



PAUSE TECHNIQUE N°1

MOBILITÉ DES FEMMES DANS LES VILLES AFRICAINES

COMMENT EXPLIQUER LES INÉGALITÉS D'ACCÈS ?

Sofia HAFIDI · Marion HOYEZ · Julien ALLAIRE

Janvier 2022

Auteur·rice·s



Sofia HAFIDI

Consultante basée à Rabat. Sofia intervient régulièrement dans des projets de planification des déplacements et a été directement impliquée dans le PDU de Casablanca, le PMUD de Tanger et le PDU de Sousse.



Marion HOYEZ

Responsable de projets, basée à Paris. Elle est impliquée dans différents projets d'expertise, de planification et de renforcement des capacités à Accra (Ghana), Yaoundé (Cameroun) et Dakar (Sénégal).



Julien ALLAIRE

Directeur des opérations internationales chez Transitec. Son expertise porte notamment sur questions d'économie, de sociologie et de gouvernance de la mobilité urbaine dans les villes africaines.

Contributeurs :

Thierry Delobel, Badreddine Nimi

Remerciements

Nous souhaitons remercier Casa Transports SA, la Commune de Tanger, l'Agence pour la Promotion et le Développement du Nord (APDN - Tanger), la ville de Sousse, la Communauté Urbaine de

Yaoundé (CUY) et le CETUD (Dakar) d'avoir rendu possible ce travail de recherche à travers les enquêtes Ménages-Déplacements réalisées sous leur maîtrise d'ouvrage entre 2015 et 2020.

Citer ce document (APA) : Hafidi, S., Hoyez, M., Allaire, J. (2021). Mobilité des Femmes dans les Villes Africaines – Comment expliquer les inégalités d'accès ? Pause technique n°1.

Crédit photo (1e de couverture) :
Transitec - Butare, Rwanda

Contact :

Transitec Ingénieurs-Conseils
Direction Générale de l'Expertise
S. Guillaume-Gentil & T. Delobel
expertise@transitec.net

Résumé

Dans les villes du monde entier, la mobilité quotidienne des hommes et des femmes a des caractéristiques différentes. Dans les villes en développement, on constate une plus faible accessibilité des femmes par rapport à leurs homologues masculins. Pourtant, à l'instar des travaux conduits par Amartya Sen, on peut considérer que ces inégalités fondées sur le genre ralentissent les dynamiques de développement et de réduction de la pauvreté. Aussi, afin d'orienter les politiques de mobilité, il nous semble utile de renseigner les déterminants de la moindre accessibilité des femmes, pour s'interroger ensuite sur les actions qui peuvent réduire ces inégalités d'accès.

Dans le cadre de l'élaboration de plans de mobilité urbaine soutenable, nous avons eu accès à des enquêtes ménages-déplacements (EMD) réalisées entre 2015 et 2020 dans 5 villes africaines : Casablanca et Tanger (Maroc), Sousse (Tunisie), Dakar (Sénégal), Yaoundé (Cameroun). L'analyse de ces bases de données nous a permis de constater l'ampleur des inégalités dans les villes concernées et d'esquisser des tendances différentes entre les villes du Maghreb et d'Afrique Subsaharienne.

Des inégalités notables entre femmes et hommes

Un niveau d'immobilité plus élevé

Dans les villes du Maghreb, les femmes se déplacent moins que les hommes. Les Casablancaises ont ainsi un taux d'immobilité de l'ordre de 25% quand il est de 8% pour leurs homologues masculins. Dans les villes sub-sahariennes étudiées, le phénomène n'est toutefois pas aussi marqué : à Dakar le taux d'immobilité est respectivement de 19 % et 11 % pour les femmes et les hommes. Par ailleurs, dans l'ensemble des villes concernées, les femmes réalisent des déplacements 10 à 30% plus courts que les hommes.

Des motifs de déplacements différents

Les hommes se déplacent davantage pour des motifs liés au travail, avec un différentiel de +11 à +36% par rapport aux femmes. A l'inverse, les achats représentent une part très importante de la mobilité des femmes (de 20% à Casablanca à 39% à Tanger), soit trois fois plus que les hommes.

C'est à Casablanca que le différentiel homme-femme est le plus marqué, en lien avec un taux d'activité féminin relativement faible (28,20%) - le plus faible des 5 villes étudiées.

Un budget transport plus faible

Des différences de revenus entre hommes et femmes interrogées sont également observées. Dans l'agglomération casablancaise, près de 70% des femmes touchent moins de 3'000 dirhams (~275 euros), contre 44% des hommes. Le même constat est noté à Sousse, où plus de 60% des femmes touchent moins de 890 dinars (~270 euros) alors que les hommes ne sont que 47% dans cette catégorie. Cela se traduit par des budgets moyens par déplacement inférieurs pour les femmes ; l'écart le plus grand étant observé à Casablanca (37%).

Des facteurs explicatifs

L'analyse des pratiques de mobilité des femmes ne peut se concevoir uniquement par rapport à celles des hommes. En effet, les publications de référence indiquent que celles-ci varient selon que les femmes soient actives ou sans emploi, qu'elles aient ou non des enfants à charge, et en fonction de leur âge. Nous avons analysé l'influence de ces 3 facteurs sur les pratiques de mobilité.

Les femmes actives sont les plus mobiles

Dans nos 5 villes d'étude, les femmes sont moins actives que les hommes. Plus de la moitié des femmes dans les 3 villes maghrébines sont

1 Enquête Nationale sur l'emploi, HCP 2016 (Casablanca-Settat)

inactives professionnellement (au foyer, à la retraite ou à la recherche d'un emploi) contre moins de 20% des hommes. Dans les deux villes d'Afrique Sub-saharienne, le taux d'inactivité apparaît moins important. Or, on remarque que l'occupation ou non d'un emploi, qu'il soit à temps complet ou partiel, influence positivement le nombre moyen de déplacements effectué quotidiennement. A Casablanca, les femmes actives réalisent 2,4 déplacements par jour, contre 1,6 pour les femmes au foyer. A Dakar, cette différence varie entre 3,2 déplacements par jour pour les femmes actives et 2,5 pour les femmes au foyer. Par ailleurs, même lorsqu'elles sont actives, les femmes continuent à s'occuper davantage des tâches domestiques, , tandis que les hommes consacrent davantage de temps aux loisirs.

Le fait d'avoir un emploi génère également une différence très marquée dans l'usage des modes. Les femmes sont plus nombreuses à utiliser des modes motorisés lorsqu'elles sont actives. Elles recourent plus à la marche lorsqu'elles sont sans emploi.

Les femmes jeunes sont les plus mobiles

La corrélation entre l'âge et la mobilité quotidienne est très forte. Le nombre de déplacements décline rapidement et l'écart se creuse particulièrement au moment de la retraite : les hommes sont alors deux fois plus mobiles que les femmes. Cela peut s'expliquer en partie par la difficulté à continuer à utiliser les transports en commun, et par la plus faible possession du permis de conduire chez les femmes âgées.

Toutefois, à l'inverse de ce qui a été observé en Europe, il n'est pas constaté d'hypermobilité chez les femmes entre 25 et 35 ans. Les systèmes de garde des enfants, le recours plus facile à des membres de la famille pour l'accompagnement à l'école et le fait que les activités extra-scolaires soient moins répandues expliquent cette différence.

Une différence marquée dans l'utilisation des modes

Un taux de motorisation faible accentue les inégalités

L'accès des femmes aux modes motorisés privés est un indicateur central des disparités homme-femme, marqueur à la fois des inégalités matérielles et des différences de rôle au sein des ménages. Le constat le plus flagrant est à Dakar, Tanger et Casablanca, où les hommes sont deux fois plus nombreux à utiliser la voiture. Le deux-roues motorisé et le vélo restent également des modes majoritairement masculins. Sousse se démarque ici avec un faible écart homme-femme dans l'utilisation des modes motorisés privés – ceux-ci représentant autour de 50% de modes motorisés. Ce faible écart peut s'expliquer par un taux de motorisation relativement élevé (44% - le plus élevé des 5 villes), et laisse supposer que plus une ville se motorise, plus les inégalités d'accès aux modes motorisés privés diminuent. Incidemment, on note une utilisation plus élevée des modes motorisés privés chez les femmes des villes du Maghreb (Casablanca, Sousse, Tanger).

Une confiscation du véhicule par les hommes

Cette faible utilisation de la voiture par les femmes est renforcée par le fait qu'elles sont 2 à 7 fois moins nombreuses à détenir le permis de conduire; la différence la plus faible étant une fois de plus à Sousse, et la plus élevée à Dakar (qui affiche un des taux de motorisation les plus faibles - 25,6%). Par ailleurs, même lorsque le ménage dispose d'une voiture, les femmes n'y ont pas accès de la même manière que les hommes et restent captives des modes de transport public. Cela a un impact non négligeable sur le taux de mobilité quotidienne. Ainsi, les Casablancaises ayant accès à un véhicule du ménage effectuent 2,1 déplacements par jour, contre 1,7 lorsqu'elles n'y ont pas accès. Ce phénomène a été théorisé et plusieurs auteurs parlent de « confiscation » de l'automobile par les chefs de ménage (Olvera & Plat, 1997).

2 Véhicules particuliers et deux-roues motorisés.

3 Véhicules particuliers, deux-roues motorisés, transports publics.

3 Rapport EMTASUD, CETUD, 2015

Un recours différent au transport public

La résultante du faible taux d'utilisation des modes motorisés individuels par les femmes est un fort taux d'utilisation des transports publics. Au sein même des transports publics, on observe que les hommes utilisent davantage les systèmes de transport institutionnels, tandis que les femmes utilisent davantage les systèmes non-réguliers ou semi-collectifs (taxis). Ce constat peut s'expliquer par le fait que les femmes réalisent moins de déplacements radiaux, où le transport institutionnel est plus présent. Leurs déplacements sont plus complexes. Elles sont plus souvent chargées et accompagnées ; et elles se déplacent plus souvent en dehors des heures de pointe. Le taxi offre alors une plus grande flexibilité et un plus grand confort. Le taxi est également susceptible d'assurer une desserte plus locale, sur des trajets plus courts, ce qui est cohérent avec les observations faites précédemment.

Une plus grande mobilité piétonne

On observe dans l'ensemble des villes que les femmes marchent beaucoup plus que les hommes. Ce constat est d'autant plus intéressant qu'il concerne des villes aux profils très différents, en termes de taux de motorisation et d'offre de transport public. Les facteurs socio-économiques présentés plus haut expliquent en partie cette part élevée de la marche dans les déplacements des femmes (revenus plus faibles, moindre poids dans la décision financière, déplacements à une échelle plus locale en lien avec un faible taux d'activité, déplacements plus complexes avec segments multiples). des aspects culturels, laisse penser - bien que les femmes actives soient beaucoup plus mobiles - que l'accroissement du niveau de vie et la motorisation associée accentuent les inégalités femme-homme.



Conclusion

L'analyse des 5 EMD nous a permis de confirmer l'intuition selon laquelle, pour des raisons culturelles, sociologiques, économiques, les femmes sont moins mobiles que les hommes et ont des pratiques de mobilité différentes : utilisation majoritaire des transports publics et du taxi, moindre accès aux modes motorisés privés, part significative des déplacements réalisés à pied, faible utilisation du vélo etc.

Ces pratiques sont le résultat de facteurs variés (emploi, parentalité, âge, motifs de déplacement,

détention du permis de conduire, poids financier dans le ménage, éléments culturels etc.) dont la compréhension notamment par les décideurs et les aménageurs est indispensable au développement de schémas de mobilité répondant aux besoins de toutes et de tous.

La comparaison entre les villes d'Afrique du Nord et les villes d'Afrique Sub-sahariennes, au-delà des aspects culturels, laisse penser - bien que les femmes actives soient beaucoup plus mobiles - que l'accroissement du niveau de vie et la motorisation associée accentuent les inégalités femme-homme.

Table des matières

1. Introduction	7
2. Des inégalités notables entre femmes et hommes	8
2.1 Un taux de mobilité plus faible	8
2.2 Des motifs de déplacements différents	8
2.3 Des budgets transport inférieurs	10
3. Des facteurs impactant la mobilité chez les femmes	12
3.1 Être active accroît l'accessibilité	13
3.2 Les femmes jeunes sont les plus mobiles	14
3.3 La parentalité n'explique pas tout	15
4. Une différence marquée dans l'utilisation des modes	16
4.1 Un taux de motorisation faible accentue les inégalités	17
4.2 Un recours différent au transport public	18
4.3 Une plus grande mobilité piétonne	19
5. Enseignements	20
6. Bibliographie	22

1. Introduction



© Transitec - Dakar

Dans les villes du monde entier, **l'expérience de mobilité** est vécue différemment **selon le genre**, mais les besoins spécifiques sont rarement pris en compte dans la planification des infrastructures de transport. Or, comme de nombreuses études ont pu le démontrer, notamment celles conduites par Amartya Sen, prix Nobel d'économie en 1998, les **inégalités fondées sur le genre** ralentissent la croissance économique et les progrès faits en matière de réduction de la pauvreté dans les pays en développement. Selon Levy (2013), les comportements liés aux transports sont l'un des domaines de la vie où les différences de genre s'expriment le plus clairement. C'est sur la base de ce constat que la dimension « **genre** » est de plus en plus prise en compte dans les analyses réalisées par Transitec Ingénieurs Conseils dans le cadre de Politiques Nationales de Mobilité Urbaine ou de Plan de Déplacements Urbains en Afrique.

Pour approfondir le sujet, Transitec a décidé d'analyser les données recueillies dans le cadre d'**Enquêtes Ménages-Déplacements** sur lesquelles Transitec a été impliqué entre 2015 et 2020 dans 5 villes africaines : Casablanca et Tanger (Maroc), Sousse (Tunisie), Dakar (Sénégal) et Yaoundé (Cameroun) . Sur certains aspects, une comparaison avec des villes européennes est également proposée.

En lançant cette étude comparative dans le cadre de ses activités de développement, Transitec souhaite mieux comprendre la mobilité des femmes dans ces villes qui ont récemment fait ou qui font actuellement l'objet d'une démarche de planification de la mobilité urbaine (PDU). Ce travail permet aussi d'explorer un **sujet sociologique d'actualité** pour lequel les bailleurs de fonds (AFD, Banque mondiale en Afrique notamment) mettent de plus en plus l'accent.

Cette note permet de confirmer l'intuition selon laquelle, pour des raisons culturelles, sociologiques, économiques, les **femmes** sont **moins mobiles que les hommes** et ont des pratiques de mobilité différentes : utilisation majoritaire des **transports publics** et du **taxi**, moindre accès aux modes motorisés privés, part significative des déplacements réalisés **à pied**, faible utilisation du **vélo**. Ces pratiques sont le résultat de facteurs variés (emploi, parentalité, âge, motifs de déplacement, détention du permis de conduire, poids financier dans le ménage, éléments culturels etc.) que nous détaillons dans cette note. La comparaison entre les villes d'Afrique du Nord et les villes d'Afrique Sub-sahariennes, au-delà des aspects culturels, laisse penser - bien que les femmes actives soient beaucoup plus mobiles - que l'accroissement du niveau de vie et la motorisation associée accentuent les inégalités femme-homme.

Tableau 1 : Quelques données socio-économiques sur les 5 villes étudiées

	Nombre d'habitants (millions)	Revenus moyen des ménages	Taux de motorisation (% des ménages)
Région du Grand Casablanca	4,27	5'900 MAD (~ 550 EUR)	42 %
Municipalité de Tanger	0,95	.. ⁶	40 %
Grand Sousse	0,38	1350 (DN) (~405 EUR)	44 %
Région de Dakar	3,26	206'000 FCFA (~ 315 EUR)	26 %
Communauté Urbaine de Yaoundé	3,25	250'000 FCFA (~380 EUR)	.. ⁷

⁶ Donnée indisponible – question non posée dans le cadre de l'EMD de Tanger.

⁷ Donnée indisponible

⁶ Donnée indisponible – question non posée dans le cadre de l'EMD de Tanger.

⁷ Donnée indisponible

2. Des inégalités notables entre femmes et hommes

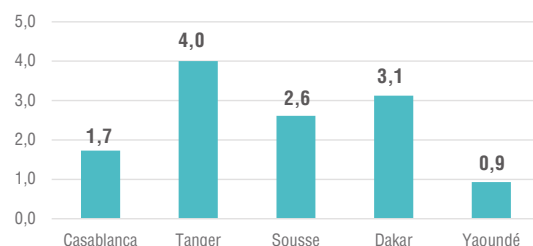
Dans ce chapitre, nous utiliserons les définitions suivantes :

- **Facteur d'immobilité entre les femmes et les hommes** : rapport entre les femmes et les hommes qui n'ont réalisé aucun déplacement la veille de l'enquête.
- **Taux de mobilité individuelle** : Nombre moyen de déplacements journaliers.

2.1 Un taux de mobilité plus faible

D'après les résultats des EMD dans les 5 villes analysées, il ressort que les femmes se déplacent moins que les hommes : 25% des Casablancaises, 19% des Dakaroises et 8% des Tangéroises déclarent n'avoir effectué aucun déplacement la veille de l'enquête. Et ces taux sont 2 à 4 fois supérieurs à ceux observés chez les hommes.

Figure 1
Facteur
d'immobilité
entre les
femmes et les
hommes

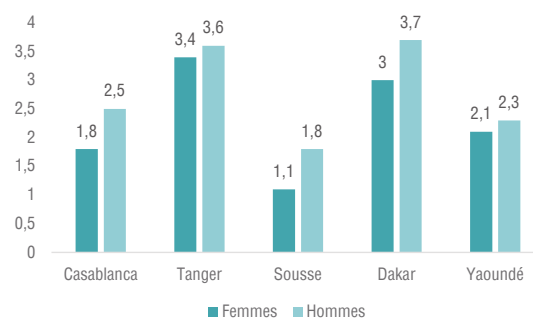


Source : Enquêtes ménages-déplacements réalisées à Casablanca (Casa Transports SA, 2019), Tanger (APDN, 2020), Sousse (Ville de Sousse, 2020) et Dakar (CETUD, 2015).

2.2 Des motifs de déplacements différents

A cette immobilité plus marquée chez les femmes s'ajoute une fréquence des déplacements légèrement inférieure à celles des hommes.

Figure 2
Taux de
mobilité
individuelle



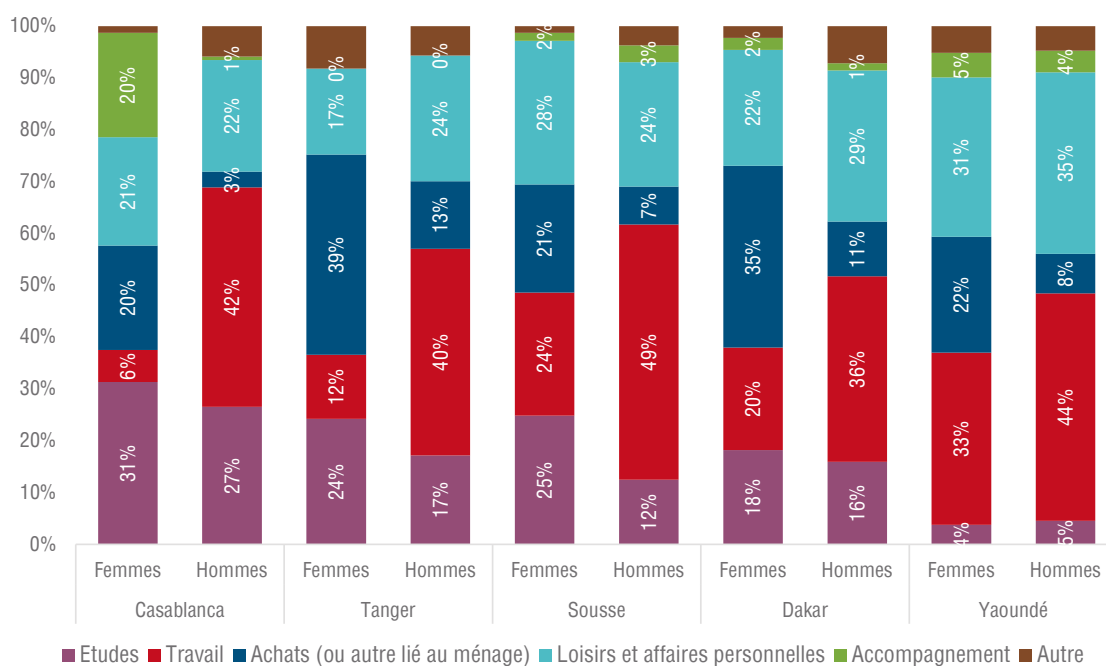
Source : Enquêtes ménages-déplacements réalisées à Casablanca (Casa Transports SA, 2019), Tanger (APDN, 2020), Sousse (Ville de Sousse, 2020), Dakar (CETUD, 2015), et Yaoundé (CUY, 2018)

Enfin, on constate dans les 5 villes que les femmes réalisent des déplacements 10 à 30% plus courts que les hommes. Ce constat vient renforcer celui fait par Frédérique Predali (2004) en Ile-de-France, selon lequel les femmes occupent davantage que les hommes des emplois à temps partiel, privilégient le télétravail et choisissent des emplois plus proches de leur domicile que les hommes, dans le but de se rendre plus disponible pour leur famille, notamment.

Les déplacements cumulés travail et études des hommes sont dans toutes les agglomérations plus importantes que ceux des femmes pour les mêmes motifs, avec un différentiel de 12 à 32%. A l'inverse, le motif « achats » représente une part très importante de la mobilité des femmes (de 20 % à Casablanca à 39% à Tanger). En comparaison, cela représente dans chaque ville au moins trois fois plus que pour les hommes. Ce différentiel homme-femme est particulièrement marqué à Casablanca, qui présente par ailleurs le taux d'activité féminin le plus faible des 5 villes (28,20%).

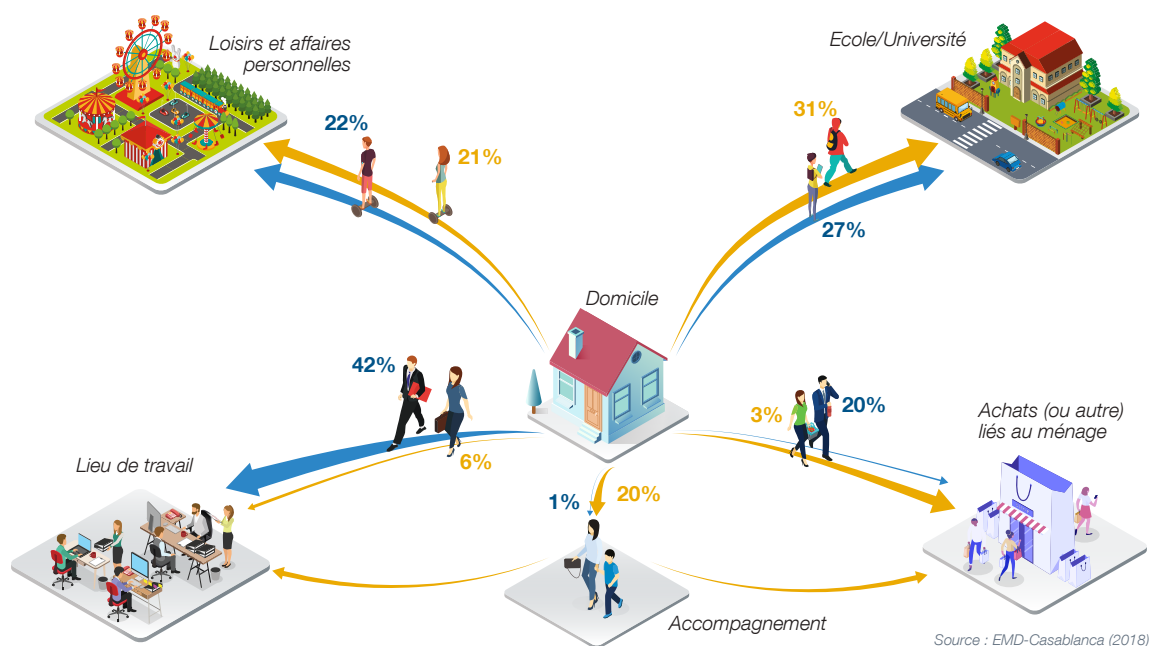


Figure 3
Motifs de déplacement



Source : Enquêtes ménages-déplacements réalisées à Casablanca (Casa Transports SA, 2019), Tanger (APDN, 2020), Sousse (Ville de Sousse, 2020), Dakar (CETUD, 2015), et Yaoundé (CUY, 2018)

Figure 4
Motifs de déplacement par genre à Casablanca



Source : Enquête ménages-déplacements réalisée à Casablanca (Casa Transports SA) en 20

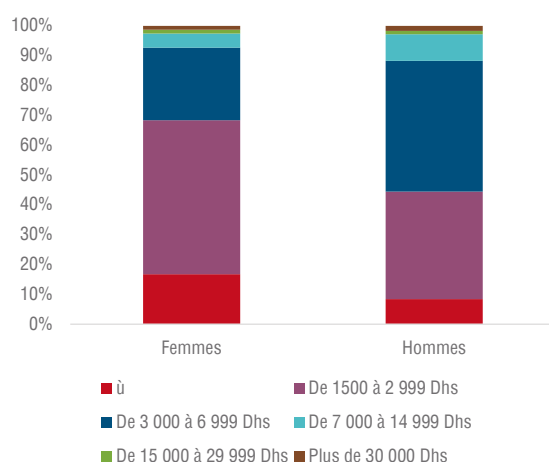


© Transitec - Ouaga

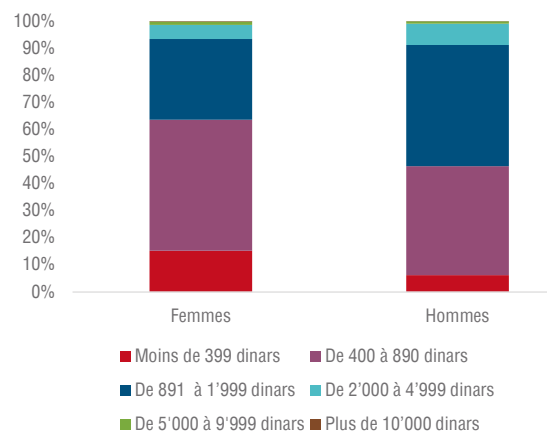
2.3 Des budgets transport inférieurs

Le budget consacré à la mobilité dépend fortement des revenus. Avec en moyenne des revenus inférieurs aux hommes, les femmes dépensent moins pour leurs déplacements. Dans l'agglomération Casablancaise, près de **70% des femmes touchent moins de 3'000 Dirhams** (~275 EUR) alors que **les hommes ne sont que 44%** dans cette catégorie. Le même constat est noté à Sousse, où plus de **63% des femmes touchent moins de 890 Dinars** (~270 EUR) alors que **les hommes ne sont que 47%** dans cette catégorie.

Figure 5
Différence de
revenus dans
l'agglomération
de Casablanca



Source : Enquête ménages-déplacements réalisée à Casablanca (Casa Transports SA, 2019)



Source : Enquête ménages-déplacements réalisée à Sousse (Ville de Sousse, 2020)

Figure 6 - Différence de revenus dans l'agglomération de Sousse

Cela se traduit, à Casablanca, Sousse et Yaoundé, par des budgets moyens par déplacement inférieurs pour les femmes ; l'écart le plus grand étant observé à Casablanca (37%). Et pourtant, si l'on s'intéresse au pourcentage du budget mensuel consacré aux transports à Casablanca, il est de 11% pour les hommes contre 13% pour les femmes.



© Transitec - Ouagadougou

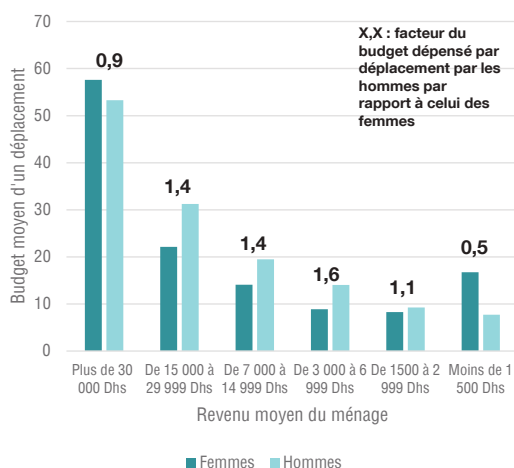
Tableau 2
Budget moyen par
déplacement (hors
marche à pied)

	Casablanca	Sousse	Yaoundé
Femmes	11 Dhs (1,03 EUR)	3,7 Dinars 1,12 EUR)	287 FCFA (0,44 EUR)
Hommes	15 Dhs (1,40 EUR)	4,3 Dinars (1.3 EUR)	334 FCFA (0,51 EUR)
PIB régional par habitant	43'187 DH (4'050 EUR)	7'700 DT (2'300 EUR)	820'561 FCFA ⁹ (1'250 EUR)
Ecart du budget dépensé par déplacement entre les femmes et les hommes	37%	16%	16%

Source : Enquêtes ménages-déplacements réalisées à Casablanca (Casa Transports SA, 2019), Sousse (Ville de Sousse, 2020), et Yaoundé (CUI, 2018)

On note, par ailleurs, que cet écart du budget de déplacement entre les hommes et les femmes ne dépend pas du revenu du ménage. En effet, à Casablanca, et comme le montre la figure 7, les hommes dépensent jusqu'à 1,6 fois plus que les femmes par déplacement.

Figure 7
Différence du
budget dépensé
par déplacement
entre les hommes
et les femmes
selon le revenu
moyen du ménage
(Casablanca)

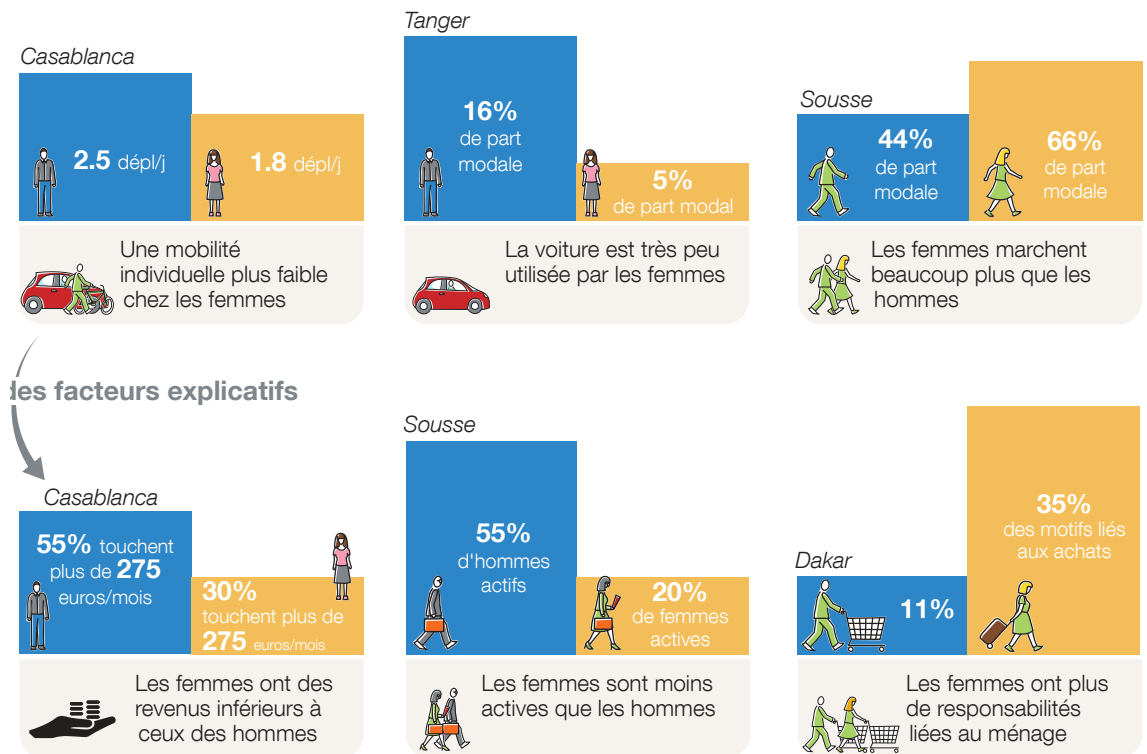


Source : Enquêtes ménages-déplacements réalisées à Casablanca (Casa Transports SA, 2019), Sousse (Ville de Sousse, 2020), et Yaoundé (CUI, 2018)

→ **Sur la base de ces constats, nous avons cherché à connaître les facteurs clés qui influencent les pratiques de mobilité des femmes, et qui expliquent ces différences notables entre hommes et femmes. Nous avons choisi pour cela de centrer notre analyse sur les villes de Dakar et de Casablanca, pour lesquelles les résultats des EMD se sont avérés plus riches.**

3. Des facteurs impactant la mobilité chez les femmes

Figure 8
Chiffres clés
des différences
homme-femme
à Casablanca,
Tanger, Sousse
et Dakar



Source : Enquêtes ménages-déplacements réalisées à Casablanca (Casa Transports SA, 2019), Tanger (APDN, 2020), Sousse (Ville de Sousse, 2020), Dakar (CETUD, 2015), et Yaoundé (CUI, 2018)

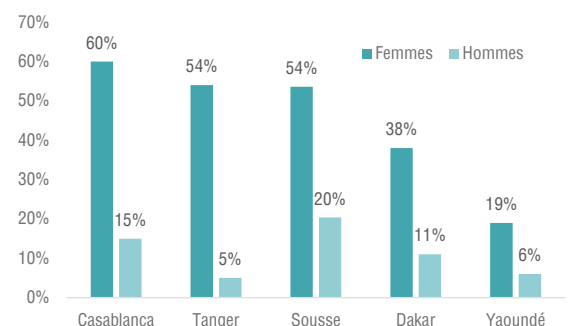
L'analyse des pratiques de mobilité des femmes ne peut se concevoir uniquement en comparaison à celles des hommes. En effet, celles-ci varient selon que les femmes soient actives ou sans emploi, selon qu'elles aient ou non des enfants à charge, et selon leur âge, etc.

Dans cette section, nous analysons l'influence de ces 3 facteurs sur les pratiques de mobilité.

3.1 Être active accroît l'accessibilité

Dans les 5 villes étudiées, les femmes sont moins actives que les hommes. Plus de la moitié des femmes dans les 3 villes maghrébines sont inactives professionnellement (c'est-à-dire au foyer, à la retraite ou à la recherche d'un emploi) contre moins de 20% des hommes. Dans les deux villes d'Afrique sub-saharienne, le taux d'inactivité apparaît moins important.

Figure 9 - Part des femmes et des hommes inactifs



Source : Enquêtes ménages-déplacements réalisées à Casablanca (Casa Transports SA, 2019), Tanger (APDN, 2020), Sousse (Ville de Sousse, 2020), Dakar (CETUD, 2015), et Yaoundé (CUI, 2018)

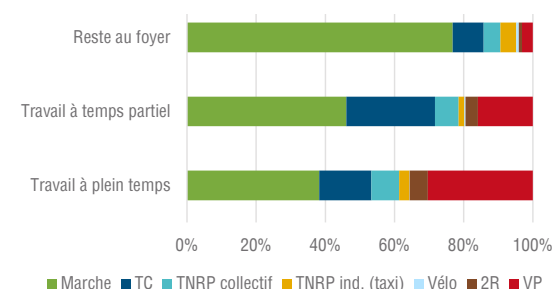
Or, on remarque que l'occupation ou non d'un emploi, qu'il soit à temps complet ou partiel, influence le nombre moyen de déplacements par jour effectué par les femmes, celles qui travaillent étant les plus mobiles. A Casablanca, les femmes

actives réalisent 2,4 déplacements par jour, contre 1,6 pour les femmes au foyer. A Dakar, cette différence varie entre 3,2 déplacements par jour pour les femmes actives et 2,5 pour les femmes au foyer. Par ailleurs, même lorsqu'elles sont actives, les femmes continuent à s'occuper davantage des tâches domestiques, alors que les hommes consacrent davantage de temps aux loisirs. Qu'ils soient actifs ou non actifs, les hommes n'effectuent que marginalement des déplacements induits par les tâches domestiques.

Cette dernière observation corrobore le fait que la mobilité des femmes ne se structure pas autour de déplacements binaires domicile-travail, mais autour de boucles de déplacements incluant toutes ces activités relatives aux tâches domestiques. Par conséquent, comme le relève l'AFD dans sa boîte à outil Genre « Transport et mobilité », les systèmes de transport public, généralement organisés de façon radiale, ne sont pas adaptés à leurs déplacements.

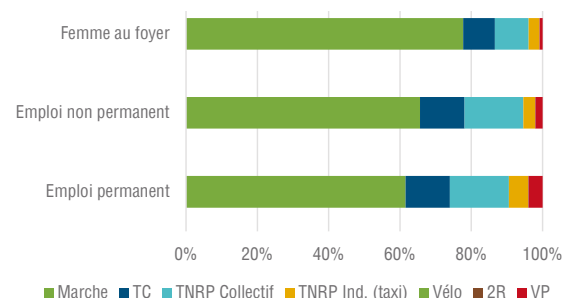
Enfin, le fait d'avoir un emploi génère une différence très marquée dans l'usage des modes. Les femmes sont plus nombreuses à utiliser des modes motorisés lorsqu'elles sont actives. Elles recourent plus à la marche lorsqu'elles sont sans emploi.

Figure 10 - Différence d'utilisation des modes selon l'occupation principale des Casablancaises



Source : Enquête ménages-déplacements réalisée à Casablanca en 2019 (Casa Transports SA)

Figure 11 - Différence d'utilisation des modes selon l'occupation principale des Dakaroises



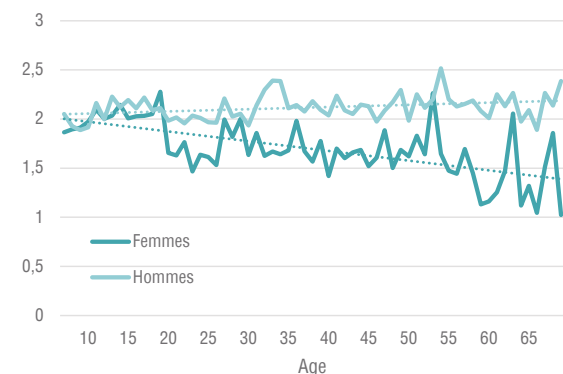
Source : Enquête ménages-déplacements réalisée à Dakar en 2015 (EMTASUD, CETUD)

3.2 Les femmes jeunes sont les plus mobiles

A Casablanca et Dakar, on observe des taux de mobilité similaires pour les hommes et les femmes jusqu'à la fin des études secondaires, puis ce taux diminue pour les femmes et reste en deçà de celui des hommes tout au long de leur vie. Dans les deux villes, l'écart tend à se creuser davantage à partir de 55 ans. Cela peut s'expliquer en partie par la difficulté à continuer à utiliser les transports en commun, et par la faible proportion de femmes détenant le permis de conduire.

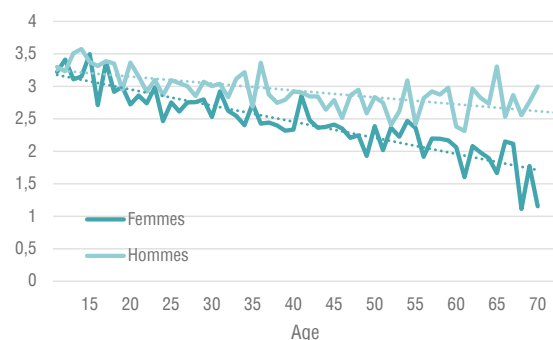
A Casablanca, on observe une hausse du taux de mobilité entre 25 et 30 ans (début de la vie active) puis il diminue à nouveau après 30 ans (début de la vie parentale).

Figure 12 - Mobilité individuelle des Casablancais selon l'âge et le genre



Source : Enquête ménages-déplacements réalisée à Casablanca en 2019 (Casa Transports SA)

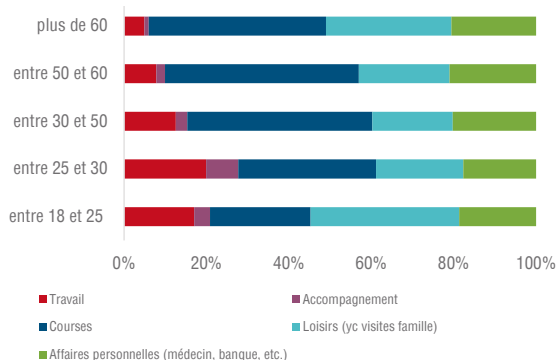
Figure 13
Mobilité
individuelle des
Dakarois selon
l'âge et le genre



Source : Enquête ménages-déplacements réalisées à Dakar en 2015 (EMTASUD, CETUD)

Si l'on s'intéresse aux motifs de déplacement au cours de la vie, on observe qu'après l'âge de 30 ans (arrivée des enfants), les femmes Casablancaises se déplacent moins pour le travail ou les loisirs que pour les achats liés au ménage.

Figure 14 Motifs
de déplacement
des femmes
casablancaises
selon l'âge



Source : Enquête ménages-déplacements réalisée à Casablanca en 2019 (Casa Transports SA)

¹⁰ Enquête mobilité 2019 (Région Grand Est, Eurométropole de Strasbourg)

Vu d'ailleurs

L'Eurométropole de Strasbourg, dans le cadre de l'enquête mobilité organisée en 2019, fait le constat d'un niveau de mobilité équivalent chez les hommes et les femmes à l'exception de deux périodes où les écarts sont significatifs. Entre 25 et 35 ans, en lien avec l'arrivée des enfants : les femmes réalisent jusqu'à moitié plus de déplacements par jour que les hommes. Entre 70 et 80 ans les femmes réalisent presque moitié moins de déplacement que les hommes.

3.3 La parentalité n'explique pas tout

Nous avons cherché à savoir si le fait d'avoir des enfants avait un impact sur la mobilité des femmes :

- à Casablanca : les femmes sans enfant font en moyenne 1,90 dépl./jour contre 1,78 pour celles avec enfant.
- à Dakar : les femmes sans enfant font en moyenne 2,83 dépl./jour contre 2,70 dépl./jour pour celles avec enfant.

Cette légère différence suggère qu'il n'existe pas d'hypermobilité chez les femmes ayant des enfants, contrairement à ce que l'on observe en Europe. Cela peut s'expliquer par les systèmes de garde des enfants, le recours plus facile à des membres de la famille pour l'accompagnement à l'école et par le fait que les activités extra-scolaires soient moins répandues.



¹⁰ Enquête mobilité 2019 (Région Grand Est, Eurométropole de Strasbourg)

¹¹ Véhicules particuliers et deux-roues motorisés.

4. Une différence marquée dans l'utilisation des modes

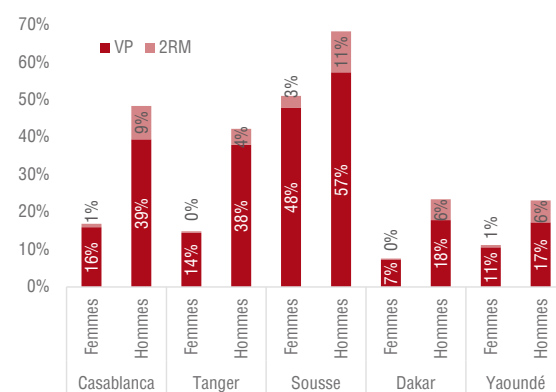
4.1 Un taux de motorisation faible accentue les inégalités

L'accès des femmes aux modes motorisés privés est un indicateur central des disparités hommes/femmes, marqueur à la fois des inégalités matérielles et des différences de rôle au sein des ménages. Le constat le plus flagrant est à Dakar, Tanger et Casablanca, où les hommes sont deux fois plus nombreux à utiliser la voiture. Le deux-roues motorisé reste également un mode majoritairement masculin.

Sousse se démarque ici avec un faible écart homme-femme dans l'utilisation des modes motorisés privés – ceux-ci représentant autour de 50% de modes motorisés. Ce faible écart peut s'expliquer par un taux de motorisation relativement élevé (44% - le plus élevé des 5 villes), et laisse supposer que plus une ville se motorise, plus les inégalités d'accès aux modes motorisés privés diminuent.

Incidemment, on note une utilisation plus élevée des modes motorisés individuels chez les femmes des villes du Maghreb (Casablanca, Sousse, Tanger).

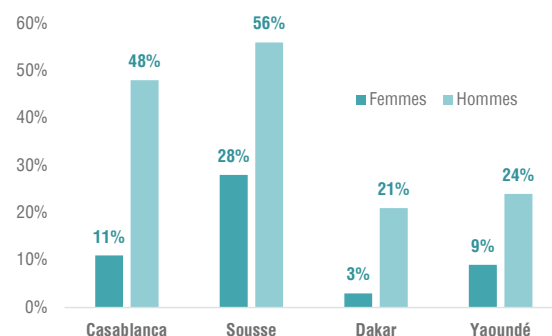
Figure 15
Part des modes
privés au sein
des modes
motorisés



Source : Enquêtes ménages-déplacements réalisées à Casablanca (Casa Transports SA, 2019), Tanger (APDN, 2020), Sousse (Ville de Sousse, 2020), Dakar (CETUD, 2015), et Yaoundé (CUY, 2018)

Cette faible utilisation de la voiture par les femmes est renforcée par le fait qu'elles sont 2 à 7 fois moins nombreuses à détenir le permis de conduire; la différence la plus faible étant une fois de plus à Sousse, et la plus élevée à Dakar (qui affiche un des taux de motorisation les plus faibles : 25,6%¹³).

Figure 16 - Pourcentage de femmes et d'hommes disposant d'un permis de conduire (voiture)



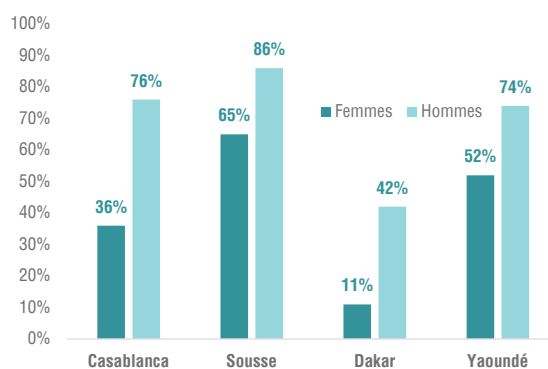
Source : Enquêtes ménages-déplacements réalisées à Casablanca (Casa Transports SA, 2019), Sousse (Ville de Sousse, 2020), Dakar (CETUD, 2015), et Yaoundé (CUY, 2018)

Par ailleurs, même lorsque le ménage dispose d'une voiture, les femmes n'y ont pas accès de la même manière que les hommes et restent captives des modes de transport collectifs ou semi-collectifs. Cela a un impact non négligeable sur le taux de mobilité quotidienne. Ainsi, les Casablancaises ayant accès à un véhicule du ménage effectuent 2,1 déplacements par jour, contre 1,7 lorsqu'elles n'y ont pas accès. Ce phénomène a été théorisé et plusieurs auteurs parlent de « confiscation » de l'automobile par les chefs de ménage (Olvera & Plat 1997).

¹² Véhicules particuliers, deux-roues motorisés, transports publics.

¹³ Rapport EMTASUD, CETUD, 2015

Figure 17
Pourcentage
des hommes
et des femmes
ayant accès à
un véhicule du
ménage (lorsque
le ménage est
motorisé)



Source : Enquêtes ménages-déplacements réalisées à Casablanca (Casa Transports SA, 2019), Sousse (Ville de Sousse, 2020), Dakar (CETUD, 2015), et Yaoundé (CUY, 2018)

Vu d'ailleurs

A titre de comparaison, l'enquête mobilité réalisée à Strasbourg en 2019 indique une tendance à la hausse du nombre d'hommes de 18-30 ans sans permis (de 19 à 27% entre 2009 et 2019), alors que la tendance est plutôt à la baisse chez les femmes du même âge (23 à 21%). Dans ce cas, le permis de conduire n'est plus un marqueur d'inégalités entre hommes et femmes.

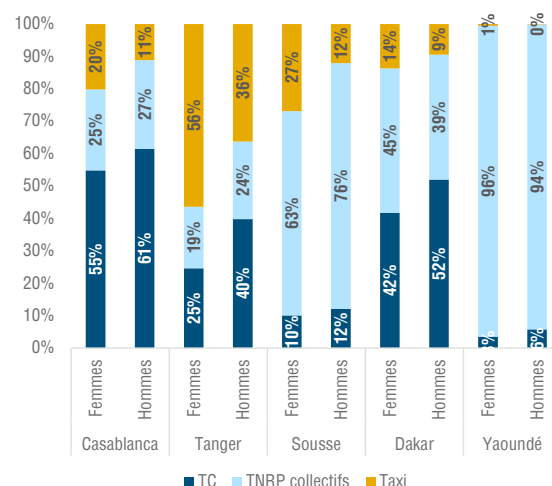
→ **Le faible accès des femmes aux véhicules à moteur doit conduire l'aménageur à porter une attention spécifique à la disponibilité des modes de transport alternatifs à la voiture : modes motorisés collectifs (métro, train urbain, bus, tramway etc.) ou modes non motorisés tels que le vélo, la marche etc.**

4.2 Un recours différent au transport public

La résultante du faible taux d'utilisation des modes motorisés individuels par les femmes est un fort taux d'utilisation des transports publics – Sousse faisant une nouvelle fois figure d'exception -.

Au sein même des transports publics, on observe que les hommes utilisent davantage les systèmes de transport institutionnels, tandis que les femmes utilisent davantage les systèmes non-réguliers ou semi-collectifs (taxis).

Figure 18 - Différence d'utilisation des modes de transport collectif

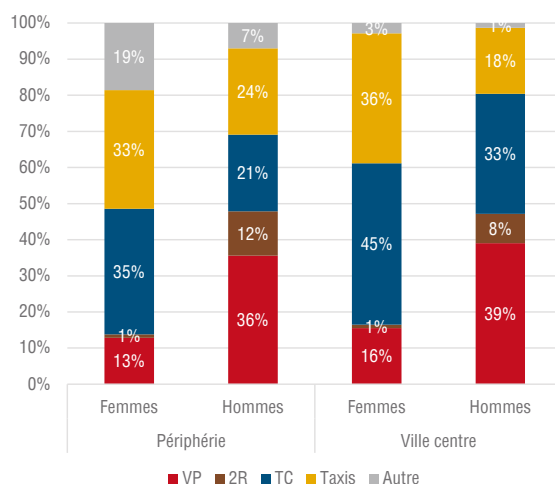


Source : Enquêtes ménages-déplacements réalisées à Casablanca (Casa Transports SA, 2019), Tanger (APDN, 2020), Sousse (Ville de Sousse, 2020), Dakar (CETUD, 2015), et Yaoundé (CUY, 2018)

Ce constat peut s'expliquer par le fait que les femmes réalisent moins de déplacements radiaux, où le transport institutionnel est plus présent. Leurs déplacements sont plus complexes. Elles sont plus souvent chargées et accompagnées ; et elles se déplacent plus souvent en dehors des heures de pointe. Le taxi offre alors une plus grande flexibilité et un plus grand confort. Le taxi est également susceptible d'assurer une desserte plus locale, sur des trajets plus courts, ce qui est cohérent avec les observations faites précédemment.

Par ailleurs, si l'utilisation des transports en commun est différente selon que l'on habite en ville centre où en périphérie, du fait du manque de desserte et de la différence de revenu entre la périphérie et le centre, la différence est encore plus marquée chez les femmes. A Casablanca, comme le montre la Figure 21, les femmes habitant en périphérie utilisent moins les transports en commun (35%) que celles habitant en ville centre (45%). Elles sont en conséquence 19% à recourir à des modes de transport artisanaux (les taxis clandestins, les charrettes, les triporteurs...) contre uniquement 3% pour celles en ville-centre. Les femmes vivant en périphérie sont donc les premières utilisatrices de ces modes pour lesquels le confort et les conditions de sécurité sont souvent minimaux.

Figure 19
Différence
d'utilisation
des modes de
transport (Hors
marche à pied)
selon le milieu
d'habitat dans
l'agglomération de
Casablanca



Source : Enquêtes ménages-déplacements réalisées à Casablanca (Casa Transports SA, 2019).

Cette situation est particulièrement problématique étant donné le lien qui a été établi entre l'accessibilité aux transports et l'amélioration des conditions socio-économiques. Une étude de la Banque Mondiale réalisée en 2012 constatait que 60 % des femmes interrogées estiment que le manque de transport a réduit leur capacité à améliorer leurs revenus ; 52% estiment que les mauvais services de transport les empêchent d'atteindre les zones d'emploi et 47% pensent que cela a un impact négatif sur leur évolution professionnelle.

La sécurité dans les transports : un enjeu d'accessibilité

La sûreté (ou sécurité) personnelle dans les transports fait partie des éléments qui conditionnent fortement les modes de transports utilisables et les modalités de réalisation des déplacements (Olvera, Plat, Pochet, 2018). Si la question est souvent étudiée dans le cas des transports en commun, elle se pose également pour les piétons, et révèle une perception plus vive au sein de la population féminine.

L'EMD de Dakar met en lumière des craintes plus fortes en soirée qu'en journée, particulièrement lorsqu'il s'agit de se déplacer à pied, ainsi que des problèmes d'agressions et de vols dans les transports en commun. La crainte de subir des agressions ou des vols est nettement plus élevée chez les femmes que chez les hommes.

Dans les autres villes, les enjeux de sécurité dans les transports en fonction du genre transparaissent peu des données analysées. Cela est dû principalement à la façon dont la question est posée, qui ne donne pas d'information sur le type d'agression ou la fréquence de ces agressions, mais interroge de façon générale sur le sentiment d'insécurité dans les transports.



Vu d'ailleurs

Les comptages réalisés à Bordeaux en 2018 dans le cadre de l'enquête « Femmes et mobilités urbaines » concluent à une égalité numérique entre hommes et femmes dans l'accès à pied de l'espace public. En revanche, des différences notables sont observées lorsqu'il

s'agit de marcher seule la nuit (moins de 10% des femmes, contre 37% le jour). L'enquête révèle également l'inconfort de la ville pour les femmes (déplacements avec enfants, fatigue, propreté, toilettes publiques) ainsi que le sentiment d'insécurité (harcèlement de rue).

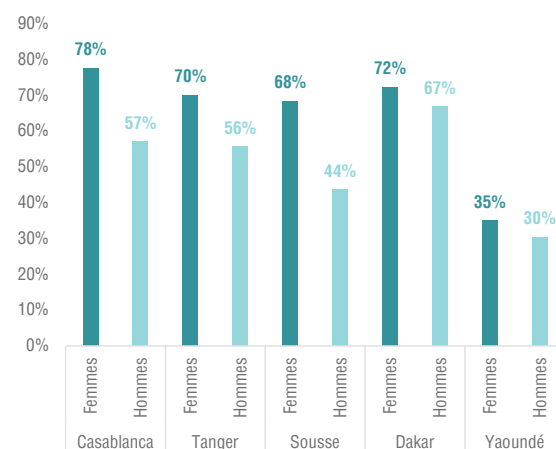


4.3 Une plus grande mobilité piétonne

Le constat est partagé dans l'ensemble des 5 villes étudiées : les femmes marchent beaucoup plus que les hommes, avec une différence davantage marquée dans les villes du Maghreb que dans les villes subsahariennes. Ce constat est d'autant plus intéressant qu'il concerne des villes aux profils très différents, en termes de taux de motorisation et d'offre de transport public.

Les facteurs présentés dans la partie 3 expliquent en partie cette part élevée de la marche dans les déplacements des femmes :

Figure 20
Part de la marche dans les déplacements



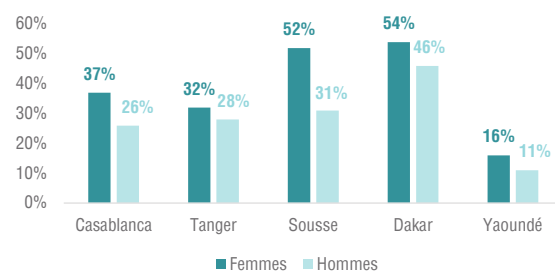
Source : Enquêtes ménages-déplacements réalisées à Casablanca (Casa Transports SA, 2019), Tanger (APDN, 2020), Sousse (Ville de Sousse, 2020), Dakar (CETUD, 2015), et Yaoundé (CUY, 2018)

- Au sein du ménage, les femmes ont des revenus plus faibles que les hommes et ont potentiellement un moindre poids dans la décision financière. En moyenne, au sein des 5 villes étudiées, 17% seulement des femmes se déclarent « Cheffe de ménage ».
- Les femmes sont moins nombreuses à avoir une activité professionnelle et réalisent des déplacements à une échelle plus locale. Au sein des 5 villes étudiées, le taux d'activité des femmes est compris entre 28% (Casablanca, Sousse) et 48% (Yaoundé).
- Les femmes réalisent des déplacements plus complexes, avec des segments multiples, pour lesquels les systèmes tarifaires ne sont pas en adéquation. A chaque segment, l'utilisateur doit s'acquitter d'un nouveau titre de transport, ce qui peut pousser certaines femmes à préférer la marche.

Il est intéressant de noter que cette différence n'est pas seulement observée pour des motifs liés à des achats ou des loisirs, mais elle est également marquée pour les déplacements vers le lieu de travail.

Figure 21 - Part de la marche dans les déplacements vers le lieu de travail

Ces observations peuvent expliquer en partie que les femmes aient un budget moyen par déplacement inférieur à celui des hommes.



Source : Enquêtes ménages-déplacements réalisées à Casablanca (Casa Transports SA, 2019), Tanger (APDN, 2020), Sousse (Ville de Sousse, 2020), Dakar (CETUD, 2015), et Yaoundé (CUY, 2018)

14 Personne qui a une autorité et un pouvoir de décision financière dans le groupe de personnes défini comme le ménage – mais cette définition n'est pas toujours explicitée auprès des personnes interrogées, ce qui peut donner lieu à différentes interprétations.



Vu d'ailleurs

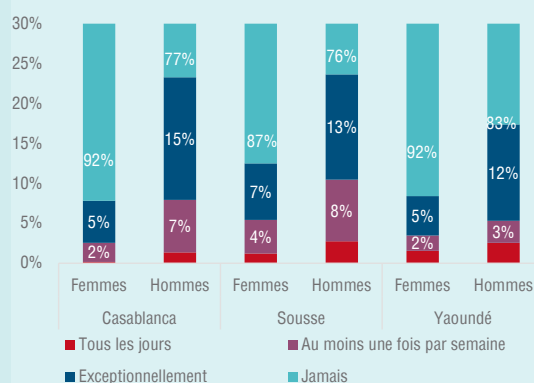
Les observations faites dans les 5 villes se recoupent avec celles faites dans le cadre de l'enquête mobilité des personnes en France Métropolitaine 2018-2019 de l'Insee, dans une moindre mesure. Celle-ci indique que les femmes sont moins utilisatrices de la voiture que les hommes (62% des déplacements des femmes contre 64% pour les hommes), et qu'elles se déplacent plus à pied (26% de leurs déplacements contre 21% chez les hommes) et en transports en commun (10%, contre 8% chez les hommes).

Et le vélo dans tout ça ?

Le vélo peut contribuer à diminuer le coût lié au transport mais aussi à réduire les temps de trajet réalisés à pied. Cependant, on remarque que, comme la voiture, c'est un mode encore très masculin (utilisation 10 à 20 fois supérieure pour les hommes que pour les femmes dans les 5 villes étudiées) et que son utilisation par les femmes est souvent mal vue (Malmberg-Calvo 1994). A Bordeaux, on observe également une pratique du vélo plus faible chez les femmes, dans une moindre mesure (38% des cyclistes).

Une amélioration des infrastructures cyclables, l'apprentissage en milieu scolaire et des campagnes de communication et de lutte contre les agressions peuvent contribuer à rétablir cette inégalité d'accès.

Figure 22 - Différence dans l'utilisation du vélo



Source : Enquêtes ménages-déplacements réalisées à Casablanca (Casa Transports SA, 2019), Sousse (Ville de Sousse, 2020), et Yaoundé (CUY, 2018)



5. Enseignements

L'analyse des comportements de mobilité dans les 5 villes africaines permet de faire état des différences notables dans la mobilité des hommes et femmes. Les hommes sont généralement plus mobiles ; ils se déplacent plus loin, et disposent plus facilement de véhicules motorisés que ce soit les deux-roues ou les voitures particulières et consacrent un budget plus important aux déplacements. Les femmes quant à elles marchent beaucoup plus, dans un périmètre moindre, et utilisent plus facilement des modes transport public artisanaux. A l'évidence, la planification multimodale qui tend à promouvoir les modes actifs et les transports collectifs peut permettre de lutter contre les inégalités d'accès.

Mais au-delà des comparaisons homme-femme, notre analyse invite, pour une meilleure compréhension des enjeux, à examiner les différences entre les femmes (et entre les hommes) en fonction de l'activité, de l'âge, de la parentalité, du lieu d'habitation, etc.

Les femmes sans emploi, habitant en périphérie – et particulièrement les plus âgées – sont les moins mobiles et ont le moins accès aux modes de transport

motorisés. En effet, ce groupe de femmes a moins d'autonomie financière, habitent dans les zones les moins bien desservies en transports collectifs et ont le plus de responsabilités liées aux ménages (réalisation d'achats, accompagnement...).

Bien que plusieurs groupes d'habitants, hommes et femmes, souhaiterait voir leurs conditions de mobilité s'améliorer (notamment, les pauvres, les personnes en recherche d'emploi, les habitants de la périphérie, les personnes à mobilité réduite...), ce sont les femmes les plus pauvres qui souffrent le plus du manque d'accès à des moyens de transports rapides, confortables et sécuritaires. Il est ainsi important de ne pas négliger les besoins de cette catégorie de la population dans les démarches de planification au niveau des villes africaines en particulier.

En effet, c'est en garantissant les conditions et les moyens de transports à ceux qui sont le plus dans le besoin, que l'on accroître les possibilités pour ces populations d'accéder à l'éducation et à l'emploi et de sortir ainsi de la pauvreté.

Comment mieux prendre en compte le genre dans les enjeux de mobilité urbaine ?

Cette analyse des 5 EMD permet de tirer certains enseignements :

- On constate que la formulation de certaines questions ou les choix multiples proposés ne permettent pas de mettre en valeur les besoins spécifiques des femmes ou la réalité de leurs pratiques de mobilité. Le questionnaire utilisé dans le cadre de l'EMD de Dakar est celui qui nous a permis de retirer le plus de substance, mais il pourrait aller plus loin, en posant les questions répertoriées dans le Tableau 3.
- Comme le soulignait déjà la chercheuse Jacqueline Coutras dans les années 90, les rapports des EMD gagneraient à s'intéresser davantage à la question du genre, en présentant des données ventilées par sexe. Cela permettrait d'éclairer certaines décisions relatives aux itinéraires de transport en commun, à la gestion du dernier kilomètre, au développement des infrastructures piétonnes etc.

Tableau 3
Questions pertinentes pour de futures EMD

Buts de l'étude	Buts de l'étude
Distance totale parcourue par jour	Confirmer l'hypothèse selon laquelle les femmes se déplacent à une échelle plus locale
Distance totale parcourue par jour	Confirmer l'hypothèse selon laquelle les femmes se déplacent à une échelle plus locale
Mode choisi si moyens financiers	Définir si le mode utilisé est un choix subi ou volontaire
Mode de transport utilisé adapté aux besoins	Définir le % de femmes captives du transport public
Nombre de segments réalisés par déplacement	Confirmer l'hypothèse selon laquelle les femmes ont des schémas de déplacement plus complexes
Harcèlement sexiste et violences sexuelles dans les transports	En déduire l'impact sur l'usage des transports publics

6. Bibliographie

Articles

Agence Française de Développement (AFD), « Boîte à outils Genre : Transport et mobilité », Janvier 2016

Banque Mondiale, « Intégration du genre dans les transports routiers : directives opérationnelles pour le personnel de la Banque Mondiale », Mars 2010

Banque Mondiale, « Making Transport Work for Women and Men : Challenges and Opportunities in the Middle East and North Africa (MENA) region », Juin 2012

Bordeaux Métropole, « Femmes et Mobilités Urbaines. Analyse des bonnes pratiques de la ville durable sous l'angle des inégalités entre les femmes et les hommes. Vélo, marche et covoiturage », Février 2018

Eurométropole de Strasbourg, "Enquête mobilité 2019 », Premiers résultats, 20 septembre 2019

Forum International des Transports (FIT), « Transport et parité des sexes », OCDE, 2011

Forum International des Transports (FIT), « Gender Equality, the Pandemic and a Transport Rethink », COVID-19 Transport Brief, March 2021

Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), « Approaches for Gender Responsive Urban Mobility », SUTP, 2018

Metro, "Understanding How Women Travel", Septembre 2019

SDES, Enquête Mobilité des personnes 2018-2019, Insee

WomenMobilizeWomen, « 5 principles for women and transport », Poster, programme de la GIZWorld

Rapports

Bank, « Gender and Mobility in the developing world », Uteng, Tanu Priya, 2011

Carnets des suds, « Se mouvoir, s'arrêter, s'afficher dans l'espace public : les stratégies de mobilité des Algéroises », 6 Novembre 2020

Christiana Malmberg Calvo, "Une étude de cas sur les moyens intermédiaires de transport en Ouganda. Les bicyclettes et les travaux des femmes en milieu rural », 1994

Florence Levy, Marylène Lieber, « Genre, migrations et globalisation de la reproduction sociale », 2013

Frédérique Predali, « La mobilité comme révélateur de l'évolution des modes de vie des femmes. Les tendances des pratiques des femmes en milieu de vie en Ile-de-France depuis les années 1970 », 2004

Jacqueline Coutras, « Crise urbaine et espaces sexués », Paris, Armand Colin, 1996

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, « Confisquée, partagée, consensuelle. La voiture à Ouagadougou », Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement, INRETS, Actes no 55, p. 213-225, 1997

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet, « Mobilité quotidienne des femmes en Afrique subsaharienne », Février 2004

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet, « Sécurité personnelle et mobilité quotidienne en Afrique subsaharienne. Le cas de Dakar », 2018

Nos pauses techniques déjà parues :

Pause technique n°1 : Mobilité des femmes en Afrique - Comment expliquer les inégalités d'accès ?

Hafidi, S., Hoyez, M., Allaire, J. - Janvier 2022

Pause technique n°2 : L'essor récent du vélo à Paris - Comment gé(né)rer d'importants flux de cyclistes ?

Romito, C., Vincent, T., Allaire, J. - Novembre 2022

Transitec Ingénieurs-Conseils
Direction Générale de l'Expertise
S. Guillaume-Gentil & T. Delobel
expertise@transitec.net

