

Une perspective de genre sur la mobilité quotidienne

**Le reflet de la division sexuelle du travail sur les déplacements des
hommes et des femmes dans l'agglomération lausannoise,
microrecensement transports 2005**



Extrait du jeu vidéo "Desperate Housewives"
Source : www.playingzone.com

Mémoire présenté par : Manon Giger
Directeur de mémoire : Giuseppe Pini // FGSE
Jurée : Françoise Messant-Laurent // SSP
Université de Lausanne

ABSTRACT

Ce mémoire aborde la mobilité quotidienne sous l'angle d'une perspective de genre, à travers la question de la division sexuelle du travail. Le constat posé est que les rôles traditionnels de partage des tâches entre hommes et femmes, travail rémunéré valorisé d'une part et travail domestique non rémunéré invisibilisé d'autre part, ont structuré la conception de l'urbanisme en zones fonctionnelles et généré un type de mobilité distinct selon le genre. Les évolutions des rôles féminins aussi bien au sein de la famille que du travail sont montrés et suggèrent que malgré des changements majeurs, les femmes restent les personnes se chargeant majoritairement de la bonne marche du foyer.

A l'aide des données du microrecensement, l'auteure interroge l'impact des charges professionnelles et familiales sur la mobilité des hommes et des femmes de l'agglomération lausannoise. Elle examine ensuite l'influence du type d'urbanisation sur les déplacements domestiques et la caractérisation des personnes qui les effectuent. Il est supposé qu'une urbanisation peu dense et centrée majoritairement sur l'habitat suscite un renforcement du modèle traditionnel de partage des tâches. Les catégories d'analyse du microrecensement transports sont discutées et des questions d'enquêtes qui permettraient de mieux approcher les déplacements liés à la sphère privée sont proposées.

Dans une dernière partie, quelques politiques de transport et d'aménagement du territoire à plusieurs échelles sont interrogées en rapport avec les préoccupations du présent travail. Il en ressort que les objectifs de densification et de mixité propre aux conceptions actuelles pourraient aller de pair avec des objectifs égalitaristes mais que le sujet ne fait pas l'objet de discussions dans la sphère publique. Pour clore le travail, des exemples de politiques agissant dans cette direction sont donnés.

MOTS CLÉS

Mobilité quotidienne – perspective de genre – microrecensement transports – division sexuelle du travail – déplacement domestique – sociologie du travail – densité – mixité.

REMERCIEMENTS

Mes remerciements s'adressent tout d'abord à Giuseppe Pini, mon directeur de mémoire, pour son encadrement enthousiaste et efficace, ainsi qu'à Françoise Messant-Laurent, jurée, dont les cours m'ont amené à formuler ce sujet de mémoire.

Mais aussi :

A Christian Liaudat, Christophe Jemelin, Christiane Roh et Marie Bussard pour leur aide au traitement et à la récolte des données.

A Stéphanie Manoni et Pasquale Novellino, au Service de la mobilité du canton de Vaud, ainsi qu'à Jean-Luc Kolb à la Ville de Lausanne pour avoir pris le temps de répondre à mes questions.

A Thomas et Amaïa Giger, Itziar Plazola-Giger et Txomin Astrain, qui ont chaleureusement hébergé mon travail de rédaction et mon apporté un soutien précieux dans cette étape décisive.

A Federico Lauria, Annick Budry et Joana Meyer pour leur présence, leur amitié, leur écoute, leur relecture attentive et/ou leur connaissance sans failles des astuces de Copy Quick.

Merci aussi à Nadia Mitic pour la collaboration stimulante dans le cadre du dossier méthodologique, ainsi qu'à Romain Felli pour ses conseils bibliographiques.

Et bien entendu, une pensée pour toutes les personnes que je ne peux énumérer ici et qui ont fait de mes études une période riche en expériences, en découvertes et en projets de toutes sortes, dont certains sont encore à venir...

Table des matières

1. INTRODUCTION	1
2. CADRE THEORIQUE	3
2.1. GENRE ET MOBILITE : ETAT DES LIEUX DE LA RECHERCHE	3
2.2. CONCEPTS ISSUS DE LA SOCIOLOGIE DU TRAVAIL	7
2.2.1. LE MODELE TRADITIONNEL DE PARTAGE DES TACHES	7
2.2.2. DIVERSITE DES ROLES FEMININS AUJOURD'HUI : ENTRE TRAVAIL ET FAMILLE.	9
2.2.3. UNE INSCRIPTION FORTE MAIS NUANCÉE DANS LE MONDE DU TRAVAIL	12
2.2.4. UN TRAVAIL DOMESTIQUE MAJORITAIREMENT FÉMININ	14
2.3. DIMENSIONS GÉOGRAPHIQUES DE LA DIVISION SEXUELLE DU TRAVAIL	17
2.3.1. UNE MOBILITE TRADITIONNELLE POUR DES ROLES TRADITIONNELS	18
2.3.2. UNE ISOLATION EFFECTIVE DE L'HABITAT	19
2.4. QUESTIONS DE RECHERCHE	21
3. ANALYSE DU MICRORECENSEMENT TRANSPORTS 2005	22
3.1. METHODOLOGIE	22
3.1.1. LE MICRORECENSEMENT TRANSPORTS VAUD 2005	22
3.1.2. LE CHOIX DU PERIMETRE D'ETUDE ET LA POPULATION RETENUE	23
3.1.3. STRUCTURE DE LA BASE DE DONNEES	23
3.1.4. ANALYSES RAPPORTEES AU TERRITOIRE, TENTATIVES DE CLASSIFICATIONS	25
3.1.5. METHODES D'ANALYSES BI-VARIEES	28
3.1.6. TYPOLOGIE DES DEPLACEMENTS DOMESTIQUES	29
3.2. AXE « DEPLACEMENTS, CHARGES DOMESTIQUES ET PROFESSIONNELLES »	30
3.2.1. INFLUENCE DU TYPE DE MENAGE ET DE L'ACTIVITE REMUNEREE SUR LES DEPLACEMENTS	31
3.2.2. MOTORISATION DES MENAGES	40
3.2.3. CONCLUSIONS	41
3.3. AXE « DEPLACEMENTS DOMESTIQUES ET ENVIRONNEMENT URBAIN »	42
3.3.1. DISTANCES	44
3.3.2. PARTS MODALES	45
3.3.3. REPARTITION ENTRE HOMMES ET FEMMES	47
3.3.4. TYPOLOGIE DES DEPLACEMENTS PAR ZONE	48
3.3.5. CONCLUSIONS	55
3.4. LIMITES ET OUVERTURES DE L'ANALYSE MENE	56
3.5. PROPOSITIONS D'INTEGRATION DE QUESTIONS DANS LE MICRORECENSEMENT TRANSPORT	57

4. QUEL INTERET POUR LA SPHERE PRIVEE AU SEIN DES COLLECTIVITES PUBLIQUES ?	62
4.1 ... DANS LES RAPPORTS STATISTIQUES SUR LA MOBILITE	62
4.2 ... DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES A DIVERSES ECHELLES	64
4.2.1. LES CRITERES DE LA CONFEDERATION POUR LES PROJETS D'AGGLOMERATION	64
4.2.2 PALM ET SDOL, DENSITE ET MIXITE AU COEUR DES DEBATS	65
4.2.3 PLANS DE MOBILITE, UNE SOLUTION AXEE SUR LES TRAJETS AU TRAVAIL	67
4.2.4. PEDIBUS, DES ARRANGEMENTS A L'ECHELLE DU QUARTIER	68
4.3. EXEMPLE DE POLITIQUES NOVATRICES	70
4.3.1 LES POLITIQUES DU TEMPS	71
4.3.2 OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX ET ÉGALITARISTES : DES OBJECTIFS CONCILIALES ?	72
5. CONCLUSION	74
BIBLIOGRAPHIE	76
LISTE DES FIGURES	85
LISTE DES TABLEAUX	85
LISTE DES ANNEXES	86

1. Introduction

En francophonie, le genre ne constitue pas un angle de recherche naturel sous lequel approcher la mobilité, contrairement aux Etats-Unis par exemple. Le *gender mainstreaming*, c'est-à-dire l'évaluation des politiques et des actions publiques à l'égard du genre dans tous les domaines, ne s'est pas encore propagé à la question de la mobilité, comme le souligne Frédérique Prédali (2004, 3). Les anglo-saxons sont dans ce sens en avance sur leur collègues francophones : de nombreuses recherches existent et tentent d'évaluer l'incidence du genre et des rôles sociaux qui y sont liés avec différents aspects de la vie concrète, politique, intellectuelle et notamment la mobilité. Pourtant, les évolutions des rôles féminins au sein du couple et de la société ne sont pas sans avoir des influences majeures sur la mobilité. La présence croissante des femmes sur le marché du travail, leur motorisation toujours plus importante, l'augmentation du nombre de ménages lié aux nouvelles configurations familiales, sont autant de facteurs ayant un impact important sur l'accroissement du nombre de déplacements. Les contraintes organisant ces nouvelles mobilités méritent d'être étudiées.

Dans ce travail, mon option a été d'aborder la mobilité quotidienne dans une perspective de genre. J'ai choisi de me pencher sur un aspect structurant des rapports sociaux de sexe, la division entre travail rémunéré et non rémunéré. Il ne s'agit pas ici d'identifier une mobilité « masculine » et une mobilité « féminine », bien que parfois des éléments allant dans ce sens apparaissent. Cette orientation prend acte de la distinction entre « sexe » et « genre » ; le premier renvoyant à une définition biologique et le second à la construction sociale des identités sexuées, c'est-à-dire à une part du « féminin » ou de « masculin » qui se construit à travers les rapports sociaux de sexe et qui n'existe pas « naturellement » chez les femmes ou les hommes (Hirata & al. 2004, 205-213)¹. Mon intention est de distinguer comment les déplacements liés aux tâches domestiques² sont repartis entre les genres, fluctuent en fonction des charges familiales et professionnelles, mais aussi de l'environnement urbain. Et, afin de discuter le sujet en fonction d'éléments actuels, j'ai souhaité évaluer le degré de prise en compte dans les politiques publiques et les documents officiels.

¹ Voir aussi glossaire en annexe 1.

² Dans le texte, les termes « reproduction » et « maintenance » seront utilisés comme synonymes de « domestique ».

J'ai choisi de me restreindre à une description statistique de la mobilité, en explorant le microrecensement transports 2005, étant donné le peu d'explorations des interactions entre genre et mobilité quotidienne au sein des universités et des institutions francophones. L'élaboration d'un cadre théorique pertinent, qui plus est interdisciplinaire, est dans ce cas de figure une des difficultés même du travail. Consciente des limites de cette approche, j'envisage celle-ci comme une sorte de premier pas, de cadre à une démarche qui mériterait d'être étendue et approfondie par des études qualitatives et quantitatives, plus poussées, plus détaillées ou portant sur des terrains plus larges. Un intérêt de ce travail sera d'autre part de discuter les questions d'enquêtes du microrecensement transports et de proposer quelques ajouts visant à mieux cerner les caractéristiques de la mobilité liée aux obligations domestiques.

Cette problématique suppose d'articuler des concepts de sociologie du travail avec une analyse de la mobilité, en retenant plusieurs aspects proposés par des géographes féministes. Dans le cadre théorique, je présenterai dans un premier temps un état de la recherche articulant genre et mobilité (2.1). Puis, j'expliciterai la notion de division sexuelle du travail et me pencherai sur le rapport actuel des femmes à l'activité salariée ainsi qu'au travail domestique à travers quelques chiffres (2.2)³. Les implications géographiques de ces concepts sociologiques seront abordées grâce aux travaux de Jacqueline Coutras sur la division sexuée de l'espace urbain (Coutras, 1996, 1997a, 1998) (2.3). Ces considérations m'amèneront à formuler des questions de recherche (2.4) pour explorer, dans la troisième partie, les données du microrecensement sur le comportement de la population en matière de transports du canton de Vaud⁴ (3.) (abrégé microrecensement transports ou MRT VD 05 dans la suite du texte). Un dernier chapitre (4.) se penchera sur la prise en compte des enjeux de la sphère⁵ privée dans les politiques de l'agglomération lausannoise ainsi que dans les documents décrivant les déplacements de la population. Ce sera aussi l'occasion d'évoquer des politiques mises sur pied en considérant ces problématiques.

³ Quand cela a été possible, il s'agit des chiffres de l'agglomération lausannoise, sinon de chiffres vaudois ou suisses.

⁴ OFS/ARE, Microrecensement transports 2005.

⁵ Comme le souligne Danièle Kergoat (1998, 325), la distinction entre « sphère » privée et « sphère » publique renvoie à une conception du travail salarié sur le modèle attribué aux hommes. En effet, étant donné que le travail domestique incombe majoritairement aux femmes (comme nous le verrons dans la partie 2.2), « privé » et « public » sont rarement vécus comme une rupture mais plutôt comme une continuité. Opposer ces deux termes est donc discutable mais nous les utiliserons comme tels dans le cadre de ce travail car ils ont l'avantage de dénommer simplement la distinction qui nous intéresse (voir glossaire en annexe 1)

2. Cadre théorique

2.1. GENRE ET MOBILITE : ETAT DES LIEUX DE LA RECHERCHE

Concernant l'articulation entre genre et mobilité, et comme souvent en matière de travaux féministes, le terrain a une nettement plus longue tradition du côté anglo-saxon que francophone. En effet, des travaux dans le domaine essaient depuis les années 1980⁶ et ont établi une certaine assise à la question *women and transport* (champ que Law (1999) propose de redéfinir, nous y reviendront).

Les premières analyses qui mettent en évidence la *missing half of the human* (Law 1999) se rattachent à la *time geography*. Ce courant se penche sur l'organisation de la vie quotidienne qui faisait écho avec la distinction entre sphère privée et publique⁷ explorée par les auteures féministes. Elles critiquent Torsten Hagerstrand, fondateur de cette approche, pour n'avoir pas tenu compte des aspects genrés des espaces-temps quotidiens. En effet, celui-ci souligne l'importance de facteurs biologiques incontournables tel que nécessité du sommeil et la nourriture ainsi que la contrainte du moyen de transport utilisé dans la composition des espaces-temps particuliers. Par contre, les contraintes domestiques ne sont absolument pas prises en compte, pas plus que le fait que les femmes soient tacitement exclues de certains espaces, soit parce que ceux-ci manquent de sécurité, soit par des processus de ségrégation latents. Le sujet implicite de la *time geography* est donc en réalité un sujet de genre masculin non représentatif de l'ensemble de la population. Les géographes féministes s'attèlent à corriger ce travers⁸ (la figure 1 donne un exemple de représentation de diagramme d'espaces-temps féminins). Le microrecensement transports est en un certain sens une analyse des espaces-temps pris sous l'angle du déplacement. Dans ce travail, ce concept sera utilisé de façon indirecte, interprété sous forme de pression des charges familiales et professionnelles notamment sur le temps alloué au déplacement.

⁶ Voir à ce sujet: Nelson Lise, Seager Joni (2005), Rose Gillian (1993), Law Robin (1999), Hanson Susan, Pratt Geraldine (1995).

⁷ Ces notions seront abordées plus en détail en section 2.2.

⁸ Rose (1993) 17-40.

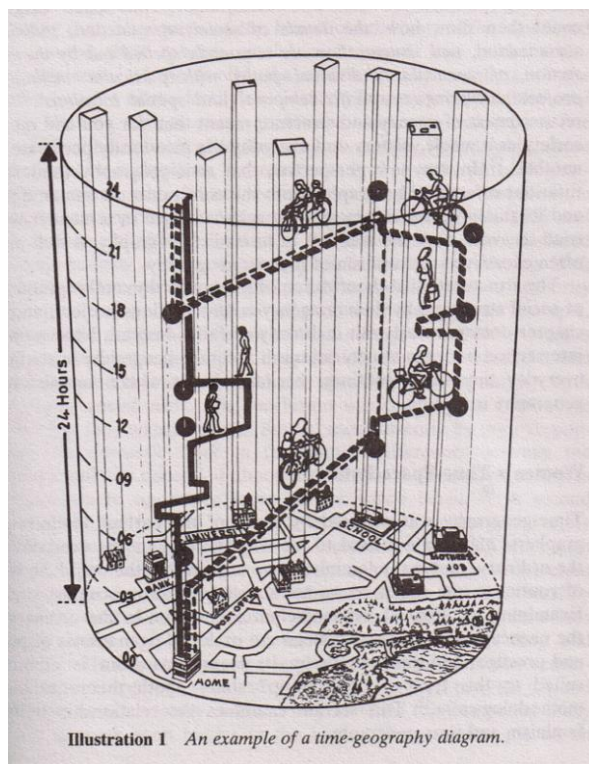


Figure 1: Exemple de diagramme analytique de la *time geography*
Tiré de Rose, 1993, 21.

Parallèlement à l'expansion de la *time geography*, la géographie marxiste s'est, quant à elle, penchée sur la question des rapports de domination lisibles dans l'espace urbain. En effet, si les rapports de forces inégaux au sein du mode de production capitaliste entre le prolétariat et les représentants de la bourgeoisie se transcrivent en zones ségréguées dans l'espace urbain, il en est de même pour les rapports entre hommes et femmes. L'exploitation du travail de reproduction domestique non rémunéré effectué au sein du couple sert le travail de production valorisé et généralement masculin. Les chercheuses féministes marxistes se sont penchées sur cet aspect-là pour montrer son impact sur l'espace urbain (Rose, 1993, 113-136). Même si cette seconde approche ne relève pas à proprement parler de mobilité, elle a son importance dans le cadre de ce travail. Les travaux que j'utiliserai sont en quelque sorte le pendant francophone de cette approche.

Suite à ces développements, Robin Law fait une synthèse où elle revient sur les apports des géographes féministes dans le champ *women and transport*. Ces travaux ont permis de mettre en évidence certaines caractéristiques des déplacements des femmes, ou du moins d'une partie d'entre elles : une forte représentation dans l'usage des transports publics, des trajets souvent axés sur le domicile, des navettes plus courtes en direction

du lieu de travail, une augmentation rapide de l'usage de la voiture, des déplacements fréquents en dehors des heures de pointes, et bien d'autres selon les cohortes étudiées⁹.

Bien que Law se réjouisse de l'apport de ces travaux aussi bien à la *time geography*, à la planification urbaine et qu'au féminisme, elle déplore une certaine concentration des sujets. Elle regrette la restriction des recherches autour de deux thèmes : les peurs et l'insécurité dans l'espace public ainsi que les différences de trajets au travail entre hommes et femmes¹⁰. Elle souligne combien ces études, principalement quantitatives, relèvent des différences de comportement sans prendre en compte le système de valeurs sous-jacent aux phénomènes observés. C'est pourquoi elle propose de glisser vers une acception de la question orientée sur la mobilité quotidienne (*daily mobility*) plutôt que sur les transports, qui renvoient implicitement aux concepts de véhicules et de flux seyant assez peu aux déplacements, « traditionnellement » féminins. Elle-même suggère de considérer le rapport entre genre et mobilité dans un cadre plus large, intégrant plus d'aspects et les inscrivant dans les *cultural studies*. Son article de 2002, ayant pour terrain la Nouvelle Zélande dans la première moitié du siècle, donne un exemple d'analyse envisageant des aspects tels que : la construction identitaire et symbolique, l'inscription dans les rapports sociaux ou le rapport au moyen de déplacement. Le présent travail ne pourra pas prendre en compte l'ensemble des aspects proposés par Law. Même si la description de la mobilité proposée veut l'inscrire dans un champ de rapports sociaux, elle se base essentiellement sur des analyses statistiques. Mon souhait a toutefois été de me pencher aussi sur les déplacements liés à la maintenance du foyer et pas uniquement sur les déplacements de travail.

La problématique de la mobilité quotidienne a suscité un certain nombre de travaux, comme la section bibliographique « mobilité quotidienne et rapports sociaux de sexe » en témoigne. Les conclusions de ces recherches seront réutilisées et mises en regard avec la partie d'analyse de données, je ne vais donc pas en citer le contenu ici. Il s'agit toutefois de signaler que la plus grande ampleur du champ anglo-saxon ne signifie pas pour autant que ces recherches sont intégrées dans des domaines d'études plus larges et que les questions de genres traversent l'ensemble des travaux. Comme c'est souvent le cas en *gender studies*, ces travaux sont considérés comme faisant partie d'une discipline « à part » alors même que la distinction hommes/femmes traverse toute notre société (Rose, 1993).

⁹ Pour la France, voir à ce sujet CERTU 2005, Prédali 2004 et Carron 2003 pour la Suisse.

¹⁰ L'ouvrage d'Hanson et Pratt (1995) en est un exemple important.

A ma connaissance, les études combinant genre, mobilité et aménagement du territoire sont peu nombreuses du côté francophone. On peut relever les travaux de Jacqueline Coutras (1996, 1997a, 1998), qui se penche sur la division sexuée de l'espace urbain et quelques mémoires et thèses - Carron (2007) à Genève, Prédali (2004) à l'INRETS en France, Brais (2000) à Québec - mais il faut avouer que le sujet est loin d'être institutionnalisé. On note aussi de ponctuelles publications issues de collectivités publiques, notamment à l'Espace des temps à Lyon et à l'ARE (Rabatel, 2005, Carron ARE, 2003), qui s'accompagnent plus ou moins de mesures allant dans cette direction. Ces publications ont cela dit peut-être le défaut d'isoler quelque peu la « question femme » en cherchant des spécificités aux pratiques féminines.

En ce qui concerne les universités romandes, une formation spécifiquement études genres est donnée à Genève¹¹, mais ni celle-ci ni l'offre plutôt fournie en approches de genre à Lausanne en faculté des Sciences Sociales et Politiques ne se penchent sur la question de la mobilité. Au niveau de l'aménagement des espaces publics, l'insécurité urbaine fait l'objet de recherches à Neuchâtel¹².

La question de la mobilité quotidienne des femmes n'est qu'à ses prémises en Suisse romande ; les ponts entre disciplines restent ainsi encore largement à établir dans ces domaines. C'est une des raisons pour lesquelles ce travail se limite à une investigation quantitative. Des éléments issus d'autres recherches sur des thèmes adjacents permettront de discuter tout de même les résultats statistiques du microrecensement 2005.

Comme souligné plus haut, le but de ce travail n'est pas d'identifier toutes les différences de comportement entre hommes et femmes afin d'isoler une « mobilité féminine » distincte d'une « mobilité masculine ». La volonté est de décrire les implications sur les déplacements quotidiens d'un phénomène qui structure notre société : la division sexuelle du travail entre emploi rémunéré et non rémunéré.

Je vais à présent poser quelques notions sociologiques pour définir ce concept et montrer ce qu'il en est actuellement. Ils seront articulés dans un second temps avec des analyses géographiques reliant ces rapports sociaux avec la structure de l'espace urbain et notamment l'agglomération lausannoise.

¹¹ Pour plus d'informations, consulter :
Formation continue en études genre, www.unige.ch/etudes-genre/,
Liege, laboratoire interuniversitaire en Etudes Genre, www2.unil.ch/liege
Site suisse des études genres, www.gendercampus.ch

¹² Notamment par Marylène Lieber.

2.2. CONCEPTS ISSUS DE LA SOCIOLOGIE DU TRAVAIL

2.2.1. Le modèle traditionnel de partage des tâches

« La notion de « travail domestique » n'est pas anhistorique : c'est la forme concrète que prend le travail reproductif assigné au groupe des femmes dans une société salariale. Ce terme est utilisable à partir du moment où se met en place une séparation spatio-temporelle entre un lieu et un temps pour produire et gagner son salaire et un autre lieu et un autre temps pour se reproduire (reproduire sa force de travail et reproduire sa famille). »

(Kergoat D., 1998, 324-325)

Avant d'aborder la question de l'impact de la division sexuelle du travail sur la mobilité des hommes et des femmes, il s'agit de revenir sur cette notion et sur sa pertinence dans le contexte actuel. Principale actualisation des rapports antagoniques de sexe, la division sexuelle¹³ du travail révèle les inégalités hommes/femmes. Elle renvoie à la séparation entre, d'une part, tâches ménagères et reproductives assignées principalement aux femmes et d'autre part tâches salariées dites productives attribuées aux hommes, au nom d'une idéologie naturalisante¹⁴. Si cette séparation est moins nette aujourd'hui avec le renforcement de la présence des femmes dans les tâches salariées et la promotion du partage des tâches ménagères (quoique encore peu effectif), elle continue néanmoins à structurer la société occidentale, car l'insertion féminine dans l'emploi est fragile et le travail domestique encore principalement du ressort des femmes. En effet, le rôle de conciliation entre travail rémunéré et travail domestique, ainsi que la charge mentale qui l'accompagne, revient toujours principalement aux femmes et entretient sous une nouvelle forme la division sexuelle du travail (Messant Laurent, 1991).

Comme le souligne la citation introductive, la division sexuelle du travail s'est construite historiquement, lorsque le travail reproductif et productif se sont séparés spatialement et temporellement, c'est-à-dire lorsqu'une partie du travail a commencé à s'échanger contre un salaire et s'est séparée du foyer familial pour se concentrer dans les usines. En effet, avant l'apparition du travail industriel, la distinction entre travail domestique et travail rémunéré ne semble pas pertinente, car le salariat n'était pas répandu aussi largement

¹³ C'est en fait une façon plus concise de nommer la division sociale du travail entre les sexes, qui rappelle, tributaire du marxisme, que les rapports sociaux ont une base matérielle qui organise les rapports sociaux (Hirata & al, 2003, 35-44).

¹⁴ La nature des tâches attribuée à chacun des sexes varie énormément dans le temps et l'espace, comme le montrent de nombreux travaux d'ethnologues et d'historiens (Kergoat D., 1998, 324). Une tâche spécifiquement féminine peut même être masculine selon les sociétés. Ce qui ne varie cependant pas, c'est la division entre hommes et femmes et la hiérarchisation entre la valeur du travail masculin et féminin, à l'avantage du premier (voir aussi glossaire en annexe 1).

(Carron, 2003). Si les tâches entre hommes et femmes étaient certainement bien définies, elles n'étaient pas nettement délimitées dans l'espace et dans le temps. Louise Tilly et Joan Scott (Tilly & Scott, 1987) parlent de « *mode de production domestique* », ce qui accentue le fait que les activités « masculines » et « féminines » étaient intimement liées. Il suffit de penser à la structure typique des échoppes d'artisans composées de la boutique et de l'atelier au rez-de-chaussée avec l'appartement à l'étage, ou encore à la proximité entre champs et lieu d'habitat, étant donné que les déplacements se faisaient principalement à pied. En revanche, avec l'apparition de l'industrie, le travail d'une partie de la population se concentre dans les usines ; une séparation clairement observable, aussi bien géographiquement et temporellement que sociologiquement, s'installe entre le travail productif et reproductif. Alors qu'auparavant les femmes avaient toujours été considérées comme « travaillant », elles effectuent des tâches invisibilisées et non valorisées, sur lesquelles s'appuie pourtant tout le rendement du système. Parallèlement l'idéologie bourgeoise de la famille se développe, considérant celle-ci en tant qu'entité sociale attribuant à l'homme et à la femme des rôles distincts (Bäschlin, 2003). Ces rôles, appuyés par des idéologies naturalisantes, attribuent aux femmes la gestion du ménage, de l'entretien de la maison et de la vie familiale et aux hommes le devoir de gagner de l'argent à l'extérieur pour nourrir la famille.

La division du travail entre les genres va de pair avec une organisation du temps spécifique, qui permet de concilier sans heurts les différentes tâches liées à la gestion du foyer, tout en assurant la sécurité économique du ménage. En effet, comme le rôle traditionnel attribué aux femmes rend possible l'adaptation à des horaires hétéroclites et la combinaison des différentes tâches de consommation de biens matériels et immatériels, les services, commerces, etc. peuvent desservir sans frictions la même plage horaire que les usines et autres lieux du travail salarié. Ce schéma temporel correspond à une organisation définie du ménage et, nous allons le voir, de l'espace. Malgré des services et des centres d'achats qui étendent petit à petit leurs horaires, les villes contemporaines gardent encore fortement l'empreinte de cette organisation du temps. On peut se demander de ce fait si elles sont adaptées aux changements de statut en cours dans les couples.

Le fait que certains enjeux ne soient que peu pris en compte par les collectivités peut se comprendre par la distinction entre des tâches « féminines » et « masculines » renvoyant à la sphère de la vie privée ou la sphère publique du travail et de la politique (Kergoat, 1998). Certaines problématiques sont ainsi jugées comme relevant d'une situation individuelle et non pas d'un problème devant être géré par la collectivité. Concernant les transports et l'aménagement du territoire, un inventaire des postes décisionnels effectué

par Nathalie Carron en 2006 (Carron, 2007, 10) permet de constater qu'aussi bien au niveau communal, cantonal que fédéral, les femmes ne sont pratiquement pas représentées¹⁵. La faible présence des femmes ne devrait pas pour autant être synonyme de non prise en compte de leurs besoins, mais une enquête citée par la même auteure montre l'importance peu centrale accordée aux questions d'égalité dans l'offre de transport. Les problèmes traditionnellement relayés à la sphère privée et donc jugés être du ressort individuel, comme les problèmes d'organisation liés au foyer, aux enfants, au cycle de vie familial, sont de ce fait peu discutés au niveau politique. Cela rappelle la pertinence d'un slogan féministe phare des années 70 « le privé est politique » (Hirata & al, 2004, 88).

2.2.2. Diversité des rôles féminins aujourd'hui : entre travail et famille.

Actuellement, le modèle traditionnel de la femme au foyer et de l'homme pourvoyeur n'est plus le seul. Au niveau suisse, comme le montre l'analyse synchronique basée sur les chiffres du recensement de la population en 2000, le statut de femme au foyer est en recul, passant de 46% des femmes en 1970 à 18% en 2000 (OFS, Baumgartner 2005, 6-9), l'influence du mariage n'ayant plus un effet aussi important d'arrêt du travail et la pause d'activité liée à la maternité se faisant plus courte. Différents modèles de couples co-existent. L'*Atlas des mutations spatiales de la Suisse* permet à cet égard de situer l'agglomération lausannoise au sein du pays (Figure 2) : elle comporte un échantillon proche de la moyenne nationale des différents types de modèles d'activité entre les couples. Les deux modèles majoritaires sont un partenaire à temps partiel l'autre à plein temps (32,5%)¹⁶ et le modèle traditionnel avec un partenaire à plein temps et un non actif (26,6%) sont légèrement en dessous de la moyenne suisse dans l'agglomération lausannoise. Ces modèles sont qualifiés de *bourgeois contemporain* et *bourgeois traditionnel* dans l'*Atlas suisse des femmes et de l'égalité* (Buehler, 2001, 78-86) car ils fonctionnent grâce à un travail domestique assumé principalement par les femmes. Les couples moins courant à l'échelle nationale sont représentés environ de la même manière dans l'agglomération étudiée. Les bi-actifs à plein temps, modèle nommé *égalitaire centré sur l'emploi* par Buehler, y sont représentés à 20,7%. Le *modèle égalitaire centré la famille*, schéma selon lequel les deux partenaires travaillent à temps partiel et peuvent

¹⁵ Au niveau communal, une seule femme est en charge des transports et de la culture en Suisse romande, à Neuchâtel. Concernant les commissions de Parlement Fédéral, la commission des transports et télécommunication du Conseil national comptait 21% de femmes et celle du Conseil des Etats 8% et se placent ainsi dans les commissions où les femmes sont le moins représentées

¹⁶ Source des chiffres pour l'agglomération lausannoise : SCRIS, Communes-Ménages, 15 septembre 2003.

ainsi plus s'impliquer dans les tâches domestiques, ne concerne que 2,7% des couples de l'agglomération lausannoise.

Dans leur document traitant de l'importance de la famille sur l'organisation du temps et de la mobilité Vincent Kaufmann et Michael Flamm (Kaufmann & Flamm, 2002) soulignent que la prédominance d'un modèle culturel est influencé non seulement par une idée du rôle de la femme, mais aussi par des conceptions de la socialisation des enfants. Selon qu'on privilégie la socialisation au sein de la famille ou à l'extérieur (la rencontre d'autres enfants par le biais de la crèche), le modèle contemporain axé sur l'emploi ou le modèle bourgeois contemporain est préféré.

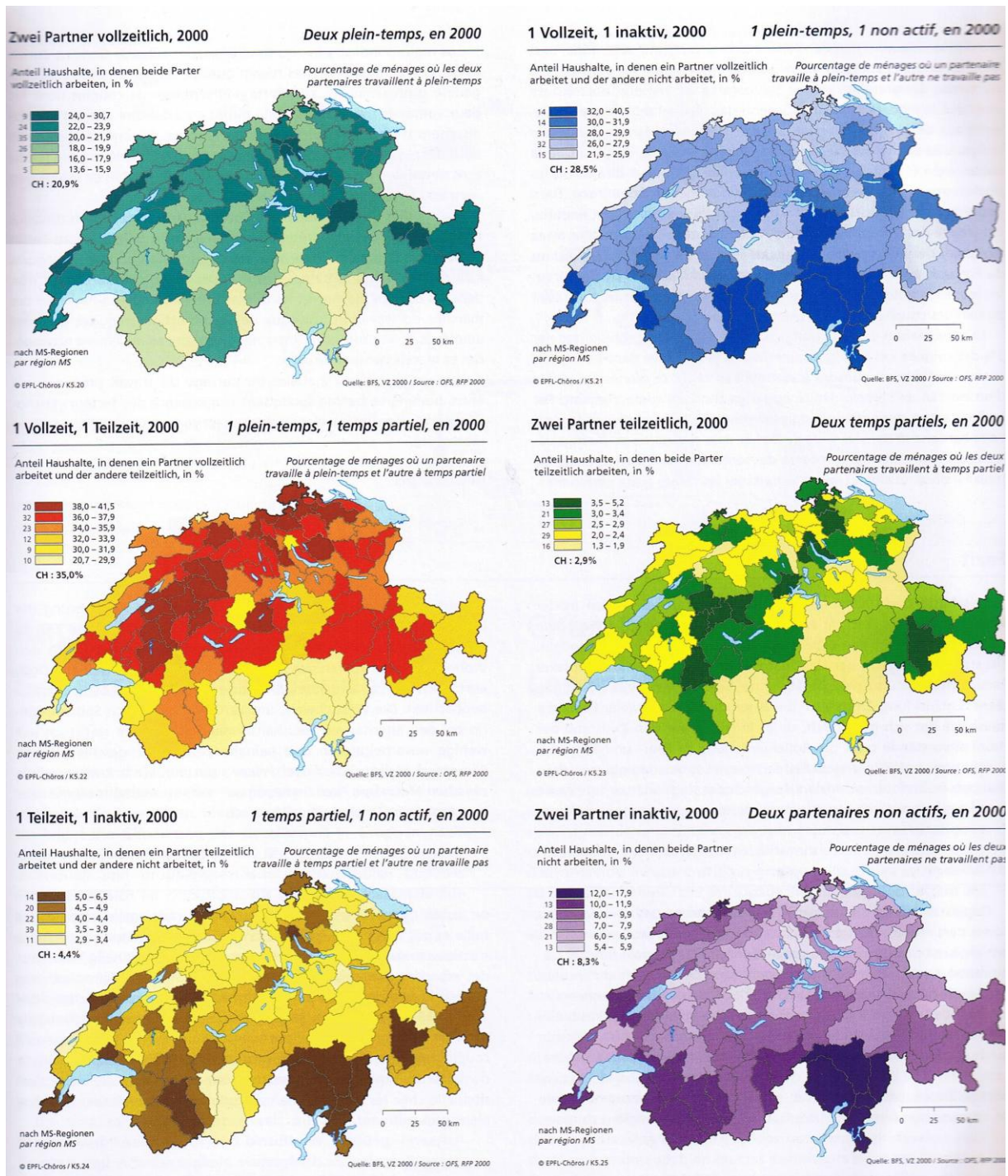


Figure 2: Couples suisses, statut d'activité des partenaires
 Tiré de Schuler & al, 2006, 171.

Pourtant, le recul du modèle de couple traditionnel ne bouleverse pas radicalement le rapport à l'emploi et au travail domestique des partenaires. En effet, bien qu'elles soient plus nombreuses sur le marché du travail, les femmes n'y sont pas insérées de la même manière que les hommes.

2.2.3. Une inscription forte mais nuancée dans le monde du travail

La participation des femmes à la force active est une tendance forte des dernières décennies. Elle se vérifie dans la plupart des pays occidentaux depuis le début des années 1960 (Maruani, 2006, 5), y compris en Suisse (Cf. annexe 4). Toutefois, cette plus grande représentation n'a pas entraîné une réelle égalité. Certaines caractéristiques de la place des femmes dans le monde du travail laissent penser que l'activité rémunérée féminine n'est pas encore aussi légitime que le travail masculin. En effet, le temps partiel demeure principalement féminin. Dans le canton de Vaud, il concerne 55,3% des femmes contre 11,6% des hommes¹⁷. Le temps partiel a toutefois de réels désavantages dans la sphère du travail, notamment en matière de chances de promotion, de salaire et de reconnaissance. Il permet de prôner la conciliation entre travail et famille, mais aussi de faire de ces ajustements une affaire principalement féminine. L'articulation des tâches n'en est que plus complexe, d'autant plus que les régimes temporels diffèrent entre divers types de services.

Les paradoxes de l'insertion des femmes dans le monde du travail se situent aussi à d'autres niveaux (Cf. annexe 3) :

- Elles occupent moins souvent des postes de dirigeant ou de cadre que les hommes.
- Elles continuent à être moins bien rémunérées que les hommes.
- Les filières qu'elles choisissent se concentrent autour de quelques branches, notamment dans le secteur tertiaire, avec une forte représentation dans les branches de soins et de services, qui posent souvent des problèmes de reconnaissance de leur qualités professionnelles (Maruani, 2006, 42).
- Le chômage touche nettement plus les femmes que les hommes.

Dans l'agglomération lausannoise, qui constitue notre terrain d'analyse dans le second chapitre, cette tendance se confirme (selon les données fournies par le SCRIS, RPF 2000). En effet, sur les personnes en âge actif, 74 % de hommes travaillent à 100% et ce chiffre augmente à 86% si l'on exclut les personnes en formation. Le temps partiel ne concerne que 8% des hommes actifs et le statut d'homme au foyer 5% des personnes en âge actif. Pour les femmes, la situation est tout autre : 25% des femmes en âge actif sont au foyer, et au sein de la force active, elles sont 50,3% à travailler à plein temps et 42% à travailler à temps partiel. De plus, le chômage est un phénomène qui touche nettement plus les femmes, 6,7% d'entre elles contre 4,8% des hommes au sein de la population active.

¹⁷ www.scris.ch

Ces chiffres se retrouvent dans l'échantillon du microrecensement que nous allons analyser. Le tableau 1 l'illustre pour les parents et/ou les personnes en couple. Etant donné que le travail est un facteur structurant de la mobilité, on peut s'attendre à ce que la mobilité des femmes soit plus diversifiée que la mobilité des hommes.

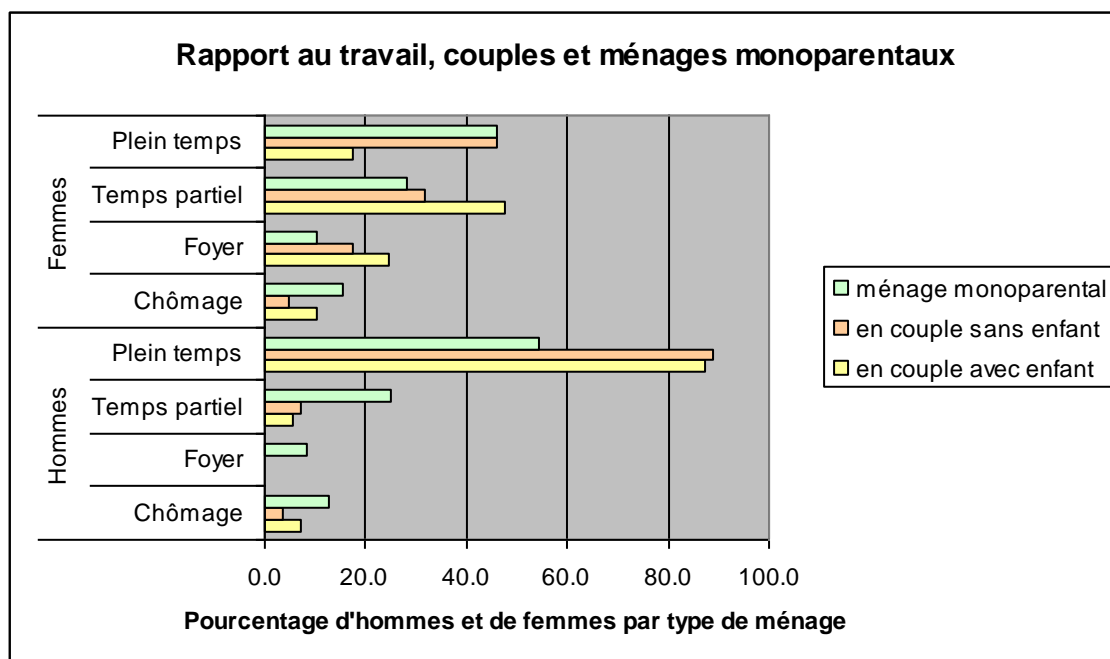


Tableau 1 : Rapport au travail des couples interrogés pour le microrecensement
Base : 1255 personnes en couples et/ou parent, MRT VD 05

Une question intéressante dans le cadre de notre problématique a été posée dans le microrecensement des transports concernant l'organisation du travail et permet en même temps d'illustrer les limites de l'emploi à temps partiel. Il s'agit de la possibilité de travailler à la maison et de la flexibilité des horaires.

Ainsi, à la question « Pouvez-vous effectuer une partie de votre travail à la maison ? » 18% de la population active occupée a répondu « oui » et 5% « parfois ». Sur les 110 réponses positives, 58% sont des hommes. Les femmes de cet échantillon ont donc moins la possibilité de travailler au domicile. La moyenne générale se situe à environ 10 heures hebdomadaires effectuables à la maison. Si l'on met cette donnée en rapport avec la structure familiale, on s'aperçoit que les personnes qui travaillent à domicile sont pour un peu plus de la moitié en couple avec des enfants, autant pour les hommes et les femmes. Même s'il est impossible de dire si cela correspond à un souhait de l'employé-e ou de l'employeur-e, on peut bien imaginer que cette forme de travail répond à un besoin des parents.

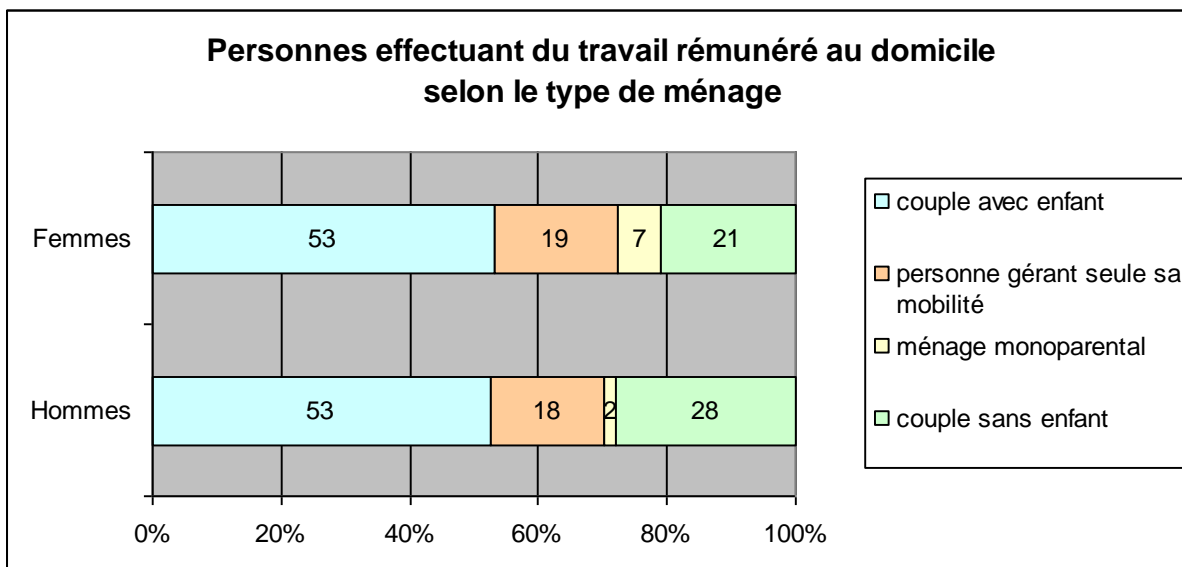


Tableau 2 : Travail rémunéré au domicile
Base : 227 de 1047 personnes cibles potentiellement actives ayant répondu positivement à la question
« Pouvez-vous effectuer une partie de votre travail à la maison ? », MRT VD 05

Par contre, les chiffres semblent indiquer que ce type de négociation est moins facile avec un temps partiel. En effet 75% des personnes qui peuvent travailler à domicile sont des personnes à plein temps. Cela traduit donc une inégalité face à la négociation qui touche principalement les femmes, étant donné qu'elles travaillent plus souvent à temps partiel. Si ces résultats sont basés sur des réponses d'une population assez restreinte, ils présentent tout de même des tendances intéressantes.

La partie suivante se penche sur les liens entre l'augmentation des femmes au sein du monde du travail et la gestion des tâches domestiques.

2.2.4. Un travail domestique majoritairement féminin

Les données présentées dans les graphiques suivants (tableaux 3 et 5) sont issues du recensement de la population de 2000 et permettent de cerner le temps consacré au travail domestique selon le type de ménage et le taux d'activité des partenaires pour l'agglomération lausannoise. Les deux questions dont sont issues ces données sont les suivantes :

- a. Effectuez-vous du travail domestique
- b. Si oui, combien d'heures par semaine ?

Ces données sont délicates car le taux de non réponse est important (30% sans indication). De plus, la distinction entre les personnes qui n'ont pas répondu et celles qui

ont mentionné ne pas effectuer de travail ménager est floue (23% de réponses négatives dont des mères avec 4 enfants indiquent effectuer 0 heures de travail ménager). Ainsi, afin de ne pas trop fausser les chiffres, les réponses négatives n'ont pas été incluses. De plus, certaines réponses masculines semblent être le fruit de malentendus ; en effet, certains hommes travaillant à plein temps indiquent plus de 40 heures de travail ménager par semaine. Ces chiffres sont donc à relativiser et, malgré les différences déjà grandes qu'elles indiquent, ont probablement tendance à surévaluer la part des hommes.

Au niveau de la moyenne générale, on peut observer dans le tableau 3 que les trois quarts du travail ménager sont effectués par les femmes. Ces différences sont les plus fortes au sein des couples, surtout si ils ont des enfants, mais s'expriment même dans les ménages de personnes seules (avec ou sans enfants). Il faut noter que les enfants constituent un important facteur d'augmentation du volume d'heures de travail ménager, mais que le simple fait de vivre en couple aussi tend à augmenter le travail domestique des femmes.

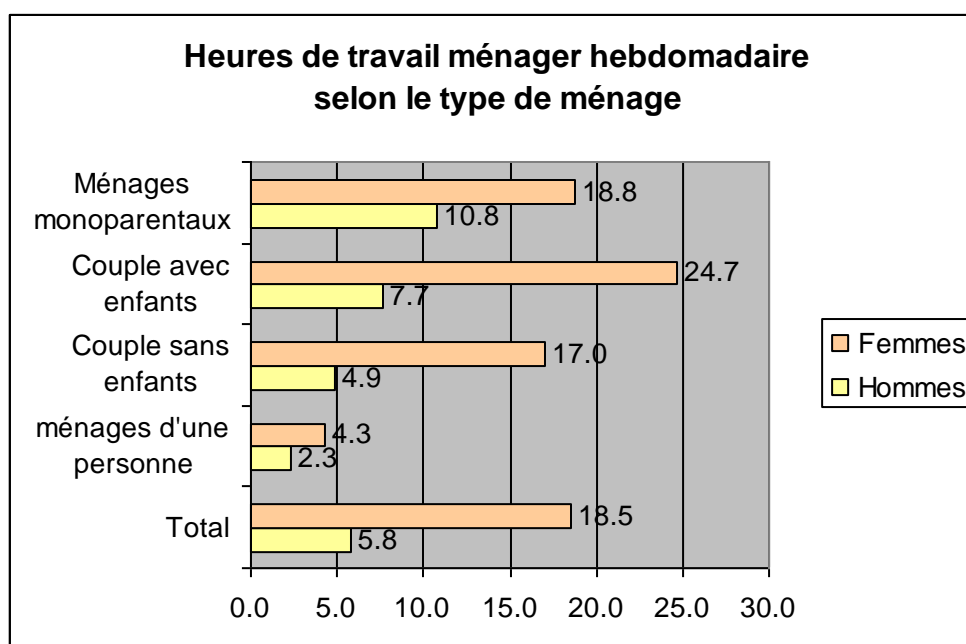


Tableau 3 : Heures de travail ménager selon le type de ménage
Source RFP 2000, agglomération lausannoise, données fournies par le SCRIS

Une autre source, l'enquête sur la population active (ESPA, 2000 utilisée pour Borowsky & al, 2003), existe au niveau suisse et pose des questions plus détaillées. Les résultats qui en ressortent sont de 30 % plus élevés, mais les rapports entre les différents groupes de population sont toutefois les mêmes que ceux du recensement. Pour les postes qui nous intéressent, un graphique montre notamment que les achats et les travaux administratifs sont parmi les tâches où les hommes s'impliquent le plus facilement (47%

et 57% des hommes ont indiqué s'occuper de ces tâches, tandis que 82% et 64% des femmes effectuent ces même activités), derrière les « réparations, chauffage » où ils sont le plus actifs avec 68% des hommes (25% de femmes) (Borowsky & al, 2003, 77). Ces tâches nécessitant un déplacement semblent avoir un attrait pour les hommes. Chez les parents par contre, l'accompagnement des enfants, n'est pas très prisé par les hommes (27% des pères disent s'y impliquer contre 91% des mères).

Proportion de personnes qui s'occupent des différentes tâches domestiques

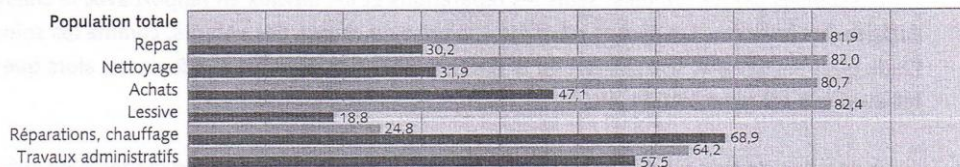


Tableau 4 : Personnes s'occupant des différentes tâches domestiques
Tiré de Borowsky & al (2003, extrait) ESPA 2000.

Concernant l'influence du taux d'activité, on peut observer dans le tableau 5 qu'au sein des couples le temps partiel entraîne une augmentation des tâches domestiques pour les femmes et aussi relativement pour les hommes avec des enfants. Les femmes à plein temps travaillent moins aux tâches domestiques que celles qui ont des taux plus bas, mais toujours au-delà de deux fois plus que leurs homologues masculins. La non-activité par contre (chômage et foyer confondus) n'a pas du tout le même impact sur les femmes que les hommes : ceux-ci n'augmentent pas leur participation pour autant, signe que cette situation est considérée comme transitoire ou dans tous les cas pas comme une raison de réinvestir son temps dans la sphère familiale.

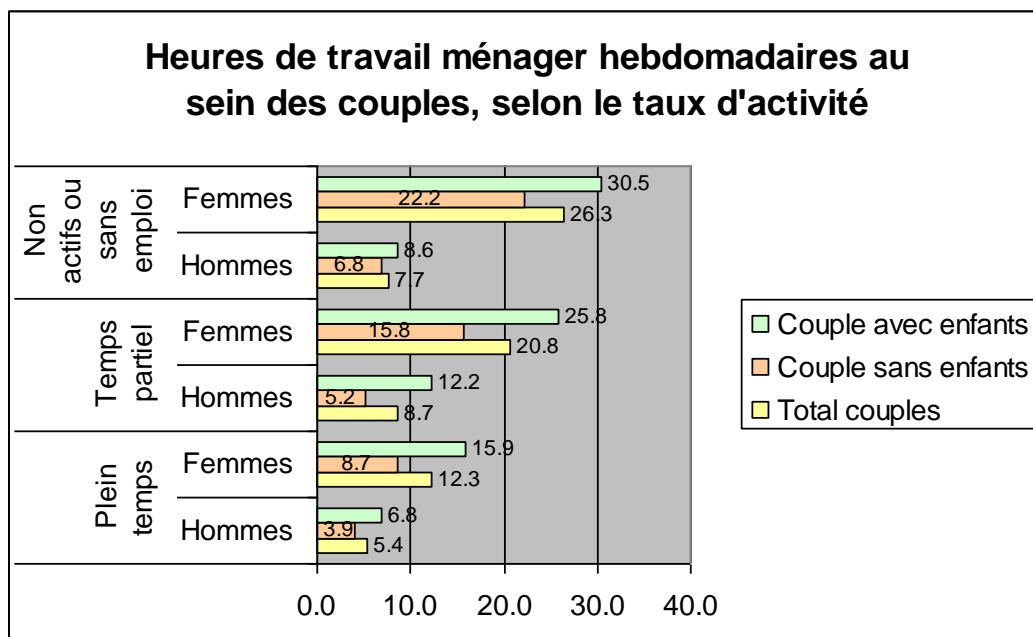


Tableau 5 : Heures de travail ménager des couples
Source RFP 2000, agglomération lausannoise, données fournies par le SCRIS

2.3. DIMENSIONS GÉOGRAPHIQUES DE LA DIVISION SEXUELLE DU TRAVAIL

Les rapports sociaux décrits plus haut ont leur pendant dans l'espace urbain. Jacqueline Coutras montre (1996, 1997a, 1998) que la conception d'un espace en zones fonctionnelles comme l'a principalement envisagé l'urbanisme au XX^{ème} siècle s'appuie et renforce le modèle traditionnel de partage de tâches entre hommes et femmes. En effet, penser des espaces séparés pour le travail et les tâches quotidiennes n'a de sens que si deux personnes distinctes prennent en charge l'un et l'autre.

« [...] s'il n'y avait pas eu division entre les activités marchandes et les activités domestiques, l'isolement du quartier de résidence [...] n'aurait pas été rendu possible. En un mot, la rationalisation de la ville, telle qu'elle a été progressivement appliquée depuis plus d'un siècle, n'aurait pu être instaurée. Comment les planificateurs et les théoriciens de la ville ont-ils pu même imaginer que puisse vivre, être « rentable » et « rationnelle » une agglomération dans laquelle des zones de travail et de résidence sont de plus en plus éloignées les unes des autres ? [...] Ils ont attribué aux unes la fonction de faire vivre une partie de la ville, pendant le temps où les autres allaient travailler et donc désertaient l'espace résidentiel pour produire la « richesse » de la ville. »

(Coutras 1997b, 84)

Cette manière d'envisager l'urbanisme était notamment promue par la Charte d'Athènes de Le Corbusier (Carron 2007) résultant du congrès international d'Architecture moderne de 1933. Cet organe proposait la création de zones indépendantes pour quatre fonctions : l'habitat, le travail, les loisirs et la circulation afin de tendre à la « ville fonctionnelle » parfaite. On peut donc en déduire que cette façon d'organiser l'espace urbain sous-entend un partage traditionnel des tâches entre une femme au foyer et un homme actif qui travaille pour pourvoir à la caisse du ménage.

Dire que le principe de séparation constaté pour le travail se retrouve dans l'espace urbain signifie-t-il que l'on puisse parler d'espaces « féminins » et « masculins » eux aussi hiérarchisés – comme le travail rémunéré et non rémunéré ? S'il n'y a pas à proprement parler d'espace où soit les femmes soit les hommes sont quantitativement plus représentés, la hiérarchie se profile de manière principalement qualitative, dans la façon dont chacun des deux genres s'approprie l'espace. En effet, les entretiens menés par Coutras montrent que les mouvements des femmes sont structurés par le travail domestique : « *Chaque activité ramène à l'habitation, chaque déplacement correspond à une activité* ». Elle définit ainsi la notion de « *proximité résidentielle* » qui est le corollaire spatial de la division sexuelle du travail. Elle prend forme à travers le travail domestique ; c'est l'espace investi par les tâches ménagères (courses, lessive,

accompagnement des enfants, ...). Tandis que les hommes sont dans « leur » espace partout et la sphère domestique ne constitue qu'un point d'ancrage parmi d'autres, contrairement au rôle structurant qu'il a pour les femmes. Ces éléments montrent que la structure de l'espace urbain occidental reflète la division sexuelle du travail et rend par là son dépassement plus difficile.

A l'opposé, les espaces centraux sont considérés comme plus adaptés à la réalisation de l'ensemble des tâches d'un ménage :

« La prise en compte des rapports sociaux dans les processus de structuration spatiale a amené plusieurs géographes et sociologues à conclure que le développement des banlieues et leur organisation spatiale ont servi de support au patriarcat : ces formes urbaines n'auraient pas été possibles sans la division sexuelle du travail. Elles impriment dans l'espace une organisation sociale et familiale basée sur la dépendance économique des femmes et leur identification exclusive à la sphère privée. À l'opposé, les quartiers centraux sont analysés comme offrant un milieu plus propice à l'articulation de plusieurs rôles. »

(Brais, 2000)

2.3.1. Une mobilité traditionnelle pour des rôles traditionnels

Une mobilité spécifique découle des rôles qui ont structuré la vision fonctionnelle de l'espace urbain, bien que le travail domestique soit dans cette optique ramené à une fonction passive, « l'habiter », qui semble sédentaire. Pour ceux qui exercent une activité rémunérée il en découle une segmentation claire entre travail et hors travail qui implique des déplacements massifs à des heures déterminées entre le lieu de travail et le domicile. Pierre Lassave et Anne Querrien l'expriment ainsi :

« [La révolution industrielle,] tout en faisant exploser le cadre des villes anciennes, a recomposé la société selon des rythmes massifs d'alternance entre travail et loisirs, mouvements journaliers et saisonniers réglés par les conventions collectives. L'urbanisme a alors pu être l'équivalent spatial de l'organisation taylorienne du travail, avec ses zones fonctionnelles émettant et attirant des flux à heures fixes, engendrant des pleins et des vides urbains [...] »

(« Emplois du temps », 1997, 3)

Au contraire, la femme de la famille traditionnelle compose avec toutes les autres tâches du ménage, les adaptant selon l'horaire des enfants, du mari, des services, des administrations, etc. Tout comme elle est « l'élément mobile » (Messant-Laurent, 1991) des stratégies familiales à l'échelle du cycle de vie, adaptant son taux de travail à la situation des membres de sa famille, elle est l'élément mobile du quotidien familial en

conjuguant les différentes temporalités par une adaptation de son agenda ; elle fonctionne ainsi comme une « *réserve de temps* » (« Emplois du temps », 1997). Les rapports sociaux de sexes définissent ainsi deux types de mobilité, l'une marquée par la régularité et la distance, l'autre par la complexité et la proximité¹⁸.

2.3.2. Une isolation effective de l'habitat

Pourtant, le régime de périurbanisation qui sévit depuis plus de trois décennies renforce l'importance des zones monofonctionnelles. Plutôt que de renforcer l'importance des villes et des périmètres compacts, la population s'implante dans des communes à la périphérie des grandes agglomérations. Ces espaces voués principalement à l'habitat, massivement sur le mode de la villa individuelle, impliquent une distance toujours plus grande entre centre et lieux de résidence, et ont un effet direct sur l'accroissement de la mobilité. Cette évolution semble rendue possible conjointement par la généralisation de l'emploi de la voiture et par le modèle traditionnel de partage des tâches. La proximité résidentielle s'en trouve éclatée et déstructurée, entre autres par les nouvelles pratiques de consommations (achats groupés au supermarché plutôt que courses quotidiennes dans un commerce de proximité). Cette configuration spatiale rend le rôle de conciliatrice, d'« *élément mobile* » entre sphère productrice et reproductrice, de plus en plus complexe à assumer. Coutras souligne combien le « *rôle spatial des femmes* » qui donnait sa cohérence au quartier et à sa vie sociale perd du sens et de l'importance dans ce cadre. Ces quartiers me semblent révélateurs de certains paradoxes de la condition féminine, car il me semble qu'on peut formuler l'hypothèse que ces espaces résultent à la fois du travail domestique et du travail rémunéré des femmes. En effet, ces quartiers sont à la fois tributaires de la séparation des tâches et renvoient en quelque sorte à une image de la famille « idéale », de la mère au foyer « parfaite » (Coutras 1996, Séguin 1989), mais aussi à l'émancipation féminine vu que le salaire complémentaire de la partenaire n'est probablement pas étranger à l'acquisition d'une maison et d'une voiture.

Dans l'agglomération lausannoise, comme l'illustre la figure 3 ci-dessous, le phénomène de périurbanisation est une tendance importante. En 2004, 74% des nouveaux bâtiments avec logements construits dans le canton de Vaud étaient des maisons individuelles et elles représentent 55% des bâtiments de l'Etat (source : SCRIS). Pour ce qui concerne l'agglomération lausannoise, la carte ci-dessous montre qu'à part dans le noyau centre,

¹⁸ Pour l'analyse du Microrecensement, on utilisera une définition de la « mobilité domestique » qui comprend les achats, les accompagnements d'enfants et les utilisations de prestations de services. Les trajets d'accompagnement pour rendre service n'ont pas été inclus car ils n'ont pas trait directement au bon fonctionnement du foyer. Cf. annexe 1.

l'habitat individuel est important (au-dessus de la moyenne cantonale). Ce phénomène préoccupe aussi beaucoup les aménagistes en termes de durabilité, tant cette forme d'urbanisation est gourmande en mobilité, en infrastructures de toutes sortes et en énergie.

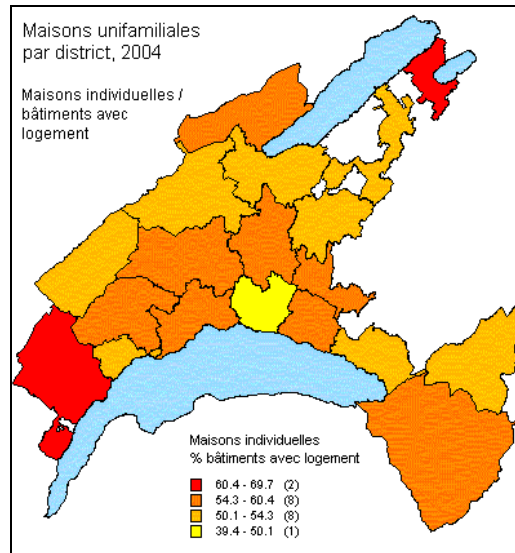


Figure 3: Maisons individuelles, Vaud, 2004
Source : SCRIS, 2004, tiré de l'Observatoire du territoire, www.vd.ch.

Dans le cadre de la problématique qui nous préoccupe, ces frictions montrent qu'étant donné les évolutions sociologiques importantes dans le modèle traditionnel de partage des tâches, de nouvelles orientations d'organisation et de planification des déplacements quotidiens sont nécessaires. L'espace urbain zonal révèle-t-il son incohérence alors que le modèle de la famille traditionnelle s'érode ? Nous le verrons dans la dernière partie, les usages de planification du territoire sont en évolution et tentent d'amener une réponse à la propagation de l'habitat périurbain.

2.4. QUESTIONS DE RECHERCHE

Au vu de ces éléments, deux groupes de questions seront abordés dans l'analyse des données du microrecensement.

Axe « déplacements, charges familiales et professionnelles »

Il s'agira de se demander comment les charges professionnelles et domestiques pèsent sur les déplacements des hommes et des femmes. Qu'en est-il des trajets typiquement domestiques comme les achats ? Ils sont d'une part traditionnellement féminins, mais d'autre part résultent de déplacements plus ou moins lointains, qui entrent plus facilement dans les tâches prises en charge par les partenaires masculins. Le type de ménage et le statut d'activité ont-ils la même influence sur les hommes que sur les femmes ? Ou peut-on y déceler une structure imputable au genre ? Si oui, dans quel aspect de leur mobilité ? Un premier axe d'analyse permettra de répondre dans une certaine mesure à ces questions.

Axe « déplacements domestiques et environnement urbain »

Le second axe se penchera plus précisément sur les éléments liés à l'urbanisation : que devient la notion de « proximité domestique » attribuée aux femmes étant donné qu'elles investissent le monde du travail ? Comment se reconfigure l'espace investi par les tâches domestiques ? Varie-t-il selon la densité de l'espace urbain ? Y a-t-il une différence dans la prise en charge des déplacements selon le type d'espace ?

Malheureusement, l'analyse de données statistiques ne permet pas d'appréhender tout un pan des problèmes posés par ces déplacements liés à la sphère domestique et rarement pris en compte dans les documents officiels et les politiques de déplacements (parties 4.1 et 4.2). Quels sont les besoins en terme de confort ? Quels dispositifs permettraient une amélioration de l'articulation des différentes sphères de la vie quotidienne ? Afin de pallier à ces manques que pourraient mieux combler une enquête qualitative, j'intégrerai au fur et à mesure des éléments d'études menées sur d'autres terrains et quelques pistes pour un espace qui faciliterait la redistribution équitable des tâches entre hommes et femmes seront évoquées (4.3).

3. Analyse du microrecensement transports 2005

3.1. METHODOLOGIE

3.1.1. Le microrecensement transports Vaud 2005

Le microrecensement des comportements de la population en matière de transports est une vaste enquête menée auprès d'un échantillon représentatif de la population suisse depuis 1974¹⁹. Il renseigne sur les déplacements effectués par environ 30'000 personnes ainsi que sur certaines de leurs caractéristiques socio-démographiques. Pour les ménages des informations sur leur structure, les personnes qui le composent et leur équipement en moyens de transports sont récoltées²⁰. Des *modules supplémentaires* sont également intégrés et sont posés alternativement aux personnes enquêtées (chaque module ne bénéficie donc pas des réponses de l'ensemble de la population). En 2005, ils étaient au nombre de quatre et portaient sur :

- 1a. Voyage d'une journée
- 1b. Voyage avec nuitées
2. Mobilité douce et mouvement (nouveau)
3. Opinion sur la politique des transports

Il faut toutefois noter que malgré sa récurrence, les données issues du microrecensement sont peu fiables pour dégager les évolutions de la mobilité, tant les dispositifs d'enquêtes ont évolués d'années en années²¹.

Les chiffres analysés dans le cadre de ce travail sont issu d'un suréchantillonnage demandé par le canton de Vaud afin de disposer de données représentatives de la population vaudoise. Le premier a été effectué en 2000, c'est donc la seconde fois que l'on dispose de cette précision d'information pour le canton. En 2005, 3'338 personnes ont été interrogées, ce qui représente 0,52% de la population vaudoise²². Les échantillons ont été sélectionnés de façon représentative en fonction du sexe, des tranches d'âges, de l'état civil et de la nationalité de la personne. Des pondérations

¹⁹ OFS/ARE (2005)

²⁰ Le questionnaire est reproduit en annexe 12. Nous verrons dans le chapitre 3.5 que les questions pourraient être améliorées concernant la problématique discutée dans ce travail.

²¹ Simma (2003), voir tableau récapitulatif les dispositifs d'enquêtes en annexe 7.

²² Gindraux, 2007, 13.

attribuées à chaque individu permettent de corriger sa représentativité sur la base de la statistique de l'état annuel de la population résidente au 31 décembre 2004. Or, celle-ci ne renseigne pas sur le type de ménage. Des erreurs difficilement quantifiables sont donc possibles, le rapport technique mentionne par exemple le nombre de véhicules par ménages²³.

3.1.2. Le choix du périmètre d'étude et la population retenue

Le périmètre défini est celui de l'agglomération lausannoise²⁴. Ce choix a été fait afin d'avoir un contexte d'étude relativement homogène. De plus, la volonté de mettre en regard les analyses avec des éléments de politiques des transports et de l'aménagement du territoire justifiait le fait de se pencher sur un territoire relativement restreint.

Afin d'approcher les questions de répartition des trajets professionnels et domestiques, il a été choisi d'exclure les personnes en formation et les retraités-ées afin de se concentrer sur la population active, occupée ou non. Cette restriction de la population permet aussi une relative homogénéité quant à l'âge, ce qui permet d'accentuer d'autres aspects dans l'analyse. Etant donné que la mobilité domestique est un des grands axes de ce travail, les personnes au foyer ont été intégrées aux analyses. Cette redéfinition de la population active (qui contient normalement les personnes actives occupées, les personnes au chômage et les personnes retraitées ayant achevé une formation) est désignée dans le cadre propre de ce travail par « population potentiellement active »²⁵ afin de marquer une différence avec la définition habituelle. Il faut noter que le terme de « non actif-ve » renvoie à une idéologie invisibilisant le travail domestique ; les personnes au foyer ne sont pas pour autant « inactives ». Les déplacements n'ont pas été préalablement sélectionnés en distinguant semaine et week-end, car cette variable me semblait influencer de façon plus importante sur des déplacements de type loisirs.

3.1.3. Structure de la base de données

Le microrecensement des transports se présente sous une forme complexe, avec des informations stratifiées à plusieurs niveaux. Les informations sont réparties entre neuf fichiers, liables par le code des ménages, des personnes cibles et des déplacements. Etant donné que la problématique supposait de mettre en relation des caractéristiques

²³ Gindraux, 2007, 13.

²⁴ Une carte des communes comprises dans ce périmètre se trouve en annexe 2.

²⁵ Voir glossaire en annexe 1.

socioprofessionnelles des personnes et des ménages avec des caractéristiques de leurs déplacements, il a d'abord fallu procéder à une fusion des bases de données. Ainsi, les informations ayant trait au ménage ont été intégrées dans le fichier des personnes cibles, puis dans le fichier des déplacements. La présente analyse n'a pas été jusqu'à la prise en compte des différentes étapes des déplacements²⁶. Par la suite, étant donné que les déplacements domestiques étaient ceux qui nous intéressaient le plus, ils ont été agrégés par personne, permettant ainsi de fournir des données sur le nombre, la distance et la durée quotidienne à partir des éléments fournis par le fichier des déplacements observés le jour de l'entretien.

Toutefois, le fichier des personnes permet aussi de donner des indications quant aux déplacements quotidiens grâce à la question « combien de déplacements quotidiennement pour tel motif/avec tel moyen effectuez-vous généralement? ». Nous reviendrons plus en détail sur cette question dans l'analyse des données. Quelques déplacements ont dû être exclus, lorsqu'ils présentaient une vitesse de déplacement étonnamment élevée, ou lorsque la distance parcourue n'entraînait clairement pas dans le cadre de la mobilité quotidienne (déplacement pour motif achats jusqu'à Saint-Gall par exemple). Des valeurs de déplacement relativement hautes ont cependant été conservées, étant donné que parcourir 400 km aller-retour pour se rendre au travail fait partie des réalités envisageables dans notre société actuelle.

De nombreuses variables ont été recodées afin de cerner au mieux les phénomènes qui nous intéressaient. Ainsi, le type de ménage a été simplifié en quatre catégories (personne gérant seule sa mobilité, ménage monoparental, couple sans enfants, couple avec enfants) de même que le statut d'activité (chômage, foyer, actif-ve à temps partiel, actif-ve à plein temps). Certaines catégories qui auraient pu être affinées (notamment temps partiel en fonction du pourcentage et couple avec enfants en fonction du nombre d'enfants et de leur âge) ont volontairement été laissées vastes, étant donné le nombre d'observations analysées déjà restreint.

Un type de fichier qui aurait pu être intéressant à exploiter mais n'a malheureusement pas pu être pris en compte est le fichier des boucles²⁷, qui permet de quantifier la complexité des déplacements.

²⁶ Voir glossaire en annexe 1.

²⁷ Les données n'ont été disponibles que très tardivement et il n'a pas été possible de les analyser de façon suffisamment approfondie pour les inclure. Voir le glossaire en annexe 1 pour une définition des boucles.

Personnes cibles, population potentiellement active	1257 ²⁸
Nombre de déplacements effectués par ces personnes	4096
Nombre de déplacements domestiques effectués par les personnes sélectionnées	1009
Nombre de personnes ayant effectué au moins un déplacement domestique le jour de l'entretien au sein de la population potentiellement active	455

Tableau 6 : Observations par fichiers après nettoyage
MRT VD 05

3.1.4. Analyses rapportées au territoire, tentatives de classifications

Afin de mettre en rapport les caractéristiques des mouvements des hommes et des femmes, et plus particulièrement les déplacements domestiques, avec les caractéristiques de l'environnement construit, des démarches de classifications ont été testées. L'observation de l'impact de la mixité emplois/habitants²⁹ semblait une piste pertinente étant donné les analyses de Coutras concernant la séparation entre zones d'habitat et zones d'emploi et la volonté des politiques actuelles de dépasser la spécialisation fonctionnelle. Cet indicateur aurait permis de rapporter les analyses avec les fonctions de l'espace : soit axé sur l'habitat, soit sur l'emploi, soit dans un rapport équilibré entre les deux. La densité³⁰ était aussi pressentie comme un facteur à prendre en compte, étant donné son importance dans les débats urbanistiques actuels. De plus, ces deux indicateurs sont ceux qui sont le plus souvent retenus pour définir un environnement urbain adapté aux déplacements piétons (Foletti, 2005). A propos de la mixité fonctionnelle, l'article correspondant de l'encyclopédie en ligne *wikipédia*, nous en dit :

²⁸ Ces chiffres qui peuvent changer légèrement d'un graphique à l'autre car il peut arriver qu'une variable ait quelques occurrences mal codées et seule les occurrences valables ont été prises en compte dans ces cas.

²⁹ On parle de "mixité fonctionnelle" dans un quartier, un lotissement ou un immeuble, lorsque plusieurs fonctions (ex: habitat et commerce, en centre-ville) y sont représentées (www.wikipédia.com). (voir glossaire en annexe 1).

³⁰ La « densité humaine » est un rapport entre la somme des emplois et des habitants d'une zone sur une unité de surface (en hectares occupés par exemple). Voir aussi glossaire en annexe 1.

« La mixité fonctionnelle est considérée comme un but urbanistique qui s'oppose au découpage du territoire en zones fonctionnellement différenciées ("zoning") qui a caractérisé la planification urbaine de l'après-guerre. Elle est vue comme un élément important d'une "ville des courtes distances" (qui favorise les transports doux) pour un développement urbain soutenable. »

www.wikipedia.com, article mixité fonctionnelle

Ainsi, des manipulations supplémentaires ont été tentées afin d'intégrer la mixité et la densité au microrecensement. Concernant la densité, un découpage préparé par le Département des Infrastructures du canton de Vaud (DINF) était déjà inclus dans la base de données. Il propose une distinction entre « Lausanne centre », « périmètre compact hors Lausanne » et « hors compact » dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Il a l'avantage de définir des zones homogènes, caractérisées par leur densité et au sein desquelles on trouve un nombre équilibré d'observations pour le périmètre d'étude choisie.

En ce qui concerne la mixité, un calcul a tout d'abord été effectué à l'échelle de la commune et des quartiers pour Lausanne à partir de la base hectométrique du recensement des entreprises de 2001 et de la population de 2000. Le rapport emplois/habitants est un des indicateurs fréquemment utilisé pour qualifier la mixité fonctionnelle et d'un maniement relativement simple. Lorsqu'il est proche de 1, cela signifie que l'on a un emploi pour un habitant. Lorsqu'il se rapproche de zéro, cela note une importance de la fonction d'habitat, tandis que lorsqu'il s'éloigne de 1, il qualifie une zone axée sur l'emploi. A l'aide d'un outil SIG, on a ensuite attribué la commune ou le quartier de domicile puis la valeur de mixité correspondante à chacun des individus du microrecensement. Les valeurs de mixité obtenues étaient réparties comme suit au niveau des unités spatiales :

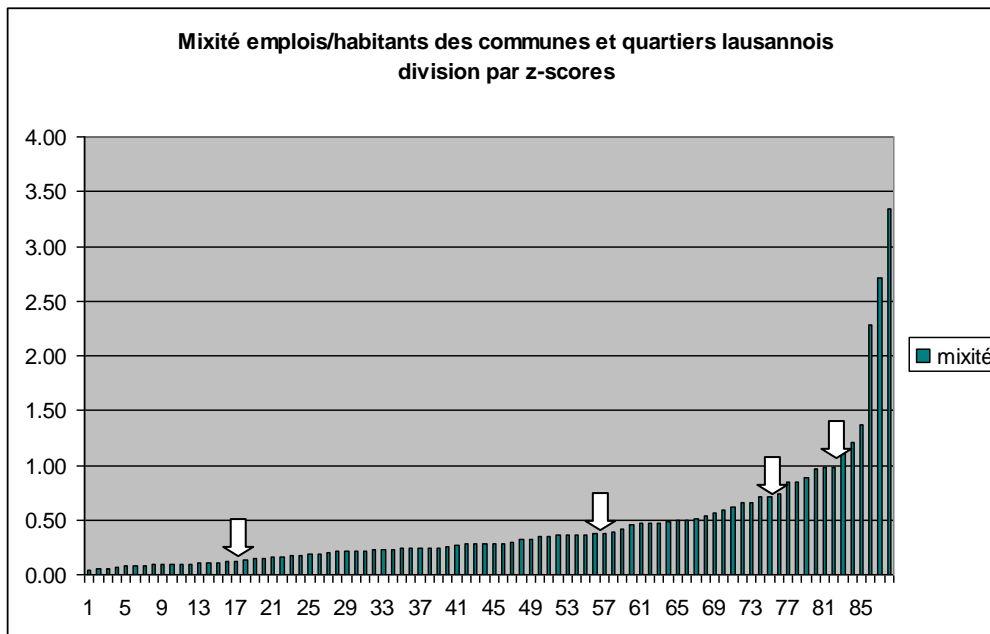


Tableau 7 : Histogramme des valeurs de mixité
Calculée pour les communes et les quartiers de l'agglomération lausannoise
(RFE 2001 et FRP 2000)

La moyenne se situe à 0.4 ; nous avons donc à faire à une majorité d'unités spatiales orientées sur l'habitat. On a opté pour un découpage en z-scores (séparation à -0.5;0;0.5;+de 1) qui a pour avantage de ne pas classer un trop grand nombre d'unités dans les classes proches de zéro (comme l'aurait entraîné une division par seuils naturels) et d'isoler tout de même relativement les valeurs extrêmes, même si d'autres valeurs nettement plus faibles font partie de la même classe. Une fois représenté cartographiquement ce découpage s'avère décevant³¹, car la classe comprenant les plus forts taux d'emplois contient aussi bien des zones industrielles périurbaines éloignées (le centre de tri de Daillens par exemple en fait partie) que des quartiers du centre-ville. Ceci aurait toutefois aussi été le cas en isolant les trois cas extrêmes. En fait, à part la catégorie de valeurs la plus axée sur l'habitat, pratiquement toutes sont représentées à la fois au centre et en périphérie. Ce problème semble difficilement pouvoir être surmonté par une autre classification, tant les résultats de mixité sont proches pour des territoires aux caractéristiques très différentes en termes de centralité. Ainsi, pour prendre cet aspect en compte il aurait fallu pouvoir le doubler d'une prise en compte du type d'espace urbain. Il a donc été décidé de s'en tenir à la typologie existante au sein de la base de données pour caractériser l'environnement construit (Figure 4).

³¹ Voir carte en annexe 8, un tableau permet de relier la légende de l'histogramme avec l'étiquette, la valeur et le z-score.

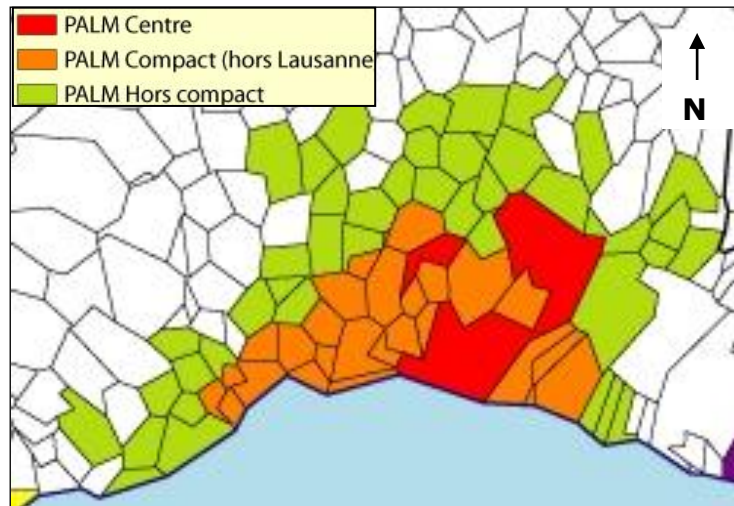


Figure 4: Découpage retenu pour l'analyse par densité
 Découpage d'agglomération - Source : OFS Geostat S+T/ Cartographie LASUR-EPFL/10.07

A vrai dire, ces deux concepts, densité et mixité, se complètent, et, pris en zones larges, on s'aperçoit que le périmètre dense et le périmètre compact comportent des valeurs de mixité plus proches de la moyenne ou penchant en faveur de l'emploi, tandis que le périmètre hors compact comprend pratiquement toutes les valeurs portées essentiellement vers l'habitat. Lévy et Lussault (2003) rappellent la complémentarité de ces concepts :

« Sans diversité, la densité s'en trouve appauvrie car une densité non diverse réduit l'intérêt de la rencontre avec un autre qui devient identique. (...) L'association densité/diversité peut ainsi servir de base pour distinguer les différents géotypes urbains. »

Lévy et Lussault (2003, 238)

3.1.5. Méthodes d'analyses bi-variées

Etant donné le grand nombre de variables catégorielles entrant en compte dans le cadre de cette analyse, des outils utilisés sont principalement descriptifs et bi-variés – test des moyennes, Anovas et Khi carrés. La problématique posée de façon large ne permettait pas d'isoler un facteur à expliquer qui aurait permis l'élaboration d'un modèle. Les structures décrites permettent une vue d'ensemble générale et pourraient servir de base à des analyses ultérieures plus fines.

De plus, si l'on désire tester la répartition entre hommes et femmes, on se heurte assez vite au problème que l'on peut comparer des moyennes entre elles (test du T) ou une classification (statut d'activité par exemple) à l'égard d'une variable quantitative (Anova), mais difficilement la répartition entre les sexes. Une analyse par unité géographique, qui permettrait de créer des ratios de répartition des tâches entre hommes et femmes par

territoire a dû être écartée en raison du faible nombre d'observations par unités. En effet, pour dégager des facteurs explicatifs, il faut pouvoir mener l'analyse sur un nombre suffisant d'unités territoriales. De plus, étant donné que le type de ménage n'est pas inclus dans les critères de représentativité, des « pourcentages de femmes au foyer pour telle zone » n'auraient pas eu beaucoup de sens et n'auraient donc pas permis de prendre en compte l'ensemble des variables souhaitées.

Le caractère exploratoire de l'analyse tient aussi au fait qu'il ne s'agit pas d'un champ constitué où l'on peut s'attendre aux causalités qui vont se dégager et que la description est donc un pas important de la démarche. Des travaux ultérieurs permettraient d'affiner les analyses et de poser des hypothèses plus ciblées.

3.1.6. Typologie des déplacements domestiques

Dans la partie 3.3, où les déplacements domestiques sont considérés par zone, une classification ascendante hiérarchique (CAH) a été effectuée pour les trois types d'espaces définis. Le détail des variables prises en compte sera détaillé dans la partie 3.3.4 ; j'aimerais ici décrire la procédure suivie. La classification ascendante hiérarchique est une méthode permettant de grouper les modalités d'une variable qualitative³² avec celles dont elle est le plus « proche » au regard des résultats des individus de l'échantillon. Les modalités sont les différentes « réponses » possibles à une question. La question sexe, par exemple, a deux modalités : homme et femme. Dans ce cas, question et variable sont synonymes. Pour permettre l'étude des distances entre variables qualitatives, chaque modalité est traitée individuellement de façon binaire, c'est-à-dire que chaque réponse possible occupe une colonne d'un tableau dont les lignes indiquent la présence ou l'absence de la modalité pour l'individu donné (0/1). Dans notre cas, les individus sont des déplacements domestiques. Il faut toutefois noter que, la classification ayant été effectuée sur *XLStat*, les déplacements n'ont pas été pondérés par les critères de représentativité et sont ainsi au nombre de 696. Nous avons toutefois déjà pu observer que ces critères ne prenaient pas en compte le type de ménage et ne sont donc pas extrêmement pertinents pour nos analyses.

La classification ascendante hiérarchique est une méthode de classification itérative dont le principe est simple. On commence par calculer la dissimilarité entre les N objets. Dans notre cas on utilise la distance de Jaccard qui est la plus adaptée pour les variables de

³² Les deux variables quantitatives que l'on souhaitait intégrer dans l'analyse (la distance et le nombre de déplacements quotidiens) ont été discrétisées afin de pouvoir être traitées de la même manière (voir les différentes classes en annexe 11).

type binaire³³. Puis on regroupe les deux objets dont le rassemblement minimise la distance calculée, créant ainsi une classe comprenant ces deux objets. On calcule ensuite la dissimilarité entre cette classe et les N-2 autres objets en utilisant le critère d'agrégation. Puis on regroupe les deux objets ou classes d'objets dont le regroupement minimise le critère d'agrégation. On continue ainsi jusqu'à ce que tous les objets soient regroupés³⁴. Ces regroupements successifs produisent un arbre binaire de classification (dendrogramme), dont la racine correspond à la classe regroupant l'ensemble des individus. Ce dendrogramme représente une hiérarchie de partitions. On peut alors choisir une partition en tronquant l'arbre à un niveau donné. Cette méthode a donc été utilisée pour les déplacements domestiques divisés entre « centre » (267 déplacements), « périmètre compact » (311 déplacements) et « périmètre hors compact » (118 déplacements). Les résultats et interprétations sont donnés au chapitre 3.3.4.

3.2. AXE « DEPLACEMENTS, CHARGES DOMESTIQUES ET PROFESSIONNELLES »

Afin de broser un tableau de l'influence des charges domestiques et professionnelles sur les hommes et les femmes, on peut se demander comment, de façon globale, les déplacements qu'on a défini comme domestiques³⁵ sont répartis entre hommes et femmes. Comme cela est représenté dans le Tableau 8 page suivante, on peut identifier des différences importantes entre hommes et femmes. La part des déplacements des femmes pour motif travail, environ un quart de leurs trajets (23,5%), est clairement inférieure à celle des hommes, qui représente près de la moitié de leurs déplacements (42,7%). De plus, les motifs liés au travail domestique (achats, services et accompagnement d'enfants) sont nettement plus importants chez les femmes (32,4%

³³ La distance de Jaccard (J_b) se définit par : $J_b = (M_{01} + M_{10}) / (M_{01} + M_{10} + M_{11})$ où l'on définit plusieurs quantités qui caractérisent les deux ensembles :

M_{11} représente le nombre d'attributs qui valent 1 dans A et dans B

M_{01} représente le nombre d'attributs qui valent 0 dans A et 1 dans B

M_{10} représente le nombre d'attributs qui valent 1 dans A et 0 dans B

M_{00} représente le nombre d'attributs qui valent 0 dans A et dans B

De plus, chaque paire d'attributs devant nécessairement appartenir à l'une des quatre catégories, la propriété $M_{00} + M_{01} + M_{10} + M_{11} = n$ se vérifie. Tiré de www.wikipedia.com, article « Indice et distance de Jaccard » sérieusement référencé.

³⁴ Tiré de l'aide d'XLStat, www.xlstat.com.

³⁵ Il avait été défini plus haut que cette catégorie comprend les déplacements pour motif achat, services et accompagnement. Il s'agit ici peut-être de préciser qu'une question a été posée concernant le type d'achats (il pourrait en effet s'agir d'achats « de loisir »). Sur les 685 déplacements pour motif achats, 428 seulement ont répondu à la question. Sur les réponses obtenues 84,6% ne concernaient que des achats de vivres et de biens de consommation et 9,4% des achats de loisirs (dont 1,9% qui sont combinés avec d'autres achats). Il a donc été décidé de considéré cette catégorie comme relevant globalement des tâches domestiques.

ensemble, environ un tiers des déplacements) que chez les hommes (17%, moins d'un cinquième).

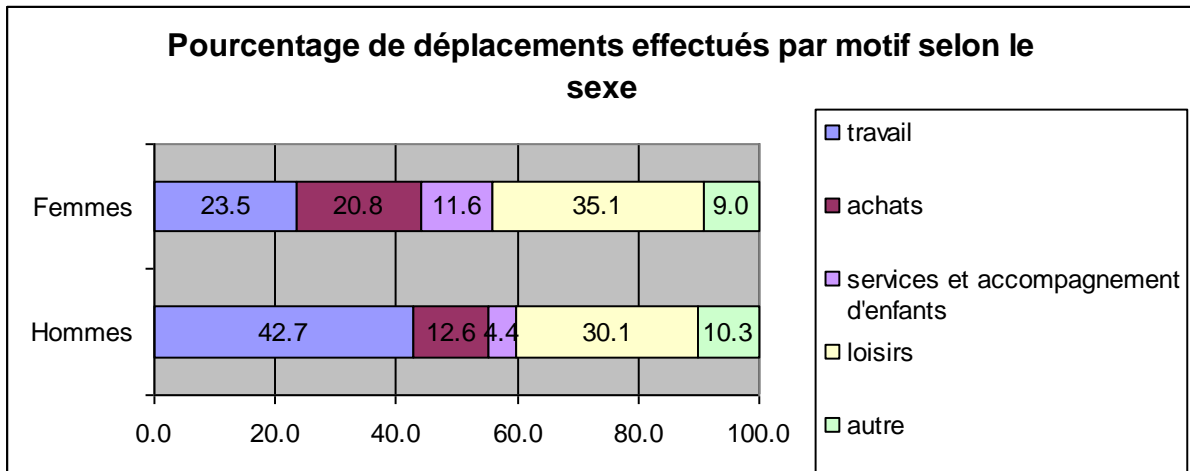


Tableau 8 : Motifs de déplacement selon le sexe

Base : 4094 déplacements effectués par les personnes actives ou potentiellement actives dans l'agglomération lausannoise, MRT 2005

Cela peut s'expliquer par le fait que malgré la participation à la force active, les femmes travaillent plus facilement à temps partiel et qu'une importante partie d'entre elles opte pour le statut de femme au foyer. Concernant les loisirs, on peut souligner que les femmes se déplacent un petit peu plus que les hommes pour ce motif (35,1% et 30,1%), ceci étant probablement lié à la raison évoquée ci-dessus.

3.2.1. Influence du type de ménage et de l'activité rémunérée sur les déplacements

Afin de comparer certains aspects de la mobilité des femmes et des hommes en regard de leurs charges familiales et professionnelles, les Tableau 9 et 10 présentent les moyennes des quelques variables indicatives de la mobilité extraites du fichier des personnes cibles. Une question qui m'a paru intéressante (outre les questions globales concernant le nombre et le temps de déplacements) est celle qui consiste à demander combien de fois par jour la personne estime faire tel ou tel trajet. L'information reçue ainsi est différente de celle qui consiste à décrire un jour cible, elle est moins liée au hasard des activités de ce jour-là et peut-être plus informative sur la réelle mobilité quotidienne. Dans le premier tableau, les personnes gérant indépendamment leur mobilité ont été incluses afin de permettre la comparaison avec les personnes en couple et les parents. Dans le second tableau, elles ont été exclues, afin de mieux cibler sur la répartition des déplacements entre hommes et femmes au sein des couples. Les familles

monoparentales ont été incluses au vu des résultats du premier tableau ; il semblerait en effet que les charges liées au ménages soient moins prises en charge par les hommes de ménages monoparentaux et que ceux-ci reflètent donc aussi une forme de division au sein d'un « couple » malgré le fait qu'il n'en soit plus un de façon officielle.

Afin d'évaluer si les chiffres avancés traduisent une différence significative entre hommes et femmes, des tests du T pour échantillons indépendants ont été effectués sur toutes les moyennes générales (Bavaud, 1998, 153). Puis, l'influence des variables catégorielles du statut d'activité et du type de ménage a été mise à l'épreuve en effectuant un test de l'Anova pour chaque variable, d'abord sans distinction de sexe, puis en différenciant hommes et femmes. Ce test se base sur la décomposition de la variance intragroupe et intergroupe et renseigne sur la significativité de la différence entre les moyennes (Bavaud, 1998, 171). Pour le Tableau 10, la classe des hommes au foyer, représentée par 3 individus a été exclue de la procédure de test, afin de ne pas fausser les valeurs. Le Tableau 11, p. 34 récapitule la significativité des tests.

		Nombre de déplacements quotidiens	Durée quotidienne de déplacement (heures)	Durée/depl	Distance quotidienne de déplacement (km)	distance/depl	Nombre de déplacements pour motif travail	Nombre de déplacements pour motif achats	Distance domicile travail (km)*
Moyenne générale	Hommes (630)	3.41	1.58	0.35	57.6	16.9	1.42	0.52	11.7
	Femmes (627)	3.34	1.24	0.25	33.8	10.1	0.77	0.84	6.6
Personne gérant seule sa mobilité	Hommes (117)	3.48	2.05	0.36	59.4	17.1	1.23	0.68	9.7
	Femmes (126)	3.23	1.44	0.32	36.0	11.1	0.91	0.78	7.0
Ménage monoparental	Hommes (24)	3.76	2.25	0.38	47.2	12.5	1.81	0.88	12.7
	Femmes (39)	3.71	1.13	0.20	17.5	4.7	0.91	1.07	3.3
Couple sans enfants	Hommes (191)	3.33	1.58	0.35	59.5	17.9	1.43	0.45	14.5
	Femmes (171)	2.95	1.09	0.23	30.3	10.3	0.87	0.83	6.2
Couple avec enfant	Hommes (297)	3.40	1.53	0.34	56.5	16.6	1.46	0.48	10.5
	Femmes (292)	3.57	1.26	0.24	37.0	10.4	0.63	0.85	7.2

Tableau 9 : Déplacements quotidiens selon le type de ménage

Base : sans indication, 1257 personnes cibles potentiellement actives dans l'agglomération lausannoise

*Base: 1047 personnes actives occupées (586 hommes et 461 femmes)

		Nombre de déplacements quotidiens	Durée quotidienne de dépl. (h)	Durée par dépl.	Distance quotidienne de dépl (km)	Distance par dépl.	Nb dépl. pour motif travail	Nb de dépl. pour motif achats	Dist. domicile travail (km)*
Moyenne générale	Hommes (512)	3.39	1.56	0.34	57.2	16.9	1.46	0.49	9.8
	Femmes (501)	3.37	1.19	0.23	33.2	9.9	0.73	0.86	7.0
Chômeur-euse	Hommes (31)	2.28	1.29	0.39	31.5	13.8	X	0.56	X
	Femmes (43)	3.21	1.23	0.26	22.2	6.9	X	1.46	X
Personne au foyer	Hommes (3)	2.47	0.19	0.08	5.5	2.2	X	1.24	X
	Femmes (105)	2.75	1.07	0.24	19.4	7.0	X	0.93	X
Actif-ve à temps partiel	Hommes (36)	4.89	2.28	0.30	60.1	12.3	1.44	0.89	7.2
	Femmes (204)	3.86	1.28	0.23	39.5	10.2	0.93	0.75	4.2
Actif-ve à plein temps	Hommes (443)	3.35	1.56	0.35	59.1	17.6	1.58	0.45	10.2
	Femmes (149)	3.19	1.15	0.23	37.8	11.8	1.16	0.79	8.3

Tableau 10 : Déplacements quotidiens selon l'activité

Base : 1014 personnes potentiellement occupées à l'exclusion des personnes gérant seules leur mobilité

Significativité de l'Anova à 0,5%	Test T hommes-femmes	Type de ménage			Statut d'activité (sans pers. seules)		
			Sans distinctions	Hommes		Femmes	Sans distinctions
Nombre de déplacements	Non	Non (0.072)	Non	Oui	Oui	Oui	Oui
Durée quotidienne	Oui	Non	Non	Oui	Oui	Non	Non (0.065)
Distance quotidienne	Oui	Non	Non	Non (0.097)	Oui	Non	Oui
Durée par déplacement	Oui	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Distance par déplacement	Oui	Non	Non	Non	Oui	Non	Oui
Nombre de trajets quotidiens pour motif emploi	Oui	Non	Non	Non (0.054)	Oui	Oui	Oui
Nombre de trajets quotidiens pour motif achats	Oui	Non (0.095)	Oui	Non	Oui	Oui	Oui
Distance domicile travail*	Oui	Non	Non	Non	Oui	Non	Non

Note: le seuil est défini à 5%. Lorsque le test indique une significativité à 10% le chiffre a été inscrit entre parenthèse.

* population active occupée uniquement.

Tableau 11: Récapitulatif des tests de significativité pour les tableaux 9 et 10

Sans distinction de sexe, le statut d'activité a révélé avoir un impact sur toutes variables sauf la distance moyenne par déplacement, tandis que le type de ménage n'a présenté aucun résultat significatif. Nous allons le voir, en distinguant hommes et femmes, on obtient des chiffres plus probants concernant l'impact de la composition du ménage. Encore s'agit-il d'observer de quelle manière ces catégories influencent la mobilité.

Nombre de déplacements

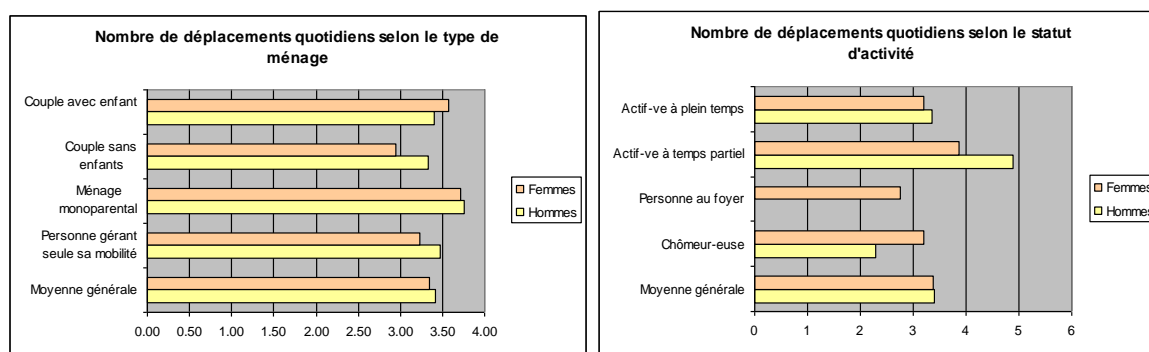


Tableau 12 : Nombre de déplacements quotidiens
Représentation les données des tableaux 9 et 10.

Contrairement à mes attentes (des déplacements féminins plus complexes), le nombre de déplacements est la seule des variables étudiées dans cette section dont la moyenne générale n'est pas significativement différente entre hommes et femmes, avec 3.34 trajets pour les unes et 3.41 trajets pour les autres. En observant si les charges professionnelles ou familiales ont un impact sur cette variable, on peut dégager que le statut professionnel a, sans surprise, un impact sur les deux sexes, l'activité ou l'inactivité structurant significativement le nombre de déplacements. Par contre, concernant le statut familial, l'influence n'est pas significative pour les hommes, tandis qu'elle l'est pour les femmes. Les moyennes varient toutefois de la même manière pour les uns et les autres : le fait de vivre en couple a un effet de diminution du nombre de déplacements, tandis que la présence d'enfants augmente les déplacements quotidiens, d'autant plus pour les parents seuls. Il faut noter, en écho avec ce qui a été posé précédemment, qu'en termes de rapport au travail, la différence entre hommes et femmes se traduit surtout dans la représentation au sein des catégories : les hommes au foyer sont plus que rares et rendent de ce fait le chiffre même peu fiable. Les différences significatives qu'on observe donc pour les deux sexes dans le rapport au travail touchent en réalité plus les femmes que les hommes.

Durées et distances³⁶

Les différences entre hommes et femmes sont ici significatives. Les hommes se déplacent en moyenne plus loin (57,6 km quotidiens) et plus longtemps (près de 2h) que les femmes (33,8 km et 1h24 de trajets journaliers).

³⁶ Les durées et distances sont quelque peu plus élevées que ce qui a été calculé pour le canton de Vaud (chiffres pas encore publiés). Il est possible que les critères de nettoyage des fichiers utilisés dans ce travail soient moins stricts et qu'un plus grand nombre de valeurs fortes ait de ce fait été pris en compte.

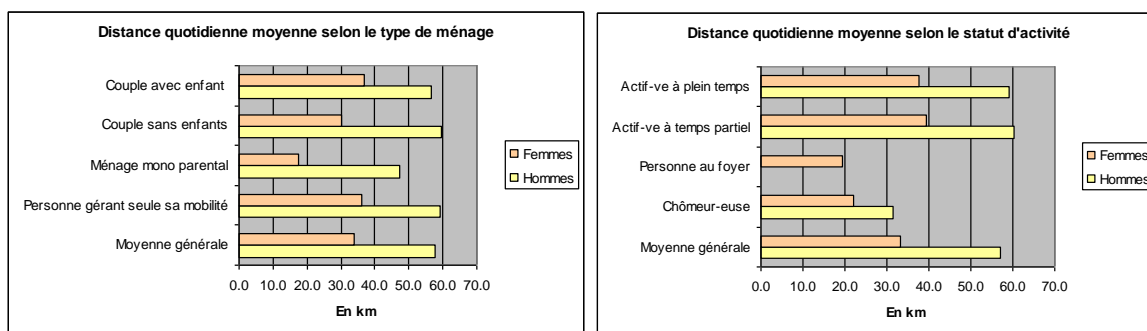


Tableau 13 : Distance quotidienne de déplacement
Représentation les données des tableaux 9 et 10

Sans distinctions de sexe, les durées comme les distances sont influencées par travail, mais pas par la composition du ménage. En ce qui concerne la durée, celle-ci ne varie pas significativement pour les hommes ni au regard du statut d'activité ni en rapport avec le type de famille. Pour les femmes, le type de ménage a un impact sur la durée de déplacement quotidien. Les femmes gérant seules leur mobilité prennent le plus de temps pour se déplacer avec environ 1h45 par jour, tandis que les femmes en couple utilisent à peine 1h09 pour leurs trajets, suivi de près par les mères seules avec 1h13. Ces deux catégories sont aussi celles où l'écart entre hommes et femmes est le plus important. On peut interpréter que les charges conjugales et familiales ont un impact plus important sur l'emploi du temps des femmes et qu'elles restreignent par ce fait le temps utilisé pour se déplacer. Nous avons vu en effet dans le chapitre concernant les tâches domestiques (Cf. section 2.2.4) comment le couple a à lui seul un effet sur la répartition des tâches et le nombre d'heures de travail domestique effectué par les femmes.

Il est intéressant de mettre ces chiffres de durée journalière en regard avec les durées moyennes par déplacement. Bien que leur variation ne soit pas significative, elle permet de voir que le temps important utilisé pour se déplacer chez les femmes avec enfants est surtout lié au nombre plus élevé de déplacements et donc pas à une allocation supplémentaire de temps par déplacement. La proximité plus relative des moyennes dans les couples avec enfants peut porter à penser que ces derniers ont un effet de temps qui se répercute sur les deux personnes du couple de façon plus répartie. Il est par contre étonnant de voir le temps utilisé pour se déplacer par les pères seuls, dont le temps au déplacement dépasse même celui des hommes gérant seuls leur mobilité.

Au niveau de la distance quotidienne, elle varie significativement pour les femmes, mais pas les hommes. Il y a une rupture nette entre les actives et les non actives, ces dernières parcourant en moyenne la moitié des kilomètres des femmes ayant un emploi

rémunéré. Cela laisse transparaître des différences de mobilité, probablement liées au choix modal (plus ou moins contraint) entre femmes actives et non-actives, d'autant plus que la durée par déplacement, elle, ne varie pas de façon significative. Pour un temps de trajet égal, les femmes au foyer ou au chômage effectuent donc des distances moins longues, ce qui peut aussi être un signe de confort temporel. A ce sujet-là, ce sont des enquêtes qualitatives qui permettraient d'avoir un accès au sens des déplacements pour ces différentes catégories.

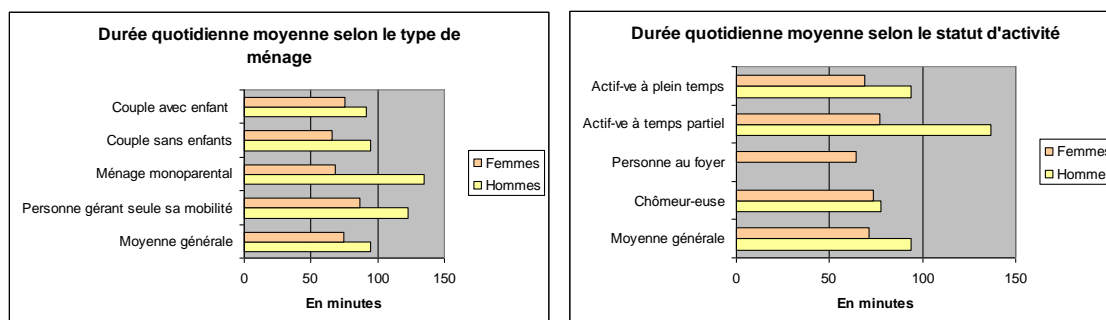


Tableau 14 : Durée quotidienne de déplacement
Représentation les données des tableaux 9 et 10 en minutes

Concernant les hommes et les femmes gérant seuls leur mobilité, si la durée de déplacements était assez proche, l'écart de distance parcourue est par contre important (57,6 et 33,8 km). Il se peut que cela soit une marque des choix de transports plus respectueux de l'environnement choisis par les femmes ou peut-être est-ce un signe d'un faible pouvoir d'achat féminin. Cet élément tend à faire penser qu'il y a aussi une différence de mobilité entre hommes et femmes indépendamment des charges domestiques et familiales. Cette question mériterait des analyses plus poussées.

Répartition des trajets de travail et d'achats

Le tableau 18 permet d'observer que le motif d'achat a une importance équivalente à celle du travail pour les femmes tandis que le travail est nettement plus représenté chez les hommes. Le test de l'Anova montre que le nombre de trajets d'achats est lié avec le type de ménage pour les hommes, non pas en fonction de charges familiales, mais de la présence ou non d'une compagne : le nombre de déplacements pour motif achat est plus important quand ils vivent seuls, avec ou sans enfants, et baisse significativement lorsque ceux-ci vivent en couple. Ces chiffres révèlent de façon flagrante l'impact de la division sexuelle de ce déplacement domestique. En effet, pour les femmes, le type de ménage n'est pas significatif : elles effectuent dans tous les cas environ 0.75 déplacements d'achats et un peu d'avantage lorsqu'elles sont monoparentales.

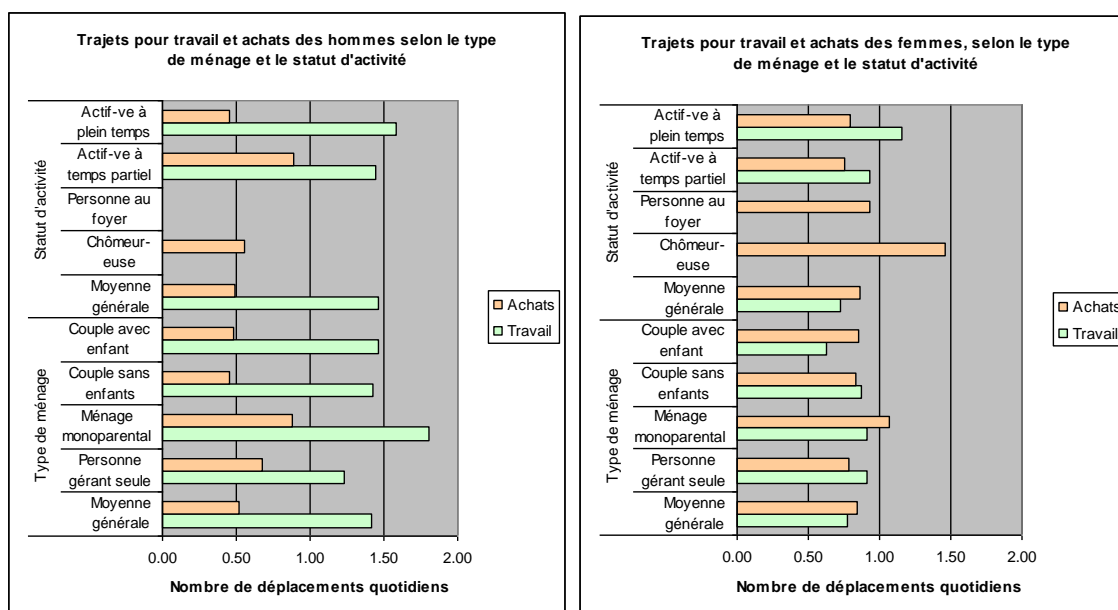


Tableau 15 : Trajet de travail et d'achat des hommes et de femmes
Représentation les données des tableaux 13 et 14

Le statut d'activité est significatif pour les femmes et pour les hommes, les personnes au foyer et au chômage faisant statistiquement plus de trajets d'achats que les personnes actives. Concernant les personnes travaillant à plein temps, il est frappant de constater que ce taux d'activité semble décharger les hommes des trajets d'achats par rapport à ceux qui travaillent à temps partiel, tandis que le nombre de déplacement des femmes ne varie pas en fonction du taux d'activité. On observe aussi le sens différent que le chômage représente pour les hommes et les femmes, d'après ces chiffres, il semble facilement alloué à des tâches domestiques pour les femmes et nettement plus difficilement pour les hommes.

D'autres catégories comme le nombre de déplacements de loisirs ou de « services et accompagnements » (ces catégories sont groupées dans le fichier des personnes cibles et ne correspondent donc pas à la définition retenue des déplacements domestiques) permettent aussi de tirer des conclusions intéressantes, mais ils s'éloignent quelque peu du propos.

Distance domicile travail

La distance entre le travail et le domicile ne s'explique de façon significative ni en fonction du type de ménage, ni en regard du taux d'emploi pour les hommes et les femmes. Par contre, la différence des moyennes est significative entre hommes et femmes et ce, quelle que soit la catégorie définie.

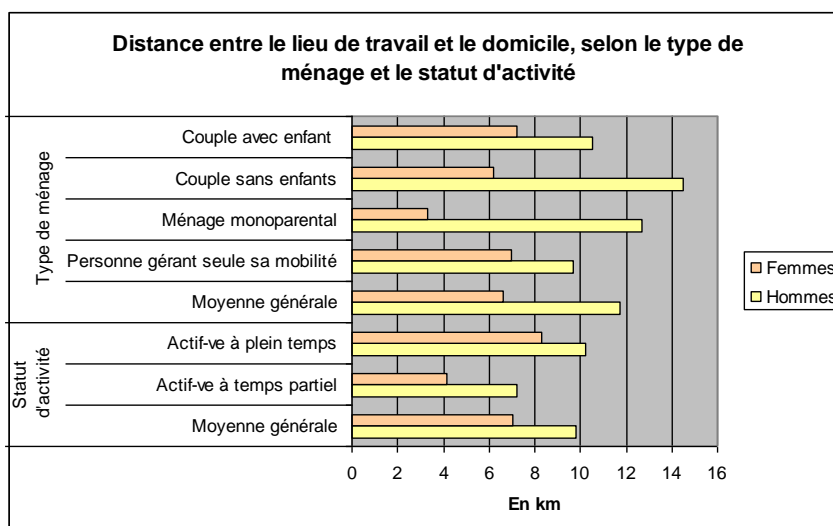


Tableau 16 : Distance au lieu de travail
Représentation les données des tableaux 13 et 14

Cette variable constitue une sorte de topos de la littérature articulant genre et mobilité (Best & Lanzendorf 2005, CERTU 2005, Prédali 2004, Hjorthol 2000, Law 1999, Hanson & Pratt 1995). En effet, la distance plus courte au lieu de travail est une constante dans toutes les sources que j'ai pu lire et fait l'objet de nombreux débats. Des arguments divers existent à ce sujet et j'aimerais mettre en quelques-uns en évidence. Plusieurs composantes peuvent entrer en ligne de compte. Un des éléments est d'une part, comme nous l'avons vu dans la partie théorique, que les femmes occupent en moyenne des emplois avec moins de responsabilités que ceux des hommes. Il serait de ce fait plus facile de trouver un travail proche de chez soi. Mais s'agit-il d'un choix ou au contraire d'une concession afin de pouvoir s'acquitter plus aisément des obligations du foyer ? Cette distance réduite semble en effet être le signe d'une mobilité des femmes plus axée autour de leur domicile, en tous cas que de pouvoir y revenir facilement semble avoir une importance. Le choix de travailler moins loin du domicile serait l'équivalent spatial du temps partiel au niveau temporel : un compromis pour pouvoir mener à bien la fameuse conciliation entre travail et famille (Hjorthol 2000, 219).

Certaines enquêtes qualitatives, notamment l'importante étude de Hanson & Pratt (1995) montrent que la relation est plutôt inverse, les femmes sont moins bien payées parce qu'elles vont moins loin chercher leur emploi. L'influence des enfants, de leur âge et de leur nombre, est souvent mis en avant. Fagani, citée par Prédali (2004, 56) a montré que le nombre d'enfants influence la longueur des déplacements. Dans le graphique proposé ici (Tableau 16), les femmes avec enfants vont même un petit peu plus loin que les femmes sans enfants. Il faut noter que cette moyenne n'inclut que les personnes actives, ce qui limite passablement le champ de mères. De plus, la classe étant définie

relativement large (sans limitation d'âge) une partie des mères peuvent aussi avoir des enfants adultes, ce qui est susceptible d'occulter certaines causalités. La faible distance moyenne au travail pour les femmes élevant seules leurs enfants va, elle, dans ce sens. La pression des charges familiales étant vraisemblablement importante. Bien qu'elle soit moindre, il est toutefois étonnant de retrouver également ce cas de figure pour les personnes gérant seule leur mobilité. Notons que la question du choix résidentiel peut aussi intervenir, ainsi que la sensibilité environnementale ou l'accès au moyen de transport, traditionnellement moins porté vers les véhicules individuels. A ce niveau, les femmes de notre échantillon ont un accès légèrement moins simple à la voiture que les hommes, mais tout de même assez important (cf annexe 6)

3.2.2. Motorisation des ménages

L'influence du type de ménage et du statut d'activité sur le choix modal n'a pas été retenue dans cette section car il n'est disponible qu'en « distance quotidienne en tel moyen de transport » dans le fichier des personnes cibles et cela semblait un indicateur trop dépendant d'un effet de taille. Je me suis par contre penchée sur la motorisation des ménages avec enfants en rapport avec le type de ménage pour les catégories les plus importantes (Tableau 17). Les chiffres les plus représentés au sein de chaque configuration familiale sont en gras. On observe que l'activité des femmes en couple a une influence sur la possession d'une seconde voiture. Cela suggère que la prise en compte de l'activité des deux partenaires pourrait avoir son intérêt dans les analyses du MRT, d'autant plus que l'augmentation du permis chez les femmes est une source importante d'accroissement potentiel du trafic automobile (Cf. annexe 6).

La nécessité de concilier travail et famille n'a toutefois pas une incidence récurrente sur la mobilité des mères. Certaines études américaines montrent que la combinaison de plusieurs rôles accentue la dépendance à l'automobile des mères (Rosenbloom, citée dans Prédali, 2004, 73). Mais une étude menée à Cologne (Best & Lanzendorf, 2005) conclut au contraire que la maternité a une influence de réduction de la part modale de la voiture. La raison supposée serait un traditionalisation des rôles engendrée par l'arrivée d'un enfant. Il faut souligner que ces deux études portent sur des terrains très différents : l'habitat étalé qui prédomine aux Etats-Unis n'est certainement pas étranger aux conclusions de l'étude de Rosenbloom.

<i>Motorisation des ménages (%)</i>	0 VIM	1 VIM	2 VIM	3 et plus
Mères actives seules (29)	21	72	7	0
Mères au foyer en couple (84)	7	49	31	13
Mères actives en couple (145)	3	44	47	6
Pères actifs en couple (227)	4	39	48	10

Tableau 17 : Taux de motorisation des parents, en pourcentages
Base : 485 personnes illustrant les principaux types parentaux, MRT VD 05

3.2.3. Conclusions

Ces analyses permettent de montrer que les charges domestiques et familiales n'ont pas les mêmes effets sur les déplacements des hommes et des femmes à plusieurs égards. On voit que les charges familiales, mais aussi conjugales, ont un effet sur le temps alloué aux trajets par les femmes, bien plus que sur les hommes. Les résultats issus de la répartition entre travail et achats a aussi permis de tirer des conclusions sur la répartition de ces trajets au sein de la population. Et il est réellement intéressant de remarquer que la variable structurant le nombre de trajets d'achats des hommes soit l'absence de compagne. Ces chiffres montrent que le fait qu'il s'agisse d'une tâche extérieure au foyer n'en fait pas pour autant une activité masculine.

Pour les variations en regard des statuts d'activité, il faut signaler qu'elles concernent au final principalement les femmes, étant donné qu'elles sont représentées de façon plus homogène dans chacune des catégories que les hommes, qui sont concentrés dans le statut « plein temps ». Les différences entre actives et non actives sont importantes, mais elles le sont également entre actifs et actives, notamment en termes de distances et de durées de déplacement. Ces chiffres conduisent à penser que les déplacements des femmes sont globalement différents de ceux des hommes. Il est d'ailleurs étonnant de remarquer que même au sein des personnes gérant seules leur mobilité, des écarts importants apparaissent.

On observe aussi que la monoparentalité et le chômage prennent un sens différent pour les hommes et les femmes. L'absence d'emploi est pour les femmes de l'échantillon un facteur d'accroissement des déplacements d'achats, tout comme il augmente le nombre d'heures consacrées aux tâches ménagères (voir section 2.2.4) tandis qu'il ne semble aucunement relié avec une prise en charge du fonctionnement du foyer pour l'homme. Concernant la mobilité des femmes monoparentales, celle-ci exprime de façon exacerbée l'influence exercée par les enfants, réduisant le temps accordé aux déplacements, la distance parcourue et accroissant le nombre de trajets quotidiens. Il semblerait qu'elle

traduise une forte pression des tâches domestiques, pourtant moins élevées que le nombre d'heures effectué en moyenne par les mères en couple (section 2.2.4). Il se peut aussi qu'un aspect qui est moins visible au vu de la question du travail domestique prenne sens en rapport avec les déplacements : la forte pression exercée temporelle exercée par l'impératif de travail et l'accès plus faible aux véhicules individuels motorisés. 21% des mères monoparentales ne possèdent pas de voiture, ce qui est largement plus que les autres ménages avec enfant (Tableau 17). Cela ne signifie pas pour autant que les autres femmes aient un accès certain à la voiture et on peut aussi lire ce graphique en mettant en exergue que 72% possèdent et probablement utilisent - étant donné qu'il s'agit de ménage d'un seul adulte - un véhicule individuel (à comparer avec le tableau en annexe 6). Si l'on considère cette catégorie de femmes comme représentatives de la nécessité de combiner travail et famille, on peut dire que la pression à l'usage d'un véhicule est forte (en tenant compte du fait que ce choix s'opère sur la base d'un seul salaire et avec au moins un enfant à charge). Il faut noter que les catégories larges utilisées pour ces analyses ne permettent pas de tirer des conclusions très fines, mais brossent plutôt un panorama global.

3.3. AXE « DEPLACEMENTS DOMESTIQUES ET ENVIRONNEMENT

URBAIN »

Ces analyses se basent sur les déplacements effectivement effectués par les personnes interrogées les jours de l'entretien. Même si le fait d'isoler les déplacements domestiques des autres est discutable (il ne s'effectue pas forcément de façon isolée, le choix modal peut être lié à une boucle de déplacements et aux autres contraintes), cela permet tout de même de montrer quelques caractéristiques intéressantes de ce type de trajets. De plus, étant donné que très peu d'études portent sur ces trajets-là, cela permet de compenser quelque peu ce déséquilibre.

Au niveau de la répartition globale des déplacements domestiques (Tableau 18), on peut observer que, globalement, plus de femmes que d'hommes ont effectué des déplacements domestiques le jour de l'entretien (267 contre 184, ce qui représente 59% des personnes qui se sont déplacées pour des raisons liées à la bonne marche du foyer). Toutefois, on remarque aussi que les femmes qui ont effectué des déplacements domestiques en ont fait plus que les hommes : 45% des hommes et 24% des femmes n'ont fait qu'un déplacement domestique, tandis que 31% des femmes ont fait 3 déplacements domestiques et plus le jour de l'enquête. Le test des moyennes montre que ces différences sont significatives.

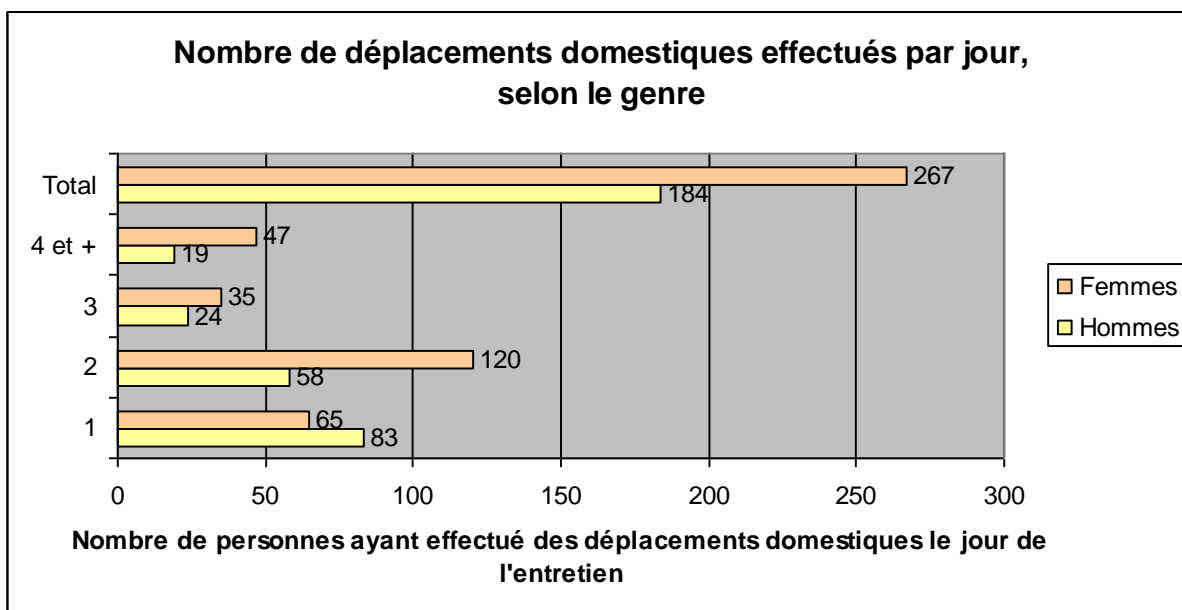


Tableau 18 : Nombre de déplacements domestiques quotidiens (effectifs)
Base: 451 personnes potentiellement actives ayant effectué des déplacements domestiques

Pourcentage selon le sexe	Hommes	Femmes
1	45	24
2	32	45
3	13	13
4 et +	10	18

Tableau 19: Nombre de déplacements domestiques quotidiens (pourcentages)
Base: 451 personnes potentiellement actives ayant effectué des déplacements domestiques (267 femmes et 184 hommes)

Nous reviendrons plus loin sur la question de la répartition des déplacements. Il s'agit à présent de se pencher sur l'influence du type d'urbanisation, sur les déplacements domestiques. Afin de cadrer l'analyse, il peut être utile de visualiser le type de ménage le plus représenté dans les trois zones définies et le nombre de personnes cibles comprises par unité spatiale (Cf. Figure 4 pour une représentation cartographique et Tableau 22 page suivante concernant les types de ménages et le nombre d'unités).

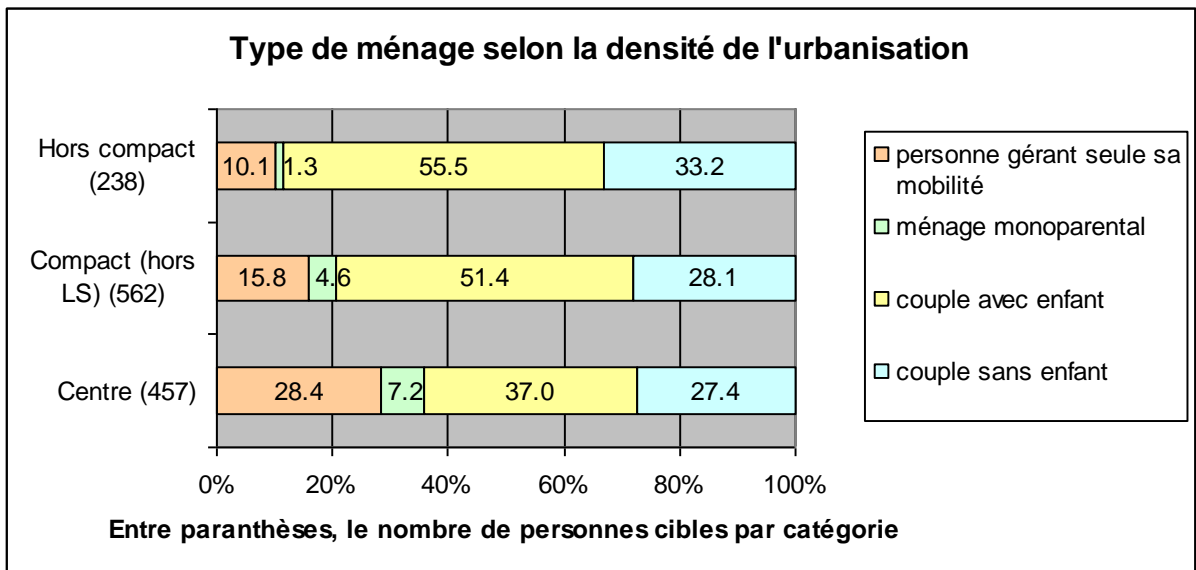


Tableau 20 : Type de ménage selon l'urbanisation
Base : 1257 personnes potentiellement actives MRT VD 05

Les ménages monoparentaux sont ainsi pratiquement absents du périmètre hors compact, tandis que les couples représentent 88,5% de la population de la zone périurbaine, dont la plupart avec enfants, et 79,5% de la zone compacte non centrale. Tandis que le noyau urbain est plus divers, accueillant 7,2% de familles monoparentales, 28,4% de personnes seules et 64% de couples.

3.3.1. Distances

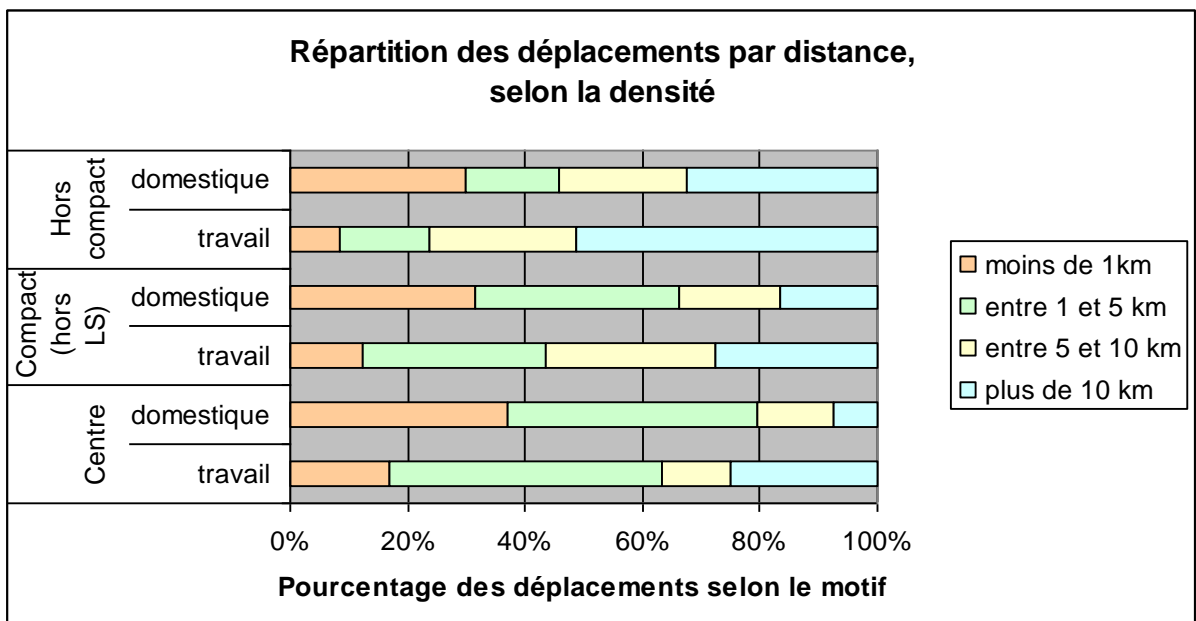


Tableau 21 : Distance des déplacements selon l'urbanisation
Base : 2370 déplacements pour motif travail et domestique MRT VD 05

Une question qui se posait était si le type d'urbanisation avait la même influence sur les distances des déplacements domestiques que sur les autres déplacements. Ils sont ici comparés aux distances pour se rendre au travail. On peut tout d'abord observer que globalement, les déplacements de maintenance couvrent des distances plus courtes que les déplacements pour le travail et ceci, quelle que soit le type d'urbanisation, (comme supposé par la notion de « proximité domestique »). Assez logiquement, les trajets de plus de 10 km gagnent des parts avec le recul de la densité, tout comme ceux entre 5 et 10, dans une moindre mesure. Fait intéressant, on observe que la part des déplacements inférieurs à 1 km ne diminue que peu avec le type de tissu urbain. Les trajets entre 1 et 5 km perdent eux, par contre, de l'importance dans un environnement peu dense, ce qui est probablement dû à la faible attractivité de l'offre en transport publics³⁷. Si l'on se penche sur les distances moyennes des déplacements domestiques (annexe 9) on observe que ceux en périphérie sont nettement plus élevées qu'au centre (22km en moyenne contre 9km au centre et 16.1km dans le périmètre compact hors Lausanne).

3.3.2. Parts modales

Malgré cet important taux de déplacements courts, la mobilité liée aux tâches domestiques s'effectue en grande partie en voiture, y compris pour les trajets de moins de 1km³⁸. Cela peut être dû au fait qu'ils font partie d'une boucle plus longue qui nécessite la voiture, au manque de qualités de l'environnement ou à l'encombrement lié aux courses ou à l'accompagnement. On peut soulever ici un point intéressant dégagé par l'analyse des boucles : celles-ci semblent favoriser l'utilisation de la voiture. En 2000, 65% des boucles bi-motifs du canton de Vaud et 74% des boucles de 3 motifs et plus s'effectuent en automobile, alors que la moyenne se situe à 55% pour l'ensemble des boucles.

³⁷ Un graphique détaillant les distances des déplacements domestiques par motifs et densité se trouve en annexe 11.

³⁸ 22% des déplacements de moins de 1km effectués au centre se font en voiture, 34% dans le périmètre compact et 37% hors compact.

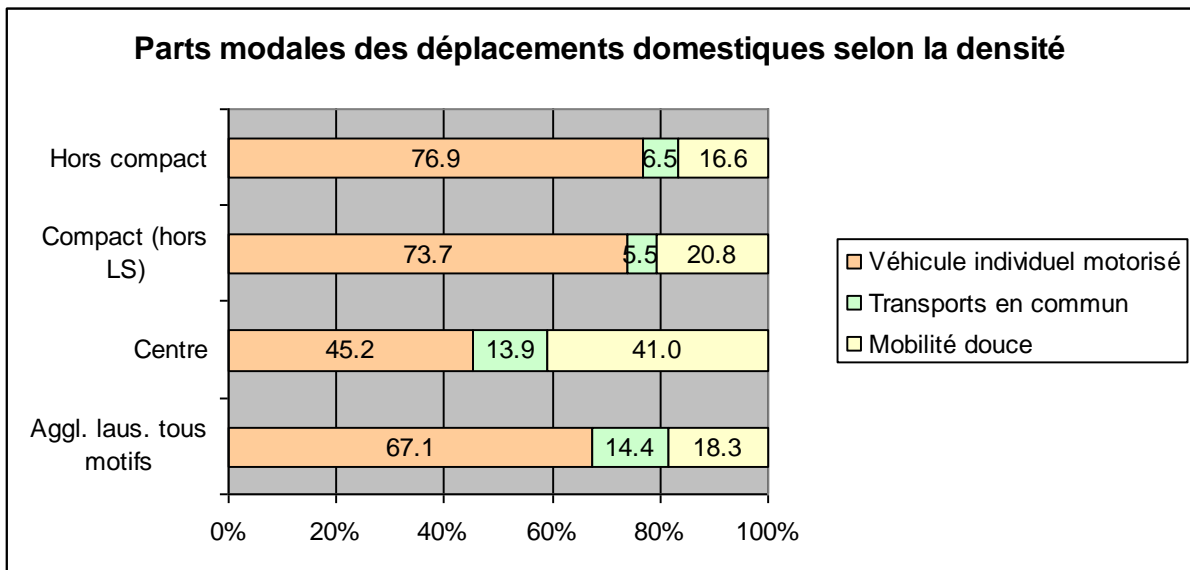


Tableau 22 : Part modales des déplacements domestiques selon l'urbanisation
Base : 1007 déplacements domestiques MRT VD 05

On peut aussi soulever la faible part modale des transports en commun pour ce type de déplacements ; pour le centre, ils atteignent à peine la moyenne de l'ensemble des motifs de l'agglomération lausannoise. Le potentiel de report modal des déplacements courts est souvent soulevé comme façon de réduire l'importance de l'automobile. Peut-être serait-il intéressant à ce propos de réfléchir à des solutions qui permettent d'augmenter le confort des trajets domestiques. Ils représentent en effet 35% des trajets de moins de 1 km effectués en voiture par la population étudiée tous motifs confondus, devant les loisirs (31%).

Détaillés par motifs (Cf. annexe 10), les choix modaux révèlent quelques aspects intéressants. Les accompagnements d'enfants ne se font pratiquement jamais en transports publics, sauf quelques cas dans le périmètre peu dense. Il est vrai que les difficultés d'accès physiques avec les petits enfants rendent leur usage peu commode, ce que soulignent aussi Kaufmann et Flamm (2002). Les mères interrogées par Frédérique Prédali (2005), dans son étude sur l'Île de France, elles, insistent sur le contact avec la précarité et la saleté des transports en commun, difficiles à gérer avec des petits enfants, et qui sont un facteur de détournement de ce moyen de transport.

Ces pratiques modales distinctes selon la densité ont aussi une influence sur le nombre moyen de déplacements domestiques quotidiens (annexe 9). En périmètre peu dense, ce nombre ne s'élève qu'à 1.3 alors qu'il est de 2 et 2.1 en périmètre compact et au centre. Cela est probablement lié aux pratiques de consommations, plutôt groupées dans des supermarchés en périphérie et multiples dans les commerces accessibles au centre.

3.3.3. Répartition entre hommes et femmes

En ce qui concerne la répartition des déplacements de maintenance entre hommes et femmes, celle-ci est globalement plus équilibrée que le partage entre des tâches domestiques dans leur ensemble (comparer avec section 2.2.4), avec une moyenne de 65% des déplacements effectués par des femmes et 35 % par des hommes. Cette répartition est la plus inégale pour l'accompagnement des enfants, où l'on passe à 78% de trajets effectués par des mères et 22% par des pères. Pour les achats, la part des hommes monte à 38% (rappelons que les hommes seuls et les ménages monoparentaux sont inclus). La répartition est par ailleurs plus déséquilibrée dans le périmètre hors compact (25% de participation masculine globale, contre 38% et 36% dans la zone compacte et le centre).

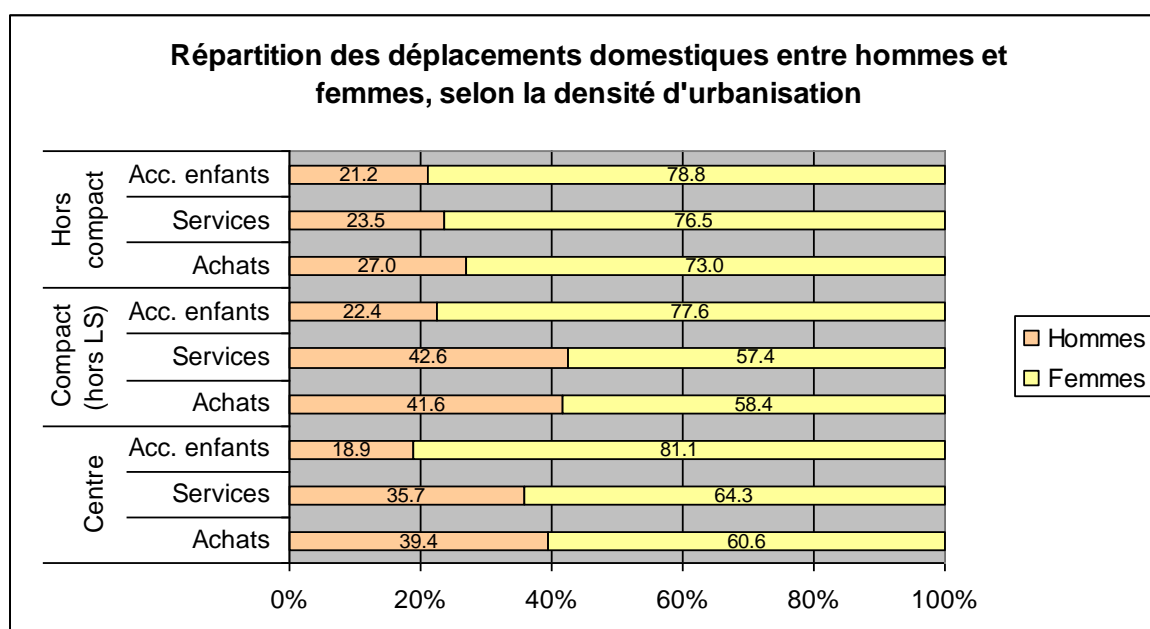


Tableau 23 : Partage des déplacements domestiques selon l'urbanisation
Base : 1007 déplacements domestiques MRT VD 05

Afin de corriger le biais lié au plus fort pourcentage de couples en périphérie, un même graphique a été effectué pour les couples uniquement (Tableau 24 ci-dessous). Celui-ci montre que même si on exclut les personnes seules, la répartition des couples périurbains en termes de déplacements domestiques reste plus inégalitaire que dans les centres. L'hypothèse émise dans la partie théorique se vérifie donc : une urbanisation dense est synonyme d'un partage des tâches plus égalitaire, en tous cas en ce qui concerne les déplacements. Ce fait se vérifie aussi dans le temps accordé aux déplacements domestiques : il est de 22 minutes 30 pour les hommes et 51 minutes 42 pour les femmes (annexe 9).

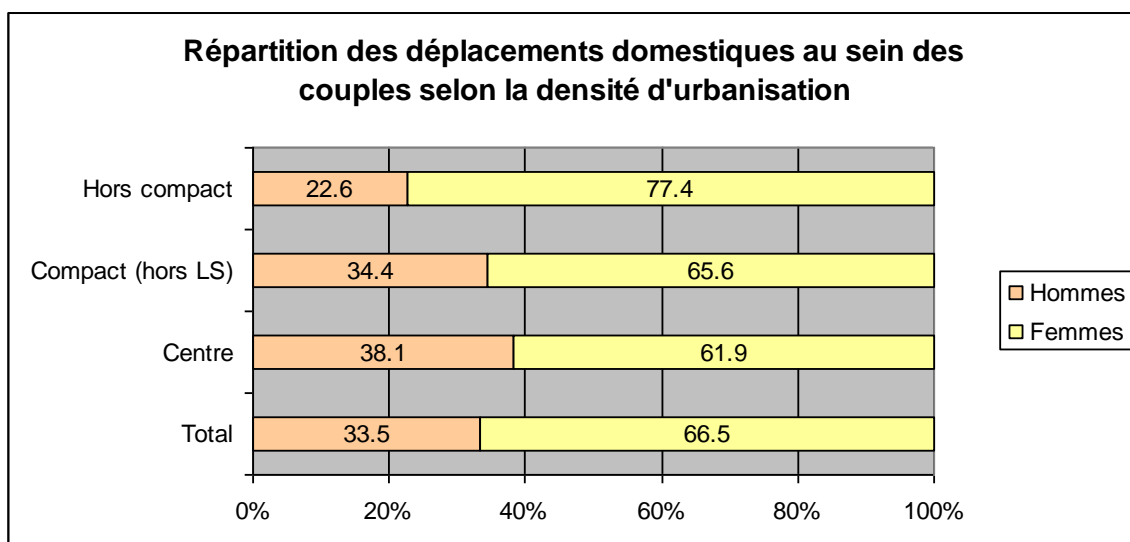


Tableau 24 : Répartition des trajets domestiques au sein des couples selon l'urbanisation
 Base : 746 déplacements domestiques effectués par des personnes en couple MRT VD 05

3.3.4. Typologie des déplacements par zone

Afin de qualifier plus précisément les déplacements domestique selon le découpage utilisé, la méthode de la classification ascendante hiérarchique a été utilisée (orientations méthodologiques dans le chapitre 3.1.6). Celle-ci permet de regrouper les modalités qui apparaissent le plus souvent de façon conjointe dans les réponses des individus (rappelons que les unités sont ici des déplacements domestiques). Les variables choisies pour cette classification nous renseignent sur deux choses³⁹ :

- D'une part sur les personnes qui effectuent des déplacements domestiques, grâce aux variables « taux d'activité », « personne en couple ou non », « présence d'enfants » et « sexe ».
- D'autre part sur les déplacements domestiques eux-mêmes à travers les variables « moyen de transport », « distance », « nombre de déplacements quotidiens », « jour de la semaine » et « motif ».

Ainsi, les informations retirées de la classification nous décriront parfois une structure de la population sans y associer une modalité décrivant les déplacements domestiques effectués (c'est le cas de l'association « couple non » « enfants non » au centre par exemple, qui nous indique la présence d'un profil célibataire fort). Concernant l'interprétation des dendrogrammes, précisons que l'échelle verticale représente la

³⁹ Pour le détail des étiquettes des modalités, voir annexe 11.

dissimilarité. Notons aussi que si les branches sont longues à la base (depuis la partition la plus fine) du dendrogramme, et que cela « nous indique que les données sont difficiles à grouper et qu'il n'y a peut-être pas d'organisation claire dans les données »⁴⁰. Nous voyons que dans notre cas, certains regroupements se font vraiment tardivement. On veillera donc à n'interpréter que les groupes se formant assez tôt et à garder en tête que ces tendances sont à manipuler avec précaution, d'autant plus qu'elles sont effectuées sur des déplacements non pondérés (voir p.23 pour les critères de pondération).

Zone Centre

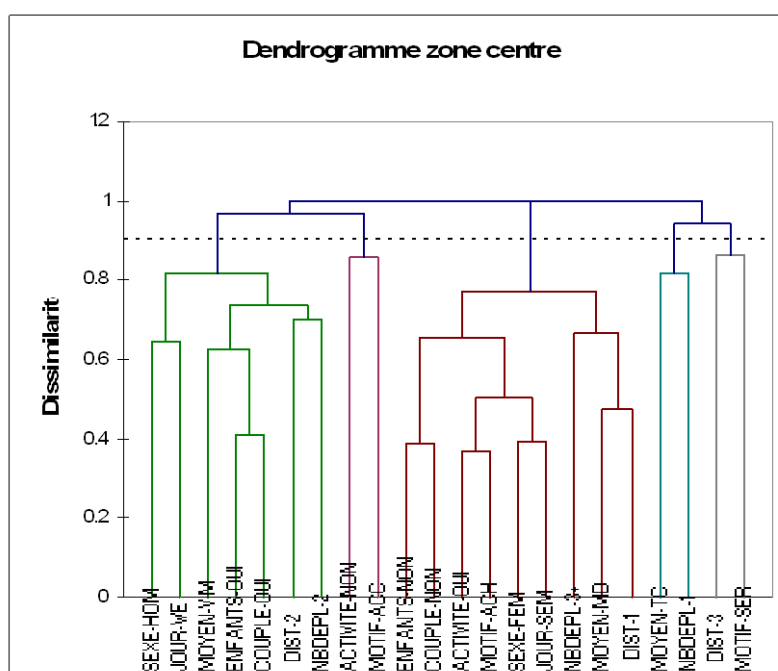


Tableau 25: Dendrogramme pour la zone centre (dissimilarité de Jaccard)

Classe	1	2	3	4	5
	SEXE-HOM	ACTIVITE-NON	SEXE-FEM	MOYEN-TC	DIST-3
	MOYEN-VIM	MOTIF-ACC	MOYEN-MD	NBDEPL-1	MOTIF-SER
	JOUR-WE		JOUR-SEM		
	DIST-2		ACTIVITE-OUI		
	ENFANTS-OUI		DIST-1		
	COUPLE-OUI		ENFANTS-NON		
	NBDEPL-2		COUPLE-NON		
			MOTIF-ACH		
			NBDEPL-3+		
Effectifs	7	2	9	2	2

Tableau 26: Composition des classes zone centre

⁴⁰ COSINSCHI, 2003, 23.

Dans ce cas de figure, deux classes uniquement seront prises en considération pour l'interprétation, les deux plus importantes (7 et 9 modalités). En effet, vu la longueur à la base des branches des modalités des trois dernières classes du tableau (2, 4 et 5, les classes non considérées sont en italique dans les tableaux), elles sont exclues de l'analyse.

Classe 1 : On y trouve un profil masculin, plutôt en couple avec enfants, qui se déplace surtout le week-end pour des distances moyennes avec un véhicule motorisé individuel.

Classe 3 : Le profil féminin qui se dessine est plutôt associé au célibat, à l'absence d'enfants à l'activité rémunérée. Les déplacements se définiraient plutôt pour des motifs d'achats. Ils ont tendance à être nombreux, de courtes distances et effectués en semaine.

Ces regroupements esquissent des déplacements domestiques pris en charge par des hommes en couple et avec enfants, majoritairement le week-end. On peut toutefois aussi noter que les modalités « homme » et « week-end », rapidement associées entre elles, ne se regroupent que tardivement avec « VIM », « en couple » et « avec enfants » (à 0,8 de dissimilarité). Le rapprochement entre tâches familiales et conjugales et véhicule individuel, relativement proche, nous renseigne sur un facteur d'usage de la voiture.

Le profil le plus souvent associé aux femmes est tout d'abord celui de la semaine, du motif achats et de l'activité. La modalité « personne seule » et « sans enfants », logiquement plus représentées au centre, rejoint cette classe à env. 0.65 de dissimilarité, suivi par un type de déplacement domestique court, fréquent et en mobilité douce qui correspond bien à un environnement urbain central à forte mixité.

Zone Compacte

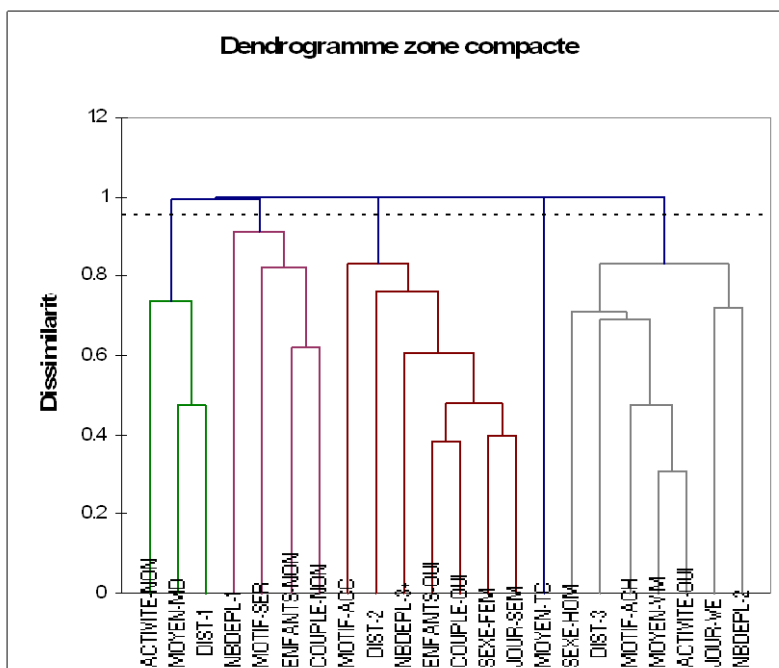


Tableau 27: Dendrogramme pour la zone compacte (dissimilarité de Jaccard)

Classe	1	2	3	4	5
	MOYEN-MD	<i>ENFANTS-NON</i>	SEXE-FEM	<i>MOYEN-TC</i>	SEXE-HOM
	ACTIVITE-NON	<i>COUPLE-NON</i>	JOUR-SEM		MOYEN-VIM
	DIST-1	<i>MOTIF-SER</i>	DIST-2		JOUR-WE
		<i>NBDEPL-1</i>	ENFANTS-OUI		ACTIVITE-OUI
			COUPLE-OUI		DIST-3
			MOTIF-ACC		MOTIF-ACH
			NBDEPL-3+		NBDEPL-2
Effectifs	3	4	7	1	7

Tableau 28: Composition des classes pour la zone compacte

En premier lieu, remarquons que la modalité « Transport en commun » est seule dans sa classe. Il n'en est pas tenu compte au vu de sa distance avec les autres modalités (1, donc la distance maximale) et de son peu de représentativité (moins de 10% des observations, cf tableau en annexe 11). La classe 2 a elle aussi été exclue de

l'interprétation, car les modalités qui se rejoignent tôt (sans enfants et personne seule) caractérisent plus une configuration liée à l'individu qu'à ses déplacements.

Classe 1 : Cette première classe regroupe les modalités « sans activité », « effectuant les déplacements domestiques en mobilité douce » et « trajets courts ».

Classe 3 : Cette classe de 7 modalités, ébauche un profil féminin en couple avec enfants. Les déplacements y sont de distance moyenne mais nombreux, effectués en semaine et ont pour motif l'accompagnement. Il n'y a pas de modalité explicitant le mode de transport utilisé ni le taux d'activité.

Classe 5 : Cette dernière est elle aussi constituée de 7 modalités. Le profil associé à la modalité homme est l'activité rémunérée, des déplacements quotidiens le plus souvent au nombre de 2 pour une distance relativement grande, pour motif achats et moyen de transport la voiture.

On retrouve dans cette zone encore une distinction entre les déplacements des hommes et des femmes ainsi que l'association semaine/femme et week-end/homme. La modalité « véhicule individuel motorisé » est associée à la modalité « homme » ainsi qu'à la distance. Les déplacements domestiques des femmes sont apparemment plus proches du domicile et le modèle de femme au foyer⁴¹ effectuant des déplacements spécialement courts émerge. En s'éloignant de la zone centre, il semblerait que les rôles traditionnels de partage des tâches s'accroissent. Les femmes qui effectuent des déplacements domestiques restent dans un périmètre plus proche du domicile et sont plus impliquées en terme de nombre, tandis que les individus masculins s'éloignent plus et effectuent un nombre moins important de déplacements. Les tendances qui ressortent sont des femmes qui prennent plus en charge les déplacements liés aux enfants alors que les hommes s'occupent des achats de la fin de semaine.

Les regroupements de la classe 3 indiquent que les pratiques de proximité en mobilité douce sont aussi liées dans la zone compacte et souvent associées à la non-activité.

⁴¹ Dans notre échantillon, le statut de personne au foyer, tout comme le chômage touchent nettement plus les femmes. Dans notre échantillon, les personnes sans activité sont pour 78% des femmes dans la zone centre, 89% dans la zone compacte et 94% dans le périmètre hors compact. La non activité renvoie donc majoritairement à des femmes.

4.2.3 Zone Hors Compact

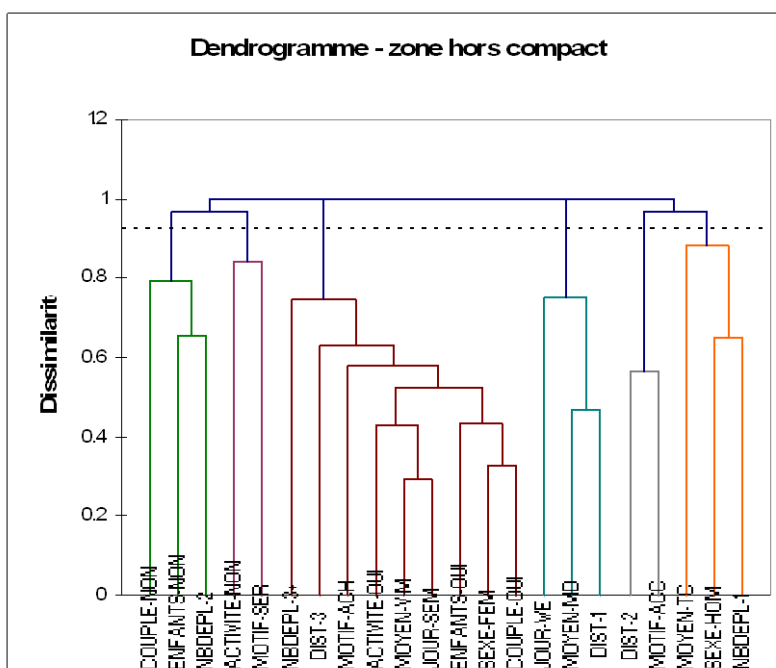


Tableau 29: Dendrogramme pour la zone hors compact (dissimilarité de Jaccard)

Classe	1	2	3	4	5	6
	<i>ENFANTS-NON</i>	<i>ACTIVITE-NON</i>	SEXE-FEM	MOYEN-MD	<i>DIST-2</i>	SEXE-HOM
	<i>COUPLE-NON</i>	<i>MOTIF-SER</i>	MOYEN-VIM	JOUR-WE	<i>MOTIF-ACC</i>	<i>MOYEN-TC</i>
	<i>NBDEPL-2</i>		JOUR-SEM	DIST-1		NBDEPL-1
			ACTIVITE-OUI			
			DIST-3			
			ENFANTS-OUI			
			COUPLE-OUI			
			MOTIF-ACH			
			NBDEPL-3+			
Effectifs	3	2	9	3	2	3

Tableau 30: Composition des classes pour la zone hors compact

Sur la base des mêmes critères qu'évoqués plus haut, les modalités « ACTIVITE-NON », « MOTIF-SER » et MOYEN-TC » dont la longueur des branches est presque équivalente à l'arbre lui-même sont écartées. Ces trois modalités sont en effet sous-représentées au niveau de leur nombre d'individus, ce qui peut expliquer leur peu de pertinence dans ce

graphique. Les classes 1 et 5, au vu de leur organisation peu fiable, sont aussi exclues de l'interprétation.

Classe 3 : Le profil de cette classe est féminin, en couple avec enfants, exerçant une activité rémunérée. Ces déplacements domestiques sont effectués en voiture, plutôt pendant la semaine pour des motifs d'achat. Ils sont nombreux (+ de 3) et de longue distance.

Classe 4 : Elle nous indique une pratique de déplacements domestiques courts effectués le week-end en mobilité douce⁴².

Classe 6 : Le déplacement unique y est associé à la modalité « homme », ce qui laisse entrevoir une faible participation masculine dans cette zone.

Le profil des femmes effectuant des déplacements domestiques est celui de personnes cumulant activité, charges familiales et conjugales. Il est intéressant de voir que la voiture se rapproche de la modalité « femme » dans cette zone. Les caractéristiques propres à ce type d'urbanisation combiné avec la multiplicité des tâches à coordonner semblent rendre indispensable une voiture pour effectuer les tâches domestiques. La modalité « semaine » est ici aussi groupée avec la modalité « femme », tout comme les déplacements quotidiens nombreux (+3 par jours) et le motif achats. Ces résultats font entrevoir un fort cumul des tâches professionnelles et familiales dans la zone périurbaine et une faible participation des hommes aux trajets domestiques.

Conclusions de la Classification Ascendante Hiérarchique

Cette Classification Ascendante Hiérarchique nous a permis de faire des groupes de modalités qualifiant les personnes effectuant des déplacements domestiques. Nous avons vu que, dans la zone centre les hommes en couple et ayant des enfants constituent un profil fréquent. Dans la zone compacte, des rôles plus polarisés apparaissent, tandis que la zone hors compact fait ressortir une pression d'articulation entre travail et famille pour les femmes, qui est aussi associée à l'usage de la voiture. Au vu de ces résultats, il semble ressortir que le type d'urbanisation a une influence sur le profil des personnes effectuant des tâches domestiques et sur l'égalité entre hommes et femmes. Ces analyses semblent donc confirmer notre hypothèse. Il faut toutefois rester prudent avec ces résultats, car la longueur des branches des dendrogrammes indique une perte importante de l'information.

⁴² il faut toutefois être prudents avec cette classe car ces trois modalités sont présentes présentes auprès d'un faible pourcentage des individus, entre 14 et 27%, voir tableau en annexe 11.

3.3.5. Conclusions

Cette partie a permis de distinguer quelques traits caractéristiques des déplacements domestiques, tout en les mettant en rapport avec le type d'environnement urbain. On a par exemple pu observer, que la notion de « proximité domestique » est encore à la fois actuelle et en évolution. En effet, la proportion des déplacements domestiques courts (moins de 1 km) reste relativement élevée comparée aux déplacements pour le travail. On note que ces trajets de proximité sont également bien représentés dans un environnement peu dense, bien que la distance moyenne parcourue soit nettement plus élevée (annexe 10). Les déplacements de plus de 10 km sont toutefois eux aussi fréquents. Il semblerait ainsi que les déplacements domestiques définissent différents types d'appropriation au territoire.

Au vu de la répartition des déplacements entre hommes et femmes, on peut formuler la conclusion que l'environnement de faible densité est lié à une structure des couples plus traditionnelle. Cela signifierait que ce type d'urbanisation et le rôle féminin qui y est lié mobilisent plus le temps des femmes et rend effectivement difficile la conciliation entre travail et famille. Or, la classification des déplacements domestiques indique un profil de femme active. Le Tableau 31 détaille le type d'activité des femmes selon l'urbanisation et montre que ce n'est effectivement pas le statut de femme au foyer qui est plus fréquent dans les zones périurbaines, mais plutôt le temps partiel (près de 45% des femmes). Cela amène une donnée tout à fait éclairante sur ce type d'emploi et montre à quel point le temps non travaillé est accaparé par les obligations du ménage. Avec un échantillon plus large, on pourrait envisager une analyse plus détaillée des déplacements en croisant les types d'urbanisation avec les statuts d'activités et les charges familiales qui révélerait sûrement des tendances intéressantes⁴³.

⁴³ Le problème de la non-représentativité du type de ménage subsiste toutefois. Cela permettrait de montrer certains liens mais pas de tirer des conclusions représentatives de l'ensemble de la population.

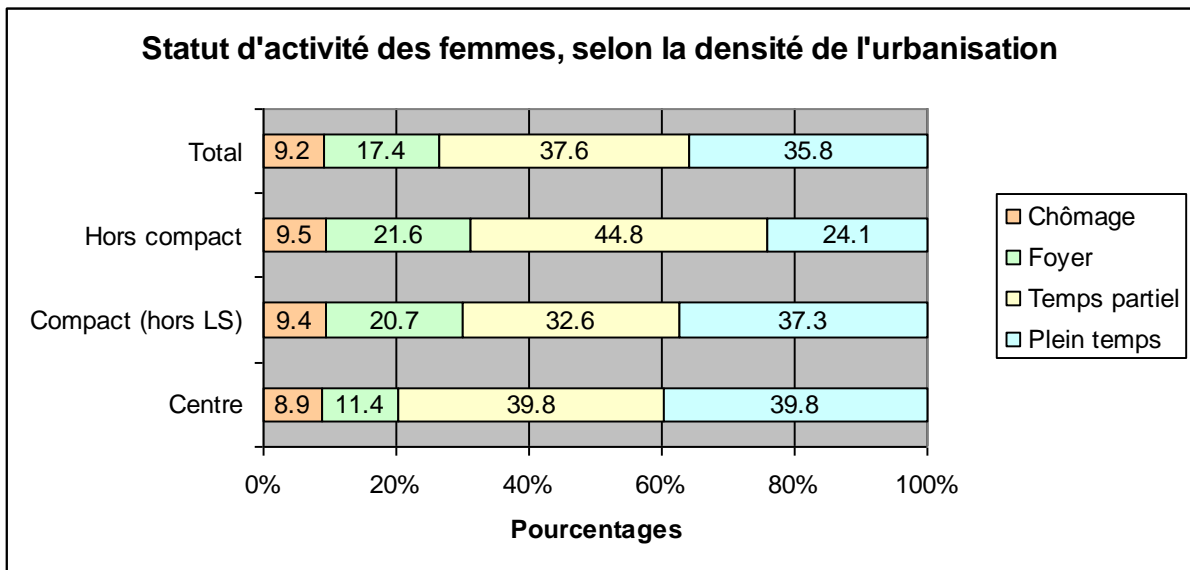


Tableau 31 : Statut d'activité des femmes selon l'urbanisation
Base : 628 femmes potentiellement actives MRT VD 05

Certaines stratégies citées dans la littérature pour pallier la faible mixité de l'espace urbain me semblent mériter d'être rapportées ici. Vincent Kaufmann et Michael Flamm (2002) donnent plusieurs exemples intéressants liés notamment à la garde des enfants. Des collectivités locales ont, par exemple, mis sur pied des crèches itinérantes, partagées par les communes où la demande n'est pas suffisante, et qui peuvent ainsi proposer une demi-journée de garde aux parents de zones périurbaines. Les auteurs soulèvent aussi l'émergence de la pratique des *babysitting circles*, fonctionnant sur la base de la réciprocité.

3.4. LIMITES ET OUVERTURES DE L'ANALYSE MENEÉ

Tout d'abord, le choix d'un territoire restreint a été à plusieurs égards un handicap au vu de la problématique abordée. En effet, en souhaitant distinguer des groupes précis de population, le petit nombre d'individus concerné a souvent conduit à renoncer à des analyses plus détaillées. Pour affiner le rapport avec le type de territoire, il serait utile de choisir un périmètre d'étude plus étendu. La typologie proposée par l'OFS distinguant communes centre, communes centres secondaires, communes suburbaines et communes périurbaines, permettrait assurément de faire ressortir des éléments intéressants. Un échantillon plus vaste aurait été souhaitable, afin, par exemple, de comparer la mobilité d'hommes et de femmes devant combiner activité et responsabilités familiales, d'évaluer l'influence du nombre d'enfants ou encore d'affiner la compréhension des déplacements en rapport avec les différents taux de travail à temps partiel. Un axe qui pourrait aussi être intéressant est la comparaison entre actifs et actives selon les charges familiales.

De plus, il faut noter qu'en mettant l'accent sur le type de ménage, l'activité et la densité de l'environnement urbain, d'autres variables comme la catégorie socioprofessionnelle, le revenu ou l'âge n'ont pas été pris en compte. Le moyen de transport utilisé a lui aussi été discuté de façon peu approfondie. Cela découle aussi du choix de ne pas se pencher sur les caractéristiques « naturellement » féminines ou masculines, mais de les mettre en lien avec des rôles au sein des sphères professionnelle et familiale.

Cette étude aurait bien entendu gagné beaucoup à intégrer une approche qualitative. En effet, il est difficile de parler des besoins et des caractéristiques des déplacements domestiques alors que si peu d'études existent sur le sujet et encore moins pour le contexte étudié⁴⁴. Toute la question du vécu, de la contrainte ou du plaisir liés aux déplacements est difficilement abordable à l'aide d'une base de données quantitative. Les chiffres permettent de poser des faits mais pas d'approcher et de cerner les processus sous-jacents qui structurent les phénomènes sociaux. Cette démarche n'était malheureusement pas possible dans le cadre de ce travail et constituerait un développement intéressant pour une prochaine étude. Toutefois, après cette longue période de proximité avec le microrecensement d'une part et les questions de genre d'autre part, il m'a paru important de soulever certains aspects du questionnaire qui semblaient peu adaptés à la problématique et de proposer quelques pistes à explorer.

3.5. PROPOSITIONS D'INTEGRATION DE QUESTIONS DANS LE MICRORECENSEMENT TRANSPORT

Les diverses explorations de la base de donnée et la revue de la littérature en études genres sur la mobilité m'ont amené à pointer quelques faiblesses de l'enquête du microrecensement transport dans une perspective tenant plus compte de la sphère privée⁴⁵. La première est bien entendu la non-représentativité des types de ménages, mais il est certain que corriger ce biais demanderait une logistique importante. Par contre, l'intégration de quelques questions supplémentaires pour certaines assez simples

⁴⁴ Une étude de ce type, menée par Luc Vodoz et Olivier Walser (2007) est actuellement en cours à la CEAT, dans le cadre du COST A34, et a pour terrain Berthoud et La Chaux-de-Fonds. Cette étude confronte les besoins et les pratiques actuels des mères de famille professionnellement actives aux instruments de planification et de régulation de la mobilité à l'échelle locale afin d'évaluer le potentiel des politiques publiques, comme condition éventuelle d'amélioration des pratiques féminines de mobilité.

⁴⁵ Le questionnaire complet est donné en annexe 11. Les chiffres donnés en italique renvoient aux numéros des questions du microrecensement.

et pour d'autres peut-être plus spécifiques peuvent être suggérées. Elles sont de plusieurs ordres (propositions de formulation en italique) :

- Un des premiers problèmes qui m'est apparu lors du choix du sujet est l'absence d'information sur le **type d'activité du/de la conjoint-e**. Ainsi, on ne peut pas connaître le type de couple auquel on a à faire (homme actif/femme au foyer, bi-actifs, homme plein temps/femme temps partiel, etc. cf chapitre 2.2.2). Le modèle de partage des tâches s'est pourtant révélé pertinent dans plusieurs études (Kaufmann & Flamm, 2002, Prédali 2005) et mériterait de pouvoir être considéré dans les analyses de la mobilité quotidienne.

Quelle est la situation professionnelle de votre conjoint ? (Réponses identiques à la question 4.3). Eventuellement aussi sa formation et sa position professionnelle (sur le modèle des questions 4.2 et 4.9)

- Certaines **catégories familiales ou professionnelles** sont délicates à manier, et pourraient gagner à être dotées de questions plus précises. Les analyses menées ont par exemple permis de montrer l'ambiguïté de la notion de monoparentalité concernant les hommes et les femmes. Les comportements de mobilités mènent à s'interroger sur les charges effectives ou non des personnes le jour cible, les pratiques des hommes se rapprochant plutôt de pratiques de célibataires. D'autre part, à propos du temps partiel, il pourrait être intéressant de pouvoir distinguer s'il s'agit d'un jour axé sur le travail ou sur les activités personnelles et familiales.

Si « ménage monoparental » à la question 2.1 : Quel est votre taux de garde des enfants ? Avez-vous vos enfants à charge le jour cible ?

Si « temps partiel » à la question 4.3 : Avez-vous travaillé le jour cible ?

- Au niveau du fichier des personnes, on peut noter, que, si l'on dispose d'indications très détaillées quant au lieu de travail (distance à vol d'oiseau notamment, *question 4.10*), **aucune précision** n'est demandée au sujet des variables influençant les comportements **en matière de déplacements domestiques** comme de la distance moyenne au lieu d'achats de prédilection ou encore le lieu de garde des enfants. On pourrait en effet imaginer de poser la question au moins du tissu urbain afin de ne pas être tributaire uniquement de ce qui transparaît le jour du déplacement.

Dans quel type d'établissement effectuez-vous généralement vos achats ? (Exemple de modalités de réponse : centre, supermarchés de périphérie, commerces de quartiers, combinaison de ces différentes habitudes).

Quel type d'infrastructure de garde utilisez vous? (Exemple de modalités de réponse : garderie, maman de jour, personne de la famille, combinaison)

Pourquoi avez-vous choisi cette solution ? (Economique, proche du domicile, proche du lieu de travail, facile d'accès, meilleur pour le confort de l'enfant, ...).

Il est vrai que l'une des difficultés lorsque l'on se penche sur l'organisation de la sphère domestique est la fluidité de ses contours et la multiplicité des aspects qu'elle comprend. Comme explicité dans la partie théorique, son organisation semble relever de contraintes purement individuelles, gérées de façon personnelle par les personnes qui l'ont en charge et fait donc peu l'objet de débats publics. Il serait d'autant plus important de disposer de données plus précises à son propos. Ici notamment, on comprend bien qu'il faudrait distinguer selon le type d'achat. Cela demanderait des travaux plus poussés pour effectuer une typologie pertinente et poser des questions appropriées à la situation effective des personnes.

De plus, il faut rappeler les limites de toute approche quantitative, qui est tributaire des catégories qu'elle pose et ne peut s'en dégager qu'en incluant des enrichissements issus d'enquêtes plus qualitatives. Autant qu'elles révèlent, les catégories peuvent aussi occulter.

Dans le registre des solutions pratiques facilitant l'organisation du ménage, un aspect qui n'a d'ailleurs pas été abordé dans ce travail est l'utilisation de services (paiements, commandes diverses, etc.) et d'achats sur Internet. Il peut être intéressant de construire des questions à ce propos et de noter si cela a une influence sur l'organisation de la personne.

J'aimerais profiter de cette discussion des catégories du microrecensement, pour exploiter deux questions posées dans le module complémentaire « mobilité douce et mouvements », pour la première fois cette année, à un quart des personnes enquêtées. Elles concernent les déplacements d'achats et d'accompagnement et peuvent se révéler intéressantes pour qualifier ces déplacements. La première est le nombre de personnes accompagnant la personne interrogée, dont le graphique ci-dessous (Tableau 32) présente les résultats selon le genre (pour la population définie, cela ne permet donc pas

d'appréhender le rôle des grands-parents dans l'accompagnement). On peut y lire que les hommes potentiellement actifs se déplacent plus souvent seuls (67% d'entre eux contre 60% de femmes) et moins souvent accompagnés de plusieurs personnes (8% avec 2 personnes et plus contre 17% de femmes)

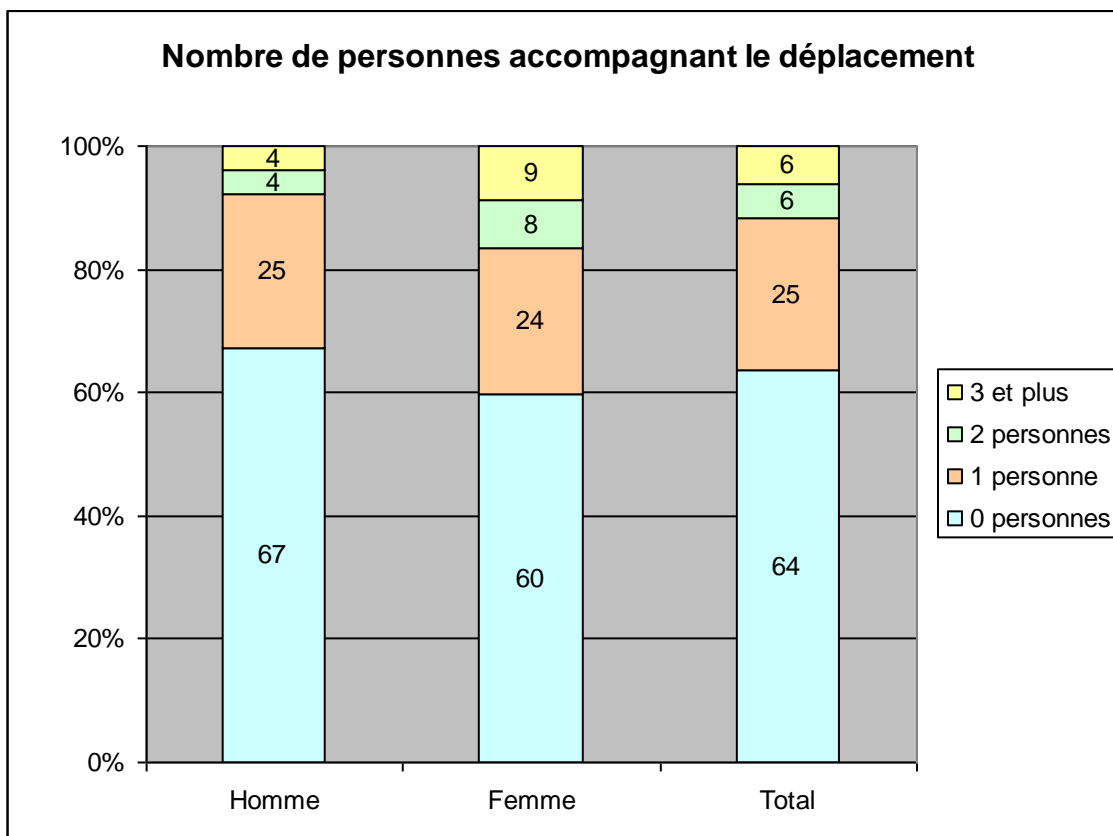


Tableau 32 : Personnes accompagnant le déplacement

Base: 1155 déplacements effectués par des personnes potentiellement actives ayant répondu au module 2 MRT 2005 VD (640 hommes et 515 femmes)

Une autre question intéressante est celle des objets encombrants, représentée ci-dessous (Tableau 29). Elle permettrait d'évaluer le nombre de déplacements où des solutions pourraient être proposées pour réduire la dépendance à la voiture. Or la catégorisation de cette question ne permet pas de distinguer entre un sac à main et sac de courses. En effet, « sac, porte-document et panier à courses » entrent dans la même classe, ce qui occulte le désagrément qui peut être lié aux déplacements d'achats.

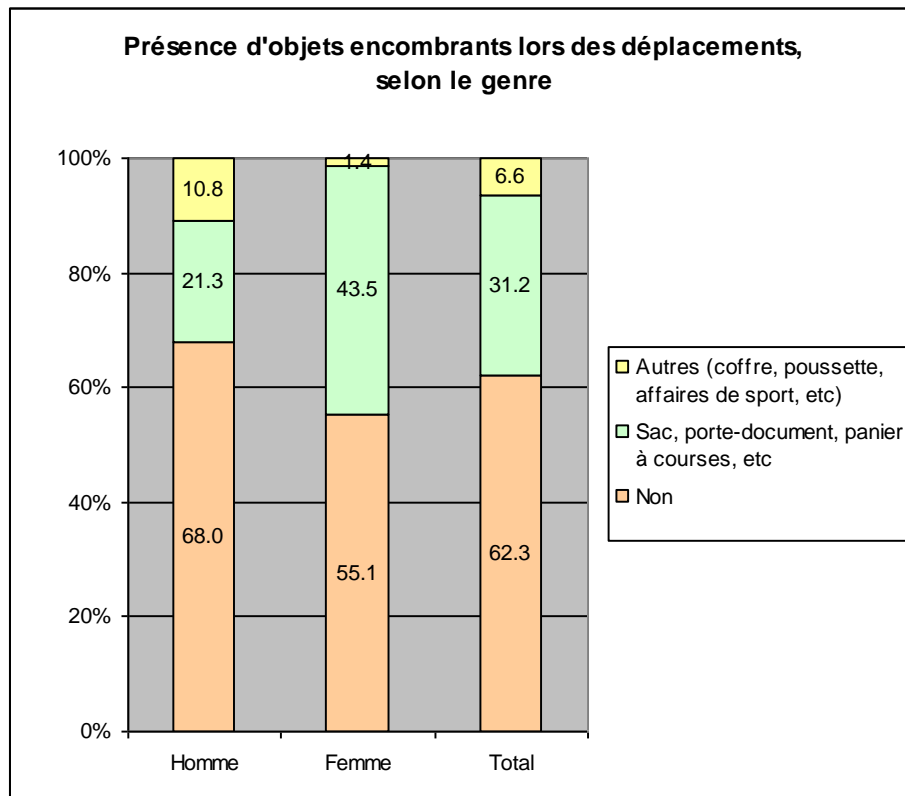


Tableau 33 : Présence d'objets encombrants
Base: 1155 déplacements effectués par des personnes potentiellement actives ayant répondu au module 2 MRT
2005 VD (640 hommes et 515 femmes)

4. Quel intérêt pour la sphère privée au sein des collectivités publiques ?

4.1 ... DANS LES RAPPORTS STATISTIQUES SUR LA MOBILITE

Ce dernier chapitre est consacré à l'évaluation de la prise en compte des déplacements domestiques dans les débats publics. Dans un premier temps, je me pencherai sur les publications concernant la mobilité ; la seconde partie interrogera quelques aspects des politiques de transport à diverses échelles.

Le rapport issu du traitement des données du recensement fédéral de la population (Martins, 2004) donne quelques éléments sur la mobilité des femmes assez intéressants à discuter. On trouve ainsi en première page un sous-titre qui nous annonce que « Les femmes rattrapent les hommes » et nous apprend qu'en 1970 le taux de mobilité des femmes (34,6%) était inférieur à celui des hommes (36,1%), tandis qu'en 2000 il dépasse de peu les hommes affichant 48,7%. L'indicateur retenu, le taux de mobilité, considère les trajets au travail de plus de 15 minutes en rapport avec la somme de tous les trajets. Jacqueline Coutras, dans son article « La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques » (1997a) souligne à juste titre que la notion de rattrapage, que l'on retrouve plus loin dans ce rapport, est toute relative. Certains indicateurs, comme le temps de trajet au travail cachent des inégalités récurrentes.

« Les résultats qui concernent les sexes sont rarement détaillés, ils sont donnés globalement. [...] Il est rare qu'elle [la catégorie femme] soit décomposée, par exemple selon la catégorie socioprofessionnelle [...] selon les charges familiales, le statut matrimonial, le lieu de résidence... Toutes ces variables qui pourraient facilement être traitées, et qui feraient apparaître de grandes différences à l'intérieur du groupe « femmes » ne sont pas publiées ».

(Coutras, 1997a, p.80)

En effet, le temps de trajet ne nous dit rien sur la distance parcourue pour y parvenir, ni sur le temps global accordé aux déplacements qui eux, pointent d'importantes différences entre hommes et femmes, comme nous avons pu le montrer dans ce travail. Le taux de mobilité a tout de même permis d'identifier des différences selon le type de ménage, les chefs(fe)s de ménage sans enfants étant les plus mobiles, mais sans distinctions de genre. Par ailleurs, ce document se penche sur les trajets domicile-travail, ce qui est un aspect indéniablement central de la mobilité quotidienne des hommes comme des femmes, mais qui montre bien l'intérêt de se pencher sur les déplacements

domestiques, ceux-ci étant peu pris en compte. De plus, cela exclut des analyses les personnes au foyer et montre donc un « rattrapage » tout relatif entre les hommes et les femmes puisque actifs ne sont comparés qu'avec actives.

Dans l'*Atlas des mutations spatiales de la Suisse*, important recueil statistique et cartographique qui brosse en image les évolutions de la Suisse dans divers domaines (SCHULER Martin & al., 2006, 265-287), le chapitre mobilité est lui aussi consacré uniquement à la question de la pendularité (travail et formation). Cela montre combien ce thème est traité de façon centrale et combien les déplacements visant à la reproduction sont laissés de côté. Il est vrai que les déplacements domestiques, courts et de motifs divers, ne permettent pas une appréhension aussi claire et délimitée que ceux liés au travail.

Une analyse de Christine Bauhardt (2004) porte un éclairage intéressant sur la question. Elle rappelle que la mobilité a surtout été pensée en fonction du « sujet masculin » et que les modèles de planification des transports tiennent surtout compte des déplacements entre travail et domicile, sans intégrer les aspects liés aux tâches domestiques. Ils sous-estiment les difficultés que la mobilité peut poser à certaines personnes plus dépendantes comme les enfants, les personnes âgées, les handicapés, qui nécessitent qu'on leur porte une attention particulière en termes d'aménagements urbains et temporels.

« Les plus grands problèmes de transport surgissent lors de l'organisation de la vie quotidienne. (...) Pourtant, au lieu de tenir compte des problèmes de transport à petite échelle, les planificateurs des transports proposent des solutions techniques compliquées mais élégantes. »

Bauhardt, 2004, 284-285

L'auteure soutient que les problèmes posés par la mobilité ne se résolvent pas par des réponses techniques, ni par une augmentation de la vitesse. Il s'agit, au contraire, de trouver une organisation intelligente, approchant les déplacements dans leur dimension qualitative et pas uniquement quantitative. C'est précisément ce genre de problématique que des chiffres axés sur le travail et la pendularité ne permettent pas de faire ressortir. Ce peu d'intérêt est peut-être lié au faible attrait en termes environnementaux que pourraient présenter les déplacements de proximité. Or, nous avons pu montrer dans la section 3.3 que le potentiel existe et que les problèmes mériteraient d'être étudiés de plus près.

On retrouve cet intérêt axé sur les flux dans le rapport de METRON récapitulant le microrecensement transports VD 2000. L'introduction s'intitule en effet « Flux et

déplacement dans le canton de Vaud ». Il y est pourtant aussi constaté que les flux internes à chaque territoire y sont dominants, au sein de l'agglomération, mais aussi entre couronne et périphérie (METRON, 2005).

Une analyse complémentaire menée par le LASUR afin d'évaluer le potentiel de report modal des boucles de déplacements (LASUR, 2006) propose des solutions concrètes pour améliorer l'offre de transports. Plusieurs pistes évoquées vont dans le sens d'une attention aux qualités pratiques des déplacements. Les auteurs proposent par exemple d'améliorer l'efficacité des transports publics pour la réalisation de boucles à motifs multiples, renforcement des pratiques « de centre-ville », notamment par le maintien ou la création de centres commerciaux dans les périmètres denses. Bien que qu'aucun enjeu de genre ne soit cité, ce rapport fait écho aux préoccupations évoquées dans ce travail.

Ces quelques remarques permettent d'illustrer ce qui est diffusé quant à la mobilité domestique et montrent que ces enjeux sont souvent peu pris en compte en rapport avec les transports. Il semble donc d'autant plus important d'y porter de l'attention.

4.2 ... DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES A DIVERSES ECHELLES

Afin d'évaluer quelle est la prise en compte des déplacements domestiques dans les débats publics actuels, j'ai mené quelques entretiens et contacté quelques personnes ressources au Service de la mobilité du canton de Vaud ainsi qu'à la Ville de Lausanne⁴⁶. De plus, plusieurs documents de référence m'ont aidé à enrichir cette partie⁴⁷: projets d'agglomération, schéma directeur, recommandations de la Confédération et sites Internet. Il ne s'agit toutefois que de quelques éclairages, à plusieurs échelles, sur des mesures en cours ou des projets à venir en matière de déplacements et d'urbanisme.

4.2.1. Les critères de la Confédération pour les projets d'agglomération

Pour évaluer les projets d'agglomération en matière de transports, la Confédération a édité un guide afin de poser ses exigences (Neuenschwander & al., 2004). La coordination des transports et de l'urbanisme, l'agencement d'une multimodalité attractive et le développement de pôles d'activités concentrées en font partie. Elle requiert aussi une

⁴⁶ Un grand merci à Jean-Luc Kolb, Christian Liaudat, Stéphanie Manoni et Pasquale Novellino qui m'ont accordé de leur temps pour répondre à mes questions.

⁴⁷ Neuenschwander & al. (2004), Partenaires du PALM (2007), SDOL (2007).

modélisation des flux. Nous l'avons évoqué à plusieurs reprises, les flux ne sont souvent pas à même de décrire les besoins en termes de déplacements domestiques. Car, ceux-ci ne sont pas une simple translation désincarnée d'un point vers un autre mais souvent des trajets avec des sacs encombrants, des accompagnements à effectuer, etc. Toutefois, les exigences se portent aussi sur une demande de modélisation du flux piétonnier et des mobilités douces. Les déplacements de proximité seraient donc d'avantage pris en compte dans les projets d'agglomération. Les critères d'importante accessibilité des pôles de développement, au sein d'un urbanisme dense, semblent sur le papier plutôt positifs pour le confort des trajets domestiques. A cette échelle et à ce degré de prescription, il est néanmoins difficile d'en juger. Des projets plus ciblés permettront de donner des exemples quelque peu plus concrets.

4.2.2 PALM et SDOL, densité et mixité au coeur des débats

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) est un vaste projet de planification territoriale, coordonné avec les transports et soutenu par une dynamique de processus participatif (Partenaires du PALM, 2007). En ce sens, les documents disponibles à l'heure actuelle sont principalement des grandes lignes visant à réunir les acteurs, à animer le débat et à poser quelques points de fond, comme les pôles stratégiques de développement. Le constat principal qui en ressort est la volonté de maîtriser l'étalement urbain et la primauté donnée à la voiture.

En termes d'aménagement, cela se traduit par un poids important posé sur les potentiels de densification de qualité, en promouvant la mixité fonctionnelle. Côté planification des déplacements, les moyens de déplacements doux concentrent de nombreuses mesures visant à les favoriser et à améliorer ainsi le cadre de vie pour les citoyens et les citoyennes. Il est toutefois difficile de dire à quel point ces mesures auront un impact sur l'amélioration du confort des déplacements domestiques et de l'articulation de tâches diverses. En effet, l'implantation de commerces de proximité ne dépend pas des planificateurs, la mixité peut être souhaitée, mais pas décidée à la place du particulier qui plante telle ou telle activité.

Le schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) entamé par les communes de l'Ouest est le schéma directeur le plus avancé du PALM au niveau des analyses et des propositions. Deux aspects ont semblé intéressants dans le cadre de ce sujet : d'une part l'aménagement des interfaces de transports, et d'autre part l'approche par la méthode de localisation des activités ABC.

L'amélioration des transports publics est un des axes majeurs pour le développement coordonné des transports et de l'urbanisme. Un projet fort est la création d'une halte du réseau régional à Prilly/Malley (Figure 5). Ce secteur, qui jouit à présent déjà d'une forte concentration d'activité (centre d'achat, infrastructures de loisirs, etc.) quelque peu disproportionnée par rapport à sa fréquentation à l'heure actuelle, serait valorisé. Sorte de connexion entre la ville et la périphérie, il rendrait facilement accessible en transports publics un nombre important d'infrastructures. De plus, comme l'indique la carte des mixités en annexe 8 ce secteur jouit d'une mixité en faveur des emplois et vise à accueillir encore plus d'habitants emplois à l'horizon 2020⁴⁸. Si quelques services supplémentaires viennent compléter l'offre existante (crèche, administrations, etc.), ce geste urbanistique pourrait bien allier développement durable et amélioration des budgets-temps des personnes devant concilier travail et famille.

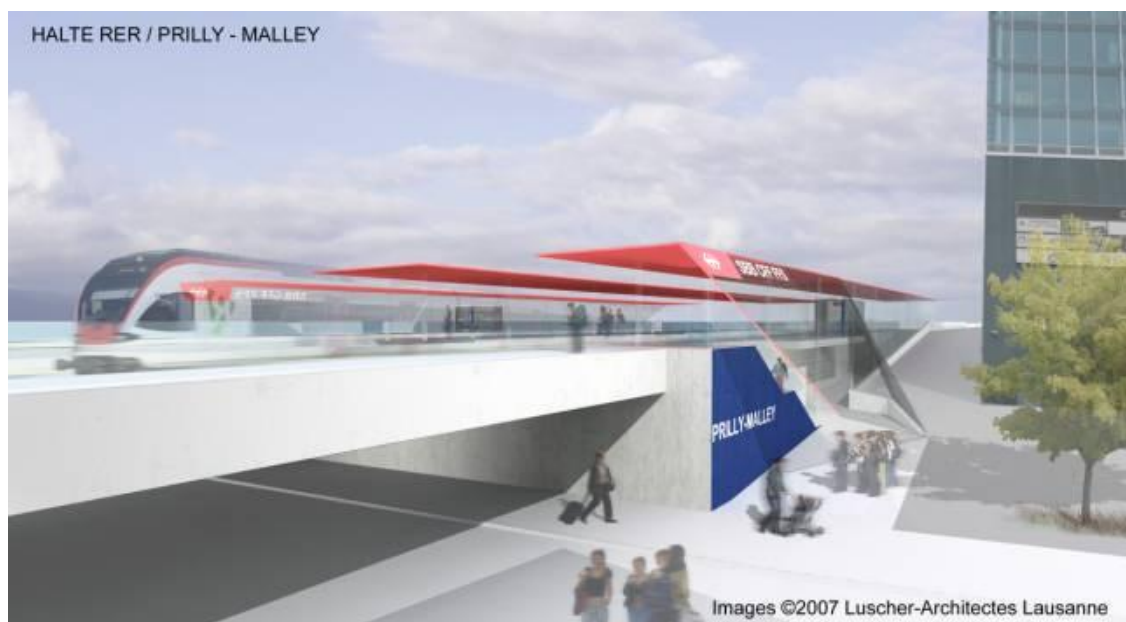


Figure 5: Projet de nouvelle halte à Malley, articulant transports et activités
Tiré du site Internet du SDOL

Dans le cadre du SDOL, la mobilité a été considérée à travers une méthode novatrice, la méthode ABC, inspirée des Pays-Bas. Il s'agit de prendre en compte le profil de besoins en transport, (en l'occurrence d'une entreprise) et de le comparer avec le profil d'accessibilité du territoire afin de placer « la bonne activité au bon endroit »⁴⁹. Il est de plus spécifié que cette procédure peut aussi s'appliquer aux logements, aux équipements publics, lieux de loisirs, etc. Un problème récurrent réside toutefois à l'aval (tout comme

⁴⁸ Communiqué de presse du 10 octobre 2007
<http://www.vd.ch/fr/organisation/services/mobilite/actualites/>

⁴⁹ Mobileservice, *Maîtriser le trafic avec « la méthode ABC »*, rubrique PRATIQUE, des solutions pour les communes, www.mobilservice.ch

pour les plans de mobilité) : il est difficile pour les pouvoirs publics d'imposer les critères ABC de l'extérieur. L'enjeu serait donc plutôt que les entreprises intègrent dans leur choix l'intérêt qu'elles ont à se localiser selon une logique liée à la mobilité.

Ce type de démarche, améliorant la connectivité des territoires d'emploi avec le reste des services au niveau de la structure même de la ville, semble plutôt favorable à la gestion des différentes sphères d'activité des femmes comme des hommes. Cet objectif ne fait pourtant pas l'objet d'un discours et n'est mis en avant à aucun moment. Tout comme dans le reste du PALM et dans les principes prônés par le délégué aux piétons, le « cadre de vie » et « le retrait de la suprématie automobile » occupent le devant de la scène et les préoccupations pointées par notre problématique ne sont pas évoquées comme de problèmes sur lesquels se pencher.

4.2.3 Plans de mobilité, une solution axée sur les trajets au travail

Les plans de mobilité sont à vrai dire l'un des éléments qui m'ont portée vers ce sujet de mémoire. En effet, cette démarche vise le déplacement vers le lieu de travail dans un but de respect de l'environnement (Manoni, 2003), mais de façon isolée. Il est rarement fait mention d'une réflexion visant à faciliter l'articulation avec d'autres déplacements, qu'ils soient domestiques ou de loisirs. La création d'infrastructures telles qu'une crèche d'entreprise, une salle de fitness ou la mise sur pied d'un partenariat avec un centre commercial à proximité pour faciliter l'acheminement des personnes et éventuellement même des courses ne fait pas partie des mesures habituellement proposées en Suisse romande⁵⁰. Cela peut s'expliquer par les dynamiques internes à la société, car une bonne partie des cadres hésite à investir dans les subventions aux abonnements de transports publics. Comme l'a montré le travail effectué par Virginie Kaufmann dans le canton de Neuchâtel (Kauffmann, 2006, 35) les entreprises craignent que les mesures restrictives face à la voiture soient perçues comme une dégradation des conditions de travail proposées à l'employé. A vrai dire, cela est assez compréhensible si on néglige que de nombreux autres déplacements s'articulent autour du déplacement vers le travail. Les questions ayant trait aux activités « annexes » font la plupart du temps partie des enquêtes distribués aux employés, mais il y a à ma connaissance peu de mesures prises afin de faciliter ces déplacements dans le cadre d'une démarche de plan de mobilité. Ainsi, au DINF par exemple, l'accompagnement d'enfants fait partie des critères qui facilitent... l'attribution d'une place de parc. La solution proposée est donc l'usage de la voiture individuelle et non pas une solution collective qui se pencherait sur le problème

⁵⁰ Conclusions tirées suite à la participation à la remise du prix de mobilité d'entreprise à Genève (2006) et du salon de la mobilité à Neuchâtel (2007).

avec ses spécificités. Dans l'idée de faciliter l'articulation entre travail et tâches de reproduction, de nombreuses pistes sont encore à explorer. Celles-ci demandent bien entendu un investissement plus large de la part de l'entreprise, pour laquelle la démarche de plan de mobilité est déjà un engagement important en termes de temps, de ressources humaines et surtout de changement de la culture d'entreprise.

Au niveau des plans de mobilité, des pistes novatrices sont notamment émises par Nantes Métropole (Farge Gilles, 2007), qui met sur pied des plans de mobilité au niveau d'un pool d'entreprises. Une aide technique et financière est amenée à l'élaboration du plan de mobilité suite à laquelle l'entreprise s'engage sur des objectifs de reports modaux et garantit l'animation du plan de mobilité. Suite à un échange de mails, j'ai toutefois pu apprendre que malgré le caractère étendu et la réflexion effectuée à l'échelle d'une zone, la planification de déplacements et de services annexes (achats, enfants, loisirs) n'a pas été étudiée.

Une autre approche intéressante est à relever du côté du Bureau des temps, dans la communauté urbaine du grand Lyon, qui aborde la question des plans de déplacement par le biais d'une meilleure gestion du temps⁵¹. Leur mot d'ordre, « *Mieux concilier les rythmes de vie à l'échelle d'un territoire* », intègre une approche territoriale avec la question des déplacements. Ils favorisent aussi la collaboration entre entreprises dans la gestion des déplacements, mais en l'abordant par la question du temps. Bien que délicate, cette entrée en matière va probablement plus à la rencontre des problèmes des employés que les objectifs purement environnementaux (voir chapitre 4.3.1 sur les politiques des temps). Ils proposent aussi des analyses de la mobilité scolaire, domaine qui a déjà retenu l'attention du service de la mobilité du canton de Vaud (en la personne de Stéphanie Manoni), bien que rien ne soit envisagé pour l'instant.

4.2.4. Pedibus, des arrangements à l'échelle du quartier

Une formule d'accompagnement des enfants, créé en partenariat entre des habitants du quartier Sous-Gare et la Ville de Lausanne, existe depuis plusieurs années. Le Pedibus résulte de l'organisation de plusieurs parents d'un quartier pour amener alternativement les enfants à l'école. Ce rituel convivial a de grands atouts au niveau de la vie du quartier et de l'éducation des enfants à la pratique de la marche à pied dans un environnement urbain pas toujours parfaitement sécurisé.

⁵¹ http://www.espacedestemps.com/_Experimenter/mobilite.htm



Figure 6: Pratique du pédibus
Tiré du site Internet www.pedibus.ch

Toutefois, concernant la question du type de ménage, il faut souligner que ce genre d'organisation est ardue pour des parents travaillant tous deux à plein temps ou des mères seules à 100%. En effet, il s'agit tout de même de quatre trajets quotidiens calqués sur les horaires scolaires, souvent décalés par rapport à la plupart des horaires de travail. Les parents – en grande majorité des femmes – qui ont la possibilité d'accompagner les enfants sont ainsi souvent des mères au foyer ou à temps partiel qui utilisent leurs plages de congé à cet effet⁵². En se penchant sur l'expérience menée dans le quartier Sous-Gare, il était toutefois intéressant de noter que la présence d'une coordinatrice avait permis de relayer une demande des mères. En effet, une partie des élèves avait des appuis scolaires irréguliers ce qui créait un souci pour les parents ne sachant pas si leurs enfants étaient encore pris en charge ou pas. Il a été discuté d'assurer un encadrement des enfants jusqu'à une certaine heure. Ainsi, cette négociation avait mené, à petite échelle, à faire remonter dans le domaine public une préoccupation relevant du privé.

De ces différentes analyses on peut faire émerger que les questions d'articulation entre vie domestique et professionnelle ne font pas partie des sujets discutés dans les documents officiels de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, pas plus que dans le thème des déplacements piétonniers. On fait souvent référence au « cadre de vie », à la « qualité de l'environnement », de l'habitat qui souvent occultent la question du confort et de la praticité des aménagements. Le sujet n'est d'ailleurs pas non plus discuté au bureau de l'Égalité du canton de Vaud, dont les axes forts sont l'égalité dans l'emploi, la formation et la prévention de la violence. Le bureau agit aussi au sein de l'administration, notamment en proposant des places de gardes pour les enfants des employé-es. L'importance de faciliter le chaînage des activités n'est pas à l'ordre du jour.

⁵² Selon des entretiens mené par moi-même dans le cadre d'un séminaire, mai 2004.

Des solutions de livraison des achats à domicile (comme cela existe à vélo à Berthoud⁵³), qui ont à la fois un impact sur le report modal et la dynamisation de la vie au centre ville, ne sont pas spécialement envisagés.

Les lignes politiques en urbanisme ne sont pourtant pas si éloignées de ce genre d'objectifs. La densité, l'accessibilité, la mixité, la concentration des activités semblent tout à fait en accord avec une meilleure répartition entre hommes et femmes et une facilitation à articuler divers types de charges, mais aucun discours sur l'égalité n'est avancé ouvertement. De plus, nous l'avons vu, la décision finale incombe souvent plutôt aux entrepreneurs, aux commerçants, aux écoles, etc. et les collectivités n'ont pas toujours la possibilité d'avoir un impact direct. Par contre, à des échelles plus locales, des arrangements concrets peuvent être mis sur pied. Or, le fait de renvoyer ce type d'enjeu à des échelles plus fines, au niveau des communes ne revient-il pas d'une certaine manière à invisibiliser ces problématiques à une plus grande échelle ?

Il s'agirait donc plutôt d'intégrer ces questions au niveau des discours et des débats des collectivités publiques et/ou peut-être de mettre sur pied des structures d'écoute et de relais de ces préoccupations, à l'exemple des Bureaux des temps en Italie et en France (voir chapitre suivant, 4.3.1). S'ils étaient plus visibles, ces enjeux susciteraient peut-être plus d'idées ciblées pour y répondre. Peut-être même que la démarche participative, de plus en plus répandue dans la gestion de projets, est déjà un processus qui permettrait d'aborder ces questions, il ne s'agirait plus que d'y intégrer formellement les problèmes posés, entre autres, par l'évolution des structures des ménages et l'articulation entre les différents aspects de la vie quotidienne.

4.3. EXEMPLE DE POLITIQUES NOVATRICES

Afin de compléter ce tour d'horizon des pratiques ayant cours dans l'agglomération lausannoise, j'aimerais les mettre en regard avec des politiques qui s'impliquent ouvertement dans les enjeux qui nous intéressent. Il s'agit d'une part des politiques du temps, et d'autre part de politiques axées sur les transport et l'urbanisme.

⁵³ Voir www.wir-bringens.ch et *Rue de l'avenir* 2/2007.

4.3.1 Les politiques du temps

Une des manières d'amener les enjeux d'articulation entre différents rôles sociaux, familiaux, professionnels, est l'action par le biais de politiques du temps⁵⁴. Riches et délicates à la fois, elles impliquent d'une part de créer une collaboration entre acteurs de différents types, dont les intérêts peuvent diverger (entreprises, services publics, particuliers, associations, etc.) et d'autre part de mettre en discussion des enjeux de la sphère privée. Elle permettent de rendre conscientes ces différentes entités des temporalités dont elles dépendent ou qu'elles génèrent. De plus, en instaurant un espace de dialogue autour des questions temporelles, on peut envisager une forme de maîtrise de leur projet collectif. Boulin et Mückenberger l'expriment ainsi (2002, 80-81) :

« La question qui se pose (...) est de savoir si les territoires sont contraints de s'adapter aux modifications des conditions et contextes de la production (flexibilité, modularisation), c'est-à-dire d'engager une course à la flexibilité, ou si, au contraire, sur la base de leurs spécificités économiques, sociales et culturelles, ils peuvent construire un projet spatiotemporel articulé à une démarche de développement économique, social et culturel qui soit pensé en articulation avec les autres échelles territoriales et leur assure collectivement une maîtrise de leur développement tout en assurant aux individus une maîtrise de leurs structures spatiales et temporelles »

Boulin et Mückenberger (2002, 80-81)

Les Bureaux des Temps sont à cet égard un dispositif extrêmement intéressant. Initiés en Italie⁵⁵, où un texte de loi intitulé « Les femmes changent le temps » a été édicté par le ministère du travail et des politiques sociales⁵⁶, ces bureaux essaient depuis quelques années en France, en Allemagne et dans les pays nordiques. Ils ont un rôle prépondérant dans la mise en place des processus de décision.

« [Les bureaux des Temps] sont chargés de mobiliser les différents acteurs, de collecter et de diffuser les données et informations afin que tous en aient connaissance. Ils ont également pour mission d'instaurer les conditions pour un dialogue constructif en mettant en place des structures adaptées à la négociation et se posant comme médiateurs. »

Vuagniaux (2005, 46)

⁵⁴ Voir à ce sujet : Vuagniaux (2005) et Boulin & Mückenberger (2002).

⁵⁵ Voir notamment :

Bonfiglioli, « Les politiques du temps urbain en Italie », *Emplois du temps* (1997) pp. 22 – 31.

Bonfiglioli, « Les politiques du temps urbain en Italie », *Les temps de la ville et les modes de vie, quelles perspectives d'action ?*, (2001), pp. 110 - 138.

« L'Italie aborde la conciliation des temps sociaux dans le contexte élargi de la nouvelle société urbaine », *Les temps de la ville et les modes de vie, quelles perspectives d'action ?*, (2001), pp. 234 – 246.

⁵⁶ <http://www.parlamento.it/parlam/leggi/000531.htm>, Legge 8 marzo 2000, n. 53, "Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura e alla formazione e per il coordinamento dei tempi delle città", Capo VII, Tempi delle città.

Les propositions avancées sont de plusieurs ordres et touchent à divers domaines de la vie quotidienne. Il y a bien sûr toutes les questions liées à la réorganisation et à la réduction du temps de travail, des horaires des crèches et des écoles. Au niveau des administrations publiques, les mesures concernent l'aménagement des horaires, la simplification des procédures, l'instauration de guichets *online* ou encore une polyvalence accrue afin de faciliter les différentes démarches administratives. Au niveau de l'aménagement, la réintégration des différentes fonctionnalités (travail, loisirs, culture, soins, formation) à l'échelle du quartier permet de minimiser les déplacements et de faciliter l'accès à une plus grande partie de la population. Le plus important dans le choix des mesures étant qu'elles soient adaptées aux besoins des usagers-ères. Pour cela, la récolte de données est un élément central⁵⁷.

Ces démarches instaurées par les Bureaux du Temps soulèvent ainsi nombre d'enjeux intéressants et créent des réseaux d'acteurs inédits en les rassemblant autour d'une même table. En Suisse, les démarches participatives engendrées notamment par les Agendas 21⁵⁸, des projets urbains comme le SDOL ou même de la mise sur pied d'un plan de mobilité, créent aussi cette forme de dialogue novateur. Mais les enjeux proposés ne tournent ni autour des temps, ni autour de la question d'une meilleure articulation des sphères de la vie quotidienne. Il y aurait toutefois là un terreau organisationnel intéressant, tant il est vrai que ce genre de démarche se doit de s'inscrire en continuité des pratiques institutionnelles existantes.

4.3.2 Objectifs environnementaux et égalitaristes : des objectifs conciliables ? L'exemple des pays bas

Plusieurs études le montrent ou le suggèrent (et celle-ci en fait partie) : un environnement dense et de qualité est favorable aux déplacements domestiques et des femmes en général.

Law (2001) fait une analyse intéressante de l'évolution de la mobilité et de l'espace urbain en Nouvelle Zélande. Elle interprète l'usage massif de la voiture comme une source de discriminations. Le fait d'être égaux dans la qualité de piétons permettait à

⁵⁷ A ce propos, voir Viagnaux, 2005, 37-46.

⁵⁸ Les agendas 21 sont des actions au niveau local qui visent à agir global en pensant le développement d'une ville ou d'une région dans sa durabilité. La participation citoyenne est étroitement liée au concept des Agendas 21. A Lausanne par exemple, cela s'est traduit par Quartiers 21, une démarche participative proposée dans le deuxième volet Social et logement de son agenda et qui s'est étendue de l'automne 2002 au printemps 2005 (www.lausanne.ch).

toutes et à tous de s'approprier l'espace urbain dans une mesure équivalente, équilibre qui se rompt par l'adaptation des espaces publics à la voiture. La suprématie de ce moyen de transport génère une distinction entre les ménages qui « ont les moyens » et les autres, entre passager-ères et conducteur-trices. De plus, le panel des services accessibles à pied est lui aussi réduit par l'augmentation de centres commerciaux périphériques dédiés aux achats groupés.

Les objectifs environnementaux (réduction des parts modales de la voiture, de l'empreinte au sol des infrastructures et du bâti) semblent donc en accord avec des objectifs égalitaristes entre hommes et femmes. Ces enjeux ont fait l'objet d'une politique d'émancipation explicite aux Pays-Bas sur laquelle revient Prédali (2004, 64-67). Voici quelques extraits des visées politiques globales :

« Promouvoir le processus de transformation de la société actuelle, dans laquelle les différences fondées sur le sexe sont encore largement institutionnalisées, pour une société multiforme dans laquelle chacun a la possibilité de vivre indépendamment, quel que soit son sexe ou son statut marital, et dans laquelle les femmes et les hommes peuvent avoir les mêmes droits, opportunités libertés et responsabilités. »

Ce qui se traduit au niveau du ministère des transports par des objectifs visant à :

« Réaliser une situation optimale pour le trafic et les transports, en créant les conditions pour une participation à la fois des hommes et des femmes dans le secteur public et, spécialement, pour les activités économiques et dans le travail non rémunéré de la sphère privée. »

(Prédali, 2004, 64-67)

Trois politiques d'aménagement découlant de ces objectifs ont eu des impacts importants sur les indicateurs d'émancipation aux Pays-Bas : la concentration des logements, des emplois, loisirs et autres facilités, les plans de remodelage urbain et la politique de coût des transports. Les objectifs étaient de trois ordres : accroître la participation des femmes sur le marché du travail, augmenter le nombre d'activités extérieures pratiquées par les femmes (de loisirs et de sociabilité) et solliciter une plus grande participation des hommes aux activités domestiques. Les incidences positives observées sont nombreuses, notamment la meilleure sécurité des enfants qui rassure les mères (et les pères), mais force est de constater que ces mesures profitent plus aux personnes qui n'ont pas accès à un véhicule. Pour de nombreuses femmes devant concilier travail et famille et étant de ce fait contraintes à utiliser la voiture, cet objectif n'est pas en accord avec leur mode de vie. De plus, aucune de ces mesures n'a eu un impact sur une meilleure répartition des tâches domestiques. Les solutions se sont ainsi tournées vers la sphère du travail : congés parentaux, plus grande flexibilité des horaires, mais aussi amélioration de l'offre

de garde sont proposés par le gouvernement. Cet exemple illustre il me semble de façon intéressante comment environnement et objectifs égalitaristes peuvent se combiner mais aussi résister à leur assimilation réciproque. Il est d'autant plus pertinent qu'il est accompagné d'un véritable discours s'engageant politiquement vers l'égalité entre hommes et femmes dans le domaine de la mobilité et de l'aménagement urbain.

5. Conclusion

A travers ce travail, il s'agissait de faire se rencontrer des domaines et des méthodologies diverses : géographie féministe, sociologie du travail, analyse quantitative de la mobilité quotidienne et évaluation de politiques. Le point d'entrée utilisé est la division sexuelle du travail et la façon dont elle se transcrit dans l'espace urbain ainsi que dans la mobilité quotidienne. Le premier chapitre a permis d'en donner une définition et de revenir sur l'évolution de la place des femmes au sein des sphères privée et professionnelle. Ces éléments ont été complétés par des analyses faites par des géographes féministes et ont permis de proposer une lecture de la mobilité et de l'espace urbain comme support et générateur de la répartition des tâches entre hommes et femmes.

L'analyse des données du microrecensement a montré notamment que les enfants ont un effet sur les femmes de réduction du temps alloué aux déplacements et que la distance au travail des femmes est globalement moins importante. Les déplacements des femmes sont plus axés sur le domicile et le type de ménage a une influence plus importante sur leur mobilité que sur celles des hommes. Globalement, des différences notables entre hommes et femmes ont été mises en évidence. Il semblerait qu'indépendamment du type de ménage il y ait donc des mobilités distinctes à certains égards.

D'autre part, l'environnement urbain s'est révélé avoir une importance dans la répartition des déplacements domestiques entre hommes et femmes. Celle-ci est plus inégalitaire dans les zones périurbaines. Toutefois, ce ne sont pas les femmes au foyer qui sont le plus représentées. Au contraire, les femmes actives à temps partiel sont les plus fréquentes dans ces espaces. Les arrangements de réduction du temps de travail pour s'adapter aux besoins familiaux seraient-ils réinvestis dans du temps de déplacements pour les femmes vivant en périphérie ? Les temps de déplacements plus importants dans ces zones engendreraient-ils des inégalités plus aiguës ? Les résultats des analyses de ce travail semblent suggérer que oui. Ce cas de figure pourrait faire l'objet de recherches plus approfondies, notamment par des entretiens qualitatifs pour mieux comprendre les enjeux qui se cachent derrière cet état de fait. Il serait aussi intéressant d'étudier

d'autres espaces pour voir si c'est une tendance qui se confirme. Ces chiffres confirment en fait une hypothèse posée de façon annexe en fin de partie théorique (page 19), celle que les espaces périurbains découlent à la fois du travail domestique et du travail rémunéré des femmes et sont de ce fait paradoxaux. Reposant à la fois sur la séparation des fonctions mais aussi sur un pouvoir d'achat accru des ménages, ces zones sont peut-être les plus représentatives des problèmes de gestion conjointe de différents rôles au sein de sphères traditionnellement distinctes.

Quel serait dans ce cas l'environnement qui permettrait une meilleure conciliation des différentes sphères d'activité ? Des espaces à la fois dense et mixtes, avec des services de tous types atteignables pour chacun. Mais les principes urbanistiques, même si leur évolution est de bon augure, ne suffisent pas à eux seuls ; il s'agit aussi d'aller à la rencontre des besoins des personnes et pour cela des structures spécifiques, à l'instar des bureaux des temps, avec des discours allant dans le même sens sont nécessaires.

Concernant les travaux futurs possibles sur la base du cadre posé par ce travail, ils sont naturellement nombreux. Quelques uns ont déjà été suggérés dans la partie 3.4. Dans la veine quantitative, de nombreuses pistes plus détaillées sont envisageables. Concernant les travaux qualitatifs, ils seraient éminemment bienvenus aussi, sur les choix des lieux fréquentés, les interactions entre choix de localisation des lieux d'habitat, de travail, des ne serait-ce que pour proposer des questions d'enquête plus ancrées dans le vécu des personnes pour les microrecensements à venir (point 3.5).

Ces quelques lignes montrent bien que le sujet n'est de loin pas épuisé et que d'autres éclairages sont envisageables. Malgré les nombreuses limites de ce travail, j'espère avoir pu esquisser les contours d'un dialogue entre études genre, mobilité quotidienne et espaces urbains, et que celui-ci se prolongera sous une forme ou une autre.

Bibliographie

Sources statistiques, rapports et projets analysés

- Baumgartner Doris, « Travail familial, modèles d'activité rémunérée et répartition du travail domestique », *Demos*, 4/2005, office fédéral de la statistique, Neuchâtel, 2006.
- Bavaud François (1998), *Modèles et données, une introduction à la Statistique uni-, bi- et trivariée*, L'Harmattan, Paris.
- Borowsky & al (2003) *Vers l'égalité*, Office fédéral de la statistique, Neuchâtel,
- Bureau de l'égalité entre hommes et femmes, (2007) *Les chiffres de l'égalité*, SCRIS, Lausanne.
- COSINSCHI Micheline (2003), *Mémo classification*, Institut de Géographie, Université de Lausanne.
- Gindraux Marc (2007), *La mobilité en Suisse 2005, Rapport technique : plan d'échantillonnage*, taux de réponse et pondération, OFS/ARE.
- Groupe Chadule (1997), *Initiation aux pratiques statistiques en géographie*, Collin/Masson, Paris.
- LASUR (2006) *Analyse complémentaire du microrecensement transport vaudois 2000, évaluer les potentiels de reports modaux par l'approche des boucles de déplacements*, CAMUS, EPFL, Lausanne.
- Miguel Martins (2004), *Du domicile au travail : la mobilité au quotidien, résultats du recensement fédéral de la population, Evolution 1970-2000*, Service cantonal de recherche et d'information statistique, Vaud.
- METRON (2005) *Canton de Vaud, les territoires de nos déplacements* DINF/SM, DIRE/SAT, Lausanne.

- Neuenschwander René & al. (2004), *Projets d'agglomération, partie transports et organisation du territoire : critère d'appréciation*, Manuel d'utilisation de la confédération, Office fédéral du développement territorial, ARE, Berne.
- OFS/ARE (2005), *Microrecensement transports 2005, Questionnaires version abrégée*, Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial, Neuchâtel.
- OFS/ARE (2007), *La mobilité en Suisse, résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports*, OFS, Neuchâtel.
- Partenaires du PALM (2007), *Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), pour un développement équilibré à l'horizon 2020*, Lausanne.
- Schuler Martin & al. (2006) *Atlas statistique de la Suisse*, Neue Zürcher Zeitung, Zürich.
- SDOL (2007) *Rapport d'activité*, Lausanne.
- Simma Anja, (2003) *Histoire des microrecensements sur le comportement de la population en matière de transports*, Office fédéral du développement territorial, Berne.

Mobilité

- Farges Gilles (2007), *Nantes Métropole, premier plan de déplacements avec un pool d'entreprises*, Transflash Bulletin d'information des déplacements départementaux et régionaux, no 328, Novembre, CERTU, pp. 3-4.
- Foletti Francesca (2005), *Environnement construit et marche à pied, comparaison entre deux quartiers de Lausanne*, Mémoire de licence 639 sous la direction du Professeur Giuseppe Pini, Institut de Géographie de Lausanne.
- Iglesias Mathieu (2007), *La ville compacte: un modèle de mobilité durable? - Etude sur les liens entre forme urbaine et comportement de mobilité dans le canton de Genève*, recherche réalisée sous la direction du Professeur Giuseppe Pini.

- Kauffmann Virginie (2006), *Acceptabilité des plans de mobilité dans l'agglomération neuchâteloise*, travail de diplôme sous la direction du Professeur Giuseppe Pini, UNIL, UNIGE.
- Manoni Stephanie (2003) : *Plan de mobilité. Un outil de maîtrise du trafic pendulaire - Comment favoriser sa réussite?*. Sous la direction du Professeur G. Pini. Mémoire de licence.
- Mobileservice (2007), *Maîtriser le trafic avec « la méthode ABC »*, rubrique PRATIQUE, Des solutions pour les communes, www.mobilservice.ch.
- « Piétons et cyclistes : une clientèle à soigner », *Rue de l'avenir*, 2/2007, La-Chaux-de-Fonds.

Mobilité quotidienne et rapports sociaux de sexe

- Bauhardt Christine (2004) « Politiques des transports pour la ville européenne postmoderne : une question de genre », in : Allemand Sylvain, Ascher François, et Lévy Jacques, *Les sens du mouvement*, Institut pour la ville en mouvement, Belin, Paris, pp. 280-288.
- Best Henning and Lanzendorf Martin (2005) « Division of labour and gender differences in metropolitan car use: An empirical study in Cologne, Germany », *Journal of Transport Geography*, Volume 13, Issue 2, pp. 109-121.
- Brais Nicole (2000) *La dimension géographique de l'articulation vie professionnelle/vie familiale : stratégies spatiales familiales dans la région de Québec*, Thèse présentée à la Faculté des études supérieures de l'Université Laval, consultable en ligne <http://www.theses.ulaval.ca/>
- Carron Nathalie (2007), *Genre et mobilité : quelles différences au sein des couples ? Analyse du microrecensement transport 2005*, Travail de certificat de formation continue en études genre, Université de Genève.

- Chen Cynthia, McKnight Claire E. (2007), "Does the built environment make a difference? Additional evidence from the daily activity and travel behavior of homemakers living in New York City and suburbs", *Journal of Transport Geography*, Volume 15, Issue 5, pp. 380-395.
- Coutras Jacqueline (1997a) "La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques", *Recherches féministes*, vol 10, n°2, pp. 77à 90.
- Hall Derek (2004), « Towards a gendered transport geography », *Journal of Transport Geography*, 12 (3), pp. 245-247
- Hjorthol, R. (2000), « Same city–different options. An analysis of work trips of married couples in the metropolitan area of Oslo », *Journal of Transport Geography*, 8 3, pp. 213–220.
- Kaufmann Vincent, Flamm Michael (2002) *Famille, temps et mobilité : Etat de l'art et tour d'horizon des innovations*, rapport de recherche à l'intention du CNAF et de l'Insitut pour la Ville en mouvement, 2002.
- Law Robin (1999), « Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility », *Progress in Human Geography*, no 23, 567-588.
- Law Robin (2002) « Gender and daily mobility in a New Zealand city, 1920–1960 », *Social & Cultural Geography*, Volume 3, Number 4, 1 pp. 425-445.
- Prédali 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 année 1970*, thèse de doctorat sous la direction du Professeur Jean-Pierre ORFEUIL, Université de Paris XII – Val de Marne, Institut d'urbanisme, 2004.
- Prédali Frédérique (2005), *Les pratiques de mobilité en Ile de France*, revue Netcom, vol.19, n°3-4, Paris.
- Rabatel Thérèse (2005), *La mobilité quotidienne des femmes, durable ? différente ?*, CERTU et Direction prospective et stratégie d'agglomération, Espace des Temps, Communauté urbaine du Grand Lyon, Lyon.

- Vodoz Luc et Walser Olivier (2007) *Rôles sociaux et mobilité quotidienne: des politiques publiques à incidences spatiales et de leurs influences sur le bien-être des mères de famille*, descriptif de projet COST A34, CEAT.

Division sexuée de l'espace urbain et des temps de la ville

- Bäschlin Elisabeth (2003), « L'espace construit a-t-il un sexe ? », Office fédéral du développement territorial, Femmes et développement du territoire, *Forum du développement territorial*, no 1/2003, Berne, pp. 38-40.
- Boulin Jean-Yves, Mückenbacker U. (2002), *La ville à mille temps, les politiques des temps et de la ville en France et en Europe*, Aube/Datar, Tour d'Aigues.
- Buehler Elisabeth (2001), *Atlas suisse des femmes et de l'égalité*, Seismo Verlag, Zurich,
- Buehler Elisabeth, Heye Corinna (2005), *Avancée et stagnation dans la problématique de l'égalité entre hommes et femmes de 1970 à 2000, Recensement fédéral 2000*, OFS, Neuchâtel.
- Carron Nathalie, (coordonné par) (2003), « Femmes et développement du territoire », *Forum du développement territorial*, Office fédéral du développement territorial, no 1, Berne.
- Coutras Jaqueline (1997b), *A propos de la construction sexuée de l'espace urbain*, Cahiers du Gedisst, no 19, Paris, pp. 77-94
- Coutras Jaqueline (1996), *Crise urbaine et espaces sexués*, Paris, Masson/A. Colin.
- Coutras Jacqueline, (1998) « Construction sexuée de l'espace urbain, le devoir spatial des femmes », *Habiter autrement*, www.habiter-autrement.org.
- « Emplois du temps » (décembre 1997), *Les annales de la Recherche Urbaine*, n° 77, Paris.

- « Flexibilités, précarités : temps de travail, espaces de vie » (décembre 2001, mars 2002), *Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région d'Île-de-France* (IAURIF), No 131/132
- Hanson Susan, Pratt Geraldine (1995), *Gender, Work and Space*, Routledge, London.
- *Les temps de la ville et les modes de vie, quelles perspectives d'action ?*, (septembre 2001), CERTU, collection débats, n° 34
- Lévy Jacques, Lussault Michel (2003), *Dictionnaire de la géographie et l'espace des sociétés*, Belin, Paris.
- Nelson Lise, Seager Joni (2005), *A Companion to Feminist Geography*, Blackwell Publishing, Oxford.
- Rose Gillian (1993) *Feminism and Geography, The Limits of Geographical Knowledge*, Polity Press, Cambridge.
- Séguin Anne-Marie (1989), *Madame Ford et l'espace : lecture féministe de la suburbanisation*, Recherches Féministes, vol. 2, n° 1, pp. 51-68.
- *Temps sociaux, entre conciliation et renoncements* (janvier 2004), Tempos, la revue de l'institut Chronopost, Issy-les-Moulineaux, n° 1
- Tilly Louise, Scott Joan (1987), *Les femmes, le travail et la famille*, Rivages/Histoire, Paris
- Vuagniaux Rachel (mars 2005), *Temps de la ville – Temps des femmes, une relation inconciliable ?*, Mémoire de licence sous la direction du professeur Antonio Da Cunha, Université de Lausanne

Rapports sociaux de sexe et division sexuelle du travail

- Hirata Hélène, Kergoat Danièle (1998), « La division sexuelle du travail revisitée », in : Maruani Margaret (dir), *Les nouvelles formes de l'inégalité, Hommes et femmes sur le marché du travail*, Paris, La découverte/Siros, pp. 93-103.

- Hirata Hélène, Laborie Françoise, Le Doaré Hélène, Senotier Danièle (2004) *Dictionnaire critique du féminisme*, Presses universitaires de France, Paris, 1^{ère} éd 2000.
- Kergoat Danièle (1998), « La division du travail entre les sexes », in : Kergoat Jacques & al., *Le monde du travail*, La découverte, p. 319-329
- Maruani Margaret (2006), *Travail et emploi des femmes*, La découverte, collection repères, troisième édition, Paris.
- Messant-Laurent Françoise (1991), *Travail féminin, réalité et représentation : quelques aspects de la relation entre sphère privée et monde du travail*, Revue Présences, Alliance culturelle romande, pp. 91-105
- Messant-Laurent Françoise (2001), « Le modèle atypique de l'emploi féminin deviendrait-il la norme ? Flexibilité de l'emploi, des horaires et division sexuelle du travail », in : *Geschlechtsdifferenz und Macht* (S. Brander & al. Hrsg.) Académie suisse des sciences humaines et sociales, Fribourg, pp.209-218
- Widmer Eric, René Levy, Alexandre Pollien, Raphaël Hammer et Jacques-Antoine Gauthier, « Entre standardisation, individualisation et sexualisation : une analyse des trajectoires personnelles en Suisse », *Revue suisse de sociologie*, 2003, 29(1), 35-67.

Ressources Internet

Sites de ressources statistiques

- Office fédéral de la statistique
<http://www.bfs.admin.ch>
- Service cantonal de recherche et d'information statistique, Vaud
<http://www.scris.vd.ch>
- Service cantonal de recherche et d'information statistique, Vaud, section Lausanne
<http://www.scris-lausanne.vd.ch>
- Manuel d'utilisation du logiciel *XLStat*
<http://www.xlstat.com>

Mobilité

- Espace des temps du Grand Lyon
http://www.espacedestemps.com/_Experimenter/mobilite.htm
- France, Ministère du logement et de la Ville, dossier *Le temps de la vie quotidienne, le temps des villes*
<http://www.ville.gouv.fr/infos/dossiers/temps.html>
- Livraison des achats par vélo à Berthoud
www.wir-bringens.ch
- Loi sur les temps de la ville en Italie
<http://www.parlamento.it/parlam/leggi/00053l.htm>
- Mobileservice, lettre mensuelle d'information sur la mobilité
<http://www.mobileservice.ch>
- Service de la mobilité de l'Etat de Vaud
<http://www.vd.ch/sm>
- Site d'information sur les pédibus
<http://www.pedibus.ch>

Références en études genre au niveau suisse

- Formation continue en études genres à l'université de Genève
<http://www.unige.ch/etudes-genre/index.html>
- Liege, laboratoire interuniversitaire en Etudes Genre
<http://www2.unil.ch/liege>
- Site suisse des études genres
<http://www.gendercampus.ch>

Liens vaudois : aménagement du territoire, mobilité et égalité

- Bureau de l'égalité du canton de Vaud
<http://www.vd.ch/fr/organisation/services/bureau-de-legalite>
- Projet d'agglomération Lausanne-Morges
<http://www.agglo-lausanne-morges.ch>
- Schéma directeur de l'Ouest lausannois
<http://www.ouest-lausannois.ch>
- Service de la mobilité du canton de Vaud :
<http://www.vd.ch/fr/organisation/services/mobilite>

Encyclopédie en ligne

- www.wikipedia.com

Liste des figures

FIGURE 1: EXEMPLE DE DIAGRAMME ANALYTIQUE DE LA <i>TIME GEOGRAPHY</i>	4
FIGURE 2: COUPLES SUISSES, STATUT D'ACTIVITÉ DES PARTENAIRES	11
FIGURE 3: MAISONS INDIVIDUELLES, VAUD, 2004.....	20
FIGURE 4: DÉCOUPAGE RETENU POUR L'ANALYSE PAR DENSITÉ.....	28
FIGURE 5: PROJET DE NOUVELLE HALTE À MALLEY, ARTICULANT TRANSPORTS ET ACTIVITÉS	66
FIGURE 6: PRATIQUE DU PÉDIBUS	69

Liste des tableaux

TABLEAU 1 : RAPPORT AU TRAVAIL DES COUPLES INTERROGÉS POUR LE MICRORECENSEMENT	13
TABLEAU 2 : TRAVAIL RÉMUNÉRÉ AU DOMICILE	14
TABLEAU 3 : HEURES DE TRAVAIL MÉNAGER SELON LE TYPE DE MÉNAGE	15
TABLEAU 4 : PERSONNES S'OCCUPANT DES DIFFÉRENTES TÂCHES DOMESTIQUES	16
TABLEAU 5 : HEURES DE TRAVAIL MÉNAGER DES COUPLES.....	16
TABLEAU 6 : OBSERVATIONS PAR FICHIERS APRÈS NETTOYAGE	25
TABLEAU 7 : HISTOGRAMME DES VALEURS DE MIXITÉ	27
TABLEAU 8 : MOTIFS DE DÉPLACEMENT SELON LE SEXE.....	31
TABLEAU 9 : DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS SELON LE TYPE DE MÉNAGE	33
TABLEAU 10 : DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS SELON L'ACTIVITÉ	33
TABLEAU 11: TABLEAU RÉCAPITULATIF DES TESTS DE SIGNIFICATIVITÉ POUR LES TABLEAUX 9 ET 10	34
TABLEAU 12 : NOMBRE DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS	35
TABLEAU 13 : DISTANCE QUOTIDIENNE DE DÉPLACEMENT.....	36
TABLEAU 14 : DURÉE QUOTIDIENNE DE DÉPLACEMENT.....	37
TABLEAU 15 : TRAJET DE TRAVAIL ET D'ACHAT DES HOMMES ET DE FEMMES.....	38
TABLEAU 16 : DISTANCE AU LIEU DE TRAVAIL	39
TABLEAU 17 : TAUX DE MOTORISATION DES PARENTS, EN POURCENTAGES.....	41
TABLEAU 18 : NOMBRE DE DÉPLACEMENTS DOMESTIQUES QUOTIDIENS (EFFECTIFS).....	43
TABLEAU 19: NOMBRE DE DÉPLACEMENTS DOMESTIQUES QUOTIDIENS (POURCENTAGES).....	43
TABLEAU 20 : TYPE DE MÉNAGE SELON L'URBANISATION	44
TABLEAU 21 : DISTANCE DES DÉPLACEMENTS SELON L'URBANISATION.....	44
TABLEAU 22 : PART MODALES DES DÉPLACEMENTS DOMESTIQUES SELON L'URBANISATION	46
TABLEAU 23 : PARTAGE DES DÉPLACEMENTS DOMESTIQUES SELON L'URBANISATION.....	47
TABLEAU 24 : RÉPARTITION DES TRAJETS DOMESTIQUES AU SEIN DES COUPLES SELON L'URBANISATION	48
TABLEAU 25: DENDROGRAMME POUR LA ZONE CENTRE (DISSIMILARITÉ DE JACCARD).....	49

TABLEAU 26: COMPOSITION DES CLASSES ZONE CENTRE.....	49
TABLEAU 27: DENDROGRAMME POUR LA ZONE COMPACTE (DISSIMILARITÉ DE JACCARD).....	51
TABLEAU 28: COMPOSITION DES CLASSES POUR LA ZONE COMPACTE	51
TABLEAU 29: DENDROGRAMME POUR LA ZONE HORS COMPACT (DISSIMILARITÉ DE JACCARD)	53
TABLEAU 30: COMPOSITION DES CLASSES POUR LA ZONE HORS COMPACT	53
TABLEAU 31 : STATUT D'ACTIVITÉ DES FEMMES SELON L'URBANISATION	56
TABLEAU 32 : PERSONNES ACCOMPAGNANT LE DÉPLACEMENT.....	60
TABLEAU 33 : PRÉSENCE D'OBJETS ENCOMBRANTS.....	61

Liste des annexes

ANNEXE 1: GLOSSAIRE	
ANNEXE 2: COMMUNES ET QUARTIERS DE L'AGGLOMÉRATION LAUSANNOISE.....	
ANNEXE 3: LES CHIFFRES DE L'ÉGALITÉ 2007, CANTON DE VAUD	
ANNEXE 4: ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ DES HOMMES ET DES FEMMES EN SUISSE	
ANNEXE 5: TYPE DE MÉNAGE ET STATUT D'ACTIVITÉ DE LA POPULATION ÉTUDIÉE MRT VD 05.....	
ANNEXE 6: INDICATEURS DE POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE	
ANNEXE 7: MICRORECENSEMENTS SUISSES, RÉCAPITULATIF DES DISPOSITIFS D'ENQUÊTE.....	
ANNEXE 8 : MIXITÉ EMPOIS/HABITANTS DES COMMUNES ET QUARTIERS DE L'AGGLOMÉRATION LAUSANNOISE	
ANNEXE 9: INTENSITÉ DES DÉPLACEMENTS DOMESTIQUES SELON LES CHARGES FAMILIALES ET PROFESSIONNELLES	
ANNEXE 10: COMPLÉMENTS À L'ANALYSE DE L'AXE "DÉPLACEMENTS DOMESTIQUES ET DENSITÉ URBAINE"	
ANNEXE 11: CLASSIFICATION ASCENDANTE HIÉRARCHIQUE, POIDS DES MODALITÉS ET LISTE DES VARIABLES	
ANNEXE 12: QUESTIONNAIRE D'ENQUÊTE DU MICRORECENSEMENT	

Liste des annexes

ANNEXE 1: GLOSSAIRE	
ANNEXE 2: COMMUNES ET QUARTIERS DE L'AGGLOMÉRATION LAUSANNOISE.....	
ANNEXE 3: LES CHIFFRES DE L'ÉGALITÉ 2007, CANTON DE VAUD	
ANNEXE 4: ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ DES HOMMES ET DES FEMMES EN SUISSE	
ANNEXE 5: TYPE DE MÉNAGE ET STATUT D'ACTIVITÉ DE LA POPULATION ÉTUDIÉE MRT VD 05.....	
ANNEXE 6: INDICATEURS DE POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE	
ANNEXE 7: MICRORECENSEMENTS SUISSES, RÉCAPITULATIF DES DISPOSITIFS D'ENQUÊTE.....	
ANNEXE 8 : MIXITÉ EMPLOIS/HABITANTS DES COMMUNES ET QUARTIERS DE L'AGGLOMÉRATION LAUSANNOISE	
ANNEXE 9: INTENSITÉ DES DÉPLACEMENTS DOMESTIQUES SELON LES CHARGES FAMILIALES ET PROFESSIONNELLES	
ANNEXE 10: COMPLÉMENTS À L'ANALYSE DE L'AXE "DÉPLACEMENTS DOMESTIQUES ET DENSITÉ URBAINE"	
ANNEXE 11: CLASSIFICATION ASCENDANTE HIÉRARCHIQUE, POIDS DES MODALITÉS ET LISTE DES VARIABLES	
ANNEXE 12: QUESTIONNAIRE D'ENQUÊTE DU MICRORECENSEMENT	

Annexe 1:

Glossaire

Boucle	Unité d'analyse qui prend en compte les différents déplacements entre deux retours au domicile. Il peut s'agir soit d'un seul déplacement (par exemple une promenade), soit d'un aller-retour (pour aller au travail), soit de plusieurs déplacements à la suite (aller au travail, puis faire des courses et enfin rentrer au domicile). (LASUR 2006)
Densité	« La densité est le rapport entre la masse d'une substance localisée dans un espace et la taille de cet espace » (Lévy et Lussault, 2003, 237). La « densité humaine », communément utilisée en aménagement du territoire, rapporte la somme des emplois et des habitants d'une zone à une unité de surface (en hectares occupés par exemple).
Déplacement	Un déplacement est caractérisé par un seul motif, mais peut se décomposer en plusieurs étapes. Ainsi, si une personne empreinte un bus et un train pour se rendre à son travail, et qu'elle marche dix minutes entre son domicile et l'arrêt de bus ainsi qu'entre la gare et le travail, elle aura effectué quatre étapes (marche, bus, train, puis marche) mais un seul déplacement pour motif travail (OFS/ARE 2007)
Déplacement domestique	Comprend les déplacements pour motif achat, accompagnement d'enfants et utilisation de prestations de services. Les trajets d'accompagnement pour rendre service n'ont pas été inclus car ils n'ont pas trait directement au bon fonctionnement du foyer. Utilisés comme synonymes : déplacements de maintenance, déplacements liés à la reproduction.
Distance parcourue	La distance utilisée est celle estimée par la personne interrogée, les personnes menant l'interrogatoire avaient recours à des vérifications sur le moment, afin de corriger les erreurs manifestes. (OFS/ARE 2007)
Distance domicile-travail	C'est une distance calculée à vol d'oiseau, grâce au géocodage des deux lieux (OFS/ARE 2007).

Durée	La durée est calculée de porte-à-porte. Elle renvoie à l'ensemble du temps de trajet, en incluant les temps morts comme l'attente du train suivant, la recherche d'une place de parc (OFS/ARE 2007).
Division sexuelle du travail	Distinction entre activités « masculines » et activités « féminines » découlant de rapports sociaux de sexe et qui est à l'origine de l'attribution des tâches de production aux hommes et de reproduction aux femmes (dans le modèle traditionnel). La configuration peut varier selon les contextes et les époques mais renvoie toujours à une notion de « séparation » et de « hiérarchie » des activités (Hirata & al, 2003 et Kergoat D., 1998).
Etape	Est caractérisée par un moyen de transport unique, dès que l'on change de moyen de transport, il s'agit d'une nouvelle étape (OFS/ARE 2007).
Genre, sexe	Le sexe renvoie à une définition biologique de l'humain, tandis que le genre désigne la construction sociale des identités sexuées, considérant le féminin (Hirata & al. 2004, 205-213)
Mixité	On parle de "mixité fonctionnelle" dans un quartier, un lotissement ou un immeuble, lorsque plusieurs fonctions (ex: habitat et commerce, en centre-ville) y sont représentées (www.wikipédia.com). Le rapport emplois/habitants est un des indicateur fréquemment utilisé et simple à manier. Lorsqu'il est proche de 1, cela signifie que l'on a un emploi pour un habitant. Lorsqu'il se rapproche de zéro, cela note une importance de la fonction d'habitat, tandis que lorsqu'il s'éloigne de 1, cela note une zone axée sur l'emploi.
Moyen de transport principal	Dans le MRT, les moyens de transports utilisés ont été définis en fonction d'une hiérarchie qui fait primer certains moyens sur d'autres si les deux ont été utilisés. Par exemple, les transports en commun seront dans la plupart des cas préférés aux véhicules privés qui eux-mêmes l'emportent sur les moyens de déplacement doux. Dans le cadre de ce travail, ils ont été agrégé en trois catégories : véhicule individuel motorisé, transports en communs et mobilité douce (OFS/ARE 2007).
Personne gérant seule sa mobilité	Ont été considérés dans cette catégorie les ménages d'une personne, les personnes en colocation et en sous-locations, ces deux dernières catégories ne représentant que 24 personnes interrogées

Privé/public	La distinction entre « sphère » privée et « sphère » publique renvoie à une conception du travail salarié sur le modèle attribué aux hommes. En effet, étant donné que le travail domestique incombe majoritairement aux femmes, « privé » et « public » sont rarement vécus comme une rupture mais plutôt comme une continuité (Kergoat D., 1998, 325). De ce constat est issu la fameuse revendication féministe : « Le privé est public » (Hirata & al, 2003, 88). Opposer ces deux termes est donc discutable mais nous les utiliserons comme tels dans le cadre de ce travail car ils ont l'avantage de dénommer simplement la distinction qui nous intéresse
Population potentiellement active	Comprend la définition standard de la population active (population occupée et au chômage) en y incluant les personnes au foyer.

Annexe 2:

Communes et quartiers de l'agglomération lausannoise

Identification et étiquettes



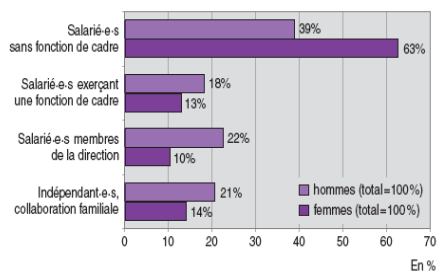
Civiliza

1	Crissier	23	Cully	45	Echallens	67	Pully
2	Bioley-Orjulaz	24	Echichens	46	Cheseaux-sur-Lausanne	68	Aubonne
3	Saint-Prix	25	Bretigny-sur-Morrens	47	Vufflens-le-Château	69	Saint-Saphorin-sur-Morges
4	Poliez-le-Grand	26	Echandens	48	Carrouge (VD)	70	LS Montoie - Bourdonette
5	Renens (VD)	27	Savigny	49	Villars-Sainte-Croix	71	LS Montriond - Cour
6	Romanel-sur-Lausanne	28	Bremblens	50	Cossonay	72	LS Sous-Gare - Ouchy
7	Saint-Barthélemy (VD)	29	Villars-sous-Yens	51	Chigny	73	LS Montchoisi
8	Denges	30	Paudex	52	Dailens	74	LS Florimont - Chissiez
9	Mézières (VD)	31	Lussy-sur-Morges	53	Cugy (VD)	75	LS Mousquines - Bellevue
10	Boussens	32	Froideville	54	Grandvaux	76	LS Centre-Ville
11	Mex (VD)	33	Pilly	55	Etagnières	77	LS Sébeillon - Malley
12	Saint-Sulpice (VD)	34	Morrens (VD)	56	Lonay	78	LS Maupas - Valency
13	Etoy	35	Servion	57	Malapalud	79	LS Vinet - Pontaise
14	Bussy-Chardonney	36	Tolochenaz	58	Ecublens (VD)	80	LS Beaulieu - Grey - Boisy
15	Vufflens-la-Ville	37	Bottens	59	Montpreveyres	81	LS Bossons - Blécherette
16	Assens	38	Villars-Tiercelin	60	Villette (Lavaux)	82	LS Borde - Bellevaux
17	Lully (VD)	39	Chavannes-près-Renens	61	Les Cullayes	83	LS Sauvabelin
18	Aclens	40	Denens	62	Sullens	84	LS Vallon - Béthusy
19	Le Mont-sur-Lausanne	41	Jouxens-Mézery	63	Romanel-sur-Morges	85	LS Chailly - Rovéréaz
20	Epalinges	42	Buchillon	64	Penthaz	86	LS Sallaz - Vennes - Séchaud
21	Belmont-sur-Lausanne	43	Lutry	65	Penthalaz	87	LS Vers-chez-les-Blanc
22	Bussigny-près-Lausanne	44	Prévèrenges	66	Morges	88	LS Vernand

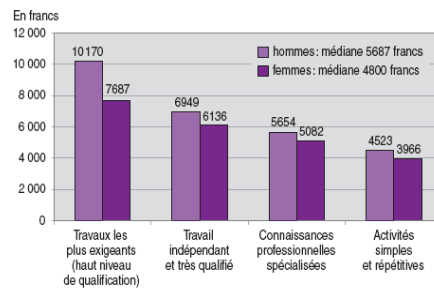
Annexe 3:

Les chiffres de l'égalité 2007, canton de Vaud

Personnes salariées selon la catégorie socio-professionnelle et le genre, Vaud, 2005

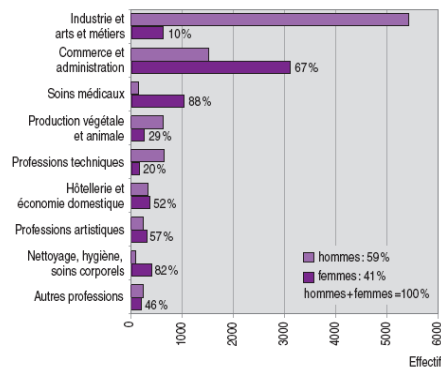


Salaires mensuels selon les qualifications requises pour le poste dans le secteur privé, Vaud, 2004



Bureau de l'égalité (2007, 11, 13)

Nombre de contrats dans une formation professionnelle (apprentissage), Vaud, 2005



Bureau de l'égalité (2007, 6)

Annexe 4:

Evolution de l'activité des hommes et des femmes en Suisse

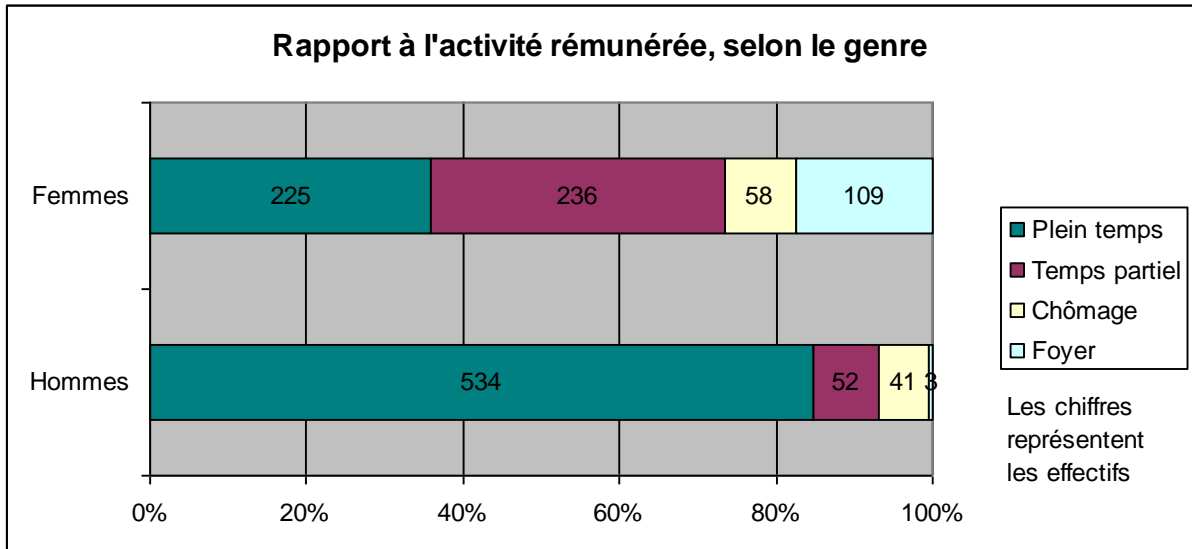
Tableau 2: Personnes actives occupées, selon le sexe, la nationalité et le taux d'occupation, de 1970 à 2000

Année du relevé	1970	1980	1990	2000	Indice 2000 (1970 = 100)
Total	2 847 570	2 878 572	3 390 896	3 390 896	127
Actifs occupés à plein temps	2 482 821	2 436 079	2 717 999	2 624 778	106
Actifs occupés à temps partiel	364 749	442 493	672 897	981 935	269
Hommes					
Total	1 874 851	1 842 276	2 066 704	2 028 479	108
Actifs occupés à plein temps	1 796 894	1 759 595	1 961 572	1 849 670	103
Actifs occupés à temps partiel	77 957	82 681	105 132	178 809	229
Femmes					
Total	972 719	1 036 296	1 324 192	1 578 234	162
Actifs occupés à plein temps	685 927	676 484	756 427	775 108	113
Actifs occupés à temps partiel	286 792	359 812	567 765	803 126	280

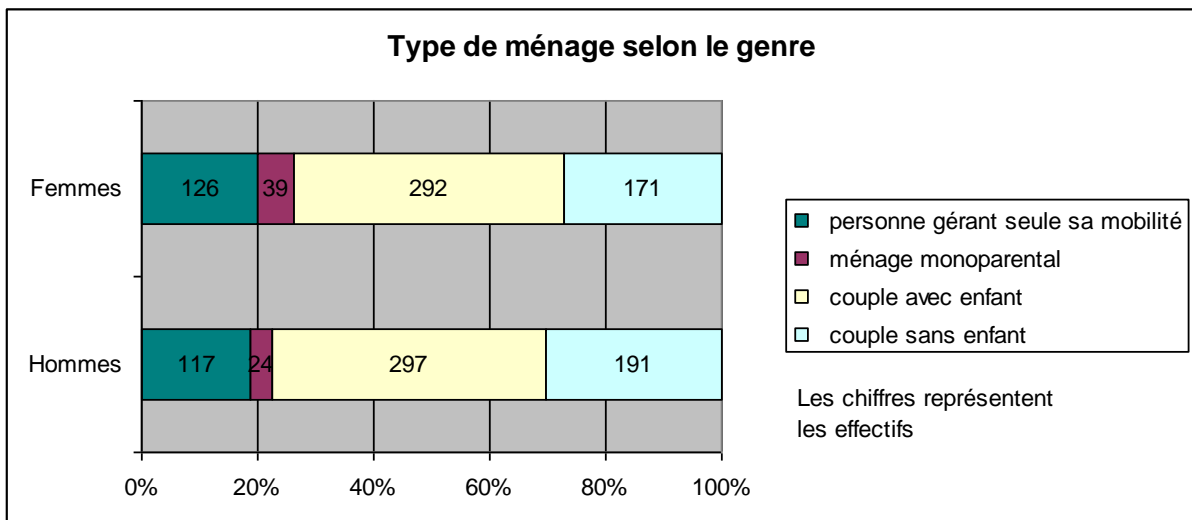
Bühler & Heye (2005) p. 24

Annexe 5:

Type de ménage et statut d'activité de la population étudiée MRT VD 05



Base: 1257 personnes cibles actives ou au foyer, 629 hommes et 628 femmes.

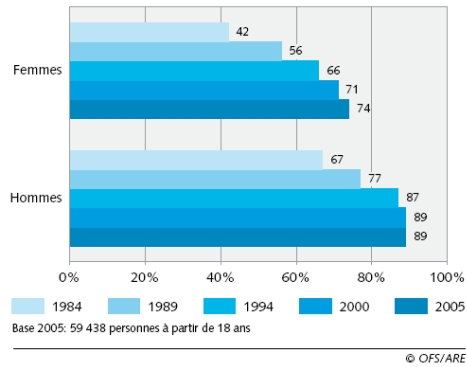


Base: 1257 personnes cibles actives ou au foyer, 629 hommes et 628 femmes.

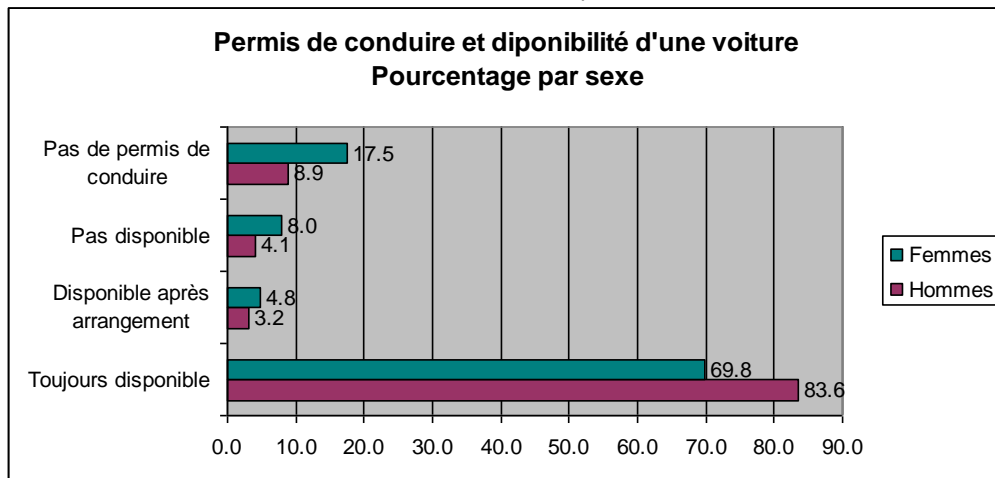
Annexe 6:

Indicateurs de possession du permis de conduire

Possession du permis de conduire G 8.3



MRT Suisse 2005, p. 71



MRT VD 05 : 1250 personnes cibles (627 hommes, 623 femmes)

Annexe 7:

Microrecensements suisses, récapitulatif des dispositifs d'enquête

Tableau 1 Microrecensements sur le comportement de la population suisse en matière de transports 1974 – 2000

An	Echantillon	Période de référence	Méthode	Remarques
1974	2'114 ménages, toutes les personnes âgées de 6 ans et plus	1 jour de référence, automne	Combinaison d'enquêtes écrite et orale	Etude du budget – temps et relevé de toutes les activités quotidiennes
1979	2'000 ménages, toutes les personnes âgées de 10 ans et plus	2 jours de référence, automne		
1984	3'513 ménages, toutes les personnes âgées de 14 ans et plus	1 jour de référence, printemps	Enquête écrite	Conception des déplacements sur le modèle du relevé allemand KONTIV
1989	20'472 ménages, toutes les personnes âgées de 10 ans et plus			
1994	16'570 ménages, 18'020 personnes (6 ans +)	1 jour de référence, réparti sur toute l'année	Technique des entretiens téléphoniques assistés par ordinateur (CATI)	Relevé sur la base du concept des étapes
2000	28'054 ménages, 29'492 personnes (6 ans +)			

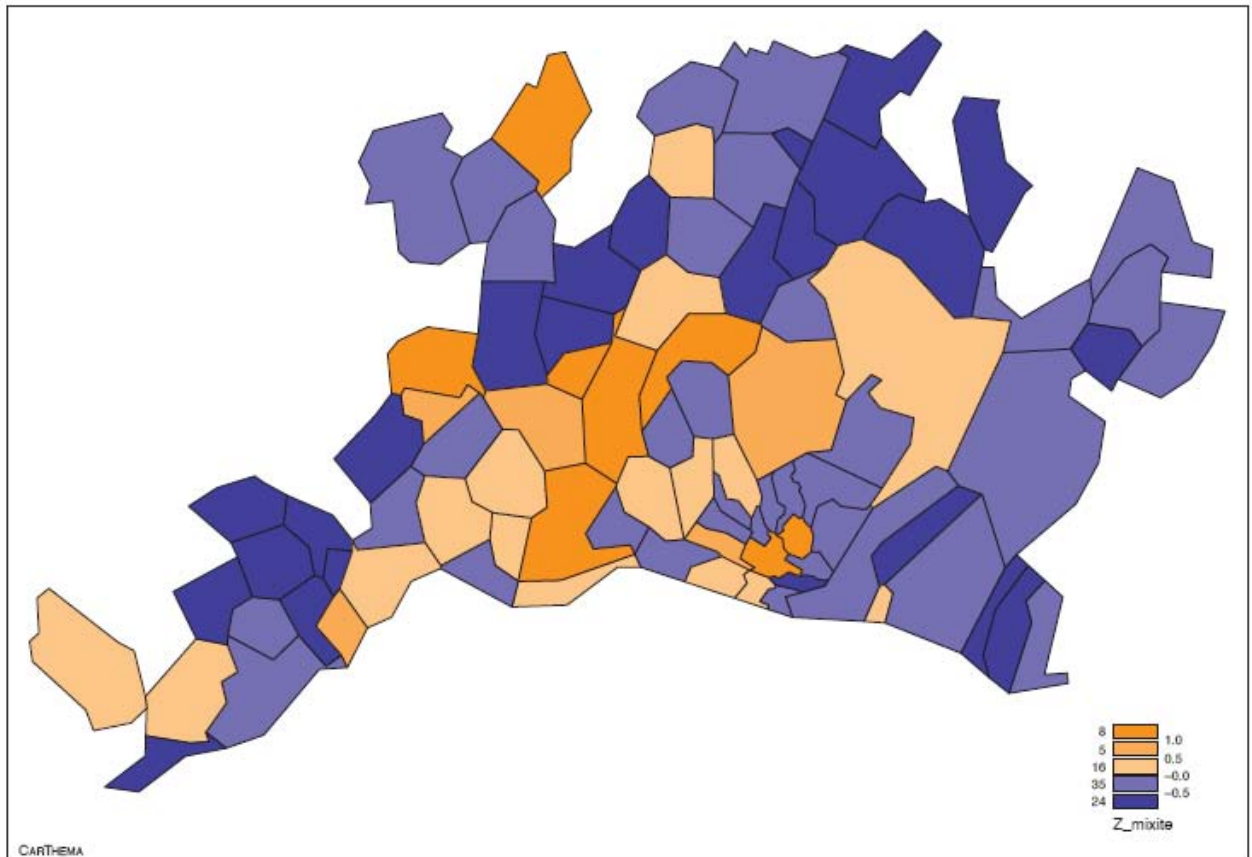
Source: Office fédéral du développement territorial et Office fédéral de la statistique (2001). *Mobilité en Suisse, résultats du microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports*, Berne et Neuchâtel.

Simma Anja, (2003) *Histoire des microrecensements sur le comportement de la population en matière de transports*, p.2

Annexe 8 :

Mixité emplois/habitants des communes et quartiers de l'agglomération lausannoise

Valeurs standardisées



Source: RFP 2000 et RFE 2001

Sur la page suivante :

Tableau des valeurs de mixité emploi/habitants avec le chiffre faisant le lien avec le tableau 10.

ordre mixité	Nom de l'unité spatiale	Mixité emplois/ habitants	Z_mixité	ordre mixité	Nom de l'unité spatiale	mixité emplois/ habitants	Z_mixité
1	Malapalud	0.04	-0.78	45	Cugy (VD)	0.28	-0.32
2	Villars-sous-Yens	0.06	-0.75	46	LS Vinet - Pontaise	0.29	-0.31
3	Chigny	0.06	-0.74	47	Pully	0.29	-0.30
4	Mex (VD)	0.07	-0.73	48	Carrouge (VD)	0.32	-0.25
5	Bretigny-sur-Morrens	0.08	-0.70	49	Cossonay	0.32	-0.24
6	Froideville	0.08	-0.70	50	Chavannes-près-Renens	0.34	-0.20
7	Vufflens-le-Château	0.09	-0.69	51	Cully	0.35	-0.18
8	Bussy-Chardonney	0.09	-0.68	52	Romanel-sur-Lausanne	0.36	-0.17
9	Lully (VD)	0.09	-0.68	53	LS Mousquines-Bellevue	0.36	-0.17
10	Denens	0.09	-0.68	54	LS Montoie - Bourdonette	0.36	-0.17
11	Saint-Saphorin-sur-Morges	0.10	-0.67	55	Echallens	0.36	-0.17
12	Sullens	0.10	-0.66	56	LS Sallaz - Vennes	0.37	-0.15
13	Vufflens-la-Ville	0.10	-0.66	57	Etagnières	0.38	-0.14
14	Grandvaux	0.11	-0.65	58	Penthalaz	0.39	-0.12
15	Villars-Tiercelin	0.11	-0.64	59	LS Sauvabelin	0.41	-0.076409
16	Buchillon	0.12	-0.64	60	Saint-Sulpice (VD)	0.45	0.000140
17	Morrens (VD)	0.12	-0.62	61	LS Bossons - Blécherette	0.47	0.03
18	Les Cullayes	0.14	-0.59	62	Paudex	0.47	0.04
19	Villette (Lavaux)	0.15	-0.57	63	Cheseaux-sur-Lausanne	0.47	0.04
20	Belmont-sur-Lausanne	0.15	-0.56	64	Etoy	0.49	0.07
21	Poliez-le-Grand	0.16	-0.56	65	Echandens	0.50	0.09
22	LS Florimont - Chissiez	0.16	-0.55	66	Prilly	0.50	0.09
23	Bottens	0.17	-0.53	67	Morges	0.51	0.10
24	Boussens	0.18	-0.52	68	Renens (VD)	0.54	0.17
25	Jouxens-Mézery	0.19	-0.50	69	Denges	0.56	0.21
26	Lutry	0.19	-0.49	70	Bioley-Orjulaz	0.60	0.27
27	Assens	0.21	-0.46	71	LS Montriond - Cour	0.62	0.32
28	Bremblens	0.21	-0.45	72	Lonay	0.66	0.40
29	LS Maupas - Valency	0.21	-0.45	73	LS Sous-Gare - Ouchy	0.66	0.40
30	Lussy-sur-Morges	0.22	-0.45	74	Aubonne	0.71	0.49
31	LS Chailly - Rovéréaz	0.22	-0.44	75	LS Vers-chez-les-Blanc	0.71	0.4963795
32	Penthaz	0.22	-0.43	76	Bussigny-près-Lausanne	0.74	0.5356187
33	Epalinges	0.23	-0.41	77	Le Mont-sur-Lausanne	0.84	0.74
34	Mézières (VD)	0.23	-0.41	78	Tolochenaz	0.85	0.75
35	Servion	0.24	-0.41	79	LS Sébeillon - Malley	0.88	0.81
36	Saint-Prex	0.24	-0.40	80	Romanel-sur-Morges	0.97	0.98
37	LS Montchoisi	0.24	-0.39	81	Ecublens (VD)	0.98	1.00
38	Montpreveyres	0.25	-0.39	82	Crissier	0.98	1.00
39	LS Beaulieu - Grey - Boisy	0.25	-0.39	83	Daillens	1.15	1.31
40	LS Borde - Bellevaux	0.26	-0.37	84	Aclens	1.21	1.43
41	Savigny	0.27	-0.35	85	LS Vallon - Béthusy	1.36	1.72
42	Préverenges	0.28	-0.33	86	LS Vernand	2.28	3.45
43	Saint-Barthélemy (VD)	0.28	-0.33	87	LS Centre-Ville	2.71	4
44	Echichens	0.28	-0.32	88	Villars-Sainte-Croix	3.35	5.47

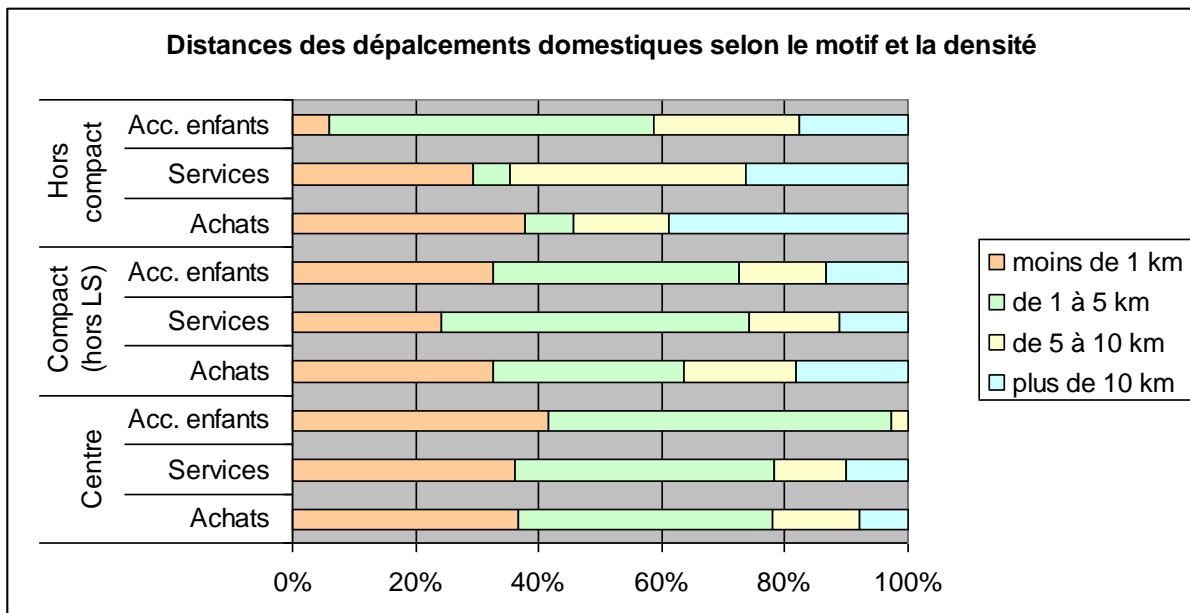
Annexe 9:

Intensité des déplacements domestiques selon les charges familiales et professionnelles

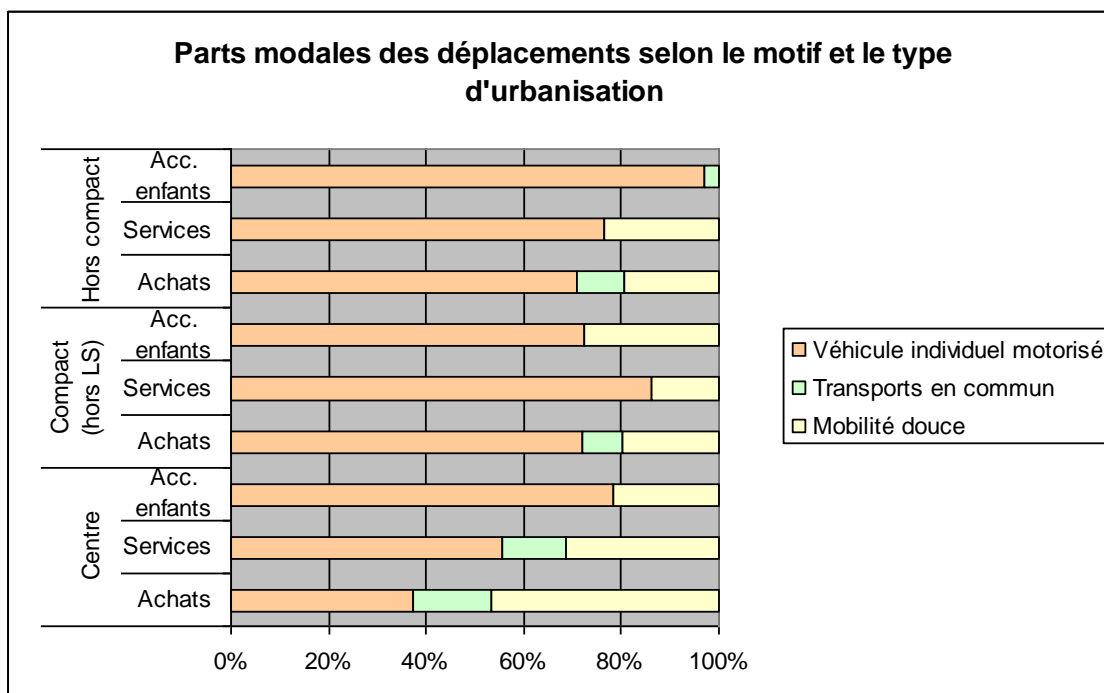
	Nb de pers. ayant effectué des dépl. dom.			Distance moyenne par jour (en km)			Temps de trajets moyen (en min)			Nombre moyen de déplacements domestiques		
	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total
Moyenne générale	185	268	453	14.4	14.9	14.7	37.2	38.1	37.7	1.9	2.4	2.2
Personne seule	40	50	90	12.1	8.8	10.3	40.4	29.7	34.5	2.0	2.0	2.0
Ménage monoparental	8.4	22	31	23.4	11.2	14.6	42.1	33.8	36.1	2.7	2.6	2.6
Couple sans enfants	93	62	155	19.9	13.6	17.4	56.5	34.0	47.4	2.0	2.3	2.1
Couple avec enfants	43	134	177	12.1	18.3	16.8	26.3	43.9	39.6	1.8	2.6	2.4
Chômeur-euse	12.3	26	39	10.3	48.3	36.2	43.5	17.0	25.4	2.0	2.7	2.5
Personne au foyer	1.8	52	54	8.8	46.9	45.6	30.0	15.8	16.2	4.0	2.8	2.9
Actif-ve à temps partiel	24	94	119	8.1	37.1	31.2	25.2	16.8	18.5	2.1	2.6	2.5
Actif-ve à plein temps	146	95	242	15.9	31.5	22.1	38.7	11.9	28.1	1.8	1.9	1.9
Commune centre	63	95	159	8.8	9.2	9.0	35.0	40.5	38.3	2.1	2.4	2.3
Périmètre compact (hors Lausanne)	89	123	212	17.8	14.9	16.1	44.1	30.8	36.4	2.0	2.4	2.3
Hors compact	33	50	82	16.3	25.7	22.0	22.5	51.7	40.1	1.3	2.5	2.0
Semaine	121	210	331	14.7	12.7	13.5	33.2	33.4	33.3	1.7	2.4	2.2
Week-end	63	58	121	13.9	22.6	18.0	44.8	55.2	49.8	2.3	2.4	2.4

Annexe 10:

Compléments à l'analyse de l'axe "déplacements domestiques et densité urbaine"



1007 déplacements domestiques MRT VD 05
(684 pour motif achat, 157 services, 166 enfants)



1007 déplacements domestiques MRT VD 05

Annexe 11:

Classification ascendante hiérarchique, poids des modalités et liste des variables

POIDS	CENTRE	COMPACT	HORS COMPACT
TOTAL (N)	267	311	118
SEXE-HOM	92	208	30
SEXE-FEM	175	103	88
MOYEN-VIM	117	233	93
MOYEN-MD	111	62	17
MOYEN-TC	39	16	8
JOUR-SEM	179	84	95
JOUR-WE	88	227	23
ACTIVITE-OUI	208	234	86
ACTIVITE-NON	59	77	32
DIST-1	106	95	32
DIST-2	106	113	20
DIST-3	55	103	66
ENFANTS-OUI	110	180	72
ENFANTS-NON	157	131	46
COUPLE-OUI	148	227	89
COUPLE-NON	119	84	29
MOTIF-ACH	193	207	69
MOTIF-SER	22	63	26
MOTIF-ACC	52	41	23
NBDEPL-1	39	46	24
NBDEPL-2	106	108	40
NBDEPL-3+	122	157	54

Liste des variables et de leurs modalités

- SEXE : HOM = homme
FEM = femme
- COUPLE : NON = personne seule
OUI = en couple
- ACTIVITE : NON = personne sans activité rémunérée
OUI = personne exerçant une activité rémunérée

- ENFANTS : NON = sans enfants
OUI = avec enfants

- JOUR : SEM = semaine
WE = week-end

- DENS : CENT= périmètre compact central
COMP= périmètre compact hors Lausanne
HRCP= périmètre hors compact

- MOTIF : ACH= motif achats
ACC= motif accompagnement d'enfants
SER= motif service

- MOYEN : VIM= véhicule individuel motorisé
TC= transport en commun
MD= mobilité douce

- DIST : DIST1= moins d'1 km
DIST2= entre 1.001 et 5 km
DIST3= plus de 5.001 km

- NBDEPL : NBDEPL1 = 1 déplacement domestique effectué le jour de l'enquête par la personne cible
NBDEPL2 = 2 déplacements domestiques effectués le jour de l'enquête
NBDEPL3+ = 3 déplacements domestiques et plus effectués le jour de l'enquête

Nombre de déplacements domestiques par zone:

- CENTRE : 267 déplacements.
- COMPACT : 311 déplacements.
- HORS-COMPACT : 118 déplacements.

Annexe 12: Questionnaire d'enquête du microrecensement (OFS/ARE, 2005)

Office fédéral de la statistique
Bundesamt für Statistik
Ufficio federale di statistica
Statistisches Bundesamt
Swiss Federal Statistical Office

OF3 BFS, UST

Microrecensement transports 2005
ED_2005-03-31_Kurzversion_Fragebogen_MZ05_E.doc

Questionnaire
Version abrégée

Transports 2005
OFS / ARE

Microrecensement transports 2005
Questionnaire – Version abrégée (enquête principale)

© OFS/ARE, Mars 05

Légende
Italique: nouveau par rapport au microrecensement transports 2000

Remarques
Les filtres ainsi que les tests de plausibilité en ligne sont décrits dans le schéma du questionnaire ("Ablaufschema").
Pour des raisons de lisibilité, les catégories de réponse "ne sait pas" et "pas de donnée" ne sont pas indiquées dans ce document.

N ^o .	Nom selon l'Abblaufschema	Question	Catégories de réponse
I. Domicile			
I.1	F12	Pourriez-vous me donner l'adresse de votre domicile principal?	- Saisie dans le système Endosom
I.2	F14	Depuis quelle année habitez-vous dans la commune actuelle?	- Année
I.3	F13	Combien de numéros de téléphone inscrits dans l'annuaire possédez-vous? Complétez également les numéros des résidences secondaires mais pas les numéros professionnels.	- Nombre de numéros
I.4	F15	Vivez-vous au domicile principal en tant que ... ?	- Locataire, preneur à bail ou sous-locataire - Copropriétaire - Propriétaire - dans un logement de fonction ou un logement gratuit - Nombre de pièces
I.5	F16	Combien de pièces habitables avez-vous dans votre logement?	- Nombre de logements
I.6	F18	Combien de logements compte l'immeuble que vous habitez?	- Nombre de logements
I.7	F17	<i>Est-ce que votre logement possède un jardin et/ou un grand balcon/une grande terrasse végétalisée ou fleurie/ai vous pouvez vous défendre?</i>	- Oui - Non
I.8	F19a	Est-ce que vous-même ou quelqu'un d'autre dans votre ménage avez une résidence secondaire, qu'il s'agisse d'une maison, d'un appartement ou d'une chalet?	- Oui - Non
I.9	F19b	Combien de résidences secondaires qu'il s'agisse de maisons, d'appartements ou de chalets, comptez-vous ménage?	- Nombre de résidences secondaires
I.10	F110	Est-ce que nous vous avons atteint en ce point à votre domicile principal ou dans une résidence secondaire de votre ménage?	- Domicile principal - Résidence secondaire
I.11	F111	<i>Dans quel but principal utilisez-vous, vous ou une autre personne de votre ménage, la résidence secondaire x?</i>	- Pour le travail - Formation - Loisirs et vacances - Usage professionnels
I.12	F112a	Combien de jours par semaine utilisez-vous, vous ou une autre personne de votre ménage, la résidence secondaire x?	- Nombre de jours par semaine
	F112b	Combien de semaines par an utilisez-vous, vous ou une autre personne de votre ménage, la résidence secondaire x?	- Nombre de semaines par an
I.13	F113b	<i>Oh se situe la résidence secondaire x?</i>	- Saisie dans le système Endosom

- 2 -



are

Questionnaire
Version abrégée

Microrecensement transports 2005
ED_2005-03-31_Kurzversion_Fragebogen_MZ05_Edoc

No.	Nom selon l'Abtaufschemata	Question	Catégories de réponse
2. Structure du ménage et caractéristiques des membres du ménage			
2.1	F21	Comment peut-on décrire votre ménage? Est-ce un type ...?	<ul style="list-style-type: none"> - Ménage à une personne - Ménage monoparental avec enfants - Couple (marlé) avec enfants - Couple (marlé) sans enfant - Coconjointé / habitation - Sous-location - Autres ménages (institution, établis- sement ménage collec- tif/administratif)
2.2	F22a	Combien de personnes, y compris les enfants, vivent dans votre ménage?	- Nombre de personnes
2.3	Fvorsp Fagesp fsexsp	Pourriez-vous rénumérer toutes les personnes qui vivent dans votre ménage, vous y compris? Le plus âgé, et de l'indiquer pour chaque personne son prénom, son âge actuel et son sexe.	<ul style="list-style-type: none"> - Prénom - Age (ans révolus) - Sexe
2.4	F24	Est-ce que la personne x a un permis de conduire pour voitures?	- Oui - Non
2.5	F25	Est-ce que la personne a un permis de conduire pour motos?	- Oui - Non
2.6	F26	Est-ce que la personne x dispose d'un ou de plusieurs de ces abonnements pour les transports publics?	<ul style="list-style-type: none"> - Abonnement 1/2 tarif - Abonnement général 1. classe - Abonnement général 2. classe - Abonnement hebdomadaire - Abonnement mensuel - Abonnement annuel - Abonnement de parcours - Voie Junior - Carte abonnement - Autre abonnement - N'a pas d'abonnement
2.7	F27	Est-ce que l'un de ces abonnements des transports publics est financé en partie ou totalement par l'employeur?	- Oui - Non
2.8	F28	Est-ce que la personne x est membre d'une organi- sation de CarSharing (autopartage)?	- Oui - Non
3. Véhicules du ménage			
3.1	F31	Combien de voitures avez-vous dans votre ménage? Complex également les voitures d'entreprise et de service qui sont toujours à votre disposition.	- Nombre de voitures
3.2	mar	Quelle est la marque de la voiture x?	- Marque
3.3	trei	Quelle sorte de carburant utilisez-vous pour la voiture x?	<ul style="list-style-type: none"> - Essence - Diesel - Autres
3.4	ccm	Quelle est la cylindrée (volume des cylindres du moteur) de la voiture x?	- Nombre de cm ³
3.5	old	En quelle année la voiture x a-t-elle été mise en circulation?	- Année
3.6	haupt	Qui conduit principalement la voiture x?	- Mois (si ≥ 2004)
3.7	kmheu	Quel kilométrage approximatif la voiture x a-t-elle parcouru à ce jour?	- Prénom du conducteur - Nombre de km
3.8	anzkm	Combien de kilomètres ont été parcourus au total ces 12 derniers mois avec la voiture x?	- Nombre de km
3.9	ausl	Et sur ce total des 12 derniers mois, combien de kilomètres ont été parcourus à l'étranger, approxi- mativement?	- Nombre de km



are

Questionnaire
Version abrégée

Microrecensement transports 2005
ED_2005-03-31_Kurzversion_Fragebogen_MZ05_Edoc

No.	Nom selon l'Abtaufschemata	Question	Catégories de réponse
3.10	F39	De combien de places de stationnement ou de places de garage disposez-vous à votre domicile, en propriété ou en location?	- Nombre de places de stationnement
3.11	F310	Combien de motos avez-vous dans votre ménage (partir de 18 ans; vitesse maximale >45 km/h, plaque d'immatriculation blanche)?	- Nombre de motos
3.12	ccm	Quelle est la cylindrée (volume des cylindres du moteur) de la moto x?	- Nombre de cm ³
3.13	old	En quelle année la moto a-t-elle été mise en circula- tion?	<ul style="list-style-type: none"> - Année - Mois (si ≥ 2004)
3.14	kmhmo	Quel est le kilométrage actuel approximatif de la moto x?	- Nombre de km
3.15	akmmo	Combien de kilomètres ont été parcourus au total ces 12 derniers mois avec la moto x?	- Nombre de km
3.16	ausmo	Et sur ce total des 12 derniers mois, combien de kilomètres ont été parcourus à l'étranger, approxi- mativement?	- Nombre de km
3.17	F316	Combien de petites motos avec une plaque d'imma- triculation jaune avez-vous dans votre ménage (à partir de 16 ans, vitesse maximale 45 km/h, jusqu'à 50cm ³)?	- Nombre de petites motos
3.18	F317	De combien de places de stationnement ou de places de garage pour les motos disposez-vous à votre domicile principal, en propriété ou en loca- tion?	- Nombre de places de stationnement
3.19	F318	Combien de cyclomoteurs avez-vous dans votre ménage (à partir de 14 ans, vitesse maximale 30 km/h, jusqu'à 50 cm ³)?	- Nombre de cyclomoteurs
3.20	F319	Combien de bicyclettes, prêtes à l'usage, avez-vous dans votre ménage? Nous entendons par là tous les types de bicyclettes.	- Nombre de vélos
3.21	F320	Pour combien de ces bicyclettes avez-vous pris une vignette d'assurance?	- Nombre de vélos
3.22	F321	Combien de ces bicyclettes sont utilisées pour les activités quotidiennes, c'est-à-dire pour faire des achats, pour se rendre à l'école, au travail ou autre?	- Nombre de vélos
3.23	F322	Disposez-vous de vos propres places à bicyclettes à votre domicile principal?	<ul style="list-style-type: none"> - Oui - Non
3.24	F101	Pourriez-vous indiquer le revenu mensuel brut approximatif de l'ensemble des personnes de votre ménage? Ne comptez pas seulement les salaires, mais aussi tous les autres revenus éventuels.	<ul style="list-style-type: none"> - Jusqu'à 2000Fr. - De 2000 à 4000Fr. - De 4001 à 6000Fr. - De 6001 à 8000Fr. - De 8001 à 10'000Fr. - De 10'001 à 12'000Fr. - De 12'001 à 14'000Fr. - De 14'001 à 16'000Fr. - Plus de 16'000Fr.
4. Données sociodémographiques de la personne cible¹			
4.1	F41	Quel est votre état civil?	<ul style="list-style-type: none"> - Célibataire - Marié/e - Divorcé/e - Veuf/veuve - Marié/e mais vit séparé/e

¹ Au préalable, sélection automatique (par l'ordinateur) de la personne cible et vérification des données person- nelles déjà saisies (Prénom, âge, sexe, possession du permis de conduire la voiture, etc...)



are
.....

Questionnaire
Version abrégée

Microrecensement transports 2005
ED_2005-03-31_Kurzversion_Fragebogen_MZ05_Edce

No.	Nom selon l'Abhauftschema	Question	Catégories de réponse
4.2	F43	Quelle formation avez-vous terminée en dernier lieu?	<ul style="list-style-type: none"> - Aucune formation terminée - Scolarité obligatoire (école primaire, primaire supérieure, secondaire, régionale) - Apprentissage - Ecole professionnelle à plein temps (par ex. école de commerce) - Classe de maturité, école normale - Formation professionnelle supérieure (maître artisan, maîtrise, fédérale) - Ecole technique, école technique supérieure - Université, Haute école
4.3	F44	Quelle est votre situation professionnelle? Cela inclut également l'école et la formation.	<ul style="list-style-type: none"> - Employé à plein temps - Employé à temps partiel à un seul poste de travail - Activité à temps partiel avec deux ou plusieurs postes à temps partiel - Sans emploi actuellement, mais à la recherche d'un emploi - Sans emploi actuellement, mais emploi assuré à l'avenir - Sans emploi actuellement et pas à la recherche d'un emploi - Femme/homme au foyer dans son propre ménage - En formation (école, études, apprentissage) - Rentier/ère, retraité/ée - Autre situation (maladie chronique, etc.) - Pourcentage
4.4	F45	Quel est votre taux d'activité à temps partiel en additionnant tous vos postes à temps partiel?	
4.5	F46	Parlons de votre temps de travail. Avec-vous...	<ul style="list-style-type: none"> - des heures de travail fixes pour le début et la fin du travail - des heures de travail bloquées (fixes) - un nombre d'heures de travail fixe par semaine ou par mois - des horaires de travail totalement flexibles
4.6	F44a	Combien d'heures par semaine travaillez-vous?	- Nombre d'heures
4.7	F47	Pouvez-vous effectuer une partie de votre travail à la maison?	<ul style="list-style-type: none"> - Oui - Parfois - Non
4.8	F47a	Quelle part de votre activité professionnelle effectuez-vous à domicile? Veuillez indiquer le nombre d'heures par semaine.	- Nombre d'heures



are
.....

Questionnaire
Version abrégée

Microrecensement transports 2005
ED_2005-03-31_Kurzversion_Fragebogen_MZ05_Edce

No.	Nom selon l'Abhauftschema	Question	Catégories de réponse
4.9	F49	Quelle est votre position professionnelle?	<ul style="list-style-type: none"> - Indépendant (entreprise propre, profession libérale) - Salarié/ée et simultanément propriétaire de l'entreprise - Membre de la famille collaborant à l'entreprise familiale - Employé comme cadre supérieur (directeur/trice, fondé/le de pouvoir, fonctionnaire dirigeant/e) - Employé comme cadre moyen ou inférieur (chef/le de bureau, gérant/le de succursale, chef/le de groupe, chef/le d'équipe) - Employé avec autre fonction (employé/ée, ouvrier/ère, stagiaire) - Autre
4.10	F410	Pouvez-vous encore me donner l'adresse de l'entreprise où vous travaillez ou de votre lieu de formation?	- Saisie dans le système Endaxon
4.11	F411	Disposez-vous d'une place de stationnement pour la voiture à votre lieu de travail/lieu de formation?	<ul style="list-style-type: none"> - Oui, gratuite - Oui, payante - Non
4.12	F411a	Combien coûte cette place de stationnement à votre lieu de travail/lieu de formation en francs suisses par mois?	- x Fr.
4.13	F412a	Disposez-vous d'une place pour garer/déposer votre Moto, petite motocyçlette à votre lieu de travail/lieu de formation?	<ul style="list-style-type: none"> - Oui - Non
	F412b	Disposez-vous d'une place pour garer/déposer votre bicyclette à votre lieu de travail/lieu de formation?	
4.14	F413	Combien de fois par semaine passez-vous habituellement le trajet de et vers votre lieu de travail/formation? Veuillez additionner tous les aller et retours que vous parcourez au cours d'une nuit et tenir compte de la maison à midi et retour au travail. Il s'agit de deux trajets.	- Nombre de trajets
4.15	F414	Quels jours de la semaine vous rendez-vous normalement à votre lieu de travail/lieu de formation?	<ul style="list-style-type: none"> - Du lundi au vendredi - Jours de la semaine (lundi, mardi, mercredi, jeudi, vendredi) - Ça varie
4.16	F42a	Sur quelle distance pouvez-vous marcher seul(e), c-à-d. sans l'aide d'autrui, sans devoir vous arrêter et sans que vous ayez de fortes douleurs? Est-ce...	<ul style="list-style-type: none"> - 200 m ou plus - plus que quelques pas mais moins de 200 m - seulement quelques pas - Oui - Non
4.17	F42b	Pouvez-vous vous déplacer sans l'aide d'autrui en fauteuil roulant?	<ul style="list-style-type: none"> - Je ne peux pas marcher du tout - Non
4.18	F415a, F415b, F415c, F415d, F415e	Dites-moi, si il vous plaît, si vous disposez toujours, sur demande, ou pas du tout des moyens de transport suivants. Vélo? Cyclomoteur? Petite moto? Moto? Voiture?	<ul style="list-style-type: none"> - Toujours à disposition - À disposition sur demande - Pas à disposition
4.19	F101a	De quelle nationalité êtes-vous?	- Banque de données des pays



0FS #FS 031

a r e

Questionnaire
Version abrégéeMicrorecensement transports 2005
ED_2005-03-31_Kurzversion_Fragebogen_MZ05_L.doc

No.	Nom selon l'Abaufschema	Question	Catégories de réponse
5. Mobilité journalière			
5.1	F51	Quel temps faisait-il chez vous le jour x?	<ul style="list-style-type: none"> - Ensoleillé/beau - Légèrement nuageux - Nuageux/très couvert - Brumeux/Brouillard - Pluie - Neige - Très variable/instable/incertain - Chaud/très chaud - Froid/délicat - Oui - Non
5.2	F55	Vous êtes-vous déplacé/e le jour x?	<ul style="list-style-type: none"> - Non
5.3	F56	Pourquoi ne vous êtes-vous pas déplacé/e?	<ul style="list-style-type: none"> - Malade - Aucune nécessité - Travaux ménagers - Temps - Poste de travail à domicile - J'avais de la visite - Incapacité physique - Reçois des soins de tierces personnes - Autre
5.4	F57	Quand vous êtes-vous déplacé/e pour la dernière fois?	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de jours
5.5	F54	Pouvez-vous ne décrire approximativement le déroulement de votre journée? Commencez de préférence par le moment où vous êtes déplacé pour la première fois.	<ul style="list-style-type: none"> - Schéma de la journée
5.6	X52	Etes-vous partie le jour x de votre domicile principal, de votre résidence secondaire ou d'un autre endroit?	<ul style="list-style-type: none"> - Domicile principal - Résidence secondaire - Autre endroit
5.7	X58, F58	Quand est-ce que vous êtes partie pour l'étape x?	<ul style="list-style-type: none"> - Heure (p. ex. 13.45)
5.8	X510, F510	Quel moyen de transport avez-vous utilisé pour l'étape x?	<ul style="list-style-type: none"> - A pied - Bicyclette - Cyclomoteur - Petite moto/cyclette (à partir de 16 ans) - Moto comme conducteur - Moto comme passager - Voiture comme conducteur - Voiture comme passager - Train - Car postal - Bus - Tram - Taxi - Autocar - Camion - Baléon - Avion - Véhicule à crémaillère, funiculaire, téléphérique, télésiège, remontée-pente - Véhicules assimilés à des véhicules (motomote, inline-skates/rollers, skateboard) - Autre



0FS #FS 031

a r e

Questionnaire
Version abrégéeMicrorecensement transports 2005
ED_2005-03-31_Kurzversion_Fragebogen_MZ05_L.doc

No.	Nom selon l'Abaufschema	Question	Catégories de réponse
5.9	X511, F511	Quelle voiture avez-vous utilisée?	<ul style="list-style-type: none"> - Voiture de ménage - Voiture d'entreprise, voiture de service - Voiture de location - Voiture "Caching", autopartage - Autre voiture
5.10	X511a, F511a	Quelle voiture du ménage avez-vous utilisée?	<ul style="list-style-type: none"> - Voiture du ménage selon la liste
5.11	X513, F513	Avez-vous continué votre trajet/repis la route depuis...? Où vous êtes-vous rendu/e ensuite avec ce moyen de transport?	<ul style="list-style-type: none"> - Station dans le système Eurovion (Origine et destination de l'étape)
5.12	X514, F514	A quelle heure êtes-vous arrivé/e là-bas?	<ul style="list-style-type: none"> - Heure (p. ex. 13.45)
5.13	X515, F515	A combien de kilomètres estimez-vous la distance de cette étape?	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de km (0.005-50000)
5.14	X516, F516	Qu'avez-vous fait une fois arrivé(e) à destination?	<ul style="list-style-type: none"> - Prendre une correspondance, changer de moyen de transport, gater la voiture - Travailler - Formation, école - Achats/approvisionnements - Utilisation de prestations de services (poste, banque, traitement médical, etc.) - Activité professionnelle - Voyage de service - Activité de loisirs - Tâche d'accompagnement (uniquement enfants) - Tâche d'accompagnement/pour rendre service (à autrui, p. ex. aux personnes handicapées) - Retour à la maison ou hébergement hors du domicile - Autre
5.15	X512, F512	Combien de personnes se trouvaient dans cette voiture, vous inclus/e?	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de personnes
5.16	X517, F517	Combien avez-vous dû payer, en francs suisses, pour stationner votre voiture à l'arrivée (de l'étape)?	<ul style="list-style-type: none"> - x Fr.
5.17	X519, F519	Avez-vous trouvé immédiatement une place de stationnement libre, sans chercher?	<ul style="list-style-type: none"> - Oui - Non
5.18	X520, F520	Quelles activités de loisirs avez-vous entreprises à cet endroit?	<ul style="list-style-type: none"> - Visites (famille, amis, connaissance) - Gastronomie (restaurant, bar, café, etc.) - Autres (spécifier !):
5.19	X521, F521	Quel genre d'achats avez-vous effectués à cet endroit?	<ul style="list-style-type: none"> - Achats alimentaires - Biens de consommation - Biens d'investissement - Achats comme activité de loisirs - Autres
5.20	X521a, F521a	Dans combien de magasins vous êtes-vous rendu/e?	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de magasins
5.21	X522, F522	Pour quelles raisons avez-vous accompagné cette/ces personnes?	<ul style="list-style-type: none"> - L'enfant est encore trop jeune à pied/bicyclette - Pas desservi par les TP - Dangers de la circulation routière - Autres dangers (p. ex. Agressions) - La personne accompagnée était handicapée - Autres raisons



No.	Nom selon l'Abbauschema	Question	Catégories de réponse
5.22	X523, F523	Considérons maintenant le trajet complet jusqu'à la maison / jusqu'au lieu d'hébergement. Combien avez-vous passé de jours pour les titres de transport (trajets principaux)?	- x Jrs.
5.23	X524, F524	Pourquoi avez-vous choisi le moyen de transport x pour ce trajet jusqu'à la maison / jusqu'au lieu d'hébergement? Étant-ce en raison de... - Banque d'alternatives - Durée du voyage/temps de trajet - Coût - Sécurité - Plaisir de voyager - Grande fiabilité - Transport de bagages, objets encombrants	- oui - Non
6. Module supplémentaire 1A «Voyage d'une journée»			
6.1	F63	J'aimerais encore vous poser quelques questions sur vos voyages privés ou professionnels avec nuitées hors du domicile. Combien de voyages avec une ou plusieurs nuitées avez-vous effectués au cours de ces 4 derniers mois, alors depuis ... ?	- Nombre de voyages avec nuitées
6.2	F61	Et combien d'excursions, de voyages professionnels ou de voyages de ce genre sans nuitées avez-vous effectués au cours de ces 14 derniers jours, alors depuis ... ? (Critères: voyages sans nuitées, qui durent plus de 3 heures et qui ne sont pas effectués régulièrement)	- Nombre de voyages d'une journée
6.3	F62	Quand avez-vous effectué votre dernier voyage d'une journée?	- au cours de la dernière semaine écoulée - au cours de ces 14 derniers jours - au cours des 3 dernières semaines - au cours des 4 dernières semaines - il y a plus de deux mois - Date
6.4	F64	A quelle date avez-vous effectué le x ^{ème} voyage d'une journée?	- Date
6.5	F65	Quel était le lieu de départ de ce voyage à ... le ... ?	- Saisie dans le système Endoxon
6.6	F68w	Pourriez-vous m'indiquer la destination principale du voyage d'une journée, x à ... ?	- Saisie dans le système Endoxon
6.7	Zwisch	Vous êtes-vous encore rendu à un autre endroit où vous avez effectué une activité? (arrêt en cours de route - de plus de 30 minutes)	- Oui - Non
6.8	Zw1	Où avez-vous fait le x ^{ème} arrêt en cours de route? (Max. 3)	- Saisie dans le système Endoxon
6.9	F66	Combien d'heures a duré le voyage d'une journée, x à ... au total?	- Nombre d'heures
6.10	F69	Dans quel but avez-vous fait ce voyage d'une journée?	- Visites (famille, connaissances) - Activité sportive - Excursion - Activités extérieures non sportives - Manifestation culturelle, installations/centres de loisirs - Visite gastronomique - Travail non rémunéré - Vacances - Traitement médical - Religion/Pèlerinage - Voyages d'affaires - Voyage d'accompagnateur - Autre



No.	Nom selon l'Abbauschema	Question	Catégories de réponse
6.11	F610	Avec quel moyen de transport avez-vous parcouru la plus longue distance?	- Voir question 5.8
6.12	F612	Pour quelles raisons avez-vous choisi le moyen de transport x pour ce trajet aller jusqu'à la destination principale?	- Voir question 5.23
6.13	F611	Avez-vous pris le moyen de transport x pour le trajet du retour?	- Oui - Non
6.14	F613	De combien de personnes êtes-vous accompagné(e) lors du x ^{ème} voyage d'une journée?	- Nombre de personnes
6.15	F614	A combien de kilomètres estimez-vous la distance du x ^{ème} voyage d'une journée?	- nombre de km
6.16	F615	A quelle fréquence vous rendez-vous à ... c-à-d. la destination principale du voyage d'une journée, x?	- Plusieurs fois par semaine - Au moins une fois par semaine - Au moins une fois par mois - Au moins une fois par an - C'était la première fois - Moins souvent
6.17	F616	De quel aéroport êtes-vous parti(e)?	- Banque de données des aéroports
6.18	F617	Avec quel moyen de transport êtes-vous allé(e) à la gare/l'aéroport?	- Voir question 5.8
6.19	F618	A quelle heure était le départ de votre vol?	- Heures (p. ex. 13.45)
6.20	F619	Pourriez-vous m'indiquer à quel aéroport vous avez atterri, donc l'aéroport du lieu de destination?	- Banque de données des aéroports
6.21	F620a	Avez-vous voyagé avec une compagnie aérienne ou avec un avion privé?	- Compagnie aérienne - Avion privé
6.22	F620	Avec quelle compagnie aérienne avez-vous voyagé (trajet principal)?	- Banque de données des compagnies aériennes
6.23	F621	Pourquoi avez-vous choisi cette compagnie aérienne?	- Rapport qualité/prix - Heure de départ, horaire - Raisons de sécurité - Nationalité de la compagnie - Autres raisons
7. Module complémentaire 1B «Voyages avec nuitées»			
7.1	F73	J'aimerais encore vous poser quelques questions sur les voyages d'une journée. Combien d'excursions, de voyages professionnels ou de voyages de ce genre sans nuitées avez-vous effectués au cours de ces 14 derniers jours, alors depuis le ... ?	- Nombre de voyages d'une journée
7.2	F71	Et combien de voyages avec une ou plusieurs nuitées avez-vous effectués à titre privé ou professionnel au cours de ces 4 derniers mois, alors depuis le ... ?	- Nombre de voyages avec nuitées
7.3	F72	Quand avez-vous effectué votre dernier voyage avec nuitées?	- Au cours des 4 derniers mois - Il y a 3 mois - Il y a 6 mois - Il y a un an - Il y a plus d'un an - Date
7.4	F74	A quelle date avez-vous entrepris le x ^{ème} voyage, autrement dit quelle était la date du départ?	- Saisie dans le système Endoxon
7.5	F76	Quel était le lieu de départ du x ^{ème} voyage à ... ?	- Saisie dans le système Endoxon
7.6	F75b	Quelle était la destination du x ^{ème} voyage à ... ?	- Saisie dans le système Endoxon
7.7	F75	Combien de nuitées avez-vous passées hors de chez vous durant ce x ^{ème} voyage à ... ?	- Nombre de nuitées
7.8	F77	Pourriez-vous m'indiquer les principaux autres endroits où vous avez passé la nuit au cours du x ^{ème} voyage? (Max. 3)	- Saisie dans le système Endoxon

No.	Nom selon l'Abtafschema	Question	Catégories de réponse
7.9	F78	Quel était le but ou le motif de ce x ^{ème} voyage?	<ul style="list-style-type: none"> - Visites (famille, connaissances) - Activité sportive - Excursion - Activités extérieures non sportives - Manifestation culturelle, installation/centres de loisirs - Visite gastronomique - Travail non rémunéré - Vacances - Traitement médical - Religion/Pèlerinage - Voyages d'affaires - Voyages d'affaires en tant qu'accompagnateur - Autre
7.10	F79	Avec quel moyen de transport avez-vous parcouru la plus longue distance?	- Voir question 5.8
7.11	F711	Pour quelles raisons avez-vous choisi le moyen de transport y pour le trajet aller du x ^{ème} voyage et non pas un autre moyen de transport ?	- Voir question 5.23
7.12	F710	Avez-vous également pris le moyen de transport y pour le trajet du retour?	- Oui - Non
7.13	F712	De combien de personnes étiez-vous accompagné lors de ce x ^{ème} voyage ?	- Nombre de personnes
7.14	F713	A combien de kilomètres estimez-vous la distance de ce x ^{ème} voyage ?	- nombre de km
7.15	F714	A quelle fréquence vous rendez-vous à ... c.-à-d. la destination principale de ce x ^{ème} voyage?	<ul style="list-style-type: none"> - Plusieurs fois par semaine - Au moins une fois par mois - Au moins une fois par an - C'était la première fois - Moins souvent - banque de données des aéroports - Voir question 5.8
7.16	F715	De quel aéroport étiez-vous partie?	- Heures (p. ex. 13.45)
7.17	F716	Avec quel moyen de transport étiez-vous allée à la gare/l'aéroport?	- Banque de données des aéroports
7.18	F717	Quelle heure était le départ de votre vol?	- Compagnie aérienne
7.19	F718	Pouvez-vous indiquer à quel aéroport vous avez atterri, donc l'aéroport du lieu de destination?	- Avion privé
7.20	F719a	Avez-vous voyagé avec une compagnie aérienne ou avec un avion privé?	- banque de données des compagnies aériennes
7.21	F719	Avec quelle compagnie aérienne avez-vous voyagé? (trajet le plus long)	- Rapport qualité/prix
7.22	F720	Pourquoi avez-vous choisi cette compagnie aérienne?	- Heure de départ, horaire
8. Module complémentaire 2: „Mobilité douce et mouvements“ [nouveau]			
8.1	F81	De quels types de vélos s'agit-il?	<ul style="list-style-type: none"> - Vélos d'enfants [nombre] - Vélos ordinaires, citybike [nombre] - Mountainbikes [nombre] - Vélos de course [nombre] - Vélos de randonnée [nombre] - Autres [nombre] - facilement accessibles - verrouillables - facilement accessibles - couverts - verrouillables
8.2	F82	De quels types de places à bicyclettes s'agit-il? (au domicile)	- facilement accessibles
8.3	F83	De quels types de places à bicyclettes s'agit-il? (au lieu de travail ou de formation)	- facilement accessibles

No.	Nom selon l'Abtafschema	Question	Catégories de réponse
8.4	X86, F86	Avez-vous emporté des bagages ou d'autres objets encombrants avec vous pour cette étape? Si oui, quoi?	<ul style="list-style-type: none"> - Sac, porte-documents, panier à courses, etc... - Valise légère - Valise lourde - Landau/poussette, bicyclette, remorque - Équipements de sport (p. ex. skis) - Autre - Non
8.5	X87, F87	De combien de personnes étiez-vous accompagné pour cette étape?	- Nombre de personnes
8.6	F88	Je vais encore vous poser quelques questions sur votre comportement général en matière de transports et d'activités physiques, c.-à-d. indépendamment de la mobilité le x.	<ul style="list-style-type: none"> - Bicyclette - Voiture, motocyclette - Transports publics - Autres
8.7	F89	Quels moyens de transport ou combinaisons de moyens de transport utilisez-vous en général pour vous rendre au travail ou au lieu de formation?	<ul style="list-style-type: none"> - A pied - Bicyclette - Voiture, motocyclette - Transports publics - Autres
8.8	F810	Quels moyens de transport ou combinaisons de moyens de transport utilisez-vous en général pour pratiquer vos activités de loisirs le week-end, donc le samedi et le dimanche?	<ul style="list-style-type: none"> - A pied - Bicyclette - Voiture, motocyclette - Transports publics - Autres
8.9	fp1/f811	Pensez maintenant aux activités physiques modérées, qui accélèrent légèrement le rythme respiratoire, comme par exemple marcher rapidement, faire des randonnées, danser, travailler au jardin ou faire de nombreuses disciplines sportives. Combien de jours par semaine pratiquez-vous des activités physiques de ce genre.	- Nombre de jours par semaine
8.10	fp2/f812	Combien de temps consacrez-vous en moyenne, durant chacune de ces journées, à ce genre d'activités?	- Heures, minutes par jour
8.11	fp3/f813	Parlons maintenant des activités sportives ou physiques qui demandent un effort intense et qui font transpirer, comme par exemple le jogging, l'aérobic, le tennis, le badminton, les sports de ballon, la natation, soulever des objets lourds, croquer, peindre.	- Nombre de jours par semaine
8.12	fp4/f814	Combien de temps consacrez-vous en moyenne, durant chacune de ces journées, à ce genre d'activités?	- Heures, minutes par jour
8.13	fp5a/f815a	Pendant combien de minutes vous déplacez-vous à pied par jour durant la semaine?	- Heures, minutes par jour
8.14	fp5b/f815b	Pendant combien de minutes vous déplacez-vous à bicyclette par jour durant le week-end?	- Heures, minutes par jour
8.15	fp10a/f817a	Pendant combien de minutes vous déplacez-vous à bicyclette par jour durant la semaine?	- Heures, minutes par jour
8.16	fp10b/f817b	Pendant combien de minutes vous déplacez-vous à bicyclette par jour durant le week-end?	- Heures, minutes par jour

No.	Nom selon l'Abbauschema	Question	Catégories de réponse
9.1	F91	<p>9. Module complémentaire 3: «Opinion sur la politique des transports»</p> <p>J'aimerais encore vous poser quelques questions sur la politique des transports. Etes-vous pour, pour sous certaines conditions, ou contre le fait que l'on...</p> <ul style="list-style-type: none"> - introduise des taxes de franchissement des tunnels, p. ex. au tunnel du Godhard ou du San Bernardino? - introduise une taxe d'entrée en voiture dans les centres urbains aux heures de pointe? - augmente les frais de stationnement dans les centres urbains? - augmente le prix du carburant? - introduise le paiement pour le stationnement dans les centres commerciaux? 	<ul style="list-style-type: none"> - Je suis pour - Je suis pour sous certaines conditions - Je suis contre
9.2	F92	<p>Les recettes provenant du trafic routier peuvent être utilisées de différentes manières. Etes-vous pour, pour sous certaines conditions, ou contre le fait que ces recettes soient utilisées ...</p> <ul style="list-style-type: none"> - avant tout pour la promotion des transports publics - avant tout pour l'amélioration du trafic routier - avant tout pour améliorer les infrastructures pour les piétons et les cyclistes - avant tout pour des mesures de protection de l'environnement - pour alimenter les caisses de l'Etat 	<ul style="list-style-type: none"> - Je suis pour - Je suis pour sous certaines conditions - Je suis contre
9.3	F93	<p>Dans quels secteurs des transports publics faudrait-il investir principalement?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trafic international - Trafic interurbain national - Trafic régional - Trafic local 	<ul style="list-style-type: none"> - Oui - Non
9.4	F94	<p>Dans quels secteurs du trafic routier faudrait-il investir principalement?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autoroute - Réseau routier urbain - Réseau routier non urbain 	<ul style="list-style-type: none"> - Oui - Non
9.5	F95	<p>Je vous cite à présent quatre différents bts de trajets, tout à fait courants. Pourriez-vous me dire combien de fois vous êtes pris dans des embouteillages sur ce genre de trajet au cours des 12 derniers mois, c'est-à-d. qu'il vous a fallu au moins quelques minutes de plus que d'habitude:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur le trajet pour vous rendre à votre travail ou votre lieu de formation - Lors des déplacements pour les achats - Lors des déplacements pour les activités de loisirs (sans les vacances) - Sur la route des vacances (en Suisse) 	<ul style="list-style-type: none"> - Quotidiennement - Plusieurs fois par semaine - Une fois par semaine - Plusieurs fois par mois - Une fois par mois - Moins souvent - Jamais
9.6	F96	<p>Que faites-vous généralement pour éviter de vous retrouver dans les bouchons?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur le trajet pour vous rendre à votre travail ou votre lieu de formation - Lors des déplacements pour les achats - Lors des déplacements pour les activités de loisirs (sans les vacances) - Sur la route des vacances (en Suisse) 	<ul style="list-style-type: none"> - Rien, je tiens compte des bouchons dans mon temps de trajet - Je choisis un autre parcours - Je pars plus tôt ou plus tard - Je change de lieu de résidence ou de lieu de travail - J'évite les informations sur le trafic avant de prendre la route - Autre

No.	Nom selon l'Abbauschema	Question	Catégories de réponse
9.7	F97	<p>Comment pourrait-on rendre les transports publics plus attrayants, à votre avis?</p> <ul style="list-style-type: none"> - En proposant des correspondances ne nécessitant pas de changement de moyen de transport - En augmentant le nombre de correspondances par heure/la fréquence des correspondances - Par des correspondances plus rapides - En augmentant le confort - En améliorant les possibilités de transport des bagages - En baissant les prix - En faisant en sorte que l'on se sente plus en sécurité - En proposant plus ou de meilleures prestations de services dans les gares 	<ul style="list-style-type: none"> - Oui - Non
9.8	F98a	<p>Avez-vous remarqué que le lancement de la première étape de RAIL2000 en décembre 2004 a entraîné un changement dans l'offre des transports publics?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Oui - Non
9.9	F98b	<p>Le lancement de la première étape de RAIL2000 a-t-il apporté une amélioration pour vous?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Oui, une nette amélioration - Oui, une légère amélioration - Non, je n'ai rien remarqué - Non, la situation est devenue légèrement plus mauvaise - Non, la situation est devenue nettement plus mauvaise