

La mobilité quotidienne des femmes

Différente ?
Durable ?

sommaire

1. Bibliographie
2. Les principales évolutions pour les femmes depuis 30 ans : de l'activité professionnelle à la voiture solo
3. Aujourd'hui, des comportements de mobilité qui se rapprochent de ceux des hommes
4. En conclusion

Conforter et renforcer la mobilité durable pour les femmes : le Grand Lyon agit dans ce sens.

L'indépendance acquise par les femmes aujourd'hui dans de nombreux domaines se traduit-elle dans leurs déplacements ? Comment les choses ont-elles évolué sur les dernières décennies ? Les pratiques des femmes, en particulier leur usage de la voiture, sont-elles différentes de celles des hommes ? en France et à l'étranger ? Quelles interrogations pour l'avenir ?

C'est à ces différentes questions que la présente fiche espère apporter quelques éclairages, pour contribuer à une culture commune dans le domaine de la mobilité.

Certu

GRANDLYON

communauté urbaine

DIRECTION PROSPECTIVE
ET STRATEGIE D'AGGLOMERATION
ESPACE DES TEMPS

La mobilité quotidienne des femmes :

Différente ?

Durable ?

LES DÉPLACEMENTS CONSTITUENT UN CHAMP D'ÉTUDE TRÈS VASTE, SUR LEQUEL SE SONT CONSTITUÉES AU FIL DES ANNÉES DE TRÈS IMPORTANTES BASES DE DONNÉES EN FRANCE, ENCORE TROP PEU VALORISÉES.

POUR Y REMÉDIER, LE CERTU A DÉCIDÉ DE PUBLIER DES FICHES PÉDAGOGIQUES PORTANT SUR DES THÈMES D'ANALYSES CIBLÉS. CETTE FICHE SUR LA MOBILITÉ DES FEMMES, RÉALISÉE EN PARTENARIAT AVEC L'ESPACE DES TEMPS DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE LYON, EN REPRÉSENTE LA PREMIÈRE PUBLICATION.

LES DONNÉES UTILISÉES DANS CETTE NOTE SONT ISSUES DE NOMBREUX DOCUMENTS, ENQUÊTES OU ÉTUDES, SIGNALÉES PAR UN NUMÉRO ENTRE PARENTHÈSES DANS LE TEXTE, ET DONT LA LISTE COMPLÈTE FIGURE CI-DESSOUS.

UNE DES SOURCES LES PLUS INTÉRESSANTES EST CONSTITUÉE PAR LES ENQUÊTES MÉNAGES DÉPLACEMENTS (EMD), RÉALISÉES DEPUIS 30 ANS DANS LES PRINCIPALES AGGLOMÉRATIONS FRANÇAISES, ET QUI METTENT EN ÉVIDENCE LES GRANDES TENDANCES NATIONALES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ.

NOUS NOUS SOMMES DONC LARGEMENT APPUYÉS SUR UNE DES ENQUÊTES LES PLUS RÉCENTES, RÉALISÉE EN 2002 À GRENOBLE, DE PRÉFÉRENCE À CELLE DE LYON, QUI DATAIT DE 1995.

1. BIBLIOGRAPHIE

Dans le texte ces indices vous renvoient aux références ci-dessous

1. MERCEDES - 1996 - "La femme et l'automobile"
2. UNIVERSITY OF VIRGINIA - 1996 - Women's Travel Issues
3. Association Femmes en mouvement - 1997 - Les transports au quotidien
4. UTP - 1998 - Rapport de branche 1997 sur les données sociales
5. PREDIT ADEME GART DREIF RATP - 1999 - Les besoins et stratégies des femmes pro-voitures
6. UNION EUROPEENNE - 2000 - Articuler vie familiale et vie professionnelle
7. Fédération Française des Automobiles Clubs - SOFRES - 2000 - Les femmes et l'automobile
8. Canton de Genève- EPFL - 2000 - Microrecensement transports
9. Communauté Urbaine de Strasbourg - ADEUS 2001 - Enquête Ménages Déplacements 1988 - 1997.
10. DEST INRETS - 2001- Modes de vie et mobilité des femmes
11. Université de Namur - 2002 - La mobilité quotidienne des belges
12. SMTG GRENOBLE - 2002 - Enquête Ménages Déplacements de la Région Urbaine Grenobloise
13. CETE Nord Picardie - 2002 - Les déterminants de la mobilité
14. INSEE - 2003 - Données sociales
15. INSEE - 2004 - Femmes et hommes - Regards sur la parité
16. SIEMENS VDO Automotive - SOFRES - 2004 - La conduite au féminin
17. TNS SOFRES - 2004 - Mondial de l'auto

BIBLIOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE

RATP - 1996 - Les sentiers du quotidien

CERTU - 2002 - La mobilité urbaine en France : les années 90

GART - 1996 - "Transports publics avec les femmes ; ça bouge"

Lettre de la DIV - mars 2005 - Transports : les femmes prennent en main leur quotidien



LES PRINCIPALES EVOLUTIONS POUR LES FEMMES DEPUIS 30 ANS : DE L'ACTIVITE PROFESSIONNELLE A LA VOITURE SOLO

L'explosion de l'activité féminine

79% des femmes de 25 à 54 ans sont actives (c'est à dire au travail ou en recherche d'emploi) en 2001, contre 45% en 1968 (14). La progression du taux d'activité des femmes a été très soutenue dans la période 1970/1995, mais connaît une relative stabilisation depuis, autour de 80% (15).

L'explosion du permis de conduire féminin

En 1974, 50% des français majeurs avaient le permis de conduire, 70% des hommes et 33% des femmes. En 1999, le taux de possession du permis est passé globalement à 84%, c'est à dire 92% chez les hommes et 78% chez les femmes. La progression est donc essentiellement imputable aux femmes, dont le taux de permis a plus que doublé en 25 ans (10).

Le taux de possession du permis est, bien sûr, plus important dans les jeunes générations : dans l'agglomération grenobloise, 84% des femmes de 25-34 ans ont le permis, contre 76% du total des femmes majeures (12).

Un usage de la voiture en forte progression

En 1997 à Strasbourg, 32% des femmes utilisaient une voiture pour leurs déplacements quotidiens (comme conductrice), soit une progression de 23% en 9 ans. Dans le même temps, la progression était de 14% chez les hommes.

Le nombre de déplacements effectués en voiture par des strasbourgeoises a augmenté de 40% en 9 ans, un chiffre très supérieur à l'augmentation des déplacements automobiles des hommes sur la même période (28%) (9).

Des changements particulièrement sensibles chez les femmes seniors

C'est chez les femmes seniors, avec le renouvellement des générations, que l'accès à la voiture, à travers la possession du permis de

conduire, a le plus progressé sur les dernières périodes, comme le démontrent les chiffres grenoblois.

Possession du permis par tranche d'âge

Age	Hommes		Femmes	
	En 1992	En 2002	En 1992	En 2002
50-64	94	93	65	80
65 et +	85	90	37	55

Source EMD Grenoble 1992-2002

Aux Etats Unis, le taux de permis chez les femmes seniors atteignait déjà 80% en 1992, contre 100% chez les hommes. A l'horizon 2010, il est prévu que les deux sexes seront à 100% (2).

Une mobilité qui se rapproche de celle des hommes, voire plus forte chez les femmes actives

La mobilité quotidienne des hommes (c'est à dire le nombre de déplacements qu'ils effectuent en moyenne chaque jour de semaine) est souvent un peu supérieure à celle des femmes, mais la différence s'amenuise, voire disparaît, du fait du rapprochement des modes de vie (13). A Grenoble, la mobilité progresse rapidement, chez les hommes comme chez les femmes. Les femmes actives sont celles qui se déplacent le plus, mais sans grande différence avec leurs homologues masculins. On ne constate donc pas une "sur mobilité" qui serait spécifique aux seules femmes actives.

Evolution de la mobilité à Grenoble

	1992	2002	Progression
Mobilité hommes	3,94	4,38	+ 11%
Mobilité femmes	3,72	4,24	+ 14%
dont homme actifs	4,21	4,74	+ 13%
dont femmes actives	4,37	4,86	+ 11%

Source EMD Grenoble 1992-2002



AUJOURD'HUI, DES COMPORTEMENTS DE MOBILITE QUI SE RAPPROCHENT DE CEUX DES HOMMES

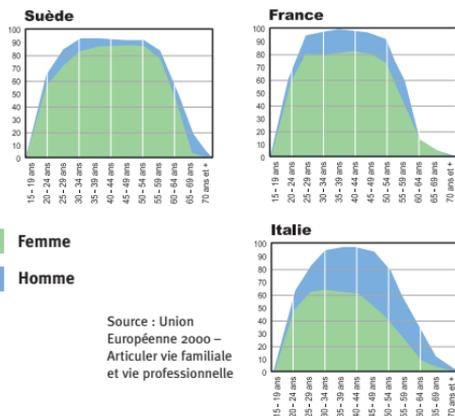
80% des femmes travaillent, mais moins que les hommes

Un taux d'activité plus faible

79% des femmes de 25 à 54 ans sont actives en 2001. La proportion est de 86% parmi celles qui n'ont pas d'enfant, 83% si elles ont un enfant, 75% avec deux enfants, 50% avec trois enfants et plus. Le taux d'activité est de 96% chez les hommes de la même tranche d'âge (14).

La progression de l'activité féminine, et plus précisément de l'emploi des femmes, est l'un des changements majeurs depuis les années 60, et ce dans tous les pays européens, même si des différences importantes subsistent entre pays, comme en attestent les graphiques ci-dessous :

Courbes d'activité en 1998



Plus de temps partiel

32% des femmes et 6% des hommes travaillent à temps partiel (14). 15% des femmes en activité travaillent moins de 15 heures par semaine (15).

Globalement des revenus plus faibles

Bien qu'elles soient en moyenne plus diplômées que les hommes (et que les progressions en la matière soient plus marquées en leur faveur), les femmes occupent à l'arrivée des professions moins qualifiées et en tirent des revenus inférieurs. Dans l'ensemble du secteur privé et semi public, les salaires des femmes sont inférieurs de 20% à celui des hommes.

Elles travaillent plus près de leur domicile que les hommes

44% des femmes actives travaillent dans leur commune de résidence, contre 38% des hommes. Les mères de famille monoparentales sont 49% à travailler dans leur commune de résidence (14). Lorsque le domicile et le lieu de travail ne sont pas dans la même commune, les distances parcourues par les femmes sont inférieures à celle des hommes : elles parcourent en moyenne 6,9 km, contre 10,3 pour les hommes (14).

On retrouve ces disparités dans les grandes agglomérations :

Longueur moyenne du déplacement domicile - travail (en km)



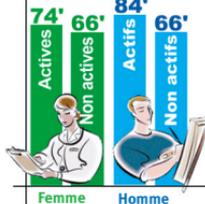
En Ile de France, cette plus grande proximité entre domicile et lieu de travail des femmes actives est confirmée, et ce quelque soit la composition de la famille (10).

Contrairement à une idée reçue, le temps quotidien consacré par les femmes à se déplacer est plus faible que celui des hommes

Dans les grandes villes de province (Lyon, Grenoble) comme en Ile de France, les hommes consacrent plus de temps à leurs déplacements quotidiens que les femmes, mais on note une nette tendance à un rapprochement.

Temps total quotidien de déplacement

Même chez les femmes actives, qui ont des temps totaux quotidiens de déplacements supérieurs à ceux des autres femmes, ces temps de déplacements quotidiens restent globalement inférieurs à celui des hommes (10, 13).



S'il est indéniable que les femmes font plus de "double journée " que les hommes, cela ne se traduit pas dans le temps consacré à leurs déplacements.

La portée des déplacements autour du domicile, par type de ménage et d'activité, est toujours inférieure pour les femmes à celle des hommes en Ile de France (10).

On retrouve des caractéristiques semblables pour les déplacements chez nos voisins belges : entre 18 et 65 ans, les hommes réalisent non seulement plus de déplacements par jour que les femmes, mais aussi des déplacements plus longs en distance et en temps. Leur lieu de travail est en moyenne plus éloigné du domicile que celui de leur conjointe, lorsqu'ils en ont une (11).

Le temps des femmes reste très marqué par les tâches domestiques

Les femmes consacrent 2 fois plus de temps aux soins aux enfants et 3 fois plus de temps aux tâches ménagères que les hommes, et les choses évoluent très lentement.

Pour l'ensemble des individus âgés de 15 à 60 ans (hors étudiants et retraités), entre 1986 et 1999, la tendance est à un rééquilibrage entre hommes et femmes : le temps de travail professionnel des femmes a progressé de 9 mn, alors que celui des hommes a baissé de 17 mn. Le temps domestique des femmes a diminué de 31 mn, celui des hommes a progressé de 6 mn. Le temps libre des femmes a progressé de 18 mn, celui des hommes de 16.

Evolution des temps sociaux au cours d'une journée moyenne

Travail, étude, formation



Temps domestique



Temps libre

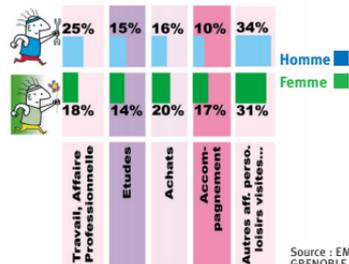


Source INSEE Regards sur la parité 2004

Les déplacements des femmes sont également marqués par les activités domestiques

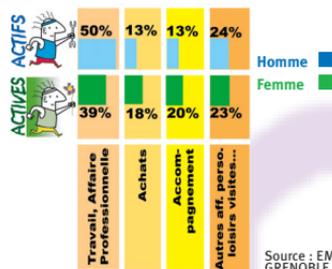
Les motifs de déplacements des femmes se traduisent par une surreprésentation des achats et de l'accompagnement (chez la nourrice, à la crèche, à l'école...), activités liées aux tâches domestiques (tableau ci-dessous).

Répartition des déplacements par motif dans l'agglomération grenobloise



L'inégalité face aux tâches domestiques se retrouve également chez les actifs : chez les grenobloises actives, l'accompagnement représente ainsi 20% de leurs déplacements (voir tableau ci-dessous)

Répartition des déplacements par motif dans l'agglomération grenobloise



Près des deux tiers de la clientèle des transports publics urbains sont des femmes

Leur proportion varie de 50 à 65% selon les réseaux, en France comme dans d'autres pays européens (Allemagne, Autriche ou Grande-Bretagne) (3). Globalement, l'usage des modes est en effet assez fortement discriminé suivant le sexe : les femmes utilisent plus les transports collectifs et la marche, moins la voiture et le vélo.



mobilité quotidienne
des femmes :

Différente ?

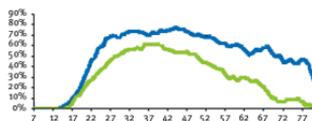
Durable ?

L'exemple de l'agglomération strasbourgeoise illustre bien les différences entre sexes (voir tableaux ci-dessous).

Répartition des clients des modes de transport en fonction de l'âge et du sexe

Ces schémas selon l'âge et le sexe sont extrêmement "parlants". Pour tous les modes, sauf le vélo, les chiffres (hommes et femmes) sont les mêmes jusqu'à l'âge actif. Là, tout change... La voiture conducteur "décolle" chez les hommes, et tous les autres modes (sauf le vélo) sont plus utilisés par les femmes. Le vélo est plus "atypique".

Voiture conducteur

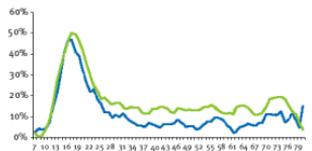


Voiture passager

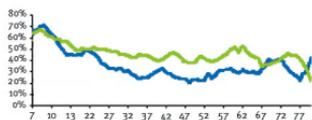


■ Femmes
■ Hommes

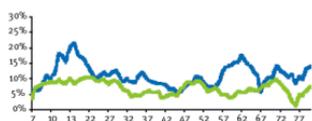
Transports urbains



Marche à pied



Vélo



Lecture :
20% des hommes de
20 ans font au moins
un déplacement en
vélo par jour, en
semaine

Source : EMD STRASBOURG 1997

Cet usage des modes est également très lié à la localisation du domicile, comme le montre l'exemple de l'agglomération grenobloise.

Pour les résidents du centre, la marche assure traditionnellement une part importante des déplacements, encore plus pour les femmes que pour les hommes (46% déplacements des femmes se font à pied, contre 36% pour les hommes).

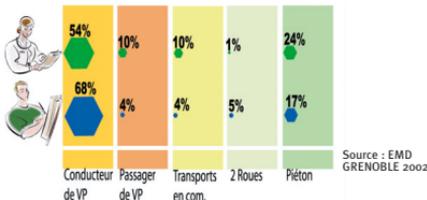
Plus on s'éloigne de la ville centre, plus la voiture assure une part importante des déplacements, de façon nettement supérieure pour les hommes que pour les femmes, celles-ci continuant à avoir une utilisation plus forte que les hommes de la marche et des transports publics. Par contre, en habitat périurbain, l'utilisation de la voiture conducteur par les hommes et les femmes est très proche (53% des déplacements des hommes contre 49% des femmes) (8).

Les femmes actives se déplacent de plus en plus comme les hommes actifs, c'est à dire majoritairement au volant d'une voiture.

Mais l'activité professionnelle est déterminante dans l'utilisation de la voiture, chez les hommes comme chez les femmes.

Globalement 40% des déplacements à Grenoble sont effectués par un conducteur de voiture. Ce pourcentage monte à 61% pour les déplacements des actifs (68% chez les hommes et 54% chez les femmes) et ne représente que 22% pour les autres habitants de l'agglomération (23% pour les hommes et 20% chez les femmes).

Répartition des déplacements par mode (hommes/femmes)



Source : EMD GRENOBLE 2002

Non seulement, les femmes actives se déplacent plus que les autres (elles effectuent 25% de déplacements en plus), mais leur usage des modes de transport est très différent de celui des autres femmes, avec deux tiers de leurs déplacements en voiture, comme conducteur ou comme passager.

Répartition des déplacements par mode

	VP Conducteur	VP passager	TC	2R	Piéton
Femmes actives	54%	10%	10%	1%	24%
Femmes autres	21%	19%	21%	2%	39%

Source : EMD GRENOBLE 2002

En Ile de France, l'usage des modes est sensiblement différent : les femmes actives utilisent majoritairement les transports collectifs, les hommes actifs en majorité la voiture comme conducteur, les femmes au foyer plutôt les modes de proximité et la voiture (10).

Pour les femmes aujourd'hui, la voiture est vécue comme un outil d'indépendance...

La féminisation du parc automobile est une tendance lourde. Aujourd'hui près d'un automobiliste sur deux est une femme, elles représentent 40% des utilisateurs principaux d'un véhicule. Les automobilistes françaises sont en majorité des femmes jeunes (60% ont moins de 45 ans) et actives (17).

Les sondages convergent pour affirmer le rôle de la voiture comme outil d'indépendance des femmes : 80% des femmes ayant une voiture à disposition estiment que celle-ci leur a vraiment changé la vie. 87% affirment ne pas pouvoir s'en passer (7). Pour 9 femmes sur 10 (contre 8 hommes sur 10), prendre le volant participe de leur émancipation et renforce le sentiment de leur indépendance (1).

Les études sociologiques confirment l'existence de femmes particulièrement attachées à l'objet automobile et qui éprouvent un réel plaisir à conduire... Ces femmes pro-voiture absolues se retrouvent en particulier chez les "baby-boemeuses", pour qui le permis de conduire a représenté, quand il a été passé dans les années 1970 / 1975, un outil de libération de la femme... (5)

...qui leur est encore souvent accessible sous conditions

Si plus de 90% des couples sont équipés en automobile, ils disposent souvent d'une seule voiture. La disponibilité d'une voiture, si elle est fortement souhaitée par les femmes, leur est moins facilement offerte qu'aux hommes. Les arbitrages dans les couples au quotidien se font majoritairement en faveur des hommes :

Dans le couple, qui est prioritaire pour l'utilisation du seul véhicule familial ?

Lecture :
Au centre de Genève, 15% des femmes (contre 5% pour les hommes) ont besoin de l'accord du conjoint pour disposer de la voiture

	Femmes	Hommes
Commune centre	15%	5%
1ere couronne	13%	7%
2eme couronne	12%	7%
Périurbain	9%	3%

Source : Microrecensement transports 2000, Canton de Genève, EPFL

A signaler qu'en périurbain, 90% des hommes et 88% des femmes ont toujours une voiture à disposition (en ville centre 82% des hommes et 69% des femmes) (8).

Pour les grands trajets, la conduite est également majoritairement masculine : seules 14% des femmes automobilistes vivant en couple prennent le volant lorsqu'elles effectuent un long trajet, 94% de leurs conjoints déclarant être les principaux conducteurs (16).

QUI DÉCIDE DES POLITIQUES DE DÉPLACEMENTS ?

LES FEMMES, ON L'A VU, SE DÉPLACENT AUTANT QUE LES HOMMES GLOBALEMENT, ET NETTEMENT PLUS EN TRANSPORT COLLECTIF. MAIS ELLES SONT ENCORE LOIN D'AVOIR LE POUVOIR DE DÉCISION DANS LE DOMAINE DES DÉPLACEMENTS. LA VIE POLITIQUE FRANÇAISE EST ENCORE TRÈS MASCULINE : EN 2005, LES FEMMES REPRÉSENTENT 13 % DES DÉPUTÉS, 17 % DES SÉNATEURS, 9 % DES CONSEILLERS GÉNÉRAUX ET 11% DES MAIRES...

DANS LES RÉSEAUX DE TRANSPORT, LA PART DES FEMMES EST MINORITAIRE, MÊME SI ELLE PROGRESSE DANS TOUTES LES CATÉGORIES PROFESSIONNELLES, Y COMPRIS CELLES DE CONDUCTEURS, POUR ARRIVER À UN TOTAL DE 11% EN 1997. SI ON EN CROIT L'EXEMPLE DE LA RATP, ELLES OCCUPENT ESSENTIELLEMENT DES POSTES D'EXÉCUTION (4).

Pour en savoir plus...

Au Certu

Jean-Marie GUIDEZ

jean-marie.guidiez@equipement.gouv.fr

Au Cete de Lyon

Françoise MERMOUD

francoise.mermoud@equipement.gouv.fr

A l'Espace des temps du Grand Lyon

Lucie VERCHERE - TORTEL

ltortel@grandlyon.org



mobilité quotidienne
des femmes :

Différente ?

Durable ?

Au fil des années, les femmes sont devenues de plus en plus actives, indépendantes, conductrices de voitures, "rattrapant leur retard" sur le modèle dominant d'il y a quelques décennies : l'homme actif, conducteur de la voiture unique du ménage. Leur rapport à la voiture et à la ville s'est donc largement "calqué" sur celui des hommes.

Quand la voiture peut rouler et stationner facilement et qu'il n'y a pas d'alternative pertinente parmi les autres modes, elle reste sans rival. Elle est évidemment le plus souvent facteur d'autonomie. Elle n'en pose pas moins les mêmes problèmes de non-durabilité (bruit, pollution, sécurité, qualité de

l'espace public urbain) que la mobilité en voiture masculine...

Dans la sphère "privée", dans la gestion quotidienne des activités liées à la famille, aux enfants, les clivages restent, par contre, importants. Pour aller vite, une mobilité masculine plus centrée sur le travail, une mobilité féminine plus centrée sur le domicile...

Bien sûr, il faudrait analyser plus en détail l'évolution dans le temps, les différences selon le niveau d'instruction ou le revenu... La mobilité étant un révélateur puissant des modes de vie et de leur évolution, son analyse selon le sexe ne peut que se révéler, hors de tout présupposé, fructueuse...

Conforter et renforcer la mobilité durable pour les femmes : le Grand Lyon agit dans ce sens

Le Grand Lyon s'est doté d'un Espace des temps, instrument au service d'une politique nouvelle de réflexion, de concertation et d'action pour améliorer la coordination entre les rythmes nouveaux des habitants et les rythmes des services urbains. La mobilité est un aspect essentiel des nouvelles organisations des temps. Elle n'est pas seulement un enjeu technique mais une véritable valeur liée à la liberté et à l'égalité, permettant d'accéder à l'emploi, d'assurer la vie quotidienne, de rompre l'isolement, de favoriser l'épanouissement personnel des femmes comme des hommes. Les nombreuses femmes qui travaillent à temps partiel, avec très souvent des horaires décalés, une forte distance domicile-travail, la responsabilité d'enfants dans des familles monoparentales, et de faibles revenus, sont particulièrement touchées par les difficultés de mobilité en termes de coût et d'horaires, donc d'accès à l'emploi. La tarification sociale qui s'est renforcée dans les TCL est d'une nécessité vitale pour ces femmes.

La mobilité féminine se caractérise par : moins d'accidents graves en voiture, plus de marche à pied et d'utilisation des transports en commun que les hommes. Mais les femmes courent

après le temps : gain ou perte de temps sont des critères fondamentaux de choix des modes de transport pour les femmes. Il s'agit donc de faciliter la mobilité des femmes en prenant en compte leurs besoins spécifiques, en s'appuyant sur leur sensibilité au respect de l'environnement et en organisant une offre de transports publics qui les attire.

C'est la responsabilité des entreprises (par exemple avec les plans de déplacement d'entreprise qui favorisent l'usage des transports en commun et la réduction de leur coût pour les salarié-e-s) ; c'est la responsabilité des autorités organisatrices des transports en commun (trajets rapides et confortables, amplitudes horaires et fréquences améliorées, sécurité assurée, arrangements pratiques pour les poussettes ou les paniers...) ; c'est aussi la responsabilité des femmes de s'impliquer en plus grand nombre dans les associations d'usagers ; c'est enfin la responsabilité des couples de partager l'organisation de la vie quotidienne...

Le Grand Lyon agit dans ce sens :

- Le ticket liberté de 2 heures de voyages en tous sens sur le réseau, récemment étendu après 16h jusqu'à la fin du service, facilite l'usage des Transports en Commun pour les femmes (et les hommes) ; cette mesure sert particulièrement les petits

trajets typiquement féminins avec les courses et l'accompagnement des enfants. Ajoutons que sur ces courts trajets, aller à pied, à vélo ou en TC est plus rapide que lorsque l'on se déplace en voiture, si l'on compte le temps réel passé à chercher et garer son véhicule.

- L'opération Vélo'V va favoriser l'usage du vélo pour les courses de proximité.
- La sécurisation des itinéraires piétons s'améliore.

- Le PDU a retenu la proposition de l'Espace des temps de valoriser un pôle d'interconnexion (bus / tram / métro / voire train) en y installant un bouquet de services permettant de rentabiliser le temps passé dans ces lieux et d'économiser ensuite des trajets en voiture pour acheter le pain, aller au pressing, à la pharmacie.

- On peut aussi imaginer la possibilité d'arrêter les bus le soir, à la demande de femmes seules pour les rapprocher de chez elles, etc.

Si ce document sur la mobilité féminine permet d'avancer vers d'autres améliorations, il aura rempli son rôle !

Thérèse RABATEL, Vice-présidente du Grand Lyon chargée de l'Espace des temps
trabatel@grandlyon.org



Certu

GRANDLYON
communauté urbaine

DIRECTION PROSPECTIVE
ET STRATEGIE D'AGGLOMERATION
ESPACE DES TEMPS