Référence : AE_25
Version : V1 – 11/09/2024
Autrice : a.kaisermann@bordeaux-metropole.fr

Diversité de la mobilité :

effet du genre selon l'âge et la classe sociale

La mobilité permet d'accéder à une certaine indépendance et de réalisation de soi. Pour plus d'égalité dans notre société, chacun et chacune doit pouvoir se mouvoir librement. D'après l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema de 2021, les femmes et les hommes de la métropole bordelaise ont un indice global de mobilité identique, parcourant 3,5 déplacements par jour et par personne. Mais cette moyenne cache de grandes disparités une fois croisée avec l'âge et la classe sociale. Comprendre les inégalités de déplacements peut permettre de proposer des solutions de mobilité répondant aux attentes de chacun.e.

Est-ce que les femmes et les hommes :

- réalisent le même nombre de déplacements ?
- se déplacent pour les mêmes raisons ?
- font le même nombre de kilomètres ?
- utilisent de façon égale les différents modes de transports ?

Comment l'âge et le niveau de vie influencent ces réponses ?

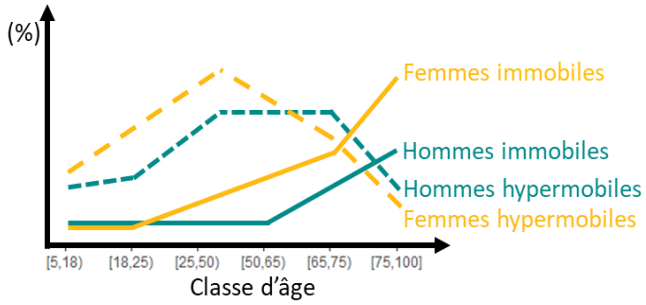
Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250404-lmc1107610-DE-1-1
Date de télétransmission : 11/04/2025
Date de réception préfecture : 11/04/2025
Publié le : 14/04/2025

L'indice de mobilité (nombre de déplacements par jour et par personne) dépend du genre et de l'âge

L'indice de mobilité des moins de 25 ans est légèrement en dessous de la moyenne (3,25), quel que soit le genre.

La mobilité la plus élevée est observée pour la classe d'âge 25-50 ans, avec un indice significativement plus élevé pour les femmes qui parcourent ainsi 4,2 déplacements par jour et par personne (contre 3,9 pour les hommes). Puis la mobilité diminue avec l'âge mais plus fortement pour les femmes.

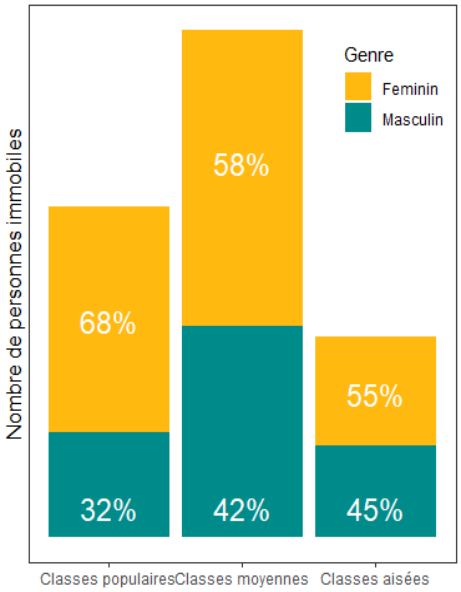
Cette différence de genre s'explique par deux phénomènes :



1. Le nombre de femmes immobiles est plus important à tous les âges (sauf mineurs), mais en plus les différences s'accentuent avec l'âge.
2. La proportion des hommes hypermobiles est constante de 25 à 75 ans (32%) alors qu'elle est plus élevée pour les femmes de 25-30 ans (38%) et chute fortement avec l'âge (27% pour les femmes de 65-75 ans)

Qui sont les personnes en rupture complète avec la mobilité ?

Quand on parle de mobilité, on pense avant tout aux personnes qui se déplacent, voir congestionnent les routes et les transports en commun, alors que l'égalité des déplacements c'est aussi comprendre les personnes qui ne se déplacent pas.



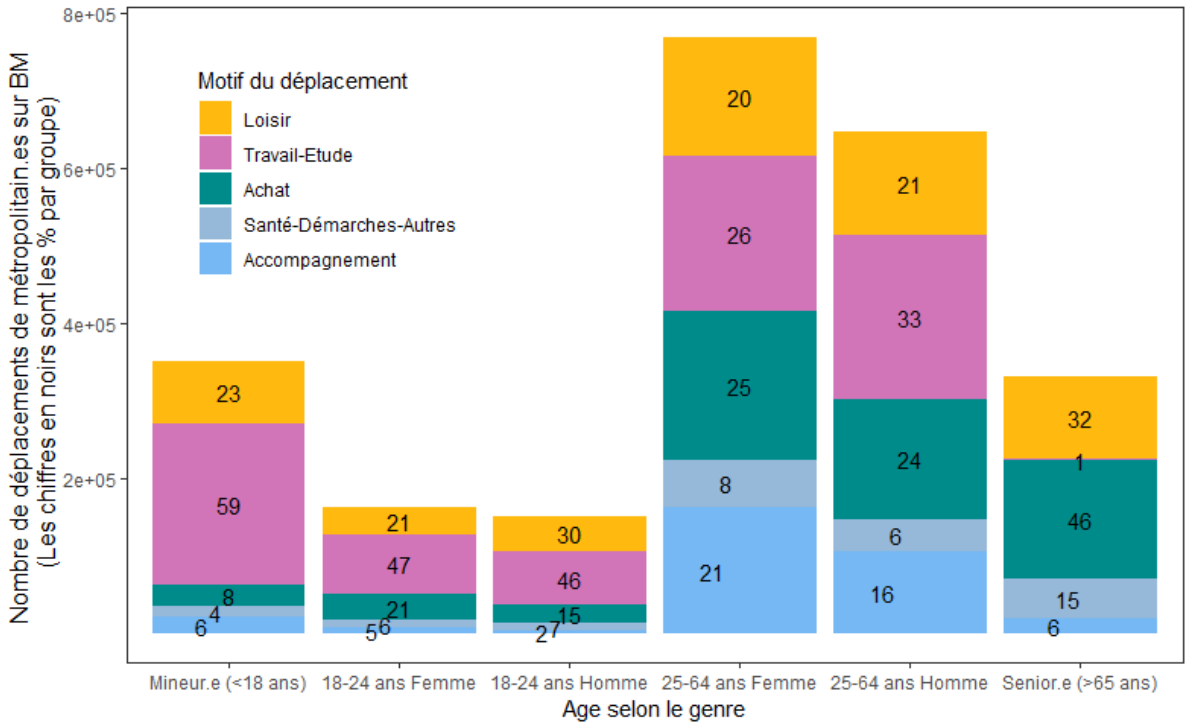
Sans surprise, la majorité des personnes qui ne se déplacent pas du tout au cours d'une journée ont plus de 50 ans (63%), les autres sont principalement des personnes majeures de 25 à 50 ans (29%).

Mais l'immobilité est aussi déterminée par le genre et la classe sociale. Premièrement, les femmes sont plus immobiles que les hommes (9% d'hommes sont immobiles contre 13% de femmes). Deuxièmement, la part de personnes de classes aisées immobiles est significativement moins élevée que les deux autres (8% contre 13%). Troisièmement, il y a un effet combiné marqué du genre et de la classe sociale puisque les personnes immobiles de catégories populaires sont principalement des femmes (68%) alors qu'aucune différence de genre n'est observée pour les classes aisées (pour rappel la population de Bordeaux métropole est composée de 53% de femmes)

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250404-lmc1107610-DE-1-1
Date de télétransmission : 11/04/2025
Date de réception préfecture : 11/04/2025
Publié le : 14/04/2025

Des motifs de déplacements qui varient selon l'âge et le genre

Comme attendu, les raisons de se déplacer dépendent de l'âge, mais aussi du genre et ceci seulement à certains âges



Les personnes mineures se déplacent principalement pour les études et les loisirs, sans distinction du genre. Les raisons des déplacements des personnes séniores ne sont pas non plus différentes selon le genre, contrairement aux personnes actives. En effet, les jeunes femmes adultes (18-24 ans) se déplacent significativement plus pour faire des achats alors que le motif des loisirs est plus cité par les hommes.

Entre 25 et 64 ans, la différence principale est pour le motif d'accompagnement : parmi les 269 000 déplacements réalisés par les 25-64 ans pour accompagner une personne, la majorité est encore fait par les femmes (60%), principalement en périodes de pointe du matin et du soir, alors que plus de déplacements de travail sont réalisés par les hommes de ces âges. Ainsi, le rôle de prendre soin des autres (enfants, malades, personnes âgées et /ou en situation de handicap), peu ou pas rémunéré, est assumé en grande majorité par les femmes.

Des déplacements de plus grandes distances pour les hommes, réalisés avec des modes différents

Tableau des distances moyennes pour un déplacement tous motifs selon le mode et le genre (en km)

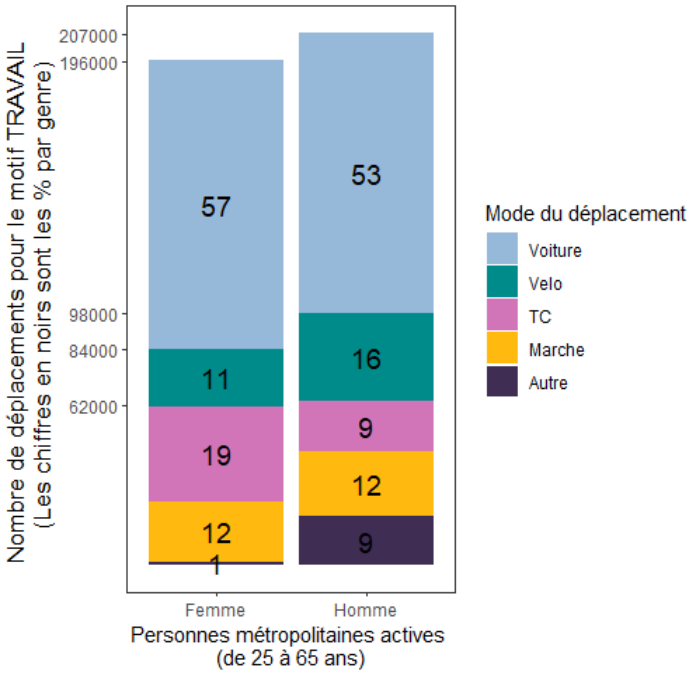
	Femmes	Hommes
Voiture	7,4	8,8
TC	6,9	7,4
Vélo	2,7	3,5
Marche	0,9	0,9
Autres modes (dont deux roues motorisés)	5,5	10,6

Quel que soit le mode utilisé, les déplacements des femmes restent en moyenne de plus courtes distances que ceux des hommes.

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250404-lmc1107610-DE-1-1
Date de télétransmission : 11/04/2025
Date de réception préfecture : 11/04/2025
Publié le : 14/04/2025

En plus de se déplacer plus souvent pour le travail, les hommes parcourent aussi de plus grandes distances pour ce motif (11 km pour les hommes, contre 9 km pour les femmes), par conséquent la part kilométrique pour les déplacements au motif Travail représente 41% de l'ensemble des kilomètres parcours par les hommes (contre 30 % pour les femmes).

Alors que le mode voiture est déjà le mode prédominant pour l'ensemble des déplacements (45 % de part modale pour les hommes et 47% pour les femmes), la part modale voiture pour le motif travail est encore plus importante (57 % pour les femmes et 53 % pour les hommes).



La façon de se rendre au travail est genrée : le vélo est favorisé pour les hommes (16%) alors que ce sont les transports en commun pour les femmes (19%). Cette différence de genre est retrouvée à différents âge et pour différentes raisons.

Le genre et la catégorie socio-professionnelle sont des déterminants du choix du transport

Tableau des parts modales et des parts modales kilométriques pour les déplacements en Gironde des femmes et hommes habitants Bordeaux Métropole selon leur âge (en pourcentage par âge)

	Femmes						Hommes					
	5-17	18-24	25-49	50-64	65-74	75-100	5-17	18-24	25-49	50-64	65-74	75-100
Part du mode Voiture (en %)	35	31	54	52	47	46	36	26	48	53	53	51
Part du mode TC (en %)	19	41	11	9	9	7	15	31	7	6	7	4
Part du mode Vélo (en %)	10	8	8	6	4	1	12	10	10	9	4	2
Part du mode Marche (en %)	32	20	27	31	40	45	33	30	29	27	35	41
Part avec un autre mode (en %)	4	1	0	1	0	1	4	4	5	5	1	3
Part kilométrique du mode Voiture (en %)	49	47	78	77	72	71	52	43	73	75	82	64
Part kilométrique du mode TC (en %)	36	45	13	13	14	11	26	42	9	6	6	7
Part kilométrique du mode Vélo (en %)	6	4	4	4	3	0	8	5	6	6	4	2
Part kilométrique du mode Marche (en %)	7	3	4	6	11	16	9	4	4	4	7	10
Part kilométrique avec un autre mode (en %)	3	2	1	1	1	2	5	6	9	10	0	17

A tous les âges, les hommes utilisent moins les **transports en commun** que les femmes (tous déplacements 15% pour les femmes, 11% pour les hommes), mais d'avantage le vélo (tous déplacements 7% pour les femmes, 10% pour les hommes). C'est particulièrement vrai pour les femmes de 18-24 ans qui réalisent 41% de leurs déplacements en TC.

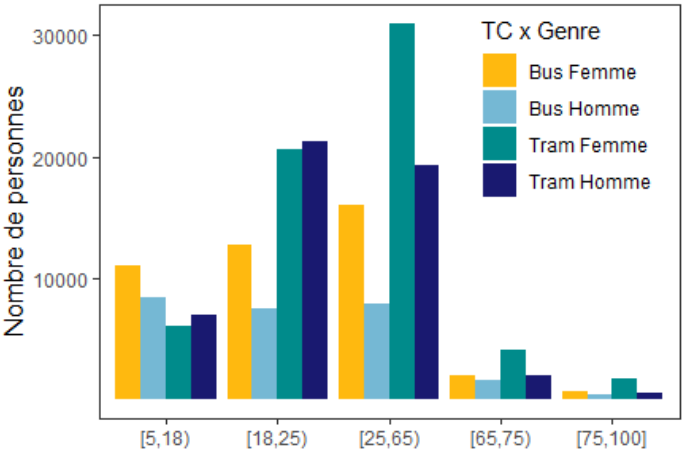
Il est à noter que les parts modales **de marche à pied** restent stables pour les hommes au cours des âges, alors que celles des femmes de 18-24 ans est en dessous de la moyenne et augmentent avec l'âge. Cela pourrait être mis en relation avec leur besoin de transporter courses et personnes ou au manque de sécurité ressenti des femmes à pied dans l'espace public.

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250404-lmc1107610-DE-1-1
Date de télétransmission : 11/04/2025
Date de réception préfecture : 11/04/2025
Publié le : 14/04/2025

Il est aussi remarquable de constater que les hommes ont un usage quasi exclusif des **deux roues motorisés** (catégorie autre), qui est même le second mode de déplacement des hommes de 25 à 74 ans quand on regarde le nombre de kilomètres parcourus.

Est-ce aussi le sentiment d'insécurité qui éloigne les femmes des deux-roues, motorisés ou non ? L'enquête vitesse vélo réalisée en mars 2024 montre que 93 % des femmes répondantes privilégient un itinéraire cyclable plus confortable et sécurisé plutôt qu'un gain de vitesse (contre 83% des hommes). D'une manière générale, les femmes déclarent utiliser moins le vélo au cours de l'année (15 % l'utilisent au moins une fois par semaine, contre 22% des hommes et 62% n'en font jamais contre 48% des hommes)

La préférence d'utilisation du bus ou du tram dépend de l'âge et du genre de la personne :



- Les personnes mineures utilisent légerement plus le bus que le tram, quelque soit le genre.
- Entre 18 et 25 ans, l'utilisation du tram devient prédominante autant pour les hommes que les femmes. Il y a cependant plus de femmes que d'hommes dans les bus.
- Au cours de la vie active, pour les 25 – 64 ans, il y a significativement plus de femmes que d'hommes utilisant les transports en commun (autant le bus que le tram). Etant donné qu'elles ont en plus un indice de mobilité plus élevé dans le tram, cela conduit à un nombre de déplacements réalisés par les femmes avec le tram d'autant plus important.

Le mode de déplacement varie en fonction des catégories socioprofessionnelles

Tableau des parts modales selon la catégorie socio-professionnelle

	Cadre Artisan.te Commerçant.e	Profession intermédiaire	Employé.e Ouvrier.e	Elève-Etudiant	Autre
Part du mode Voiture (en %)	51	54	51	31	44
Part du mode TC (en %)	5	6	12	26	18
Part du mode Vélo (en %)	12	9	5	10	1
Part du mode Marche (en %)	30	28	30	30	37
Part avec un autre mode (en %)	3	2	2	3	0

Alors que la voiture reste le mode de transport le plus utilisé par toutes les catégories socioprofessionnelles, suivi de la marche qui représente 30% de tous les déplacements, il apparait que vélo est sous-utilisé par les employé.es et ouvrier.es au profit des transport en commun. Une moindre possession de vélo peut expliquer une moindre utilisation puisque 60% des ménages les plus modestes n'en possèdent pas contre seulement 27 % des ménages les plus aisés. La possibilité de stationner son vélo à domicile pourrait être une limite pour les personnes sans vélo (sans parking vélo à résidence 38% des ménages ont un vélo, contre 60 % pour ceux qui possèdent un parking).

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250504-lmc1107610-DE-1-1
Date de télétransmission : 11/04/2025
Date de réception préfecture : 11/04/2025
Publié le : 14/04/2025