

## Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue et elle augmente ailleurs

**Entre 1994 et 2008, la mobilité locale en France métropolitaine a peu changé, en moyenne. Mais cette stabilité d'ensemble est trompeuse car grandes agglomérations et zones rurales ou faiblement urbanisées évoluent en sens opposé.**

**Dans les grandes agglomérations, les actifs et les étudiants se déplacent en 2008 moins souvent et moins longtemps au cours d'une journée qu'en 1994. Ils sont plus nombreux à n'aller qu'une fois dans la journée à leur lieu de travail ou d'études, sans pour autant réaliser d'autres activités à l'extérieur.**

**En dehors des grandes agglomérations, les habitants parcourent des distances de plus en plus longues entre leur résidence et leurs différents lieux d'activité, notamment les lieux de travail ou de courses. Les ménages utilisent davantage leurs voitures et ils en possèdent davantage qu'en 1994.**

Il s'écoule en moyenne 7 h 45 entre le premier départ du domicile et l'ultime retour quotidien des Français mobiles les jours de semaine, exactement comme il y a 14 ans. Ces 7 h 45 comprennent le temps d'activité (travail, études, courses, loisirs...) et celui passé en transport pour se rendre sur les lieux de ces activités. Le temps de transport dépend de la distance parcourue à chaque déplacement, de la vitesse des transports et du nombre des déplacements réalisés. Autant de facteurs qui évoluent, mais vis-à-vis desquels la population dispose d'assez peu de marge de manœuvre.

En 2008, il s'est réalisé en moyenne 175 millions de déplacements locaux (*définition*) par jour de semaine entre le lundi et le vendredi, en hausse de 4,5 % par rapport à 1994. Cette augmentation est liée à la croissance démographique (+ 8 % sur la

période). Quand les personnes résidant en France se déplacent, neuf fois sur dix, c'est localement.

Les Français consacrent quotidiennement 56 minutes à ces déplacements, contre 55 en 1994. Ce niveau moyen inclut les personnes qui ne sont pas sorties de chez elles pendant la journée d'enquête (*source*) et dont la proportion aussi est restée stable : 15 % en 2008 contre 16 % en 1994 (*tableau 1*). L'absence de déplacement un jour de semaine est surtout fréquente chez les personnes de 75 ans et plus (45 % de non-mobiles) mais concerne aussi 9 % des actifs ayant un emploi, du fait du travail à domicile, de congés ou de maladie... Limité aux seules personnes mobiles, le temps de transport quotidien s'élève à 66 minutes par jour, soit une minute de plus qu'il y a 14 ans pour un nombre moyen de déplacements par jour passant de 3,8 en 1994 à 3,7 en 2008.

### 1 - Évolution de la mobilité quotidienne et du temps passé dans les déplacements locaux selon l'urbanisation du lieu de résidence

	Répartition de la population totale (%)		Proportion d'immobiles un jour donné (%)		Personne mobiles						
					Nombre de déplacements quotidiens		Temps de transport quotidien (mn)		Évolution de la distance à vol d'oiseau (%)	Durée cumulée des activités et du transport	
	1994	2008	1994	2008	1994	2008	1994	2008		1994-2008	1994
Rural ou faiblement urbanisé	51,6	52,3	19	18	3,7	3,7	60	64	12	7 h 26	7 h 36
Grandes agglomérations	48,4	47,7	13	12	3,8	3,6	71	68	-5	8 h 04	7 h 54
<b>Ensemble</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>3,8</b>	<b>3,7</b>	<b>65</b>	<b>66</b>	<b>6</b>	<b>7 h 45</b>	<b>7 h 45</b>

Champ : individus de 6 ans et plus habitant en France métropolitaine

Source : Insee - SOeS - Inrets, enquêtes nationales transports et communication 1993-1994, transports et déplacements 2007-2008



## Les domiciles : de plus en plus loin des lieux d'activité, surtout hors des grandes agglomérations

La distance d'un déplacement local traduit l'éloignement du domicile par rapport aux lieux d'activité. À partir du moment où ils ont choisi un logement dans un lieu et un environnement donnés, les habitants ne peuvent guère agir sur cette distance, sauf à chercher un emploi plus proche de leur domicile. Entre 1994 et 2008, cette distance, mesurée à vol d'oiseau (*définition*), a augmenté de 8 %, et le temps pour la parcourir de 4 %. Le nombre de déplacements par personne ayant diminué, la distance quotidienne parcourue par les personnes mobiles n'a augmenté que de 6 %. De nombreux citadins étant partis s'installer dans la grande périphérie des villes, et nombre d'équipements ou établissements ayant fermé en zone rurale, les distances pour aller au travail, à l'école ou faire des achats se sont allongées. La situation a évolué différemment selon le degré d'urbanisation du lieu de résidence : la distance aux activités est restée globalement stable dans les grandes agglomérations (*définition*) mais a augmenté de 12 % en dehors, là où la population s'est implantée plus récemment, loin des aires d'activités (*tableau 2*).

Hors des grandes agglomérations, les lieux de résidence sont de plus en plus éloignés des commerces et des

établissements d'enseignement : leur distance à vol d'oiseau a augmenté respectivement de 29 % et 22 % et la durée pour s'y rendre de 17 % et 9 % ; cela explique en partie pourquoi les déplacements à pied y sont moins nombreux qu'en 1994. Dans les grandes agglomérations, la tendance est moins marquée. L'éloignement s'y mesure en temps et non en km, les déplacements restant très majoritairement intra-communaux. Il s'y est accru de 5 % pour les commerces et de 4 % pour les lieux d'études.

Les distances domicile-travail, généralement supérieures à celles des autres déplacements locaux, continuent de s'allonger ainsi que la durée des trajets. En moyenne, aller et revenir du travail demande près de 50 minutes à un actif des grandes agglomérations contre 36 minutes ailleurs.

Pour les trajets d'accompagnement ou ceux entre les domiciles et les autres lieux d'activités (services administratifs ou de soins, domiciles de parents ou d'amis, loisirs, lieu de travail inhabituel), la durée selon le degré d'urbanisation s'allonge modérément, voire diminue.

Globalement, la répartition des déplacements selon le type de motif (*définition*) a peu évolué entre 1994 et 2008. La part des déplacements liés au travail et aux courses s'est légèrement accrue, tant dans les grandes agglomérations qu'en dehors.

### 2 - Évolution des déplacements par motif

		Travail habituel	Études	Commerces	Domicile à autres activités	Autres trajets	Ensemble
<b>Ensemble rural et faiblement urbanisé</b>							
Répartition (%)	1994	19	12	18	39	12	100
	2008	21	10	20	38	11	100
Durée du déplacement (minute)	1994	16	18	13	16	17	16
	2008	18	20	15	17	17	17
Évolution de la durée du déplacement (%)	1994-2008	13	9	17	4	-2	6
Évolution de la distance à vol d'oiseau (%)	1994-2008	26	22	29	2	0	12
<b>Ensemble grandes agglomérations</b>							
Répartition (%)	1994	20	13	18	37	12	100
	2008	21	11	21	37	10	100
Durée du déplacement (minute)	1994	23	18	13	19	19	19
	2008	25	19	14	18	19	19
Évolution de la durée du déplacement (%)	1994-2008	10	4	5	-1	-4	2
Évolution de la distance à vol d'oiseau (%)	1994-2008	10	ns	ns	-10	-1	-1

### 3 - Évolution des déplacements par mode

		Marche ou vélo	Véhicule particulier à moteur	Transports en commun	Ensemble
<b>Ensemble rural et faiblement urbanisé</b>					
Répartition (%)	1994	21	74	5	100
	2008	19	76	5	100
Durée du déplacement (minute)	1994	12	16	38	16
	2008	14	17	36	17
Évolution de la durée du déplacement (%)	1994-2008	11	7	-7	6
Évolution de la distance à vol d'oiseau (%)	1994-2008	ns	11	-13	12
<b>Ensemble grandes agglomérations</b>					
Répartition (%)	1994	31	56	13	100
	2008	33	55	12	100
Durée du déplacement (minute)	1994	13	17	36	19
	2008	14	17	40	19
Évolution de la durée du déplacement (%)	1994-2008	1	1	10	2
Évolution de la distance à vol d'oiseau (%)	1994-2008	ns	0	10	-1

Champ : déplacements locaux un jour de semaine des individus de 6 ans et plus habitant en France métropolitaine

Source : Insee - SOeS - Inrets, enquêtes nationales transports et communication 1993-1994, transports et déplacements 2007-2008

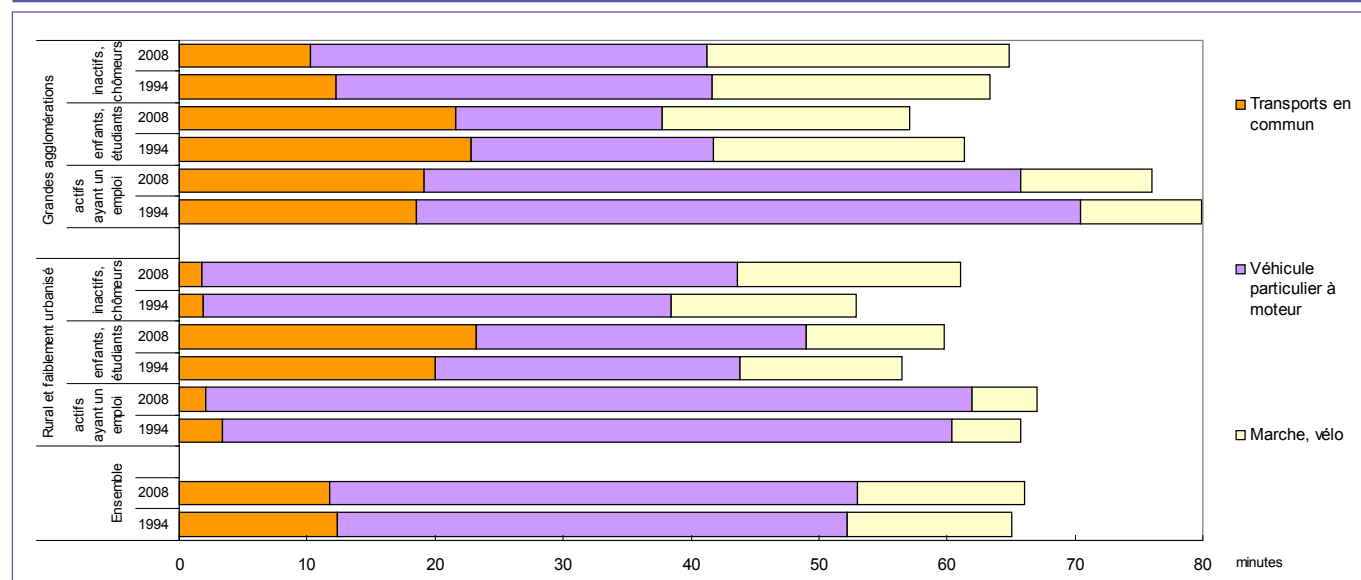
## La voiture ne fait plus gagner autant de temps

La vitesse de déplacement évolue en fonction de décisions relevant de l'aménagement du territoire et des réseaux de transports mais aussi de stratégies et d'arbitrages individuels (entre la vitesse, le confort, le coût et plus récemment l'impact sur l'environnement) et, enfin, de décisions au sein des ménages lorsqu'il faut partager un véhicule ou conduire un enfant. Entre 1994 et 2008, la vitesse des transports n'a significativement varié (*définition*) que pour les résidents des espaces ruraux et faiblement urbanisés qui réalisent trois déplacements sur quatre en voiture. Pour eux, la part des déplacements en transports en commun est restée à 5 %, et sont le fait des enfants et étudiants pour les trois quarts. La part des déplacements en transports en commun a gagné deux points au détriment de la marche ou du vélo, permettant d'aller plus loin dans le même temps. Ce report vers des modes plus rapides est beaucoup plus faible que dans la décennie 1980. La vitesse augmente mécaniquement car l'allongement des parcours routiers hors des voies congestionnées permet d'aller plus vite, mais à durée de transport croissante.

La voiture est de plus en plus utilisée en espace rural et faiblement urbanisé car la motorisation s'y est accrue : 68 % des personnes appartiennent à un ménage comptant autant de voitures que de membres adultes, contre 54 % en 1994 (dans les grandes agglomérations, le mouvement est de moindre ampleur : respectivement 48 % et 43 %). La majorité des déplacements en voiture sont réalisés par un conducteur seul, bien plus qu'en 1994 (58 % contre 49 %). Le temps passé quotidiennement en automobile s'est ajusté à l'allongement des distances à parcourir et à la dispersion des destinations (*graphique 4*). Le poids du poste transport dans le budget s'accroît parce que les ménages utilisent plus de voitures, et sur de plus longues distances.

Dans les grandes agglomérations, les reports entre modes de transports ne sont sensibles que dans les villes-centres. Ils profitent aux modes lents ou légers (marche : + 3 points ; vélos et deux-roues motorisés : + 1,5 point environ chacun) au détriment de la voiture (- 5 points) et des transports en commun (- 2 points). La durée des déplacements en transport en commun a encore augmenté : de 31 à 33 minutes par déplacement en ville-centre, de 41 à 45 minutes en banlieue.

### 4 - Temps de transport quotidien des personnes mobiles selon le mode



Note de lecture : pour les actifs ayant un emploi et vivant dans une zone rurale ou faiblement urbanisée, le temps passé en voiture pour des déplacements locaux est passé de 57 minutes en 1994 à 60 minutes en 2008.

Champ : individus de 6 ans et plus habitant en France métropolitaine

Source : Insee - SOEs - Inrets, enquêtes nationales transports et communication 1993-1994, transports et déplacements 2007-2008

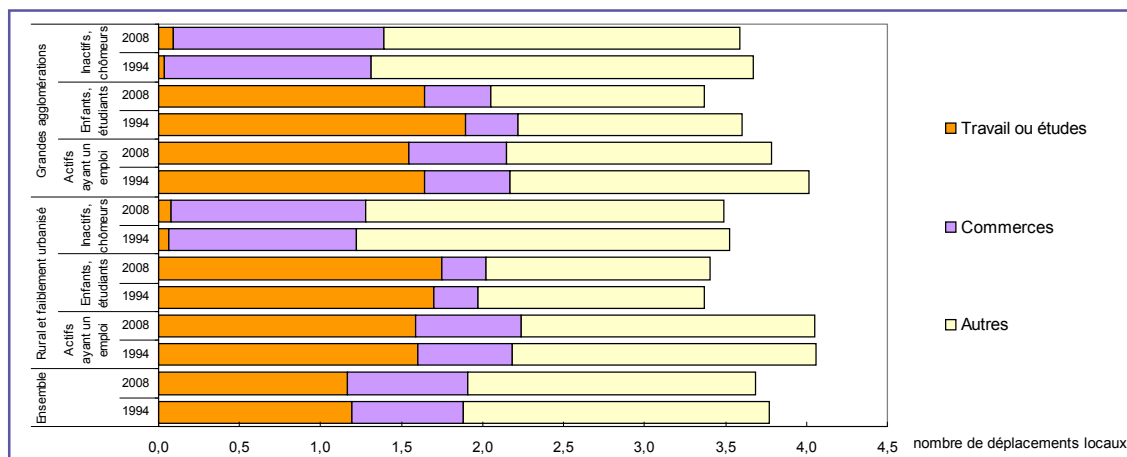
## Les citoyens modifient leurs comportements pour moins se déplacer

Les résidents des grandes agglomérations ont changé leurs comportements au point d'abaisser leur nombre moyen de déplacements d'environ 0,2 par jour, soit un déplacement en moins sur 5 jours, ce qui n'est pas le cas des ménages des espaces moins urbanisés. Cette baisse de la mobilité dans les grandes agglomérations, et particulièrement dans les villes-centres, a déjà été mise en évidence dans le cas des agglomérations de Lyon entre 1995 et 2006 ou de Lille entre 1998 et 2006 (Certu 2007). Les causes en sont multiples, mais elle affecte surtout les populations dont l'emploi du temps est structuré par le travail ou les études, et concerne au premier chef ces déplacements (*graphique 5*).

Partout en France, les journées de travail ou d'études sont moins souvent fractionnées qu'il y a 14 ans. En 1994, dans

les grandes agglomérations, 46 % des écoliers et étudiants se rendaient, les jours de cours, plusieurs fois dans la journée sur leur lieu d'études ; ils ne sont plus que 33 % en 2008. Ailleurs, cette proportion est passée de 38 % à 35 %. Le phénomène est similaire mais homogène sur le territoire pour les actifs allant à leur lieu de travail habituel (de 36 % à 30 % dans les grandes agglomérations ; de 46 % à 37 % ailleurs). Cette réduction du nombre de déplacements n'a pas forcément d'impact sur l'amplitude de la journée d'études ou de travail qui est souvent orientée à la hausse (+ 4 minutes pour les enfants et étudiants et + 5 minutes pour les actifs, dans les grandes agglomérations, contre + 10 minutes et - 12 minutes, ailleurs). A part pour les actifs des espaces moins urbanisés, le temps passé sur le lieu de travail ou d'études, auquel s'ajoute le temps de transport initial et terminal, ne permet pas plus qu'en 1994 de réaliser d'autres activités.

## 5 - Nombre de déplacements locaux des personnes mobiles selon le motif



Note de lecture : en moyenne, le nombre de déplacements locaux liés aux études (et au travail) des enfants et étudiants résidant dans une grande agglomération est passé de 1,9 en 1994 à 1,7 en 2008.

Champ : individus de 6 ans et plus habitant en France métropolitaine

Source : Insee - SOeS - Inrets, enquêtes nationales transports et communication 1993-1994, transports et déplacements 2007-2008

### Définitions

**Mobilité locale** : ensemble des déplacements réalisés par une personne pour mener une activité quelconque à moins de 80 km à vol d'oiseau de son domicile, en France métropolitaine.

**Déplacement** : mouvement d'une personne entre un lieu de départ et un lieu d'arrivée pour un motif déterminé. Pour mesurer les déplacements locaux, une personne de chaque ménage enquêté est interrogée sur l'ensemble de ses déplacements le jour de semaine le plus proche de la visite de l'enquêteur : la veille si c'est un jour de semaine ou le vendredi précédent si c'est un jour de week-end ou un lundi. Dans cette étude, le déplacement est caractérisé géographiquement selon le lieu de résidence de la personne qui le réalise et non selon son origine ou sa destination.

**Distance à vol d'oiseau d'un déplacement** : longueur de la ligne joignant les chefs-lieux des communes (mairies) de départ et d'arrivée. Elle ne permet pas de mesurer les évolutions sur des déplacements de moins de deux kilomètres en moyenne, essentiellement intra-communaux.

**Grandes agglomérations** : ce sont ici les 79 pôles des aires urbaines de plus de 100 000 habitants au recensement de 1999 : de Paris, la plus grande, à Creil, la plus petite. L'ensemble complémentaire regroupe l'espace à dominante rurale, les communes multipolarisées, les aires urbaines de moins de 100 000 habitants et la périphérie des grandes agglomérations.

**Les types de motifs** : motif au lieu de destination, lorsqu'il est différent du domicile, et motif au lieu d'origine, sinon. Les distances et durées ne sont calculées que si le domicile est l'une des extrémités du déplacement.

**La variation de la vitesse** : est évaluée en comparant l'évolution de la distance à vol d'oiseau et celle de la durée des déplacements.

### Sources

L'enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 a été réalisée en partenariat entre le Service de l'observation et des statistiques du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, l'Insee, l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets) et de nombreux organismes financeurs, comme l'enquête nationale transports et communication 1993-1994. Ces deux enquêtes ont été menées auprès de 20 200 ménages et de 18 600 individus en 2007-2008 et de 14 200 ménages et individus en 1993-1994, interrogés sur leur mobilité locale et à longue distance. La collecte s'est déroulée sur une année pour tenir compte de la saisonnalité de la mobilité.

### Pour en savoir plus

- Bessy-Pietri Pascale, Sicamois Yann, « Le zonage en aires urbaines en 1999 : 4 millions d'habitants en plus dans les aires urbaines », *Insee Première* n° 765, avril 2001.
- Certu, « La mobilité urbaine des années 2000 : vers un « découplage » entre la possession et l'usage de la voiture ? », *Mobilités : faits et chiffres*, fiche n° 3, octobre 2007.
- Hilal Mohamed, « Temps d'accès aux équipements au sein des bassins de vie des bourgs et petites villes », *Économie et Statistique* n° 402, 2007.
- Madre Jean-Loup, Maffre Joëlle, « Toujours plus loin... mais en voiture », *Insee première* n° 417, décembre 1995.
- Weil Marc, « Ville et mobilité : un couple infernal ? », Éditions de l'Aube, 2005.

Cet article est aussi publié dans la collection Insee Première, n° 1 252 juillet 2009.

**Jean-Paul Hubert, Université de Paris-Est, Inrets-DEST et division conditions de vie des ménages, Insee**

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent pour l'avenir



Commissariat général au développement durable

Service de l'observation et des statistiques

Tour Voltaire  
92055 La Défense cedex  
Mel : diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr  
Fax : (33/0) 1 40 81 13 30

Directeur de la publication : Bruno Trégouët

Conception : Catherine Grosset

Impression : Imprimerie intégrée au Meeddm



ISSN : 2100-1634

Dépot légal : Juillet 2009