

En détail

# Se déplacer au quotidien : enjeux spatiaux, enjeux sociaux

Fiche d'analyse de l'Observatoire  
des territoires 2019

*Pour apprécier les dynamiques nationales, comprendre les disparités entre territoires et percevoir les enjeux de demain, l'Observatoire des territoires publie et actualise régulièrement des fiches d'analyse thématiques. Ces fiches, dont cette publication fait partie, sont disponibles sur le site de l'Observatoire des territoires, et seront rassemblées dans un « état des lieux des territoires français », publié tous les deux ans.*

<http://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr>

**Directeur de la publication :**

Yves Le Breton

**Responsable de collection :**

Hugo Bevort

**Président du Conseil d'orientation de l'Observatoire des territoires :**

Pierre Mirabaud

**Pilotage :** Benoît de Lapasse, Noémie De Andrade

**Auteure :** Constance Lecomte

**Comité de rédaction :** Brigitte Baccaïni, Louise Haran (ANCT)

**Cartographie :** Bertrand Miroux

**Secrétariat de rédaction :** Muriel Thoin

**Mise en page :** Vincent Nicat

**Responsable de la communication :** Corinne Gonthier  
corinne.gonthier@anct.gouv.fr; tél. : 01 85 58 60 49

**Date d'édition :** Décembre 2019

« *En Détail* » est une publication de l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT) qui porte sur les études, analyses et réflexions conduites ou soutenues par l'ANCT. Elle peut être consultée en ligne sur [www.cget.gouv.fr](http://www.cget.gouv.fr)

Cette publication respecte les principes de la charte de déontologie de la sous-direction de l'observation et des analyses statistiques du ANCT.

# Avant-propos

---

Avec près d'une heure et quart en moyenne de trajet quotidien (aller-retour), les Français sont les Européens qui consacrent le plus de temps à leurs déplacements domicile-travail. Si elles sont structurantes, les mobilités domicile-travail ne constituent néanmoins qu'un pan des mobilités quotidiennes. Accompagner ses enfants à l'école, faire ses courses, effectuer une démarche, aller chez le médecin ou encore au cinéma sont autant de raisons qui conduisent les personnes à se déplacer au quotidien selon une fréquence et des modalités qui diffèrent selon les territoires. Au centre des aires urbaines, les distances parcourues au quotidien par les résidents sont plus courtes, témoignant d'une moindre dépendance à l'automobile dans ces espaces, sans que les temps de parcours soient cependant beaucoup plus courts. Les espaces périurbains sont quant à eux les espaces de la grande dépendance automobile, ce qui se traduit notamment par des distances parcourues au quotidien près de deux fois plus grandes qu'au centre des aires urbaines et une très faible utilisation des transports en commun et des modes dits « actifs » (marche, vélo,...). En matière de temps de déplacement, c'est bien plus la taille de l'aire urbaine de résidence que le fait de résider au centre ou en périphérie de l'aire urbaine qui est déterminant : habiter dans une aire urbaine très peuplée a tendance à allonger les temps de trajet des habitants, en raison notamment de la densité d'opportunités offertes par les centres urbains (emplois, commerces, services,...).

Les comportements de mobilité diffèrent également selon les caractéristiques démographiques et sociales des personnes. Les personnes âgées ont ainsi en commun une mobilité quotidienne de faible intensité et une pratique plus fréquente des modes actifs. Les femmes font quant à elles des trajets plus courts en temps et en distance, mais plus fréquents et contraints que les hommes. Entre actifs, les différences sont sensibles entre les cadres, dont les mobilités domicile-travail de longue portée sont les plus rapides, les employés qui ont plus souvent recours aux transports en commun et aux modes actifs pour leurs déplacements domicile-travail, et les ouvriers qui dépendent très largement de la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. La répartition des lieux d'emploi et de résidence est à l'origine de ces disparités entre actifs : quand les cadres travaillent majoritairement dans de très grandes aires urbaines bien desservies en réseaux de transports, les ouvriers résident et travaillent plus fréquemment dans des communes de banlieue.

Ces constats soulèvent deux problématiques majeures pour l'aménagement des territoires : la soutenabilité environnementale et la garantie d'un accès équitable aux ressources de l'espace pour tous, selon leurs besoins. Alors que 70 % de la population se déplace principalement en voiture ou en deux-roues motorisé et que les émissions de gaz à effets de serre dues à la circulation automobile sont récemment reparties à la hausse, la viabilité d'un tel système de mobilités interroge. D'autre part, la dépendance automobile implique des risques sociaux en raison des coûts variables qu'elle implique, en particulier pour les personnes (actifs, ouvriers, commerçants,...) et dans les territoires (espaces périurbains en particulier) pour lesquels elle est la plus importante.

## REMERCIEMENTS

L'Observatoire des territoires souhaite remercier Julie Pélata (Cerema) pour la mise à disposition des données des enquêtes ménages déplacements et son suivi thématique et méthodologique, Sylvie Fol et Marianne Guérois pour leur appui scientifique (Conseil d'orientation de l'Observatoire des territoires), Anaïs Lefranc-Morin (ANCT) et Matthias Kaldi (CGET\*) pour leurs relectures approfondies, ainsi que Hadrien Commenges (CNRS, Géographie-cités) pour ses conseils méthodologiques et statistiques.

\* structure au moment de la contribution

# Sommaire

<b>1 – Vers une généralisation de la dépendance automobile en Europe ?</b>	<b>4</b>
• Les Français font les plus longues navettes domicile-travail d'Europe	4
• Une forte dépendance automobile dans les petites villes d'Europe de l'Ouest	6
• Pollution, budget transport : quels enjeux pour les mobilités quotidiennes en Europe ?	8
<b>2 – Le type d'espace de résidence, un déterminant fort des comportements de mobilité en France</b>	<b>10</b>
• 1h19 : le temps de déplacement quotidien moyen	13
• Des temps de déplacement pas nécessairement plus longs pour les résidents du périurbain	15
• La voiture, premier mode de déplacement des Français	17
<b>3 – Les trajets domicile-travail, au cœur des mobilités quotidiennes</b>	<b>21</b>
• Des navettes domicile-travail deux fois plus longues en Île-de-France	21
• Les cadres parcourent chaque année près de 3 000 km de plus que les employés pour se rendre au travail	22
<b>4 – Enjeux sociaux et enjeux spatiaux des mobilités quotidiennes</b>	<b>26</b>
• La part des déplacements contraints augmente avec l'éloignement au centre des aires urbaines	26
• Jusqu'à 35 % de « captifs » de l'automobile dans les communes périurbaines	29
• Au centre des aires urbaines, un potentiel de report modal de la voiture vers le vélo de près de 45 %	33
• Les petites aires urbaines attirent moins leur population au cours de la journée	34

# Vers une généralisation de la dépendance automobile en Europe ?

## Les Français font les plus longues navettes domicile-travail d'Europe

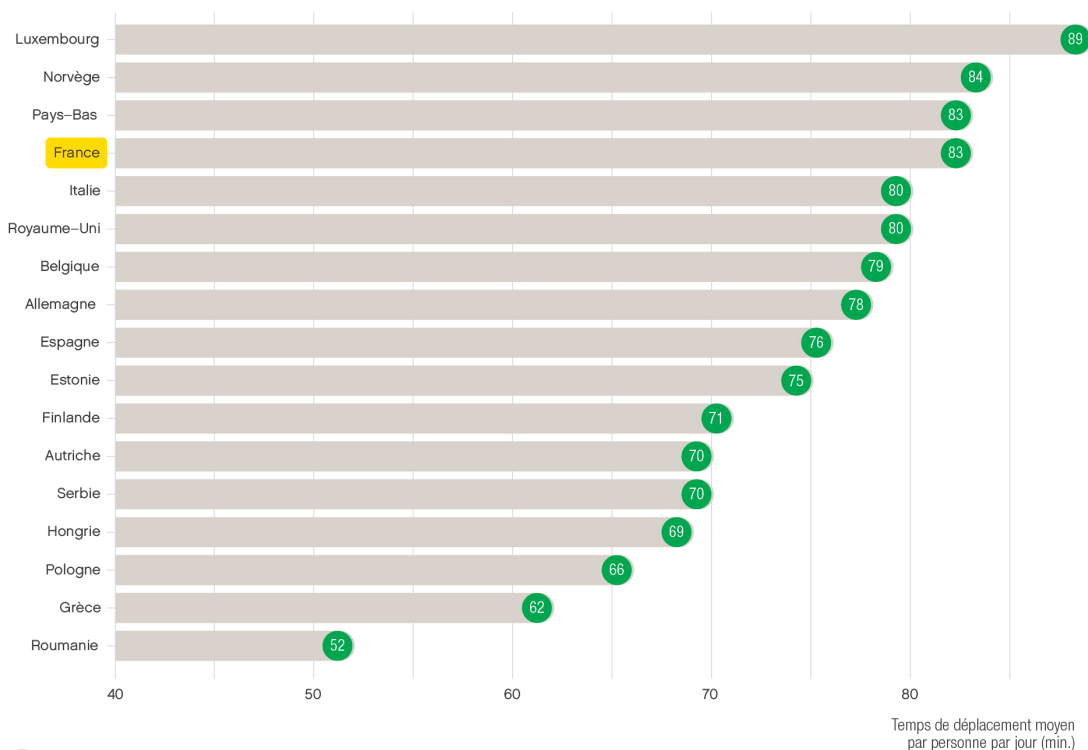
En Europe, les déplacements n'occupent pas le même temps dans le quotidien de tous les habitants<sup>1</sup>. Au Nord et à l'Ouest, le temps de déplacement quotidien est supérieur à celui observé dans les pays d'Europe du Sud et d'Europe centrale. Le Luxembourg est ainsi le pays où les résidents consacrent le plus de temps à leurs déplacements quotidiens : 1h29 par personne et par jour, soit près de 40 minutes de plus que les Roumains. **La France se situe quant à elle dans la moyenne haute des durées de déplacement quotidien, avec 1h23 par personne et par jour.** Les écarts de temps de déplacement sont également le reflet de la plus ou moins grande proportion d'« immobiles » (c'est-à-dire de personnes ne se

déplaçant pas) dans la population de chaque pays, en particulier pour certains motifs. La Roumanie est ainsi le pays d'Europe où les habitants se déplacent le moins dans le cadre de leurs loisirs ainsi que pour accompagner des enfants.

### Note

1. Cette partie se fonde sur une exploitation de la base Hetus (Harmonised European Time Use Survey) 2010. Il s'agit d'une enquête emploi du temps réalisée à l'échelle des ménages de 18 pays européens entre 2008 et 2015. Les déplacements y sont détaillés en 7 modalités : trajets pour se rendre / revenir du travail, trajets liés aux études, trajets liés aux achats ou services, transport d'un enfant, trajets pour une autre raison liée au ménage, trajets liés aux loisirs, à la vie sociale et associative, trajets sans motif spécifié. Les emplois du temps des enquêtés sont divisés en 144 pas de temps de 10 minutes.

## Des temps de déplacement quotidien supérieurs dans les pays d'Europe de l'Ouest et du Nord



### POUR MIEUX COMPRENDRE

Les temps de déplacement présentés correspondent à la somme de l'ensemble des déplacements recensés par la source HETUS un jour de semaine (trajets pour se rendre / revenir du travail, trajets liés aux études, trajets liés aux achats ou services, transport d'un enfant, trajets pour une autre raison liée au ménage, trajets liés aux loisirs, à la vie sociale et associative, trajets sans motif spécifié), pondérés par leur fréquence.

Source : Harmonised European Time Use Survey (HETUS) 2010 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

## Zoom

### LES ÉCARTS DE TEMPS DE DÉPLACEMENT ENTRE HOMMES ET FEMMES EN EUROPE

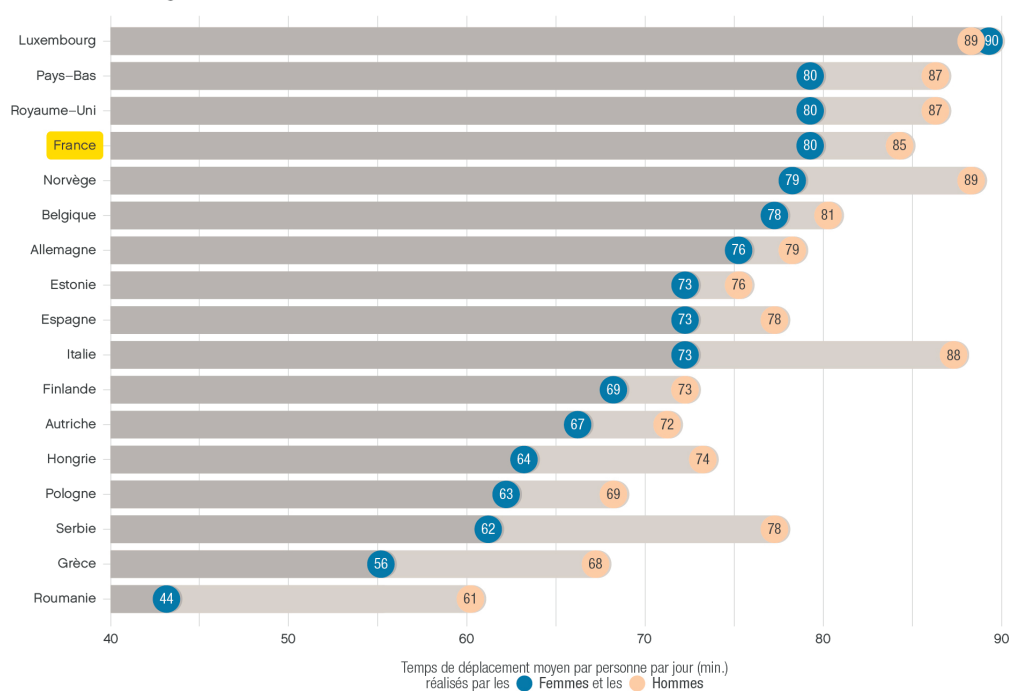
Dans tous les pays sauf le Luxembourg, les hommes passent plus de temps à se déplacer au quotidien que les femmes. Au sud de l'Europe, la Roumanie la Serbie, l'Italie et la Grèce sont les pays qui enregistrent le plus fort différentiel de temps de déplacement entre femmes et hommes (entre 12 et 17 minutes d'écart). Ces écarts reflètent notamment les différences de taux d'activité des femmes et des hommes alors que le taux d'activité des femmes est partout inférieur à 60 %<sup>2</sup> dans ces pays. En Europe du Nord, les Norvégiennes se

déplacent en moyenne 10 minutes de moins que les Norvégiens chaque jour. Au Luxembourg, en Estonie, en Allemagne, en Finlande, en Espagne mais également en France, ce différentiel est inférieur à 5 minutes.

# 15 minutes

DIFFÉRENCE DE TEMPS CONSACRÉ À SE DÉPLACER CHAQUE JOUR ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES EN ITALIE

Les femmes passent moins de temps dans les transports que les hommes, dans tous les pays européens sauf au Luxembourg



#### POUR MIEUX COMPRENDRE

Les temps de déplacement présentés correspondent à la somme de l'ensemble des déplacements recensés par la source HETUS un jour de semaine (trajets pour se rendre / revenir du travail, trajets liés aux études, trajets liés aux achats ou services, transport d'un enfant, trajets pour une autre raison liée au ménage, trajets liés aux loisirs, à la vie sociale et associative, trajets sans motif spécifié), pondérés par leur fréquence.

Source : Harmonised European Time Use Survey (HETUS) 2010 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

#### Note

2. Source : Eurostat, 2018.

On peut distinguer trois grands types de déplacements : les déplacements vers le travail ou les études, les autres déplacements contraints (achats<sup>3</sup>, démarches, accompagnement, etc.) et les déplacements de loisirs. Ces derniers sont ceux qui distinguent le plus les pays européens : les Norvégiens y consacrent en moyenne 16 minutes de plus que les Grecs<sup>4</sup>. De même, les temps de déplacement domicile-travail sont assez contrastés d'un pays à l'autre. **La France est le pays où les navettes domicile-travail sont les plus longues : les actifs Français y consacrent chaque jour 1h13 en moyenne, soit près de 25 minutes de plus que les Finlandais.**

### Une forte dépendance automobile dans les petites villes d'Europe de l'Ouest

Le mode de transport utilisé varie selon les pays et les villes d'Europe, notamment pour les déplacements domicile-travail<sup>5</sup>. **La Suisse se distingue ainsi avec force de ses voisins avec une utilisation de**

**la voiture particulièrement faible** pour ce type de déplacement, alors que se rendre au travail en transports en commun constitue le quotidien d'une

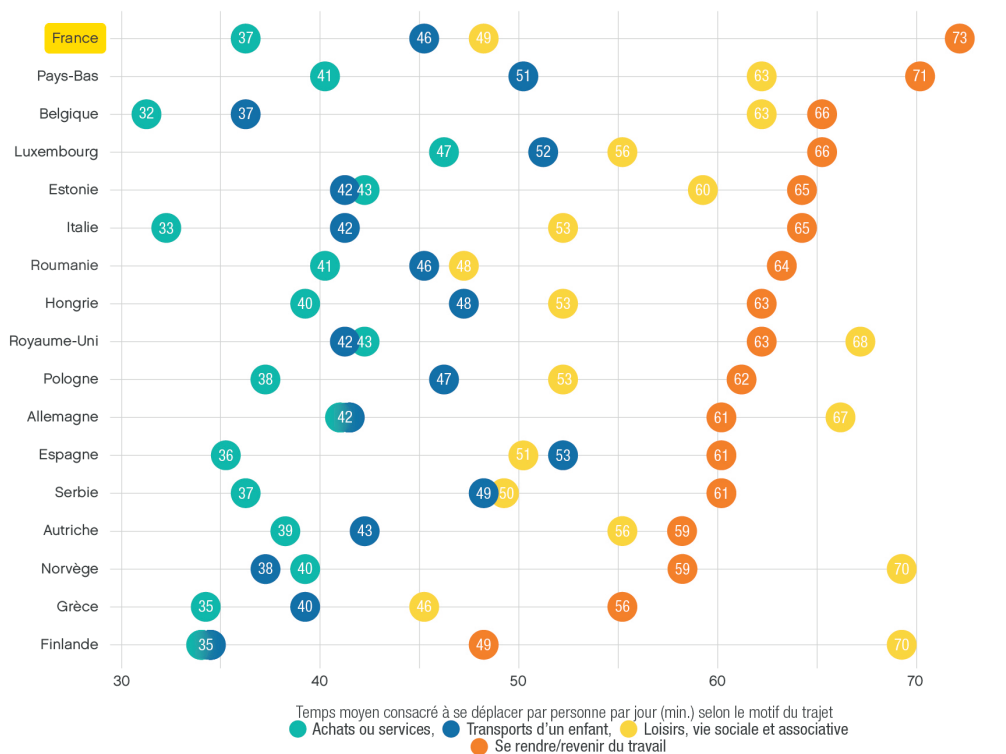
#### Notes

3. Dans cette publication, les achats sont considérés comme un déplacement contraint ce qui n'est pas le cas dans toutes les publications portant sur les mobilités quotidiennes. Les bases de données utilisées ne permettent en effet pas de distinguer les déplacements pour achats « récréatifs » des achats « indispensables ». Néanmoins, seules les mobilités quotidiennes un jour de semaine (hors week-end) étant étudiées ici, on estime que la majorité des déplacements pour achats sont de ce fait plutôt contraints.

4. Temps aller-retour.

5. Cette partie se fonde sur les résultats de l'Audit Urbain-enquête sur la qualité de vie des habitants des villes européennes. Les résultats sont ici analysés à l'échelle des aires urbaines fonctionnelles des villes possédant un centre urbain d'au moins 50 000 habitants dans 13 pays, pour les déplacements en voiture, et 12 pays, pour les déplacements en modes actifs, principalement situés en Europe de l'Ouest.

### Les Français ont les plus longues navettes domicile-travail d'Europe



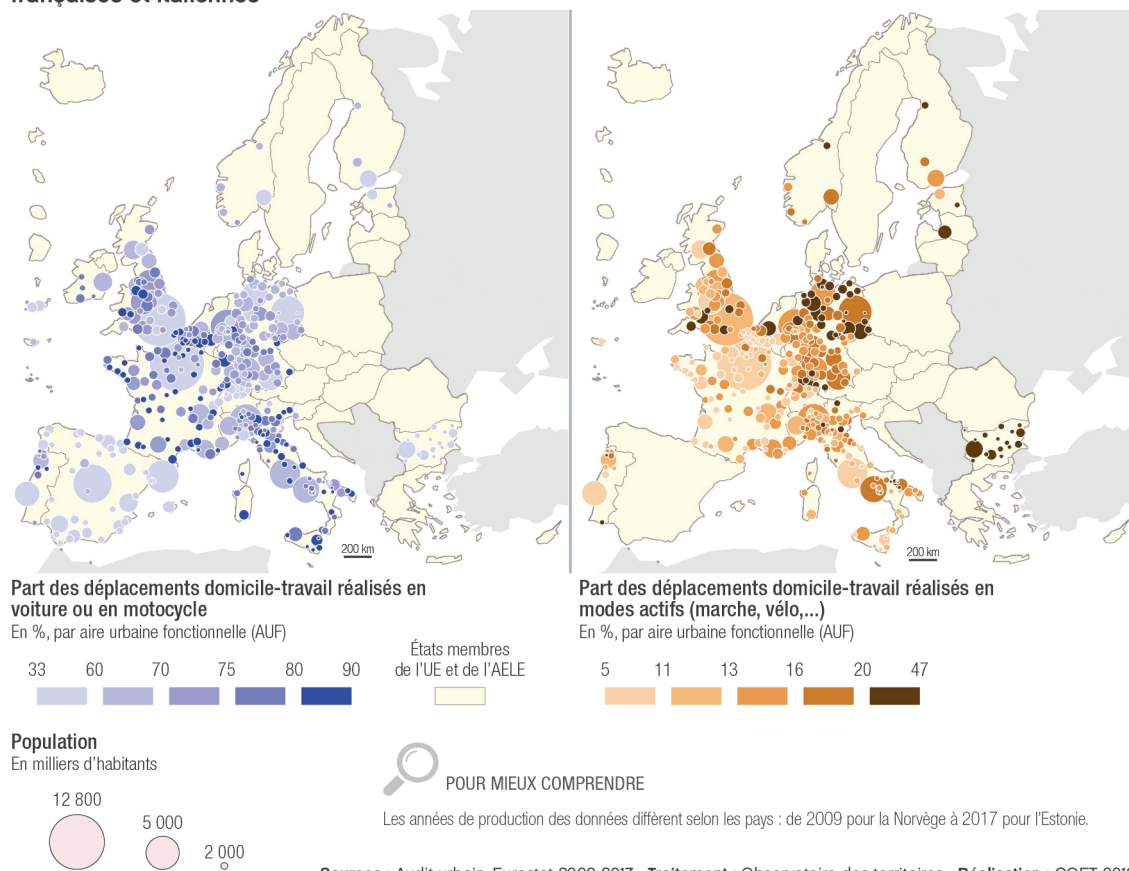
#### POUR MIEUX COMPRENDRE

Les temps indiqués font référence aux trajets aller et retour. Il s'agit de temps moyen sur les déplacements effectivement réalisés un jour de semaine.

Source : Harmonised European Time Use Survey (HETUS) 2010 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019



## Une prédominance de l'automobile particulièrement marquée dans les petites aires urbaines françaises et italiennes



bonne partie de la population helvète. En France et en Italie, les deux pays<sup>6</sup> où la proportion de déplacements domicile-travail en voiture ou deux-roues est la plus élevée, près des trois quarts des déplacements urbains domicile-travail sont effectués en voiture et ceux-ci sont d'autant plus fréquents que l'aire urbaine est petite. En Espagne, à l'inverse, la taille des aires urbaines influe peu sur la propension des habitants à se rendre au travail en voiture et seul un déplacement domicile-travail sur deux y est effectué en voiture.

L'usage des modes de transport dits « actifs » (marche, vélo,...) pour se rendre au travail présente des contrastes géographiques plus marqués. **L'Allemagne fait ainsi figure d'exemple en la matière avec 18 % des déplacements domicile-travail effectués à vélo<sup>7</sup>, tandis que les résidents des villes françaises, y compris les plus grosses, sont bien moins enclins à la pratique de la marche ou du**

**vélo** : parmi les 335 aires urbaines de l'échantillon, la ville française où les déplacements domicile-travail sont le plus couramment effectués en modes actifs – Reims – n'apparaît qu'en 116e position. En Grande-Bretagne, les modes de déplacement actifs sont plus fréquemment utilisés qu'en France et notamment dans des villes de petite taille, en particulier dans le sud du pays. En Belgique, la frontière entre Wallonie et Flandre apparaît clairement : marche et vélo sont bien plus répandus dans les aires urbaines flamandes qu'au sud du pays.

### Notes

6. Parmi les 12 pays de l'échantillon étudié.

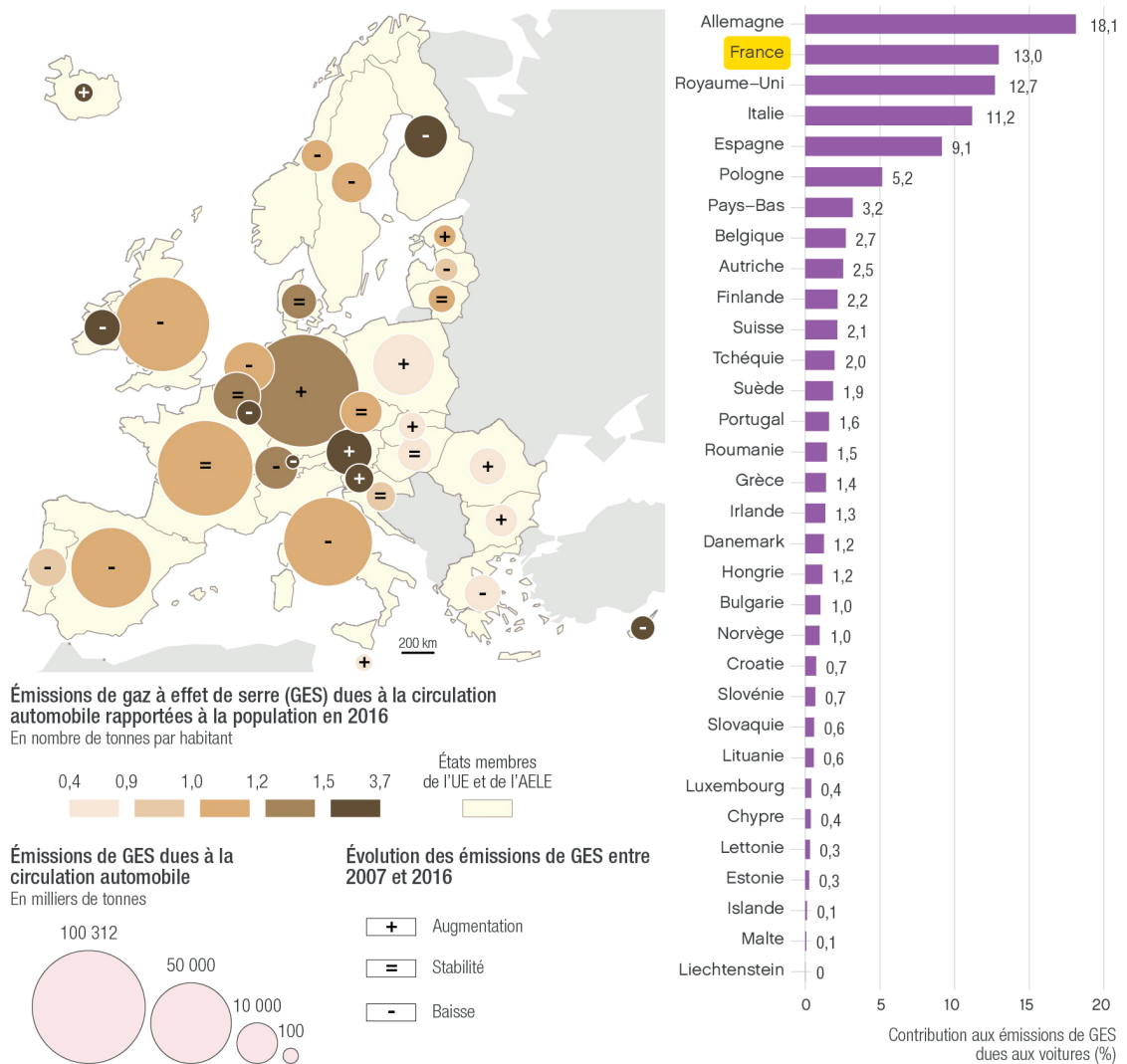
7. Bien loin cependant des Pays-Bas (30 % des déplacements domicile-travail), pays pour lequel les données disponibles ne permettent pas une analyse par aires urbaines fonctionnelles.

## Pollution, budget transport : quels enjeux pour les mobilités quotidiennes en Europe ?

Malgré la place accordée aux modes de déplacement actifs dans certains pays comme dans les villes allemandes, la voiture continue de structurer avec force les déplacements quotidiens des Européens de l'Ouest, ce qui se traduit directement dans les émissions de gaz à effet de serre (GES) de ces pays. En raison de leur population nombreuse mais également de l'équipement important des ménages en automobiles, l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni et l'Italie sont les plus gros émetteurs de gaz à

effet de serre et totalisent à eux quatre 55 % des émissions de GES du continent dues à la circulation automobile. Rapporté au nombre d'habitants, les Luxembourgeois (3,7 tonnes par hab. et par an), les Chypriotes (2,3) et les Finlandais (2,2) sont les plus gros émetteurs de GES tandis que les Roumains, les Slovaques et les Hongrois émettent chaque année moins de 0,7 tonnes de GES en conduisant. D'une manière générale, à l'échelle européenne, **les pays d'Europe centrale sont de petits émetteurs de GES comparativement à leur population**, du fait d'un moindre équipement en automobile des ménages

### Les pays d'Europe de l'Ouest, principaux contributeurs des émissions de gaz à effet de serre dues à l'automobile malgré un rattrapage des pays d'Europe centrale



Source : European Environment Agency (EEA) 2007-2016 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

de ces pays. La France se situe quant à elle dans la moyenne européenne avec un peu plus d'une tonne de GES émise chaque année par habitant en raison de la pollution automobile, soit autant que le Royaume-Uni ou encore l'Espagne.

Sur la période 2007-2016, les émissions de GES dues à la circulation automobile ont diminué en moyenne de 4,8 % à l'échelle de l'Union Européenne à 28 (et de 1,4 % en France) ; mais après une période de forte baisse entre 2007 et 2013, **les émissions sont globalement reparties à la hausse (+ 5,7 %) entre 2013 et 2016 (+ 3,3 % en France)**. Parmi les pays affichant une baisse continue figurent quelques

pays frontaliers de l'Allemagne (Liechtenstein, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse) et scandinaves (Norvège et Suède) mais aussi la Grèce, qui a enregistré une baisse conséquente des émissions de GES issues du trafic automobile sur l'ensemble de la période (-32 %). À l'inverse, en Europe centrale (sauf en Croatie et en Hongrie), les émissions de GES ont augmenté sur toute la période dans un contexte de démocratisation de l'accès à l'automobile depuis une vingtaine d'années. Ainsi, en Roumanie, Bulgarie, Pologne et Slovaquie, la quantité de GES émis par la circulation automobile a crû de plus de 25 % au cours des dernières années.

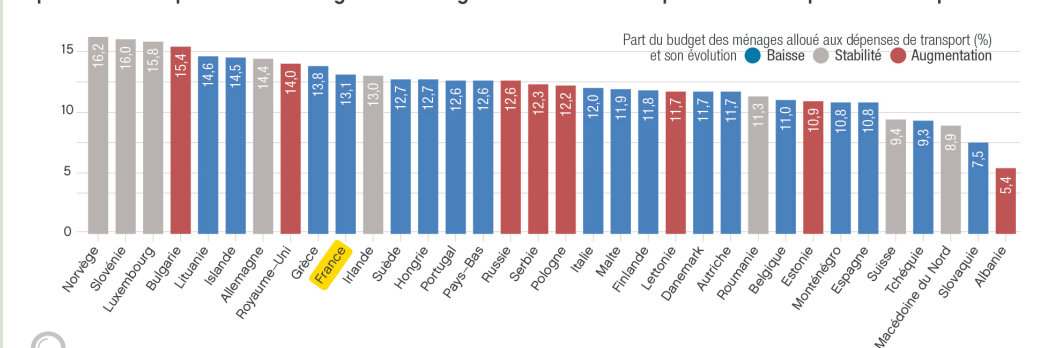
## Zoom

### LES DÉPENSES DE TRANSPORT DES EUROPÉENS

Dans la majorité des pays européens, la part des dépenses des ménages consacrée aux transports oscille entre 11 et 12 %. **Les Français consacrent un peu plus de 13 % de leur budget aux dépenses de transport**, valeur légèrement inférieure à celle de l'Allemagne (14,4 %) et du Royaume-Uni (14,0 %) mais supérieure à celle de nos voisins belges (11,0 %), espagnols (10,8 %) et surtout suisses (9,4 %). **La Suisse, dont le réseau de transports en commun est particulièrement développé et fréquenté, est le pays européen où le poids des transports dans le budget des ménages est le plus bas d'Europe de l'Ouest.**

Dans la majorité des pays, le poids des transports dans le budget des ménages est stable. En Serbie, en Bulgarie et en Pologne, il augmente néanmoins, parfois à un rythme rapide (respectivement + 2,8 % par an, + 0,9 % par an et + 0,8 % par an). À l'inverse, au Portugal, à Malte, au Monténégro, en Hongrie ou encore en Italie, ce poids diminue. Ces évolutions peuvent résulter d'une hausse ou d'une baisse du pouvoir d'achat (en raison de variations des coûts de transport par exemple) ou bien d'évolutions dans les comportements de mobilité (report modal, réduction du nombre ou des distances de déplacements).

Le poids des transports dans le budget des ménages varie relativement peu dans le temps et dans l'espace



#### POUR MIEUX COMPRENDRE

La part du budget des ménages alloué aux dépenses de transport est considéré comme « en baisse » si son évolution est inférieure à -0,25 % par an, « stable » si elle est comprise entre -0,25 % et +0,25 % par an et « en hausse » si elle est supérieure à +0,25 % par an.

Période d'observation de l'évolution : 2008-2013 pour l'Albanie, 2000-2014 pour la Bulgarie, 2011-2014 pour la Fédération de Russie, 2000-2013 pour la Macédoine du Nord, 2000-2014 pour la Norvège, 2000-2013 pour la Suisse, 2009-2014 pour la Turquie, 2000-2015 pour les autres pays.

Source : European Environment Agency (EEA) 2000-2015 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

# Le type d'espace de résidence, un déterminant fort des comportements de mobilité en France

Chaque jour, 87 % de la population quitte son domicile pour aller travailler, faire les courses, rencontrer des amis, effectuer des démarches,... Ces

**mobilités** façonnent le quotidien et **sont le reflet de modes de vie qui varient selon les territoires et selon les individus.**

## MÉTHODOLOGIE

### Décrire les comportements de mobilité quotidienne

#### Les déplacements quotidiens : de quoi parle-t-on ?

Les déplacements quotidiens sont ici définis comme l'ensemble des déplacements effectués un jour de semaine d'une durée inférieure à 2h, quel que soit le moyen de transport employé (voiture, marche, trottinette,...) et le motif à destination (travail, loisirs, achats, retour au domicile,...)<sup>8</sup>. Le filtre de 2h permet d'exclure les mobilités de longue portée qui sortent du cadre des mobilités quotidiennes (départ en vacances, voyage d'affaire, etc.). La vitesse de déplacement variant considérablement selon le mode de transport utilisé, ce seuil a été défini

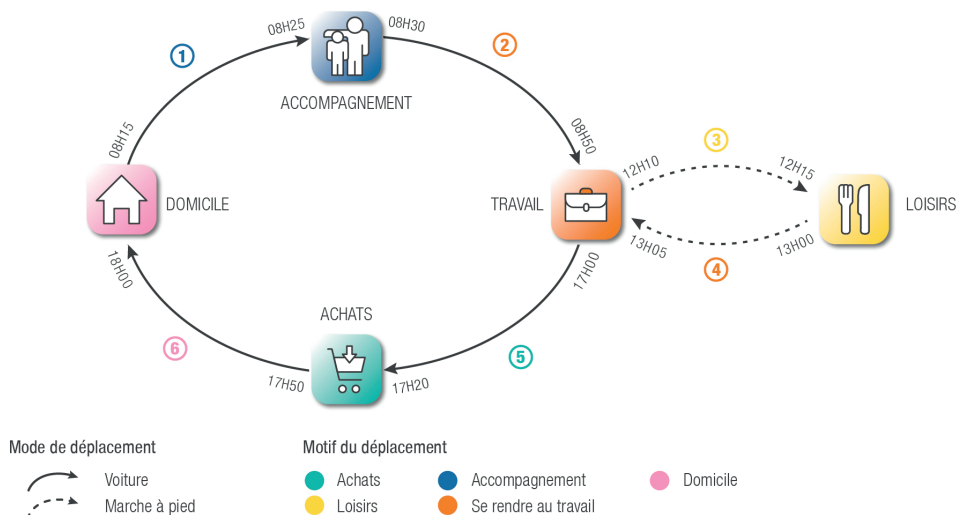
comme le temps de déplacement maximum acceptable pour se rendre au travail, par exemple.

Chaque déplacement est caractérisé par :

- Une durée
- Une distance (à vol d'oiseau)
- Un motif à l'origine (ce que l'on faisait avant de partir)
- Un motif à destination (ce que l'on va faire en arrivant à destination)

On appelle « boucle » l'ensemble des déplacements compris entre deux retours au domicile.

#### Du déplacement à la boucle



Les segments ①, ②, ③, ④, ⑤ et ⑥ sont des déplacements.  
 Les segments ③ et ④ qui correspondent à un aller-retour entre le travail et un lieu de restauration comptent pour deux déplacements.  
 L'ensemble formé par les segments ①, ②, ③, ④, ⑤ et ⑥ constitue une boucle.  
 Cette boucle comprend deux déplacements vers le travail (segments ② et ④).

Source : CGET 2019 • Réalisation : CGET 2019

#### Note

8. Dans cette publication, les termes « déplacements » et « trajets » sont utilisés indifféremment et recourent le même sens.

L'analyse des déplacements quotidiens dans la suite du document est issue de traitements de la Base unifiée des enquêtes déplacements du Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (Cerema, ex-Certu, 2018).

celles des personnes (sexe, âge, catégorie socio-professionnelle, etc.).

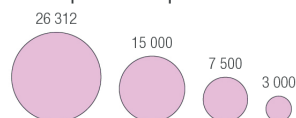
Ces enquêtes ont été réalisées en suivant un standard – le standard Certu – qui garantit la comparabilité de ces enquêtes dans le temps et

### La Base unifiée des enquêtes déplacements : 9 000 communes enquêtées regroupant près de 60 % de la population française

#### Communes enquêtées

■ Périmètre des enquêtes

#### Nombre de personnes enquêtées

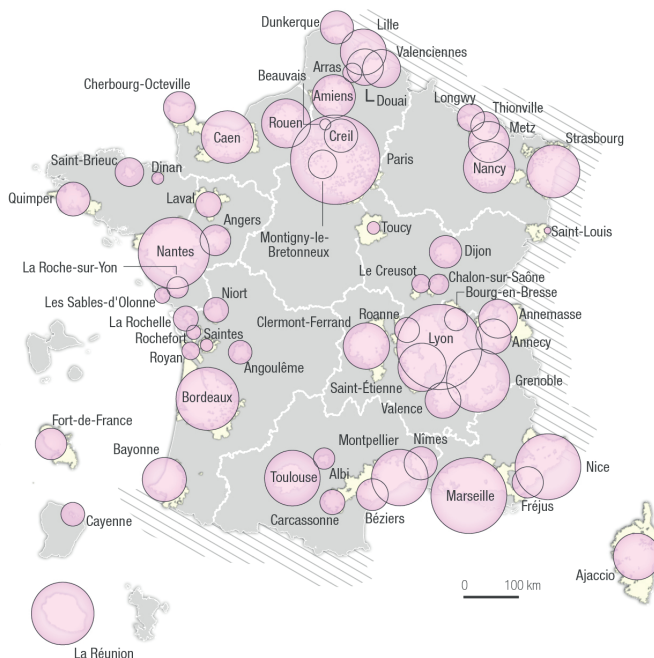


#### POUR MIEUX COMPRENDRE

Les périmètres n'ont pas été définis de la même façon pour toutes les enquêtes et peuvent couvrir un périmètre restreint autour de l'aire urbaine centre (comme dans le cas de Toulouse), comme un périmètre plus large incluant l'ensemble du département (comme pour Strasbourg, La Réunion ou encore Ajaccio), voire de la région (comme pour Paris). Sur la carte, chaque cercle est positionné sur la commune centre de chaque enquête et les labels correspondent au nom des enquêtes.

Le champ de l'enquête n'est représentatif des territoires enquêtés, regroupant 58 % de la population française. L'analyse porte uniquement sur les déplacements de moins de 2h des personnes âgées de 16 ans et plus, réalisés un jour de semaine.

Source : Base unifiée des enquêtes déplacements, Cerema 2018 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019



### La Base Unifiée des Enquêtes Déplacements (Cerema, 2018)

Depuis le milieu des années 1970, plus de 150 enquêtes déplacements ont été menées dans toute la France à l'initiative de collectivités territoriales soucieuses de connaître les pratiques de mobilité quotidienne des habitants. Elles portent sur un échantillon de ménages représentatif de la population du territoire enquêté. Au cours d'entretiens en face à face ou téléphoniques, les personnes de chaque ménage ont été invitées à décrire le déroulement de leur journée de la veille en précisant les points de départ et d'arrivée de chaque déplacement, leur motif, leur durée, le moyen de locomotion employé,... Les caractéristiques des ménages sont connues (taille, lieu de résidence, caractéristiques du logement, motorisation, etc.) de même que

dans l'espace. Elles ont été menées sur des territoires allant de la petite agglomération (Beauvais, 2010) à la région (Île-de-France, 2010). Les enquêtes réalisées depuis 2010 (ainsi que celles réalisées en 2009 dans les métropoles de Bordeaux, Marseille, Nice et Strasbourg) ont été compilées par le Cerema dans le cadre d'une **Base unifiée des enquêtes déplacements**, régulièrement mise à jour.

Cette base contient 61 enquêtes réalisées entre 2009 et 2017, soit près de 600 000 individus enquêtés un jour ouvré de la semaine. Pour cette publication, seuls les enquêtés de 16 ans ou plus et qui ont répondu à l'enquête<sup>9</sup> ont été retenus. Il en résulte **un échantillon de près de 390 000 personnes, réparties dans 266 000 ménages**. Toutes les personnes n'ont cependant pas déclaré

#### Note

9. Dans le cas des enquêtes déplacements dites « grands territoires », les enquêtes des espaces situés en dehors des centres urbains, réalisées par téléphone et non en face à face, n'ont porté que sur une ou deux personnes par ménage, en fonction de la taille de celui-ci.

de déplacements la veille du jour de l'enquête. Ces « immobiles » (qui représentent 12,6 % des enquêtés de l'échantillon) n'ont pas été pris en compte dans les analyses sur les déplacements ; un encadré spécifique leur est cependant consacré<sup>10</sup>.

D'une très grande richesse pour analyser les pratiques de mobilité, cette base unifiée présente néanmoins un certain nombre de **limites** pour l'analyse des déplacements quotidiens des Français à l'échelle nationale :

- **Temporelle** : la compilation d'enquêtes réalisées entre 2009 et 2017 présente une photographie des mobilités quotidiennes sur une fenêtre de près de 10 ans, alors que les comportements de mobilités ont pu évoluer localement.
- **Représentativité territoriale** : cette enquête ne

couvre pas la totalité du territoire français et certaines grosses voire très grosses aires urbaines (Rennes, Toulon, Poitiers, Orléans,...) sont absentes de la base. De plus, la ventilation des enquêtés entre les différentes catégories du zonage en aires urbaines n'est pas identique à celle observée dans l'ensemble du pays : **les résidents des grands pôles urbains sont nettement surreprésentés dans l'échantillon enquêté, quand ceux des moyens et petits pôles et de l'espace rural sont sous-représentés**. L'analyse par grands types d'espace dans la suite du document (communes centre de pôle, banlieue, périurbain) permet cependant en partie de corriger ces biais. De même, les valeurs de l'Île-de-France ont été isolées des autres résultats.

---

#### Note

10. Cf. encadré « Rester chez soi : qui sont les immobiles ? »

## 1h19 : le temps de déplacement quotidien moyen

Les mobilités quotidiennes peuvent être appréhendées à l'aide de trois mesures simples : la distance parcourue, le temps de trajet et le nombre de déplacements.

Hors Île-de-France<sup>11</sup>, le temps moyen consacré à se déplacer est de 1h19 minutes par personne et par jour ; chacun parcourt en moyenne 36 kilomètres en une journée en réalisant 4,4 déplacements<sup>12</sup>. **Les déplacements vers le travail<sup>13</sup> sont ceux qui occupent le plus de temps au quotidien avec une durée moyenne de 35 minutes par personne et par jour.** C'est également le motif de déplacement qui induit les plus longues distances (22 km en moyenne par personne par jour).

Le temps consacré à se déplacer – comme les distances parcourues et le nombre de déplacements – varie en fonction des caractéristiques individuelles :

- **L'âge** : c'est le facteur qui influe le plus sur le temps de déplacement quotidien. Les 16-35 ans et les 35-64 ans consacrent en moyenne un peu plus d'1h20 à se déplacer chaque jour, contre seulement 1h06 pour les 65 ans et plus ;
- **La catégorie socioprofessionnelle** : les cadres et les professions intermédiaires effectuent en moyenne des déplacements plus longs (environ 1h25 par jour) que les ouvriers et les employés

(1h15), plus nombreux et couvrant une distance plus importante que les autres catégories ;

- **Le sexe** : les hommes consacrent globalement plus de temps à se déplacer que les femmes, à raison d'1h22 contre 1h16 par jour.

## 1h19

TEMPS MOYEN DE DÉPLACEMENT QUOTIDIEN (HORS ÎLE-DE-FRANCE)

## 36 kilomètres

DISTANCE MOYENNE PARCOURUE CHAQUE JOUR (HORS ÎLE-DE-FRANCE)

## 4,4

NOMBRE MOYEN DE DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS CHAQUE JOUR (HORS ÎLE-DE-FRANCE)

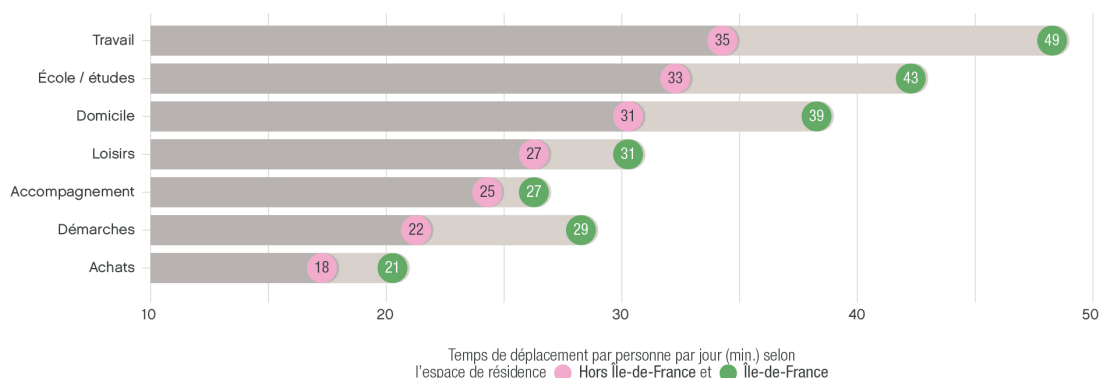
### Notes

11. Valeurs hors Île-de-France dans tout le paragraphe.

12. Ces valeurs sont calculées en ne tenant compte que des personnes qui ont déclaré au moins un déplacement la veille du jour de l'enquête.

13. Les déplacements vers le travail ne se résument pas aux seuls déplacements domicile-travail : ils comprennent également les déplacements entre un lieu de restauration et le lieu de travail par exemple.

### Le travail, premier motif de déplacement des Français



#### POUR MIEUX COMPRENDRE

Le graphique Île-de-France est construit à partir des données de l'Enquête Globale Transport Île-de-France en raison du mode de construction des poids de pondération de cette enquête. Les données de l'enquête de Montigny-le-Bretonneux sont ici intégrées à la construction du graphique « Hors Île-de-France ».

Le champ de l'enquête n'est représentatif que des territoires enquêtés, regroupant 58 % de la population française. L'analyse porte uniquement sur les déplacements de moins de 2h des personnes âgées de 16 ans et plus, réalisés un jour de semaine.

Motif de déplacement	Temps de déplacement moyen par personne par jour (min.)*	Distance de déplacement moyenne par personne par jour (km)*	Nombre de déplacements moyen par personne par jour**
Travail	35	22	0,7
École / études	33	12	0,1
Domicile	31	14	1,7
Loisirs	27	9	0,6
Accompagnement	25	11	0,5
Démarches	22	9	0,2
Achats	18	8	0,6



#### POUR MIEUX COMPRENDRE

\* Le temps et la distance moens des déplacements par jour, par personne et par motif sont calculés sur les déplacements effectivement réalisés.

\*\* Le nombre de déplacements moyen par jour par personne et par motif est calculé en tenant compte des déplacements non effectués qui valent 0 et pèsent donc dans le calcul de l'indicateur. Ceci permet d'avoir une idée de la fréquence réelle de pratique des mobilités quotidiennes selon leur motif.

Le champ de l'enquête n'est représentatif que des territoires enquêtés, regroupant 58 % de la population française. L'analyse porte uniquement sur les déplacements de moins de 2h des personnes âgées de 16 ans et plus, réalisés un jour de semaine.

Source : Base unifiée des enquêtes déplacements, Cerema 2018 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

## MÉTHODOLOGIE

### Tranches d'aires urbaines et distinction centre-banlieue-périurbain

Dans cette publication, plusieurs analyses reprennent le zonage en aires urbaines de l'Insee (2010)<sup>14</sup> en agrégeant certaines catégories et en détaillant d'autres. Deux niveaux de regroupement sont utilisés.

#### Les tranches d'aires urbaines

Les aires urbaines sont découpées en 5 tranches de taille :

- L'aire urbaine de Paris ;
- Les très grosses aires urbaines : les aires urbaines de plus de 500 000 habitants (hors aire urbaine de Paris ; 12 aires urbaines dans l'échantillon) ;
- Les grosses aires urbaines : les aires urbaines entre 100 000 et 499 999 habitants (35 aires urbaines) ;
- Les aires urbaines moyennes : les aires urbaines entre 20 000 et 99 999 habitants (52 aires urbaines) ;
- Les petites aires urbaines : les aires urbaines de moins de 20 000 habitants (97 aires urbaines).

#### Les couronnes des aires urbaines

Au sein de chaque aire urbaine, on distingue trois types de territoires :

- La ou les commune(s) centre : 1 ou 2 par aire urbaine (par exemple Toulouse pour l'aire urbaine de Toulouse et Douai et Lens pour l'aire urbaine de Douai-Lens) ;
- La banlieue : les autres communes du pôle de l'aire urbaine ;
- L'espace périurbain : les communes de la couronne de l'aire urbaine.

Certaines communes situées en dehors des aires urbaines ont également été enquêtées et les résultats les concernant seront présentés. Ces derniers sont cependant à prendre avec précautions car ils sont faiblement représentatifs des espaces ruraux pris dans leur ensemble.

#### Note

14. Insee, « Les zonages d'études de l'Insee. Une histoire des zonages supra-communaux définis à des fins statistiques », *Insee Méthodes*, n°129, p.11-40, 2015



## Des temps de déplacement pas nécessairement plus longs pour les résidents du périurbain

Le temps consacré à se déplacer chaque jour varie également selon le territoire de résidence. En la matière, **c'est bien plus la taille de l'aire urbaine que le type d'espace de résidence (centre, banlieue ou périurbain) qui est discriminante**. Les très grosses aires urbaines sont ainsi celles où le temps de déplacement quotidien est le plus élevé (1h21 en moyenne), l'aire urbaine de Paris en tête (1h39). Dans les aires urbaines de taille inférieure, ces temps oscillent plutôt entre 1h10 et 1h15 avec un minimum observé dans les petites aires urbaines.

« Les très grosses aires urbaines sont celles où le temps de déplacement quotidien est le plus élevé. »

**Au sein de chaque tranche d'aires urbaines, les différences de temps de trajet entre les résidents des communes centres et des communes périphériques sont peu significatives.** Dans l'aire urbaine de Paris toutefois, la différence de temps entre centre et périphérie est plus marquée et les résidents de Paris intramuros consacrent globalement plus de temps à leurs déplacements que les périurbains de l'agglomération (+ 8 minutes en moyenne par jour). La grande variété d'équipements

et de services et leur bonne accessibilité expliquent en partie cette situation en donnant l'opportunité aux habitants de Paris de réaliser le plus de déplacements par jour (4,5) même s'il leur faut pour cela passer plus d'1h40 par jour dans les transports, temps moyen maximum observé en France<sup>15</sup>.

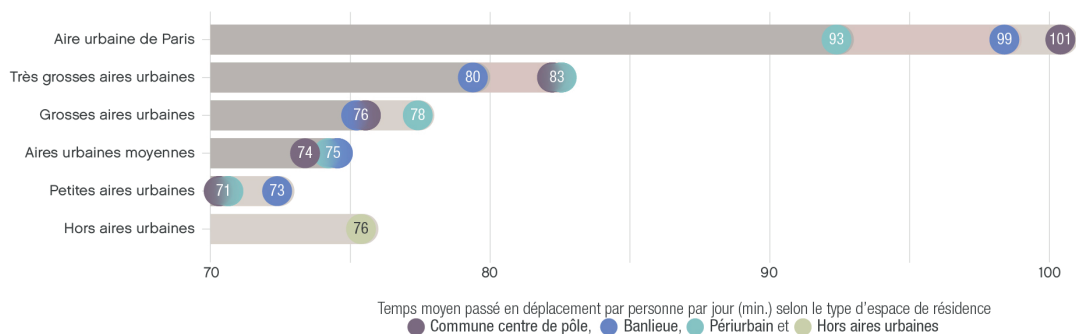
« Hors Île-de-France, un périurbain parcourt chaque jour 23 kilomètres de plus en moyenne qu'un résident de commune centre. »

**Le fait de résider dans un espace périurbain plutôt qu'au centre d'une agglomération joue en réalité bien plus sur les distances parcourues que sur les temps de parcours :** hors Île-de-France, un périurbain parcourt ainsi chaque jour 23 kilomètres de plus en moyenne qu'un résident de commune centre ; en Île-de-France, cette différence est majorée (+ 30 km) alors même que les périurbains franciliens sont ceux qui réalisent le moins de déplacements par jour (4,2 contre 4,4 ailleurs).

### Note

15. Crozet Y., *Hyper-mobilité et politiques publiques – Changer d'époque ?*, Economica, 190 p., 2016

## Les grosses aires urbaines sont celles où l'on consacre le plus de temps à se déplacer



### POUR MIEUX COMPRENDRE

Le champ de l'enquête n'est représentatif que des territoires enquêtés, regroupant 58 % de la population française. L'analyse porte uniquement sur les déplacements de moins de 2h des personnes âgées de 16 ans et plus, réalisés un jour de semaine.

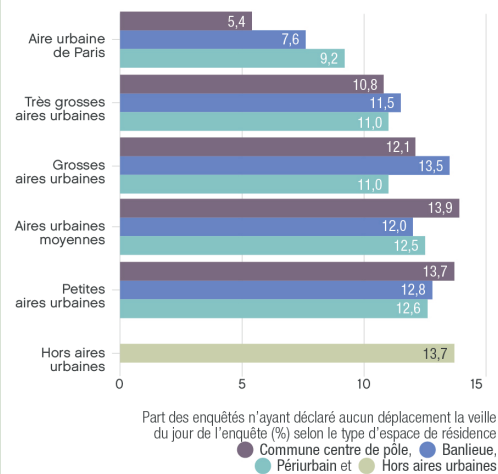
Source : Base unifiée des enquêtes déplacements, Cerema 2018 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

## Zoom

### RESTER CHEZ SOI : QUI SONT LES « IMMOBILES » ?

12,6 % des personnes<sup>16</sup> n'ont déclaré aucun déplacement la veille du jour où ils ont été enquêtés (hors Île-de-France). La part de ces « immobiles »<sup>17</sup> augmente à mesure que l'on s'éloigne des plus grosses aires urbaines. Elle n'est que de 7,4 % dans l'aire urbaine de Paris (soit deux fois moins que dans le reste du pays), contre 13,7 % en dehors des aires urbaines.

#### Une plus forte concentration des « immobiles » au centre des petites et moyennes aires urbaines



#### POUR MIEUX COMPRENDRE

Le champ de l'enquête n'est représentatif que des territoires enquêtés, regroupant 58 % de la population française. L'analyse porte uniquement sur les déplacements de moins de 2h des personnes âgées de 16 ans et plus, réalisés un jour de semaine.

Source : Base unifiée des enquêtes déplacements, Cerema 2018 - Traitement : Observatoire des territoires - Réalisation : CGET 2019

C'est dans les aires urbaines des DOM que la part des immobiles est la plus élevée : elle est supérieure à 15 % dans toutes les aires urbaines de l'échantillon<sup>18</sup>. En Martinique, toutes les aires urbaines ont une part d'immobiles supérieure à 20 %. En métropole, les aires urbaines de Nîmes, Bayonne et Valenciennes se distinguent également par des pourcentages élevés

d'immobiles (plus de 15 %).

À l'intérieur des très grosses aires urbaines, c'est dans les villes centre que les immobiles sont les moins nombreux. Dans les aires urbaines moyennes et petites, cette logique est inversée et c'est dans les communes centres que la part d'immobiles est la plus élevée. C'est ainsi dans les centres des aires urbaines moyennes que les résidents se déplacent le moins (13,9 %).

#### L'âge est le principal facteur explicatif de l'immobilité : la veille du jour de l'enquête,

27,3 % des 65 ans et plus ont déclaré ne pas s'être déplacé contre seulement 6,9 % des 25-34 ans, la classe d'âge la plus mobile<sup>19</sup>. Mais ce n'est pas le seul facteur. Dans un contexte où 65 % des déplacements quotidiens sont effectués en voiture, la détention d'un permis de conduire en constitue un autre : 23,1 % des personnes non détentrices d'un permis ne s'étaient pas déplacées la veille du jour de l'enquête contre 9,8 % de ceux en possession d'un permis de conduire. La classe sociale est également un déterminant fort de l'immobilité : alors que seulement 7,0 % des cadres et professions intellectuelles supérieures ont été « immobiles » la veille du jour de l'enquête, c'est le cas de 12,7 % des catégories populaires (ouvriers et employés) soit 6 points d'écart. Les chômeurs étaient quant à eux 17,4 % à ne pas s'être déplacés la veille. Le sexe enfin, reste un facteur discriminant d'immobilité : 13,7 % des femmes ne se sont pas déplacées la veille du jour de l'enquête contre 9,7 % des hommes. Cet écart est notamment lié au fait que les femmes sont proportionnellement plus nombreuses que les hommes à ne pas avoir d'activité professionnelle<sup>20</sup>.

## Notes

16. Cf. encadré « Décrire les mobilités quotidiennes ».

17. La quantification des « immobiles » est soumise à un certain nombre de limites : difficulté de la prise en compte des déplacements courts par rapport aux enquêtes emploi du temps, biais de non-réponse, variabilité des réponses en fonction du jour de la semaine de déroulement de l'enquête, ... (Armoogum *et al.*, « Immobility and Mobility Seen Through Trip-Based Versus Time Use Surveys », Paper for the ISCTSC, Costa-Rica, 2004). Néanmoins, le suivi réalisé dans les enquêtes ménages-déplacements pour atteindre une égale répartition des jours d'enquête et l'analyse par types d'espaces permettent de réduire l'impact de ces biais.

18. Martinique, Réunion et Guyane pour l'échantillon étudié.

19. Valeurs hors Île-de-France dans tout le paragraphe.

20. Le taux d'activité des femmes de 15 à 64 ans est de 70,7 % contre 76,8 % pour les hommes du même âge (Insee, RP 2015).

Être immobile n'est pas forcément un signe d'exclusion (on peut travailler chez soi, faire ses courses ou encore ses démarches sur internet, recevoir des proches,...)<sup>21</sup> et la géographie de l'immobilité doit être complétée d'analyses sociologiques plus poussées. Néanmoins, **le fait que la probabilité d'être immobile un jour donné soit plus élevée dans les territoires qui connaissent le plus de difficultés (les DOM, les centres de villes moyennes, les villes en décroissance,...) suggère l'existence d'inégalités face à la mobilité.**

Pour faire face à ces inégalités, deux solutions divergentes mais potentiellement complémentaires sont souvent amenées dans le débat public :

- faciliter et encourager la mobilité grâce

à des politiques publiques en faveur du développement de la mobilité pour tous (gratuité des transports, tarifs progressifs, aides pour l'achat d'un véhicule ou l'obtention du permis de conduire, développement de nouvelles lignes de transports collectifs...) avec l'idée que la mobilité est un outil pour sortir de l'exclusion<sup>22</sup> ;

- garantir un accès local suffisant aux ressources dont les personnes les moins mobiles ont le plus besoin (emplois, services publics, commerces) avec l'idée que la proximité est une ressource pour les personnes les plus fragiles<sup>23</sup>, qu'elle favorise le bien-être en limitant les déplacements et qu'elle est en phase avec les objectifs de la transition écologique<sup>24</sup>.

#### Notes

21. Voir à ce sujet Belton-Chevallier L., « Prendre en compte l'immobilité dans les imaginaires de la mobilité », *SociologieS* [en ligne], Dossiers, *La mobilité dans tous ses états. Représentations, imaginaires et pratiques*, mis en ligne le 2 novembre 2015.

22. Le Breton É., *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin, Hors collection, 256 p., 2005

23. Bacqué M.-H., Fol S., « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction », *Revue suisse de sociologie*, 33 (1), p. 89-104, 2007

24. Farinelli B., « Préférer la mobilité ou la proximité ? », *Population & Avenir*, n° 728, p. 14-16, 2016

## La voiture, premier mode de déplacement des Français

C'est dans les espaces où les distances parcourues par les habitants sont les plus longues que l'usage de la voiture est le plus répandu. Les mobilités des périurbains sont ainsi très associées à la voiture ; mais celle-ci domine également au centre des aires urbaines.

Hors Île-de-France, **66 % des déplacements sont effectués en voiture ou deux-roues motorisés<sup>25</sup>**, principalement dans les communes périurbaines et situées en dehors des aires urbaines. Les modes actifs représentent un peu plus d'un déplacement sur quatre (26 %), et concernent principalement les centres urbains. **Les transports en commun restent un mode de déplacement très minoritaire à l'échelle nationale** : seulement 7 % des déplacements sont effectués en transports collectifs, principalement dans les espaces denses des plus grosses aires urbaines.

Hors Île-de-France, les déplacements en voiture ou deux-roues motorisés sont majoritaires partout, y compris dans les communes centres d'aires urbaines où ils représentent 53 % des déplacements quotidiens. Leur utilisation est d'autant plus courante que l'aire urbaine est petite et que l'on s'éloigne du centre. L'utilisation des transports en commun suit la logique inverse : elle est d'autant plus courante que l'aire urbaine est grosse et que l'on se rapproche du centre. Les modes actifs représentent plus du tiers des déplacements au centre des aires urbaines, quelle que soit leur taille, mais moins d'un sur cinq pour les résidents des espaces périurbains qui sont les espaces de la grande dépendance automobile.

#### Note

25. Les valeurs nationales indiquées dans la suite de cette partie correspondent aux valeurs hors Île-de-France.

L'aire urbaine capitale constitue un cas particulier. À Paris, les habitants utilisent très peu la voiture ou le deux-roues motorisé (13 % des déplacements). Les modes actifs représentent quant à eux plus d'un déplacement sur deux. En banlieue, c'est un peu moins d'un déplacement sur deux qui est réalisé en voiture ou en deux-roues motorisé et ce chiffre monte à 70 % pour les résidents des communes

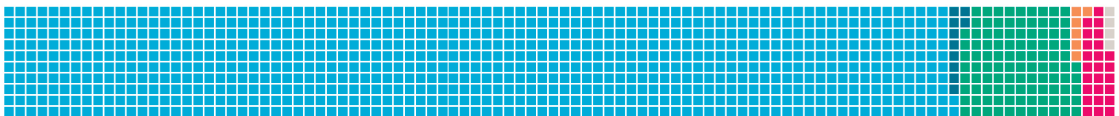
périurbaines. Cela représente néanmoins près de 6 points de moins que le niveau observé dans les autres communes périurbaines. Les déplacements qui ne sont pas effectués en modes motorisés individuels sont reportés autant sur les transports en commun (+ 4,3 points par rapport aux autres espaces périurbains) que sur les modes actifs (+ 4,1 points par rapport aux autres espaces périurbains).

## La voiture, premier mode de déplacement des Français

Répartition des modes de déplacements pour 1 000 km parcourus

- Voiture
- Deux ou trois roues motorisés
- Transports en commun
- Vélo, roller, skate, trottinette
- Marche
- Autres

Hors Île-de-France 1 carreau ■ équivaut à 1 km



Île-de-France



### POUR MIEUX COMPRENDRE

Le graphique Île-de-France est construit à partir des données de l'Enquête Globale Transport Île-de-France en raison du mode de construction des poids de pondération de cette enquête. Les données de l'enquête de Montigny-le-Bretonneux sont ici intégrées à la construction du graphique « Hors Île-de-France ».

Le champ de l'enquête n'est représentatif que des territoires enquêtés, regroupant 58 % de la population française. L'analyse porte uniquement sur les déplacements de moins de 2h des personnes âgées de 16 ans et plus, réalisés un jour de semaine.

Source : Base unifiée des enquêtes déplacements, Cerema 2018 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

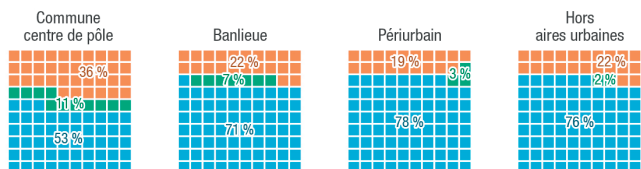
## Hors Île-de-France, un usage très marginal des transports en commun, y compris dans les centres urbains

Part des déplacements selon le mode de transport (%)

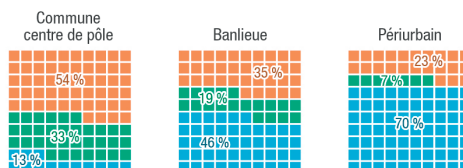
- Voiture et deux roues motorisés
- Transports en commun
- Modes actifs

1 carreau ■ équivaut à 1%

Hors Île-de-France



Île-de-France



### POUR MIEUX COMPRENDRE

Le graphique Île-de-France est construit à partir des données de l'Enquête Globale Transport Île-de-France en raison du mode de construction des poids de pondération de cette enquête. Les données de l'enquête de Montigny-le-Bretonneux sont ici intégrées à la construction du graphique « Hors Île-de-France ».

Le champ de l'enquête n'est représentatif que des territoires enquêtés, regroupant 58 % de la population française. L'analyse porte uniquement sur les déplacements de moins de 2h des personnes âgées de 16 ans et plus, réalisés un jour de semaine.

Source : Base unifiée des enquêtes déplacements, Cerema 2018 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

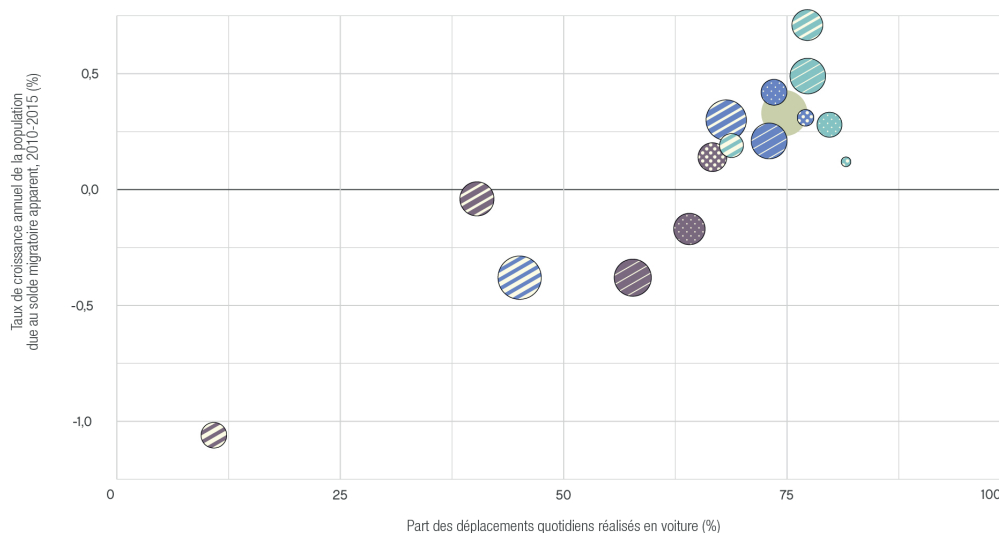
## Zoom

### L'AUTOMOBILE : UN HORIZON INDÉPASSABLE ?

Depuis quelques années, la reprise rapide de l'augmentation des déplacements en voiture<sup>26</sup> et la relance des achats de véhicules<sup>27</sup> mettent à mal l'idée d'un « peak car » observé au tournant du XXI<sup>e</sup> siècle<sup>28</sup>. La domination de l'automobile

ne semble pas devoir être remise en cause rapidement et ce d'autant moins que les espaces les plus attractifs d'un point de vue résidentiel sont également ceux où le recours à la voiture est le plus fréquent.

L'usage de la voiture domine dans les espaces qui affichent la plus forte attractivité résidentielle



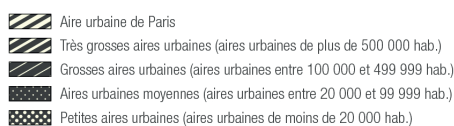
Population en 2014  
En milliers



Type d'espace de résidence



Type d'aire urbaine



POUR MIEUX COMPRENDRE

Au sein de chaque tranche d'aire urbaine, les communes ont été divisées en 3 catégories :

- commune centre d'aire urbaine : 1 ou 2 par aire urbaine ( par exemple Toulouse pour l'AU de Toulouse et Douai et Lens pour l'AU de Douai-Lens),
- banlieue : les autres communes du pôle de l'aire urbaine,
- périurbain : les communes de la couronne de l'aire urbaine

Le champ de l'enquête n'est représentatif que des territoires enquêtés, regroupant 58 % de la population française. L'analyse porte uniquement sur les déplacements de moins de 2h des personnes âgées de 16 ans et plus, réalisés un jour de semaine.

Source : Base unifiée des enquêtes déplacements, Cerema 2018 - RP, Insee 2010-2015 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

## Notes

26. Datalab - Commissariat général au développement durable, *Chiffres clés du transport. Édition 2018*, SDES, MTES, 72 p., 2018

27. Depuis 2013, le nombre de nouvelles immatriculations est reparti à la hausse avec une augmentation de près de 5 % entre 2016 et 2017 (ACEA). La tendance récente est par ailleurs à l'achat de SUV, véhicules particulièrement gourmands en carburant (site internet du magazine Autoplus, consulté le 19 novembre 2019).

28. La théorie du « peak car » est l'idée selon laquelle la distance parcourue en voiture par personne a atteint un pic à la fin des années 1990 dans les pays développés et que cette distance est désormais vouée à diminuer.

## Zoom

« Un Français sur cinq réside aujourd'hui dans une commune périurbaine et cette proportion ne cesse d'augmenter. Or, c'est dans les espaces périurbains que la part des déplacements effectués en voiture est la plus élevée. »

De fait, les espaces périurbains sont encore ceux qui attirent le plus de nouveaux résidents, avec un taux de croissance de la population

dû au solde migratoire de 0,46 % par an entre 2010 et 2015, devant les espaces situés en dehors des aires urbaines (+0,33 % par an) tandis que l'attractivité migratoire des banlieues est quasi nulle et celle des communes centre d'aires urbaines négative (-0,25 % par an)<sup>29</sup>. Un Français sur cinq réside ainsi aujourd'hui dans une commune périurbaine<sup>30</sup> et cette proportion ne cesse d'augmenter (+1 % par an entre 2010 et 2015)<sup>31</sup>. Or, c'est dans les espaces périurbains que la part des déplacements effectués en voiture est la plus élevée. **Dans les communes périurbaines des grosses et très grosses aires urbaines - les plus attractives -, plus de 77 % des déplacements sont ainsi effectués en voiture.**

### Notes

29. Source : Insee, RP, 2010 et 2015.

30. 19,7 %. Source : Insee, RP 2015.

31. Cf. Observatoire des territoires, *Les mobilités résidentielles en France. Tendances et impacts territoriaux*, coll. « En Détail », CGET, 128 p., 2018

# Les trajets domicile-travail, au cœur des mobilités quotidiennes

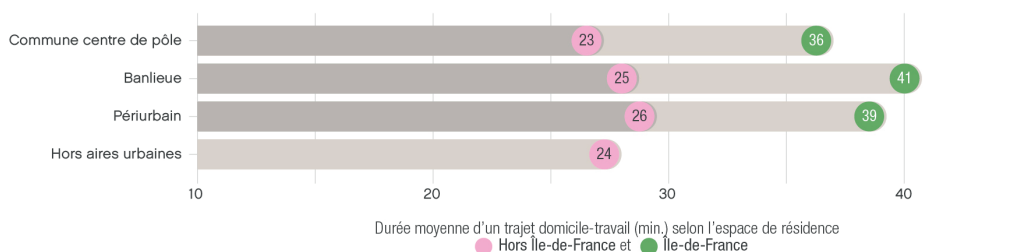
Comme pour l'ensemble des déplacements, les différences de temps de trajet domicile-travail moyen sont peu marquées entre types d'espace. **Les différences entre communes centre, banlieue et périurbain, mais également entre l'Île-de-France et le reste du pays, s'observent en fait plutôt dans la plus ou moins grande proportion de « petits » et de « grands navetteurs » parmi les résidents.** Les mesures des mobilités domicile-travail varient cependant sensiblement entre catégories socio-professionnelles et traduisent des logiques de localisation des lieux d'emploi et de résidence différenciées entre catégories d'actifs.

## Des navettes domicile-travail deux fois plus longues en Île-de-France

**Le temps moyen d'un trajet domicile-travail est de 24 minutes hors Île-de-France et de 39 minutes en Île-de-France<sup>32</sup>.** Hors Île-de-France, les différences de temps de trajet domicile-travail moyen sont assez faibles entre les types d'espaces de résidence : elles varient de 23 minutes pour les résidents des communes centre de pôle à 26 minutes pour les résidents du périurbain.

**Mais ces temps moyens masquent des disparités davantage perceptibles si l'on observe la proportion**

En Île-de-France, des trajets domicile-travail considérablement plus longs qu'ailleurs, surtout en banlieue



### POUR MIEUX COMPRENDRE

Le graphique Île-de-France est construit à partir des données de l'Enquête Globale Transport Île-de-France en raison du mode de construction des poids de pondération de cette enquête. Les données de l'enquête de Montigny-le-Bretonneux sont ici intégrées à la construction du graphique « Hors Île-de-France ».

Le champ de l'enquête n'est représentatif que des territoires enquêtés, regroupant 58 % de la population française. L'analyse porte uniquement sur les déplacements de moins de 2h des personnes âgées de 16 ans et plus, réalisés un jour de semaine.

Source : Base unifiée des enquêtes déplacements, Cerema 2018 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

de « petits » et de « grands » navetteurs. Ainsi, dans les communes centre des pôles urbains (hors Île-de-France), près de la moitié des actifs sont des « petits » navetteurs : ils résident à moins de 20 minutes de leur lieu de travail. C'est dix points de moins que dans les communes périurbaines (39 % à moins de 20 minutes) où **plus d'un actif sur cinq met 40 minutes ou plus à se rendre au travail.**

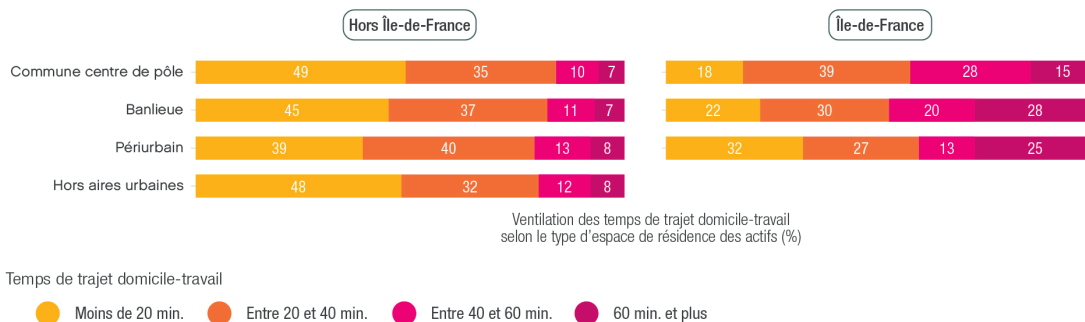
L'Île-de-France présente quant à elle un cas particulier : les trajets domicile-travail y sont près de deux fois plus longs (39 minutes en moyenne) que dans le reste du pays, et il existe une différence importante entre les résidents de Paris et de la banlieue parisienne : 15 % des premiers consacrent

plus d'une heure chaque jour à leur trajet domicile-travail, contre 28 % pour les seconds (et 7 à 8 % hors Île-de-France). Cependant les « petits » navetteurs sont aussi plus nombreux dans le périurbain : 32 %

### Note

32. Le temps passé à se rendre au travail chaque jour (35 minutes hors Île-de-France, 50 minutes en Île-de-France) ne se résume en effet pas aux seules mobilités domicile-travail et peut inclure les trajets entre un lieu de restauration, ou de loisirs et le lieu de travail (cf. encadré « Décrire les mobilités quotidiennes »). Ce temps moyen tient également compte des personnes qui effectuent plus d'un trajet domicile-travail par jour – le plus souvent dans le cadre de la pause méridienne – et qui constituent 17 % des actifs.

## Les périurbains résidant hors Île-de-France, plus nombreux à faire de longues navettes domicile-travail



### POUR MIEUX COMPRENDRE

Le graphique Île-de-France est construit à partir des données de l'Enquête Globale Transport Île-de-France en raison du mode de construction des poids de pondération de cette enquête. Les données de l'enquête de Montigny-le-Bretonneux sont ici intégrées à la construction du graphique « Hors Île-de-France ».

Le champ de l'enquête n'est représentatif que des territoires enquêtés, regroupant 58 % de la population française. L'analyse porte uniquement sur les déplacements de moins de 2h des personnes âgées de 16 ans et plus, réalisés un jour de semaine.

Source : Base unifiée des enquêtes déplacements, Cerema 2018 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

des actifs du périurbain francilien mettent moins de 20 minutes à se rendre sur leur lieu de travail contre 18 % pour Paris. En somme, **le vaste espace périurbain francilien rassemble à la fois des actifs qui habitent très près de leur lieu de travail (environ un tiers), et d'autres qui habitent très loin (environ un quart)**. Dans leur grande majorité, les « grands navetteurs » franciliens sont cependant des résidents de banlieue (77 %) qui travaillent en banlieue (pour 63 % d'entre eux), plus souvent des hommes que de femmes et d'âge moyen (entre 35 et 64 ans) pour près des trois quarts. Les professions intermédiaires et les cadres sont les plus concernés puisqu'ils constituent près de 60 % des grands navetteurs franciliens. Les employés représentent également un quart d'entre eux.

À l'échelle des aires urbaines, ce sont globalement les plus grosses qui sont celles où les trajets domicile-travail sont les plus longs, en particulier pour les périurbains. **Certaines aires urbaines de taille inférieure se distinguent cependant par des trajets domicile-travail particulièrement longs :**

- les **aires urbaines transfrontalières** de : Longwy, Thionville, Annemasse et Thonon-les-Bains et dans une moindre mesure Metz, Nancy et Annecy ;
- à **proximité de très grosses agglomérations** : les aires urbaines de Creil, Senlis, Douai ou encore Vienne (au sud de Lyon) ;
- **dans les DOM** : à la Réunion, en Martinique et à Cayenne en Guyane, les déplacements domicile-travail sont particulièrement longs, en particulier au regard de la taille des aires urbaines.

## Les cadres parcourent chaque année près de 3 000 km de plus que les employés pour se rendre au travail

La catégorie socio-professionnelle est un déterminant fort de la manière dont les individus se déplacent pour se rendre au travail : temps de transport, distances, vitesses et modes de déplacement traduisent des pratiques différenciées dont l'interprétation doit tenir compte des lieux de résidence et d'emploi majoritaires des différentes catégories d'actifs.

**Les cadres font les plus longues navettes domicile-travail**, aussi bien en termes de distance que de temps<sup>33</sup>. Hors Île-de-France, les cadres résident en moyenne à 19 km de leur travail (21 km en Île-de-France) et consacrent 28 minutes à s'y rendre (41 minutes en Île-de-France). Chaque année, on peut estimer qu'un cadre parcourt ainsi 8 930 km pour aller et revenir du travail contre 6 110 km pour un employé, soit près de 3 000 km de plus<sup>34</sup>. **Les cadres se déplacent également plus rapidement** que les autres catégories socio-professionnelles (à l'instar des artisans,

### Notes

33. Sauf en Île-de-France où les artisans, commerçants et chefs d'entreprise sont ceux qui résident le plus loin de leur lieu de travail (25 km en moyenne).

34. Ce chiffre est obtenu en partant de l'hypothèse d'actifs se rendant 5 fois par semaine sur leur lieu de travail et prenant 5 semaines de congés par an.



commerçants et chefs d'entreprise) avec une vitesse moyenne de 40 km/h<sup>35</sup> hors Île-de-France et de 30 km/h en Île-de-France où la différence avec les autres catégories socio-professionnelles est particulièrement marquée (+ 5 km/h par rapport aux ouvriers et professions intermédiaires et + 8 km/h par rapport aux employés). Cette capacité à se déplacer rapidement ne traduit cependant pas une utilisation plus massive de la voiture : **les cadres ne se rendent en effet pas plus souvent au travail en voiture** ou deux-roues motorisés que la moyenne des actifs et même moins souvent en Île-de-France. Les cadres travaillent en revanche plus souvent au cœur des aires urbaines<sup>36</sup>, en particulier les plus grandes<sup>37</sup>, mieux reliées aux réseaux de transport.

Hormis les agriculteurs qui sont les actifs qui résident le plus à proximité de leur lieu de travail

(10 km en moyenne et 14 minutes de trajet), **les employés** sont la catégorie socio-professionnelle qui fait **les plus courtes navettes domicile-travail** : 13 km et 23 minutes pour un trajet domicile-travail moyen. Plus courts, ces déplacements sont également plus lents pour les employés<sup>38</sup> qui ont moins souvent recours à la voiture pour se rendre

#### Notes

35. Cette vitesse est calculée en rapportant la distance moyenne d'un trajet domicile-travail à sa durée moyenne.

36. Hors Île-de-France, 88 % des cadres travaillent dans un pôle urbain (commune centre ou banlieue) et 96 % en Île-de-France.

37. 75 % des emplois de cadres se trouvent dans une aire urbaine de plus de 500 000 habitants contre 65 % pour l'ensemble des emplois.

38. Les employés se rendent au travail en moyenne à 34 km/h hors Île-de-France et 22 km/h en Île-de-France.

### Les cadres parcourent près de 3 000 km de plus par an que les employés pour aller et revenir du travail



#### POUR MIEUX COMPRENDRE

Le graphique Île-de-France est construit à partir des données de l'Enquête Globale Transport Île-de-France en raison du mode de construction des poids de pondération de cette enquête. Les données de l'enquête de Montigny-le-Bretonneux sont ici intégrées à la construction du graphique « Hors Île-de-France ».

Le champ de l'enquête n'est représentatif que des territoires enquêtés, regroupant 58 % de la population française. L'analyse porte uniquement sur les déplacements de moins de 2h des personnes âgées de 16 ans et plus, réalisés un jour de semaine.

au travail et **privilégient la marche et les transports en commun**. Les employés sont néanmoins **la catégorie socio-professionnelle qui travaille le plus en dehors de son type d'espace de résidence** : si 48 % d'entre eux travaillent dans une commune centre hors Île-de-France, ils sont seulement 32 % à y résider (16 points d'écart). Cette situation ne se traduit cependant pas par des navettes domicile-travail plus longues, principalement parce que les emplois d'employés sont concentrés au centre des aires urbaines de taille inférieure, au contraire des emplois de cadres.

« L'importance des déplacements "de banlieue à banlieue" pour les ouvriers explique la place de la voiture dans les déplacements domicile-travail de cette catégorie d'actifs. »

**Les ouvriers** font des navettes domicile-travail comparables à la moyenne des actifs en termes de temps, de distances et de vitesse. Ils **ont cependant bien plus souvent recours à la voiture pour se rendre au travail**<sup>39</sup>, en particulier en Île-de-France où c'est le cas de 56 % d'entre eux contre 44 % pour l'ensemble des actifs (12 points d'écart). À l'inverse des employés, **les ouvriers sont la catégorie socio-professionnelle qui travaille le plus dans son type d'espace de résidence**. En effet, la majorité d'entre eux résident en banlieue (43 % hors Île-de-France et 71 % en Île-de-France) et c'est également en banlieue que sont situés la majorité de leurs emplois (39 % hors Île-de-France et 76 % en Île-de-France soit respectivement 4 et 5 points d'écart). L'importance des déplacements « de banlieue à banlieue » pour les ouvriers explique en grande partie la place de la voiture dans les déplacements domicile-travail de cette catégorie d'actifs.

Moins nombreux, **les artisans, commerçants et chefs d'entreprise** ont des **navettes domicile-travail très marquées par l'utilisation de la voiture** et un très faible recours aux transports en commun. La **plus forte implantation** de cette catégorie d'actifs **dans les espaces périurbains** à la fois concernant le lieu de résidence (pour presque un quart hors Île-de-France et un cinquième en Île-de-France) et le

lieu d'emploi (un emploi sur cinq hors Île-de-France et un emploi sur sept en Île-de-France) contribue à expliquer la place prépondérante de la voiture dans leurs navettes domicile-travail.

De façon générale en France, si les navettes domicile-travail des actifs rendent compte d'une polarisation persistante des communes centre d'aires urbaines<sup>40</sup>, **ce sont les mobilités au sein d'un même type d'espace** (de commune centre à commune centre, de banlieue à banlieue ou d'une commune périurbaine à une autre) **qui constituent la norme**, quel que soit le type d'espace observé. Ainsi, 38 % des résidents de communes périurbaines travaillent également dans une commune périurbaine. En Île-de-France où la majorité de l'emploi est concentrée dans les communes de banlieue, trois actifs sur quatre résidant en banlieue travaillent également en banlieue. C'est également le cas de 44 % des périurbains et de 38 % des Parisiens.

Ces constats soulèvent la question des **déplacements domicile-travail « de banlieue à banlieue » et de « périurbain à périurbain »** dont l'importance n'est pas à négliger, en particulier pour certaines parties de la population (ouvriers et artisans, commerçants et chefs d'entreprise en particulier). En l'absence d'alternatives concrètes (transports en commun, covoiturage, plateformes multimodales,...), ces déplacements peuvent difficilement être réalisés autrement qu'en voiture. Enfin, ils impliquent d'avoir une réflexion sur la **biactivité des ménages**, en particulier des ménages populaires constitués d'un ouvrier – majoritairement des hommes – et d'un employé – majoritairement des femmes<sup>41</sup>. La structure des déplacements domicile-travail pour ces deux catégories de la population (déplacements de banlieue à banlieue pour les uns et de banlieue vers les centres urbains pour les autres) peut entraîner des arbitrages en matière de choix résidentiels potentiellement défavorables à l'emploi des femmes<sup>42</sup>.

#### Notes

39. Hors Île-de-France, 82 % d'entre eux se rendent au travail en voiture contre 78 % pour l'ensemble des actifs.

40. Un actif sur trois travaille dans une commune centre d'aire urbaine hors Île-de-France et le double en Île-de-France.

41. Dans le champ des enquêtes mobilisées, 50 % des ouvriers ont un conjoint employé.

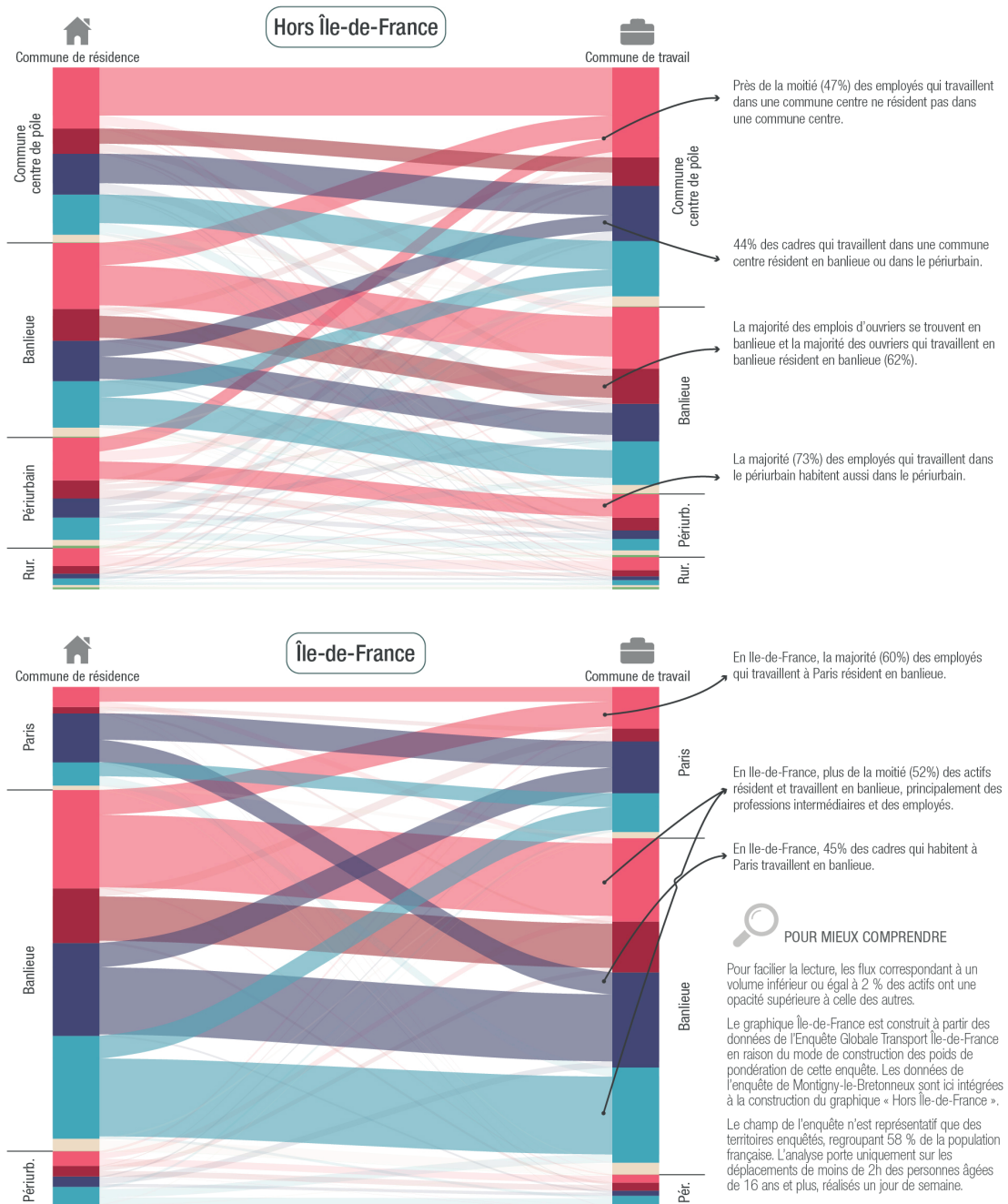
42. Sur les freins territoriaux à l'accès à l'emploi des femmes, voir l'application SOFIE disponible sur le site de l'Observatoire des territoires.

## Les mobilités entre mêmes types d'espace constituent la norme mais la propension à quitter son type d'espace pour aller travailler n'est pas la même pour tous les actifs

Catégorie socioprofessionnelle

- Employés
- Cadres et professions intellectuelles supérieures
- Artisans, commerçants, chefs d'entreprise
- Ouvriers
- Professions intermédiaires
- Agriculteurs

Flux domicile-travail



Source : Base unifiée des enquêtes déplacements, Cerema 2018 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

# Enjeux sociaux et enjeux spatiaux des mobilités quotidiennes

L'étude des comportements de mobilité observés en fonction du profil socio-démographique des personnes mais également des caractéristiques de leur lieu de résidence soulève des enjeux à la fois environnementaux et sociaux.

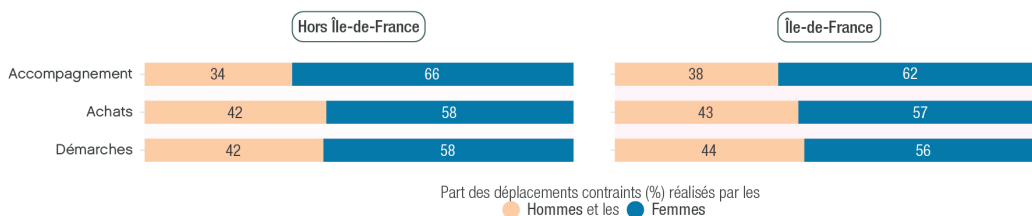
## La part des déplacements contraints augmente avec l'éloignement au centre des aires urbaines

Les retours au domicile constituent 38 % des déplacements quotidiens des Français. Les 62 % restants correspondent à des déplacements que l'on peut considérer comme contraints (travail et études – 19 %,

achats – 14 %, accompagnement – 11 % et démarches – 4 %) ou choisis (loisirs – 14 %)<sup>43</sup>. L'importance relative des déplacements contraints n'est pas la même pour tous.

L'âge apparaît comme le principal facteur explicatif du poids plus ou moins important des déplacements contraints. **Les 65 ans et plus, et dans une moindre mesure, les 16-24 ans sont ainsi ceux pour lesquels la part des déplacements contraints est la plus faible** (respectivement 66 % et 71 %). Au cœur de la vie active, plus de 8 déplacements des 25-64 ans sur 10 sont des déplacements contraints.

## Les femmes assument la majorité des déplacements contraints, en particulier d'accompagnement



### POUR MIEUX COMPRENDRE

Le graphique Île-de-France est construit à partir des données de l'Enquête Globale Transport Île-de-France en raison du mode de construction des poids de pondération de cette enquête. Les données de l'enquête de Montigny-le-Bretonneux sont ici intégrées à la construction du graphique « Hors Île-de-France ».

Le champ de l'enquête n'est représentatif que des territoires enquêtés, regroupant 58 % de la population française. L'analyse porte uniquement sur les déplacements de moins de 2h des personnes âgées de 16 ans et plus, réalisés un jour de semaine.

Source : Base unifiée des enquêtes déplacements, Cerema 2018 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

Le sexe est un autre facteur explicatif important des déplacements contraints : 79 % des déplacements des femmes sont contraints contre 77 % pour les hommes. Cette différence en apparence faible atteint 8 points si on exclut les déplacements vers le travail ou les études (72 % pour les femmes contre 64 % pour les hommes)<sup>44</sup>. Ce constat s'explique en partie par l'inégale répartition du travail domestique, dont 70 % du « noyau dur » (cuisine, vaisselle, ménage, rangement, linge, etc.) et 74 % du soin aux enfants échoit aux femmes<sup>45</sup>. Hors Île-de-France, **deux tiers des déplacements d'accompagnement sont ainsi réalisés par des femmes** (et jusqu'à 68 % dans l'espace périurbain) et 58 % des déplacements pour achats ou pour réaliser des démarches. Ces écarts sont légèrement moins marqués en Île-de-France.

## Notes

43. Dans cette publication, les achats sont considérés comme un déplacement contraint ce qui n'est pas le cas dans toutes les publications portant sur les mobilités quotidiennes. Les bases de données utilisées ne permettent en effet pas de distinguer les déplacements pour achats « récréatifs » des achats « indispensables ». Néanmoins, seules les mobilités quotidiennes un jour de semaine (hors week-end) étant étudiées ici, on estime que la majorité des déplacements pour achats sont de ce fait plutôt contraints.

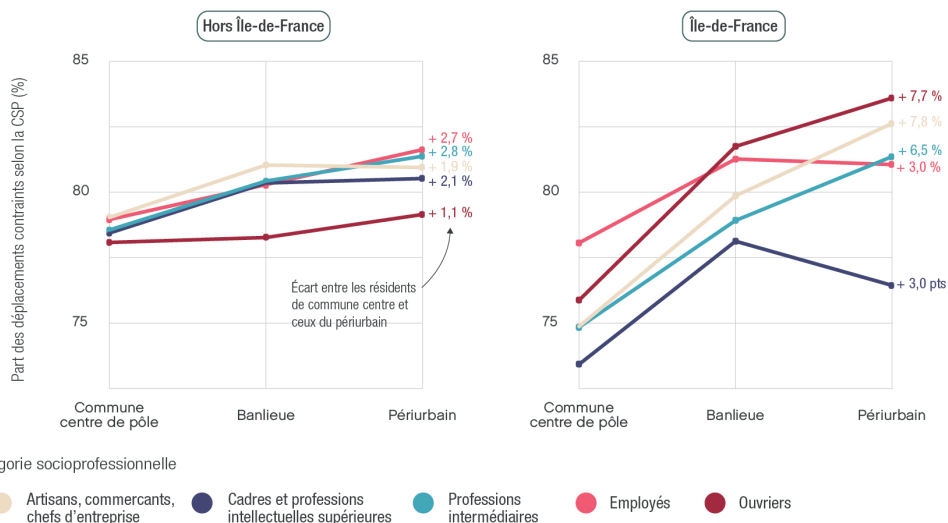
44. Parmi les actifs occupés, les hommes effectuent plus fréquemment des déplacements vers le travail que les femmes (1,7 par jour contre 1,5 pour les femmes, hors Île-de-France), ce qui peut en partie s'expliquer par la plus forte proportion de femmes à temps partiel (26,7 % des femmes sont à temps partiel contre seulement 7,7 % pour les hommes. Source : Insee, RP 2016).

45. Source : Insee, Enquête Emploi du temps 2009-2010.

Pour les femmes, l'importance de ces mobilités contraintes et la rigidité horaire qu'elles impliquent

peuvent se traduire par un accès à l'emploi plus difficile, notamment à temps complet.

### Plus on habite loin du centre des aires urbaines, plus les déplacements contraints sont nombreux



Catégorie socio-professionnelle

- Artisans, commerçants, chefs d'entreprise
- Cadres et professions intellectuelles supérieures
- Professions intermédiaires
- Employés
- Ouvriers



#### POUR MIEUX COMPRENDRE

La part des déplacements contraints est ici définie comme l'ensemble des déplacements qui n'ont pas pour destination un lieu de loisirs rapporté à l'ensemble des déplacements hors déplacements vers le domicile. Seuls les actifs occupés sont pris en compte dans l'analyse.

Le graphique Île-de-France est construit à partir des données de l'Enquête Globale Transport Île-de-France en raison du mode de construction des poids de pondération de cette enquête. Les données de l'enquête de Montigny-le Bretonneux sont ici intégrées à la construction du graphique « Hors Île-de-France ».

Le champ de l'enquête n'est représentatif que des territoires enquêtés, regroupant 58 % de la population française. L'analyse porte uniquement sur les déplacements de moins de 2h des personnes âgées de 16 ans et plus, réalisés un jour de semaine.

Source : Base unifiée des enquêtes déplacements, Cerema 2018 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

Par ailleurs, la place des déplacements contraints varie selon le type de territoires : elle est minimale pour les résidents de communes centre (77 %) et maximale pour les résidents des communes périurbaines (80 %) <sup>46</sup>. Pour certaines catégories socio-professionnelles, cette différence est plus marquée : c'est le cas des **professions intermédiaires et des employés hors Île-de-France**

« En Île-de-France, vivre en dehors de Paris implique une augmentation importante des déplacements contraints, en particulier pour les artisans, commerçants et les ouvriers. »

**pour qui le fait de résider dans une commune périurbaine se traduit par une augmentation du poids des déplacements contraints de plus de 3 points.** En Île-de-France, vivre en dehors de Paris implique une augmentation bien plus importante des déplacements contraints, en particulier pour les artisans, commerçants (+ 9,3 points entre Paris et l'espace périurbain) et les ouvriers (+ 7,8 points entre Paris et l'espace périurbain). Dans la région capitale, les cadres sont la seule catégorie socio-professionnelle pour laquelle le fait de résider dans une commune périurbaine plutôt qu'en banlieue implique une baisse du poids des déplacements contraints (-1,4 point).

#### Note

46. Valeurs hors Île-de-France.

## Zoom

### FAIRE SES COURSES EN VOITURE : UNE NORME, Y COMPRIS AU CENTRE DES AIRES URBAINES

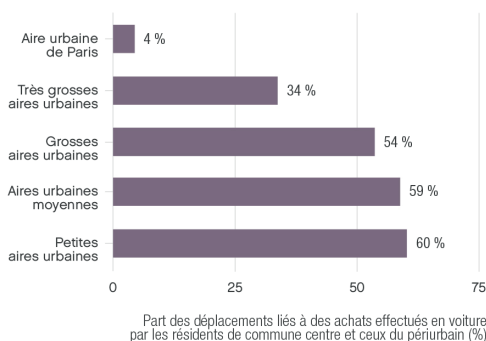
Hors Île-de-France, **62 % des déplacements pour achats se font en voiture contre à peine un tiers (32 %) à pied** et 4 % en transports en commun. L'Île-de-France représente un cas particulier car la moitié des déplacements pour achats y est réalisée à pied, contre 36 % en voiture et 13 % en transports en commun. Loin de ne concerner que les espaces périurbains, **faire ses courses en voiture constitue aussi la norme pour les résidents des communes centres des aires urbaines de moins de 500 000 habitants**. Ces chiffres illustrent une tendance lourde apparue à la fin des années 1960, celle d'une généralisation de l'utilisation de l'automobile pour faire ses courses et qui constitue aujourd'hui la norme. Ce phénomène est directement lié à la périurbanisation, dont le développement s'est structuré autour des voies de communication rapides et a contribué à un changement important des pratiques de consommation des Français, désormais articulées autour de l'utilisation de l'automobile et de la fréquentation des grandes surfaces. Celles-ci, devenues le « *niveau de base de la proximité automobile* »<sup>47</sup>, sont désormais accusées de « *tuer les villes* » en contribuant à la « désertification » des centres-villes dans un débat à la résonance médiatique certaine<sup>48</sup>.

« Dans les communes centres des aires urbaines de moins de 500 000 habitants, plus de la moitié des déplacements pour achats se font en automobile. »

Dans les communes centres d'aires urbaines (hors Paris), les résidents réalisent moins d'un déplacement sur deux pour achats en voiture (46 %). Ce chiffre est cependant très influencé par les résidents des très grosses aires urbaines qui – en

plus d'être nombreux – ne réalisent qu'un tiers de leurs déplacements pour achat en voiture. Dans les communes centres des aires urbaines de moins de 500 000 habitants, plus de la moitié des déplacements pour achats se font en automobile.

#### Hormis dans les très grosses aires urbaines, la majorité des résidents de commune centre font leurs courses en voiture



#### POUR MIEUX COMPRENDRE

Le champ de l'enquête n'est représentatif que des territoires enquêtés, regroupant 58 % de la population française. L'analyse porte uniquement sur les déplacements de moins de 2h des personnes âgées de 16 ans et plus, réalisés un jour de semaine.

Source : Base unifiée des enquêtes déplacements, Cerema 2018 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

Dans les petites et moyennes aires urbaines, c'est même près de 60 % de ceux-ci qui se font en voiture, une valeur proche de la moyenne nationale.

Dans les communes centre des aires urbaines de moins de 500 000 habitants, prendre sa voiture pour faire ses courses est donc plus courant que de faire ses courses à pied ou à vélo. Or, on ne fréquente pas le même type de commerces selon que l'on s'y rend en voiture ou à pied. De fait, dans les communes centres d'aires urbaines, **55 % des déplacements pour achat réalisés en voiture ont pour destination une grande surface** contre seulement 23 % des déplacements à pied. Plus encore, **trois quarts des déplacements pour achats réalisés à pied ont pour destination des commerces de proximité**.

#### Notes

47. Motte-Baumvol B., « L'accès des ménages aux services dans l'espace périurbain francilien », *Espaces du quotidien*, n°14, p.149-164, 2008

48. Razemon O., *Comment la France a tué ses villes*, Rue de l'échiquier, 192 p., 2016

## Jusqu'à 35 % de « captifs » de l'automobile dans les communes périurbaines

Le temps de transport, les distances parcourues, le poids des mobilités contraintes ou encore le mode de transport privilégié sont autant de caractéristiques qui définissent les comportements de mobilité quotidienne des individus. Pour synthétiser ces différentes dimensions, une typologie a été réalisée

à partir de sept indicateurs statistiques<sup>49</sup>, permettant de distinguer six profils de « mobiles du quotidien » dont les caractéristiques sociodémographiques et l'inscription spatiale diffèrent.

### Note

49. Cf. encadré « Typologie des comportements de mobilité quotidienne ».

## MÉTHODOLOGIE

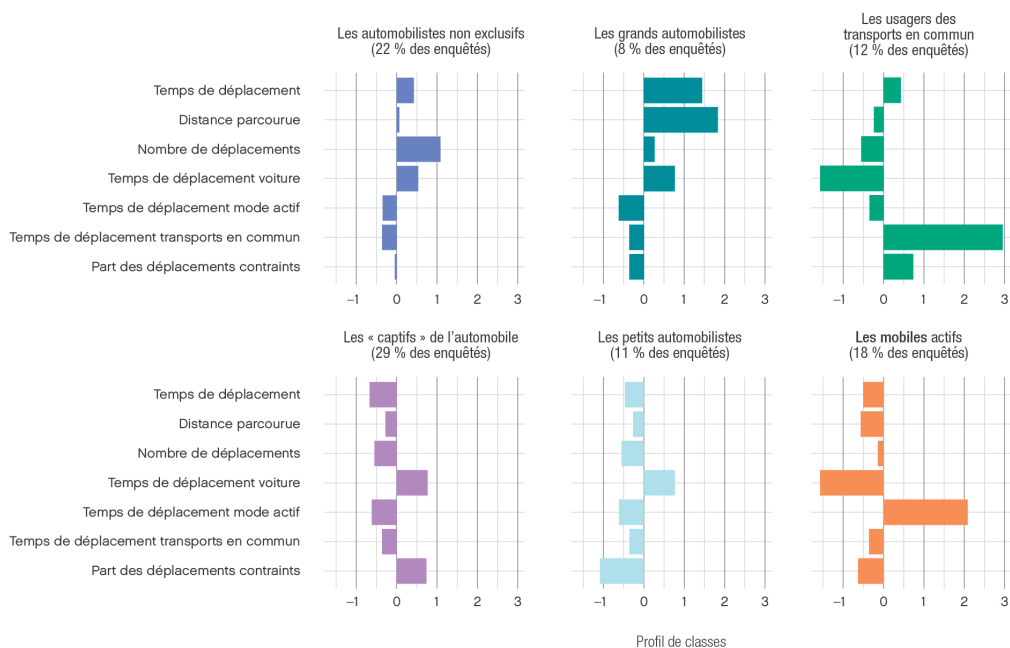
### Typologie des comportements de mobilité quotidienne

#### Décrire les comportements de mobilité : construction de la typologie

Cette typologie a été réalisée sur un échantillon de 311 677 individus de 16 ans ou plus résidant en dehors de l'Île-de-France et ayant effectué au moins un déplacement de moins de 2h la veille du jour de l'enquête.

Les indicateurs retenus pour l'analyse sont les suivants : temps de déplacement par personne par jour, distance parcourue par personne par jour, nombre de déplacements par personne par jour, répartition modale du temps de déplacement (en trois modalités : voiture ou deux-roues, modes actifs, transports en commun), part des déplacements contraints (y compris déplacements vers le domicile)<sup>50</sup>.

#### Typologie des comportements de mobilité quotidienne



#### POUR MIEUX COMPRENDRE

La méthode utilisée est fondée sur un algorithme de classification automatique des k-médoïdes (algorithme PAM, Partitioning around medoid) qui permet d'identifier les individus de l'échantillon qui minimisent les différences avec les autres individus (les médoïdes) en fonction d'un nombre de classes pré-déterminé. Le graphique représente les valeurs standardisées des médoïdes pour les sept indicateurs utilisés pour l'analyse.

Le champ de l'enquête n'est représentatif que des territoires enquêtés, regroupant 58 % de la population française. L'analyse porte uniquement sur les déplacements de moins de 2h des personnes âgées de 16 ans et plus, réalisés un jour de semaine résidant hors Île-de-France.

Source : Base unifiée des enquêtes déplacements, Cerema 2018 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

### Note

50. Afin de ne pas avoir de valeurs manquantes, alors que 0,6 % des enquêtés n'ont déclaré que des déplacements vers (un de) leur(s) domicile(s).

Dans un premier temps, une méthode de clustering par tirages aléatoires<sup>51</sup> a permis d'isoler six profils d'individus selon les caractéristiques de leurs comportements de mobilité quotidienne : un profil d'usagers des transports en commun, un profil d'« actifs » et quatre profils d'automobilistes. À la différence des deux premiers profils, les catégories d'automobilistes sont poreuses (les différentes simulations génèrent des effectifs qui peuvent varier de quelques points de pourcentages entre les quatre profils).

### Caractériser les comportements de mobilité : les variables descriptives

Les six profils de « mobiles » ont dans un second temps été croisés avec des variables qualitatives relatives aux caractéristiques sociodémographiques des individus et à leur lieu de résidence : sexe, tranche d'âge, catégorie socio-professionnelle, type d'espaces de résidence (commune centre d'aire urbaine, banlieue, périurbain, hors aires urbaines) et tranche de taille de l'aire urbaine de résidence.

#### Note

51. La méthode utilisée est fondée sur un algorithme de classification automatique des k-médoïdes (algorithme PAM, Partitioning around medoid) qui permet d'identifier les individus de l'échantillon qui minimisent les différences avec les autres individus en fonction d'un nombre de classes prédéterminé. En raison de la grande taille de l'échantillon, cet algorithme a été associé à l'algorithme CLARA (Clustering Large Applications, implémenté dans le package R cluster) qui permet d'appliquer l'algorithme de partitionnement à des jeux de données de taille importante en utilisant une méthode d'échantillonnage aléatoire. La partition finale correspond au tirage ayant pour résultat les médoïdes qui minimisent le plus la distance aux autres individus. Pour cette analyse, 100 tirages aléatoires de 1000 individus ont été réalisés. Cf. Kaufman and Rousseeuw, *Finding Groups in Data: An Introduction to Cluster Analysis*, John Wiley, 1990

### Les automobilistes

Les profils d'« automobilistes » rassemblent 70 % des enquêtés et se distinguent selon quatre profils .

#### Les automobilistes « captifs » (29 % des enquêtés)

Ces automobilistes, qui constituent la majorité des enquêtés, se distinguent par une **très forte dépendance à l'automobile** (97 % du temps de déplacement en moyenne) mais également une **mobilité de faible intensité** qui se traduit par de faibles temps (47 minutes) et nombre de déplacements (3,0 par jour en moyenne). Surtout, **la totalité des déplacements de ces enquêtés est contrainte**, c'est-à-dire qu'ils ne se déplacent jamais dans le cadre de loisirs. Il s'agit du profil d'enquêtés qui compte le plus d'ouvriers (17 % des actifs) **et plus d'un actif sur deux y appartient aux catégories populaires** (employés et ouvriers). Les cadres et professions intermédiaires n'en sont toutefois pas absents puisqu'ils constituent plus du tiers des actifs de ce profil. Ces automobilistes sont **sous-représentés dans les communes centre d'aires urbaines**, en particulier les plus grosses, et constituent jusqu'à 35 % des résidents des communes périurbaines des aires urbaines de moins de 500 000 habitants.

#### Les automobilistes non exclusifs (22 % des enquêtés)

Avec 7,3 déplacements par jour en moyenne, ces automobilistes se distinguent surtout par **l'intensité de leur mobilité quotidienne**, majoritairement automobile (85 % de leur temps de déplacement en moyenne) mais dans laquelle les modes actifs ont tout de même une place (13 % de leur temps de déplacement en moyenne) ce qui explique en partie le grand nombre de déplacements. Il s'agit **pour plus de trois sur quatre (77 %) d'actifs**. Ils constituent entre 16 et 25 % des résidents des différents types d'espace (communes centre, banlieue ou périurbain) et sont sous-représentés dans les communes centre d'aires urbaines, en particulier les plus grosses (16 %).

#### Les petits automobilistes (11 % des enquêtés)

Cette catégorie partage avec les « automobilistes captifs » une **mobilité peu intense** (57 minutes et 3,5 déplacements par jour). Elle s'en distingue néanmoins par le **faible poids des déplacements contraints** (63 % des déplacements en moyenne). De fait, la part des actifs d'un point de vue professionnel y est particulièrement faible (52 %) et les retraités constituent plus du tiers de ces « petits automobilistes » (37 %). On les retrouve



dans tous les types d'espaces quoiqu'un peu moins dans les communes centre d'aires urbaines, comme tous les autres automobilistes.

Les grands automobilistes (8 % des enquêtés)

Les « grands automobilistes » se distinguent par une **mobilité de grande intensité et surtout de longue portée** : ils consacrent en moyenne 2h43 et 159 km à réaliser 5,3 déplacements par jour. Il s'agit de **la catégorie la plus active** professionnellement (près de 80 % d'actifs) mais également **la plus masculine** (62 % d'hommes). Elle rassemble à la fois une surreprésentation de cadres (25 % des actifs) et une surreprésentation d'ouvriers (15 % des actifs) ce qui en fait **la catégorie la plus mixte du point de vue de l'équilibre entre cadres et professions intermédiaires (46 % des actifs) d'une part et ouvriers et employés d'autre part (42 % des actifs)**. Ces « grands mobiles » résident peu en commune centre d'aire urbaine (moins d'un sur quatre) et **sont surreprésentés dans les communes périurbaines**, en particulier des plus grosses aires urbaines où ils constituent 14 % des résidents. Ils sont également **très présents dans les aires urbaines transfrontalières** (Longwy, Metz, Saint-Louis, Thonon-les-Bains, Annecy,...).

**Les « mobiles actifs » (18 % des enquêtés)**

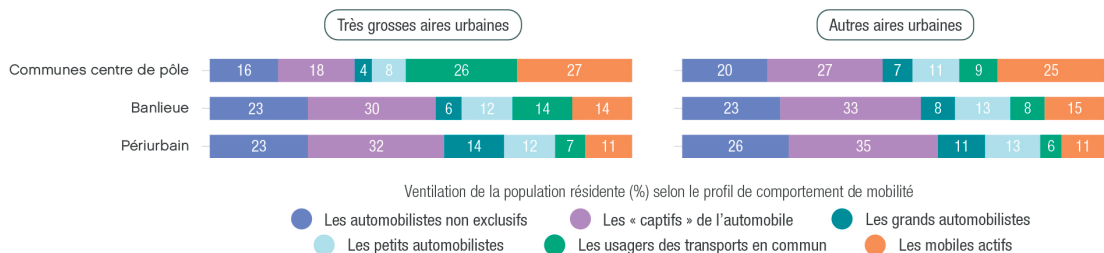
Pour près d'un enquêté sur cinq (18 %), les modes actifs (marche, vélo,...) constituent le principal mode de déplacement.

Ces « mobiles actifs » se déplacent presque exclusivement en modes actifs (94 % du temps de déplacement quotidien en moyenne) et y consacrent logiquement **peu de kilomètres** (6 km), pour un nombre de déplacements dans la moyenne (3,9). **Les femmes représentent 57 % des effectifs** de cette catégorie. **Plus de la moitié des individus sont inactifs d'un point de vue professionnel** (54 % d'inactifs dont 37 % de retraités), et il s'agit par ailleurs du profil qui concentre **la plus forte proportion de chômeurs** (22 % des actifs du profil) et le moins de cadres et professions intermédiaires (28 %). Les « mobiles actifs » résident pour moitié (54 %) en **commune centre d'aire urbaine** et composent jusqu'à 27 % de la population des communes centre des très grosses aires urbaines.

**Les usagers des transports en commun (12 % des enquêtés)**

Un peu plus d'un enquêté sur dix privilégie les transports en commun pour se déplacer au quotidien. Pour eux, l'usage des transports en commun s'accompagne également de **temps de déplacement plus longs** que la moyenne (1h41 par jour). Ils se distinguent des autres profils par une **moyenne d'âge nettement inférieure** puisque près de la moitié (46 %) a entre 16 et 24 ans. De fait, 42 % sont **élèves ou étudiants** et résident pour moitié en **commune centre d'aire urbaine** et pour près de 70 % dans une **très grosse aire urbaine**.

**Jusqu'à 35 % de « captifs » de l'automobile dans les communes périurbaines**



POUR MIEUX COMPRENDRE

Le champ de l'enquête n'est représentatif que des territoires enquêtés, regroupant 58 % de la population française. L'analyse porte uniquement sur les déplacements de moins de 2h des personnes âgées de 16 ans et plus, réalisés un jour de semaine résidant hors Ile-de-France.

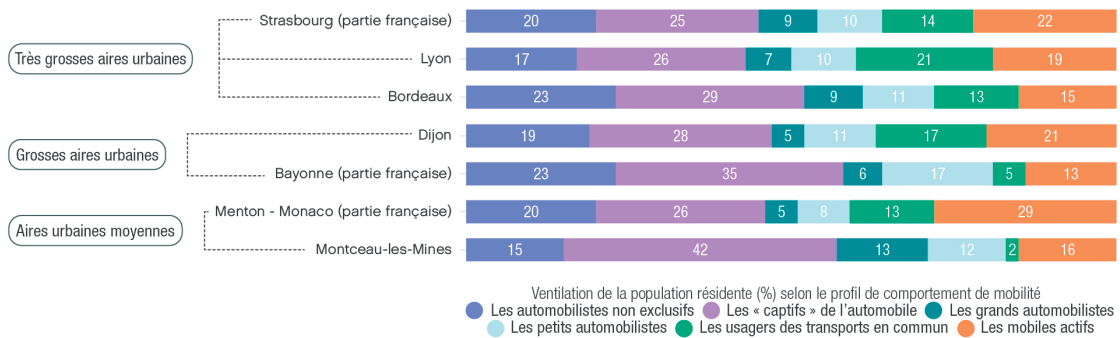
Source : Base unifiée des enquêtes déplacements, Cerema 2018 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

Au sein des aires urbaines, c'est au centre, où les alternatives modales et les opportunités sont les plus nombreuses que l'on retrouve la plus grande diversité de profils de « mobiles du quotidien ». À l'inverse, les communes périurbaines concentrent entre 81 et 84 % d'automobilistes, traduisant la faiblesse des alternatives à la voiture dans ces espaces.

« Près de 40 % de la population de l'aire urbaine de Dijon appartient à un profil d'actifs ou d'usagers des transports en commun, tandis qu'à Bayonne, plus de 80 % des résidents sont des automobilistes. »

Certaines aires urbaines de taille comparable se distinguent par le profil de leur population : il en va ainsi de Strasbourg, où plus d'un résident de l'aire urbaine sur cinq appartient à un profil d'« actifs » ; de Lyon où les usagers des transports en commun constituent 21 % de la population résidente ; de **Bordeaux**, où **près des trois quarts des résidents sont des automobilistes**. Parmi les grosses aires urbaines de moins de 500 000 habitants, on retrouve **Dijon**, où **près de 40 % de la population de l'aire urbaine appartient à un profil d'actifs ou d'usagers des transports en commun**, tandis qu'à Bayonne près de 81 % des résidents sont des automobilistes dont au moins un tiers peut être considéré comme des « captifs » de l'automobile. Dans les aires urbaines de taille moyenne, Menton se distingue par l'importance de sa population non-automobiliste (42 %), à l'inverse de **Montceau-les-Mines** où **les alternatives à la voiture structurent les mobilités d'à peine 18 % de la population résidente** tandis que **42 % sont des « captifs » de l'automobile**.

#### La taille des aires urbaines ne suffit pas à expliquer les comportements de mobilité quotidienne des résidents



#### POUR MIEUX COMPRENDRE

Le champ de l'enquête n'est représentatif que des territoires enquêtés, regroupant 58 % de la population française. L'analyse porte uniquement sur les déplacements de moins de 2h des personnes âgées de 16 ans et plus réalisés un jour de semaine (cf. encart méthodologique, p. X).

Source : Base unifiée des enquêtes déplacements, Cerema 2018 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

## Au centre des aires urbaines, un potentiel de report modal de la voiture vers le vélo de près de 45 %

Le potentiel de report modal, c'est-à-dire la part des déplacements qui pourraient théoriquement être réalisés avec un autre moyen de transport que l'automobile est, à première vue, conséquente : on peut ainsi estimer que **8 % des déplacements en voiture pourraient être réalisés à pied<sup>52</sup> et 35 % à vélo<sup>53 54</sup>**.

Ces « réserves de report modal » concernent principalement les résidents des communes centre d'aires urbaines dont 9 % des déplacements motorisés pourraient être faits à pied et un peu moins de la moitié (43 %) à vélo ; ils restent néanmoins très importants pour les résidents des autres types d'espace, y compris en dehors des aires urbaines (potentiel de report modal de 8 % vers la marche et 28 % vers le vélo). **Les résidents des communes périurbaines sont ceux dont le potentiel de report modal est le plus faible** (6 % vers la marche, 28 % vers le vélo) même s'il reste important.

Ces chiffres sont néanmoins à appréhender avec certaines précautions car **ils ne tiennent pas compte d'obstacles importants à la mise en pratique réelle du report modal** : l'état de santé des individus, la présence ou non d'équipements adaptés au report modal (trottoirs, pistes cyclables, parkings à vélo,...), la

déclivité, les motifs de déplacement, mais également la prise en compte des chaînes de déplacements<sup>55</sup>. Il n'en reste pas moins qu'il existe des « réserves » importantes de report modal vers la marche ou le vélo, en particulier parmi les résidents des centres urbains, précisément là où les freins à leur mise en œuvre sont les plus limités (existence plus fréquente de trottoirs et de pistes cyclables, distances à parcourir plus faibles, densité plus importante d'équipements et de commerces, boucles de déplacements plus courtes,...).

### Notes

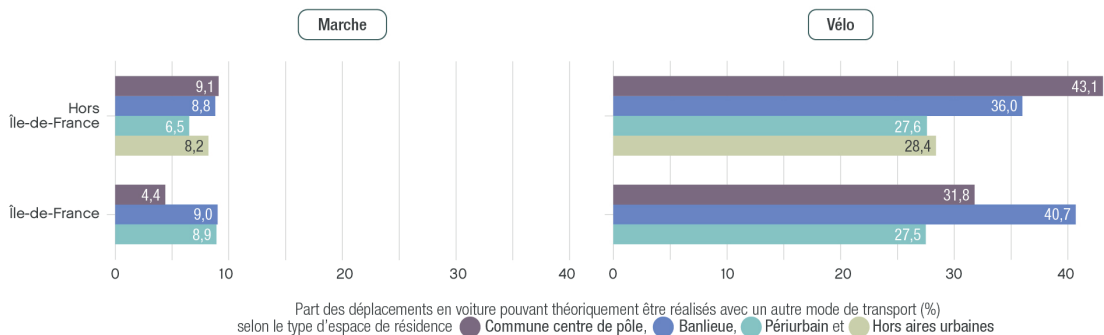
52. Déplacements correspondant à des distances d'1 km ou moins, soit 15 minutes à pied maximum.

53. Déplacements correspondant à des distances de 1 à 4 km, soit 15 minutes à vélo maximum.

54. Le report modal peut également se faire vers les transports en commun, mais ce potentiel est bien plus difficile à modéliser, c'est pourquoi il n'est pas présenté dans ce développement.

55. Tous les déplacements n'ont pas pour lieu de départ le domicile et différents motifs de déplacement peuvent s'intercaler pour former des « boucles » de déplacements entre deux retours au domicile (cf. encadré « Décrire les mobilités quotidiennes »). Les individus sont ainsi amenés à se déplacer de façon « chaînée » et ce, de façon variable selon les territoires et les individus. Les boucles les plus longues sont celles des résidents des communes périurbaines avec 2,66 déplacements en moyenne.

## Un fort potentiel de report modal vers les modes actifs, en particulier dans les centres urbains



### POUR MIEUX COMPRENDRE

Le potentiel théorique de report modal correspond à la part des déplacements effectués en voiture qui pourraient être réalisés avec un autre moyen de transport compte tenu des distances franchies : 1 km ou moins pour la marche (soit 15 minutes ou moins) et entre 1 km et 4 km pour le vélo (soit 15 minutes ou moins).

Le champ de l'enquête n'est représentatif que des territoires enquêtés, regroupant 58 % de la population française. L'analyse porte uniquement sur les déplacements de moins de 2h des personnes âgées de 16 ans et plus, réalisés un jour de semaine.

Source : Base unifiée des enquêtes déplacements, Cerema 2018 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

## Les petites aires urbaines attirent moins leur population au cours de la journée

À l'intérieur des aires urbaines, l'observation des mouvements de population au cours des heures de la journée permet de mettre en évidence les interdépendances entre centre, banlieue et couronne périurbaine mais également la dépendance de certaines aires urbaines dans leur ensemble vis-à-vis d'autres espaces.

**Les mouvements de population observés à l'échelle des aires urbaines au cours des heures de la journée témoignent de différents degrés de polarisation exercée par les communes centre sur le reste de leur aire urbaine.** Ainsi plus l'aire urbaine est grosse, plus les résidents des couronnes investissent la ville centre au cours de la journée et moins les couronnes en perdent. L'aire urbaine de Paris présente comme souvent un cas extrême, avec une augmentation de la population présente de plus de 22 % dans la commune de Paris entre 4h et 15h, uniquement liée aux mouvements de la population du reste de l'aire urbaine<sup>56</sup>. Inversement, plus l'aire urbaine est petite et moins sa ville centre gagne en population (jusqu'à en perdre pour les aires urbaines moyennes et petites) et plus ses couronnes en

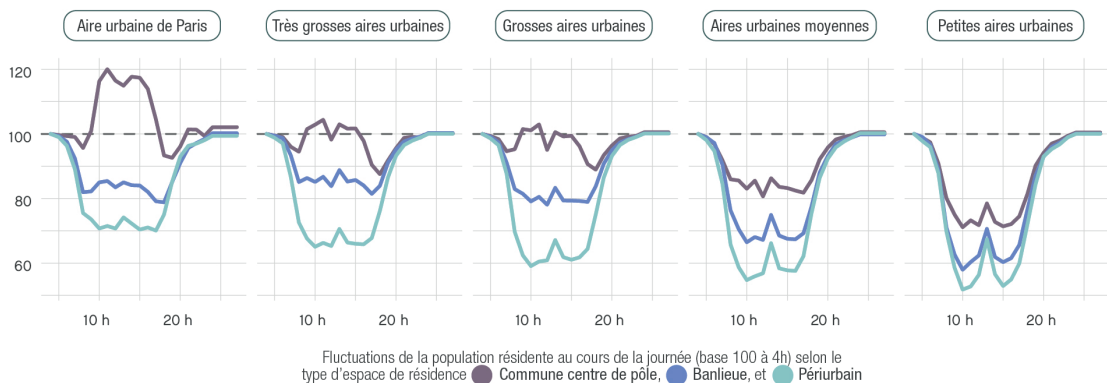
perdent au cours de la journée. La logique des vases communicants s'applique donc plutôt pour les plus grosses aires urbaines, tandis que **les résidents des aires urbaines de plus petite taille – y compris des communes centre – quittent plus souvent leur aire urbaine dans la journée pour se rendre dans d'autres espaces.**

Les communes de Rouen, Bordeaux, Clermont-Ferrand, Lyon, Toulouse et Nantes gagnent plus de 10 % de population présente entre 4h et 15h. Certaines communes centre d'aires urbaines de taille moyenne drainent également beaucoup de résidents de leur aire urbaine et voient leur population fortement augmenter dans la journée : c'est le cas de Bourg-en-Bresse (+ 32 %), Caen (+ 29 %), Valenciennes (+ 21 %), Roanne (+ 20 %) ou encore Bayonne (+ 18 %). A contrario, certaines communes centre de très grosses aires

### Note

56. L'application « Mobiliscope » développée au sein de l'UMR Géographie-Cités et cofinancée par le ANCT, permet de visualiser les mouvements de la population francilienne au cours des heures de la journée et d'observer les conséquences de ces mobilités sur la ségrégation sociale.

## Plus les aires urbaines sont petites, moins elles sont attractives pour leurs résidents au cours de la journée



### POUR MIEUX COMPRENDRE

Dans le graphique ci-dessus, les mouvements de population résidente sont étudiés dans chaque aire urbaine prise séparément : les mouvements entre aires urbaines ne sont pas pris en compte en raison de la non-exhaustivité des aires urbaines enquêtées. Chaque courbe représente ainsi les fluctuations de la population résidant dans chaque aire urbaine dans les différentes couronnes. Par exemple, l'augmentation de 20 % de la population présente au sein de la commune de Paris entre 4h et 11h du matin est due uniquement à l'arrivée de résidents de banlieue et du périurbain franciliens mais ne tient pas compte de la population en provenance d'autres espaces. Il en va de même pour les espaces dont la courbe forme un « creux » : la population totale peut en réalité rester stable voire augmenter au cours de la journée grâce à l'arrivée de personnes extérieures à l'aire urbaine ; une courbe en « creux » traduit donc un déficit d'attractivité pour les résidents de l'aire urbaine dans le cadre de leurs activités quotidiennes mais pas forcément un déficit d'attractivité en général.

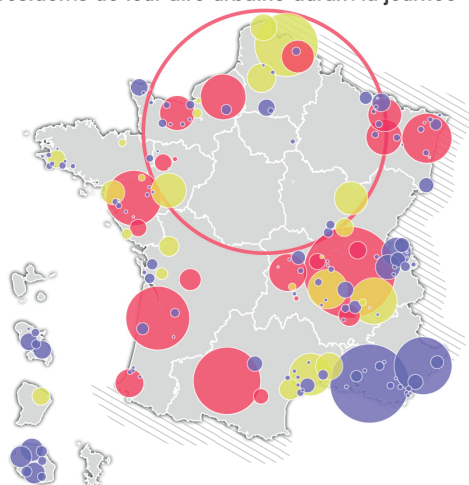
Le champ de l'enquête n'est représentatif que des territoires enquêtés, regroupant 58 % de la population française. L'analyse porte uniquement sur les déplacements de moins de 2h des personnes âgées de 16 ans et plus, réalisés un jour de semaine.

Source : Base unifiée des enquêtes déplacements, Cerema 2018 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

urbaines connaissent des gains de population moindres (Strasbourg, Grenoble, Montpellier, Saint-Etienne ou encore Lille), quand d'autres perdent des résidents au cours de la journée : c'est le cas de Marseille et de Nice sur la Côte d'Azur (entre 1 et 2 % de population résidente en moins entre 4h et 15h).

À l'instar de Marseille et de Nice, certaines aires urbaines connaissent une baisse de population au cours de la journée, aussi bien au centre que dans les couronnes. C'est le cas de 31 % des aires urbaines étudiées qui sont constituées d'un centre, d'une banlieue et d'une couronne périurbaine. Ce cas de figure peut traduire différentes situations :

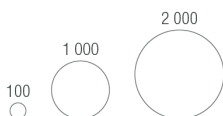
**Les communes centres n'attirent pas toutes les résidents de leur aire urbaine durant la journée**



Évolution de la population résidant dans l'aire urbaine entre 4h et 15h dans les communes centre



Population de l'aire urbaine (en milliers)



**POUR MIEUX COMPRENDRE**

Le champ de l'enquête n'est représentatif que des territoires enquêtés, regroupant 58 % de la population française. L'analyse porte uniquement sur les déplacements de moins de 2h des personnes âgées de 16 ans et plus, réalisés un jour de semaine.

Source : Base unifiée des enquêtes déplacements, Cerema 2018 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

- une **attractivité forte d'aires urbaines situées à proximité** : autour de Lyon et de Saint-Étienne en Auvergne - Rhône-Alpes (Vienne, Vichy, Romans-sur-Isère, Montceau-les-Mines) par exemple et dans la plupart des petites et moyennes aires urbaines dont le manque d'attractivité durant la journée pour les populations de l'aire urbaine entre en résonance avec les débats sur la revitalisation des centres des villes moyennes<sup>57</sup> ;
- une **attractivité forte de l'étranger** : dans beaucoup d'aires urbaines transfrontalières, en particulier celles situées à la frontière suisse (Annemasse, Annecy, Saint-Louis, Cluses, Thonon-les-Bains) ou luxembourgeoise (Thionville, Longwy) ;
- une **situation d'échanges intenses** de population entre aires urbaines proches : c'est le cas des aires urbaines du littoral méditerranéen dont presque toutes les communes centre – y compris les plus grosses – comptent moins de résidents de l'aire urbaine dans la journée que durant la nuit. La Martinique et la Réunion présentent le même cas de figure<sup>58</sup>.

**Notes**

57. Razemon O., *Comment la France a tué ses villes*, Rue de l'échiquier, 192 p., 2016

58. Sur les mobilités interurbaines, voir par exemple Gingembre J. et Baude J., « Les mobilités domicile-travail dans les réseaux d'agglomérations », *EchoGéo* n° 27 [En ligne], 2014

# Conclusion

Au cœur du débat public et médiatique, les enjeux soulevés par les mobilités quotidiennes – soutenabilité environnementale, dépendance automobile, égalité d'accès aux ressources,... – sont nombreux et interrogent le fonctionnement des territoires dans leur diversité.

Partout, y compris au centre de la plupart des aires urbaines, la dépendance automobile est prégnante et elle l'est d'autant plus que l'aire urbaine est petite. Pourtant, les réserves de report modal vers les modes actifs (marche, vélo,...) sont importantes dans ces espaces : près de 45 % des déplacements en voiture des résidents de communes centre pourraient théoriquement être réalisés à vélo<sup>59</sup>.

Les espaces périurbains constituent quant à eux les espaces de la grande dépendance automobile avec près de 8 déplacements sur 10 réalisés en voiture ou deux-roues motorisé et une proportion de déplacements contraints plus élevée qu'ailleurs. L'incidence environnementale de ce mode de déplacement quotidien apparaît avec d'autant plus de force que les espaces périurbains sont également ceux dont la population augmente le plus rapidement (près de deux fois plus vite que dans l'ensemble de la France). Mais les enjeux sont également sociaux, puisque les dynamiques résidentielles récentes – segmentation sociale accrue des espaces et report des catégories populaires vers les espaces périurbains et ruraux<sup>60</sup> – accentuent la vulnérabilité énergétique des ménages les moins dotés en capital économique et font courir le risque d'une spécialisation sociale des comportements de mobilité quotidienne.

Au-delà de la distinction entre espaces centraux et espaces périurbains, la taille des aires urbaines est un facteur important de différenciation des comportements de mobilité quotidienne. Dans les très grosses aires urbaines, les habitants doivent composer avec des temps de déplacement plus longs qu'ailleurs, en particulier dans l'aire urbaine de Paris, où les résidents consacrent en moyenne 20 minutes de plus à se déplacer que l'ensemble de la population. Dans les aires urbaines de plus petite taille, les « immobiles » sont plus nombreux, les temps de déplacement sont plus courts mais les distances franchies sont également les plus longues, témoignant du rôle central de l'automobile dans ces espaces. De fait, loin de toutes fonctionner sur le mode des vases communicants entre communes périurbaines et communes centre, les aires urbaines, en particulier les plus petites voient une partie parfois importante de leur population quitter leur aire urbaine de résidence dans la journée ; c'est en particulier le cas dans les aires urbaines situées dans l'aire d'influence de très grosses aires urbaines ou à proximité de frontières, occasionnant des déplacements quotidiens de longue portée pour les résidents de ces espaces.

La réussite des politiques d'aménagement du territoire en matière de mobilités quotidiennes tient sans doute dès lors dans leur capacité à prendre en compte de façon simultanée le fonctionnement parfois complexe des territoires et les besoins spécifiques des populations qui y résident, en fonction de leur profil social, démographique et professionnel.

---

## Notes

59. Car ils correspondent à des distances de 1 à 4 km, soit 15 minutes à vélo maximum.

60. Cf. Observatoire des territoires, *Les mobilités résidentielles en France. Tendances et impacts territoriaux*, coll. « En Détail », CGET, 128 p., 2018

## BIBLIOGRAPHIE

- Armoogum et al.**, « Immobility and Mobility Seen Through Trip-Based Versus Time Use Surveys », Paper for the ISCTSC, Costa-Rica, 2004
- Bacqué M.-H., Fol S.**, « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction », *Revue suisse de sociologie*, 33 (1), p. 89-104, 2007
- Belton-Chevallier L.**, « Prendre en compte l'immobilité dans les imaginaires de la mobilité », *Sociologies* [en ligne], Dossiers, *La mobilité dans tous ses états. Représentations, imaginaires et pratiques*, mis en ligne le 2 novembre 2015
- Crozet Y.**, *Hyper-mobilité et politiques publiques – Changer d'époque ?*, Economica, 190 p., 2016
- Datalab** - Commissariat général au développement durable, *Chiffres clés du transport. Édition 2018*, SDES, MTES, 72 p., 2018
- Farinelli B.**, « Préférer la mobilité ou la proximité ? », *Population & Avenir*, n° 728, p. 14-16, 2016
- Gingembre J. et Baude J.**, « Les mobilités domicile-travail dans les réseaux d'agglomérations », *EchoGéo* n° 27 [En ligne], 2014
- Insee**, « Les zonages d'études de l'Insee. Une histoire des zonages supra-communaux définis à des fins statistiques », *Insee Méthodes*, n°129, p.11-40, 2015
- Kaufman and Rousseeuw**, *Finding Groups in Data: An Introduction to Cluster Analysis*, John Wiley, 1990
- Le Breton É.**, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin, Hors collection, 256 p., 2005
- Motte-Baumvol B.**, « L'accès des ménages aux services dans l'espace périurbain francilien », *Espaces du quotidien*, n°14, p.149-164, 2008
- Observatoire des territoires**, *Les mobilités résidentielles en France. Tendances et impacts territoriaux*, coll. « En Détail », CGET, 128 p., 2018
- Razemon O.**, *Comment la France a tué ses villes*, Rue de l'échiquier, 192 p., 2016

**Créé en 2004 et animé par l'Agence nationale de cohésion des territoires, l'Observatoire des territoires met en réseau les organismes publics qui interviennent dans l'analyse des territoires, afin de mieux partager les connaissances disponibles dans ce domaine.**

L'Agence nationale de cohésion des territoires (ANCT) est un opérateur de l'État placé sous l'autorité de la ministre de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités locales.



**AGENCE  
NATIONALE  
DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES**

Retrouvez-nous sur :

@ANCTerritoires

