

Près d'une heure quotidienne de transport : les disparités se réduisent mais demeurent

Thomas Le Jeannic et Tiaray Razafindranovona*

La mobilité locale des personnes résidant en France métropolitaine est globalement stable par rapport à il y a une quinzaine d'années. En 2008 comme en 1994, les individus effectuent toujours en moyenne un peu plus de trois déplacements pour vaquer à leurs occupations quotidiennes (travail, courses, loisirs...) et passent pour cela un peu moins d'une heure dans les transports. Et si durant les décennies antérieures, le recours à la voiture s'était fortement développé, au point d'être utilisé dans deux déplacements sur trois, son usage s'est maintenant stabilisé.

Si la voiture favorise la mobilité dans les zones rurales, l'offre de transport en commun, croissante avec la densité urbaine, y contribue également. Dans l'intensité de cette mobilité quotidienne et dans la façon de se déplacer, il subsiste cependant des différences selon les populations. Comme l'activité professionnelle conditionne toujours fortement les déplacements, les actifs occupés passent plus de temps dans les transports que les autres ; parmi eux, les cadres, nombreux à faire des trajets entre Paris et sa banlieue, ont les temps de déplacement les plus élevés. À l'inverse, les personnes âgées et les enfants sont moins souvent dans les transports. Mais les écarts se réduisent au fil du temps, entre les actifs et les inactifs, et parmi les actifs occupés entre les catégories socioprofessionnelles. Les durées de transport des femmes se rapprochent également de celles des hommes, notamment parce que les nouvelles générations utilisent plus couramment la voiture. Mais, dans les couples, si la femme se rend généralement plus rapidement sur son lieu de travail que son conjoint, elle passe plus de temps à accompagner les enfants ou aller faire les courses.

D'après l'enquête nationale transports et déplacements 2007-2008, les personnes résidant en France métropolitaine de 6 ans ou plus effectuent en moyenne, un jour de semaine, 3,15 déplacements locaux, c'est-à-dire dans un rayon de moins de 80 kilomètres autour de leur domicile (*figure 1*). Elles consacrent quotidiennement 56 minutes de leur temps à se déplacer dans le cadre d'une mobilité locale (*encadré 1*). En termes de nombre de déplacements et de temps de trajet, le visage global de la mobilité locale est identique à celui dessiné par l'enquête précédente, réalisée en 1994 (Madre, 1997)¹ : le nombre moyen de déplacements était de 3,15 et la durée quotidienne de déplacement correspondante de 55 minutes.

La plupart des déplacements ont lieu en voiture. C'est le mode de transport « principal » dans 65 %² des déplacements locaux, ce qui représente en moyenne deux déplacements quotidiens par personne. Au cours d'une journée de semaine, 22 % des déplacements sont effectués à pied, 8 % en transports collectifs et 4 % en deux-roues³. Ces parts sont différentes d'au plus deux points par rapport à ce qu'elles étaient 15 ans plus tôt. Entre 1982 et 1994, les évolutions avaient été assez marquées : la part de la voiture dans le nombre de déplacements

* Thomas Le Jeannic, SOeS ; Tiaray Razafindranovona, Insee.

1. Il s'agit de deux photographies espacées dans le temps ; entre ces deux dates, il peut y avoir eu des changements concernant la mobilité, changements allant dans des sens contraires et s'annulant.

2. Quand plusieurs modes de transport sont utilisés pour un déplacement, un mode « principal » est attribué à ce déplacement. L'attribution repose sur une hiérarchie allant du mode le plus lourd au mode le plus léger : ainsi on affecte comme mode principal le bus à un déplacement qui combinerait par exemple bicyclette et bus.

3. Vélo ou deux-roues motorisé.

avait augmenté de 15 points, celle de la marche à pied diminué de 11 points et celle du deux-roues diminué de moitié. En revanche, que ce soit en nombre de trajets ou en durée, les répartitions des déplacements par mode de transport sont quasi-identiques en 2008 à celles de 1994. La ventilation par mode des durées de déplacement est restée stable par rapport à 1994 : la voiture pèse pour 61 % des budgets-temps, soit 35 minutes, loin devant les transports collectifs (18 %) et la marche à pied (17 %) ; (*encadré*).

1. Nombre et temps quotidiens de déplacements selon le mode de déplacement

	Nombre quotidien de déplacements		Temps quotidien de déplacement (en minutes)	
	1994	2008	1994	2008
Mode de déplacement				
Voiture	2,0	2,0	33	35
Marche à pied uniquement	0,7	0,7	10	9
Deux-roues	0,1	0,1	2	2
Transports en commun	0,3	0,3	10	10
Total	3,15	3,15	55	56

Champ : déplacements faits à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile et sur le territoire national, un jour de semaine (du lundi au vendredi). Personnes résidant en France métropolitaine âgées de 6 ans ou plus.

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

Encadré 1

Enquête nationale transports et déplacements

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. Cette enquête a été menée auprès de 20 200 ménages. L'édition précédente, l'enquête nationale transports et communications 1993-1994, a concerné 14 200 ménages. Des données socio-démographiques sont recueillies sur le ménage ainsi que sur l'ensemble des personnes qui le composent. Les personnes qui travaillent, étudient ou doivent se rendre sur un lieu de garde répondent à des questions spécifiques sur leur mobilité régulière : par exemple, la durée habituelle pour se rendre sur le lieu de travail, d'études ou de garde. Une personne du ménage, âgée de six ans ou plus et tirée au sort, est interrogée plus spécifiquement sur l'ensemble de ses déplacements réalisés le dernier jour de semaine (jour de référence) précédant la visite de l'enquêteur.

Un déplacement est le mouvement d'une personne utilisant des moyens de transport (ou se déplaçant à pied) depuis un lieu de départ vers un lieu d'arrivée où elle va réaliser une certaine

activité, qui peut être très brève comme par exemple déposer quelqu'un.

Les déplacements locaux sont les déplacements réalisés à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 kilomètres autour du domicile et sur le territoire national (France métropolitaine). Une personne n'ayant aucun déplacement local à son actif n'est pas nécessairement « immobile » le jour de référence. Elle peut être mobile mais hors du périmètre local : environ 12 % des personnes qui n'ont pas effectué un seul déplacement local sont dans cette situation. L'étude se restreint aux déplacements locaux effectués le jour de référence par la personne du ménage tirée au sort (sauf dans l'encadré 4). Les informations sur le réseau de transport en commun sont déduites du lieu de résidence (source : MOVIKEN).

La quasi-totalité des déplacements de la semaine s'organise dans un périmètre local. Mais en termes de distances parcourues et dans une moindre mesure de durées, la mobilité n'est pas exclusivement locale. Ainsi, par exemple, en 1994*, la mobilité locale représente 96 % du nombre total des déplacements, 79 % des durées et 59 % des distances hebdomadaires (samedi et dimanche compris) en excluant la marche à pied (Madre et Maffre, 1997).

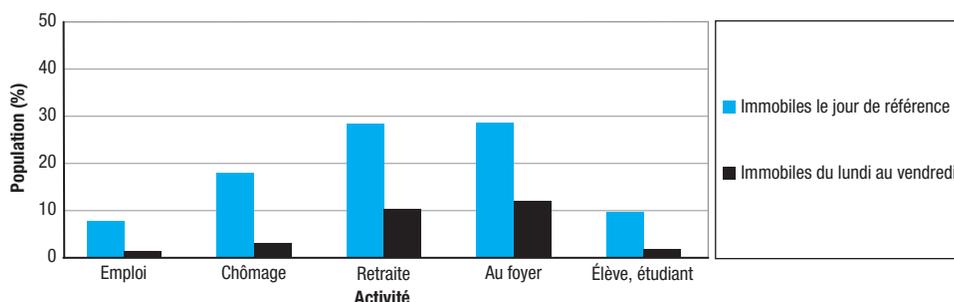
* Les données 2008 sur les mobilités autres que locale un jour de semaine ne sont pas encore définitives au moment où l'article est rédigé.

Des comportements de mobilité très variables

Derrière ces chiffres globaux sur la mobilité quotidienne, il existe des situations très variées en matière de mobilité au sein de la population. Un jour de semaine donné, une personne sur sept ne se déplace pas. Un tiers des personnes effectuent un ou deux déplacements locaux dans la journée et un peu moins de 30 % en réalisent trois ou quatre. Enfin, une personne sur cinq déclare au moins cinq déplacements locaux quotidiens. En particulier, moins de 2 % atteignent les dix déplacements.

La proportion de personnes « immobiles » pendant une journée est beaucoup plus importante chez les inactifs (à peu près 30 % des retraités et des personnes au foyer) que chez les actifs occupés, les élèves et les étudiants (une personne sur dix ; *figure 2*). Parmi les personnes n'ayant pas effectué de déplacement une journée de semaine, toutes ne sont pas restées « immobiles » les cinq derniers jours ouvrables. 17 % sont sorties un jour parmi les quatre jours précédents, 28 % deux ou trois jours et 26 % quatre jours sur les cinq enquêtés. Les « immobiles » pendant les cinq derniers jours de semaine constituent ainsi un peu moins d'un tiers de cette population, soit 4 % de l'ensemble des personnes interrogées sur leur mobilité. Cette population se caractérise par son âge : la moitié des « immobiles » pendant la semaine est âgée de 70 ans ou plus. Elle porte un jugement relativement négatif sur son état de santé : 53 % des « vrais immobiles » estiment que leur état de santé est moyen, mauvais ou très mauvais quand 84 % des personnes qui se sont déplacées au moins une fois l'estiment bon ou très bon.

2. Immobilité selon la situation vis-à-vis du travail



Lecture : 29 % des personnes à la retraite n'ont pas effectué un seul déplacement le jour de référence ; elles sont 10 % à ne pas avoir effectué un seul déplacement du lundi au vendredi.

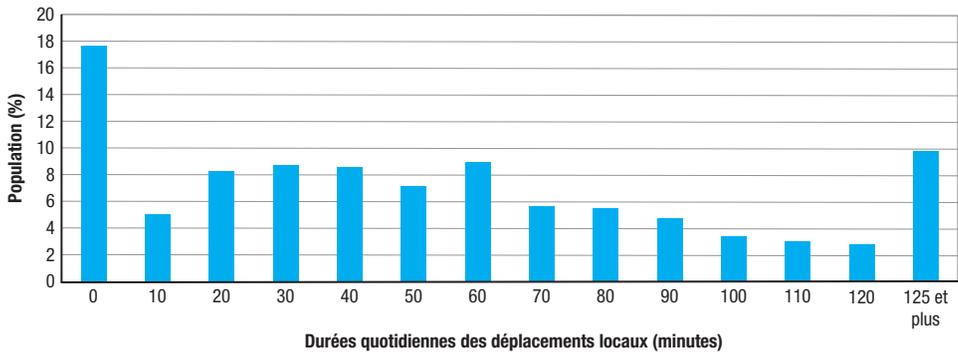
Champ : personnes résidant en France métropolitaine âgées de 6 ans ou plus.

Source : Insee – SOeS – Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

Cette diversité des comportements de mobilité se reflète aussi dans les temps de déplacement. Pour un tiers de la population, la durée quotidienne de déplacements locaux est nulle ou inférieure à la demi-heure (*figure 3*). Pour un autre tiers, elle est comprise entre une demi-heure et une heure, le dernier tiers se déplaçant quotidiennement plus d'une heure dans le périmètre local. Une personne sur dix passe plus de deux heures à se déplacer. C'est plus souvent le cas des personnes habitant en banlieue parisienne ou des personnes ayant un emploi, notamment de cadre. Parmi ces personnes aux trajets très longs, celles qui travaillent en un lieu fixe mettent en moyenne plus de 35 minutes pour s'y rendre.

Si les hommes effectuent en moyenne un peu moins de déplacements (3,1) que les femmes (3,2), ils passent plus de temps à se déplacer. Dans les deux groupes, la moyenne est inférieure au seuil d'une heure avec 59 minutes quotidiennes consacrées au déplacement chez les hommes contre 54 minutes chez les femmes. Une partie de l'écart s'explique par le fait que les hommes sont plus nombreux à avoir des temps de déplacement très longs : si l'on se restreint à la population qui effectue moins de deux heures de déplacement, l'écart n'est plus

3. Distribution des durées quotidiennes de déplacement au sein de la population



Note : les durées sont arrondies à la dizaine de minutes. Ainsi la classe « 20 minutes » comprend les durées de 15 à 24 minutes.

Lecture : 8 % de la population a ses durées quotidiennes de déplacements locaux comprises entre 15 et 24 minutes.

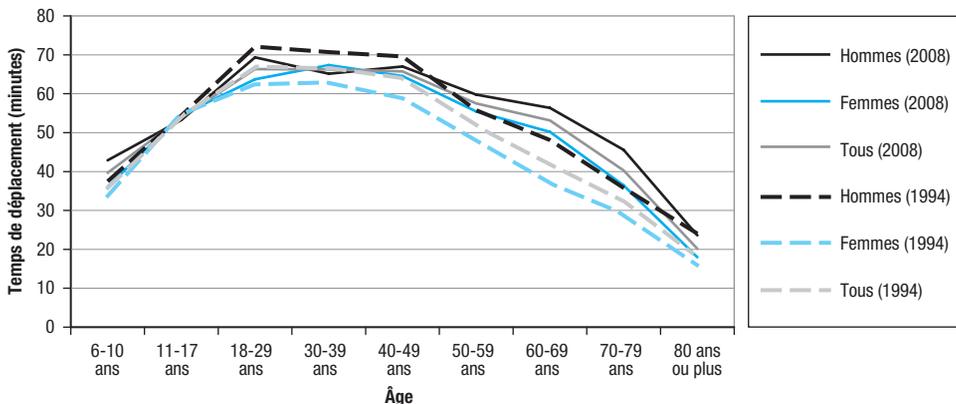
Champ : déplacements faits à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile et sur le territoire national, un jour de semaine (du lundi au vendredi). Personnes résidant en France métropolitaine âgées de 6 ans ou plus.

Source : Insee – SOeS – Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

que de deux minutes. L'écart entre les hommes et les femmes s'est légèrement réduit entre 1994 et 2008 puisqu'il était de 9 minutes lors de la précédente enquête.

Les durées de déplacement sont aussi variables selon l'âge des personnes. Les personnes en âge d'être actives (de 18 à 59 ans) consacrent en moyenne 1h à 1h10 de leur journée à se déplacer (figure 4). Les jeunes de 11 à 17 ans ont aussi un temps de mobilité proche d'une heure. Ce n'est qu'aux extrémités de la pyramide des âges, enfants jeunes (moins de 10 ans) ou personnes âgées (plus de 70 ans), que les temps de transport quotidiens diminuent nettement. Le nombre quotidien de déplacements est compris entre 3 et 4 pour les différentes classes d'âge des moins de 70 ans. Il est en revanche nettement plus faible pour les plus âgés : deux déplacements en moyenne pour les 70-79 ans et un seul pour les 80 ans ou plus⁴.

4. Durées quotidiennes de déplacement en fonction de l'âge et du sexe



Champ : déplacements faits à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile et sur le territoire national, un jour de semaine (du lundi au vendredi). Personnes résidant en France métropolitaine âgées de 6 ans ou plus.

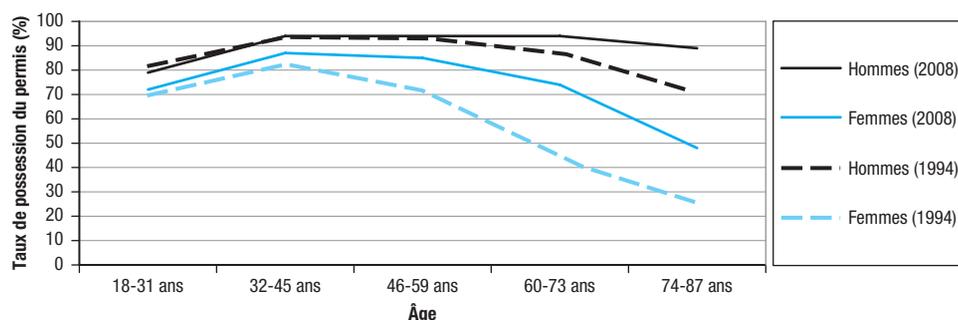
Source : Insee – SOeS – Inrets, enquêtes nationales transports et communications 1993-1994, transports et déplacements 2007-2008.

4. Une forte proportion des personnes âgées n'ont pas effectué un seul déplacement le jour de référence : près d'un tiers des 70-79 ans et plus de la moitié des personnes de 80 ans ou plus sont dans cette situation. Si on n'intègre pas ces personnes qui ne se déplacent pas le jour de référence, les écarts dans les niveaux de mobilité entre classes d'âge sont un peu moins marqués : 3,1 déplacements et 57 minutes pour les 70-79 ans et 2,6 déplacements et 42 minutes pour les 80 ans ou plus contre par exemple 4,1 déplacements et 72 minutes pour les 40-49 ans.

Les écarts de temps de déplacement par âge et sexe reflètent principalement des situations d'activité différentes

L'évolution des écarts de mobilité selon l'âge s'explique par des différences de mobilité sur le cycle de vie mais aussi par des effets de génération. Les comportements de mobilité des personnes âgées continuent d'évoluer dans les générations récentes, qui ont plus souvent le permis (figure 5). Ainsi, 80 % des femmes de 60 à 69 ans ont aujourd'hui le permis contre 50 % en 1994. Il est probable qu'elles se déplaceront plus dans dix ans que les femmes aujourd'hui âgées de 70 à 79 ans, qui ne sont que 60 % à avoir le permis. En plus de ces différences entre générations, les personnes ne se déplacent pas de la même manière selon leur position sur le cycle de vie car elles ne réalisent pas les mêmes activités. La nature des besoins de déplacement des personnes est variable : un salarié est amené à se rendre quotidiennement à son travail, ou un enfant scolarisé à l'école, alors que les besoins de déplacements contraints dans le temps et l'espace ne sont pas aussi importants pour les personnes inactives comme les personnes âgées à la retraite ou les femmes au foyer⁵. De fait, les personnes en situation d'emploi passent plus de temps à se déplacer (67 minutes en 2008, figure 6) que les autres catégories de la population notamment que les retraités (43 minutes). Elles effectuent également un nombre plus important de déplacements. Alors que pour les personnes à la retraite, le nombre moyen de déplacements locaux quotidiens est de 2,4, il est de 3,7 pour celles qui travaillent.

5. Possession du permis de conduire en fonction de l'âge et du sexe



Champ : personnes résidant en France métropolitaine, âgées de 18 ans ou plus.

Source : Insee – SDeS – Inrets, enquêtes nationales transports et communications 1993-1994, transports et déplacements 2007-2008.

6. Nombre et temps quotidiens de déplacements selon la situation vis-à-vis du travail

	Nombre quotidien de déplacements		Temps quotidien de déplacement (en minutes)	
	1994	2008	1994	2008
Situation vis à vis du travail				
Emploi	3,8	3,7	68	67
Chômage	3,3	3,1	52	56
Retraite	2,1	2,4	37	43
Au foyer	3,1	3,1	41	45
Élève, étudiant	3,1	3,0	52	51
Ensemble	3,2	3,1	55	56

Champ : déplacements faits à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile et sur le territoire national, un jour de semaine (du lundi au vendredi). Personnes résidant en France métropolitaine âgées de 6 ans ou plus.

Source : Insee – SDeS – Inrets, enquêtes nationales transports et communications 1993-1994, transports et déplacements 2007-2008.

5. La réalité est un peu plus compliquée car les besoins de déplacement d'une personne sont parfois liées aux activités d'une autre personne du ménage (par exemple celles d'un enfant).

C'est pourquoi l'écart dans les durées quotidiennes de déplacement entre les hommes et les femmes trouve une partie de son origine dans la plus faible participation au marché du travail de ces dernières. Si la différence globale des durées quotidiennes de déplacement entre hommes et femmes est de 5 minutes, elle est plus réduite pour les hommes et les femmes ayant une activité comparable. La différence n'est ainsi que de 3 minutes entre les hommes et les femmes qui occupent un emploi. Les femmes, élèves ou étudiantes, ont même des durées de déplacement légèrement supérieures (d'une minute) à celles de leurs homologues masculins.

Encadré 2

Modes de déplacements à disposition des ménages

On ne se déplace pas de la même manière selon le degré d'urbanisation de son lieu de vie et cela n'est pas sans incidence sur le temps passé quotidiennement dans les transports, ni sur la fréquence des déplacements. Dans les zones denses, cette durée quotidienne de déplacement dépend pour beaucoup du degré de finesse du maillage du réseau de transport en commun. L'éloignement des personnes de leurs activités s'y mesure plutôt en temps qu'en distance. Dans les zones peu denses, où l'usage de la voiture est quasi incontournable, cette durée dépendra plus de l'éloignement physique des lieux de travail ou des diverses activités quotidiennes.

Les grands centres urbains se caractérisent par un réseau de transport en commun très dense. C'est une condition indispensable à leur équilibre et à leur développement. Ainsi, dans les villes centres des principales agglomérations françaises, quasiment toute la population dispose d'au moins une ligne de transport en commun à moins d'un kilomètre de sa résidence (bus, métro, tramway ou train). À Paris, pratiquement toute la population (96 %) dispose même de plusieurs lignes de transport public à moins de 300 mètres du domicile, une proportion bien supérieure à celles observées dans les grands centres urbains de province. La banlieue parisienne est également très bien dotée en transports en commun, nettement mieux que les banlieues des grandes villes de province, où l'accès relativement proche à plusieurs lignes est assez rare mais où 85 % de la population a tout de même la possibilité d'emprunter au moins un mode de transport public à moins d'un kilomètre de son domicile.

Dès que l'on s'éloigne de ces grandes villes et de leurs banlieues, la densité du réseau de transport se réduit. Notamment, la possibilité de pouvoir choisir entre plusieurs lignes de transport et de s'y rendre facilement à pied devient rarissime. Dans

les couronnes périurbaines des pôles urbains, une personne sur trois pour les grands pôles voire une sur cinq pour les autres seulement habite à proximité d'une ligne de transport. Dans le rural isolé, ce n'est plus qu'une personne sur dix.

Conséquence de cette disparité de réseau de transport, l'usage de la voiture est inévitable pour se déplacer pour les habitants de bon nombre d'endroits peu urbanisés. En particulier dans les zones périurbaines, quatre habitants sur cinq sont amenés à conduire régulièrement, alors qu'ils ne sont qu'un sur deux en banlieue parisienne et un peu plus d'un sur quatre à Paris. La possession de véhicules est donc nécessairement quasi généralisée dans ces communes périphériques des agglomérations. Et la multipossession devient la norme puisqu'on dénombre en moyenne presque autant de véhicules que d'adultes dans ces ménages périurbains. À un degré moindre, le taux de possession de véhicules est également très élevé dans l'espace à dominante rurale ainsi que dans les petits pôles urbains. Dès lors que la taille des agglomérations augmente, la proportion de ménages ou de personnes adultes sans voiture s'élève. À Paris, la non-possession de voiture est majoritaire et on ne compte en moyenne qu'un véhicule pour trois adultes.

Aussi, logiquement, la part de personnes détenant le permis de conduire est elle maximale dans les communes périphériques des grandes villes, suivies de l'espace rural, et minimale dans l'agglomération parisienne. Les différences de comportement sont assez marquées chez les jeunes : plus de 80 % des jeunes adultes de moins de 30 ans de communes périurbaines ont le permis B, 10 points de plus que les jeunes des pôles urbains de province, 20 points de plus que ceux de l'agglomération parisienne. Sur l'ensemble du territoire, la proportion de personnes âgées à avoir le permis est beaucoup plus impor-

Encadré 2 (suite)

tante aujourd'hui qu'il y a 15 ans, notamment chez les femmes.

La possession de véhicule automobile est désormais très liée au type de territoire où l'on vit, mais elle dépend encore du niveau de vie* : à type d'habitat donné, les ménages les plus aisés sont plus, et mieux motorisés. C'est notamment vrai en ville où avoir une voiture peut représenter un coût financier élevé en raison des difficultés à stationner. Alors que seulement 60 % des ménages du 1^{er} quartile** des niveaux de vie possèdent au moins un véhicule automobile***, ils sont 90 % dans les 3^{ème} et 4^{ème} quartiles. Le nombre moyen de véhicules est de 0,8 chez les ménages du 1^{er} quartile et de 1,5 pour ceux du 4^{ème} quartile. Rapporté au nombre d'adultes du ménage, l'écart est du même ordre : 0,5 pour le 1^{er} quartile et 0,8 pour le 4^{ème} quartile. Plus précisément, pour les ménages sans actif occupé, le niveau de vie apparaît comme un facteur clé du taux d'équipement en voiture particulière des ménages. Par contre, pour les

ménages qui comptent des actifs occupés, le niveau de vie ne joue que dans une moindre mesure, et seulement dans certaines zones de résidence. Pour ces ménages, deux types de zone de résidence se distinguent. En milieu rural et en zone périurbaine, quasiment tous les ménages occupés (plus de 95 %) sont équipés, et ce dès le premier quartile de niveau de vie. En revanche, dans les villes-centres des pôles urbains de province et dans l'agglomération parisienne, le taux d'équipement est moindre et progresse nettement avec le niveau de vie. Les ménages de l'agglomération parisienne, en particulier, restent moins équipés que les ménages résidant en milieu rural ou en zone périurbaine, quel que soit leur niveau de vie.

Enfin, 4 % des personnes âgées de 18 ans ou plus n'ont ni le permis voiture, ni lignes de transport en commun à moins d'un kilomètre du domicile. Cette situation est plus fréquente chez les personnes âgées : c'est le cas de 9 % des personnes âgées de 70 à 79 ans et de 14 %

7. Accès aux transports en commun (TC), possession d'une voiture, du permis de conduire en fonction du lieu d'habitation

	Nombre de lignes TC < 300m ¹	Personnes ayant TC < 1km ²	Possession d'un véhicule	Nombre de véhicules par adulte	Permis de conduire (%)			Conduite régulière
					Tous	18-29 ans	70 ans ou +	
Type urbain								
Rural isolé	0	9	88	0,8	86	83	66	78
Pôles ruraux et leur couronne	0	15	81	0,7	81	71	68	70
Périurbain Aires <100 000 h	0	16	92	0,8	90	85	65	83
Périurbain multipolarisé	0	21	90	0,8	87	84	69	80
Périurbain Aires >100 000 h	0	34	93	0,9	90	80	71	84
Pôles urbains Aires <100 000 h	1	72	83	0,7	83	78	68	71
Banlieues pôles Aires >100 000 h hors Paris	2	85	84	0,7	83	75	62	72
Centres pôles Aires >100 000 h hors Paris	4	99	73	0,6	78	70	67	59
Banlieue Agglomération Paris	3	94	74	0,6	77	61	68	56
Paris	7	98	42	0,3	73	59	63	28
Total	2	61	81	0,7	83	73	66	69

1. Nombre moyen de lignes de transport en commun (bus, métro, tramway, train) dans un rayon de 300 mètres autour du domicile.

2. Proportion de personnes ayant au moins une ligne de transport en commun dans un rayon d'un kilomètre autour du domicile.

Champ : ménages résidant en France métropolitaine pour la possession de véhicule, personnes âgées de 6 ans ou plus pour les transports en commun, de 18 ans ou plus pour les indicateurs relatifs à la conduite.

Source : Insee – SOeS – Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2007-2008, MOVIKEN.

* Les deux effets interagissent : en particulier, plus la zone est dense, plus le coût de la détention d'un véhicule est élevé en raison des difficultés à stationner.

** Les ménages sont classés à partir des revenus par équivalent adulte. Les revenus totaux du ménage sont divisés par le nombre d'unités de consommation (échelle d'équivalence OCDE) : 1 pour le premier adulte du ménage, 0,5 pour les autres personnes de 14 ans ou plus et 0,3 pour les enfants de moins de 14 ans. Les personnes du 1^{er} quartile sont les 25 % de la population aux niveaux de vie les plus faibles, ceux du 4^{ème} sont les 25 % aux niveaux de vie les plus élevés.

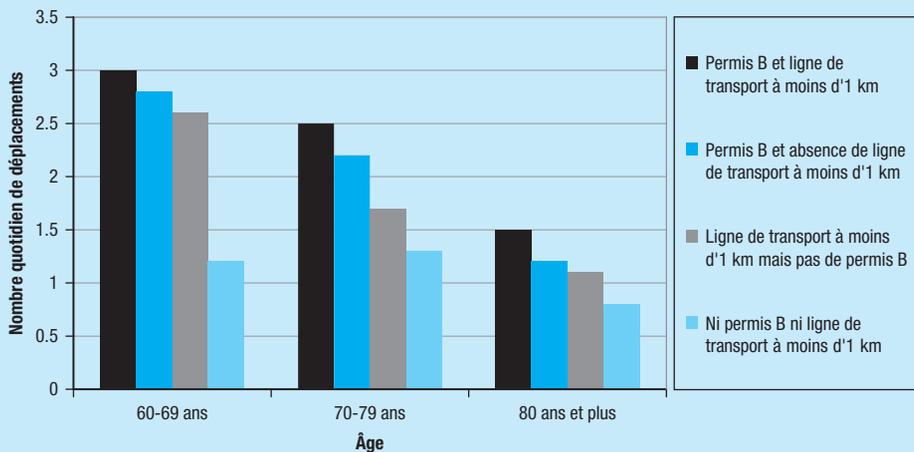
*** Voiture particulière, fourgonnette ou véhicule utilitaire léger.

Encadré 2 (fin)

de celles de 80 ans ou plus dont l'autonomie au déplacement se retrouve fortement limitée. Dans de telles situations, un risque d'isolement social

peut exister, en particulier quand la personne vit seule ou que le conjoint n'est lui-même pas en capacité de conduire.

8. Mobilité des personnes âgées selon la possession du permis et la présence de transports en commun



Lecture : les personnes âgées de 60 à 69 ans effectuent en moyenne 3 déplacements locaux quand elles possèdent le permis de conduire et qu'il y a une ligne de transport en commun dans un rayon d'un kilomètre autour du domicile. Elles en effectuent un seul quand aucune de ces deux conditions n'est remplie. Champ : déplacements faits à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile et sur le territoire national, un jour de semaine (du lundi au vendredi). Personnes résidant en France métropolitaine âgées de 60 ans ou plus.

Source : Insee – SOeS – Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2007-2008, MOVIKEN.

L'examen des motifs de déplacements (*encadré 3*) selon l'activité confirme que se rendre quotidiennement à son lieu de travail pour les actifs occupés ou se rendre à son lieu d'études pour les élèves ou les étudiants structure la mobilité quotidienne. 47 minutes quotidiennes sont consacrées à des déplacements impliquant (à l'origine ou à la destination) un motif professionnel pour les personnes en emploi (*figure 9*). De même, les déplacements des enfants ou jeunes scolarisés sont majoritairement liés à leurs études. Les déplacements des autres personnes sont parfois soumis aux contraintes des membres du ménage : près du quart de la durée quotidienne des déplacements des personnes au foyer est lié au fait d'accompagner ou d'aller chercher d'autres personnes (par exemple au travail ou à leur lieu d'études). Les durées quotidiennes de déplacement sont en moyenne de 56 minutes chez les chômeurs, dont une part non négligeable (7 minutes quotidiennes) en vue d'accomplir diverses démarches administratives.

L'activité apporte donc un dénominateur commun aux motifs et aux horaires de déplacements des personnes. Elle n'explique cependant à elle seule qu'une faible partie de la variabilité des temps de déplacements quotidiens dans la population. Il existe autant de variabilité dans les durées de déplacements quotidiens des retraités ou des personnes en emploi qu'au sein de l'ensemble de la population. Les écarts entre les catégories de population se sont même légèrement réduits par rapport 1994 alors que les disparités globales des temps de transport sont toujours aussi marquées. Ainsi, les temps de déplacement ont légèrement diminué pour les personnes en emploi alors qu'ils ont augmenté pour pratiquement toutes les autres catégories. Le nombre quotidien de déplacements des retraités a ainsi augmenté de 15 % par rapport à celui de 1994 et les durées de 19 %, témoins d'une retraite de plus en plus active,

9. Motifs et temps quotidiens de déplacement selon la situation vis-à-vis du travail

en minutes

	Situation vis-à-vis du travail					Ensemble
	Personne en emploi	Personne au chômage	Retraité	Personne au foyer	Élève, étudiant	
Motif de déplacement (à l'origine ou à la destination)						
Motifs d'ordre professionnel	47	0	0	1	1	21
Étudier	0	6	1	2	30	7
Démarches	2	7	2	3	1	2
Accompagner, aller chercher, faire garder	8	10	3	11	3	6
Courses	10	16	14	15	5	10
Soins	2	3	4	3	1	2
Visites	5	10	8	8	5	6
Loisirs et autres motifs privés	7	13	16	8	12	11

Lecture : en 2008, les personnes en situation d'emploi ont 47 minutes de déplacement qui impliquent un motif d'ordre professionnel à l'origine ou à la destination du déplacement, 10 minutes impliquant les courses.

Note : la somme des durées par motif est supérieure à la durée quotidienne totale car un même déplacement peut être affecté à plusieurs motifs (encadré 3).

Champ : déplacements faits à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile et sur le territoire national, un jour de semaine (du lundi au vendredi). Personnes résidant en France métropolitaine âgées de 6 ans ou plus.

Source : Insee – SOeS – Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

Encadré 3

Motifs de déplacement : origine et destination

Il existe plusieurs méthodes pour classer les déplacements selon les raisons qui les motivent. Une approche traditionnelle consiste à privilégier le motif à destination du déplacement. Dans ce cas, les retours au domicile (qui représentent 40 % des déplacements) forment un ensemble peu informatif (Madre et Maffre, 1997). Pour pallier cela, une variante consiste à les reclasser selon le motif au lieu d'origine (Hubert, 2009). En alternative au classement selon le motif à destination, certaines études préfèrent construire une nomenclature des déplacements croisant le motif d'origine et celui de destination (par exemple, « courses-travail »). Cette méthode a l'inconvénient de conduire rapidement à un nombre élevé de modalités.

L'approche retenue ici est intermédiaire : elle consiste à comptabiliser un déplacement deux fois : une fois pour son motif d'origine et une fois pour son motif de destination (sauf dans le cas où c'est le domicile). Ici, un déplacement du lieu de travail à un centre commercial compte tout autant pour les motifs professionnels que pour les courses alors que l'analyse par motifs de destination ne le comptabiliserait que pour les courses, et que l'analyse croisant origine et déplacement le comptabiliserait en « travail-courses ». L'analyse comptant et le motif d'origine et celui de destination a l'avantage d'intégrer l'information du motif d'origine sur un

dernier déplacement de journée de type retour au domicile. Si l'objectif est de rendre compte des motifs de déplacement hors « domicile », cette méthode a l'avantage de traiter de manière symétrique le premier et le dernier déplacement de la journée alors que l'analyse par destination ne tient pas compte du dernier déplacement ou en tient compte de manière asymétrique.

Les durées auxquelles il est fait référence dans l'article quand elles sont ventilées par motifs intègrent ce double compte des déplacements selon leur motif d'origine et de destination. Pour un déplacement de 10 minutes d'un lieu de travail à un commerce, 10 minutes sont affectées au motif « déplacement d'ordre professionnel » et 10 minutes au motif « courses ». Si pour une personne, les déplacements d'une journée se décomposaient en 30 minutes pour aller du domicile au lieu de travail, 10 minutes pour aller du lieu de travail à un commerce, 10 minutes du commerce au lieu de travail et 30 minutes du travail au domicile, on aurait la répartition suivante : 80 minutes de déplacement impliquent des motifs professionnels et 20 minutes les courses.

En raison de ce double compte, la somme de ces durées n'a donc pas de sens en soi et est supérieure à la durée totale quotidienne de déplacement (respectivement 100 minutes et 80 minutes pour l'exemple) car pour tous les déplacements

Encadré 3 (suite)

où le domicile n'intervient à aucune des extrémités du déplacement, la durée du déplacement est affectée aux deux motifs correspondants à l'origine et à la destination.

Quand on revient à une ventilation par motif, les méthodes « à destination » ou « à origine et à destination » donnent des résultats proches mais

pas toujours identiques, notamment dans le cas où les trajets allers et retours ne sont pas symétriques. Dans la méthode ventilant « à origine et à destination » l'information sur le temps de transport lié à un motif est basé sur l'aller mais aussi sur le retour.

10. Ventilation des durées de déplacement par motif de déplacement

en %

	Motif à destination	Motif à l'origine ou à destination
Motif de déplacement		
Motifs d'ordre professionnel	32,4	32,6
Étudier	9,7	10,3
Démarches	2,8	2,8
Accompagner, aller chercher, faire garder	9,6	9,3
Courses	15,5	15,8
Soins	3,6	3,5
Visites	9,1	9,2
Loisirs et autres motifs privés	17,3	16,5
Total	100,0	100,0

Lecture : 32,4 % des durées quotidiennes de déplacement (hors motifs liés au domicile) impliquent des motifs professionnels lorsque les durées sont affectées au motif à destination. Si les durées sont affectées à la fois au motif d'origine et de destination, 32,6 % (hors motifs liés au domicile) impliquent des motifs professionnels.

Champ : déplacements faits à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile et sur le territoire national, un jour de semaine (du lundi au vendredi). Personnes résidant en France métropolitaine âgées de 6 ans ou plus.

Source : Insee – SOeS – Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

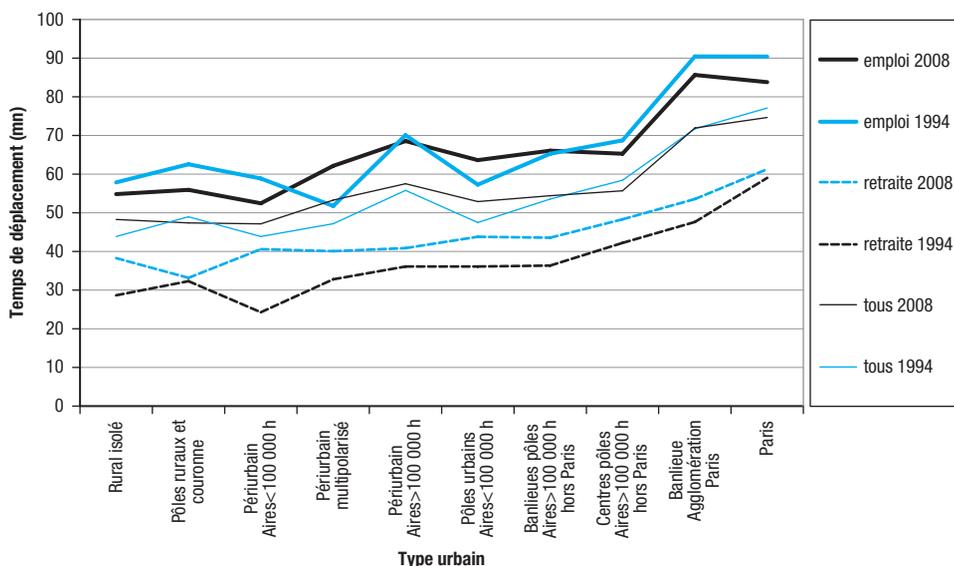
surtout pour les jeunes retraités⁶ (Legrand, 2001). Les nouvelles générations de retraités sont en meilleure santé, ont plus de revenu et de patrimoine et, ayant plus souvent le permis, plus de facilité à se déplacer que les précédentes aux mêmes âges, autant de facteurs ayant contribué à développer leur vie sociale, et donc leur mobilité.

Des temps de déplacement croissants avec le degré d'urbanisation

Les mobilités restent très variables au sein des différentes catégories de la population car les déplacements engendrés par les activités de la vie quotidienne dépendent beaucoup des lieux où l'on habite et de ceux où on les exerce. Même si les disparités ont eu tendance à s'amenuiser ces dernières années, avec des baisses des durées de déplacement dans l'agglomération parisienne et des hausses dans le rural isolé et le périurbain (Hubert, 2009), les temps passés dans les transports augmentent toujours avec la densité de l'habitat et la proximité des grands centres urbains. Tandis que l'on passe en 2008 moins de 50 minutes dans les transports chaque jour dans l'espace à dominante rurale, on les dépasse dans les villes de province, on frôle l'heure dans les couronnes périurbaines des plus grandes, et on dépasse allègrement cette heure quotidienne à Paris et dans sa banlieue (*figure 11*).

6. Pour les retraités âgés de 60 à 69 ans le nombre de déplacements a augmenté de 17 % et les durées de 22 %.

11. Temps de transport quotidiens des personnes en emploi et des retraités selon le lieu d'habitation en 1994 et en 2008



Champ : Déplacements faits à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile et sur le territoire national, un jour de semaine (du lundi au vendredi). Personnes résidant en France métropolitaine âgées de 6 ans ou plus.

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

Si les temps de transport quotidiens des actifs ayant un emploi ont tendance à diminuer un peu partout, notamment dans l'agglomération parisienne, ils diffèrent encore fortement selon le degré d'urbanisation. Avec 1h25 en 2008 (1h30 en 1994), les actifs occupés de Paris et de sa banlieue passent 20 minutes de plus à se déplacer que leurs homologues des pôles urbains de province et 30 minutes de plus que dans l'espace à dominante rurale. On retrouve ces différences quelle que soit la catégorie socioprofessionnelle, les cadres et les professions intermédiaires restant parmi les actifs ceux qui passent généralement le plus de temps dans les transports.

Les enfants et jeunes scolarisés ont des temps de transport qui varient moins selon leur lieu de résidence. En revanche, la durée de déplacement des retraités, qui a nettement augmenté partout entre 1994 et 2008, sauf à Paris et surtout pour les jeunes retraités, augmente également nettement avec le niveau urbain. Un retraité parisien passe ainsi 10 minutes quotidiennes de plus dans les transports qu'un retraité d'une grande ville de province, 20 minutes de plus qu'un retraité dans le rural isolé. La mobilité contrainte étant moins fréquente à cette période de la vie, on peut imaginer que l'offre de transport en commun et la diversité des activités offertes en milieu urbain contribuent fortement à ces durées.

Les retraités sont plus nombreux que les autres catégories de population à n'avoir pas bougé du tout le jour de semaine étudié mais cette proportion de retraités « immobiles » est plus fréquente dans le rural isolé (37 %), que dans les grandes villes ou qu'à Paris (où elle est deux fois moins importante) ; (figure 12). Les personnes en emploi sont bien moins nombreuses à avoir déclaré ne pas être sorties de chez elles ce jour-là, et les écarts selon le niveau urbain sont très faibles, sauf dans le rural isolé où, plus qu'ailleurs, des actifs travaillent à domicile ou sur leur exploitation pour les agriculteurs.

Pour tous ceux qui ont déclaré avoir fait au moins un déplacement, sa durée moyenne, quel qu'en soit le motif, est finalement assez proche selon les lieux, de l'ordre du quart d'heure. Mis à part les communes périurbaines où cette durée est légèrement plus élevée

12. « Immobiliés », durée moyenne d'un déplacement et nombre de déplacements selon le lieu d'habitation

	Taux d'immobiliés (%) ¹		Durée moyenne d'un déplacement (min)	Nombre moyen de déplacements				
	Tous	Retraités		Tous	Emploi	Retraités	Hommes en emploi	Femmes en emploi
Type urbain								
Rural isolé	21	37	17	2,9	3,6	2,0	3,4	3,9
Pôles ruraux et couronne	18	32	15	3,2	4,1	2,2	3,7	4,4
Périurbain Aires <100 000 h	20	26	16	2,9	3,6	2,2	3,5	3,6
Périurbain multipolarisé	16	31	18	3,0	3,5	2,2	3,0	4,0
Périurbain Aires >100 000 h	15	31	19	3,1	3,6	2,3	3,3	3,8
Pôles urbains Aires <100 000 h	17	28	16	3,3	4,0	2,5	3,9	4,2
Banlieues pôles Aires >100 000 h hors Paris	13	27	17	3,3	3,9	2,5	3,8	4,0
Centres pôles Aires >100 000 h hors Paris	13	26	16	3,4	3,9	2,7	3,7	4,0
Banlieue Agglomération Paris	10	21	24	3,0	3,2	2,4	3,1	3,4
Paris	8	16	25	3,0	3,1	2,7	3,1	3,2
Total	15	29	18	3,1	3,7	2,4	3,5	3,9

1. Personnes ne se déplaçant pas du tout le jour de référence.

Champ : déplacements faits à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile et sur le territoire national, un jour de semaine (du lundi au vendredi). Personnes résidant en France métropolitaine âgées de 6 ans ou plus.

Source : Insee – SOeS – Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

de quelques minutes, seule l'agglomération parisienne se détache nettement avec une durée moyenne de l'ordre de 25 minutes. Ce n'est pas sans conséquence sur le nombre moyen de déplacements réalisés quotidiennement. Ainsi, malgré la faible proportion de personnes « immobiliés » dans la capitale, c'est dans l'agglomération parisienne, avec le rural isolé, que le nombre moyen de déplacements quotidiens est le plus faible. La mobilité est la plus élevée dans les pôles urbains de province et leur banlieue. La différence est encore plus nette pour les actifs ayant un emploi qui font environ quotidiennement trois déplacements dans l'agglomération parisienne, un de moins que dans les grandes agglomérations de province. La mobilité des retraités est plus étale et s'explique principalement par la proportion d'« immobiliés ». Ils réalisent 2 déplacements dans le rural isolé contre 2,5 dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Les disparités par catégorie socioprofessionnelle se réduisent

Les temps de déplacement de l'ensemble des salariés sont un peu inférieurs à ceux déclarés en 1994. Pourtant, les personnes habitent de plus en plus loin de leur travail (Talbot, 2001) et la durée habituelle pour se rendre au lieu de travail a, quant à elle, augmenté entre 1994 et 2008. Pour contrebalancer l'éloignement de leur travail ou parce que les modes de vie évoluent, les salariés restent de plus en plus déjeuner sur leur lieu de travail (Hubert, 2009) et c'est cette généralisation de la journée continue de travail qui expliquerait la légère baisse de leur temps de déplacement, ainsi que celle de leur nombre de déplacements, entre 1994 et 2008. La baisse est plus marquée pour les catégories aux temps de transport les plus élevés pour lesquelles les durées de déplacement impliquant un motif professionnel en dehors du lieu habituel (repas d'affaires, réunions avec clients ou fournisseurs) sont sensiblement plus faibles qu'en 1994. Enfin, les temps de déplacements des agriculteurs et des indépendants augmentent, l'une des raisons pouvant être la moindre proportion du travail au sein même du domicile. Tout ceci concourt à une certaine homogénéisation des temps de transport par catégorie socioprofessionnelle.

Un temps de transport moyen plus élevé chez les cadres, s'expliquant notamment par leur concentration en Île-de-France

Parmi les personnes en emploi, les cadres sont la catégorie socio-professionnelle qui passe le plus de temps quotidiennement à se déplacer⁷ (76 minutes ; *figure 13*), suivis par les professions intermédiaires (73 minutes). Les temps de transport des employés et des ouvriers sont proches de l'heure quotidienne. Ces écarts sont dus en grande partie à la localisation du domicile : les temps de déplacement sont plus élevés en milieu fortement urbanisé où les cadres sont surreprésentés même si les niveaux de mobilité ont plutôt baissé en ville-centre et en banlieue des grandes agglomérations depuis 1994 (Hubert, 2009). En particulier, les durées moyennes⁸ de déplacement pour aller du domicile au travail (*encadré 4*) sont plus importantes chez les cadres (Baccaïni, 2007) : 30 minutes contre 20 à 25 minutes pour les professions intermédiaires, les employés et les ouvriers. Et les cadres sont moins nombreux que les autres catégories à travailler dans la commune où ils résident (14 % contre 27 % par exemple pour les employés).

13. Nombre et temps quotidiens de déplacements des personnes en emploi selon la catégorie socioprofessionnelle

	Nombre quotidien de déplacements		Temps quotidien de déplacement (minutes)	
	1994	2008	1994	2008
Catégorie socioprofessionnelle				
Cadres	3,7	3,4	82	76
Professions Intermédiaires	4,0	3,8	77	73
Employés	3,8	3,8	65	64
Ouvriers	3,7	3,5	64	61
Agriculteurs, indépendants	3,3	3,7	53	63
En emploi	3,8	3,7	68	67

Champ : déplacements faits à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile et sur le territoire national, un jour de semaine (du lundi au vendredi). Personnes résidant en France métropolitaine âgées de 6 ans ou plus.

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

Les emplois des cadres ne sont pas répartis uniformément sur le territoire ; ces derniers sont en proportion plus nombreux à effectuer des trajets banlieue parisienne – Paris ou Paris – banlieue parisienne qui sont particulièrement longs (durées supérieures en moyenne à 45 minutes) en temps de transport. C'est là l'explication principale du temps de transport en moyenne plus élevé des cadres, car, à niveau d'urbanisation donné, les différences sont fortement atténuées⁹ avec les autres catégories socioprofessionnelles.

En revanche, les cadres effectuent, en moyenne, moins de déplacements que les autres catégories. La plus grande densité du milieu où ils vivent tend à allonger les durées des trajets et au final peut contraindre le nombre d'activités réalisées, en particulier celles de nature domestique.

Les écarts de temps de trajet entre catégories socioprofessionnelles ne reflètent pas uniquement des aspects de localisation du lieu de domicile et du lieu de travail mais aussi des comportements de mobilité différenciés à la fois dans et en dehors du travail. Les cadres sont ainsi

7. En particulier, les cadres sont plus nombreux à effectuer de longs trajets : pour 20 % d'entre eux la durée quotidienne de déplacement atteint les deux heures (16 % pour les professions intermédiaires et 11 % pour les ouvriers).

8. Cas où le lieu de travail est fixe et hors du domicile.

9. Hormis en banlieue parisienne où les temps de transport sont de 99 minutes pour les cadres, 88 minutes pour les professions intermédiaires, 77 minutes pour les employés et 72 minutes pour les ouvriers.

le groupe social pour lequel la part des loisirs (en durée) dans les motifs de déplacement est la plus élevée (figure 14). Les durées de déplacement pour le motif de loisir sont en moyenne deux fois supérieures à celles des ouvriers et elles sont largement plus élevées quel que soit le type de zone où se situe leur domicile.

14. Motifs et temps quotidiens de déplacement des personnes en emploi selon la catégorie socioprofessionnelle

en minutes

	Catégorie socioprofessionnelle					En emploi
	Cadres	Prof. Int.	Employés	Ouvriers	Agr., Ind.	
Motif de déplacement (à l'origine ou à la destination)						
Motifs d'ordre professionnel	58	52	38	42	53	47
Étudier	0	1	0	1	0	0
Démarches	1	1	2	1	3	2
Accompagner, aller chercher, faire garder	8	10	9	6	6	8
Courses	8	11	11	8	8	10
Soins	2	2	2	2	2	2
Visites	4	4	6	5	6	5
Loisirs et autres motifs privés	10	8	8	5	3	7

Lecture : En 2008, les cadres ont 58 minutes de déplacement qui impliquent un motif d'ordre professionnel à l'origine ou à la destination du déplacement, 10 minutes impliquant les loisirs.

Note : La somme des durées par motif est supérieure à la durée quotidienne totale car un même déplacement peut être affecté à plusieurs motifs (encadré 3).

Champ : déplacements faits à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile et sur le territoire national, un jour de semaine (du lundi au vendredi). Personnes résidant en France métropolitaine âgées de 6 ans ou plus.

Source : Insee – SOeS – Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

Les arbitrages intra familiaux influent sur la répartition des activités et des déplacements associés

Dans un couple, les temps de déplacement induits par les besoins du ménage ou l'accompagnement des enfants sont susceptibles d'être répartis entre les deux conjoints. Les femmes travaillent en général plus près du domicile et mettent un peu moins de temps pour se rendre au lieu de travail¹⁰ mais elles effectuent plus souvent des activités domestiques, y compris sur leur trajet professionnel. Les femmes en emploi réalisent ainsi quotidiennement plus de déplacements que les hommes en emploi (3,9 contre 3,5). Cette plus grande mobilité des femmes se constate à tous les niveaux d'urbanisation, excepté à Paris où leur mobilité est en moyenne identique à celle des hommes.

Ainsi, pour 6 % des personnes qui travaillent en un lieu fixe, hors du domicile, les déplacements domicile-travail ou retour intègrent régulièrement¹¹ l'accompagnement d'un enfant. C'est le cas pour 9 % des déplacements féminins et 3 % des déplacements masculins. Dans près d'un couple ayant des enfants sur cinq où les deux membres travaillent, au moins un des deux conjoints se déplace avec un enfant lors de ses déplacements réguliers du domicile au lieu de travail. Cette prise en charge est le plus souvent assurée par la femme seule (65 % des cas) et dans 20 % des cas conjointement. Ce partage peut s'expliquer partiellement par le fait qu'elles travaillent moins loin de leur domicile. Dans les couples où seul un des deux conjoints accompagne régulièrement un enfant du ménage, les durées entre le domicile et le lieu de travail sont plus souvent inférieures pour l'accompagnateur (45 % des cas) que pour celui qui n'accompagne pas (30 %¹²). Cela montre qu'une répartition intra-couple des contraintes semble exister dans ce cadre de mobilité régulière.

10. Les hommes qui travaillent en un lieu fixe hors du domicile mettent habituellement et en moyenne 1 minute de plus que les femmes dans la même situation pour s'y rendre et vont parcourir 3 kilomètres de plus.

11. Soit à tous les trajets domicile-travail et travail-domicile, soit aux allers uniquement, soit aux retours uniquement.

12. Dans 25 % des cas, les deux conjoints mettent le même temps pour se rendre au lieu de travail.

Mobilité régulière : du domicile au lieu de travail

En complément du recueil des déplacements locaux un jour donné, l'enquête nationale transports et déplacements renseigne de manière spécifique sur les déplacements réguliers, notamment ceux pour se rendre au travail. Ces déplacements sont décrits de manière plus approfondie, sans critère de distance (c'est-à-dire y compris ceux hors d'un périmètre local) et en incluant éventuellement les déplacements intermédiaires sur le trajet du travail (accompagnement d'un enfant par exemple).

Alors qu'en 1994, 81 % des personnes qui occupaient un emploi travaillaient en un lieu fixe et 9 % au domicile, ils ne sont plus que respectivement 77 % et 5 % en 2008. Dans le prolongement de ce qui avait été observé entre 1981 et 1994 (Crague, 2004), l'activité professionnelle est de plus en plus exercée dans des lieux « variables »* : 17 % des cas en 2008 contre 11 % en 1994.

Pour les personnes travaillant en un seul lieu fixe (hors domicile), la durée habituelle déclarée pour se rendre au lieu de travail** est de 23 minutes en 2008. Elle augmente par rapport à la précédente enquête où elle était de 22 minutes.

Pour 4 % de ceux qui travaillent en lieu fixe, la distance parcourue pour se rendre au lieu de travail est supérieure à 50 kilomètres. Et pour moins d'1 %, elle est supérieure à 100 kilomè-

tres. Quand la distance parcourue est comprise entre 50 et 99 kilomètres, la voiture est le moyen de transport le plus fréquemment utilisé (76 %). Elle est un peu plus souvent utilisée que pour les distances domicile-travail inférieures à 50 kilomètres (75 %). La voiture est encore le mode de déplacement majoritaire (51 %) quand le lieu de travail se situe à 100 kilomètres ou plus, mais la part des trains régionaux ou en réseau urbain (25 %) et grandes lignes (21 %) n'est pas négligeable. Pour la moitié des cas où le lieu de travail est distant de plus de 100 kilomètres, le domicile et/ou le lieu de travail se situe dans la région Île-de-France.

Parmi les personnes ayant un lieu de travail fixe et s'y rendant en voiture, 59 % déclarent ne pas avoir de mode de transport alternatif. Cette proportion est moins forte en ville qu'en milieu rural ou périurbain. Un peu moins d'une personne sur trois (travaillant en lieu fixe et s'y rendant en voiture) qui réside à Paris ou en banlieue parisienne se considère dans cette situation de « non choix » et un peu plus de 40 % dans les villes-centres et les banlieues des pôles urbains de plus de 100 000 habitants. En revanche, trois personnes sur quatre en milieu rural ou périurbain déclarent ne pas avoir de mode de transport alternatif quand elles se rendent au travail en voiture.

* Variable ou plusieurs lieux fixes.

** Il n'y a pas de contrainte de proximité pour le lieu de travail, il peut se situer à plus de 80 kilomètres du domicile. Il n'y a pas de contrainte non plus sur le fait de se situer sur le territoire national.

Ce type d'arbitrage n'est pas possible quand la personne est seule. En particulier, la contrainte d'aller chercher, d'accompagner ou de faire garder un enfant peut représenter une part importante de la durée quotidienne de déplacement d'une mère seule. Ainsi une mère seule, avec un seul enfant âgé de moins de 6 ans et qui travaille, a des temps de transport supérieurs de 10 minutes à ceux de la femme en couple aux mêmes caractéristiques.

Des arbitrages le plus souvent en défaveur des femmes

Lorsque l'un des deux conjoints travaille et que l'autre est au chômage ou au foyer, le membre du couple sur lequel pèse une contrainte régulière de déplacement liée au travail pourrait être déchargé en partie des autres types de déplacements contraints qui sont ceux dédiés aux courses et à l'accompagnement des enfants. L'analyse des temps de déplacements pour des motifs domestiques (courses et accompagner ou aller chercher) d'une personne en emploi

et en couple donne des résultats assez différents selon le sexe de la personne¹³. Ainsi, chez l'homme, ces temps de déplacement sont beaucoup moins sensibles à la présence d'enfants en bas âge que chez la femme. Les durées des déplacements pour motifs domestiques sont par contre beaucoup plus faibles quand le conjoint est au chômage ou au foyer pour les hommes alors que cet effet n'est pas aussi significatif chez les femmes. Il semble donc bien y avoir une répartition asymétrique des activités domestiques et des déplacements associés dans les couples où l'un travaille et où l'autre est au chômage ou au foyer ; les hommes « à la maison » sont plus souvent au chômage qu'au foyer et la disponibilité relative que cela entraîne est à la fois moins forte (car il faut chercher un emploi) et peut être vécue comme trop temporaire pour impliquer un changement dans la répartition des activités.

Pour 30 % des couples où les deux membres du couple occupent un emploi, le différentiel pour se rendre au travail entre les deux conjoints est supérieur à 15 minutes. Les hommes qui sont dans cette situation ont des durées de transport pour des motifs domestiques inférieures de 10 % à la moyenne des autres hommes en couple où les deux membres du couple travaillent. En revanche, pour les femmes dans cette situation, en termes absolus, ces durées de déplacements contraints ne diminuent pas et la part relativement faible des motifs domestiques dans leurs déplacements ne tient qu'à l'importance des temps de transport professionnels. Ainsi, en cas de grosse différence dans les temps de déplacement pour le travail entre les deux membres du couple, il peut y avoir des arbitrages intra-couple dans les répartitions des autres activités et déplacements associés, mais cela est globalement plutôt en défaveur de la femme. ■

Bibliographie

- Baccaïni B., Sémécurbe F., Thomas G., « Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation », *Insee Première* n° 1129, mars 2007.
- Crague G., « Des lieux de travail de plus en plus variables et temporaires », *Économie et Statistique* n° 369-370, juillet 2004.
- Gallez C., Orfeuill J.-P., Polacchini A., « L'évolution de la mobilité quotidienne – Croissance ou réduction des disparités », *RTS Recherche Transports Sécurité* n° 56, juillet-septembre 1997.
- Hubert J.-P., « La mobilité quotidienne des résidents des grandes agglomérations diminue et celle des autres augmente », *Insee Première* n° 1252, août 2009.
- Legrand M., « La retraite : une révolution silencieuse », *Eres*, 2001.
- Madre J.-L., Maffre J., « La mobilité des résidents français – Panorama général et évolution », *RTS Recherche Transports Sécurité* n° 56, juillet-septembre 1997.
- Paulo C., « Une mesure des inégalités de mobilité et d'accès au volant », *EspacesTemps.net*, mai 2007.
- Quetelard B., « Du nouveau dans le partage modal ? », *Transports Urbains* n° 112, mars 2008.
- Talbot J. « Les déplacements domicile-travail – De plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux », *Insee Première* n° 767, avril 2001.
- « La mobilité régulière et la mobilité locale en 1982 et 1994 », *Insee Résultats*, mars 1997.
-

13. Deux régressions – l'une sur les hommes, l'autre sur les femmes – sont effectuées : la variable à expliquer est la durée quotidienne de déplacement impliquant les motifs que sont les courses et le fait d'accompagner ou d'aller chercher quelqu'un et les variables explicatives sont la quotité de travail de la personne en question (temps plein ou temps partiel), l'activité du conjoint (travaille ou bien est soit au chômage soit au foyer), et 4 indicatrices de présence d'enfants de moins de 6 ans, de 6 à 10 ans, de 11 à 14 ans et de 15 ans ou plus.

Définitions des zonages géographiques

Le zonage en aires urbaines (ZAU) est une nomenclature de communes, qui a été établie à partir du recensement de 1999 en tenant compte des emplois et des migrations domicile-travail.

Une aire urbaine est constituée d'un pôle urbain et de sa couronne périurbaine :

– Un pôle urbain est constitué d'une ou plusieurs communes présentant une continuité du bâti et offrant au moins 5 000 emplois. Si le pôle compte plusieurs communes, elles sont réparties en une ou plusieurs ville(s)-centre(s) et en communes de banlieue (si une commune représente à elle seule plus de 50 % de la population de l'unité urbaine, elle sera ville-centre ; dans le cas contraire, toutes les communes qui ont leur population supérieure à la moitié de celle de la commune la plus importante ainsi que cette dernière, seront villes-centres). Dans l'article, les pôles urbains sont distingués selon la population de l'aire à laquelle ils appartiennent : moins de 100 000 habitants, plus de 100 000 habitants et Paris, avec, dans ces deux derniers cas, la distinction supplémentaire entre ville-centre et banlieue.

– La couronne périurbaine forme un troisième cercle autour de la ville-centre d'un pôle

urbain et de sa banlieue. Elle est constituée des communes dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans les communes attirées par celui-ci. Dans l'article, on distingue les communes de la couronne périurbaine appartenant à une aire dont la population est inférieure à 100 000 habitants de celles dont l'aire urbaine est peuplée de plus de 100 000 habitants.

Hors de l'aire urbaine, les communes multipolarisées sont celles dont 40 % des actifs occupés vont travailler non pas dans une mais dans deux ou plusieurs aires urbaines.

Les communes multipolarisées constituent avec celles de la couronne périurbaine l'espace périurbain. L'ensemble formé par les aires urbaines et les communes multipolarisées est appelé l'espace à dominante urbaine.

Les communes restantes (n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine) forment l'espace à dominante rurale. Au sein de cet espace, on distingue les pôles ruraux (communes ou unités urbaines offrant 1 500 emplois ou plus) et leur couronne du reste des communes, nommé ici rural isolé.