

6. S'attaquer aux inégalités de genre

Franziska Meinherz

Décarboner la mobilité et sortir de l'hégémonie automobile nécessite d'atténuer les inégalités de genre dans la mobilité. Afin d'illustrer ces propos, je résume d'abord les différences de genre dans les pratiques de mobilité. Ensuite, je montre que la configuration actuelle du système de mobilité ainsi que les stratégies prédominantes pour le décarboner reproduisent et renforcent des inégalités de genre. Je conclus avec des pistes pour réduire à la fois l'empreinte carbone et les inégalités de genre dans la mobilité.

Dans ce chapitre, je parle d'hommes et de femmes comme des identités sociales qui constituent et sont constituées par une société patriarcale. Étant donné la centralité de l'hétérosexualité dans la structuration des rapports de genre, ainsi que l'absence quasi totale de connaissances sur la mobilité des personnes queer (Kawgan-Kagan, 2025), je m'intéresse aux mobilités structurées par des relations hétérosexuelles. En outre, je m'appuie principalement sur des recherches et données européennes. Puisque les rapports de genre patriarcaux s'expriment de manière différente selon le contexte culturel, mes arguments restent limités au contexte européen. Enfin, en me limitant à l'analyse des rapports de genre, je fais abstraction d'autres lignes de fracture qui structurent les pratiques de mobilité, dont le statut socio-économique, l'âge, des discriminations racistes ou queerphobes, le handicap, ou le lieu d'habitation (Lucas, 2012).

Les pratiques de mobilité, reflet des rapports de genre

Les pratiques de mobilité sont fortement genrées. Les hommes parcourent des distances plus longues que les femmes et utilisent davantage la voiture, tandis que les femmes sont plus nombreuses que les hommes à utiliser les transports publics, à faire leurs déplacements à pied et à vivre sans voiture ou à ne jamais en utiliser (Kawgan-Kagan, 2024; Levin & Faith-Ell, 2019; Maffi *et al.*, 2014; Scheiner & Holz-Rau, 2017; Sovacool *et al.*, 2019). En France et en Allemagne, les hommes parcourent des distances hebdomadaires 25% plus longues que les femmes, une différence qui est encore plus marquée quand on regarde uniquement les déplacements en voiture (Nobis & Kuhnimhof, 2018; Pearce *et al.*, 2019).

Ces différences sont intrinsèquement liées à la participation inégale des hommes et des femmes au travail reproductif (soin des enfants, entretien du foyer, courses, etc.) et salarié. En Europe, la grande majorité des hommes travaille à temps plein, tandis que les femmes travaillent majoritairement à temps partiel, mais assument le gros du travail reproductif (Kawgan-Kagan, 2025). Par conséquent, la grande majorité des hommes effectue des trajets directs et

solitaires entre le domicile et le lieu de travail, principalement aux heures de pointe. Les femmes combinent différents motifs de déplacement, rejoignent davantage de lieux différents, voyagent souvent accompagnées et en dehors des heures de pointe (Greed, 2019; Maffi *et al.*, 2014; Meinherz & Fritz, 2021; Scheiner & Holz-Rau, 2017). En Suède, les hommes effectuent 20% de déplacements liés au travail reproductif de moins que les femmes (Levin & Faith-Ell, 2019). En Allemagne, 50% des déplacements des hommes entre 30 et 60 ans sont liés au travail salarié, contre un tiers des déplacements des femmes. Cependant, entre 15 et 20% des déplacements des femmes, contre 7% des déplacements des hommes entre 30 et 60 ans, sont effectués pour accompagner d'autres personnes (Nobis & Kuhnimhof, 2018).

Les femmes, éternelles oubliées de la politique de mobilité

La politique de mobilité adopte souvent une approche universaliste : elle fait abstraction des inégalités existantes tout en prétendant développer des mesures destinées à l'intégralité de la population. Ainsi, la configuration du système de mobilité et les stratégies pour décarboner la mobilité ont tendance à faciliter les déplacements typiques des hommes tout en entravant ceux des femmes (Porrazzo *et al.*, 2022).

Un système de mobilité conçu par et pour les hommes

Seulement 15% des ministres des Transports européens et 15% des employés du secteur des transports terrestres sont des femmes (European Institute for Gender Equality, 2024; Union internationale des transports publics, 2024). Aux niveaux régional et communal, la part de femmes est encore plus faible (Levin & Faith-Ell, 2019). Les femmes sont également les grandes absentes dans les recensements de mobilité, qui ne différencient que rarement par genre (Kawgan-Kagan, 2023; Smidfelt Rosqvist, 2019). Une bonne moitié des opérateurs de transports publics en Europe ne tient pas compte du genre dans les données sur leurs utilisateurs·trices, et 80% affirmaient ne pas prendre en considération les itinéraires et besoins de mobilité typiquement féminins dans la planification de nouvelles lignes, horaires et infrastructures (Union internationale des transports publics, 2024).

Par conséquent, le système de mobilité est conçu pour les besoins du pendulaire solitaire qui effectue des trajets directs entre domicile et travail (Kawgan-Kagan, 2024). L'offre des transports publics est mal adaptée aux besoins de mobilité des femmes, qui sont pourtant plus nombreuses que les hommes à les utiliser. L'organisation radiale des lignes n'offre que peu ou pas de liaisons entre différents lieux périphériques et donc les lieux d'activité du travail reproductif. L'offre est concentrée aux heures de pointe, mais insuffisante aux heures creuses, quand ont lieu les déplacements liés au travail reproductif et des personnes qui travaillent à temps partiel (Greed, 2019; Maffi *et al.*, 2014). Plusieurs villes anglaises se sont récemment donné la capacité d'améliorer les liaisons en transports publics entre périphérie et centre en supprimant des lignes qui reliaient des lieux périphériques, tandis que dans le même temps, des péages urbains pénalisent les femmes qui doivent démultiplier les trajets

entre différentes zones et qui, en raison de l'inadéquation du réseau des transports publics, dépendent de la voiture (Greed, 2019).

Ce biais dans la planification des transports pour la mobilité domicile-travail s'explique, en partie, par la sous-estimation, voire l'absence, des déplacements liés au travail reproductif dans les recensements de mobilité. Ils n'apparaissent pas en tant que tels, mais sont catégorisés dans des catégories telles que « courses », « accompagnement » ou « visites » (Kawgan-Kagan, 2023; Sánchez de Madariaga & Zucchini, 2019). Pourtant, une étude exploratoire réalisée à Madrid montre que le travail reproductif constitue le deuxième motif de déplacement après le travail rémunéré, mais le premier pour les femmes (travail rémunéré : 23% des déplacements, travail reproductif : 40% des déplacements) et seulement le troisième pour les hommes (9% des déplacements), loin derrière le travail rémunéré (53%) et les loisirs (23%) (Sánchez de Madariaga & Zucchini, 2019). En Italie, le travail reproductif constitue le troisième motif de déplacement (environ un quart) après le travail salarié et les études (46%), puis les loisirs (environ un tiers) (Carminucci *et al.*, 2023).

Étant donné l'importance du travail reproductif comme motif de déplacement, il faudrait en tenir compte dans l'offre et les politiques de mobilité. Des pistes pour le recenser existent. L'ISFORT, qui effectue les recensements de mobilité italiens, différencie les motifs de déplacement « travail / éducation », « loisirs » et « gestion familiale » (Carminucci *et al.*, 2023). Sánchez de Madariaga et Zucchini (2019) proposent de faire figurer dans les recensements de mobilité la catégorie « déplacements liés au travail reproductif » et ont développé un questionnaire pour les recenser. Kawgan-Kagan (2023) propose un questionnaire pour récolter des données sur la combinaison de différents motifs de déplacement.

Boys and their toys: des innovations de mobilité au service des hommes

Les mobilités typiques des femmes sont également les grandes oubliées des stratégies prédominantes mais inefficaces pour décarboner la mobilité, qui misent principalement sur l'innovation technologique. Les hommes sont les principaux utilisateurs des micromobilités et des voitures électriques et/ou partagées (Kawgan-Kagan, 2020). Dans les pays nordiques, deux fois plus d'hommes que de femmes possèdent une voiture électrique (Sovacool *et al.*, 2018). En Allemagne, les hommes sont deux fois plus nombreux que les femmes à être membres d'un service de voitures partagées (Nobis & Kuhnimhof, 2018), et ils constituent 84% des utilisateurs-trices des voitures partagées berlinoises (Kawgan-Kagan, 2015). Les femmes constituent moins de 5% des personnes qui possèdent des trottinettes électriques et seulement 20-30% des personnes qui utilisent des trottinettes électriques partagées (Laa & Leth, 2020; Steer, 2022).

Ces nouvelles options de mobilité répondent mal aux besoins de mobilité typiques des femmes. Les trottinettes électriques ne permettent pas de transporter des objets, et les services de trottinettes électriques partagent leur utilisation dans les zones périphériques (Steer, 2022). Les services de voitures partagées, conçues pour être utilisées en combinaison avec les transports

publics, imposent des changements de moyens de transport que les femmes préfèrent éviter quand elles sont accompagnées d'enfants ou portent des courses (Kawgan-Kagan & Popp, 2018). Les voitures électriques qui dominent le marché répondent aux préférences masculines pour des voitures rapides, imposantes et permettant de parcourir de longues distances (Sovacool *et al.*, 2019), mais ne correspondent pas aux préférences typiquement féminines pour des voitures faciles à manipuler, petites et sans fonctionnalités technologiques superflues (Kawgan-Kagan & Popp, 2018). La seule nouveauté récente à avoir su éveiller l'intérêt des femmes est le vélo à assistance électrique : la part des femmes est plus importante parmi les utilisateurs-trices des vélos à assistance électrique que parmi les cyclistes traditionnels (Nobis & Kuhnimhof, 2018; Rérat, 2021).

*Lassées de l'automobilité, délaissées par la politique :
et si on écoutait les femmes ?*

De nombreuses recherches constatent que les femmes sont plus nombreuses que les hommes à être critiques de l'automobilité, à souhaiter une transformation de la mobilité au-delà de changements technologiques, à être prêtes à changer leurs propres comportements de mobilité, et à payer davantage pour des options de mobilité plus écologiques (Kawgan-Kagan, 2020; Simićević *et al.*, 2016; Smidfelt Rosqvist, 2019; Sovacool *et al.*, 2018). Ces différences genrées ont été mises au jour lors d'une votation récente en Suisse, où la population a de justesse refusé une extension massive du réseau autoroutier national : 56% des hommes avaient voté en faveur de l'extension des autoroutes, mais 61% des femmes l'avaient refusée (Städler, 2024).

Qu'en serait-il de la transformation de la mobilité si la politique allouait au moins autant d'importance au point de vue des citoyennes qu'à celui des citoyens ? La sortie du système automobile pourrait émerger comme solution préférée par une majorité de femmes et une importante minorité d'hommes.

Une politique de mobilité par et pour tout·e·s, levier pour sortir de l'automobilité

Les considérations ci-dessus soulignent que réduire les inégalités de genre dans la mobilité n'est de loin pas qu'une question de justice sociale, mais un levier puissant pour amorcer une véritable transformation écologique de la mobilité, rompant avec l'optimisme technologique et l'hégémonie automobile (Levin & Faith-Ell, 2019; Porrazzo *et al.*, 2022; Sánchez de Madariaga & Zucchini, 2019).

Les femmes, principales responsables du travail reproductif, sont les grandes perdantes du système de mobilité actuel, axé sur la voiture et construit sur la base d'une séparation spatiale stricte des lieux de travail salarié et reproductif (Greed, 2019). Les pratiques de mobilité typiques des femmes sont plus écologiques que celles des hommes (moins de déplacements, distances plus courtes, plus faible part modale de la voiture), mais en même temps plus pénibles, parce que le système de mobilité n'est pas pensé pour elles (Kawgan-Kagan, 2025; Maffi *et al.*, 2014; Meinherz & Fritz, 2021; Sovacool *et al.*, 2019). Un système

de mobilité qui facilite les déplacements typiquement féminins serait nécessairement plus écologique. Il prioriserait les trajets courts, favoriserait les transports publics et la marche – moyens de transport majoritairement féminins –, et donnerait moins d'importance aux grandes distances et vitesses. Il serait joint à un aménagement du territoire rapprochant les lieux du travail salarié et reproductif (Greed, 2019; Sánchez de Madariaga & Zucchini, 2019). Un tel système de mobilité répondrait également aux aspirations des hommes, toujours plus nombreux à souhaiter réduire les distances et durées de leurs déplacements quotidiens. Des exemples existent : la ville de Groningen aux Pays-Bas a placé les crèches et maternelles à côté des écoles, ce qui simplifie l'accompagnement d'enfants d'âges différents (Greed, 2019). Les villes de Malmö et Kalmar en Suède, ainsi que la ville de Bolzano en Italie ont mieux adapté les lignes et horaires de leurs transports publics aux besoins de mobilité liés au travail reproductif et des personnes travaillant à temps partiel (Maffi *et al.*, 2014).

Les femmes sont également les grandes perdantes des politiques écologiquement inefficaces qui canalisent les investissements pour décarboner la mobilité dans le développement et la promotion d'innovations technologiques. Le *gender mainstreaming*, une approche pour visualiser les inégalités de genre et éviter que des interventions politiques les reproduisent ou les renforcent, permet de rompre avec cette logique (Levin & Faith-Ell, 2019; Porrazzo *et al.*, 2022). Si le *gender mainstreaming* était institutionnalisé au sein des politiques de mobilité, l'impact genré de chaque intervention devrait être évalué, tout comme le sont déjà les impacts écologique et social (Levin & Faith-Ell, 2019). Ce que la recherche a dévoilé deviendrait alors une évidence politique : pour éviter de renforcer les inégalités de genre, il faut développer les mobilités de proximité et les alternatives à la voiture, plutôt qu'investir dans des bornes de recharge, la recherche sur l'hyperloop et les subventions pour voitures électriques.

Enfin, la décarbonation de la mobilité ne peut se faire sans une réorganisation du travail salarié et reproductif, pour mieux les répartir entre les genres et réduire l'énorme pression de temps que subissent notamment les mères, contraignant celles qui ont accès à une voiture à l'utiliser malgré elles et même sur de très courtes distances (Meinherz & Fritz, 2021; Scheiner & Holz-Rau, 2017).

Références

- Carminucci, C., Chindemi, A., Procopio, M., Carbone, G., & Saccà, V. (2023). *20° Rapporto sulla mobilità degli italiani: Il passato, il presente, il futuro*. Rome: ISFORT – Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti.
- European Institute for Gender Equality. (2024, 10 décembre). *Transport in the EU: Too few women in decision-making. Data Talks*.
- Greed, C. (2019). "Are We Still Not There Yet? Moving Further Along the Gender Highway". In L. Lindkvist Scholten & T. Joelsson (dir.), *Integrating Gender into Transport Planning: From One to Many Tracks*, 25–42. Cham, Suisse : Palgrave Macmillan.
- Kawgan-Kagan, I. (2015). "Early adopters of carsharing with and without BEVs with respect to gender preferences". *European Transport Research Review*, 7(4), 33. <https://doi.org/10.1007/s12544-015-0183-3>

- Kawgan-Kagan, I. (2020). "Are women greener than men? A preference analysis of women and men from major German cities over sustainable urban mobility". *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 8, 100236. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100236>
- Kawgan-Kagan, I. (2023). "The Gender Data Gap in Mobility: A Systematic Guide to Gender-Sensitive Data in Mobility Research". *Umweltpsychologie*, 27(1), 34–51. <https://doi.org/10.2440/015-0001>
- Kawgan-Kagan, I. (2024). "Advancing law's gendered daily mobility framework incorporating contemporary evidence and gendered policy and governance to address persistent mobility inequalities". *Journal of Urban Mobility*, 6, 100098. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2024.100098>
- Kawgan-Kagan, I. (2025). "Mobilität und Geschlecht: Geschlechtsspezifische Unterschiede in der Mobilität". In W. Canzler, J. Haus, A. Knie, & L. Ruhrort (dir.), *Handbuch Mobilität und Gesellschaft: Sozialwissenschaftliche Verkehrs- und Mobilitätsforschung*, 1–18. Wiesbaden: Springer Fachmedien.
- Kawgan-Kagan, I., & Popp, M. (2018). "Sustainability and Gender: A Mixed-Method Analysis of Urban Women's Mode Choice with Particular Consideration of E-Carsharing". *Transportation Research Procedia*, 31, 146–159. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2018.09.052>
- Laa, B., & Leth, U. (2020). "Survey of E-Scooter Users in Vienna: Who They Are and How They Ride". *Journal of Transport Geography*, 89, 102874. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102874>
- Levin, L., & Faith-Ell, C. (2019). "How to Apply Gender Equality Goals in Transport and Infrastructure Planning". In L. Lindkvist Scholten & T. Joelsson (dir.), *Integrating Gender into Transport Planning: From One to Many Tracks*, 89–118. Cham, Suisse: Palgrave Macmillan.
- Lucas, K. (2012). "Transport and Social Exclusion: Where Are We Now?". *Transport Policy*, 20, 105–113. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>
- Maffi, S., Malgieri, P., & Di Bartolo, C. (2014). *Smart Choices for Cities: Gender Equality and Mobility—Mind the Gap!*. CIVITAS WIKI.
- Meinherz, F., & Fritz, L. (2021). "'Ecological concerns weren't the main reason why I took the bus, that association only came afterwards': On shifts in meanings of everyday mobility". *Mobilities*, 16(6), 825–842. <https://doi.org/10.1080/17450101.2021.1919491>
- Nobis, C., & Kuhnimhof, T. (2018). *Mobilität in Deutschland (MiD): Ergebnisbericht*. Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.
- Pearce, M., Landriève, S., Gay, C., & Dubois, T. (2019). *Enquête nationale mobilité et modes de vie*. Paris: Forum Vies Mobiles.
- Porrizzo, A., Samson, C., & Freudendal-Pedersen, M. (2022). "Gender and Mobility Planning: The Influence of National Culture on Planning Processes". *Case Studies on Transport Policy*, 10(2), 1102–1109. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.03.020>
- Rérat, P. (2021). "The Rise of the E-Bike: Towards an Extension of the Practice of Cycling?". *Mobilities*, 16(3), 423–439. <https://doi.org/10.1080/17450101.2021.1897236>
- Sánchez de Madariaga, I., & Zucchini, E. (2019). "Measuring Mobilities of Care, a Challenge for Transport Agendas". In L. Lindkvist Scholten & T. Joelsson (dir.), *Integrating Gender into Transport Planning: From One to Many Tracks*, 145–173. Cham, Suisse: Palgrave Macmillan.
- Scheiner, J., & Holz-Rau, C. (2017). "Women's Complex Daily Lives: A Gendered Look at Trip Chaining and Activity Pattern Entropy in Germany". *Transportation*, 44(1), 117–138. <https://doi.org/10.1007/s11116-015-9627-9>
- Simićević, J., Milosavljević, N., & Djorić, V. (2016). "Gender Differences in Travel Behaviour and Willingness to Adopt Sustainable Behaviour". *Transportation Planning and Technology*, 39(5), 527–537. <https://doi.org/10.1080/03081060.2016.1174367>
- Smidfelt Rosqvist, L. (2019). "Gendered Perspectives on Swedish Transport Policy-Making: An Issue for Gendered Sustainability Too". In L. Lindkvist Scholten & T. Joelsson (dir.), *Integrating Gender into Transport Planning: From One to Many Tracks*, 69–87. Cham, Suisse: Palgrave.

Sovacool, B. K., Kester, J., Noel, L., & Zarazua de Rubens, G. (2018). "The Demographics of Decarbonizing Transport: The Influence of Gender, Education, Occupation, Age, and Household Size on Electric Mobility Preferences in the Nordic Region". *Global Environmental Change*, 52, 86–100. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2018.06.008>

Sovacool, B. K., Kester, J., Noel, L., & Zarazua de Rubens, G. (2019). "Are Electric Vehicles Masculinized? Gender, Identity, and Environmental Values in Nordic Transport Practices and Vehicle-to-Grid (V2G) Preferences". *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 72, 187–202. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.04.013>

Städler, I. (2024, 25 novembre). "Nachbefragung zu Abstimmungen: Die Frauen brachten Röstis Autobahnausbau zu Fall". *Tages-Anzeiger*.

Steer. (2022). *Closing the Gender Gap for Shared E-Scooters*. Londres : Steer pour Dott.

Union internationale des transports publics. (2024). *Knowledge Brief: Gender Best Practices in Public Transport*. Luxembourg : Banque européenne d'investissement.