

## Se rendre au travail ou faire ses courses motive toujours un déplacement quotidien sur deux. Le recours à la voiture se stabilise.

Bernard Quételard, Cete Nord-Picardie

La mobilité locale des Français est définie comme l'ensemble des déplacements qu'ils réalisent dans un rayon de 80 kilomètres autour de leur domicile et sur le territoire national. En 2008, cette mobilité représente 99 % de leurs déplacements mais seulement 60 % des kilomètres qu'ils parcourent. En 2008 toujours, les Français effectuent quotidiennement autant de déplacements locaux qu'en 1994 : en moyenne 3,15 déplacements par jour et par personne. Mais, le volume total de déplacements a progressé de 6 % du seul fait de l'augmentation de la population.

Allongement des distances parcourues et faible croissance des vitesses font que le temps passé individuellement dans les transports augmente légèrement. Les Français consacrent à leurs déplacements locaux en moyenne 56 minutes chaque jour mais ce temps varie de 47 à 75 minutes des plus petites agglomérations aux plus grandes (Paris).

Par rapport à la période 1982-1994, l'accroissement des distances et des vitesses se ralentit et seule la mobilité contrainte (domicile travail/études) est à l'origine de cet allongement des distances alors que précédemment l'ensemble des motifs y concourait.

Durant les années 1982-1994, le poids de la mobilité liée au travail avait tendance à baisser, en raison de la forte croissance des déplacements pour loisirs ou affaires personnelles. Cela pouvait laisser penser que le motif travail n'était plus un motif structurant de la mobilité. Entre 1994 et 2008, il progresse, en raison essentiellement de l'augmentation de la part des actifs occupés dans la population : ces déplacements, dont les longueurs continuent d'augmenter, représentent 41 % des distances parcourues localement.

Le développement de l'usage de l'automobile se ralentit, se stabilisant dans les pôles urbains et reculant même à Paris. Toutefois, avec la population et les longueurs de déplacements croissants, le trafic automobile a augmenté de 30 % en quatorze ans.

Les actifs occupés et les personnes aisées se déplacent plus que les autres et parcourent plus de kilomètres. Désormais, les femmes réalisent un peu plus de déplacements quotidiens que les hommes, mais à plus faibles distances ; elles passent ainsi moins de temps qu'eux dans les transports.

Les personnes traditionnellement plus mobiles (actifs occupés, élèves, étudiants) se déplacent un peu moins en 2008 qu'en 1994 alors que les moins mobiles, notamment les jeunes retraités, voient leur mobilité progresser souvent fortement.

### La mobilité locale individuelle est globalement stable entre 1994 et 2008

Avec 3,15 déplacements quotidiens par personne en 2008, la mobilité locale est stable par rapport à 1994 (3,16 déplacements) et en léger retrait par rapport au niveau de 1982 (3,34 déplacements).

Comme la population âgée de 6 ans ou plus a progressé de 6 % depuis 1994 (*tableau 1*), le volume global de déplacements réalisés dans le cadre de cette mobilité locale croît dans les mêmes proportions. La croissance du volume de déplacements locaux est totalement imputable à la croissance démographique.

### Encadré 1 : Qu'est-ce que la mobilité locale ?

L'intérêt majeur de l'Enquête nationale transports est de fournir un panorama général et cohérent de l'ensemble des aspects de la mobilité : elle permet de décrire à la fois une mobilité locale plus quotidienne et des déplacements à longue distance moins fréquents. Cet article porte, pour l'essentiel, sur la mobilité « locale » des Français, définie par l'ensemble des déplacements qu'ils réalisent dans un rayon de 80 kilomètres à vol d'oiseau autour du domicile et sur le territoire national. La mobilité à longue distance correspond aux déplacements, en France ou à l'étranger, à plus de 80 km du domicile. La mobilité locale représente 98,7 % des déplacements des Français mais seulement 59,6 % en voyageurs-km, les voyages à longue distance pesant plus sur les distances parcourues (*cf. article sur la mobilité à longue distance, Richard Grimal*).

Au sein de la mobilité locale, différents motifs de déplacement se distinguent :

**Domicile <-> travail** : déplacements ayant pour motif à l'origine le domicile et comme motif de destination le lieu de travail fixe et inversement. Par conséquent, lorsqu'il y a un déplacement intermédiaire entre le domicile et le lieu de travail (exemple : accompagnement) le déplacement vers le travail est comptabilisé en déplacement secondaire.

**Domicile <-> études** : déplacements ayant pour origine le domicile et comme motif de destination l'école, le collège, le lycée ou l'université et inversement.

**Domicile <-> autres** : déplacements ayant pour origine le domicile et pour motif tout ce qui n'est pas travail fixe ou école ou université c'est-à-dire à la fois le travail non fixe, les courses et achats, les affaires personnelles ou professionnelles, etc. et inversement

**Secondaires** : tous les déplacements non liés au domicile.

#### La mesure de la mobilité quotidienne dans l'enquête

L'enquête transport s'est déroulée sur une année (fin avril 2007 à fin avril 2008) pour permettre la prise en compte de la saisonnalité des déplacements. Pour mesurer la mobilité locale, une personne est tirée au sort parmi l'ensemble des personnes du ménage. Cette personne est interrogée sur l'ensemble des déplacements qu'elle réalise un jour de référence, du lundi au vendredi pour la mobilité en semaine et le samedi ou le dimanche pour la mobilité du *week-end*. Elle est interrogée le lendemain du jour de référence (le lundi quand le jour de référence tombe un vendredi) ainsi que sur un jour du dernier *week-end*. De plus, la personne doit préciser si elle s'est déplacée, ou non, les jours autres que celui de référence. Dans cet article, le nombre de déplacements moyen prend en compte les personnes « immobiles ».

**Tableau 1 : Évolution de la population et du volume de déplacements locaux (moyenne jour ouvrable de semaine)**

	1982	1994	2008	Évolution moyenne (en % et par an)	
				82-94	94-08
Population (6 ans ou plus en millions)	49,0	53,1	56,2	+ 0,6	+ 0,4
Déplacements (millions) jour de semaine, mobilité locale	163,6	167,7	176,7	+ 0,2	+ 0,4
Déplacements quotidiens par personne (*)	3,34	3,16	3,15	- 0,4	0,0
Temps quotidien passé en déplacement par personne (en mn)	54,8	54,7	56,3	0,0	+ 0,2
Distances quotidiennes parcourues par personne (en km)	17,4	23,1	25,2	+ 2,3	+ 0,6
Durée moyenne d'un déplacement (en mn)	16,4	17,3	17,9	+ 0,4	+ 0,2

Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

\* calculé sur l'ensemble des individus mobiles ou non le jour ouvrable de référence.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1982, 1994, 2008

### Un allongement modéré des distances parcourues

Les distances quotidiennes parcourues, dans le cadre de la mobilité locale, sont toujours en croissance mais à un rythme sensiblement moins élevé : elles ont augmenté de 33 %, soit 2,3 % par an entre 1982 (17,4 km) et 1994 (23,1 km) et de 9 % (soit 0,6 % par an) entre 1994 et 2008 (25,2 km). Comme le nombre moyen de déplacements par personne est quasiment stable, c'est l'augmentation de la longueur moyenne des déplacements qui explique la croissance des distances parcourues : de 1994 à 2008, la longueur des déplacements (*tableau 2*) est en hausse de 10 % (0,7 % par an sur la période), soit nettement moins qu'entre les deux enquêtes précédentes (+ 40 %).

**Tableau 2 : Nombre et longueur moyenne des déplacements locaux selon le motif (en km)**

	Nombre de déplacements quotidiens			Longueur moyenne (km) des déplacements et évolution (% par an)				
	1982	1994	2008	1982	1994	2008	1994/1982	2008/1994
Domicile↔travail	0,69	0,53	0,56	7,0	9,4	11,1	+ 2,4 %	+ 1,3 %
Domicile↔études	0,40	0,37	0,31	2,9	4,7	5,6	+ 3,9 %	+ 1,4 %
Domicile↔autres	1,58	1,69	1,68	4,9	7,0	7,3	+ 2,9 %	+ 0,3 %
Secondaires	0,67	0,57	0,59	5,4	7,6	8,2	+ 2,8 %	+ 0,6 %
Ensemble	3,34	3,16	3,15	5,2	7,3	8,0	+ 2,8 %	+ 0,7 %

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Sources : SoeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1982, 1994, 2008

De 1982 à 1994, la croissance de la longueur moyenne des déplacements était importante et cela concernait tous les motifs de déplacement. Ce n'est plus le cas en 2008, où l'augmentation de la longueur des seuls déplacements contraints explique l'essentiel de la croissance : les déplacements liés au travail et ceux liés aux études voient en effet leur longueur croître de 19 %, alors que la longueur des déplacements pour motifs autres ou secondaires n'augmente en moyenne que de 7 %.

La croissance entre 1994 et 2008 de la longueur moyenne des déplacements domicile↔études est très différente selon le niveau d'étude (scolaires/universitaires) - (*tableau 3*) : les croissances les plus fortes sont observées pour les plus jeunes alors que pour les étudiants, la longueur moyenne de leurs déplacements domicile↔études est plutôt en baisse. Mais la longueur des déplacements reste croissante avec l'âge chez les jeunes : les étudiants parcourent près de trois fois plus de distance que les enfants du primaire.

**Tableau 3 : Longueur moyenne des déplacements locaux domicile-études selon l'âge (en km)**

Âge	1994	2008	2008/1994	
			En % par an	En % sur la période
6 à 10 ans (primaire)	1,9	2,9	3,1	+ 49
11 à 14 ans (collège)	3,8	5,1	2,1	+ 36
15 à 17 ans (lycée)	6,2	7,1	1,0	+ 15
18 ans ou plus (université)	8,9	8,3	- 0,5	- 6
<b>Ensemble</b>	<b>4,7</b>	<b>5,6</b>	<b>1,3</b>	<b>+ 19</b>

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

### **Le temps quotidien passé en déplacements augmente très légèrement**

En semaine, entre 1982 et 1994, le temps quotidien passé en déplacement dans le cadre de la mobilité locale était resté stable : environ 55 minutes par personne. En 2008, avec 56 minutes, il est en très légère croissance du fait d'une augmentation de la durée moyenne d'un déplacement : 16,4 minutes en 1982, 17,3 en 1994, 17,9 en 2008.

Les vitesses moyennes de déplacement avaient progressé d'un tiers de 1982 à 1994, de 19 à 25 km/h, ce qui expliquait la stabilité des temps passés en déplacements. Ces vitesses continuent d'augmenter, mais moins fortement : + 6 % depuis 1994. Comme la croissance des distances parcourues est un peu plus soutenue (+ 9 %), cela explique la légère augmentation du temps passé dans les transports. Mais, globalement, le temps individuel moyen consacré aux transports est remarquablement stable depuis trente ans.

### **Une mobilité locale plus faible durant les vacances scolaires et les week-ends, en hiver et en été**

Hors vacances scolaires, la mobilité locale est un peu plus élevée : 3,21 déplacements par personne et par jour. Elle baisse légèrement en période de vacances scolaires : 2,92 déplacements par personne et par jour.

Le samedi, la mobilité locale est sensiblement plus faible (2,53 déplacements par personne). Le dimanche, elle tombe à 1,69 déplacement par personne.

L'automne est la saison où la mobilité locale de semaine est la plus forte. Les Français se déplacent moins en hiver, sans doute du fait des conditions météorologiques. Il en va de même en été : en raison des vacances, de nombreuses personnes se déplacent mais à plus de 80 km de leur domicile. Par rapport à la mobilité moyenne (3,15), la variation est toutefois relativement faible puisqu'elle s'effectue dans une fourchette de plus ou moins 5 %. En dehors de l'été, le nombre de jours de vacances scolaires, plus ou moins important selon les saisons, n'explique pas les fluctuations saisonnières de la mobilité : en se limitant aux seuls jours scolaires, les fluctuations sont identiques.

Les fluctuations de la mobilité automobile sont sensiblement les mêmes que celles de la mobilité tous modes. Il en est de même pour la marche, mais avec des écarts plus marqués : + 9 % en automne et - 9 % en été.

L'usage du vélo (voir article « Les modes actifs, marche et vélo de retour en ville » de F. Papon et R. de Solère) est environ une fois et demie plus élevé en printemps-été qu'en automne-hiver, alors

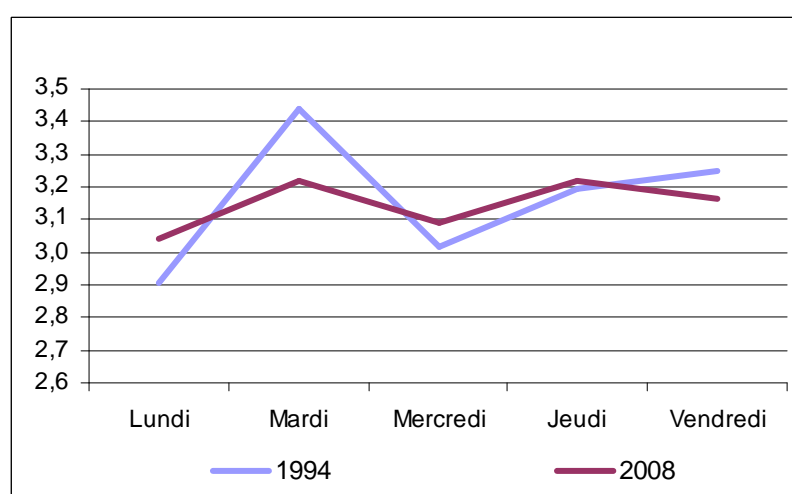
que le recours aux transports collectifs est plus soutenu en automne (+ 7 % par rapport à la moyenne) et au printemps (+ 11 %) et nettement moins fort l'été (- 19 %).

### Moins de variations de la mobilité selon le jour de semaine qu'en 1994

En 2008, le nombre quotidien de déplacements locaux par personne varie peu selon les jours de la semaine : de + 3 % à - 2 % par rapport à la moyenne. Les mardis et jeudis restent des jours de plus forte mobilité.

En 1994, les variations étaient beaucoup plus élevées : de + 9 % à - 8 %. Sur ce point, il est difficile d'entrevoir des effets de la loi sur l'aménagement et la réduction du temps de travail, si ce n'est peut-être la baisse de la mobilité le vendredi. Ce jour de forte mobilité en 1994 devient en 2008 un jour de plus faible mobilité, mais avec un niveau inférieur de seulement 3 % à celui atteint en 1994 (graphique 1).

Graphique 1 : Les déplacements locaux selon le jour de la semaine

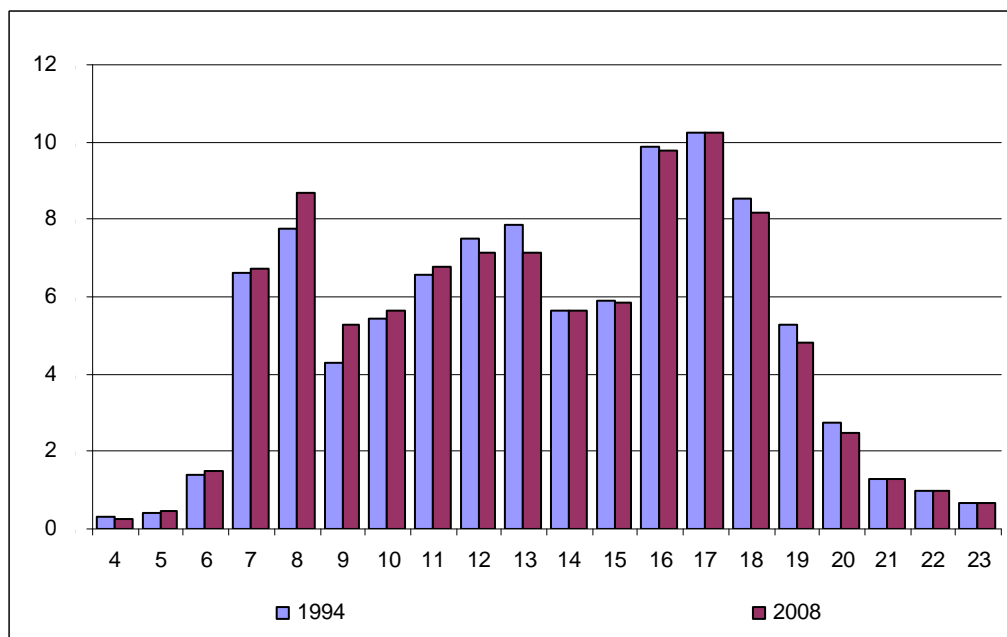


Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

### Des déplacements plus concentrés sur le matin

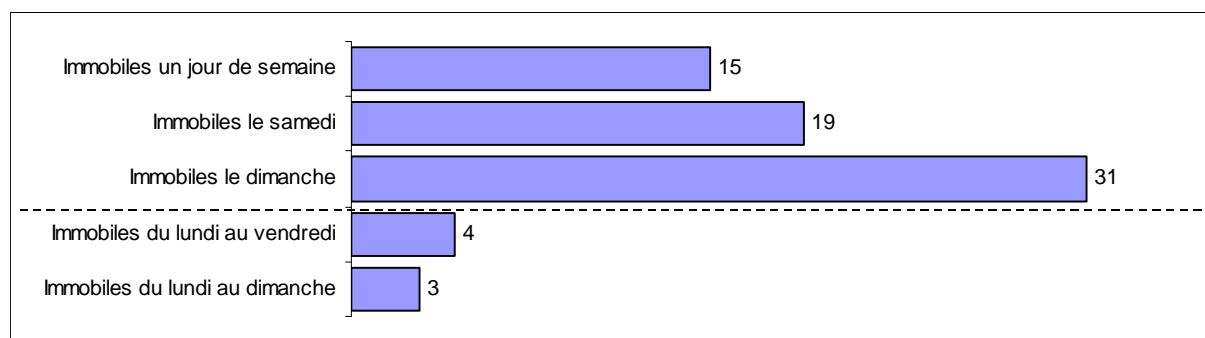
Depuis 1994, deux phénomènes principaux sont observés, selon les tranches horaires de la mobilité. En premier lieu, les Français se déplacent plus tôt : 18 % des déplacements démarrent avant 9 h en 2008 contre 17 % en 1994 ; 18 % des déplacements démarrent entre 9 h et 12 h en 2008, contre 16 % en 1994. La part des déplacements matinaux est ainsi passée de 33 % à 36 %. 28 % des déplacements démarrent entre 16 h et 19 h en 2008, contre 29 % en 1994. Enfin, 10 % des déplacements démarrent après 19 h en 2008 contre 12 % en 1994 (graphique 2).

En second lieu, la pointe du midi est moins marquée : 14 % des déplacements démarrent entre 12 h et 14 h en 2008 contre 15 % en 1994. Cela est sans doute lié à une diminution des retours au domicile sur la pause méridienne des actifs.

**Graphique 2 : Les déplacements locaux selon l'heure de départ (en %)**

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

Le jour ouvré de référence, 15 % des personnes ont déclaré ne pas se déplacer, localement comme à longue distance (*graphique 3*). Une fois sur deux, cette immobilité est liée à un handicap, qu'il soit permanent (24 %) ou provisoire (22 %), ou simplement un problème ponctuel de santé (4 %). Une fois sur quatre, elle est liée à l'absence du besoin de sortir. Enfin, pour environ 2 % de personnes, l'absence de déplacement est imputable aux conditions atmosphériques, aux vacances, à l'absence de moyens de locomotion ou encore à la non-présence au domicile durant toute la semaine.

**Graphique 3 : Personnes immobiles selon les jours de la semaine (en %)**

Champ : déplacements locaux des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008

Le *week-end*, les personnes quittent moins souvent leur domicile. Le samedi, la proportion de personnes immobiles s'élève à 19 % ; elle atteint 31 % le dimanche.

Sur une semaine complète, seules 3 % des personnes demeurent totalement immobiles. Les trois quarts des personnes immobiles toute la semaine ouvrée le sont également le *week-end*. En ne prenant en compte que les seuls déplacements locaux, les évolutions par rapport aux enquêtes précédentes sont faibles. Le jour ouvré de référence, 17 % des personnes n'effectuent aucun déplacement. Ce pourcentage est légèrement inférieur à ceux observés en 1994 (18 %) et en 1982 (19 %). Le samedi, 24 % des personnes n'effectuent aucun déplacement (26 % en 1994, 20 % en 1982 – mais à l'époque, les enfants étaient plus souvent scolarisés le samedi). Le dimanche, 36 % des personnes sont dans le même cas (37 % en 1994, 35 % en 1982).

À côté de ces personnes peu mobiles, d'autres en revanche le sont particulièrement. Si la moitié de la population effectue au plus deux déplacements locaux par jour ouvrable, les 25 % les plus mobiles réalisent près de la moitié des déplacements et 70 % des kilomètres parcourus.

Ces personnes « hypermobiles » sont plus souvent des femmes (55 % contre 52 % en moyenne), des personnes ayant de 36 à 45 ans (43 % contre 30 %), des actifs ayant un emploi (58 % contre 41 %), des personnes ayant suivi des études supérieures (29 % contre 21 %).

### Encadré 2 : Les déplacements, quatre indicateurs pour comprendre

La mobilité n'est pas une fin en soi : chaque déplacement est lié à une activité qu'une personne ne peut ou ne veut exercer à domicile. L'objectif du déplacement est bien de réaliser une activité et non de parcourir une distance.

La mobilité quotidienne des personnes peut s'analyser selon plusieurs indicateurs :

- le nombre moyen d'activités hors du domicile par jour qui traduit une certaine insertion sociale de l'individu mais est également lié aux possibilités qui lui sont offertes de réaliser certaines activités sans se déplacer (internet, vente par correspondance, télé-achat, télétravail, téléconférence...) ; les activités correspondent aux motifs destination des déplacements en excluant les retours au domicile ;
- le nombre moyen de déplacements par jour, indicateur qui traduit le chaînage des activités dans la journée (avec ou sans passage par le domicile) ;
- la distance moyenne parcourue par jour, critère d'interaction spatiale très lié à l'organisation de l'espace et à la localisation des lieux d'emplois, des commerces et des équipements par rapport aux lieux de résidence ;
- la durée moyenne de déplacements par jour qui indique le temps que l'individu accepte de passer (ou est contraint de supporter) en déplacement pour mener ses activités.

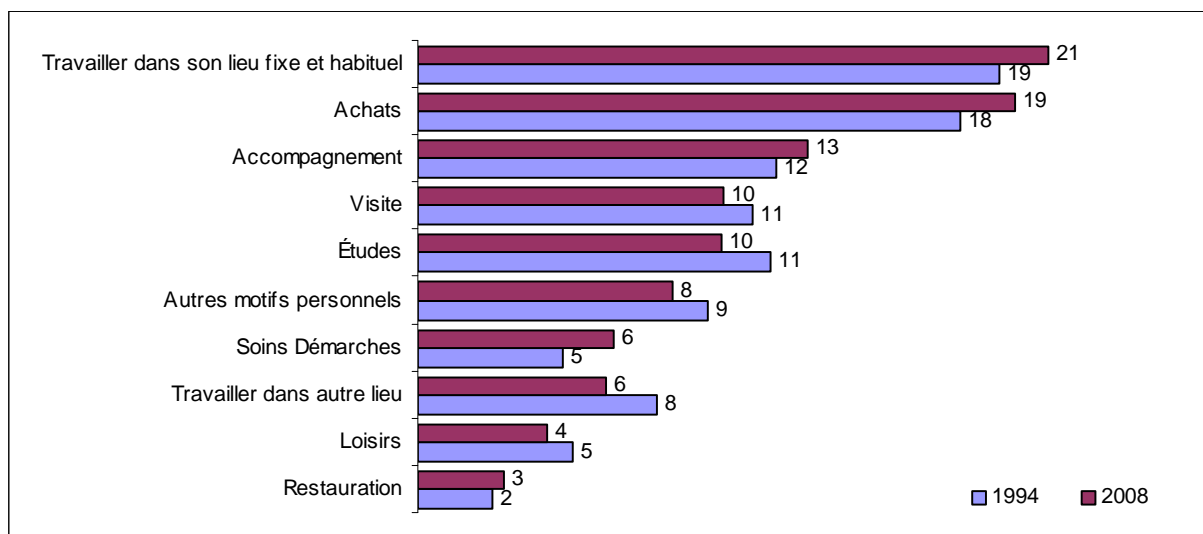
### Travail et achats, principales activités qui motivent les déplacements

Un jour de semaine, chaque Français réalise en 2008, dans le cadre de sa mobilité locale, 1,9 activité hors de son domicile soit autant qu'en 1994. La répartition des activités selon leur type a relativement peu évolué. Travailler (sur son lieu habituel ou ailleurs) ou faire des courses sont les deux activités les plus fréquentes et leur poids augmente : 46 % en 2008 (*graphique 4*) contre 44 % en 1994. Si la part des courses augmente de près de deux points, celle du travail est stable. En 2008, les actifs occupés se rendent moins souvent sur un lieu de travail, habituel ou non, qu'en 1994 (1,09 fois par jour contre 1,21) essentiellement en raison d'une baisse de l'activité travail sur un autre lieu (0,35 en 1994, 0,25 en 2008). C'est donc l'augmentation de la part des actifs occupés dans la population de 6 ans ou plus (41 % en 1994, 45 % en 2008) qui explique la stabilité de l'activité travail.

Les activités de tierces personnes accompagnées et de « soins et démarches » augmentent légèrement. À l'inverse, la part des activités de loisirs, visite ou études diminue légèrement.



**Graphique 4 : Répartition des activités motivant les déplacements  
(déplacements selon le motif à destination en excluant les retours au domicile) (en %)**



Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine, hors retours au domicile.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

### La part des déplacements liés au travail se maintient

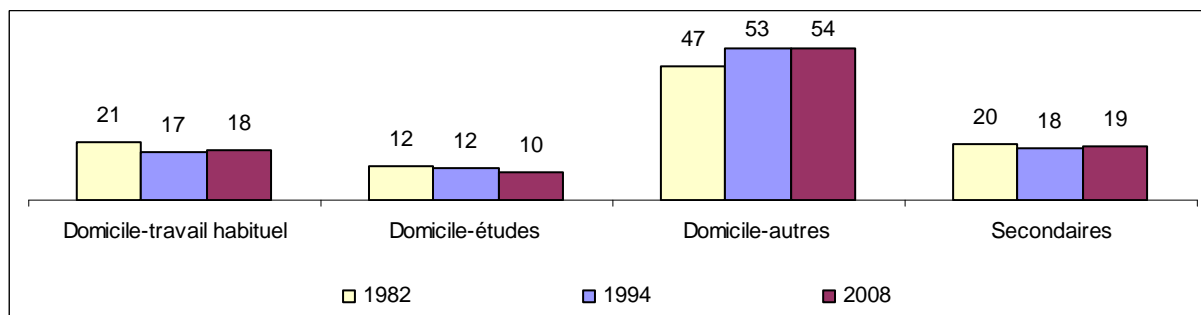
Entre 1982 et 1994, les déplacements liés au travail avaient baissé en volume et en poids. En 2008, ce poids se maintient au niveau de 1994, ce qui se traduit, du fait de l'augmentation du nombre d'actifs, par une croissance du volume de ces déplacements.

Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail habituel représentent 18 % du total des déplacements (*graphique 5*). Comme en 1994, cette part passe à 29 % en prenant en compte l'ensemble des déplacements liés au travail, qu'ils soient liés ou non au domicile. Comme leur longueur est plus élevée que la moyenne, ils représentent 41 % des distances parcourues, comme en 1994.

Le travail reste donc un motif structurant de la mobilité, important à prendre en compte, notamment, pour la conception des réseaux routiers et des réseaux de transports collectifs.

Le poids des déplacements « secondaires », c'est-à-dire n'ayant le domicile ni comme origine ni comme destination, évolue peu : après la baisse observée en 1994, il s'est légèrement redressé en 2008 pour se situer à 19 %. Ce chiffre traduit de manière synthétique l'enchaînement des déplacements au cours de la journée (choix de revenir ou non au domicile entre deux activités) : sur ce point, les pratiques des Français n'évoluent guère.

**Graphique 5 : Répartition des déplacements selon les motifs  
y compris les retours au domicile (en %)**



Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1982, 1994, 2008

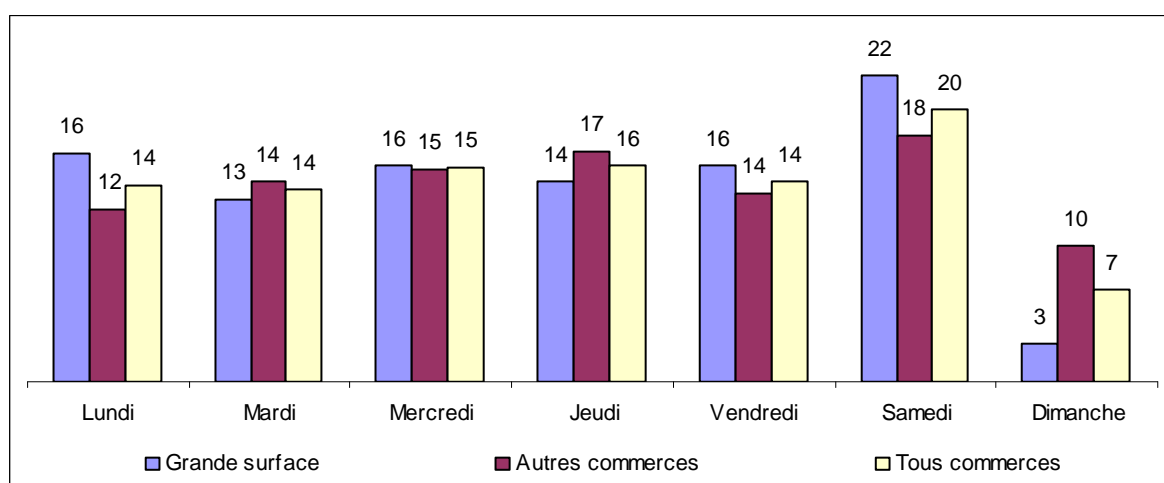


### Le samedi demeure le jour privilégié pour les achats, surtout en grande surface

Les déplacements effectués pour des achats sont répartis assez uniformément du lundi au vendredi, avec toutefois une légère pointe le jeudi (*graphique 6*). Le samedi est, sans surprise, un jour de pointe pour les déplacements liés aux achats (20 % contre 14 % à 16 % les jours de semaine) mais l'écart n'est pas considérable comparativement aux jours ouvrés. Le dimanche, les déplacements motivés par les achats sont proportionnellement deux fois moins importants qu'en semaine.

Les déplacements effectués pour des achats en grande surface sont un peu plus nombreux les lundis, mercredis et vendredis ; pour les commerces traditionnels, le pic de déplacements se situe le jeudi. Pour ces derniers, le samedi se situe à un niveau à peine supérieur (18 % contre 17 %). Le pic du samedi est surtout occasionné par les déplacements à destination des grandes surfaces (22 % contre 16 % au plus en semaine). Ces grandes surfaces sont encore faiblement fréquentées le dimanche. Par contre, les achats dans les commerces traditionnels se maintiennent à un niveau non négligeable le dimanche.

**Graphique 6 : Répartition des déplacements pour achats selon le type de jour (en %)**



Champ : déplacements locaux des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008

### La voiture reste le mode dominant pour l'ensemble des déplacements

65 % des déplacements sont réalisés en voiture (*tableau 4*) et le plus souvent en tant que conducteur (53 %). Le taux d'occupation obtenu en divisant le nombre de déplacements réalisés en voiture par le nombre de déplacements réalisés en voiture comme conducteur des voitures est donc faible : 1,22 personne par véhicule. Il est en baisse sensible puisqu'il s'élevait à 1,32 en 1994. Ce résultat n'inclut que les personnes de 6 ans ou plus puisque seules ces dernières sont interrogées sur leurs déplacements. Le taux d'occupation prenant en compte les enfants de moins de 6 ans, calculé à partir du nombre d'accompagnants déclarés par les personnes se déplaçant en voiture comme conducteur est sensiblement plus élevé : 1,40 en 2008 contre 1,50 en 1994. 73 % des déplacements locaux réalisés en voiture sont effectués avec le seul conducteur à bord, 19 % avec un passager, 6 % avec deux passagers et seulement 3 % avec plus de deux passagers.

Les déplacements réalisés en voiture en tant que conducteur sont liés au travail dans 39 % des cas et pour 48 % des kilomètres parcourus. Ces déplacements sont aussi très concentrés dans le temps ; aux heures de pointe du matin (7 h-9 h), 45 % des déplacements en voiture conducteur et 68 % des distances parcourues sont liés au travail, confirmant ainsi l'aspect structurant de ces déplacements.

La marche à pied est le deuxième moyen de déplacement (22 %), loin devant le transport urbain (6 %) et le vélo (3 %).

En distances, la domination de la voiture est encore plus écrasante : 83 % des kilomètres parcourus quotidiennement par les Français le sont en voiture (*tableau 4*).

**Tableau 4 : Répartition des déplacements et des kilomètres parcourus par mode de transport**

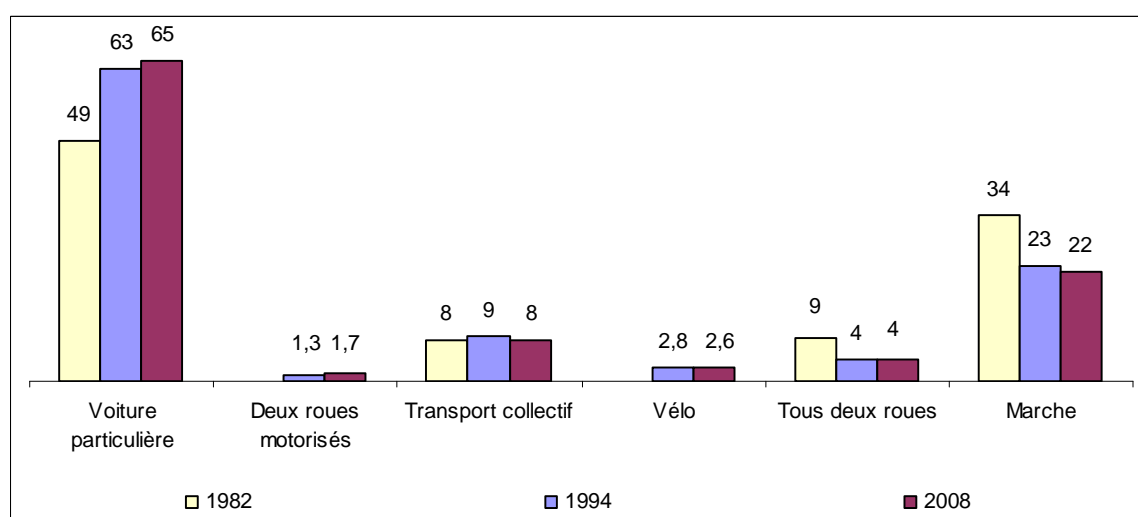
Mode de transport	Déplacements quotidiens		Kilomètres quotidiens parcourus	
	Nombre par personne	%	Nombre par personne	%
Voiture comme conducteur	1,67	53	17,4	69
Voiture comme passager	0,37	12	3,6	14
Deux roues motorisé	0,05	2	0,4	2
Autre mode mécanisé	0,02	1	1,8	1
Transport collectif urbain	0,19	6	0,2	7
Autre transport collectif	0,06	2	0,2	4
Vélo	0,09	3	0,6	1
Marche	0,7	22	0,9	2
<b>Total</b>	<b>3,15</b>	<b>100</b>	<b>25,2</b>	<b>100</b>

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationale transports 2008

La part de déplacements locaux réalisés en voiture avait progressé de 49 % en 1982 à 63 % en 1994. Elle est passée à 65 % en 2008, soit à peine plus qu'en 1994 (*graphique 7*). En volume de déplacements, la croissance est un peu plus forte, mais toujours en retrait par rapport à la période précédente : + 8 % de déplacements entre 1994 et 2008, contre + 33 % sur la période 1982-1994, soit des rythmes annuels respectifs moyens de + 0,6 % et + 2,3 %.

La part de la marche à pied, qui avait fortement chuté en 1994, ne diminue que très légèrement en 2008 (22 %), alors que l'usage des transports en commun est en légère régression.

Après la forte baisse observée entre 1982 et 1994, l'usage des deux roues s'est globalement stabilisé entre 1994 et 2008 : la part modale du vélo diminue ainsi de 2,9 % à 2,7 % sur cette période, mais celle des deux roues motorisés augmente, passant de 1,4 % à 1,7 %.

**Graphique 7 : Évolution de la répartition des déplacements locaux selon les modes de transport (en %)**

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
NB : dans l'enquête de 1982, les vélos et deux roues motorisés n'étaient pas distingués.  
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

**Tableau 5 : Volume et évolution des déplacements selon le mode de transport**

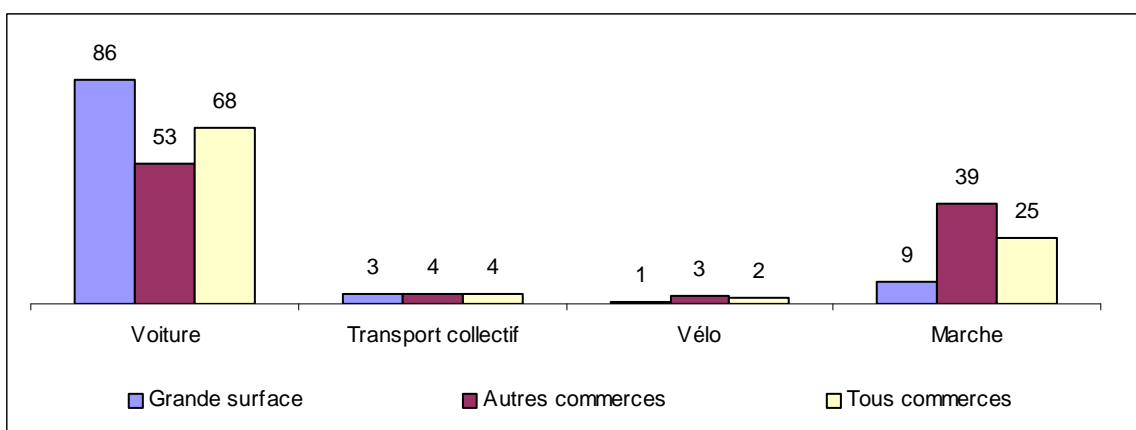
	Millions de déplacements			Évolution (% par an)	
	1982	1994	2008	1994/1982	2008/1994
Transports en commun	13,9	15,1	14,3	0,7	- 0,4
Voiture particulière	79,7	106,2	114,5	2,3	0,6
Ensemble des deux-roues	14,2	7,1	7,8	- 5,4	0,8
Autres	0,6	0,4	0,9	- 3,2	6,7
<b>Ensemble</b>	<b>163,6</b>	<b>167,7</b>	<b>176,7</b>	<b>0,2</b>	<b>0,4</b>

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1982, 1994, 2008

### Aller faire ses courses : la voiture privilégiée

68 % des déplacements liés aux achats sont réalisés en voiture, contre 65 % pour l'ensemble des motifs de déplacement (*graphique 8*). Un déplacement sur quatre est effectué à pied, et l'usage des autres modes de transport est marginal.

Pour les grandes surfaces, du fait à la fois de leur positionnement géographique – le plus souvent en périphérie –, et du volume généralement plus important des achats effectués, l'accès se fait presque exclusivement en voiture (86 %), et la marche à pied n'est pratiquée que dans 9 % des cas. La longueur moyenne des déplacements vers les grandes surfaces est en effet deux fois plus importante que celle des déplacements vers les autres commerces (8 km contre 4 km).

**Graphique 8 : Répartition des modes de transport selon le type de commerce (en %)**

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008

### Selon le type urbain, des pratiques de déplacement différentes

En province, plus la taille de l'agglomération s'accroît, plus le nombre de déplacements quotidiens est élevé. Hors Île-de-France, la mobilité est la plus élevée dans les aires urbaines de plus de 100 000 habitants (3,29 à 3,39 déplacements quotidiens par personne) ; elle est la plus faible en zone rurale (2,98). En Île-de-France, la mobilité est assez homogène et un peu plus faible que la moyenne (2,99 à 3,02). Plus la taille de l'agglomération est importante, et plus le domicile se situe près du centre de cette agglomération, moins la voiture est utilisée (de 85 % à 50 % en province, 12 % à Paris) (*tableau 6*).

Le recours à la marche à pied (de 9 % à 34 % en province, 46 % à Paris) et aux transports collectifs (de 3 % à 10 % en province, 33 % à Paris) est lié aux mêmes paramètres mais en sens exactement opposé.

C'est dans les communes périurbaines des aires urbaines de moins de 100 000 habitants que l'usage de la voiture est le plus élevé et que celui de la marche est le plus faible.

L'usage du vélo n'apparaît guère lié à la taille des agglomérations ni au positionnement plus ou moins central des personnes au sein de ces dernières. Il atteint cependant son maximum dans les centres des pôles urbains de plus de 100 000 habitants.

Les deux-roues motorisés sont peu utilisés. En 1994, ils représentaient 2 % des déplacements des personnes résidant en dehors des aires urbaines de plus de 100 000 habitants et 1 % des déplacements des personnes résidant dans les aires urbaines ; c'est désormais l'inverse. Les deux-roues motorisés n'apparaissent significativement plus présents que dans les zones les plus denses.

### **Encadré 3 : Plus de marche et de transports en commun en Île-de-France, de vélo en Alsace, de voiture en Bretagne...**

Globalement, selon les régions, le nombre moyen de déplacements quotidien par personne varie de 2,68 à 3,55, le maximum étant atteint en Alsace qui se distingue par sa forte utilisation de la marche à pied et du vélo.

La mobilité en Île-de-France est à peine inférieure à la moyenne. L'usage de la marche (32 %) et surtout du transport collectif (20 %) est particulièrement élevé dans cette région, alors que la voiture est relativement peu utilisée (43 %).

En Basse-Normandie, Poitou-Charentes et, dans une moindre mesure, en Aquitaine, la mobilité est plus faible. Parmi ces trois régions, seule la Basse-Normandie présente une mobilité en voiture faible alors que l'usage de la marche est nettement en dessous de la moyenne dans les deux autres régions.

Par ailleurs, plusieurs caractéristiques peuvent être soulignées : usage assez élevé du vélo en Champagne-Ardenne et en Picardie ; usage élevé de la voiture dans le Limousin et dans deux régions de l'Ouest (Bretagne et Pays de la Loire) ; forte présence des deux-roues motorisés en Provence-Alpes-Côte d'Azur et, plus modestement, en Franche-Comté ; usage élevé du transport collectif dans le Nord-Pas-de-Calais et en Franche-Comté et très faible dans le Limousin, la région Centre, la Corse et le Poitou-Charentes ; outre l'Île-de-France et l'Alsace, le recours à la marche à pied est plus fréquent en Rhône-Alpes, mais moins en Poitou-Charentes, Aquitaine et Limousin.

**Tableau 6 : Déplacements quotidiens par personne et répartition modale selon le lieu de résidence**

Type de zonage urbain	Voiture (en %)	Deux roues motorisés (en %)	Transports en commun (en %)	Vélo (en %)	Autre (en %)	Marche (en %)	Nombre de déplacements locaux quotidiens	Population (en milliers)
Espace à dominante rurale	75	1	3	3	0	17	2,98	10 078
Communes polarisées d'aires urbaines < 100 000 habitants	85	1	4	1	0	9	2,94	2 337
Pôles urbains d'aires urbaines < 100 000 habitants	70	1	4	3	1	21	3,31	6 273
Communes multipolarisées	78	0	4	4	0	14	3,02	3 241
Communes polarisées d'aires urbaines > 100 000 habitants (hors Paris)	78	1	5	2	1	13	3,11	5 987
Banlieues de pôles urbains d'aires urbaines > 100 000 habitants (hors Paris)	70	3	6	2	0	19	3,29	9 196
Centres de pôles urbains d'aires urbaines > 100 000 habitants (hors Paris)	50	2	10	4	1	34	3,39	8 459
Communes polarisées de l'aire urbaine de Paris	71	3	9	2	0	15	3,02	1 382
Banlieue parisienne	47	2	19	2	0	31	2,99	7 196
Paris	12	4	33	3	1	46	2,99	2 019
<b>Ensemble</b>	<b>65</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>22</b>	<b>3,15</b>	<b>56 172</b>

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008

Le temps quotidien consacré aux déplacements est d'autant plus important que le domicile se situe dans une agglomération de grande taille et à proximité du centre de cette agglomération. Les variations (de 47 minutes à 75 minutes) sont beaucoup plus importantes que celles du nombre quotidien de déplacements (*tableau 7*).

Les distances quotidiennes parcourues sont encore plus variables (de 12 à 37 km). C'est la proximité au centre de l'agglomération qui explique le mieux les variations de ces distances parcourues : plus les personnes sont proches du centre, moins elles parcourent de kilomètres.

Les habitants des communes périurbaines parcourent le plus de kilomètres. Mais ils se déplacent aussi avec la plus grande vitesse du fait d'un usage intensif de la voiture. Au contraire, les habitants des centres se déplacent avec une moindre vitesse car ils le font souvent à pied. Ainsi ce sont les Parisiens qui consacrent le plus de temps à se déplacer, qui parcourent les distances les plus faibles et qui, en conséquence, se déplacent le plus lentement.

**Tableau 7 : Temps quotidien consacré aux déplacements, distance parcourue et vitesse de déplacement selon le lieu de résidence**

Type de zonage urbain	Temps passé (en minutes)	Distance parcourue (en km)	Vitesse (en km/h)
Espace à dominante rurale	49	29	35
Communes polarisées d'aires urbaines < 100 000 habitants	47	28	35
Pôles urbains d'aires urbaines < 100 000 habitants	53	24	28
Communes multipolarisées	53	33	37
Communes polarisées d'aires urbaines > 100 000 habitants (hors Paris)	55	32	35
Banlieues de pôles urbains d'aires urbaines > 100 000 habitants (hors Paris)	54	24	26
Centres de pôles urbains d'aires urbaines > 100 000 habitants (hors Paris)	55	17	19
Communes polarisées de l'aire urbaine de Paris	67	39	35
Banlieue parisienne	72	22	19
Paris	75	15	12
<b>Ensemble</b>	<b>56</b>	<b>25</b>	<b>27</b>

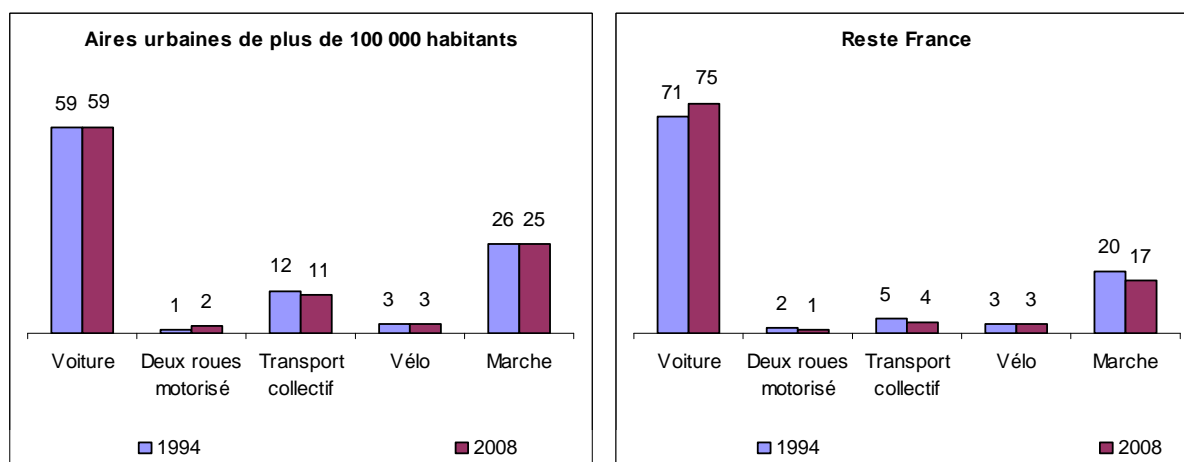
Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008

### Des évolutions contrastées entre les grandes aires urbaines et le reste de la France

Dans les aires urbaines de plus de 100 000 habitants, la mobilité, mesurée par le nombre de déplacements par individu, diminue très légèrement ; le temps quotidien passé en déplacements est stable et les distances parcourues progressent très légèrement. Les parts de la voiture, de la marche à pied et du vélo sont stables dans les grandes aires urbaines. La mobilité en transport en commun diminue, et celle en deux roues motorisés augmente (*graphique 9*).

La mobilité dans le reste de la France augmente très légèrement, se rapprochant ainsi de la mobilité des grandes aires urbaines : le temps quotidien passé en déplacements augmente et les distances parcourues progressent nettement. Dans ces zones géographiques, la part de la voiture continue d'augmenter nettement, ce qui accroît encore davantage l'écart avec les grandes villes : les trois quarts des déplacements se font en voiture contre moins des deux tiers dans les grandes aires urbaines. Inversement, la marche à pied, nettement moins pratiquée en dehors des grandes villes, continue de diminuer.

### Graphique 9 : Répartition des déplacements selon le mode et le type de territoire (en %)



Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

#### Encadré 4 : Des résultats sur l'usage de la voiture cohérents avec ceux des enquêtes locales

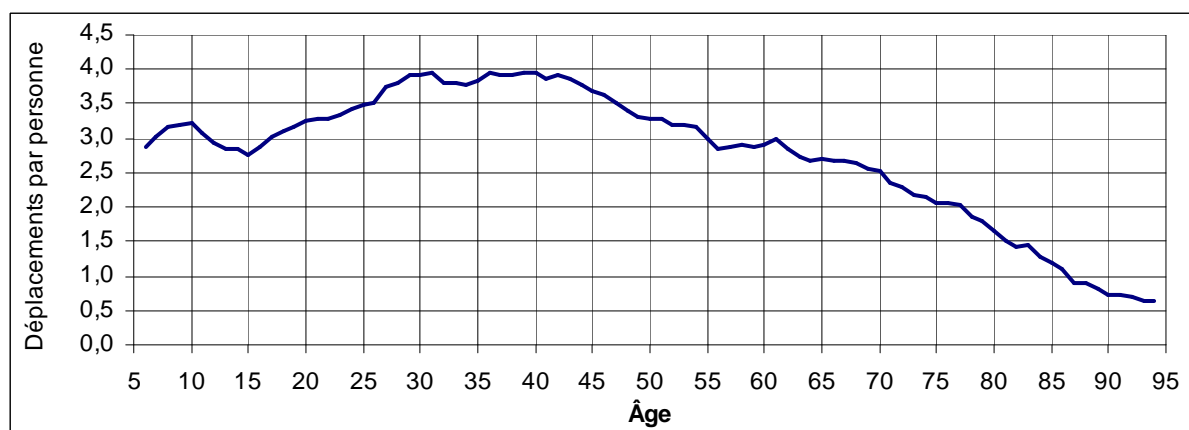
Ces évolutions de l'usage de la voiture sont cohérentes avec celles observées dans les enquêtes locales réalisées à l'initiative des collectivités locales (voir article *Les enquêtes nationales et locales sur la mobilité* de J.L. Madre, J. Armogum, M.O. Gascon et D. François), dites enquêtes ménages déplacements (EMD), qui concernent presque toujours les aires urbaines de plus de 100 000 habitants. Sur les années récentes, toutes les enquêtes de ce type réalisées dans ces grandes aires urbaines depuis 2005 montrent une baisse de l'usage de la voiture par rapport à la situation des années 1995-2000. Dans la communauté urbaine de Lille, par exemple, la part de la voiture était passée de 55 % en 1987 à 59 % en 1998 ; elle est retombée à 56 % en 2006. Les données disponibles dans les agglomérations de taille inférieure à 100 000 habitants (agglomérations d'Elbeuf en Normandie et de Molsheim en Alsace) montrent au contraire une poursuite de la croissance de la part de marché de la voiture. La stabilité des résultats des enquêtes nationales transports de 1994 et 2008 peut masquer une croissance à la fin des années 1990 suivie d'une décroissance équivalente dans les années 2000.

### Les divergences individuelles de la mobilité tendent à se réduire

#### À chaque âge sa mobilité

Le nombre de déplacements quotidiens par personne est d'abord croissant avec l'âge jusqu'à 30 ans (à l'exception des 11-15 ans) puis stable jusqu'à 45 ans pour décroître ensuite régulièrement (graphique 10).

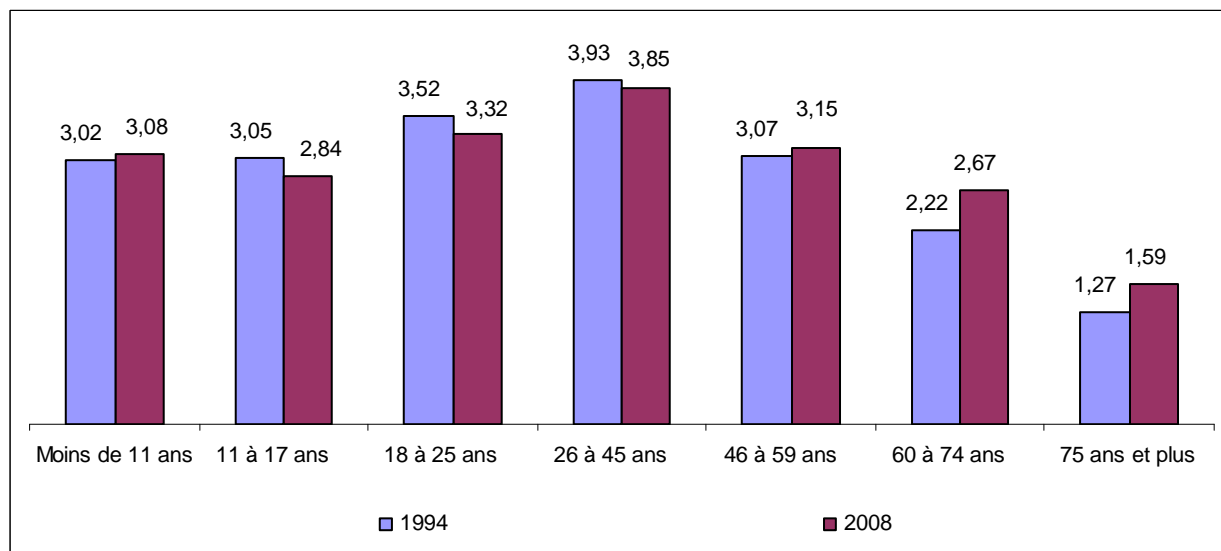


**Graphique 10 : Nombre de déplacements quotidiens selon l'âge (moyenne lissée sur 5 ans)**

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008

Par tranche d'âge, le nombre de déplacements quotidiens par personne est d'abord croissant avec l'âge jusqu'à 45 ans (à l'exception des 11-17 ans qui se déplacent un peu moins que les moins de 11 ans) puis décroissant ; mais il se maintient à un niveau assez élevé jusqu'à 74 ans<sup>1</sup> pour chuter fortement au-delà (graphique 11).

Par rapport à 1994, les évolutions les plus marquantes concernent la forte progression des mobilités des personnes de 60 ans ou plus qui restent cependant les personnes les moins mobiles. Les 11-45 ans voient, au contraire, leur mobilité régresser légèrement.

**Graphique 11 : Nombre de déplacements quotidiens par tranches d'âge**

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

À tout âge (sauf entre 11 et 17 ans), la voiture est le mode le plus utilisé. Les moins de 11 ans se déplacent principalement en voiture (comme passager) et à pied. Les 11-17 ans, plus autonomes, sont les plus forts utilisateurs des transports collectifs et du vélo. Les 18-25 ans utilisent également souvent les transports collectifs mais surtout la voiture (graphique 12).

<sup>1</sup> La limite des 74 ans est, bien évidemment, arbitraire : la mobilité ne chute pas brutalement lorsque les 75 ans sont atteints, mais décroît régulièrement à partir de 60 ans.

De 26 à 59 ans, près de trois déplacements sur quatre sont réalisés en voiture et la marche est délaissée.

Les 60-74 ans utilisent un peu plus la marche mais toujours très majoritairement la voiture. Les plus âgés utilisent sensiblement moins la voiture que la moyenne et sensiblement plus la marche. Ils utilisent peu les transports collectifs.

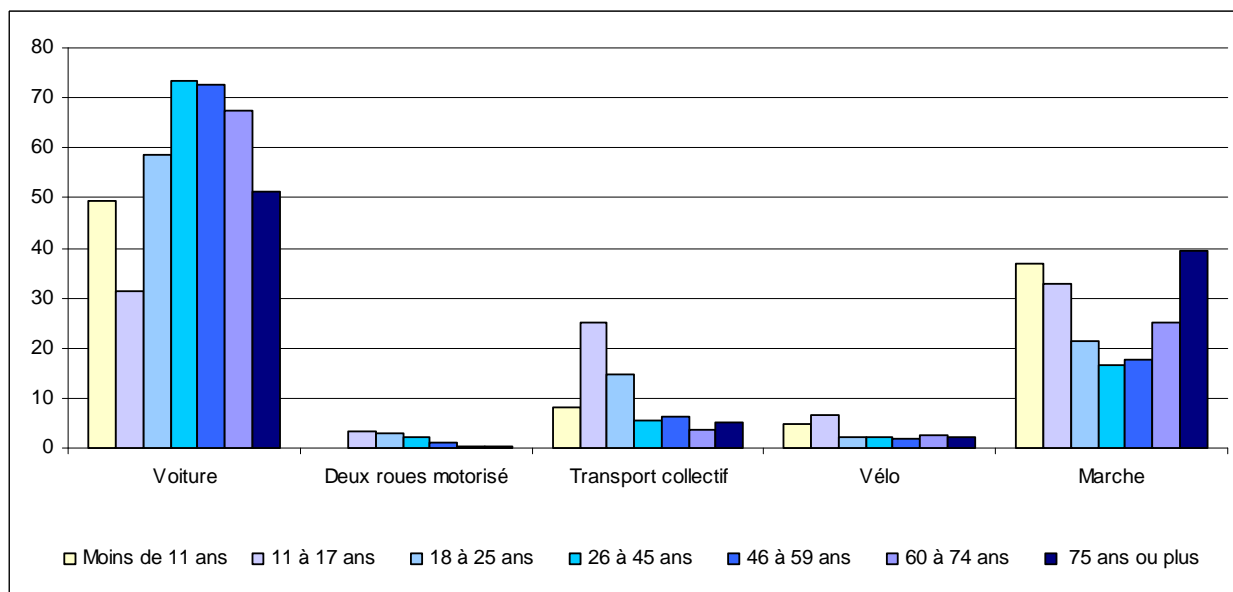
#### Encadré 5 : Les personnes âgées, plus souvent immobiles

L'immobilité est logiquement très liée à l'âge : 43 % des plus de 74 ans et 22 % des 65 à 74 ans ne se déplacent pas un jour de semaine donné alors que pour les moins de 60 ans, l'immobilité touche de manière assez uniforme autour de 10 % des personnes.

Les personnes immobiles du lundi au vendredi sont avant tout des personnes âgées : 46 % ont plus de 65 ans contre 24 % en moyenne, 63 % sont des retraités contre 24 % en moyenne.

Entre 18 et 45 ans, le temps quotidien moyen que les Français passent en déplacements est stable autour de 65 minutes (*tableau 8*). Les plus jeunes et surtout les plus âgés consacrent un temps sensiblement inférieur à leurs déplacements du fait à la fois de leur plus faible mobilité et de distances parcourues moins importantes : ils se déplacent moins et s'éloignent moins de leur domicile. Ils ont également des vitesses de déplacement beaucoup plus faibles car ils marchent beaucoup. Les 26-60 ans parcourent des distances beaucoup plus importantes mais à des vitesses moyennes plus élevées du fait d'une utilisation plus soutenue de la voiture.

Graphique 12 : L'usage des modes de transport selon l'âge (en %)



Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008

**Tableau 8 : Temps quotidien consacré aux déplacements, distance parcourue et vitesse de déplacement selon l'âge**

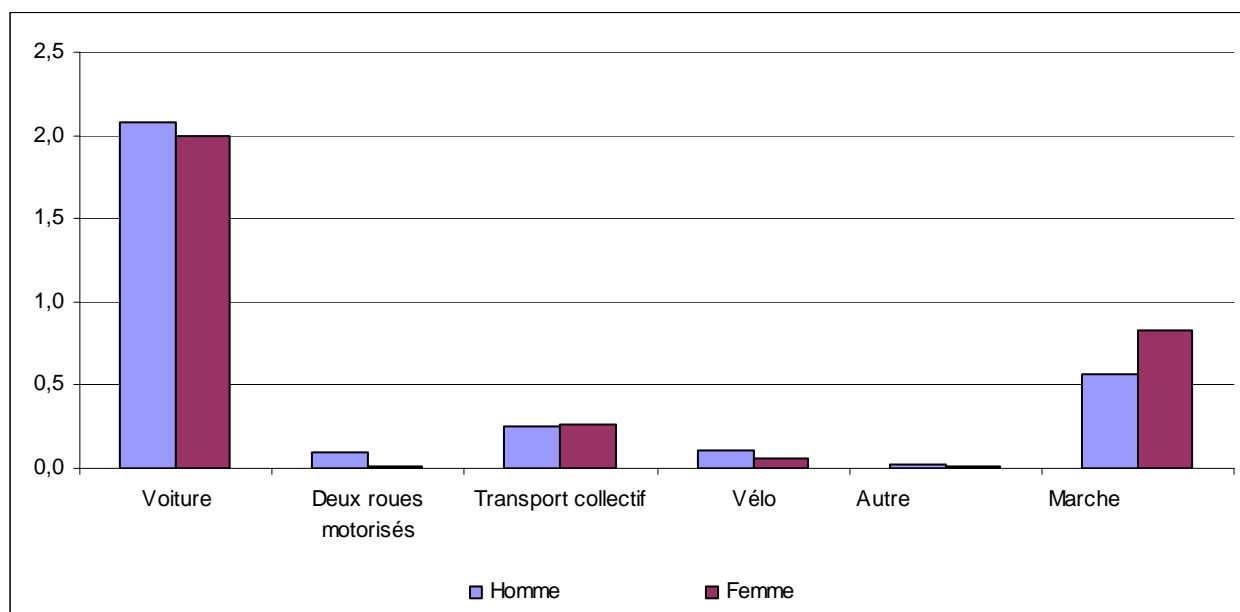
Âge	Déplacements quotidiens par personne	Temps passé (en mn)	Distance parcourue (en km)	Vitesse (en km/h)
Moins de 11 ans	3,08	40	13	20
11 à 17 ans	2,84	54	17	19
18 à 25 ans	3,32	65	28	26
26 à 45 ans	3,85	66	35	31
46 à 59 ans	3,15	60	28	28
60 à 74 ans	2,67	50	20	24
75 ans et plus	1,59	28	8	17
Ensemble	3,15	56	25	27

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008

### Les femmes maintenant plus mobiles que les hommes, mais dans un plus petit rayon

Certes, l'écart n'est guère élevé, mais les hommes font désormais en moyenne moins de déplacements quotidiens que les femmes (3,11 contre 3,18). La situation était inverse en 1982 (respectivement 3,5 et 3,2) et en 1994 (respectivement 3,3 et 3,1). Mais les hommes utilisent toujours plus la voiture et marchent moins que les femmes. Les deux-roues motorisés ne sont quasiment utilisés que par des hommes qui sont également nettement plus souvent usagers du vélo que les femmes. Par contre, les femmes utilisent un peu plus les transports collectifs (*graphique 13*).

Les hommes parcourent en moyenne 28 km par jour, les femmes seulement 23. De ce fait, et bien qu'elles aient moins recours aux modes de déplacement les plus rapides, les femmes ne passent que 54 minutes par jour en déplacement contre 59 pour les hommes (*tableau 9*). Les vitesses moyennes de déplacement des hommes sont en effet nettement plus élevées (27 km/h contre 21 km/h).

**Graphique 13 : Nombre de déplacements quotidiens (jour de semaine) par personne selon le sexe**

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008

**Tableau 9 : Temps quotidien consacré aux déplacements, distance parcourue et vitesse de déplacement selon le sexe**

Sexe	Déplacements quotidiens	Temps passé	Distance parcourue	Vitesse
Homme	3,11	59 mn	28 km	27 km/h
Femme	3,18	54 mn	23 km	21 km/h
Ensemble	3,15	56 mn	25 km	24 km/h

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Source : SoeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008

### **Des actifs plus mobiles et plus gros utilisateurs de la voiture**

Exprimée en nombre de déplacements quotidiens, la mobilité des personnes actives ayant un emploi est plus élevée que la moyenne d'environ 20 %, mais des différences sensibles subsistent selon l'âge : les 31-50 ans sont les plus mobiles et, après 50 ans, ils se déplacent sensiblement moins. La mobilité des chômeurs est, quant à elle, proche de la moyenne de la population mais sensiblement plus faible que la moyenne des actifs. Ils effectuent 16 % de déplacements en moins que leurs homologues occupés, mais surtout 42 % de distance en moins.

Parmi les actifs ayant un emploi, trois déplacements sur quatre sont effectués en voiture (*tableau 10*). Ils marchent peu et se situent à peu près dans la moyenne pour l'utilisation des transports en commun (sauf les 31-50 ans).

Les chômeurs se déplacent beaucoup moins en voiture que les actifs ayant un emploi, mais ont davantage recours à la marche à pied, si bien qu'ils consacrent seulement 20 % de temps en moins que les actifs occupés pour leurs déplacements.

Les étudiants sont assez mobiles, un peu plus que les scolaires. Les élèves et les étudiants sont les principaux clients des transports collectifs et du vélo et ils marchent beaucoup (surtout les scolaires). Les jeunes retraités conservent une assez forte mobilité mais à partir 75 ans, la mobilité chute nettement.

Les autres inactifs se déplacent principalement en voiture et à pied.

L'utilisation de la voiture reste élevée chez les jeunes retraités, alors que les plus âgés continuent de marcher mais empruntent beaucoup moins souvent la voiture.

**Tableau 10 : Déplacements quotidiens par personne et répartition modale selon la position d'activité**

	Voiture (en %)	Deux roues motorisé (en %)	Transport collectif (en %)	Vélo (en %)	Autre mode mécanisé (en %)	Marche (en %)	Ensemble
Élève jusqu'à 18 ans	40	2	17	5	1	35	2,96
Étudiant de 19 ans ou plus	46	0	23	5	0	25	3,26
Actif moins de 31 ans	71	4	9	1	0	14	3,69
Actif 31-50 ans	78	2	5	2	0	13	3,78
Actif plus de 50 ans	73	1	8	2	0	16	3,22
Chômeur	51	2	8	2	1	36	3,09
Autre inactif	56	1	4	2	1	37	2,85
Retraité moins de 75 ans	69	0	3	3	1	24	2,70
Retraité 75 ans ou plus	51	1	5	2	1	39	1,63
<b>Ensemble</b>	<b>65</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>22</b>	<b>3,15</b>

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008

### Les étudiants sont les personnes qui consacrent le plus de temps à leurs déplacements

Le temps quotidien consacré aux déplacements est, pour les étudiants, légèrement supérieur à celui des actifs ayant un emploi, malgré des distances parcourues plus faibles. Ils utilisent en effet beaucoup moins la voiture (*tableau 11*).

Les actifs ayant un emploi parcourent les plus grandes distances mais à des vitesses moyennes élevées.

Si les chômeurs se déplacent à peine moins que les personnes actives ayant un emploi, ils le font sur des distances bien moindres et plus lentement.

Aux deux extrémités de la vie, le temps consacré aux déplacements, les distances parcourues et les vitesses sont les plus faibles.

Les jeunes retraités conservent un comportement proche de la moyenne alors que les autres inactifs parcourent des distances peu élevées et passent peu de temps en déplacements.

**Tableau 11 : Temps quotidien consacré aux déplacements, distance parcourue et vitesse de déplacement selon la position d'activité**

	Déplacements quotidiens par personne	Temps passé (en mn)	Distance parcourue (en km)	Vitesse (en km/h)
Élève jusqu'à 18 ans	2,96	48	16	20
Étudiant de 19 ans ou plus	3,25	71	26	22
Actif moins de 31 ans	3,69	69	37	32
Actif 31-50 ans	3,78	66	35	31
Actif plus de 50 ans	3,22	66	31	28
Chômeur	3,09	54	20	22
Autre inactif	2,85	44	16	22
Retraité moins de 75 ans	2,70	50	21	25
Retraité 75 ans ou plus	1,63	29	8	17
<b>Ensemble</b>	<b>3,15</b>	<b>56</b>	<b>25</b>	<b>27</b>

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008

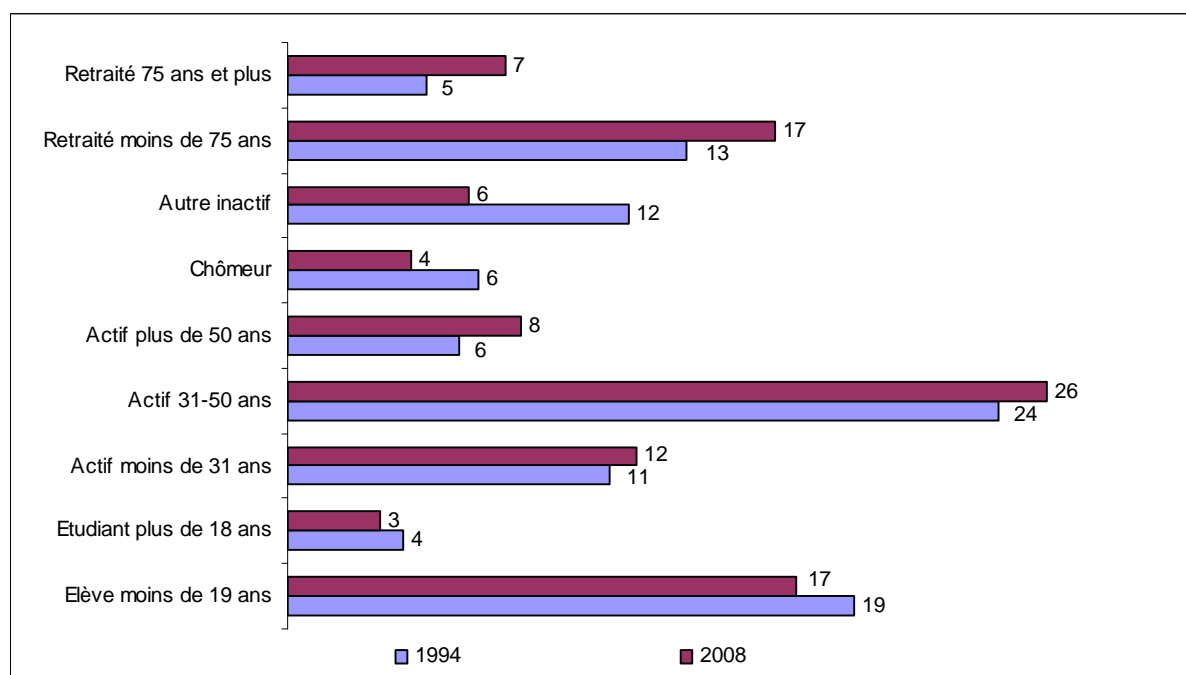
Entre 1994 et 2008, l'écart entre les catégories les moins mobiles et les plus mobiles se resserre : les moins mobiles, dont en particulier les retraités ont augmenté leur mobilité, souvent fortement. A contrario, les catégories les plus mobiles se déplacent plutôt moins en 2008 qu'en 1994, tout en restant les plus mobiles.

La stabilité de la mobilité en 2008 résulte donc d'évolutions contrastées.

De 1994 à 2008, le poids des inactifs et surtout des retraités augmente sensiblement alors que celui des élèves, des étudiants et des chômeurs diminue (*graphique 14*).

Globalement, les modifications de la structure de la population vis-à-vis de l'activité n'ont pas d'effets sur la mobilité moyenne : en appliquant les mobilités de 1994 aux populations de 2008, la mobilité exprimée en nombre moyen de déplacements quotidiens de 2008 serait de 3,16, soit un niveau identique à celui de 1994.

**Graphique 14 : Évolution entre 1994 et 2008 de la population selon la position dans le cycle de vie (en %)**



Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

### **Plus les revenus sont élevés, plus les personnes se déplacent, notamment en voiture**

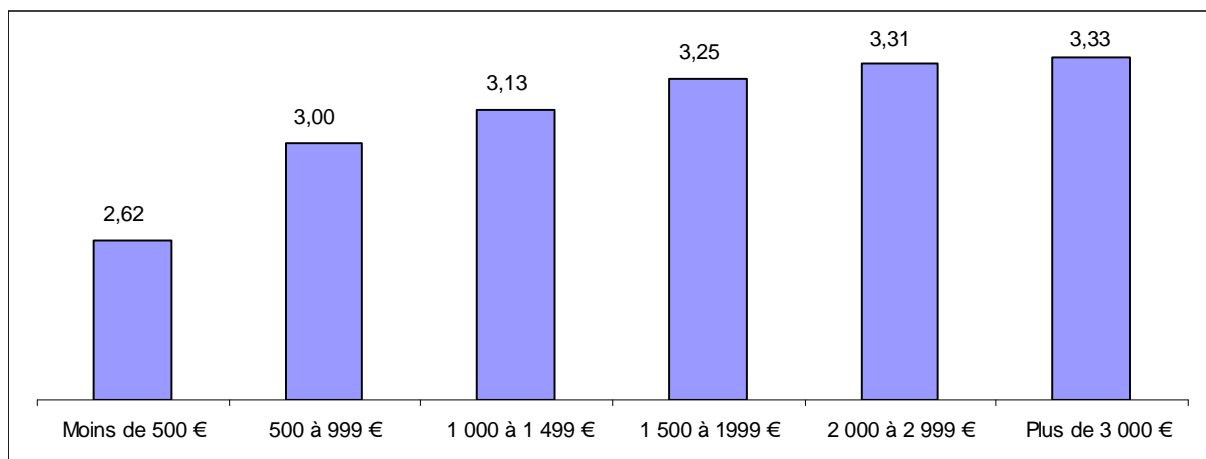
Plus le revenu des ménages est élevé, plus le nombre de déplacements quotidiens par personne est important. Il passe de 2,6 déplacements quotidiens par personne dans les ménages dont le revenu par unité de consommation n'excède pas 500 € (*graphique 14*) à plus de 3,3 chez les plus aisés (plus de 3 000 € par unité de consommation).

Le revenu du ménage est ici ramené au nombre d'unités de consommation pour prendre en compte les effets d'échelle liés aux coûts fixes des consommations communes du foyer et non le revenu global du ménage (car l'aisance sera alors dépendante du nombre de personnes vivant dans le foyer) ni le revenu par personne. Le calcul de ces unités de consommation résulte ici de l'application de l'échelle de Cambridge utilisée par l'OCDE<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> La mesure du pouvoir d'achat des ménages est biaisée si les économies d'échelle liées à la taille des ménages ne sont pas prises en compte. L'OCDE a défini une échelle d'équivalence qui attribue à un ménage un nombre d'unité de consommation (UC) qui prend en compte ces économies d'échelle (achat d'un seul bien pour tous les membres du ménage, plutôt que de plusieurs biens identiques – par exemple, une connexion Internet).

L'échelle utilisée retient la pondération suivante :

- 1 UC pour le premier adulte du ménage ;
- 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus ;
- 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

**Graphique 15 : Nombre de déplacements locaux quotidiens selon le revenu par unité de consommation du ménage**

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008

Le nombre de déplacements quotidiens par personne réalisés en voiture varie dans un rapport de 1 à 2,4 entre les plus bas et les plus hauts revenus. Toutefois, les personnes disposant des plus hauts revenus (plus de 3 000 € par unité de consommation) utilisent un peu moins la voiture que ceux ayant les revenus les plus bas (moins de 500 € par UC), du fait d'un usage plus soutenu de la marche à pied et des transports collectifs (*tableau 12*). Cela s'explique par la sur-représentation de cette catégorie en Île-de-France, où l'usage des transports collectifs et de la marche est très élevé (38 % d'entre eux résident en Île-de-France alors qu'en moyenne 19 % de la population française réside dans cette région).

*A contrario*, le recours à la marche à pied et aux transports collectifs décroît avec le niveau de revenus. L'usage des deux roues, motorisés ou non, n'apparaît guère lié au niveau de revenus.

**Tableau 12 : Répartition des déplacements quotidiens selon le revenu par UC du ménage, et selon le mode de transport**

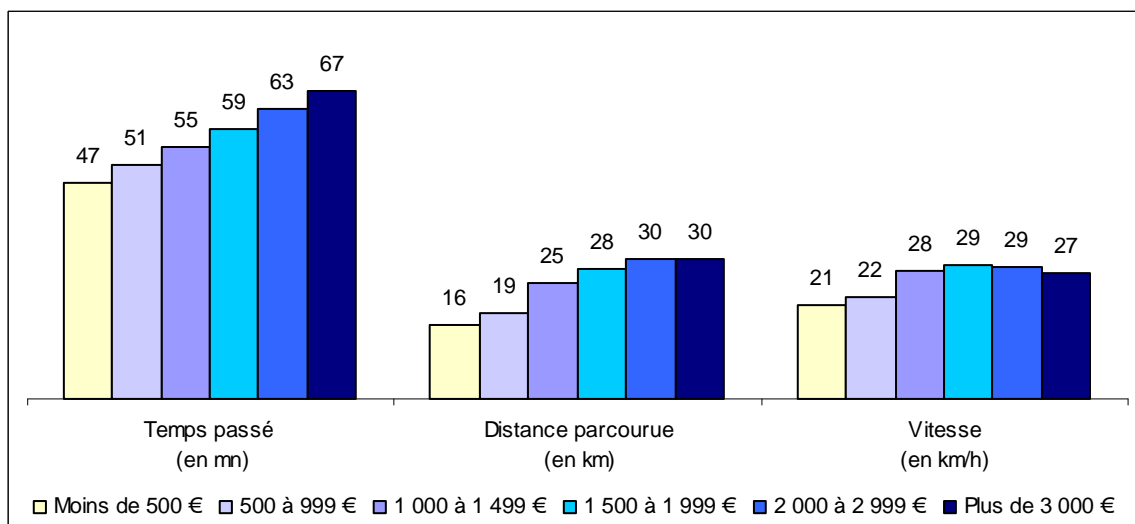
Revenus par UC du ménage	Voiture (en %)	Deux roues motorisé (en %)	Transport collectif (en %)	Vélo (en %)	Autre mode mécanisé (en %)	Marche (en %)	Ensemble
Moins de 500 €	36	2	18	3	0	41	100
500 à 999 €	52	2	10	3	1	32	100
1 000 à 1 499 €	68	2	8	2	0	20	100
1 500 à 1 999 €	70	1	7	3	0	18	100
2 000 à 2 999 €	73	2	7	2	0	16	100
Plus de 3 000 €	67	2	9	2	1	20	100
Ensemble	65	2	8	3	1	22	100

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Source : SoeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008

Plus le revenu s'accroît, et plus les temps passés et les distances quotidiennes parcourues sont élevés (*graphique 16*). Il en va de même pour les vitesses (sauf pour les plus aisés).



**Graphique 16 : Temps quotidien, distance parcourue et vitesse des déplacements selon le niveau de revenus par UC du ménage**



Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
 Source : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 2008

