à nouveau dans la rue, sans devoir être constamment accompagnés (généralement par des femmes).

En ce qui concerne la politique des transports, il est heureux de constater que depuis les années 90 les fonds publics ne vont plus en priorité aux transports individuels motorisés (routes) et qu'il y a un rééquilibrage en faveur du rail. Suite à l'entrée en vigueur du Fonds d'infrastructure en 2008, une somme de 6 milliards de francs sera réservée à l'amélioration du trafic dans les agglomérations (trafic privé et public), dont pourront bénéficier les femmes, principales utilisatrices des transports publics. Pour ce qui est des péages routiers (road pricing), actuellement en discussion au niveau fédéral, des études effectuées aux Etats-Unis³¹ montrent que leur mise en œuvre engendrerait des charges supplémentaires pour les femmes, charges qui devraient être compensées par des mesures prenant en compte leurs besoins particuliers (sécurité, nécessité d'effectuer des boucles complexes aux heures de pointe, situation économique plus précaire, etc.).

Des études récentes qui traitent la question des inégalités dans le domaine de la mobilité mettent surtout l'accent sur la question de la pauvreté et de la ségrégation spatiale³². Il n'en reste pas moins qu'actuellement, la situation sociale et économique des hommes et des femmes n'est pas la même et que leur accès à la mobilité, et donc à la citoyenneté, n'est pas le même. Il s'agit également d'une inégalité.

³¹ Citées par PREDALI Frédérique (2004), « La mobilité comme révélateur de l'évolution des modes de vie des femmes. Les tendances des pratiques des femmes en milieu de vie en Ile-de-France depuis les années 1970 », p. 76-78.

³² MIGNOT Dominique et ROSALES-MONTANO Silvia (2006), « Vers un droit à la mobilité pour tous. Inégalités, territoire et vie quotidienne », La documentation française, Paris, 2006.

GLOSSAIRE

Etape	Une étape est une partie d'un déplacement qui est parcourue à l'aide du même moyen de transport. Chaque déplacement se compose d'une ou de plusieurs étapes. Chaque changement de moyen de transport marque le début d'une nouvelle étape. La distance minimale d'une étape est de 25 mètres, la précision est de 100 mètres. Cela signifie que les étapes d'une distance allant de 25 à 149 mètres sont considérées comme des étapes de 100 mètres.
Modes de transport	Domaines où sont utilisés les moyens de transport : route, rail, eau et air.
Motif de déplacement	Les étapes et les étapes agrégées en déplacements sont effectuées pour un certain motif. Le microrecensement distingue les motifs suivants : travail, formation, achats/approvisionnement, activité professionnelle, voyage de service, loisirs, déplacements pour rendre service, accompagnement, retour à la maison, changements/transbordements. Les motifs de déplacement pour les loisirs ont fait l'objet d'une différenciation plus détaillée.
Moyen de transport	Moyen ou véhicule utilisé dans un mode de transports. Le microrecensement distingue la marche, la bicyclette, le cyclomoteur, le motorcycle léger, le motorcycle pour conducteurs et passagers, la voiture pour conducteurs et passagers, le train, le bus, le car postal, le tram, le taxi, l'autocar, le poids lourds et le bateau.
Répartition modale	Répartition des déplacements entre différents modes ou moyens de transport selon la distance, la durée ou le nombre d'étapes.
Déplacement	Un déplacement commence au moment où une personne se déplace pour un certain motif (par ex. pour aller travailler ou pour aller se promener) et s'achève - lorsque la destination est atteinte et qu'un autre motif de déplacement commence ou - lorsque la personne reste au même endroit pendant une heure au moins.
Déplacements pour accompagner une personne	Accompagner une personne sans être obligé de le faire (ex. accompagner ses parents à l'aéroport).
Déplacements pour la formation	Déplacement pour aller à l'école ou suivre une formation et retour (trafic pendulaire pour la formation).
Déplacements pour le travail	Déplacement pour se rendre au travail (trafic pendulaire).

Déplacements pour les loisirs	<p>Ils englobent tous les déplacements effectués durant les loisirs. Ils ont été subdivisés en plusieurs catégories sur la base des indications fournies par les personnes interrogées</p> <ul style="list-style-type: none">• visites (parents, amis, connaissances)• activités sportives• activités extérieures non sportives• fréquentation de lieux de culture et d'installation de loisirs• restaurant, café, bar• bricoler pour les loisirs• faire des achats pour les loisirs• autres• combinaison de plusieurs motifs.
Déplacements pour rendre service	<p>Amener quelqu'un, aller chercher quelqu'un (par exemple amener un enfant à la crèche, aller le chercher, prendre une leçon de conduite).</p>
Personnes mobiles	<p>Personnes qui ont effectué au moins un déplacement le jour de référence.</p>

PRINCIPALES SOURCES CONSULTÉES

- AUBLANC Corinne « Tu fais quoi, seule à c't'heure? Droits civils. Les restrictions de l'espace urbain imposées aux femmes limitent leur accès à une véritable citoyenneté, selon la chercheuse Marylène Lieber », article paru dans Le Courrier du 14 juin 2002, http://www.lecourrier.ch/Selection/sel2002_419.htm.
- BEAUVAIS Jean-Marie et ESPINASSE Catherine (2001), « Avec ou sans voiture? Les familles sans voiture. Les femmes « pro-voiture », PREDIT 1996-2000, La documentation française, Paris, 2001.
- BOURDIEU Pierre (1998) « La domination masculine », Seuil, Paris, 1998.
- BUEHLER Elisabeth (2001), « Atlas suisse des femmes et de l'égalité », Seismo Verlag, Zurich, 2001.
- Bureau fédéral de l'égalité (2004), « Approche intégrée de l'égalité dans l'administration fédérale. Guide pour la prise en considération de l'égalité entre femmes et hommes dans le travail quotidien des employé-e-s de la Confédération », Berne, 2004.
- COUTRAS Jacqueline, (1993), « La mobilité des Femmes au quotidien. Un enjeu des rapports sociaux de sexe ? », in Les Annales de la Recherche Urbaine (59-60), Paris, 1993.
- Etat de Vaud, Service cantonal de recherche et d'information statistiques (2002), « La mobilité des Vaudois. Résultats du microrecensement 2000 sur les comportements en matière de transport », Communication statistique Vaud no 2, Lausanne, 2002.
- JEMELIN Christophe, KAUFMANN Vincent, MicroGIS SA (2004), « Analyse du microrecensement transport 2000 : une photographie de la mobilité des Neuchâtois. Rapport final », St-Sulpice, 2004.
- LIEBER Maylène (2002), « Le sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public : une entrave à la citoyenneté ? », Nouvelles Questions féministes, vol. 21, no 1, p. 41- 56 (2002).
- MEYER Heidi (1999), « Sitzplätze statt Parkplätze. Quantitative und qualitative Aspekte der Mobilität von Frauen am Beispiel Zürich », Verlag Rüegg, Zurich, 1999.
- MIGNOT Dominique et ROSALES-MONTANO Silvia (2006), « Vers un droit à la mobilité pour tous. Inégalités, territoire et vie quotidienne », La documentation française, Paris, 2006.
- MUELLER & ROMANN et al. (1999), « Autofreie Haushalte, Ihre Mobilität und die Folgen für Verkehrsplanung und Verkehrspolitik », Programme national de recherche 41 Transport et Environnement, rapport no A2, Berne, 1999.
- Office fédéral de la statistique (1996), « Comportement de la population suisse en matière de transports en 1994. Microrecensement sur les transports 1994 », berne, 1996.
- Office fédéral de la statistique (2004), « La pendularité en Suisse. Recensement fédéral de la population 2000 », Neuchâtel, 2004.

- Office fédéral de la statistique et Office fédéral du développement territorial (2001), « La mobilité en Suisse. Résultats du microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports », Berne, 2001.
- Office fédéral de la statistique et Office fédéral du développement territorial (à paraître en 2007), « Mobilität in der Schweiz 2005. Ergebnisse des Microzensus zum Verkehrsverhalten », Neuchâtel et Berne.
- Office fédéral du développement territorial (2003), « Femme et développement du territoire », Forum du développement territorial no 1/2003, Berne.
- Office fédéral du développement territorial (2005), « L'approche intégrée de l'égalité dans les domaines de l'aménagement du territoire, de la planification des transports et de développement durable. Analyse de la situation de référence », Berne, 2005.
- PARAVICINI Ursula (1995), « Les structures urbaines existantes sont-elles une entrave à l'égalité des sexes ? », in Femmes, villes et environnement, textes réunis par Yvonne Preiswerk, Isabelle Milbert, Commission nationale suisse pour l'UNESCO DDACE, Berne et Institut universitaire des études du développement, Genève, 1995.
- PREDALI Frédérique (2004), « La mobilité comme révélateur de l'évolution des modes de vie des femmes. Les tendances des pratiques des femmes en milieu de vie en Ile-de-France depuis les années 1970 », thèse de doctorat sous la direction du professeur Jean-Pierre ORFEUIL, Université de Paris XII – Val de Marne, Institut d'urbanisme, 2004.
- ROUX Patricia (1999), « Couple et égalité, un ménage impossible », Editions Réalités sociales, Lausanne 1999.
- SCHWEIZER Sabine (à paraître) « Genderfragen in der Verkehrsplanung. Vorstudie », Projet SVI 2004/013, Zurich.
- SEYFFERTH Anne, « Gleiche Mobilitätschancen für alle. Gender Mainstreaming im Öffentlichen Personennahverkehr », Friedrich-Ebert-Stiftung, Forum Politik und Gesellschaft, Berlin, 2006.
- SIMMA Anja (1996), « Frauen & Mobilität », Wissenschaft & Verkehr Nr. 3/1996, VCÖ Verkehrsclub Österreich, Wien, 1996.
- SIMMA Anja (2000), « Verkehrsverhalten als seine Funktion soziodemografischer und räumlicher Faktoren », Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbau (IVT/ETHZ), Zürich, 2000.
- UmverkehRen Das Magazin für nachhaltige Mobilität (2006), « Frauen und Verkehr », Sondernummer 69, Zurich, 2006.
- VODOZ Luc, PFISTER GIAUQUE Barbara et JEMELIN Christophe (2004), « Les territoires de la mobilité. L'aire du temps », Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2004.

ANNEXES :

Exploitation des données du microrecensement 2005. Documents préparés par M. Davide Marconi en février 2007

1. Nombre d'automobiles selon la structure familiale
2. Possession de permis de conduire selon la structure familiale
3. Automobiles à disposition
4. Abonnement selon la structure familiale
5. Degré de mobilité
6. Indicateurs de mobilité selon la structure familiale
7. Intensité des déplacements au cours de la journée
8. Distances journalières moyennes en fonction des modes de transport
9. Durées journalières moyennes des déplacements en fonction des modes de transport
10. Nombre quotidien de déplacements en fonction des motifs de déplacement
11. Détail des déplacements liés aux loisirs

ANNEXE 1

Anzahl Autos nach Familienstruktur

	Paar-Haushalt (25-49 Jahren) mit mind. ein Kind bis 6 Jahren			Paar-Haushalt (25-49 Jahren) ohne Kinder		
	Col %	+/-	Unweighted Count	Col %	+/-	Unweighted Count
Kein Auto	18%	3.6%	74	27%	3.9%	126
1 Auto	65%	4.5%	249	59%	4.3%	269
2 Autos	14%	3.3%	65	13%	2.9%	65
Anzahl Autos im Haushalt						
3 oder mehr Autos	2%	1.4%	11	1%	0.9%	5
Total	100%		399	100%		465

Filter: 864 Paar-Haushalte mit/ohne Kinder, wovon mindestens ein Paar-Mitglied zwischen 25 und 49 Jahren alt ist.

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© ARE

Embargo: 15.5.2007, 12:00

ANNEXE 2

Führescheinbesitz nach Familienstruktur

			Haushaltspersonen nach Familienstruktur			
			Paar-Haushalt (25-49 Jahren) mit mind. ein Kind bis 6 Jahren		Paar-Haushalt (25-49 Jahren) ohne Kinder	
			F2.3c Geschlecht Person x		F2.3c Geschlecht Person x	
			Mann	Frau	Mann	Frau
	Col %		91.7%	82.4%	89.9%	82.0%
	+/-		2.6%	3.6%	2.8%	3.5%
	Unweighted Count		353	321	357	344
F2.4 Hat Person x eine	Col %		8.3%	17.6%	10.1%	18.0%
Führerausweis für	+/-		2.6%	3.6%	2.8%	3.5%
Personenwagen?	Nein	Unweighted Count	30	73	41	79
	Col %		1	1	1	1
Total	Unweighted Count		383	394	398	423

Filter: 1598 Haushaltspersonen zwischen 25 und 49 Jahren aus Paar-Haushalte mit/ohne Kinder

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© ARE

Embargo: 15.5.2007, 12:00

ANNEXE 3

Autoverfügbarkeit

Verfügbarkeit		Haushaltspersonen nach Familienstruktur											
		Paar-Haushalt (25-49 Jahren) mit mind. ein Kind bis 6 J						Paar-Haushalt (25-49 Jahren) ohne Kinder					
		Geschlecht			Geschlecht			Geschlecht			Geschlecht		
		Mann		Unweighted	Frau		Unweighted	Mann		Unweighted	Frau		Unweighted
Col %	+/-	Count	Col %	+/-	Count	Col %	+/-	Count	Col %	+/-	Count	Unweighted	
Auto	Immer verfügbare	74.5%	7.0%	103	56.9%	7.8%	84	72.4%	6.7%	119	51.6%	7.6%	81
	Nach Absprache												
	Verfügbare	19.2%	6.3%	24	30.4%	7.3%	39	17.4%	5.6%	23	30.0%	7.0%	42
	Nicht verfügbare	6.4%	3.9%	10	12.6%	5.3%	17	10.3%	4.5%	17	18.5%	5.9%	28
Total		100.0%		137	100.0%		140	100.0%		159	100.0%		151

Filter: 587 Zielpersonen mit Führerschein zwischen 25 und 49 Jahre aus Paar-Haushalten mit/ohne Kinder

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© ARE

Embargo: 15.5.2007, 12:00

ANNEXE 4

Abobesitz nach Familienstruktur

		Haushaltspersonen nach Familienstruktur			
		Paar-Haushalt (25-49 Jahre)		Paar-Haushalt (25-49 Jahren) ohne Kinder	
		F2.3c Geschlecht Person x		F2.3c Geschlecht Person x	
		Mann	Frau	Mann	Frau
<i>F2.6 Verfügt Person x über ein oder mehrere Abonnements vom öffentlichen Verkehr?</i>					
Halbtaxabo	Col %	18.7%	19.5%	21.2%	24.3%
	+/-	3.7%	3.7%	3.8%	3.9%
	Unweighted Count	73	76	88	111
GA 1. Klasse	Col %	1.1%	0.3%	3.2%	0.6%
	+/-	1.0%	0.5%	1.7%	0.7%
	Unweighted Count	4	2	12	3
GA 2, Klasse	Col %	6.8%	3.9%	8.7%	10.5%
	+/-	2.4%	1.8%	2.7%	2.8%
	Unweighted Count	25	11	32	44
Monatsabo	Col %	4.4%	11.3%	5.5%	16.3%
	+/-	2.0%	3.0%	2.1%	3.4%
	Unweighted Count	18	45	26	65
Jahresabo	Col %	5.4%	6.9%	4.3%	6.6%
	Count	20	27	17	27
	Unweighted Count	16	23	20	31
Streckenabo	Col %	0.1%	0.5%	0.2%	0.6%
	+/-	0.4%	0.7%	0.4%	0.7%
	Unweighted Count	1	2	1	2
Andere Abos	Col %	1.6%	1.7%	0.4%	1.1%
	+/-	1.2%	1.2%	0.6%	0.9%
	Unweighted Count	3	3	1	3
Hat keine Abo	Col %	53.1%	45.0%	45.7%	26.6%
	+/-	4.8%	4.7%	4.7%	4.0%
	Unweighted Count	216	195	181	114
Halbtaxabo und Monatsabo	Col %	3.9%	4.8%	3.3%	2.5%
	+/-	1.9%	2.0%	1.7%	1.4%
	Unweighted Count	13	19	11	11
Halbtaxabo und Jahresabo	Col %	3.7%	5.0%	5.6%	7.5%
	+/-	1.8%	2.1%	2.2%	2.4%
	Unweighted Count	10	16	17	23
Halbtaxabo und Streckenabo	Col %	0.4%		0.3%	0.7%
	+/-	0.6%	#VALEUR!	0.6%	0.8%
	Unweighted Count	1		1	4
Halbtaxabo und andere Abos	Col %	0.7%	1.1%	1.4%	2.7%
	+/-	0.8%	1.0%	1.1%	1.5%
	Unweighted Count	3	2	7	12
Übrige Kombinationen	Col %			0.1%	
	+/-	#VALEUR!	#VALEUR!	0.3%	#VALEUR!
	Unweighted Count			1	
Total	Col %	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	Unweighted Count	383	394	398	423

Filter: 1598 Haushaltspersonen zwischen 25 und 49 Jahren aus Paar-Haushalte mit/ohne Kinder

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© ARE

Embargo: 15.5.2007, 12:00

ANNEXE 5

Mobilitätsgrad

		Haushaltspersonen nach Familienstruktur Paar-Haushalt (25-49 Jahren) mit mind. ein Kind bis 6 Ja						Paar-Haushalt (25-49 Jahren) ohne Kinder					
		Geschlecht Mann			Frau			Geschlecht Mann			Frau		
		Col %	+/-	Unweighted Count	Col %	+/-	Unweighted Count	Col %	+/-	Unweighted Count	Col %	+/-	Unweighted Count
Haben Sie am Stichtag													
Ihre Wohnung verlassen?	Ja	94.1%	3.7%	137	93.6%	3.5%	161	96.1%	2.7%	175	94.0%	3.3%	175
	Nein	5.9%	3.7%	8	6.4%	3.5%	8	3.9%	2.7%	8	6.0%	3.3%	12
Total		100.0%		145	100.0%		169	100.0%		183	100.0%		187

Filter: 684 Zielpersonen zwischen 25 und 49 Jahre aus Paar-Haushalten mit/ohne Kinder

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© ARE

Embargo: 15.5.2007, 12:00

ANNEXE 6

Mobilitätskennzahlen nach Familienstruktur

	Haushaltspersonen nach Familienstruktur Paar-Haushalt (25-49 Jahren) mit mind. ein Kind bis 6 Jahren								Paar-Haushalt (25-49 Jahren) ohne Kinder							
	Geschlecht Mann				Frau				Geschlecht Mann				Frau			
	Mean	+/- (VI)	Unweighted Count	Standard Deviation	Mean	+/- (VI)	Unweighted Count	Standard Deviation	Mean	+/- (VI)	Unweighted Count	Standard Deviation	Mean	+/- (VI)	Unweighted Count	Standard Deviation
Tagesdistanz in km (Inland)	34.2	7.12	145	45.7	28.5	6.75	169	46.8	39.6	7.22	183	52.1	36.20	9.36	187	68.3
Tagesunterwegszeit in min (Inland)	88.0	11.47	145	73.6	93.2	10.71	169	74.3	98.6	13.24	183	95.5	89.40	12.24	187	89.3
Anzahl Wege (Inland)	3.5	0.31	145	2.0	3.6	0.31	169	2.2	3.7	0.29	183	2.1	3.50	0.27	187	1.9
Anzahl Etappen (Inland)	5.5	0.59	145	3.8	6.2	0.67	169	4.7	5.6	0.54	183	3.9	6.50	0.62	187	4.5

Filter: 684 Zielpersonen zwischen 25 und 49 Jahre aus Paar-Haushalten mit/ohne Kinder

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© ARE

Embargo: 15.5.2007, 12:00

ANNEXE 7

Stundenmatrizen (Anzahl Wege, die in dieser Stunde begonnen haben)

		Haushaltspersonen nach Familienstruktur Paar-Haushalt (25-49 Jahren) mit mind. ein Kind bis 6 Jahren						Paar-Haushalt (25-49 Jahren) ohne Kinder						
		Geschlecht Mann			Frau			Geschlecht Mann			Frau			
Stunden	Column	N %	+/- (VI)	Unweighted Count	N %	+/- (VI)	Unweighted Count	N %	+/- (VI)	Unweighted Count	N %	+/- (VI)	Unweighted Count	
4		0.46%	0.6%		2	0.00%	0.0%	0	0.00%	0.0%	0	0.00%	0.0%	0
5		0.44%	0.5%		2	0.06%	0.2%	1	0.00%	0.0%	0	0.17%	0.3%	1
6		2.00%	1.1%		8	0.31%	0.4%	1	1.88%	1.0%	9	0.48%	0.5%	4
7		5.98%	1.9%		30	2.47%	1.2%	12	2.76%	1.2%	22	2.73%	1.2%	16
8		6.72%	2.1%		36	2.93%	1.3%	21	7.10%	1.9%	50	6.87%	1.9%	42
9		7.43%	2.2%		45	7.09%	2.0%	39	4.15%	1.5%	29	5.83%	1.7%	36
10		4.99%	1.8%		24	6.95%	1.9%	42	4.39%	1.5%	23	4.93%	1.6%	36
11		4.35%	1.7%		22	7.90%	2.1%	50	3.75%	1.4%	25	3.92%	1.4%	26
12		6.57%	2.0%		35	10.58%	2.4%	68	5.16%	1.6%	39	7.35%	1.9%	46
13		8.40%	2.3%		46	6.75%	1.9%	32	8.82%	2.1%	53	10.29%	2.3%	59
14		7.30%	2.1%		41	8.42%	2.1%	50	6.16%	1.8%	41	8.28%	2.1%	55
15		3.51%	1.5%		22	8.21%	2.1%	53	3.77%	1.4%	26	6.11%	1.8%	34
16		5.46%	1.9%		28	5.78%	1.8%	41	5.62%	1.7%	36	4.78%	1.6%	37
17		8.83%	2.3%		39	9.49%	2.2%	56	7.45%	1.9%	56	6.32%	1.8%	42
18		9.48%	2.4%		54	9.72%	2.3%	59	8.83%	2.1%	57	10.28%	2.3%	62
19		6.29%	2.0%		36	5.49%	1.7%	31	9.26%	2.1%	65	6.88%	1.9%	44
20		2.90%	1.4%		14	3.27%	1.4%	22	6.58%	1.8%	46	5.90%	1.8%	36
21		4.00%	1.6%		18	1.02%	0.8%	6	3.12%	1.3%	17	2.06%	1.1%	15
22		3.14%	1.4%		12	1.08%	0.8%	6	4.47%	1.5%	20	2.58%	1.2%	14
23		1.58%	1.0%		7	1.41%	0.9%	6	3.35%	1.3%	20	2.32%	1.1%	16
24		0.18%	0.3%		1	1.08%	0.8%	5	3.39%	1.3%	18	1.91%	1.0%	10
Total		100.00%			522	100.00%		601	100.00%		652	100.00%		631

Filter: 2406 Wege von Personen zwischen 25 und 49 Jahren mit/ohne Kindern

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© ARE

Embargo: 15.5.2007, 12:00

ANNEXE 8

Tagesdistanz nach Verkehrsmitteln

	Haushaltspersonen nach Familienstruktur								Paar-Haushalt (25-49 Jahren) ohne Kinder							
	Paar-Haushalt (25-49 Jahren) mit mind. ein Kind bis 6 Jahren				Paar-Haushalt (25-49 Jahren) ohne Kinder				Paar-Haushalt (25-49 Jahren) ohne Kinder				Paar-Haushalt (25-49 Jahren) ohne Kinder			
	Geschlecht		Unweighthed		Standard		Unweighthed		Standard		Geschlecht		Unweighthed		Standard	
	Mean	+/- (VI)	Count	on	Mean	+/- (VI)	Count	on	Mean	+/- (VI)	Count	on	Mean	+/- (VI)	Count	Devia
Tagesdistanz mit LV in km (Inland)	2.9	0.6	145	3.9	3.3	0.5	169	3.8	4.1	0.9	183	6.3	3.8	0.7	187	5.2
Tagesdistanz mit MIV in km (Inland)	21.4	6.3	145	40.5	15.5	5.0	169	34.5	24.1	5.9	183	42.2	18.0	5.7	187	41.6
Tagesdistanz mit OEV in km	9.6	4.4	145	28.2	9.6	5.2	169	36.1	9.2	4.8	183	34.3	13.9	5.7	187	41.6
Tagesdistanz mit anderen	0.3	0.3	145	1.9	0.1	0.1	169	0.4	2.2	2.2	183	16.0	0.6	0.5	187	3.7
Tagesdistanz Inland	34.2	7.1	145	45.7	28.5	6.7	169	46.8	39.6	7.2	183	52.1	36.2	9.4	187	68.3

Filter: 684 Zielpersonen zwischen 25 und 49 Jahre aus Paar-Haushalten mit/ohne Kinder

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© ARE

Embargo: 15.5.2007, 12:00

ANNEXE 9

Tagesunterwegszeit nach Verkehrsmitteln

	Haushaltspersonen nach Familienstruktur								Paar-Haushalt (25-49 Jahren) ohne Kinder							
	Paar-Haushalt (25-49 Jahren) mit mind. ein Kind bis 6 Jahren				Paar-Haushalt (25-49 Jahren) ohne Kinder				Paar-Haushalt (25-49 Jahren) ohne Kinder				Paar-Haushalt (25-49 Jahren) ohne Kinder			
	Geschlecht		Geschlecht		Geschlecht		Geschlecht		Geschlecht		Geschlecht		Geschlecht		Geschlecht	
	Mann	Frau	Mann	Frau	Mann	Frau	Mann	Frau	Mann	Frau	Mann	Frau	Mann	Frau	Mann	Frau
	Mean	+/- (VI)	Count	Standard Deviation	Mean	+/- (VI)	Count	Standard Deviation	Mean	+/- (VI)	Count	Standard Deviation	Mean	+/- (VI)	Count	Standard Deviation
Tagesunterwegszeit LV	39.5	9.5	145	61.2	55.5	9.4	169	64.8	39.5	7.8	183	56.6	45.1	9.4	187	68.6
Tagesunterwegszeit MIV	34.3	7.6	145	48.9	23.2	6.0	169	41.5	39.0	8.2	183	58.8	24.2	7.2	187	52.8
Tagesunterwegszeit ÖV	12.9	4.4	145	28.3	13.2	4.5	169	31.3	9.9	3.3	183	23.8	17.8	4.4	187	31.8
Tagesunterwegszeit übrige Verkehrsmittel	1.2	1.4	145	9.2	1.3	1.7	169	11.5	10.2	8.6	183	61.9	2.3	3.8	187	28.0
Tagesunterwegszeit Inland	88.0	11.5	145	73.6	93.2	10.7	169	74.3	98.6	13.2	183	95.5	89.4	12.2	187	89.3

Filter: 684 Zielpersonen zwischen 25 und 49 Jahre aus Paar-Haushalten mit/ohne Kinder

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© ARE

Embargo: 15.5.2007, 12:00

ANNEXE 10

Tägliche Anzahl Wege nach Verkehrszweck

	Haushaltspersonen nach Familienstruktur															
	Paar-Haushalt (25-49 Jahren) mit mind. ein Kind bis 6 Jahren								Paar-Haushalt (25-49 Jahren) ohne Kinder							
	Geschlecht				Geschlecht				Geschlecht				Geschlecht			
	Mann		Frau		Mann		Frau		Mann		Frau		Mann		Frau	
	Mean	+/- (VI)	Unwei ghted Count	Stard Deviat on	Mean	+/- (VI)	Unwei ghted Count	Stard Deviat on	Mean	+/- (VI)	Unwei ghted Count	Stard Deviat on	Mean	+/- (VI)	Unwei ghted Count	Stard Deviat on
Tägliche Anzahl Arbeitswege	1.3	0.21	145	1.4	0.5	0.14	169	1.0	1.2	0.18	183	1.3	1.2	0.19	187	1.4
Tägliche Anzahl Ausbildungs- und Schulwege	0.0	0.05	145	0.3	0.0	0.02	169	0.2	0.0	0.04	183	0.3	0.1	0.07	187	0.5
Tägliche Anzahl Einkaufs- und Besorgungswege	0.6	0.17	145	1.1	1.0	0.17	169	1.2	0.8	0.17	183	1.2	0.8	0.15	187	1.1
Tägliche Anzahl Geschäftswege und Dienstfahrten	0.2	0.11	145	0.7	0.1	0.07	169	0.5	0.3	0.10	183	0.8	0.1	0.08	187	0.6
Tägliche Anzahl Freizeitwege	1.0	0.20	145	1.3	1.5	0.24	169	1.7	1.4	0.19	183	1.3	1.2	0.19	187	1.4
Tägliche Anzahl Service- und Begleitwege	0.2	0.13	145	0.8	0.3	0.15	169	1.0	0.0	0.02	183	0.2	0.0	0.01	187	0.1
Tägliche Anzahl Andere Wege Inland	0.1	0.06	145	0.4	0.1	0.06	169	0.4	0.1	0.04	183	0.3	0.1	0.07	187	0.5
Tägliche Anzahl Wege Inland	3.5	0.31	145	2.0	3.6	0.31	169	2.2	3.7	0.29	183	2.1	3.5	0.27	187	1.9

Filter: 684 Zielpersonen zwischen 25 und 49 Jahre aus Paar-Haushalten mit/ohne Kinder

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© ARE

Embargo: 15.5.2007, 12:00

ANNEXE 11

Anteil wichtiger Freizeitaktivitäten am Total aller Freizeitwege

	Haushaltspersonen nach Familienstruktur											
	Paar-Haushalt (25-49 Jahren) mit mind. ein Kind						Paar-Haushalt (25-49 Jahren) ohne Kinder					
	Geschlecht			Geschlecht			Geschlecht			Geschlecht		
	Mann		Frau		Mann		Frau		Mann		Frau	
	Column	Unwei	Column	Unwei	Column	Unwei	Column	Unwei	Column	Unwei	Unwei	
	N %	+/- (VI)	Count	N %	+/- (VI)	Count	N %	+/- (VI)	Count	N %	+/- (VI)	Count
F5.20 Welche Freizeitaktivität haben Sie an diesem Etappenort unternommen? (Aggregation nach 17 Kategorien)												
Besuch	20.2%	7.9%	17	23.5%	6.6%	29	18.5%	6.1%	29	19.9%	6.2%	29
Gastronomiebesuch	31.8%	9.2%	30	13.1%	5.3%	22	35.4%	7.5%	44	35.2%	7.5%	49
Nicht sportliche Aussenaktivitäten	14.8%	7.0%	14	16.1%	5.7%	27	11.8%	5.0%	16	10.6%	4.8%	16
Aktiver Sport	8.0%	5.3%	9	8.1%	4.3%	12	13.9%	5.4%	21	14.5%	5.5%	20
Passiver Sport	0.0%	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.0%	0.0%	0
Medizin, Wellness	0.0%	0.0%	0	0.5%	1.1%	1	0.0%	0.0%	0	0.9%	1.5%	1
Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen	1.6%	2.4%	2	8.9%	4.4%	13	7.3%	4.1%	15	10.2%	4.7%	15
Vereine	0.0%	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.2%	0.8%	1	0.0%	0.0%	0
Ausflug, Ferien	0.0%	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.9%	1.5%	2	0.0%	0.0%	0
Unbezahlte Arbeit	13.0%	6.6%	9	17.2%	5.9%	22	2.0%	2.2%	1	2.0%	2.2%	3
Einkaufsbummel	1.6%	2.5%	2	0.0%	0.0%	0	0.7%	1.3%	1	0.9%	1.5%	2
Kirche, Friedhof	0.9%	1.9%	1	1.5%	1.9%	3	0.0%	0.0%	0	0.0%	0.0%	0
Freizeitaktivitäten im Haus (z.B. bei Nachbarn)	0.9%	1.9%	1	4.7%	3.3%	9	2.7%	2.5%	5	0.0%	0.0%	0
Essen ohne Gastronomiebesuch	2.2%	2.9%	1	2.6%	2.5%	1	0.0%	0.0%	0	0.4%	1.0%	1
Übriges	2.7%	3.2%	3	0.5%	1.0%	1	1.7%	2.0%	2	0.0%	0.0%	0
Mehrere Aktivitäten	0.0%	0.0%	0	0.0%	0.0%	0	0.5%	1.1%	1	1.2%	1.7%	1
Keine Angaben	0.0%	0.0%	0	1.3%	1.8%	3	1.0%	1.5%	2	1.2%	1.7%	2
Begleitung als Freizeit	0.7%	1.7%	1	0.0%	0.0%	0	1.6%	2.0%	1	0.5%	1.1%	1
Rückkehr als Freizeit	1.5%	2.4%	1	2.0%	2.2%	1	1.7%	2.0%	3	2.5%	2.4%	4
Total	100.0%		91	100.0%		144	100.0%		144	100.0%		144

Filter: 523 Freizeitwege (Hinwege und Wege von zu Hause nach Hause) von Personen zw. 25 und 49 Jahre aus Paar-Haushalten mit/ohne Kinder

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© ARE Embargo: 15.5.2007, 12:00