

SERVICE
DES AFFAIRES ECONOMIQUES
ET INTERNATIONALES

ETUDES TRANSPORTS



CDAT
4870

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET
DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

LES MENAGES ET LE TRANSPORT

DOSSIER N°5

LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

	<u>pages</u>
I Revenu du ménage et choix du mode de déplacement domicile-travail	1
II Catégorie socio-professionnelle du travailleur et mobilité domicile-travail	
a) C.S.P. et distance domicile-travail	4
b) C.S.P. et choix du mode de déplacement domicile-travail	5
c) C.S.P. et durée du trajet domicile-travail	7
III Mobilité domicile-travail et disposition de la voiture particulière	11
IV Type de lieu de résidence et mobilité domicile-travail	
a) type de lieu de résidence et distance domicile-travail	15
b) type de lieu de résidence et choix du mode de déplacement domicile-travail	16
c) type de lieu de résidence et durée du trajet domicile-travail	17
V Distance du trajet domicile-travail et choix du mode	21
VI Durée du trajet domicile-travail et choix du mode	26

A V E R T I S S E M E N T

Il n'est pas sans importance de souligner que les exploitations d'enquête qui fondent le contenu de ce dossier, reposent sur un échantillon d'environ 12 500 ménages, dont un peu moins de 9 000 seulement ont répondu correctement au questionnaire, soit un taux de sondage d'approximativement 1/2 000. C'est donc par l'application aux données de base de coefficients de redressement que l'on obtient des résultats considérés comme représentatifs de la France entière ; ces coefficients tiennent compte du taux de sondage, du rebut statistique et des distorsions de structure au regard de certains critères entre l'échantillon et la population nationale.

Il convient donc de savoir que certaines catégories **statistiques** sont représentées par un échantillon faible dans l'enquête, et que la fiabilité des informations s'en trouve affectée d'autant, en particulier lorsqu'elles résultent de leur croisement. Il s'agit pour l'essentiel :

- des ménages de revenu annuel inférieur à 6 000 F ou supérieur à 100 000 F
- des ménages dont le chef appartient aux C.S.P. salariés agricoles, professions libérales, manoeuvres - gens de maison
- des individus appartenant aux C.S.P. ci-dessus
- des individus non conducteurs quoique disposant du permis et appartenant à un ménage motorisé
- des déplacements en automobile comme passager
- des déplacements à plus de 40 Km
- des déplacements de plus de 75 ~~an~~

I - REVENU DU MENAGE ET CHOIX DU MODE DE DEPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL

(Tableau 1)

Le mode de déplacement domicile-travail dont l'évolution avec le revenu est la plus claire est la conduite automobile. La part qu'il occupe, très faible (moins de 5 %) en-dessous de 10 000 F, croît ensuite de façon ininterrompue, très fortement de 6 000-10 000 F (2,6 %) à 10 000-15 000 F (17,2 %) et de 50 000-100 000 F (40 %) à + de 100 000 F (60 %). A partir de 15 000-20 000 F de revenu, c'est le mode dominant.

L'évolution de la marche à pied lui est assez symétrique. On passe de 20 % et plus en deçà de 20 000 F, à moins de 10 % en-dessous de 100 000 F. La principale solution de continuité est à 50 000 F.

D'autres modes apparaissent nettement circonscrits à certaines fourchettes de revenu ; en particulier le ramassage d'entreprise, proche de 4 % de 10 000 F à 50 000 F de revenu (ce qui correspond bien au type de main-d'oeuvre drainée). A un moindre degré, l'usage des 2 roues qui approche 20 % du total entre 3 000 et 30 000 F de revenu, chute sensiblement au-delà, pour disparaître complètement au-delà de 100 000 F : ceci se comprend aisément si l'on considère le 2 roues comme un substitut bon marché de la voiture particulière.

Les transports collectifs voient dans l'ensemble leur part croître jusqu'à 100 000 F de revenu. Au-delà, la chute est brutale, à la faveur d'un transfert en direction de l'automobile. Le train à le rythme de progression le plus rapide (doublement de la part de 30 000-50 000 F à 50 000-100 000 F), les car.-bus.-tram l'évolution la plus lente.

Enfin, le recours à la voiture conduite par un membre du ménage est fort chez les très bas revenus, et légèrement supérieur à la moyenne chez les plus hauts.

Le recours à la conduite par un membre extérieur au ménage est peu contrasté entre 3 000 et 100 000 F de revenu, autour de 2 %.

Au total, la tranche 30 000-50 000 F a une structure modale des déplacements domicile-travail très proche de la moyenne. En deçà, on s'en écarte essentiellement par un recours moindre aux transports collectifs et à la voiture, et un usage plus important des 2 roues et de la marche à pied. Au-delà, la déformation est symétrique, si l'on excepte l'effacement des transports en commun au-delà de 100 000 F.

Tableau 1 : INFLUENCE DU REVENU DU MENAGE SUR LE CHOIX DU MODE DANS LES
DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL
(en pourcentage d'utilisation de chaque mode)

Mode Revenu annuel en F	Ensemble	Pied	Deux roues	Voiture			Ramassage	Train	Car-bus-tram	Métro RER	Autres	Travail sur place
				conduite par individu	conduite par ménage	conduite par extérieur						
Ensemble	100,0	17,6	14,1	30,5	1,6	1,5	3,4	3,3	4,7	3,8	0,9	18,6
- de 3 000	100,0	60,6	-	-	22,4	-	-	-	-	-	-	17,0
3 000- 6 000	100,0	19,8	20,5	4,5	6,8	1,8	-	-	-	-	-	44,9
6 000- 10 000	100,0	26,7	13,8	2,6	-	1,8	0,5	-	2,3	0,6	2,1	49,6
10 000- 15 000	100,0	20,3	19,0	17,2	1,1	1,9	3,3	0,5	3,3	1,3	1,7	30,4
15 000- 20 000	100,0	20,0	16,7	23,6	0,4	1,1	3,9	0,7	5,0	2,1	1,2	26,3
20 000- 30 000	100,0	18,1	17,8	30,0	0,9	1,4	4,4	2,5	4,0	3,1	0,9	16,9
30 000- 50 000	100,0	17,6	12,9	34,3	2,4	1,6	4,1	4,1	5,5	5,0	0,3	12,2
50 000-100 000	100,0	12,7	8,4	39,9	2,0	2,2	0,5	8,7	7,1	7,4	-	11,1
+ de 100 000	100,0	8,6	-	60,8	2,9	-	-	2,1	-	3,0	2,3	20,3

II - CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU TRAVAILLEUR ET MOBILITE
DOMICILE-TRAVAIL

a) C.S.P. et distance domicile-travail (tableau 2a)

Les C.S.P. sont nettement différenciées du point de vue de la distance domicile-travail.

Agriculteurs exploitants et, à un moindre degré, industriels-artisans - commerçants, se caractérisent par une majorité de résidents sur le lieu de travail (87% et 58,6%, respectivement, contre 20,5% en moyenne).

Salariés agricoles et personnels de service - manoeuvres résident en très forte proportion à une distance du lieu de travail comprise entre 0 et 3 Km (56,1% et 47,8%, respectivement, contre 32,7% en moyenne).

En contrepartie, ces C.S.P. effectuent une très faible part de déplacements :

- quelle que soit la distance pour les agriculteurs exploitants
- au delà de 10 Km pour les salariés agricoles (aucun déplacement à plus de 20 Km pour ces deux professions agricoles)
- au delà de 5 Km pour les deux autres C.S.P.

Les autres professions salariées (plus les professions libérales regroupées avec les cadres supérieurs) ont une structure de distance de déplacement très différente et relativement homogène, à savoir :

- peu de résidents sur le lieu de travail (avec néanmoins des nuances : la moitié de la proportion moyenne pour les instituteurs - cadres moyens, le quart pour les employés).

- environ 1/3 de déplacements compris entre 0 et 3 Km, (proportion moyenne des actifs).

- des proportions supérieures à la moyenne au delà, surtout de 3 à 5 Km pour les ouvriers, de 5 à 10 Km pour tous les salariés (près de 20% des déplacements contre près de 15% en moyenne), et de 10 à 20 Km pour tous les salariés, particulièrement les professions libérales - cadres supérieurs ; encore 10% ou plus des déplacements s'effectuent pour ces catégories, particulièrement les instituteurs - cadres moyens, au delà de 20 Km.

Les autres actifs enfin, se distinguent de la moyenne en ce qu'ils effectuent une part exceptionnellement élevée de déplacements supérieurs à 20 Km, proche du 1/5 du total.

b) C.S.P. et choix du mode de déplacement domicile-travail (Tableau 2b)

Il ressort clairement de l'analyse que la variété des distances de déplacement selon les C.S.P. ne suffit pas à justifier les différences de choix modal, et qu'il existe un effet spécifique de la C.S.P.

Si le recours à la marche à pied est plus que pour les autres modes fonction. de la distance, on constate néanmoins qu'au delà de 1 Km, il n'est important que pour les C.S.P. basses : employés, ouvriers, personnels de service - manoeuvres et salariés agricoles ; pour ces 2 dernières C.S.P., il assure plus du tiers des déplacements domicile - travail.

Au delà des faibles distances, c'est l'importance de la conduite automobile qui oppose le plus clairement les C.S.P.

Parmi les "autres professions salariées" (cf ci-dessus), dont nous avons constaté la similitude de structure de déplacement, le recours à la conduite personnelle varie du simple (employés et ouvriers, environ 30% des déplacements) au double (professions libérales - cadres supérieurs, 60% des déplacements).

Parmi les autres C.S.P., la conduite personnelle, est compte tenu de la structure de distance, nettement plus faible pour les salariés agricoles et les personnels de service. Les industriels - artisans-commerçants, avec 24,1% de déplacements domicile - travail au volant de leur voiture pour 27,5% de déplacements supérieurs à 1 Km, réalisent un record.

Les autres modes privés de déplacements sont essentiellement l'apanage des C.S.P. basses :

Les 2 roues assurent plus du tiers des déplacements pour les salariés agricoles, près du quart pour les ouvriers, environ 15% pour les employés, personnels de service - manoeuvres et autres actifs.

L'utilisation d'une automobile comme passager est la plus forte chez les employés suivis par les ouvriers, les salariés agricoles et les instituteurs - cadres moyens.

Le recours aux transports collectifs permet de différencier

- les C.S.P. pour lesquelles il est égal ou supérieur à 15% des déplacements : employés (26% des déplacements), instituteurs - cadres moyens (22% des déplacements), ouvriers (plus de 15%, dont la moitié par ramassage), personnels de service - manoeuvres (15% essentiellement par car et métro)

- les C.S.P. qui utilisent ce mode pour 10 à 15% de leurs déplacements : professions libérales - cadres supérieurs (dont évidemment très peu de ramassage), et autres actifs (dont très peu de métro)

- les professions agricoles et les industriels - artisans - commerçants, qui n'utilisent quasiment pas les transports collectifs.

c) C.S.P. et durée du trajet domicile - travail (Tableau 2c)

Les C.S.P. qui connaissent une proportion **importante** (entre 15 et 20%) de trajets domicile - travail d'une durée longue (supérieure à 45 mn) sont, par ordre décroissant, les autres actifs, les employés, les instituteurs - cadres moyens et les professions libérales - cadres supérieurs. Ils s'agit certes des C.S.P. ayant la plus forte proportion de membres éloignés de leur travail, mais aussi des C.S.P. utilisant le plus la voiture pour ce genre de déplacements **signe** que la voiture n'est pas nécessairement un moyen de diminuer les temps de transport.

Ouvriers et personnels de service - manoeuvres, par contre, effectuent moins de 10% de trajets supérieurs à 45 mn ; on peut en déduire pour les ouvriers que le ramassage est une formule de transport collectif plus rapide que les autres (faibles trajets terminaux, absence de rupture de mode).

Les autres C.S.P. n'ont à peu près pas de trajets domicile - travail supérieurs à 45 mn.

A l'inverse, dépassent notablement la proportion moyenne de 50% de trajets courts (moins de 20 mn) les salariés agricoles (les 2/3 de leurs déplacements) et les ouvriers (plus de 60%). On peut noter qu'il s'agit des C.S.P. ayant par ailleurs le plus fort recours aux 2 roues. Les C.S.P. dont la proportion est le plus faible sont aussi celles qui ont la plus faible part de déplacements inférieurs à 3 Km.

Il en résulte des trajets moyens (de 20mn à 45 mn) supérieurs à la moyenne (20% des déplacements) chez les "autres professions salariées" (cf supra) et les autres actifs, très faibles chez les agriculteurs exploitants et les industriels - artisans - commerçants, intermédiaires chez les salariés agricoles et les personnels de service - manoeuvres.

Tableau 2a : DISTANCE DU TRAJET DOMICILE-TRAVAIL SELON LA C.S.P. DE L'INDIVIDU

(en % de chaque tranche de distance dans l'ensemble)

C.S.P.	distance										
	ensemble	- de 1 Km	de 1 à 3 Km	de 3 à 5 Km	de 5 à 10 Km	de 10 à 20 Km	de 20 à 40 Km	de 40 à 60 Km	de 60 à 80 Km	+ de à 80Km	travail sur place
Ensemble	100,0	13,3	19,4	12,2	14,4	11,5	6,7	1,2	0,4	0,4	20,5
Agriculteurs-exploitants	100,0	3,4	5,8	2,1	0,6	1,1	-	-	-	-	87,0
Salariés agricoles	100,0	23,6	32,5	14,2	11,7	1,3	-	-	-	-	14,4
Industriels-artistes-commerçants	100,0	14,0	11,7	3,5	3,7	3,0	4,9	0,4	-	0,3	58,6
Professions-libérales cadres supérieurs	100,0	11,1	21,2	10,5	19,5	18,2	8,5	1,0	0,8	0,7	8,5
Instituteurs-cadres moyens	100,0	14,4	19,1	13,0	18,0	13,0	10,0	1,6	0,1	1,2	9,4
Employés	100,0	14,6	21,8	13,6	19,3	14,7	9,2	0,9	0,4	0,8	4,8
Ouvriers	100,0	12,8	22,6	16,2	18,3	14,5	7,0	1,8	0,5	0,2	6,3
Personnels de service-manoevres	100,0	24,4	23,4	12,4	6,1	5,6	2,8	0,6	-	-	24,6
Autres actifs (artistes-clergé- armée - police)	100,0	11,6	16,3	11,1	6,1	12,5	13,7	-	5,9	-	22,8

Tableau 2b : CHOIX DU MODE SELON LA C.S.P. DE L'INDIVIDU DANS LES DEPLACEMENTS DOMICILE - TRAVAIL

(en % d'utilisation de chaque mode)

C.S.P.	ensemble	à pied	2 roues	voiture conduite par ind	voiture conduite par a i m*	voiture conduite par i e m**	ramas-sage	train	car bus train	métro RER	autres	travail sur place
Ensemble	100,0	17,6	14,1	30,5	1,6	1,5	3,4	3,3	4,7	3,8	0,9	18,6
Agriculteurs exploitants	100,0	4,6	1,2	5,5	0,2	0,1	-	-	-	-	2,9	85,5
Salariés agricoles	100,0	34,0	35,4	11,9	3,1	0,9	-	-	1,6	-	3,2	9,9
Industriels-artisans - commerçants	100,0	14,2	1,4	24,1	1,6	0,5	0,4	-	0,8	0,2	3,4	53,4
Professions libérales - cadres supérieurs	100,0	14,4	3,4	59,5	0,2	-	1,0	3,3	4,4	5,5	0,6	7,7
Instituteurs-cadres moyens	100,0	16,2	5,2	47,0	2,3	1,1	0,7	5,7	6,9	8,3	0,1	6,5
Employés	100,0	20,3	14,0	29,7	2,8	2,0	1,4	10,3	7,4	8,0	0,1	4,0
Ouvriers	100,0	17,9	24,8	31,9	1,6	2,4	7,7	1,6	4,4	1,8	0,5	5,4
Personnels de service-manœuvres	100,0	34,8	15,5	10,6	0,7	0,9	1,0	1,0	7,6	5,4	-	22,5
Autres actifs (artistes-clergé - armée - police)	100,0	17,0	16,4	31,4	-	1,9	3,9	3,2	4,1	0,7	-	21,4

* a e m : autre individu du ménage

** i e m : individu extérieur au ménage

Tableau 2c : DUREE DU TRAJET DOMICILE - TRAVAIL SELON LA C.S.P. DE L'INDIVIDU

(en % de chaque tranche de durée dans l'ensemble)

C.S.P.	durée	Ensemble	-de 10mn	de 10 à 20mn	de 20 à 30mn	de 30 à 45mn	de 45 à 60mn	de 60 à 75mn	de 75 à 90mn	de 90 à 120mn	+ de 120 mn	Travail sur place
Ensemble		100,0	19,7	30,1	10,6	9,2	4,2	3,4	0,8	1,1	0,4	20,5
Agriculteurs exploitants		100,0	6,4	5,6	0,6	0,7	-	-	-	-	-	86,7
Salariés agricoles		100,0	36,8	29,1	10,7	4,4	-	1,6	-	-	2,3	14,9
Industriels-artisans-commerçants		100,0	18,2	13,4	3,4	5,5	1,0	0,5	0,3	-	0,3	57,4
Professions-libérales-cadres supérieurs		100,0	25,0	24,1	16,8	12,2	7,8	3,9	0,6	0,1	0,9	8,5
Instituteurs-cadres moyens		100,0	22,1	26,8	11,9	13,4	6,8	4,4	2,5	1,5	1,0	9,7
Employés		100,0	17,3	37,2	13,0	10,5	6,7	6,6	1,0	1,9	0,6	5,3
Ouvriers		100,0	21,7	40,7	12,6	10,1	3,7	3,3	0,5	1,2	-	6,2
Personnels de service manoeuvres		100,0	23,5	28,2	8,3	7,6	3,2	2,9	0,2	1,2	-	24,9
Autres actifs (artistes - clergé- armée - police)		100,0	15,7	14,0	14,6	14,3	8,6	1,9	2,7	2,2	3,2	22,8

III - Mobilité domicile-travail et disposition de la voiture particulière (Tableau 3)

Le résultat fondamental est que plus de la moitié (55 %) des actifs conducteurs principaux d'une voiture du ménage, se rendent à leur travail au volant de leur voiture. Les actifs étant pour moitié des conducteurs principaux, c'est plus du quart de la population active qui est ainsi concernée. Si l'on ajoute les presque 30 % de conducteurs fréquents et 15 % de conducteurs occasionnels qui procèdent de même, c'est au total 30 % de la population active qui utilise sa voiture pour se rendre au travail.

Seulement 3 % des actifs, 10 % des catégories précédentes, utilisent les services d'un autre conducteur pour se rendre à leur travail. Le phénomène ne revêt une certaine importance que :

- en cas de conduite par un autre membre du ménage, chez les non conducteurs de ménages motorisés, conducteurs occasionnels, conducteurs fréquents, par ordre décroissant
- en cas de conduite par un membre extérieur au ménage, chez les moins de 18 ans.

L'usage des deux roues est évidemment particulièrement répandu chez ceux qui ne possèdent pas le permis et/ou pas de voiture : moins de 18 ans (30 % des déplacements), non conducteurs, sans permis et/ou sans voiture (autour de 25 %). A l'inverse, il est moitié moindre qu'en moyenne (7 % au lieu de 14 %) chez les conducteurs principaux.

De la même façon, c'est chez les actifs qui utilisent peu ou pas la voiture pour les déplacements domicile-travail que l'on trouve des pourcentages de recours à la marche à pied dépassant 20 %. Toutefois, si l'ordre d'importance parmi les non conducteurs ne surprend pas (par ordre décroissant, captifs absolus sans voiture, sans permis), il est plus étonnant que le plus fort pourcentage (près de 30 %) concerne les conducteurs occasionnels : ceci correspond sans doute pour une part à des distances moyennes, suffisamment

grandes pour rendre attractif un mode motorisé lorsqu'il est disponible, et relatives à des parcours mal desservis pour les transports en commun. Enfin, il est notable qu'aucune catégorie ne tombe en dessous de 10 % de déplacements domicile-travail pédestres. C'est pour ce mode, c'est-à-dire pour des distances domicile-travail faibles, que la disposition d'un véhicule influe le moins.

Lorsque l'on passe de l'usage de ces divers modes privés à celui des transports collectifs, on ne retrouve pour aucune catégorie des pourcentages aussi élevés. Seuls les non conducteurs disposant pourtant du permis et d'une voiture au sein du ménage effectuent 15 % de leurs déplacements en train, 10 % en car-bus et 10 % en métro RER, devançant en cela largement les autres catégories.

Le ramassage d'entreprise ne dépasse 5 % des déplacements que chez les actifs de ménages non motorisés (autour de 6 %) et surtout chez les moins de 18 ans (près de 9 %) : ce qui concorde avec le fait que le ramassage d'entreprise draine pour l'essentiel une main-d'oeuvre jeune et faiblement rémunérée (donc très faiblement motorisée).

Le train n'apparaît pas comme un moyen de transport domicile-travail très répandu dans l'ensemble. Il est même moins usité que le ramassage d'entreprise chez les non conducteurs sans voiture et/ou sans permis.

Outre les non-conducteurs avec permis et voiture (cf supra) seuls les conducteurs occasionnels dépassent, faiblement, les 5 % : il n'est pas improbable que les phénomènes de la non-conduite "volontaire" et de la conduite occasionnelle se rencontrent plus fréquemment en région parisienne, où l'usage du train pour les déplacements domicile (banlieue)-travail (Paris) est considérablement plus développé qu'ailleurs.

L'usage des car-bus-tram oppose nettement les conducteurs principaux et fréquents (autour de 1,5 %) et les autres (de 5 % à 10 % pour les captifs absolus et les non conducteurs avec permis et voiture).

Il en va de même pour le métro RER : environ 2 % pour les conducteurs principaux et fréquents, environ 6 % pour les autres, sauf les non conducteurs avec permis et voiture (plus de 10 %).

Enfin, les autres modes sont négligeables, sauf chez les non conducteurs disposant du permis, mais appartenant à un ménage non motorisé, peut-être s'agit-il, outre du taxi, de l'usage par ces individus d'une voiture extérieure au ménage .

Tableau 3 : INFLUENCE SUR LE CHOIX DU MODE POUR LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DE LA DISPOSITION DE LA VOITURE PARTICULIERE
(en % de l'utilisation de chaque mode, et de chaque type de disposition de la V.P. parmi les utilisateurs d'un mode)

Disposition de la voiture particulière	Mode	Ensemble	Pied	Deux roues	Voiture			Ramassage	Train	Car-bus-tram	Metro RER	Autres	Travail sur place
					Conduite par individu	Conduite par ménage	Conduite par extérieur						
Ensemble		100,0	17,6	14,1	30,5	1,6	1,5	3,4	3,3	4,7	3,8	0,9	18,6
		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
- de 18 ans		100,0	16,0	30,8	3,1	2,1	12,6	8,8	-	4,3	6,4	-	15,9
		1,4	1,3	3,1	0,1	1,9	12,1	3,5	-	1,3	2,4	-	
Conducteur principal		100,0	11,8	7,3	55,4	0,2	0,4	2,3	3,1	1,4	1,9	0,6	15,6
		50,1	33,8	25,9	91,2	5,4	13,1	34,3	47,3	14,7	25,4	36,4	
Conducteur fréquent		100,0	12,7	11,8	28,9	3,9	2,4	1,4	1,7	1,7	2,0	-	33,5
		4,2	3,0	3,5	4,0	10,3	6,8	1,7	2,2	1,5	2,2	-	
Conducteur occasionnel		100,0	29,4	8,3	15,0	4,6	-	3,1	5,8	6,3	6,0	1,7	19,8
		5,6	9,3	3,3	2,7	16,3	-	5,2	9,8	7,6	8,8	10,7	
Non conducteur		100,0	23,9	23,5	1,5	2,7	2,6	4,8	3,5	9,0	6,0	1,2	21,3
		38,7	52,6	64,3	2,0	66,1	68,0	55,2	40,6	74,8	61,1	53,0	
Permis + voiture		100,0	12,8	10,6	8,0	6,1	4,4	-	15,0	10,7	10,6	-	21,8
		1,5	1,1	1,1	0,4	5,7	4,4	-	6,8	3,4	4,2	-	
Permis		100,0	23,4	24,5	3,7	-	0,9	6,1	3,1	5,9	7,0	6,1	19,3
		4,2	5,6	7,2	0,5	-	2,6	7,6	4,0	5,3	7,7	29,1	
Voiture		100,0	20,8	20,6	1,8	6,4	2,8	3,9	3,6	8,4	4,6	0,3	26,8
		14,9	17,7	21,7	0,9	60,4	27,7	17,5	16,5	27,1	18,1	5,4	
Captifs absolus		100,0	27,4	26,7	0,3	-	2,7	5,6	2,4	10,1	6,5	0,9	17,4
		18,1	28,2	34,2	0,2	-	33,4	30,1	13,4	39	31,2	18,6	

IV - TYPE DE LIEU DE RESIDENCE ET MOBILITE DOMICILE - TRAVAIL

a) Type de lieu de résidence et distance domicile - travail (Tableau 4a)

Les communes rurales regroupent 40% d'actifs résidant sur leur lieu de travail, proportion double de la moyenne : conséquence de la forte représentation dans ces communes des agriculteurs exploitants et des artisans - commerçants. **Hormis ces professions, les possibilités d'emplois à proximité apparaissent par contre comme restreintes** (un peu plus du tiers des déplacements entre 0 et 10 Km, contre près de 60% en moyenne). En conséquence, la proportion d'emplois à plus de 10 Km y est légèrement supérieure à la moyenne nationale (20%).

Les villes isolées se caractérisent par une forte concentration des déplacements domicile - travail entre 0 et 3 Km (la moitié du total, contre le tiers en moyenne), indice d'une forte proportion d'emplois dans la ville même. **Comme elles possèdent par ailleurs le taux moyen de travail sur place, la part des déplacements domicile - travail à longue distance est faible, particulièrement de 5 à 20 Km (le dixième du total, contre le quart en moyenne).**

Les habitants des villes principales d'agglomération occupent dans leur grande majorité un emploi à une distance comprise entre 0 et 10 Km (les trois quarts du total, contre 60% en moyenne), ce qui correspond sans doute au rayon d'attraction de ces villes. A l'inverse, les déplacements à plus de 10 Km sont moitié moindres qu'en moyenne. Le poids dans l'ensemble des C.S.P. travaillant sur place, enfin, **s'amenuise.**

Les habitants de banlieue enfin, travaillent en moyenne plus bien que les habitants d'autres types d'agglomération : moins du cinquième contre le tiers en moyenne de travail sur place ou à moins d'1 Km, 30% contre 20% en moyenne de travail à plus de 10 Km.

b) Type de lieu de résidence et choix du mode de déplacement domicile - travail (Tableau 4b)

Alors que la conduite personnelle était le mode le plus discriminant au regard des C.S.P., c'est celui qui l'apparaît le moins au regard du type de lieu de résidence : légèrement inférieur à la moyenne pour les communes rurales et surtout les villes isolées, légèrement supérieur pour les villes de banlieue (l'élévation de la part de ce mode coïncidant donc avec l'augmentation des distances moyennes).

A l'inverse, le niveau d'usage des transports collectifs diffère nettement : la banlieue (près du quart des déplacements, avec une part privilégiée au sein des déplacements en train), les villes principales d'agglomération (le sixième des déplacements, principalement par car et métro), les villes isolées (9% des déplacements, dont la moitié par ramassage), et les communes rurales (5,7% des déplacements, presque exclusivement par ramassage).

La marche à pied permet de distinguer communes rurales et banlieue d'une part, ou elle est faiblement utilisée (vu la faible proportion des emplois de proximité en dehors du travail à domicile) et les villes proprement dites, où elle couvre près du quart des déplacements.

L'usage des deux roues est plus faible en milieu rural (10%) qu'en milieu urbain (environ 15%).

Enfin, l'utilisation de la voiture comme passager atteint une proportion des déplacements sensiblement supérieure dans les villes isolées, à la faveur sans doute de la moindre dispersion des habitats comme des emplois.

c) Type de lieu de résidence et durée du trajet domicile-travail

(Tableau 4c)

Outre les différences introduites par l'ampleur du travail sur place, déjà notées, ce qui ressort le plus clairement est :

- la forte proportion de trajets de plus d'une heure entre domicile et lieu de travail chez les banlieusards (12% contre 4% pour les habitants des villes principales d'agglomération)

- la forte proportion de déplacements de courte durée chez les habitants de villes isolées (près des 2/3 des déplacements compris entre 0 et 20 mn)

Une analyse plus fine montre que la part des déplacements durant de 10 à 20 mn est la moins différenciée (un tiers des déplacements partout sauf en milieu rural -22,5%-). En deça de 10 mn, la proportion varie du simple (15%, villes de banlieue) au double (32,5%, villes isolées). Au delà de 20 mn la proportion est toujours supérieure en milieu fortement urbanisé ; au delà de 30 mn, les habitants de banlieue ont eux-mêmes une proportion toujours supérieure à ceux des villes principales d'agglomération, spécialement entre 60 et 75 mn. Enfin, la part des déplacements compris entre 20 et 45 mn est particulièrement faible dans les villes isolées (moins de 10%, contre 20% en moyenne).

Tableau 4a : DISTANCE DU TRAJET DOMICILE-TRAVAIL SELON LE TYPE DE LIEU DE RESIDENCE

(en % de chaque tranche de distance dans l'ensemble)

type de ville	distance										
	Ensemble	-de 1 Km	de 1 à 3 Km	de 3 à 5 Km	de 5 à 10 Km	de 10 à 20 Km	de 20 à 40 Km	de 40 à 60 Km	de 60 à 80 Km	+ de 80 Km	Travail sur place
Ensemble	100,0	13,3	19,4	12,2	14,4	11,5	6,7	1,2	0,4	0,4	20,5
Commune rurale	100,0	10,9	8,4	6,2	10,9	13,8	7,2	1,1	0,6	0,3	40,7
Ville isolée	100,0	22,4	26,8	13,0	3,2	7,3	5,7	0,3	0,9	0,4	20,1
Ville principale d'agglomération	100,0	16,4	25,9	15,0	17,4	6,8	3,3	0,9	0,3	0,7	13,3
Banlieue	100,0	8,8	19,6	14,4	18,2	16,2	10,6	1,9	0,1	0,4	9,9

Tableau 4b : CHOIX DU MODE SELON LE TYPE DE LIEU DE RESIDENCE

(en % d'utilisation de chaque mode)

mode type de ville	ensemble	à pied	2 roues	voiture conduite par ind	voiture conduite par a i m	voiture conduite par i e m	ramas- sage	train	car bus train	métro RER	autres	Travail sur place
Ensemble	100,0	17,6	14,1	30,5	1,6	1,5	3,4	3,3	4,7	3,8	0,9	18,6
Commune rurale	100,0	11,2	10,1	28,7	1,8	1,6	4,2	0,6	0,9	-	2,2	38,7
Ville isolée	100,0	24,5	15,2	26,9	3,3	2,2	4,4	1,8	2,2	0,7	0,1	16,9
Ville principale d'agglomération	100,0	23,6	15,0	29,9	1,2	1,1	2,1	2,5	6,3	5,9	0,2	12,2
Banlieue	100,0	14,0	16,2	34,0	1,2	1,6	3,6	7,3	7,2	6,0	0,7	8,2

* a i m : autre individu du ménage

** i e m : individu extérieur au ménage

Tableau 4c : DUREE DU TRAJET DOMICILE - TRAVAIL SELON LE TYPE DE LIEU DE RESIDENCE

(en % de chaque tranche de durée dans l'ensemble)

type de ville	durée										
	ensemble	- de 10mn	de 10 à 20mn	de 20 à 30mn	de 30 à 45mn	de 45 à 60mn	de 60 à 75mn	de 75 à 90mn	de 90 à 120mn	+ de 120mn	travail sur place
Ensemble	100,0	19,7	30,1	10,6	9,2	4,2	3,4	0,8	1,1	0,4	20,5
Commune rurale	100,0	17,5	22,3	8,1	6,6	2,3	1,3	0,1	0,5	0,1	41,2
Ville isolée	100,0	32,5	32,2	5,5	3,6	2,6	1,7	0,6	0,6	0,4	20,3
Ville principale d'agglomération	100,0	21,5	33,4	13,1	10,6	4,1	1,7	0,9	0,7	0,6	13,4
Banlieue	100,0	15,1	32,9	11,8	12,1	6,8	7,8	1,5	2,3	0,4	9,4

v - Distance du trajet domicile-travail et choix du mode (Tableau 5)

La première constatation d'ensemble qu'appellent les statistiques est que l'automobile (et plus précisément l'automobile conduite par le travailleur lui-même) est le mode dominant quelle que soit la tranche de distance dès que l'on dépasse 1 km.

L'analyse par tranche de distance amène en outre aux conclusions suivantes :

- les déplacements à moins d'un kilomètre s'effectuent à concurrence des 4/5 à pied, les deux roues et l'automobile se partageant également le reliquat

- de 1 à 3 km, les trois modes individuels se partagent presque à part égale 90 % des déplacements. Cette tranche constitue donc un enjeu sérieux pour une politique où de réduction de la circulation individuelle par revalorisation de la marche à pied, ou de développement de l'usage des deux roues face à la voiture particulière .

Parmi les transports collectifs, seuls les car-bus-tram atteignent un pourcentage significatif

- de 3 à 5 km, la marche à pied s'efface, cependant que les deux roues occupent leur part la plus élevée (près du tiers des déplacements) et que l'automobile atteint déjà presque la moitié du total. Le recours au car-bus-tram devient le fait de 10 % de la population, ce qui laisse à penser que pour cette tranche, comme à un moindre degré pour la précédente, une amélioration substantielle des transports collectifs routiers urbains pourrait avoir un impact considérable

- de 5 à 10 km, la part des deux roues chute de moitié par rapport à la tranche précédente, cependant que la voiture dépasse la moitié du total. Au sein des transports collectifs, le métro RER égale le poids des car-bus-tram (presque 10 % chacun), ce qui atteste le poids considérable de la région parisienne. Le ramassage d'entreprise, qui apparaissait significativement dès la tranche précédente, atteint 5 % du total.

- de 10 à 20 km, les travailleurs conduisant leur automobile dépassent la moitié du total. Les deux roues, avec 10 %, cèdent la seconde place au métro RER, qui occupe ici sa part la plus élevée (11,5%). Les car-bus - tram voient par contre leur part diminuer par rapport à ce qu'elle était dans la tranche précédente, mais il se peut que l'analyse en terme de mode dominant minimise leur part, en ne retenant pas leur usage comme mode de transport terminal ou de rabattement (sur le train et le métro) : il est en effet probable qu'au-delà de 10 km, une majorité de déplacements utilisant les transports en commun s'accompagne d'une rupture de mode. Le train atteint pour la première fois 5 % du total. Le ramassage d'entreprise progresse

- de 20 à 40 km, la part de la voiture baisse à peine en comparaison de la tranche précédente; par contre les deux roues disparaissent quasiment. Métro, RER et car-bus-tram s'effacent déjà -rappelons qu'il s'agit toujours de modes dominants- au profit du ramassage d'entreprise (qui atteint 9 %) et surtout du train, qui réalise un bond en avant considérable, passant à près du quart du total

- de 40 à 60 km, la voiture retombe à un peu plus du tiers du total, les deux roues disparaissant complètement. Il s'agit donc de la première tranche pour laquelle les modes collectifs pris dans leur ensemble l'emportent sur les modes individuels. Deux modes collectifs l'emportent largement : le train qui dépasse le quart du total, et le ramassage d'entreprise qui atteint près du quart du total. Les car-bus-tram sont en hausse par rapport à la tranche précédente, cependant que le métro disparaît définitivement, (c'est lui qui maintenant joue le rôle de transport terminal ou de rabattement vis-à-vis du train et du bus à un moindre degré),

- de 60 à 80 km et au-delà, seuls restent en concurrence (aux 7,7 % près des déplacements à plus de 80 km assurés par le ramassage) le train et la voiture. Cette polarisation profite au total plus au transport individuel que collectif, puisque, si la part du train continue de progresser (35 % de 60 à 80 km, 40 % au-delà), le trend descendant de la part de la voiture particulière amorcé depuis la tranche 20-40 km est enrayé : 2/3 des déplacements de 60 à 80 km, record absolu, encore plus de la moitié au-delà.

La contribution globale des divers modes aux déplacements domicile-travail s'apprécie mieux si l'on associe à chaque tranche son poids dans l'ensemble. Il convient tout d'abord de rappeler que 20 % environ de la population active travaille à domicile. Parmi ceux qui se déplacent, environ 90 % ne dépassent pas 20 km, 2,5 % seulement excèdent 40 km. Les tranches les plus communes sont par ordre décroissant 1 à 3 km (le quart des déplacements), 5 à 10 km (18 %), moins de 1 km (17 %), 3 à 5 km (15 %), 10 à 20 km (14 %). Que les parcours les plus fréquents soient ceux où la suprématie des modes individuels est la plus nette, explique qu'au total ceux-ci couvrent 80 % des déplacements ; que 42 % des déplacements s'effectuent à moins de 3 km, atténue sensiblement la suprématie de la voiture particulière constatée pour la plupart des tranches de distance : marche à pied et deux roues équilibrent globalement la voiture particulière. Enfin, que les modes collectifs les plus fortement dominants le soient pour les distances les moins usuelles, explique qu'au total ramassage d'entreprise, train, car-bus-tram et métro-RER aient des parts assez proches.

Enfin, si l'on s'attache au degré de spécialisation des divers modes en fonction de la distance, on constate que :

- les modes spécialisés sont la marche à pied (60 % en deçà d'un km, 1/3 de 1 à 3 km) et à moindre degré les deux roues (65% de 1 à 5 km), le métro (mode dominant à raison de 70 % entre 5 et 20 km), le car-bus-tram (mode dominant à raison de 58 % entre 3 et 10 km) et le train (mode dominant à raison de 45 % entre 20 et 40 km) ;

- les modes polyvalents sont le ramassage et plus encore la voiture particulière, ;

- deux usages marginaux de la voiture méritent enfin d'être examinés :

- . entre 1 et 40 km, de façon non sensible à la distance, environ 5 % des actifs se rendant au travail en voiture, se font conduire par un autre membre du ménage. Au-delà, le phénomène disparaît ; le trop grand éloignement rend sans doute improbable la présence du lieu de travail sur l'itinéraire d'un autre actif du ménage, et impraticable le détour. En deçà d'1 km, ce phénomène atteint 13 % : déposer un parent est tellement facile que la pratique devient courante ;

. entre 1 et 60 km, une part croissant de 3 % à 12,5 % des actifs se rendant au travail en voiture, se fait véhiculer par un membre extérieur au ménage. Il s'agit sans doute là pour l'essentiel d'un regroupement spontané de collègues de travail, phénomène d'autant plus important que l'éloignement en l'absence de ramassage, rend l'usage des transports collectifs plus pénible et le partage des coûts de transports individuels plus attractif. En deçà de 1 km, la plus forte part s'explique sans doute comme précédemment.

Tableau 5 : RELATION ENTRE CHOIX DU MODE ET DISTANCE DU TRAJET DANS LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Distance \ Mode	Ensemble	Pied	Deux roues	Voiture			Ramassage	Train	Car-bus-tram	Métro RER	Autres	Travail sur place
				Conduite par individu	Conduite par ménage	Conduite par extérieur						
Ensemble	100,0 100,0	17,6 100,0	14,1 100,0	30,5 100,0	1,6 100,0	1,5 100,0	3,4 100,0	3,3 100,0	4,7 100,0	3,8 100,0	0,9 100,0	18,6 100,0
- de 1 km	100,0 13,3	80,8 61,3	9,0 8,5	7,0 3,1	1,2 0,8	0,9 7,9	0,8 3,3	0,1 0,3	0,1 0,3	-	0,1 1,3	-
1 à 3 km	100,0 19,4	30,1 33,3	27,3 37,4	32,0 20,4	1,5 18,4	0,9 11,3	1,1 6,4	0,2 1,0	4,5 18,8	1,3 6,5	1,2 26,4	-
3 à 5 km	100,0 12,2	3,3 2,3	31,1 26,9	43,5 17,5	2,2 17,3	1,2 10,1	3,9 14,2	0,4 1,7	10,7 28,0	2,4 7,6	1,3 17,6	-
5 à 10 km	100,0 14,4	1,0 0,8	16,9 17,2	49,7 23,5	2,3 20,7	2,4 23,0	5,1 22,1	3,2 14,0	9,7 30,0	9,3 35,4	0,4 5,9	-
10 à 20 km	100,0 11,5	0,5 0,3	9,9 8,0	52,4 19,7	2,9 21,2	2,4 26,2	7,3 25,1	5,3 18,3	5,9 14,6	11,5 34,7	0,8 10,5	-
20 à 40 km	100,0 6,7	-	1,7 0,8	47,1 10,3	2,6 10,9	3,4 15,3	9,1 18,2	22,4 45,5	3,3 4,8	7,9 14,0	2,4 18,7	-
40 à 60 km	100,0 1,2	-	-	32,0 1,2	-	4,5 3,5	24,6 8,5	27,8 3,8	8,2 2,0	-	2,8 3,7	-
60 à 80 km	100,0 0,4	-	-	64,5 0,8	-	-	-	35,5 4,1	-	-	-	-
+ de 80 km	100,0 0,4	-	-	46,1 0,7	6,0 1,7	-	7,7 1,0	40,3 5,4	-	-	-	-
Travail sur place	100,0 20,5	1,7 1,9	1,1 0,7	4,2 2,8	-	0,2 2,7	0,2 1,2	-	0,3 1,4	0,3 1,8	0,7 15,9	91,3 100,0

VI - Durée du trajet domicile-travail et choix du mode (Tableau 6)

En moyenne il ressort que sur dix actifs, deux travaillent à domicile, deux mettent moins de 10 mn pour se rendre à leur travail, trois de 10 à 20 mn, un de 20 à 30 mn, un de 30 à 45 mn, un plus de 45 mn.

Le classement des divers modes selon la durée du trajet domicile-travail, permet d'isoler quatre groupes modaux nettement contrastés :

- les modes individuels assurent des déplacements qui durent moins de 3/4 d'heure dans leur écrasante majorité : environ 97 % des déplacements pour la marche à pied et les deux roues, 90 % pour la voiture particulière

- les modes collectifs routiers acheminent les actifs sur le lieu de travail en moins d'une heure dans la grande majorité des cas : 88 % des déplacements pour les car-bus-tram, 85 % pour le ramassage d'entreprise environ

- le métro RER est le mode dominant de déplacements de durée fort diverse, avec néanmoins une concentration autour des 3/4 d'heure : environ 50 % se situent entre une demi-heure et une heure, mais on en trouve encore 20 % entre une heure et une heure et quart, autour de 10 % d'une heure et quart à une heure et demie, comme de vingt à trente minutes

- le train est le mode dominant privilégié pour les déplacements de longue durée : 83 % durent plus de 3/4 d'heure, plus de 20 % dépassent une heure et demie.

Si l'on rapproche ces résultats du classement des mêmes modes selon la distance séparant domicile et lieu de travail, on constate que :

- la faible durée des déplacements à pied s'explique par la proximité habitat-emploi qui leur correspond ; 94,6 % des déplacements se font à moins de 3 km, 92,4 % durent moins d'une demi-heure.

- 80 % des déplacements en deux roues se font en moins de 20 mn : la proportion est la même que pour la marche à pied. La part des faibles distances étant pourtant nettement inférieure pour les deux roues, l'effet de la vitesse est déjà nettement perceptible.

- c'est évidemment à propos de la voiture particulière que les gains de temps apparaissent le plus clairement. A une grande variété des tranches de distance couvertes correspond encore une forte concentration dans les courtes durées (2/3 des déplacements en moins de 20 minutes). L'apport de la vitesse est sans doute amplifié par le fait que la proportion du trajet effectué sur route de rase campagne à trafic plus fluide augmente avec la distance du déplacement

- il est intéressant de rapprocher ramassage d'entreprise et car-bus-tram. A partir d'une plus forte proportion de déplacements à longue distance, celui-ci est plus concentré dans les courtes durées (28,3 % au moins de 20 mn contre 18,5 % pour les car-bus-tram) l'absence de trajet terminal aux abords du lieu de travail, le plus petit nombre de ruptures de mode a un impact sensible sur la durée

- la dispersion des durées des trajets utilisant le métro comme mode dominant s'explique par le fait que ce mode assure à la fois les migrations mono modales internes à la capitale et les migrations proches et moyennes banlieues - Paris impliquant le plus souvent des ruptures de mode

- le train est le mode des fortes distances et longues durées : 45,5 % de déplacements de 20 à 40 km et 42,1 % de une heure à une heure et demie ; 19,3 % à plus de 40 km et 21,7 % de plus d'une heure et demie.

Tableau 6 : RELATION ENTRE CHOIX DU MODE ET DUREE DU TRAJET DANS LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Mode	Durée										Travail à domicile	Ensemble
	- de 10'	10'-20'	20'-30'	30'-45'	45'-60'	60'-75'	75'-90'	90'-120'	+ de 120'			
Ensemble	19,7 100,0	30,1 100,0	10,6 100,0	9,2 100,0	4,2 100,0	3,4 100,0	0,8 100,0	1,1 100,0	0,4 100,0	20,5 100,0	100,0	
Pied	47,5 42,4	33,7 19,7	11,2 18,5	4,4 8,3	0,7 2,9	- -	- -	0,5 8,9	0,1 2,4	1,9 1,7	100,0 17,6	
Deux roues	25,6 18,4	54,9 25,7	11,5 15,3	5,2 8,0	1,4 4,7	0,7 2,9	- -	- -	- 3,4	0,7 0,5	100,0 14,1	
Voiture particulière conduite par individu	22,1 34,2	43,3 43,8	13,4 38,5	10,9 35,9	4,1 29,3	1,7 15,2	0,4 16,4	0,6 16,1	0,6 46,0	2,9 41,4	100,0 30,5	
Voiture particulière conduite par ménage	29,4 2,4	39,5 2,1	12,1 1,8	13,2 2,3	- -	1,3 0,6	4,5 8,8	- -	- -	- -	100,0 1,6	
Voiture particulière conduite par extérieur	15,8 1,2	38,2 1,9	13,3 1,9	20,8 3,4	3,5 1,2	5,6 2,5	- -	- -	- -	2,7 0,2	100,0 1,5	
Ramassage	4,2 0,7	24,1 2,7	23,0 7,0	19,5 7,1	15,8 12,5	9,6 9,6	0,5 2,3	2,9 9,2	- -	1,2 0,2	100,0 3,4	
Train	- -	2,5 0,3	4,2 1,3	10,2 3,7	19,2 14,9	35,6 34,9	6,5 26,7	15,2 47,1	5,7 48,2	0,8 0,1	100,0 3,3	
Car-bus-tram	1,0 0,2	17,5 2,7	22,0 9,7	35,6 18,0	11,9 13,1	8,2 11,3	0,5 3,0	2,3 10,0	- -	1,0 0,2	100,0 4,7	
Metro RER	- -	5,2 0,7	12,7 4,6	27,1 11,2	22,8 20,4	19,2 21,6	9,1 42,9	2,4 8,6	- -	1,4 0,3	100,0 3,8	
Autres	11,0 0,5	18,3 0,5	18,0 1,5	24,0 2,3	4,9 1,0	5,1 1,3	- -	- -	- -	18,7 0,8	100,0 0,9	
Travail sur place	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	100,0 18,6	