

# ENQUÊTE NATIONALE MOBILITÉ ET MODES DE VIE 2020



**Direction de publication :**

Marc Pearce, Sylvie Landrière,  
Christophe Gay, Tom Dubois,  
Forum Vies Mobiles

**Photos :**

**Couverture :** *Carte à jouer*, 2016, huile sur toile,  
Laurent Proux / Forum Vies Mobiles

**Page 18 :** Géraldine Lay / Forum Vies Mobiles

**Conception graphique :**

Christian Kirk-Jensen / Danish Pastry Design

Imprimé en France

© **Forum Vies Mobiles**, 2020

Marc Pearce, Sylvie Landriève, Christophe Gay, Tom Dubois

# **ENQUÊTE NATIONALE MOBILITÉ ET MODES DE VIE 2020**

# METHODE D'ENQUETE

L'enquête a été réalisée auprès de 13 201 personnes, du 24 janvier au 5 mars 2019, à savoir : 1000 personnes en ligne dans chaque région de France métropolitaine (hors Corse) et 1 201 personnes titulaires d'un diplôme ne dépassant pas le niveau brevet des collèges interrogées en face à face du 19 février au 15 mai 2019. Cela a permis d'éviter la sous-représentation habituelle de personnes peu diplômées.

Afin de garantir la représentativité de l'échantillon aux échelles nationale et régionale, les données ont été redressées au sein de chacune des régions suivant les critères suivants : âge, genre, catégorie socioprofessionnelle, niveau de diplôme et taille de l'unité urbaine de résidence. Les données ont ensuite été redressées au niveau national

pour équilibrer le poids démographique des régions.

Les répondants ont été interrogés sur leurs temps de déplacement. Les distances correspondantes ont été évaluées en attribuant une vitesse moyenne par type de mode de transport utilisé. Par exemple la vitesse moyenne de 18 km/h a été attribuée au vélo ; à un trajet d'une demi-heure réalisé en vélo est donc associée une distance de 9 kilomètres. Voir en annexe le tableau des vitesses moyennes attribuées à chaque mode.

**L'enquête a été conçue et analysée par le Forum Vies Mobiles. La récolte et le traitement des données ont été réalisés sous la responsabilité de l'Observatoire Société et Consommation (Obsoco).**

# TABLE DES MATIÈRES

|      |                                                                                                       |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| P.04 | <b>SYNTHÈSE</b>                                                                                       |
| P.08 | <b>INTRODUCTION</b>                                                                                   |
| P.10 | <b>1. LA PLACE DES DÉPLACEMENTS DANS LES MODES DE VIE DES FRANÇAIS</b>                                |
| P.10 | 1.1 Temps et distances de déplacements : révision à la hausse et extrêmes disparités                  |
| P.14 | 1.2 Les déterminants des distances et du temps passé à se déplacer                                    |
| P.22 | <b>2. ZOOM SUR LA MOBILITÉ DES FRANÇAIS EN EMPLOI</b>                                                 |
| P.22 | 2.1 Le travail et son organisation structurent nos déplacements                                       |
| P.25 | 2.2 La multiplication des déplacements liés au travail                                                |
| P.32 | <b>3. ZOOM SUR LA MOBILITÉ DES PERSONNES HORS EMPLOI</b>                                              |
| P.32 | 3.1 Les personnes hors emploi n'utilisent pas le temps libéré pour se déplacer davantage au quotidien |
| P.33 | 3.2 Des profils variés mais des pratiques similaires                                                  |
| P.34 | <b>4. QUATRE LEVIERS POUR UNE TRANSITION DURABLE ET JUSTE</b>                                         |
| P.35 | 4.1 Déplacements en proximité : agir sans attendre                                                    |
| P.37 | 4.2 Le rationnement des déplacements, une mesure de justice sociale et environnementale               |
| P.37 | 4.3 Le travail, un levier structurant pour décarboner les déplacements                                |
| P.39 | 4.4 Une politique de réaménagement du territoire et de ralentissement des rythmes de vie              |
| P.42 | <b>ANNEXE</b>                                                                                         |
| P.42 | <b>Définitions</b>                                                                                    |
| P.43 | <b>Vitesse moyenne attribuée à chaque mode pour le calcul des distances parcourues</b>                |

# ENQUÊTE NATIONALE MOBILITÉ ET MODES DE VIE 2020

## SYNTHÈSE

Les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports continuent d'augmenter en France, sans perspective d'amélioration à court terme. Par ailleurs, l'instauration d'une taxe carbone a échoué avec l'éclosion du mouvement des Gilets Jaunes. Dans ce contexte, le Forum Vies Mobiles a souhaité comprendre quelle est la place réelle des déplacements dans le quotidien des Français (hors vacances). Ce travail permet d'imaginer des politiques de transition efficaces, justes et adaptées aux pratiques, pour aller vers des modes de vie désirés et plus durables. C'est ce à quoi nous nous sommes appliqués en lançant l'Enquête Nationale Mobilité et Modes de Vie 2020.

Combien de temps les Français passent à se déplacer au quotidien ? Et combien de kilomètres parcourent-ils ? Y a-t-il des Français qui ne vivent qu'en proximité ? Qui peut se passer de sa voiture pour aller travailler ou pratiquer ses autres activités ? Qui sont les principaux émetteurs de CO<sub>2</sub> lié aux déplacements ? Quel est le potentiel réel des modes actifs ? Quelles sont les formes urbaines effectivement favorables à une mobilité durable ?

### Un volume de déplacements jusqu'ici fortement sous-estimé

Que l'on regarde le temps passé à se déplacer ou les kilomètres parcourus, l'Enquête Nationale Mobilité et Modes de Vie 2020 montre que les chiffres habituels sous-estiment de près de deux fois les déplacements des Français !

**En moyenne, un Français se déplace 10h par semaine et parcourt 400 kilomètres**, soit l'équivalent d'une journée et demie de travail et d'un trajet Paris-Nantes chaque semaine. Avec un tel volume de déplacements, les politiques ne peuvent se contenter de miser sur le changement des comportements individuels et sur le recours aux modes actifs pour limiter les émissions de CO<sub>2</sub>.

Cette réévaluation à la hausse résulte en partie de la croissance récente de nos déplacements, mais également d'une méthodologie qui met en lumière des déplacements invisibilisés jusque-là. Cette dernière a été pensée pour mieux prendre en compte la diversité et la variabilité des pratiques de déplacement<sup>1</sup>. **On constate ainsi que les 10% des Français qui se déplacent le moins pour l'ensemble de leurs activités, y passent en moyenne à peine dix minutes par jour (environ 1 heure par semaine) contre près de 5h par jour (34 heures par semaine) pour les 10% des Français qui se déplacent le plus – soit plus de 30 fois plus !** Ces résultats montrent qu'une politique de transition basée sur la moyenne ne sera pas adaptée à une partie non négligeable de la population.

---

1. L'enquête prend en compte les différents déplacements réalisés sur une période de deux semaines, la mobilité habituelle sans limite de distance, et les déplacements inscrits dans la journée de travail (rendez-vous professionnels, circuit d'un chauffeur de bus, livraisons, etc.).

## La place centrale du travail dans nos modes de vie

Chaque semaine, les personnes en emploi consacrent près de 12h à leurs déplacements contre seulement 7h chez les personnes hors emploi et ils parcourent respectivement près de 500 kilomètres contre un peu plus de 200 kilomètres. **Le travail est donc extrêmement discriminant en termes de pratiques de mobilité** et il n'est pas possible de séparer la politique de l'emploi et la politique des transports.

La diversité et la variabilité des pratiques ont été renforcées par les évolutions récentes de nos modes de vie : variabilité croissante des lieux et des temps de travail ainsi que des horaires, développement des outils numériques, nouveaux rythmes scolaires, rythmes familiaux variés au sein des familles recomposées, etc.

**Il est d'autant plus important de prendre en compte ces évolutions que l'enquête révèle que la variabilité des horaires et des lieux de travail augmente considérablement le temps passé à se déplacer: entre 1h et 5h en plus chaque semaine par rapport à la moyenne.**

## La mobilité dans le cadre du travail : le grand oubli

Derrière la moyenne de cinq heures hebdomadaires consacrées aux déplacements liés au travail, on trouve en réalité une grande diversité de pratiques. Avec l'augmentation des métiers nécessitant des déplacements importants, notamment dans le secteur des services, il est nécessaire de ne plus limiter les politiques de transition aux déplacements domicile-travail.

Cette enquête révèle pour la première fois que **40% des Français en emploi sont mobiles dans le cadre de leur travail**, qu'il s'agisse de travailleurs mobiles (chauffeurs de bus, livreurs, etc.) ou de personnes ayant des déplacements professionnels à réaliser quotidiennement ou presque (dépanneurs, aides à domicile, commerciaux, etc.).

Ces Français sont trop souvent oubliés par les politiques de décarbonation des déplacements des Français alors qu'ils parcourent pourtant **jusqu'à 100 kilomètres en moyenne chaque jour pour leur travail !**

Cette vision fine de la réalité des déplacements liés au travail nous oblige à imaginer des politiques dédiées pour permettre la transition.

## La mobilité est indissociable de la hiérarchie sociale

De manière générale, les **plus riches et les plus diplômés se déplacent plus vite que les autres**. Et s'ils y consacrent également plus de temps, c'est pour parcourir des distances nettement supérieures. Cette relation est exacerbée quand on ne regarde que les déplacements des Français en emploi : **plus on est dans une position sociale élevée en termes de diplôme et de revenus, plus on se déplace rapidement : on passe de 40km/h à 64km/h !** Cette vitesse permet notamment aux plus riches de parcourir plus de kilomètres et aux plus diplômés de passer moins de temps à se déplacer.

On constate également une différence en termes de fréquence des déplacements. **La mobilité dans le cadre du travail, à la fois plus fréquente et plus lente, reste l'apanage des classes populaires.** Elles y consacrent également plus de temps.

L'enquête prouve ainsi qu'il existe une forte relation entre position socio-économique et pratiques de déplacement : **on passe d'autant plus de temps à se déplacer et on va d'autant plus loin que l'on est un homme, diplômé, à revenus élevés, habitant en Île-de-France, sans enfant ou avec un conjoint pour s'en occuper.** À contrario, on est moins mobile si l'on est une femme, peu diplômée, avec des revenus modestes vivant dans une ville moyenne et avec enfant(s).

## Densité urbaine et télétravail : les faux amis de la transition écologique

Contrairement aux hypothèses souvent formulées dans le domaine de l'urbanisme – qui voudraient que quand on vit dans une ville plus dense, on se déplace moins – l'enquête montre qu'il n'existe **pas de relation entre la densité d'un territoire (nombre d'habitants par km<sup>2</sup>) et l'importance des déplacements réalisés chaque semaine par ses habitants.**

L'importance des déplacements s'explique avant tout par la taille de la ville au sein de laquelle on réside : **c'est dans les villes de taille moyenne, entre 10 000 et 50 000 habitants, que les temps et les distances de déplacement sont les plus**

**courts** à structure sociodémographique égale. Ces résultats remettent en question l'idéal d'un modèle métropolitain qui, organisé autour d'une ville dense, permettrait de réduire les déplacements de ses habitants.

La pratique du télétravail est également souvent pensée comme une solution pour éviter des déplacements domicile-travail et donc, pour réduire les temps et les distances de déplacement. Pourtant, **pratiqué moins de deux jours par semaine, le télétravail augmente considérablement les temps et les distances de déplacement** aussi bien pour le travail que pour les autres activités du quotidien. S'il est pratiqué plus souvent, au mieux, ça ne change rien. Le télétravail libère du temps pour d'autres déplacements et rend acceptables des déplacements domicile-travail plus importants car moins fréquents.

Ces résultats sont inattendus et montrent qu'il semble difficile de faire du télétravail un levier pour la transition écologique sans mener une réflexion sur la manière dont le temps libéré est utilisé et sur les cadres de vie auxquels sa pratique donne accès.

### **Des leviers efficaces pour la transition vers des modes de vie plus durables**

Dans une perspective de réduction des émissions de gaz à effets de serre, les résultats de l'Enquête Nationale Mobilité et Modes de Vie 2020 démontrent l'importance d'agir pour réorganiser la place des déplacements dans nos vies. Pour cela, il faut des politiques ciblées, prenant en compte la diversité des pratiques des Français.

Nous proposons de concentrer les efforts sur quatre axes :

#### **1) Déplacements en proximité : agir sans attendre**

**30% de la population pratique l'ensemble de ses activités à moins de 9 kilomètres de son domicile** (hors activités sociales) soit l'équivalent de 30 minutes de vélo. Pourtant, parmi eux, certains utilisent exclusivement leur voiture pour réaliser leurs trajets. Ici, **le vélo et la marche sont des outils majeurs et réalistes pour une politique de décarbonation des déplacements**. Cela permettrait de réserver les trajets courts en voiture aux personnes qui ne peuvent pas s'en passer

(handicap, santé, âge, transport de charges ou accompagnement, etc.).

#### **2) Le rationnement des déplacements, une mesure de justice sociale et environnementale**

Les modes de vie des plus riches et des plus diplômés sont à l'origine des déplacements les plus importants et les plus rapides. **Instaurer progressivement le rationnement des déplacements carbonés pour lutter contre le changement climatique participerait d'une plus grande égalité entre les citoyens tout en étant efficace.**

#### **3) Le travail, un levier structurant pour décarboner les déplacements**

**41% des actifs en emploi ont des trajets domicile-travail de plus de 9 kilomètres, nécessitant des transports rapides motorisés.** En termes de transition, ces actifs éloignés de leurs lieux de travail représentent un vrai défi. L'enquête montre donc que les politiques en faveur des modes actifs seront insuffisantes et que des mesures plus structurantes doivent être prises au niveau des organisations. Par ailleurs, 40% des Français sont mobiles **dans le cadre de leur travail**. Très peu de politiques sont menées pour décarboner leurs déplacements. S'il n'est pas possible de revoir l'organisation de tous les métiers, certaines pratiques peuvent tout de même être repensées de façon à réduire le temps et les distances des déplacements qu'elles génèrent.

#### **4) Une politique de réaménagement du territoire et de ralentissement des rythmes de vie**

L'enquête témoigne du fait que c'est dans les villes moyennes, entre 10 000 et 50 000 habitants, que les temps de déplacements sont les moins importants. Le caractère hors-normes de l'Île-de-France, dont les habitants ont des temps de déplacements particulièrement longs, est à noter.

L'enquête montre également que les relations sociales, sont les activités qui sont effectuées le plus loin de chez soi.

**Ces résultats nous invitent à réinventer l'aménagement du territoire et à privilégier les villes moyennes, aux dépens des très grandes agglomérations, ainsi qu'à promouvoir une nouvelle politique des rythmes sociaux.**



# PRINCIPAUX CHIFFRES

## Moyennes nationales

- Les Français se déplacent en moyenne **10h/semaine** : c'est une activité à part entière !
- Cela représente environ **400 kilomètres**, soit l'équivalent d'un Paris-Nantes effectué chaque semaine. Une distance infranchissable sans voiture, train ou avion.

## Disparités

- Au-delà de cette moyenne, il existe une très forte disparité des pratiques entre les individus : les 10% des Français qui se déplacent le moins pour l'ensemble de leurs activités, y passent en moyenne à peine **dix minutes par jour contre près de 5 heures par jour** pour les 10% des Français qui se déplacent le plus – soit plus de **30 fois plus** !

## Proximité

- **30% de la population pratique l'ensemble de ses activités à moins de 9 kilomètres de son domicile** (hors activités sociales) et peut ainsi potentiellement se passer de la voiture au quotidien.

## Travail

- Le travail est le premier motif de déplacements du quotidien.
- **Plus de 1 Français en emploi sur 5 (21%) utilise exclusivement sa voiture pour aller sur son lieu de travail, bien que son trajet soit inférieur à 9 kilomètres**, soit l'équivalent de 30 minutes à vélo.

- Plus on travaille, plus les horaires sont variables et plus les lieux de travail sont nombreux, plus on passe de temps à se déplacer et on parcourt de distance.

- **40% des personnes en emploi<sup>1</sup> se déplacent quotidiennement ou presque sur leur temps de travail** (hors domicile-travail). Elles parcourent quotidiennement ou presque **jusqu'à 100 kilomètres par jour** en moyenne. Auxquels certains doivent ajouter les déplacements domicile-travail.

## Territoire

- Contrairement à ce que l'on dit habituellement, **on ne se déplace pas moins quand on habite dans une ville dense**.
- Lorsque l'on vit en **Île-de-France** on parcourt autant, voire moins, de kilomètres chaque semaine que dans le reste du territoire (près de 400 kilomètres), mais on y consacre **2 à 3h de plus** !

## Cycle de vie

- Chez les personnes qui ne sont pas en emploi, le fait de se déplacer plus ou moins longtemps et plus ou moins loin dépend du **cycle de vie** : les jeunes adultes et les jeunes retraités sont ceux qui se déplacent le plus.

1. Personnes en emploi, hors étudiants

## INTRODUCTION

# UNE RÉÉVALUATION À LA HAUSSE DE LA DISTANCE ET DU TEMPS PASSÉ À SE DÉPLACER PAR LES FRANÇAIS !

Les Gilets Jaunes sont-ils tous des habitants du périurbain utilisant leur voiture pour aller travailler ? Combien de temps les Français passent à se déplacer au quotidien ? Et combien de kilomètres parcourent-ils ? Y a-t-il des Français qui ne vivent qu'en proximité ? Qui peut se passer de sa voiture pour aller travailler ou pratiquer ses autres activités ? Qui sont les principaux émetteurs de CO<sub>2</sub> lié aux déplacements ? Quel est le potentiel réel des modes actifs ? Quelles sont les formes urbaines effectivement favorables à une mobilité durable ?

Autant de questions qui, pour y répondre, appellent à bien comprendre la place réelle des déplacements dans les modes de vie. Avec l'Enquête Nationale Mobilité et Modes de Vie 2020, nous avons essayé de faire le jour sur les zones d'ombre de nos vies mobiles au regard de la nécessité d'entamer sans attendre une transition vers des modes de vie plus désirés et plus durables. Le secteur des transports est, en effet, le premier secteur émetteur de CO<sub>2</sub> en France et ses émissions sont toujours en augmentation.

L'enquête s'attache en particulier à faire le portrait des modes de vie<sup>1</sup> des Français au regard de leurs déplacements. Pour cela, nous avons quantifié les distances parcourues et d'abord, le temps que nous prennent nos déplacements pour cha-

cune des activités réalisées de façon récurrente au quotidien, que ces dernières soient choisies (sports, loisirs, etc.) ou contraintes (travail, courses alimentaires, etc.)<sup>2</sup>.

Avec cette méthode, nous tenons compte des évolutions récentes des modes de vie et mettons ainsi en lumière de nouveaux éléments par rapport à ceux apportés par l'enquête menée tous les dix ans par le ministère chargé des transports et l'INSEE pour quantifier les déplacements des Français : l'Enquête Nationale Transport Déplacements (ENTD 2008). Ainsi, nous prenons en compte :

- les différents déplacements réalisés sur une période de deux semaines afin de bien saisir la diversité et la variabilité des pratiques répétitives mais non quotidiennes sur cette période (variabilité croissante des lieux et des temps de travail ainsi que des horaires, développement des outils numériques, nouveaux rythmes scolaires, rythmes familiaux variés au sein des familles recomposées, etc.),

---

1. On entend par mode de vie le programme d'activités qui compose le quotidien des personnes interrogées. On retient comme faisant partie du quotidien les activités pratiquées habituellement, soit au moins une fois tous les quinze jours.

2. Voir encadré

- les déplacements habituels de plus de 80 kilomètres,
- les déplacements inscrits dans la journée de travail (rendez-vous professionnels, circuit d'un chauffeur de bus, livraisons, etc.).

En essayant de bien prendre en compte l'évolution contemporaine du programme d'activité des Français, notre enquête aboutit à une réévaluation à la hausse extrêmement significative de la distance et du temps passé à se déplacer au quotidien par les Français ! Nous faisons l'hypothèse que l'invisibilité d'une partie des déplacements explique en partie la difficulté des politiques à s'en saisir.

Dans une perspective de transition vers des modes de vie désirés par les Français et durables au plan écologique, ces résultats permettent de mieux saisir la place réelle que prennent les déplacements au quotidien dans notre vie mais aussi, à l'échelle de la société, de mieux mesurer leurs impacts sur l'environnement.

**Nous avons établi cinq familles d'activité qu'un individu moyen peut être amené à réaliser de façon régulière :**

- **EMPLOI-ÉTUDE**  
(déplacements domicile-travail, déplacements dans le cadre du travail, recherche d'emploi, étude et formation)
- **ACTIVITÉS VITALES**  
(rendez-vous médicaux, courses alimentaires, tâches administratives)
- **ACCOMPAGNEMENT**  
d'autres personnes (enfants et personnes dépendantes)
- **ACTIVITÉS SOCIALES**  
(activités associatives, religieuses, sorties en soirée, visites chez les amis, à la famille)
- **SPORTS ET LOISIRS**  
(activités sportives, de bien-être, pratiques créatives, activités culturelles, shopping, ballade, promenade).



Si vous vous intéressez aux conclusions en lien avec la transition écologique, vous pouvez les retrouver rapidement tout au long du document grâce à ce signe.

# 01. LA PLACE DES DÉPLACEMENTS DANS LES MODES DE VIE DES FRANÇAIS

## 1.1. TEMPS ET DISTANCES DE DÉPLACEMENTS : RÉVISION À LA HAUSSE ET EXTRÊMES DISPARITÉS

### **Une mobilité d'ensemble bien supérieure à ce qui était connu jusqu'alors**

Un Français consacre plus de 10h (622 minutes) en moyenne par semaine à ses déplacements habituels tous motifs confondus. Soit l'équivalent de près d'une journée et demie de travail. La mobilité habituelle des Français peut ainsi être considérée comme une activité du quotidien à part entière.

### **En termes de distance, les Français parcourent l'équivalent d'un Paris-Nantes chaque semaine :**

Lorsque l'on cumule l'ensemble des déplacements habituels, ils parcourent près de **400 kilomètres** en moyenne.

En moyenne, les diverses activités pratiquées habituellement par les Français le sont à plus de 9 kilomètres de leur domicile, soit plus de 30 minutes en vélo. Impossible de se passer facilement de la voiture au quotidien dans une perspective de transition écologique !

10h par semaine consacrées aux déplacements et 400 kilomètres parcourus pour un Français moyen, c'est deux fois plus que ce qui est relevé dans l'Enquête Nationale Transport et Déplacements de 2008.

Cette différence est vraisemblablement imputable en partie à l'augmentation de la mobilité des Français depuis 12 ans et à la prise en compte de leurs nouvelles pratiques de mobilité.



**Deux activités sont particulièrement problématiques en termes de transition :**

- les activités vitales (rendez-vous médicaux, courses alimentaires, etc.), dont la portée moyenne est de 20 kilomètres. À noter la

prégnance des rendez-vous médicaux dont la portée moyenne est de 27 kilomètres.

- Les relations sociales, dont la portée moyenne est de 34 kilomètres, et jusqu'à 46 kilomètres pour les visites à la famille.

Seuil de 9 kilomètres : c'est la distance que l'on peut parcourir en 30 minutes à vélo, permettant de se passer de la voiture pour les personnes moyennement sportives.

## Une grande disparité des pratiques de déplacement

La moyenne cache des disparités extrêmement fortes en termes de mobilité du quotidien. Les 10% des Français qui se déplacent le moins pour l'ensemble de leurs activités, y passent en moyenne à peine 10 minutes par jour (65 minutes par semaine) contre près de 5h par jour (34 heures par semaine) pour les 10% des Français qui se déplacent le plus – soit plus de 30 fois plus !

Au global, 70% de la population se déplace moins de 10 heures par semaine et 30% se déplace nettement plus.

La dispersion des distances parcourues est encore plus impressionnante (deux fois plus forte que

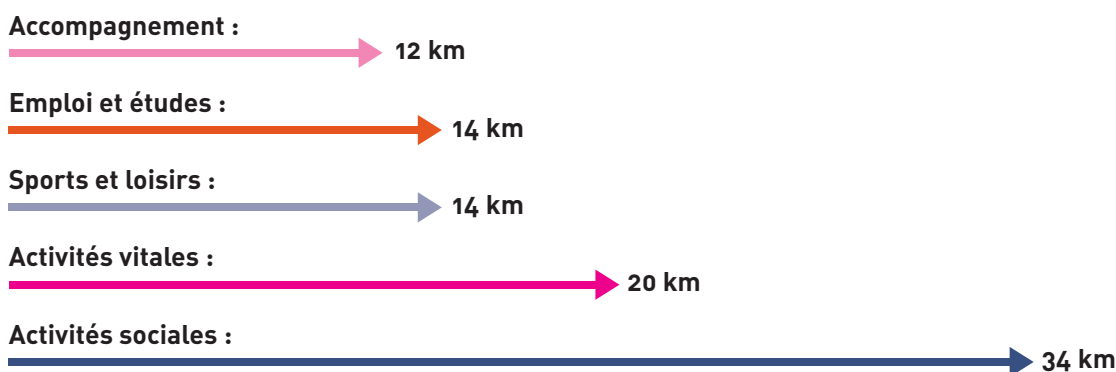
pour les temps de déplacements), avec une multiplication par près de 63 des distances moyennes parcourues entre le premier et le dernier décile : les 10% qui se déplacent le moins parcourent en moyenne 3 kilomètres par jour (24 kilomètres par semaine) alors que les 10% qui se déplacent le plus parcourent en moyenne 219 kilomètres par jour (1532 kilomètres par semaine).

Si près de 29% des Français déploient leur mode de vie en proximité directe (hors activités sociales), c'est-à-dire à moins de 9 kilomètres de chez eux, 23% de la population pratique ses activités loin : c'est-à-dire à plus de 30 kilomètres, soit l'équivalent de plus de 45 minutes en voiture. On trouve même 27% des Français qui pratiquent au moins une activité habituelle à plus de 80 kilomètres de chez eux. Autant de déplacements qui ne sont pas pris en compte par les enquêtes transport et qui font pourtant partie de la mobilité du quotidien d'un nombre non négligeable de Français.

L'activité pour laquelle les déplacements sont les plus contrastés est le travail :

- 43% des gens passent moins de 40 minutes par jour à se déplacer pour leur travail, alors que 15% y passent plus de deux heures chaque jour ;
- 36% des gens parcourent moins de 10 kilomètres par jour pour leur travail alors que près d'un quart (22%) parcourent plus de 60 kilomètres par jour en moyenne.

## Portée moyenne des déplacements des Français pour leurs activités



Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

Autres activités aux pratiques extrêmement diverses, les activités de sport et de loisir :

- Un quart des Français (24%) passent moins d'une heure par semaine à se déplacer pour ce motif alors qu'un cinquième (18%) y passent plus de 5h par semaine.
- En termes de distances, près de la moitié de la population parcourt moins de 50 kilomètres par semaine pour les activités sportives ou de loisirs, alors que près d'un tiers (31%) parcourt plus de 100 kilomètres chaque semaine.

Il existe de tels écarts entre Français dans leurs pratiques de mobilité qu'il est indispensable de mieux comprendre si les déplacements participent d'un mode de vie pleinement souhaité ou s'il vaudrait mieux penser leur évitement.

Une façon d'appréhender le sujet est de distinguer les activités qu'il n'est pas réellement possible de ne pas réaliser (travail, activités vitales et d'accompagnement) de celles que l'on accomplit plus librement (activités de loisir et sociales).

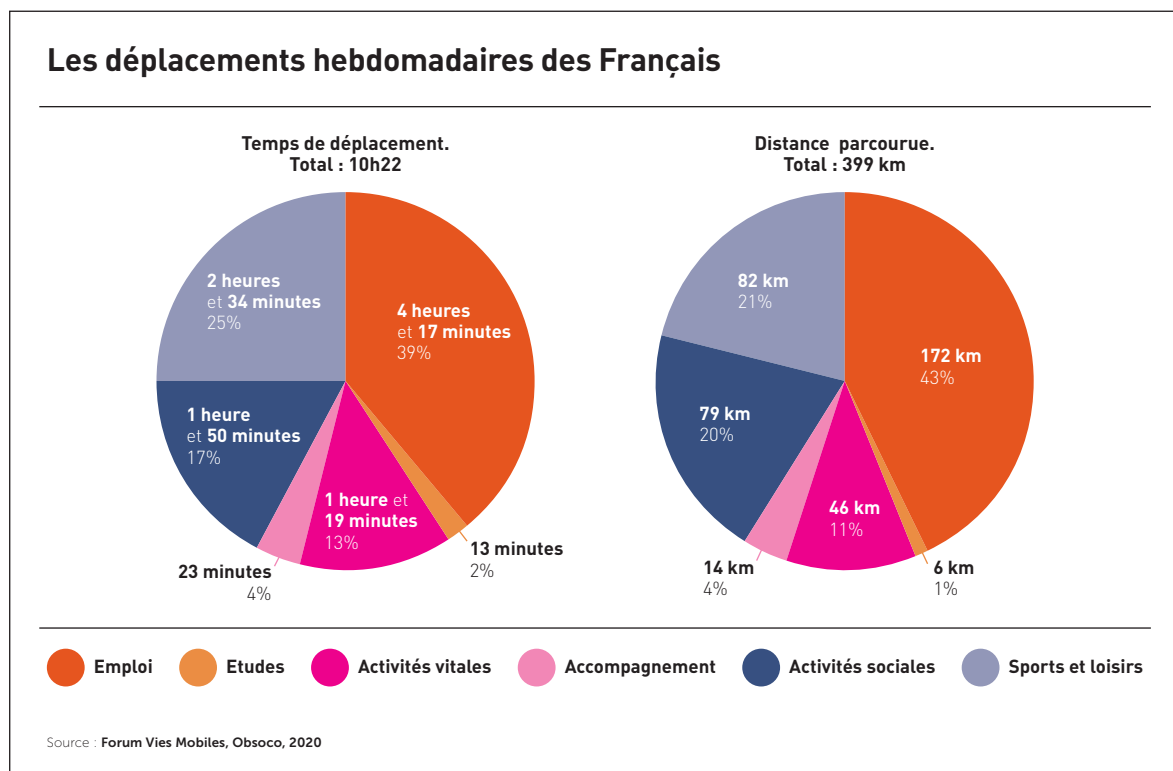
## Les activités contraintes sont celles qui génèrent le plus de temps et de distance de déplacement au quotidien

Près de 60% du temps et des distances consacrés aux déplacements, le sont dans le cadre d'activités liées au travail, aux études, aux activités vitales ou à l'accompagnement. Cela représente près de 6h (5h58min) et 238 kilomètres par semaine.

Heureusement, plus de la moitié des Français pratiquent leurs activités contraintes en proximité, à moins de 9 kilomètres de leur domicile, soit l'équivalent de 30min en vélo : 59% des Français pour les activités vitales et 72% pour les activités d'accompagnement.

**Sans surprise, c'est le travail qui est le premier responsable du temps de déplacement et des distances parcourues, en moyenne sur l'ensemble de la population** : 41% du temps et 45% des kilomètres.

Pour mémoire, afin de bien mesurer les déplace-



ments liés au travail, nous avons pris en compte tous les déplacements liés au travail (les déplacements domicile-travail comme les déplacements dans le cadre du travail).

Pris dans leur ensemble les déplacements liés aux activités non contraintes représentent quand même **40% des kilomètres parcourus et 42% des temps de déplacement.**

Notons que si les relations sociales sont moins fréquentes que les autres activités, elles nécessitent d'aller plus loin de chez soi : **32% des Français ont des relations sociales (amis, famille,...) à plus de 30 kilomètres.**

### Relations sociales et activités sportives et de loisir : des déplacements qui se font majoritairement sans voiture

Ceux qui pratiquent leurs relations sociales en proximité utilisent assez peu la voiture : seulement un quart des personnes utilisent exclusivement la voiture pour des déplacements de moins de 9 kilomètres.

De leur côté, les activités de loisirs sont, dans l'ensemble, et quelle que soit la portée moyenne des déplacements qu'elles nécessitent, encore moins dépendantes de la voiture. Et si la moitié des personnes concernées réalisent des trajets d'une portée moyenne inférieure à 9 kilomètres, seuls 15% d'entre elles les effectuent en voiture.

1. Il s'agit d'une méthode d'analyse statistique qui permet d'isoler les facteurs pouvant influencer sur un phénomène, ici les temps et des distances liés à nos déplacements, et de connaître l'importance de leur influence indépendamment les uns des autres.

#### La voiture dans les trajets des Français :

##### Pour les activités sociales

| PORTÉE                                                                     | Entre 0 et 9 km par trajet | Entre 9 et 20 km par trajet | Entre 20 et 30 km par trajet | Plus de 30 km par trajet |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------|
| % des personnes utilisant uniquement la voiture lors de leurs déplacements | 27%                        | 49%                         | 56%                          | 56%                      |

##### Pour les activités de sport et loisir

| PORTÉE                                                                     | Entre 0 et 9 km par trajet | Entre 9 et 20 km par trajet | Entre 20 et 30 km par trajet | Plus de 30 km par trajet |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------|
| % des personnes utilisant uniquement la voiture lors de leurs déplacements | 15%                        | 34%                         | 38%                          | 48%                      |

Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

## 1.2. LES DÉTERMINANTS DES DISTANCES ET DU TEMPS PASSÉ À SE DÉPLACER

Dans une perspective de transition écologique et d'émancipation sociale, après avoir constaté la grande disparité des pratiques de déplacement, on a cherché à identifier, par le biais d'un modèle de régression<sup>1</sup>, quels sont les groupes et les territoires ayant des pratiques hors-normes et pour quelles raisons.

Les résultats qui suivent positionnent les individus au regard de la mobilité, indépendamment de tous les autres facteurs. Par exemple, si on dit qu'un homme a plus de déplacements qu'une femme, cela signifie que c'est vrai quelles que soient les autres caractéristiques démographiques, territoriales, ...

### Une culture de la mobilité

On aurait pu faire l'hypothèse que chacun dispose d'un capital maximum de temps à accorder aux déplacements. Pourtant, l'enquête montre qu'il n'y a pas de compétition entre les temps de déplacement pour les différentes activités du quotidien. Elle montre même que **plus on passe de temps à se déplacer pour une activité, plus on est sus-**

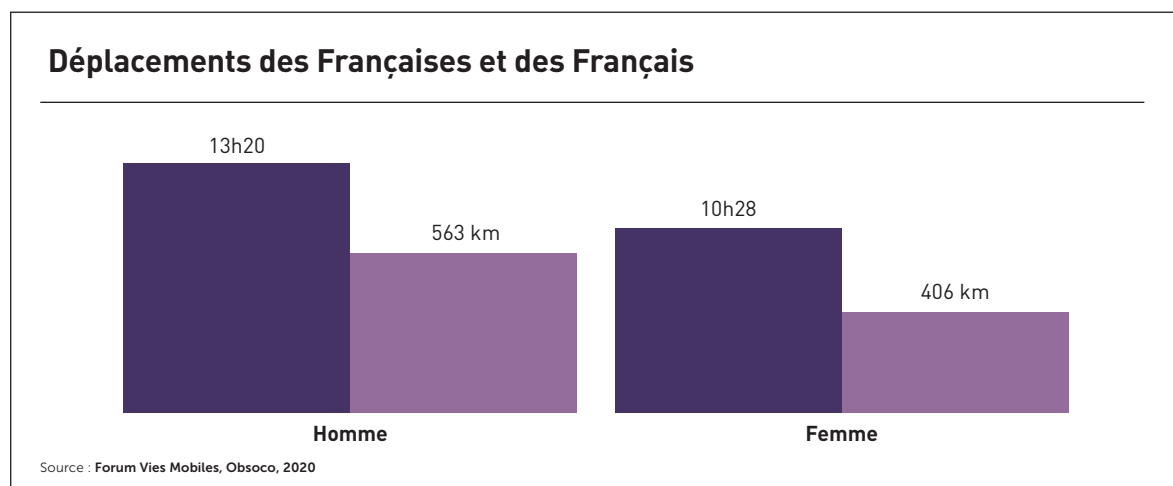
**ceptible d'accorder du temps aux déplacements pour les autres activités.**

De la même manière, on aurait pu faire l'hypothèse qu'il existe un capital familial de temps à accorder aux déplacements et que plus une personne se déplace, plus son conjoint aurait tendance à ne pas le faire<sup>2</sup>. L'enquête montre que c'est le contraire. Au sein d'un couple, plus l'un des deux se déplace, plus l'autre le fait aussi.

Ces deux résultats nous amènent à penser qu'il existe une culture de la mobilité chez les individus et qu'elle se partage entre pairs. On sait par ailleurs qu'elle peut être nourrie par l'expérience et les projets personnels ainsi que par l'offre de transport sur le territoire<sup>3</sup>.

### La mobilité, une pratique genrée

En moyenne, un homme parcourt 118 kilomètres de plus qu'une femme et se déplace deux heures de plus par semaine : près de 11h30 (685min) contre près de 9h30 (563min).



1. Il s'agit d'une méthode d'analyse statistique qui permet d'isoler les facteurs pouvant influencer sur un phénomène, ici les temps et des distances liés à nos déplacements, et de connaître l'importance de leur influence indépendamment les uns des autres.

2. Une de nos recherches précédentes sur les personnes qui passent beaucoup de temps à se déplacer pour leur travail (grands mobiles) allait aussi dans ce sens. Étude à découvrir sur [forumviesmobiles.org](http://forumviesmobiles.org).

3. Pour en savoir plus sur le sujet, voir : *Tranches de vie mobile*, Forum Vies Mobiles, 2014



Cela est vrai quel que soit le motif de déplacement, mais c'est surtout le travail qui exacerbe les différences : en moyenne, un homme se déplace 1h40 de plus qu'une femme pour le travail chaque semaine, soit plus de 4h45 (287min) contre un peu plus de 3h00 (185min). Les différences sont particulièrement significatives parmi les personnes très mobiles pour le travail : parmi celles qui se déplacent plus de 15h par semaine pour le travail ou les études, plus de 2 personnes sur 3 sont des hommes (67%).

Une exception néanmoins, ce sont les femmes qui ont les déplacements les plus longs pour accompagner leurs proches : 62% des personnes effectuant plus de 5h de déplacement par semaine pour accompagner un proche sont des femmes.

À noter que seuls les déplacements liés aux activités vitales sont partagés équitablement.

### **La parentalité, une étape dans la vie qui bouleverse l'organisation des déplacements :**

Lorsqu'on a trois enfants mineurs ou plus au sein du foyer, les déplacements pour les activités contraintes augmentent fortement au détriment de ceux pour les activités choisies : on passe une heure et demie de plus à se déplacer chaque semaine pour les activités contraintes et près d'une demi-heure de moins pour les activités choisies, soit plus de 7h30 (457min) par semaine (moyenne nationale à près de 6h par semaine). **La parentalité peut donc se révéler un frein pour les relations sociales nécessitant des déplacements** (à moins qu'on ne les réalise en plus grande proximité).

Si en général, comme on l'a vu dans la partie sur la culture de la mobilité, plus un des membres d'un couple est mobile pour son travail, plus l'autre l'est également, cela n'est plus vrai lorsque l'on a des enfants : **tout porte à croire que l'on s'arrange au sein du foyer, pour limiter les temps des déplacements contraints.**

### **Ceux qui ont les plus hauts revenus se déplacent plus et plus vite**

On observe la relation bien connue entre le niveau de revenu et l'importance des déplacements<sup>1</sup> :

plus les revenus sont élevés, plus le temps passé à se déplacer est important et plus on parcourt de distance. Les plus hauts revenus (supérieurs à 2500 euros nets par unité de consommation<sup>2</sup>) se déplacent près de 11h30 (695min) et parcourent 479 kilomètres chaque semaine. Cela correspond à une heure de plus que la moyenne nationale et 80 kilomètres supplémentaires.

Comparés aux plus bas revenus (inférieurs à 1000 euros nets par unité de consommation), les personnes ayant un niveau de revenu élevé passent près de **deux heures de plus à se déplacer**. Ils parcourent également près de **160 kilomètres de plus**.

Ces deux heures de déplacement supplémentaires sont consacrées au travail, aux activités de loisir et aux relations sociales. Par contre, ils ont la chance d'avoir moins à se déplacer pour les autres activités contraintes, comme l'accompagnement des proches ou les courses alimentaires.

Et si les plus riches se déplacent plus loin, ils le font aussi plus vite ! **Ils se déplacent en moyenne 9 km/h plus vite.**

---

1. Pour en savoir plus sur la hiérarchie des vitesses et les représentations qui en découlent voir : *Ne pas dépasser la ligne !*, Forum Vies Mobiles, 2016

2. Système de pondération défini par l'INSEE attribuant un coefficient à chaque membre du ménage et permettant de comparer les niveaux de vie de ménages de tailles ou de compositions différentes. En effet, les besoins d'un ménage ne s'accroissent pas en stricte proportion de sa taille. Avec cette pondération, le nombre de personnes est ramené à un nombre d'unités de consommation : le premier adulte du ménage représente 1 unité de consommation, on compte 0,5 pour les autres personnes de 14 ans ou plus et 0,3 pour les enfants de moins de 14 ans.

## Vitesses de déplacement des Français en fonction des revenus

|                                           | Activités contraintes<br>(travail, courses,<br>accompagnement, etc.) | Activités choisies<br>(activités sociales<br>et loisirs) | Total   |
|-------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------|
| Revenus inférieurs<br>à 1000 euros nets * | 34 km/h                                                              | 32 km/h                                                  | 33 km/h |
| Revenus supérieurs<br>à 2500 euros nets*  | 45 km/h                                                              | 38 km/h                                                  | 42 km/h |
| Ecart de vitesse                          | 11 km/h                                                              | 6 km/h                                                   | 9 km/h  |

\*Par unité de consommation au sein des ménages

Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

## Les plus diplômés se déplacent plus

On observe que de manière générale plus on est diplômé, plus on se déplace. Les personnes ayant des diplômes supérieurs au bac passent 2 heures de plus à se déplacer que les personnes peu ou pas diplômées, et parcourent plus de 100 kilomètres supplémentaires en moyenne chaque semaine.



Que ce soit en termes de diplômes ou de revenus, ceux qui ont les niveaux les plus élevés passent plus de temps à se déplacer, vont plus vite et effectuent de plus grandes distances que les autres. Si c'est un avantage pour l'emploi, c'est un problème pour la transition.

Et si les plus diplômés, se déplacent plus loin, comme les plus riches, ils le font aussi plus vite.

## Déplacements des Français en fonction du niveau de diplôme

|                                                  | Temps de déplacement<br>hebdomadaire | Distance hebdomadaire<br>parcourue | Vitesse de<br>déplacement |
|--------------------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|---------------------------|
| Très peu diplômés<br>(sans diplôme, CEP ou BEPC) | 9h25                                 | 348 km                             | 37 km/h                   |
| Peu diplômés<br>(inférieur au bac)               | 9h42                                 | 357 km                             | 37 km/h                   |
| Diplômés<br>(supérieur au bac)                   | 11h25                                | 461 km                             | 40 km/h                   |
| Très diplômés<br>(Bac+4 et plus)                 | 11h35                                | 463 km                             | 40 km/h                   |

Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

## Pourquoi faire un sur-échantillonnage en face à face ?

Il est aujourd'hui courant de constater que le recrutement par le biais de panels en ligne ne permet pas d'atteindre les quotas nécessaires pour avoir une bonne représentation des catégories les moins diplômées de la population (personnes dont le diplôme le plus élevé n'excède pas le niveau brevet des collèges ou certificat d'études primaires pour les plus âgés) : pas plus un nombre suffisant que la diversité de leurs caractéristiques.

Pour cette raison nous avons complété l'échantillon en ligne de 12 000 personnes (dont 864 de peu diplômées) par un échantillon de 1 201 personnes peu diplômées interrogées en face-à-face.

On constate bien un écart dans les pratiques de mobilité des peu diplômés, en fonction de la manière dont s'ils ont été recrutés. Après redressement, les peu diplômés interrogés en face à face se déplacent moins longtemps (écart de 15%) et moins loin (écart de 21%) que ceux qui ont été interrogés en ligne.

Une fois intégré à l'échantillon total et après redressement, le sous-échantillon en face à face nous amène à évaluer à la baisse les déplacements (temps et distances) des personnes peu diplômées (jusqu'à 2,7% de moins) par rapport à l'échantillon en ligne seul.

## Des territoires favorables aux faibles temps de déplacement

### Densité humaine et centralité, deux facteurs surestimés

Contrairement aux hypothèses souvent formulées dans le domaine de la mobilité – qui voudraient que quand on vit dans une ville plus densément peuplée, on se déplace moins – **l'enquête montre qu'il n'existe pas de relation entre la densité (nombre d'habitants par km<sup>2</sup>) et l'importance des déplacements réalisés chaque semaine.**

Lorsque l'on vit dans une commune densément peuplée, on consacre plus de temps aux déplacements hebdomadaires que la moyenne nationale (+40 minutes par jour), et non pas moins, comme on aurait pu s'y attendre. En termes de distance parcourue, il n'y a pas de différence. Et si on y parcourt moins de kilomètres pour les activités contraintes, on en fait davantage pour les activités choisies.

On fait aussi souvent l'hypothèse que les habitants des centres-villes passent moins de temps à se déplacer que la moyenne car ils auraient plus facilement accès aux différentes activités du quotidien : travail, loisir, etc. Or, lorsqu'on compare les cadres de vie en fonction de leur centralité (ville centre, banlieue, périurbain et rural), on constate que les différences sont très faibles.

**Le temps passé à se déplacer est relativement constant en fonction des cadres de vie. Accéder à une plus grande vitesse ne réduit pas le temps passé à se déplacer mais permet de couvrir un territoire plus grand.**



En revanche, les distances parcourues sont plus importantes pour les habitants de banlieue. C'est donc le territoire le plus problématique en termes de transition écologique.

## Déplacements des Français en fonction de la centralité urbaine

|                      | Temps de déplacement hebdomadaire | Distance hebdomadaire parcourue | Vitesse de déplacement |
|----------------------|-----------------------------------|---------------------------------|------------------------|
| Ville centre         | 10h23                             | 378 km                          | 36,4 km/h              |
| Banlieue             | 10h41                             | 450 km                          | 42,2 km/h              |
| Périurbain et rural  | 9h58                              | 368 km                          | 36,9 km/h              |
| Population Française | 10h22                             | 399 km                          | 38,5 km/h              |

Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

À noter que, par exception, le fait d'habiter dans Paris intramuros ou dans une autre ville-centre de métropole (Lyon, Bordeaux, Toulouse, Nantes...) est associé à une mobilité nettement plus chronophage que la moyenne.

### L'Île-de-France, un cas à part

Si on regarde plus en détails l'Île-de-France, on constate que ses habitants passent plus de temps à se déplacer, quels qu'en soient les motifs. Indépendamment de la densité humaine, le fait d'habiter en Île-de-France est associé à un temps de déplacement supérieur pour l'ensemble des registres d'activités.

Lorsque l'on vit en Île-de-France on parcourt autant, voire moins de kilomètres chaque semaine que dans le reste du territoire (près de 400km), mais on y consacre 2 à 3h de plus ! Et pour cause, la vitesse moyenne de déplacement y est inférieure de 5 à 15km/h.

On sait qu'il est plus difficile de se déplacer sur le territoire francilien du fait d'une saturation des infrastructures de transport et que les déplacements y sont plus pénibles que dans le reste de la France car ils sont plus chronophages et plus incertains (retards, accidents de voyageur, etc.).

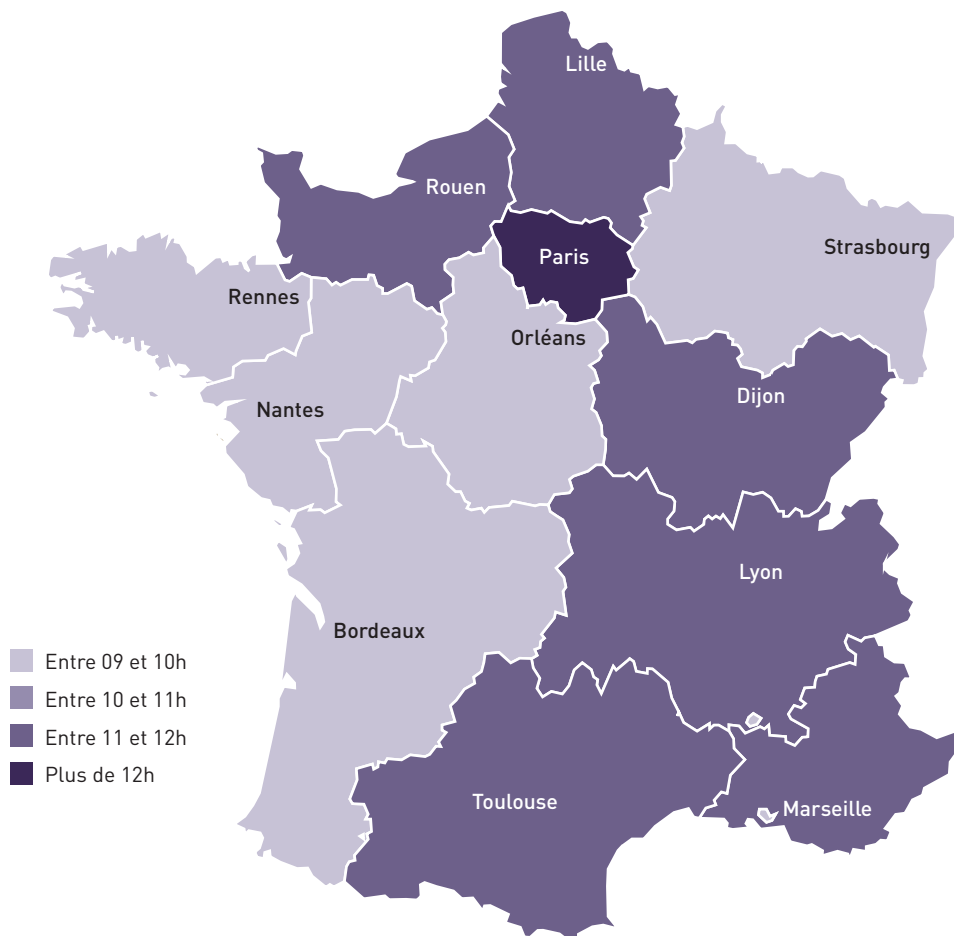
## Mobilité des Franciliens par rapport au reste des Français

|                    | Temps de déplacement hebdomadaire | Distance hebdomadaire parcourue | Vitesse de déplacement |
|--------------------|-----------------------------------|---------------------------------|------------------------|
| Paris intra-muros  | 12h45                             | 313 km                          | 25 km/h                |
| Île-de-France      | 11h54                             | 403 km                          | 34 km/h                |
| Hors Île-de-France | 10h00                             | 398 km                          | 40 km/h                |

\*Par unité de consommation

Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

## Temps de déplacement hebdomadaire des Français par région



Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

### Une question de taille ?

À l'opposé de l'Île-de-France dont on vient de parler, on trouve les villes de taille intermédiaire. C'est dans les unités urbaines comprises entre 10 000 et 50 000 habitants que les temps et les distances de déplacement sont les plus courts : plus de 9h20 par semaine et 370 kilomètres, contre près de 11h20 par semaine et plus de 420 kilomètres pour les unités urbaines de plus de 200 000 habitants.



Il semblerait que ce soit les villes de taille intermédiaire qui permettent de déployer des modes de vie le plus en proximité, puisque à structure sociodémographique égale,

les habitants tendent à moins s'y déplacer chaque semaine. Ces résultats remettent en question le modèle métropolitain qui, organisé autour d'une ville dense, permettrait de réduire les déplacements de ses habitants.

Au final, lorsque l'on analyse les déterminants du temps passé à se déplacer, on constate qu'il existe une culture de la mobilité portée par le groupe socialement dominant, au sens de la sociologie de Pierre Bourdieu : on est d'autant plus mobile que l'on est un homme, diplômé, à revenus élevés, habitant en Île-de-France, sans enfant ou avec un conjoint pour s'en occuper.



Sans surprise, le travail est le facteur principal qui structure les déplacements. Le fait d'être en emploi multiplie par près de deux le temps de déplacement des Français.

Du fait de son importance, nous allons procéder à des analyses séparées pour les personnes en emploi et les personnes hors emploi.

Comme nous allons le voir, le fait de prendre en compte la mobilité dans le cadre du travail rebat les cartes par rapport aux analyses sociologiques habituelles sur la mobilité des classes populaires.



# 02. ZOOM SUR LA MOBILITÉ DES FRANÇAIS EN EMPLOI

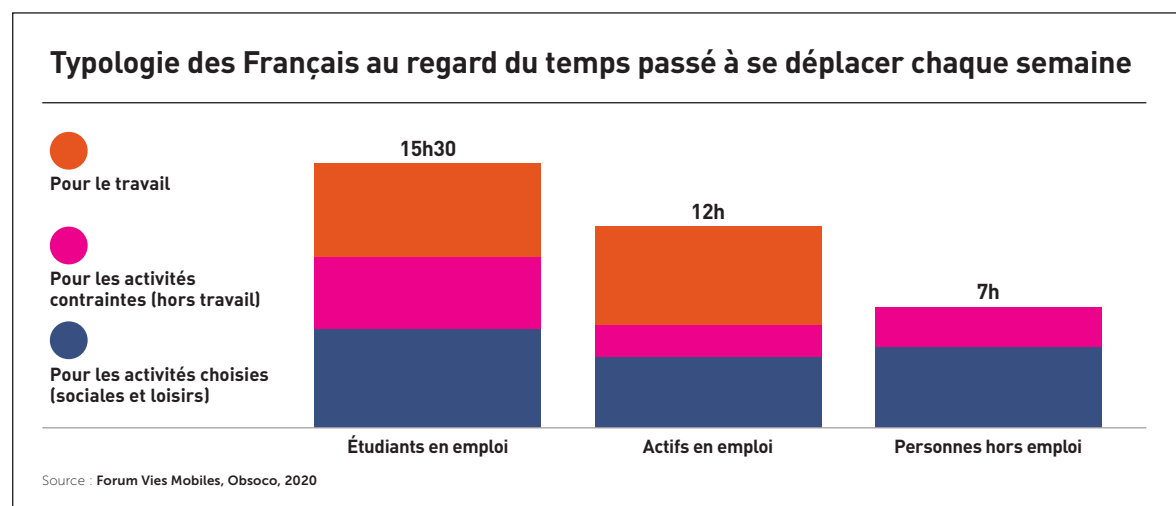
## 2.1. LE TRAVAIL ET SON ORGANISATION STRUCTURENT NOS DÉPLACEMENTS

### Sans surprise, les personnes en emploi se déplacent plus

Le fait de travailler augmente de 5h en moyenne les temps de déplacement : près de 12h (714 minutes) par semaine pour les personnes en emploi contre plus de 7h (426 minutes) pour les personnes hors emploi. En termes de distance parcourue, cela représente 484 kilomètres pour les

personnes en emploi et 228 kilomètres pour les personnes hors emploi.

Dans une perspective de transition nous avons souhaité mesurer l'ensemble des déplacements liés au travail. Pour cela, nous avons pris en compte les déplacements domicile-travail et les déplacements dans le cadre du travail.





## Parmi les travailleurs, ce sont les étudiants qui se déplacent le plus

Les étudiants qui travaillent se trouvent dans une situation extrême puisqu'ils passent près de 16h à se déplacer chaque semaine, soit l'équivalent de deux journées de travail. S'ils passent plus de temps à se déplacer que le reste des Français pour leurs activités en général, ce sont les déplacements liés à leur emploi qui représente l'essentiel de la différence : + 3h39 de temps de déplacement par rapport à la population général et +2h20 par rapport aux étudiants en général.

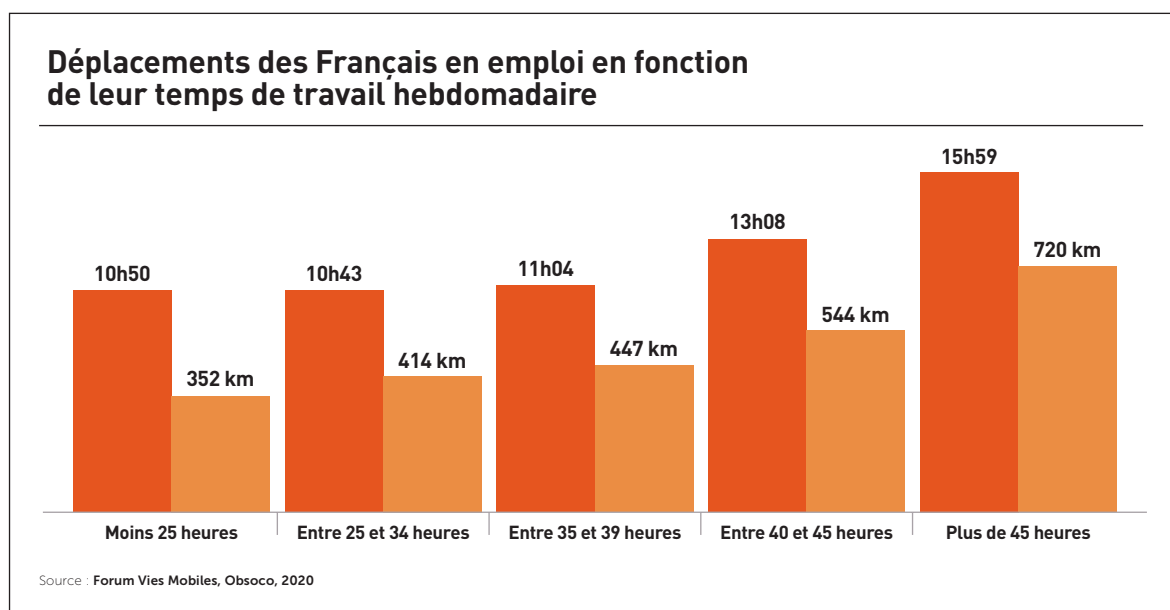
## Plus on passe de temps à travailler, plus on se déplace

Une personne qui travaille plus de 40h par semaine consacrera chaque semaine 2h de plus aux déplacements en général que la moyenne

des personnes en emploi : près de 14h (828min) contre 12h (714min). Il parcourra également près de 100 kilomètres de plus (581 kilomètres contre 484 kilomètres).

L'essentiel du temps supplémentaire passé à se déplacer par rapport à la moyenne est porté par la mobilité liée au travail qui représente près de 7h30 (439min) pour une personne qui travaille plus de 40h par semaine contre près de 6h (350min) pour la population totale.

On observe des écarts importants entre les extrêmes avec près de 5heures de déplacements et près de 400 kilomètres (372 kilomètres) hebdomadaires de différence entre ceux qui travaillent moins de 34 heures et ceux qui travaillent plus de 45 heures / semaine.



## La variabilité des horaires et des lieux de travail augmente considérablement le temps passé à se déplacer chaque semaine

Ne pas travailler aux horaires habituels augmente les temps de déplacement :

- en dehors des horaires classiques de bureau : près d'une heure de plus.
- sans cadre horaire : plus de trois heures de plus.

Mais c'est la polytopie du travail, c'est-à-dire le fait de l'exercer en plusieurs lieux, qui impacte le plus fortement les temps de déplacement : les personnes

qui travaillent dans plusieurs lieux passent près de 17h (1020min) à se déplacer chaque semaine dont plus de 10h (607min) rien que pour le travail.

## Le télétravail, un faux ami de la transition

La pratique du télétravail est souvent présentée comme une solution pour éviter des déplacements domicile-travail et donc, pour réduire les temps passés et les distances consacrées à ces déplacements. Pourtant, il permet également de choisir un lieu de vie plus éloigné, ou d'accéder à des offres d'emploi plus lointaines sans avoir à

déménager. Ainsi, le télétravail ne participe pas toujours à diminuer la quantité totale de déplacements liés au travail sur la semaine.

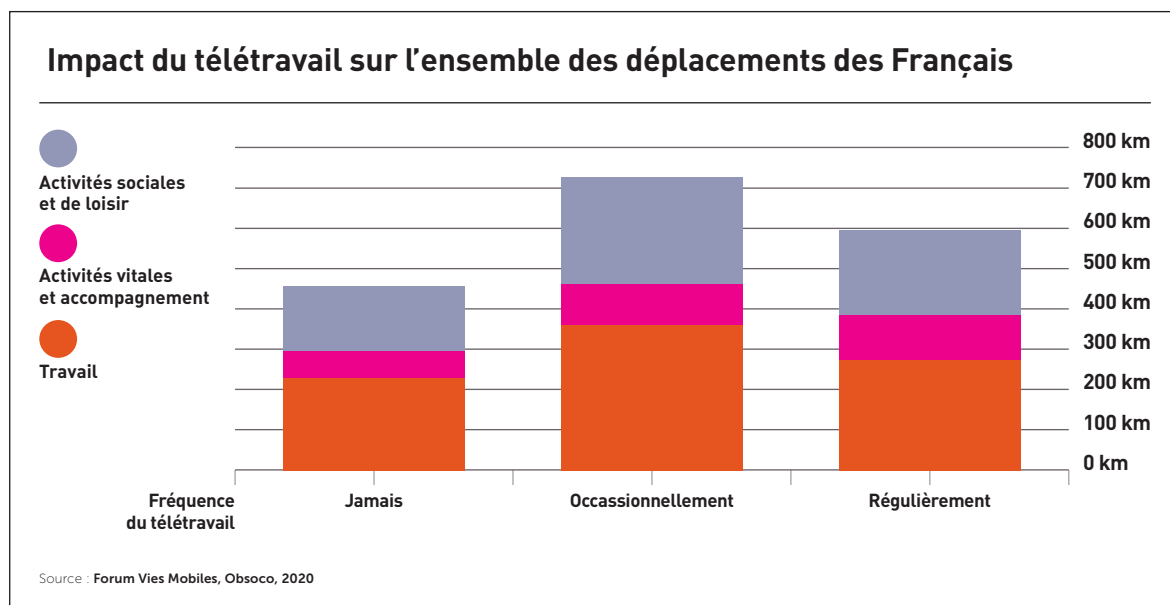
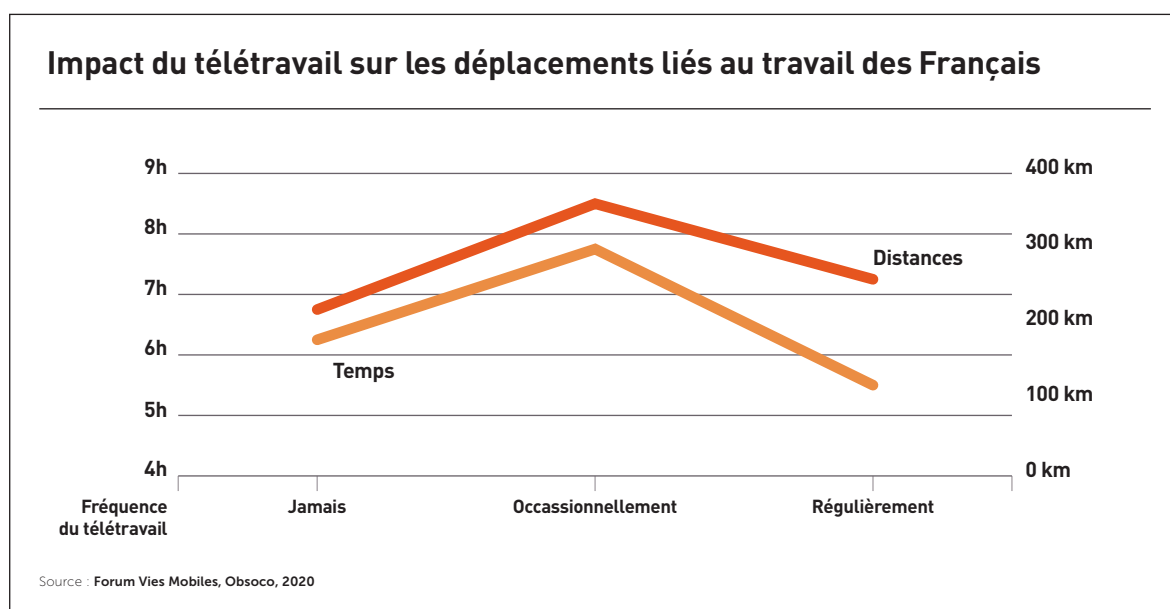
Pratiqué **occasionnellement** (moins de deux fois par semaine), le télétravail augmente considérablement les temps et distances de déplacement. Cela est vrai quelles que soient les autres caractéristiques sociales ou territoriales des répondants.

Pratiqué **plus régulièrement** (deux fois par semaine et plus), le télétravail réduit bien les temps et les distances de déplacement liés au travail, mais pas les déplacements pris dans leur ensemble.

En effet, **le télétravail augmente toujours les temps et les distances liés aux activités choisies.** Ainsi, lorsqu'on considère l'ensemble des activités du quotidien, la pratique du télétravail est associée à des modes de vie plus mobiles, en termes de temps mais surtout de distances parcourues chaque semaine.



**Ces résultats sont inattendus et montrent qu'il semble difficile de faire du télétravail un levier pour la transition écologique sans mener une réflexion sur la manière dont le temps libéré est utilisé et sur les cadres de vie auxquels sa pratique donne accès.**



## 2.2. LA MULTIPLICATION DES DÉPLACEMENTS LIÉS AU TRAVAIL

Prendre pour objet l'importance des déplacements liés au travail dans le mode de vie des Français, nous a amené à différencier trois types de déplacements : les déplacements domicile-travail et les déplacements dans le cadre du travail que l'on peut diviser en deux sous-catégories entre les personnes dont l'emploi est par définition mobile et les personnes qui ont des déplacements professionnels quotidiennement pour leur travail.

Par rapport à l'Enquête Nationale Transports et Déplacements, cette enquête permet de mieux prendre en compte les déplacements professionnels hors déplacements domicile-travail, et en particulier ceux effectués dans le cadre d'un travail par définition mobile (taxi, livreur, routier, conducteur de transports collectifs,...).

### Les trois types de déplacements liés au travail

Les déplacements domicile-travail



Les déplacements professionnels  
Déplacements dans le cadre du travail



Les travailleurs mobiles  
Déplacements dans le cadre du travail



Source : Forum Vies Mobiles, 2020

### Déplacements domicile-travail, le principal levier pour la transition

L'ensemble des enquêtes transports montre que ces déplacements sont en augmentation, notamment en fréquence et en distance.

#### Ils concernent plus de 8 personnes en emploi sur 10

82% des personnes en emploi doivent se déplacer pour se rendre sur leur(s) lieu(x) de travail, quotidiennement ou presque. Ils y consacrent en moyenne près de 3h20 (199min) par semaine, soit près de 40 minutes par jour, pour une distance moyenne chaque semaine d'environ 140 kilomètres, soit plus de 27 kilomètres par jour.

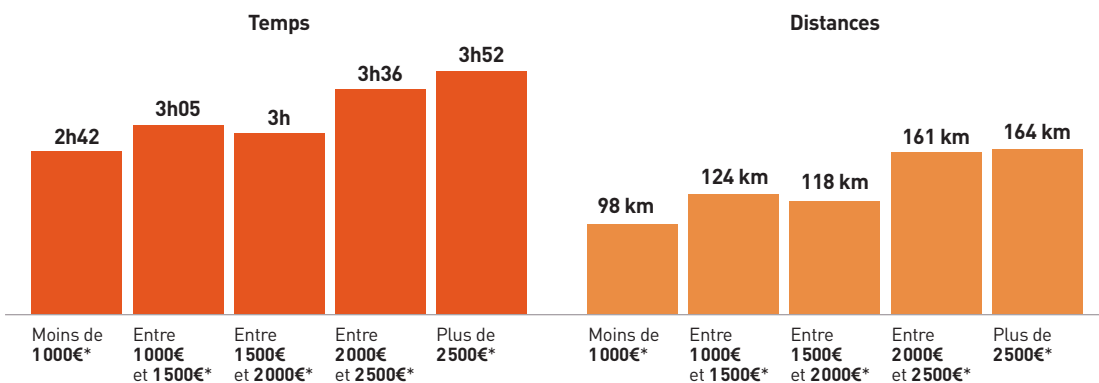
### Les déplacements domicile-travail augmentent avec le niveau des revenus

Comme le montraient déjà les précédentes enquêtes transport, les plus hauts niveaux de revenus sont ceux qui parcourent les plus grandes distances pour aller au travail. Les plus riches se déplacent 1h10 de plus que les plus pauvres et parcourent près de 70 kilomètres de plus.

Une interprétation possible serait que les emplois les moins rémunérés (ouvriers, emplois de service, etc.) s'exercent en plus grande proximité, comme le suggère le travail de Mathilde Rudolphe<sup>1</sup> sur les classes populaires dans les villes en décroissance.

1. Mathilde Rudolphe, « Ceux qui partent, ceux qui restent. Les mobilités résidentielles dans les villes en décroissance », *Métropolitiques*, 24 mai 2017.

## Déplacements domicile-travail des Français en fonction de leurs revenus



\*Par unité de consommation.

Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

### Le travail, une activité qui se pratique en proximité

59% des personnes en emploi parcourent entre 0 et 9 kilomètres par trajet vers leur travail, soit moins de 30 minutes de vélo. 19% des personnes en emploi parcourent entre 9 et 20 kilomètres, soit l'équivalent de 20 à 30 minutes de trajet en voiture. Seuls 14% d'entre eux parcourent des distances de plus de 30 kilomètres.



**Si l'enquête confirme que la voiture domine largement les pratiques de déplacement pour les trajets domicile-travail<sup>1</sup>, dans une perspective de transition, il est surtout intéressant de constater que parmi les personnes travaillant à moins de 9 kilomètres de chez eux, 36% réalisent ces trajets uniquement en voiture. Cela représente une opportunité en termes de report modal et définit la zone de pertinence pour les politiques en faveur des modes actifs.**

### L'Île-de-France, toujours un cas à part

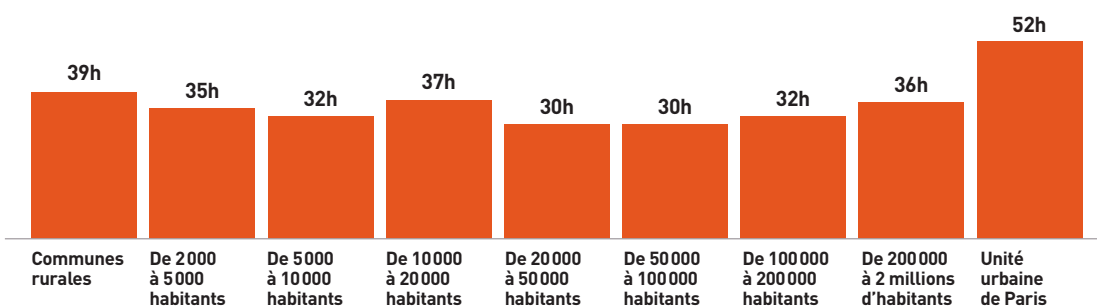
Chaque jour travaillé, un francilien consacre plus de 50 minutes à ses déplacements, contre moins de 40 minutes au niveau national et près de 30 minutes dans les villes de 20 à 100 000 habitants.

Au global, on est d'autant plus susceptible de se déplacer beaucoup pour le travail que l'on est un

homme aisé habitant à Paris et on l'est d'autant moins que l'on est une femme peu diplômée (bac et inférieur), vivant hors de Paris.

1. 70 % des Français en emploi utilisent la voiture au moins une fois tous les 15 jours ; 21 % déclarent utiliser les transports en commun ; 13 % la marche exclusivement ; 7 % les trains régionaux ; 6 % le vélo ; 2 % le TGV ; 1 % l'avion.

## Durée des déplacements domicile-travail hebdomadaires en fonction de la taille de l'unité urbaine de résidence



Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

## Déplacements dans le cadre du travail : une réalité invisibilisée !

### La mobilité dans le cadre du travail devient une norme

Parmi les Français en emploi, 63% sont susceptibles désormais d'avoir des déplacements pour le travail. Près d'un tiers (31%) le font quotidiennement ou presque, c'est-à-dire au moins trois fois par semaine.

Les 31% de personnes en emploi qui se déplacent quotidiennement ou presque, consacrent plus de 1h30 par jour (498 minutes par semaine) à se déplacer dans le cadre du travail et parcourent en moyenne près de 75 kilomètres quotidiennement (74 kilomètres) dans le cadre de leur travail, auxquels pour certains, il faut ajouter des déplacements domicile-travail (43 minutes et 31 kilomètres par jour en moyenne).

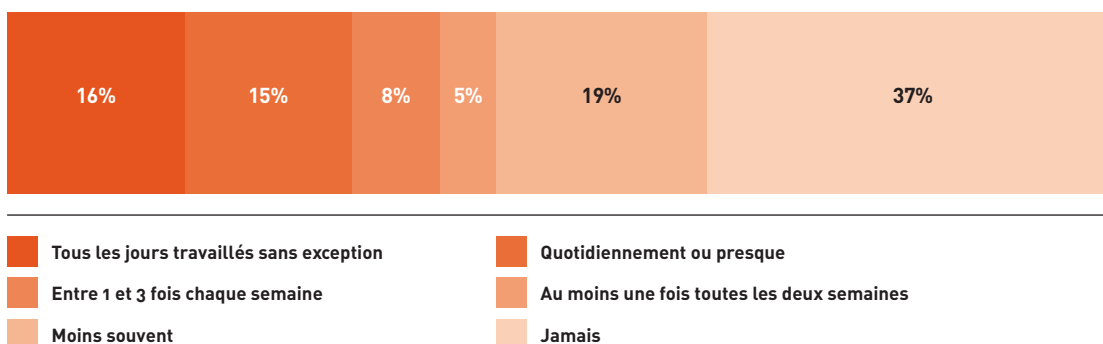
Parmi les personnes en emploi ayant des déplacements quotidiens dans le cadre de leur travail, il faut distinguer les travailleurs occupant un emploi par nature mobile, des travailleurs dont le métier nécessite des déplacements professionnels quotidien ou presque.

### Un quart de la population en emploi occupe un emploi par nature mobile

Ces déplacements sont mal pris en compte par les enquêtes transports de référence<sup>1</sup>. On peut faire l'hypothèse que la globalisation et la digitalisation entraînent une augmentation des professions mobiles (routiers, chauffeurs Uber, livreurs Deliveroo, etc.) et une plus grande variabilité dans les horaires et les lieux de travail.

1. Pour mesurer la mobilité des français, les enquêtes transport enregistrent l'origine et la destination de chaque déplacement. Si cela permet de mesurer de manière précise les déplacements domicile-travail, cela ne permet pas de mesurer les nombreux trajets effectués chaque jour par une partie des travailleurs mobiles, comme les taxis ou les livreurs.

## Fréquence des déplacements dans le cadre du travail



Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

**En France, 27% des personnes en emploi exercent une profession dont la nature même implique de se déplacer.** On prend ici en compte tous les emplois de conduite et d'accompagnement des véhicules : pilotes d'avion et personnel navigant, conducteurs de trains et contrôleurs, chauffeurs routiers, convoyeurs, chauffeurs de taxis, livreurs (camion, scooters, vélo, etc.), coursiers, facteurs, ambulanciers, etc.

Ils parcourent **près de 100 kilomètres par jour** pour leur travail (483 kilomètres par semaine).

Il n'y a pas beaucoup de spécificités sociodémographiques dans le groupe des travailleurs mobiles si ce n'est une nette surreprésentation des hommes (32% des hommes en emploi contre 20% des femmes en emploi) et des peu diplômés (30% des personnes en emploi dont le diplôme n'excède pas le baccalauréat contre 19% de ceux qui ont au moins un bac + 4).



**Le potentiel en termes de transition vers des déplacements plus soutenables ne se situe pas au niveau individuel mais au niveau des entreprises, de l'organisation des territoires et de la société tout entière afin de faire baisser la demande pour ces transports (marchandises) ou la faire augmenter (transports en commun).**

### **13% de la population en emploi a un métier nécessitant des déplacements professionnels quotidiens ou presque**

Les métiers nécessitant des déplacements professionnels quotidiens ou presque sont traditionnellement les commerciaux, les médecins de campagne, les métiers sur site (artisans, ouvriers du BTP, dépanneurs divers) et depuis quelques années avec le développement des métiers de service, les infirmières à domicile, le personnel de ménage, etc. Les déplacements professionnels de ces métiers sont sous-estimés dans les enquêtes transports (exclus au-delà de 80 kilomètres si ni leur origine ni leur destination ne sont clairement identifiées).

### **En France, 13% des personnes en emploi occupent un travail qui nécessite des déplacements quotidiens ou presque<sup>1</sup>.**

Ces actifs passent en moyenne **1h par jour** (300 minutes par semaine) à se déplacer pour leur travail et réalisent **plus de 45 kilomètres chaque jour** (225 kilomètres par semaine), auxquels pour certains, il faut ajouter un éventuel déplacement domicile-travail (42 minutes par jour pour 31 kilomètres en moyenne).

1. Pour mémoire : hors personnes occupant un emploi par nature mobile et étudiants

## **La réalité de la mobilité liée au travail**

| <b>TYPES DE DÉPLACEMENT</b>               |                                          | <b>Part de la population en emploi concernée</b> | <b>Distances parcourues</b>       |
|-------------------------------------------|------------------------------------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------|
| Déplacements domicile-travail quotidiens  |                                          | <b>82%</b>                                       | <b>+ de 27 km par jour</b>        |
| Les déplacements dans le cadre du travail | Travail mobile                           | <b>27%</b>                                       | <b>92 km par jour</b>             |
|                                           | Déplacements professionnels quotidiens   | <b>13%</b>                                       | <b>45 km par jour</b>             |
|                                           | Déplacements professionnels occasionnels | <b>10%</b>                                       | <b>Près de 400 km par semaine</b> |

Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

On compte également 10% de Français en emploi qui ont des déplacements professionnels réguliers bien que plus occasionnels (au moins une fois tous les quinze jours). Mais ceux-ci parcourent plus de 350 kilomètres (370 kilomètres) chaque semaine et sur un plus petit nombre de jours. Ils réalisent ainsi des trajets beaucoup plus longs les jours où ils se déplacent.



**Il semble difficile d’imaginer un transfert modal massif des modes motorisés vers des modes actifs tels que le vélo ou la marche tant les distances parcourues sont importantes chaque jour. Par ailleurs, les métiers concernés nécessitent souvent le transport de charges.**

**À l’heure de la transition il est indispensable de considérer l’ensemble des distances parcourues et pas uniquement les déplacements domicile-travail.**

### Les nombreux déplacements dans le cadre du travail, l’apanage des classes populaires

Derrière les déplacements dans le cadre du travail, on trouve une diversité de profils socio-économiques, dont les pratiques varient beaucoup d’une catégorie à l’autre.

Plus on est dans une position sociale élevée (diplôme, revenu), plus on va vite ! On passe de 40km/h à 64km/h, en fonction de son niveau de diplôme et de son revenu.

Cela se traduit de deux manières sur les temps et les distances :

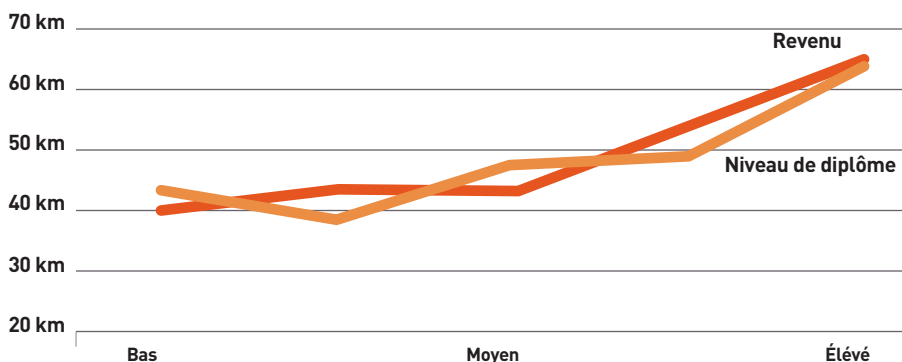
- Les temps de déplacements hebdomadaires sont les mêmes quels que soit le niveau de revenu. Mais les plus riches se déplacent plus vite donc ils parcourent plus de kilomètres.
- Les plus diplômés passent moins de temps à se déplacer. Mais comme ils vont plus vite, ils parcourent autant de kilomètres que les moins diplômés.

Le constat d’une inégalité sociale dans les déplacements liés au travail est confirmé par la fréquence à laquelle ces déplacements sont pratiqués. Entre un ouvrier qui va tous les jours sur ses chantiers et le chef d’entreprise qui se déplace une fois par semaine pour ses rendez-vous, on observe une différence de fréquence hebdomadaire importante : parmi ceux qui se déplacent quotidiennement ou presque dans le cadre de leur travail, on compte ainsi deux fois plus de peu diplômés que de très diplômés ainsi qu’une surreprésentation des plus modestes (+50%).

**La prise en compte de la mobilité liée au travail révolutionne le discours sur la relation entre mobilité et classes sociales, qui voudrait que plus on est riche et/ou diplômé, plus on se déplace et que quand on est pauvre on ne se déplace pas assez<sup>1</sup>.**

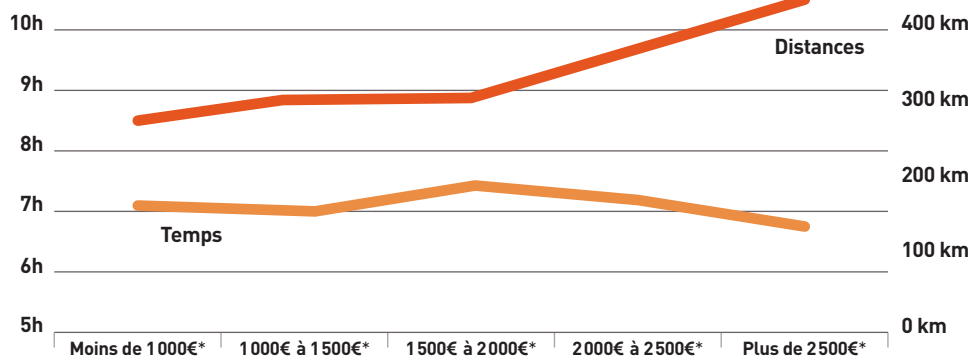
1. Pour en savoir plus, voir la controverse sur le site du Forum Vies Mobiles entre Thierry Ramadier et Vincent Kaufmann : La mobilité comme capital, 2012

### Vitesse moyenne des déplacements dans le cadre du travail, en fonction des revenus et des diplômes



Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

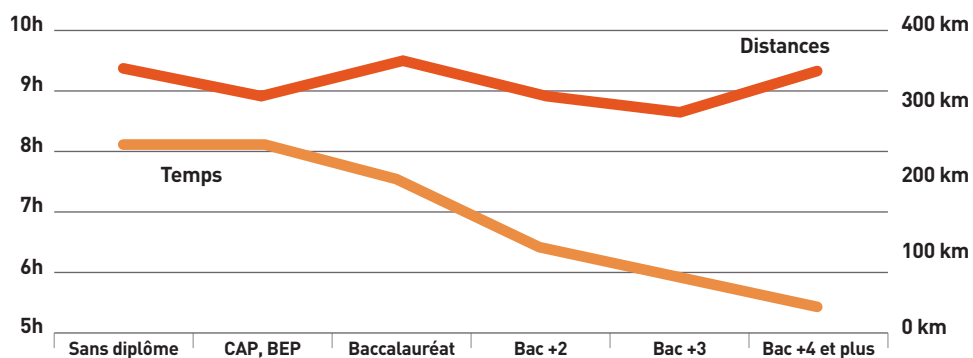
## Impact du revenu sur les déplacements des Français dans le cadre du travail



\*Par unité de consommation au sein des ménages

Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

## Impact des diplômes sur les déplacements des Français dans le cadre du travail



Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

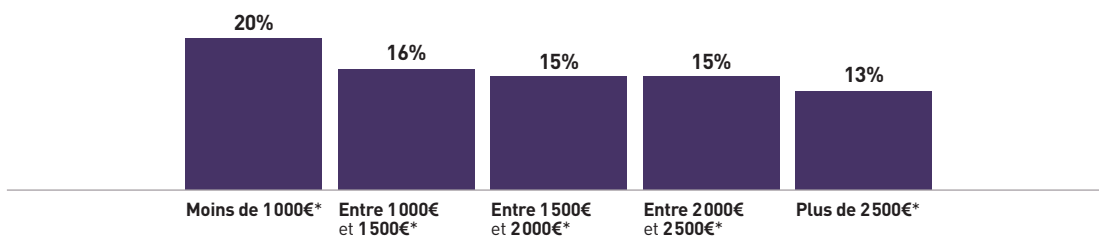
Si cela est vrai pour les déplacements domicile-travail, on constate la relation inverse pour tous les autres déplacements effectués dans le cadre de son emploi.

À noter que les plus riches parcourent de plus importantes distances, parce qu'ils peuvent le faire plus vite et cela quel que soit le type de déplacement lié au travail.

La manière dont on se déplace pour le travail révèle ainsi une relation de classes ambivalente et renvoie à des pratiques professionnelles très différentes en fonction du niveau d'étude et encore plus des revenus.



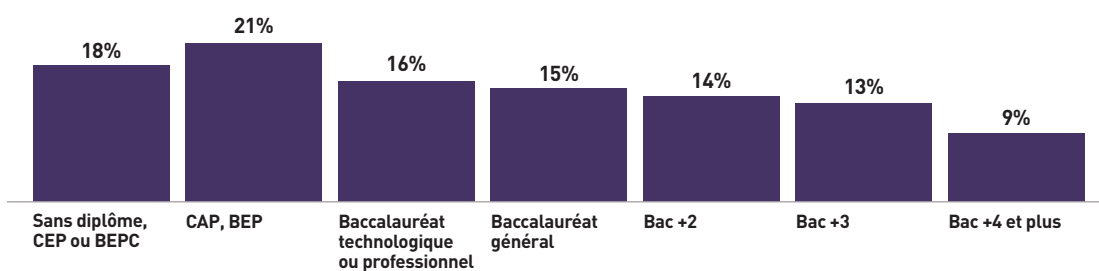
## Part des Français ayant des déplacements professionnels quotidiens en fonction de leurs revenus mensuels



\*Par unité de consommation au sein des ménages

Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

## Part des Français ayant des déplacements professionnels quotidiens en fonction de leur niveau de diplôme



Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

# 03. ZOOM SUR LA MOBILITÉ DES PERSONNES HORS EMPLOI

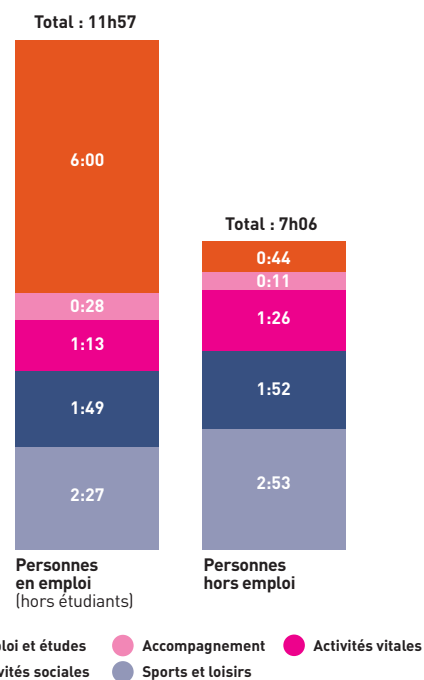
## 3.1. LES PERSONNES HORS EMPLOI N'UTILISENT PAS LE TEMPS LIBÉRÉ POUR SE DÉPLACER DAVANTAGE AU QUOTIDIEN

Les personnes hors emploi représentent 33% de l'échantillon. Ce groupe est composé à 58% de retraités, 14% de jeunes de moins de 24 ans et 28% de d'adultes sans emploi (chômeurs, personnes au foyer, rentiers, etc.).

Comme indiqué précédemment, en moyenne, les personnes hors emploi consacrent près de 7h (419min) à se déplacer chaque semaine et parcourent 230 kilomètres, soit près de 5heures de moins et plus de deux fois moins de kilomètres (250 kilomètres) que la population en emploi.

De façon contre-intuitive, les personnes hors emploi ne consacrent pas plus de temps à se déplacer et ne parcourent pas plus de kilomètres pour leurs autres activités quotidiennes que les personnes en emploi. Le temps libéré par l'absence de travail n'est pas réinvesti dans d'autres déplacements. On ne constate donc pas d'effet de compensation.

Temps passé à se déplacer pour les activités du quotidien, pour les personnes en emploi et hors emploi





Pour autant, dans une perspective de transition, on constate que l'importance de leurs déplacements (33 kilomètres par jour) ne leur permet pas de se passer des modes motorisés sans difficultés.

## 3.2. DES PROFILS VARIÉS MAIS DES PRATIQUES SIMILAIRES

Chez les personnes qui ne sont pas en emploi, le fait de se déplacer plus ou moins longtemps et plus ou moins loin dépend avant tout du niveau de ressources et ce facteur apparaît très lié à celui du cycle de vie.

Parmi ceux qui passent le plus de temps à se déplacer, on repère :

- toutes activités confondues, les jeunes adultes : près de 8h30 de déplacements chaque semaine, contre moins de 7h pour les personnes hors emploi.
- pour les activités choisies, les jeunes retraités : près de 5h chaque semaine. En revanche, ils sont les moins mobiles pour les activités contraintes, avec moins de 2h par semaine.

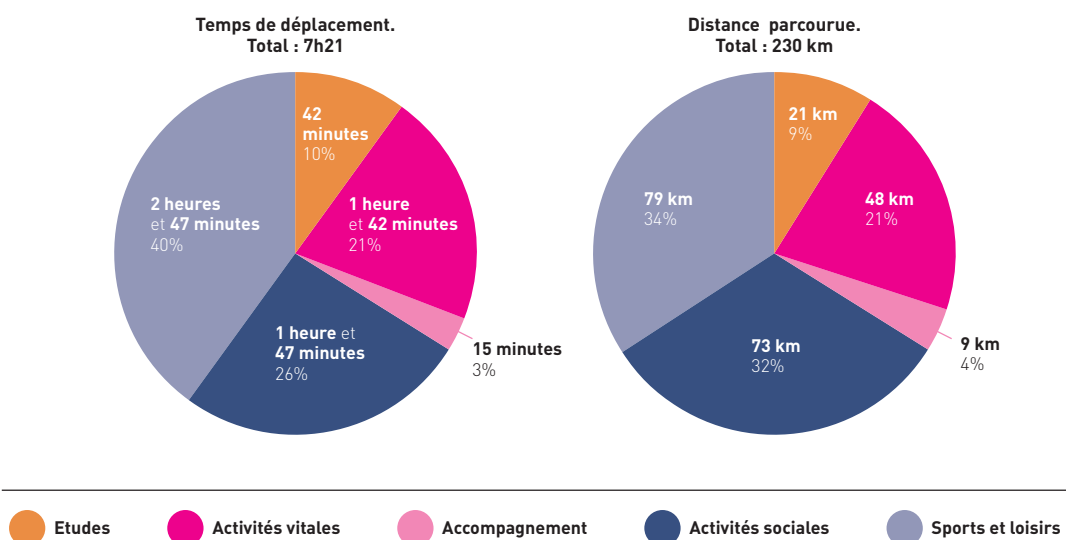
Parmi ceux qui parcourent le plus de kilomètres, on retrouve également les jeunes adultes et les jeunes retraités auxquels viennent s'ajouter les

parents ayant des enfants au foyer.

Autant de personnes qui ont des revenus stables et suffisants pour mener un mode de vie plutôt mobile : soutiens des parents pour les plus jeunes, conjoints pour les parents avec enfants ou retraite pour les jeunes retraités.

La corrélation entre revenu et importance des déplacements est confirmée par le fait que ce sont surtout les personnes au chômage et vivant dans un ménage aux revenus très faibles qui sont les moins mobiles. Les personnes sans emploi avec un revenu inférieur à 1 000 euros par unité de consommation ont moins de 7h de déplacement chaque semaine, pour moins de 200 kilomètres, et c'est pire pour les activités choisies où ils sont les moins mobiles (moins de 4h chaque semaine, soit une heure et 50 kilomètres de moins que les jeunes retraités).

### Les déplacements hebdomadaires des Français hors emploi



Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

# 04. LES 4 LEVIERS POUR UNE TRANSITION DURABLE ET JUSTE

**Quelles politiques publiques de transition vers des modes de vie désirés et plus durables nous invitent à imaginer les principaux résultats de l'enquête?**

L'Enquête Nationale Mobilité et Modes de Vie 2020 révèle que la vie quotidienne des Français est marquée par des déplacements plus importants que ce que laissent apparaître habituellement les enquêtes nationales transport, aussi bien du point de vue du temps qui leur est consacré que des distances parcourues chaque semaine.

Les kilomètres parcourus quotidiennement par les Français continuent à croître et ont atteint un niveau qui ne permet pas de croire qu'il sera possible de diminuer leurs émissions en misant seulement sur les modes actifs et les changements de comportement individuel.

Dans une perspective de réduction des émissions de gaz à effets de serre, ce premier résultat renforce l'idée qu'il est important de réfléchir à leur réorganisation et à la place qu'ils occupent dans nos vies.

L'enquête montre également une grande disparité des pratiques au sein de la population française. En matière de déplacements, le Français moyen

n'existe pas. Cela témoigne de la nécessité qu'il y a à concevoir des politiques publiques ciblées et non pas visant l'ensemble de la population. Les principales cibles sont :

- Les déplacements motorisés de faible portée
- Les déplacements des plus riches et des plus diplômés
- Les déplacements liés au travail et à son évolution, en n'oubliant pas de traiter le cas particulier des étudiants en emploi
- L'organisation territoriale de l'Île-de-France et la métropolisation sans limites

Il apparaît pertinent et crucial de commencer par décarboner les déplacements de ceux qui pratiquent déjà leurs activités en proximité, c'est-à-dire à moins de 9 kilomètres de leur domicile. Pour cela, deux solutions majeures : en priorité, passer aux modes actifs, marche ou vélo et, quand cela est inévitable (handicap, transport d'objets ou de matériel), utiliser des véhicules plus propres. Il s'agit alors d'utiliser des véhicules plus légers ou électriques.

Pour les déplacements plus importants, plusieurs leviers sont à mobiliser afin de limiter leur impact sur l'environnement. Pour répondre à l'urgence, il faut d'abord donner les moyens aux personnes d'éviter les déplacements inutiles ou

subis, puis si le déplacement est nécessaire, leur permettre d'utiliser un mode moins carboné : transports collectifs, co-voiturage, véhicules légers voire électriques.

Enfin, il faut mettre en place des politiques structurantes, dont les effets mettent plus de temps à se concrétiser, comme le réaménagement du territoire, afin de favoriser la vie en proximité.

## 4.1. DÉPLACEMENTS EN PROXIMITÉ : AGIR SANS ATTENDRE

Une partie de la population exerce déjà tout ou partie de leurs activités en proximité, c'est-à-dire à moins de 9 kilomètres de leur domicile, soit une distance qui peut être parcourue en moins de 30 minutes à vélo. Pourtant, ils sont nombreux à ne réaliser ces déplacements qu'en voiture. Si certains n'ont pas le choix (âge, handicap, transport d'objets ou de matériel, etc.), d'autres pourraient, dès demain, abandonner leur voiture pour un mode actif et réduire ainsi sensiblement leur impact sur les émissions de CO<sub>2</sub>, la pollution locale et la congestion. Et ce, à condition que les routes permettent d'y circuler en sécurité. Par ailleurs, avec des trajets tous inférieurs à 9 kilomètres du domicile, l'enchaînement des déplacements en modes actifs semble possible.

### Le travail en proximité : le principal levier à mobiliser

Le travail (et plus marginalement les études) est l'activité responsable du plus grand nombre de kilomètres parcourus chaque semaine. Mais l'enquête montre aussi que 59% de ces déplacements domicile-travail se font à moins de 9 kilomètres. Et pourtant, plus d'un tiers de ces trajets sont toujours effectués en voiture (36%).

Ainsi, au total, plus de 1 Français en emploi sur 5 (21%) utilise exclusivement sa voiture pour aller sur son lieu de travail, bien que son trajet soit inférieur à 9 kilomètres. Il s'agit là d'une opportunité en termes de transition puisque ce sont des déplacements qui théoriquement pourraient être faits grâce à un mode actif alternatif à la voiture.

### La voiture dans les trajets domicile-travail des Français

| PORTÉE                                                                     | Entre 0 et 9 km par trajet | Entre 9 et 20 km par trajet | Entre 20 et 30 km par trajet | Plus de 30 km par trajet |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------|
| % des personnes utilisant uniquement la voiture lors de leurs déplacements | 36%                        | 59%                         | 59%                          | 52%                      |

Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

**Ce chiffre prouve que le vélo et la marche sont des outils majeurs et réalistes pour une politique de décarbonation des déplacements domicile-travail.**

- **Déployer une politique d'aménagement en faveur des modes actifs** : pistes cyclables continues, cheminements piétons avec

*indication des temps de marche, abaissement des vitesses des modes motorisés, etc.*

- **Mettre en place des mesures incitatives** : Aide à l'achat de vélos et vélo cargo

- **Réglementer l'usage de la voiture** : réserver les trajets courts en voiture aux personnes qui ne peuvent pas s'en passer (handicap, santé, âge, transport de charges).

## Activités vitales et d'accompagnement : un levier qui semble difficile à activer

Les déplacements pour accompagner des proches et pour les activités vitales sont en moyenne bien inférieurs en termes de kilomètres parcourus chaque semaine. Ce sont aussi les activités qui sont pratiquées le plus souvent en proximité. Pour autant, ce sont aussi celles qui, lorsqu'elles sont pratiquées en proximité, dépendent le plus de la voiture : entre 40 et 50% des déplacements effectués en moyenne à moins de 9 kilomètres sont faits en voiture exclusivement.

Il est à craindre que le potentiel en termes de transition les concernant ne soit faible puisque la voiture est, dans certains cas, essentielle pour ces activités, afin d'accompagner une personne ou de transporter des objets ou des courses. Mais, les mesures en faveur des modes actifs proposées pour les trajets domicile-travail pourront également avoir un impact sur les déplacements liés aux activités vitales et d'accompagnement.

- **Mettre en place des mesures incitatives :**

*aide à l'achat de vélos cargos, électriques et/ou biplaces permettant de transporter plus facilement des charges ou des personnes.*

**Si ces premières mesures sont importantes, au total, elles ne concernent que les Français qui parviennent déjà à déployer leur mode de vie en proximité (à moins de 9 km de chez eux) soit, moins d'un Français sur trois (29%).**

**Pour tous les autres, restent donc à imaginer des politiques plus structurantes permettant de réduire l'importance des déplacements.**

### La voiture dans les trajets des Français pour l'accompagnement

| PORTÉE                                                                     | Entre 0 et 9 km par trajet | Entre 9 et 20 km par trajet | Entre 20 et 30 km par trajet | Plus de 30 km par trajet |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------|
| % des personnes utilisant uniquement la voiture lors de leurs déplacements | 49%                        | 79%                         | 87%                          | 81%                      |

Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

### La voiture dans les trajets des Français pour les activités vitales

| PORTÉE                                                                     | Entre 0 et 9 km par trajet | Entre 9 et 20 km par trajet | Entre 20 et 30 km par trajet | Plus de 30 km par trajet |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------|
| % des personnes utilisant uniquement la voiture lors de leurs déplacements | 42%                        | 68%                         | 68%                          | 70%                      |

Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

## 4.2. LE RATIONNEMENT DES DÉPLACEMENTS, UNE MESURE DE JUSTICE SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE

Le mode de vie des plus riches et des plus diplômés apparaît comme un enjeu majeur pour la transition environnementale afin que les mesures mises en place soient à la fois véritablement efficaces et justes socialement.

En effet, l'enquête confirme que, globalement, plus on est riche et diplômé, plus on se déplace

loin et vite. Une politique pourrait être mise en place pour limiter ces déplacements.

• **Instaurer le rationnement des déplacements** : créer un crédit mobilité carboné individuel pour lutter contre le changement climatique. Cela participerait d'une plus grande égalité entre les citoyens tout en étant efficace au plan environnemental.

## 4.3. LE TRAVAIL, UN LEVIER STRUCTURANT POUR DÉCARBONER LES DÉPLACEMENTS

Le travail est une activité quasi-quotidienne pour une partie significative des Français, qui structure non seulement leur vie et mais aussi celle de leurs proches. L'Enquête Nationale Mobilité et Modes de Vie 2020 montre que ses évolutions actuelles (variabilité croissante des lieux et des temps de travail ainsi que des horaires, développement des outils numériques, etc), concourent à l'augmentation des déplacements.

Ceux qui se déplacent le plus sont avant tout ceux qui travaillent le plus (plus de 40h/semaine) et ceux qui ont des horaires et des lieux de travail très variables. Cela recouvre différentes situations et différents profils, parmi lesquels aussi bien les personnes exerçant un travail par définition mobile, comme les taxis, les conducteurs de bus, que les aides-soignantes ou les commerciaux.

Concernant ceux qui travaillent plus de 40 heures chaque semaine, nous pourrions nous demander si le mode de vie associé à ce temps de travail (figure du cadre et de l'entrepreneur, mais aussi des personnes précaires et/ou à plusieurs emplois) est véritablement souhaitable, autant du point de vue des aspirations que de la quantité de déplacements que cela génère.

À rebours des évolutions actuelles, l'organisation du travail (rythmes et lieux) doit donc être repensée en fonction des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements des personnes en emploi, que ce soit pour les navettes domicile-travail ou les activités professionnelles.

### Les déplacements domicile-travail

Concernant les déplacements domicile-travail, on constate que 41% des actifs en emploi ont des trajets moyens vers leurs lieux de travail de plus de 9kilomètres, nécessitant des transports rapides motorisés comme les transports en commun ou la voiture. Il y a même 14% des personnes en emploi qui ont des trajets moyens quotidiens de plus de 30 kilomètres. En termes de transition, ces actifs très éloignés de leurs lieux de travail représentent un vrai défi.

Quatre types de solution peuvent être mis en place :

• **Favoriser / accompagner un changement technologique des véhicules motorisés** : on vise le passage à l'électrique d'un côté mais aussi, sans attendre, la réduction du poids des automobiles. Cet accompagnement pourrait

par exemple se traduire par une réglementation de la production automobile de manière à limiter la vente de SUV au profit de petites voitures urbaines, ou encore par des aides à la conversion conditionnées au poids des véhicules et à leurs émissions.

• **Demander aux entreprises de s'engager dans la décarbonation des déplacements domicile-travail de leurs employés** : pour y arriver, il faut aller au-delà des incitations. On peut par exemple contraindre les entreprises à prendre en compte le lieu de vie des employés, soit par le choix du lieu d'implantation de l'entreprise dans le cas de déménagements, soit par la mise à disposition de véhicules peu émetteurs, le prêt de vélos électriques, de vélos cargos, etc.

• **Favoriser d'autres pratiques de déplacements** afin d'augmenter l'occupation des voitures. On vise en particulier le développement du covoiturage.

• **Repenser l'organisation de l'activité sur le territoire** de manière à éviter la concentration des emplois et ainsi leur mise à distance des bassins de vie. Si les effets ne se feront ressentir qu'à plus long terme, cet exercice est incontournable. Pour cela, on peut par exemple promouvoir le développement des villes de taille intermédiaire ou l'organisation polycentrique des villes, au détriment de la croissance des grandes métropoles comme Lyon, Bordeaux ou Paris.

## La mobilité dans le cadre du travail

Concernant la **mobilité dans le cadre du travail**, nous proposons trois registres d'action afin de répondre aux spécificités des métiers mobiles, de réduire leurs émissions de CO<sub>2</sub> et la pénibilité de leurs déplacements :

• **Repenser l'organisation des rythmes de travail** de tous les métiers en heures décalées. On pense par exemple aux personnels de service dans les immeubles de bureaux qui travaillent en dehors des horaires habituels et doivent parfois faire le trajet plusieurs fois par jour. On pourrait resynchroniser leur temps de travail en journée et accepter que l'entretien se fasse lorsqu'il y a du monde dans les bureaux.

• **Favoriser l'accès à des modes moins carbonés** à tous les métiers qui ont besoin de transporter du matériel (infirmiers à domicile, artisans du

bâtiment,...). Pour cela, on peut par exemple proposer des aides aux entreprises de différentes tailles et aux indépendants afin d'acquérir ou de louer des véhicules légers, adaptés à leurs besoins, ou électriques.

• **Favoriser d'autres pratiques de travail** qui permettent d'éviter des déplacements professionnels répétés (commerciaux, chercheurs,...). On peut par exemple inciter les entreprises à recourir plus régulièrement à la visio-conférence, tout en sachant que cette évolution est en marche et qu'à elle seule elle ne suffirait pas à résoudre le problème.

On ne peut pas s'intéresser à l'augmentation de la part du transport dans les émissions de CO<sub>2</sub> en France sans prendre en compte le fait que plus d'un Français en emploi sur quatre (27%) occupe un emploi mobile et parcourt en moyenne 100 kilomètres par jour. Répondre à cette problématique passe par interroger le volume même des déplacements générés par un système où la mobilité et la vitesse des livraisons est une variable d'ajustement.

• **Mener une politique active de décarbonation des modes de transport collectifs ou de marchandises** : fixer des objectifs chiffrés aux autorités organisatrices au niveau des villes, des Régions et de l'État. Si cette politique est engagée pour les transports collectifs terrestres, tout reste à faire pour les transports de marchandises et l'aérien.

## La souffrance liée aux déplacements professionnels

Par ailleurs, on sait que d'importants déplacements peuvent être source de souffrances<sup>1</sup>, sans que ce soit toujours identifié par l'employeur ou par les employés. Remettre en question les attentes professionnelles qui valorisent toujours la mobilité semble primordial. Plusieurs mesures peuvent être mises en œuvre :

• **Repenser la politique de mobilité des entreprises** : prendre en compte lors des recrutements et dans les plans de mobilité que les entreprises sont chargées de mettre en place, les distances parcourues par leurs

---

1. Pour en savoir plus sur le sujet, voir Tranches de vie mobile, Forum Vies Mobiles, 2014



employés et leurs fournisseurs et les quantités de gaz à effets de serre associées.

- **Encadrer les nouveaux métiers du service** qui demandent de plus en plus de déplacements professionnels (services à domicile, livraisons,...) pour mieux prendre en compte au niveau global les problèmes environnementaux et au niveau individuel la pénibilité qu'autant de déplacements peuvent engendrer.

- **Proposer des programmes de sensibilisation aux risques sociaux et environnementaux de la mobilité dans le cadre du travail**, à la fois auprès des ressources humaines des entreprises, et directement auprès des employés spécifiquement concernés par ce genre de pratiques.

### **Les étudiants en emploi**

Les étudiants en emploi constituent la catégorie de Français qui se déplace plus que la moyenne pour tous les types d'activité. Elle utilise aussi plus de transports collectifs que la voiture. Pour ces étudiants, l'enjeu de la transition ne se situe pas tant du côté des émissions de CO<sub>2</sub> que de celui de la congestion dans les transports, voire de la pénibilité de ces modes de vie. On peut envisager de :

- **Désynchroniser les horaires de cours** (lycée, universités)

- **Lutter contre la précarité des étudiants** : instaurer un revenu minimum étudiant pour éviter qu'un étudiant ne soit obligé de travailler lors de ses études.

### **Un double enjeu environnemental et social**

Toutefois, lorsqu'on distingue les déplacements effectués pour rejoindre son lieu de travail, des autres déplacements liés au travail, on observe deux pratiques socialement bien différenciées.

Avoir de longs déplacements domicile-travail dépend surtout du revenu, du niveau de diplôme, du fait de vivre en Île-de-France et de celui d'être un homme.

À *contrario*, avoir d'importants déplacements hebdomadaires dans le cadre de son travail hors déplacements domicile-travail dépend surtout du fait d'avoir peu de diplômes et de plus modestes revenus. Il s'agit également d'une pratique plus répandue non pas dans les petites villes mais dans les zones les moins densément peuplées du territoire (petits pôles urbains, couronnes périphériques des petits et moyens pôles et communes isolées).

**Ainsi, c'est aussi bien d'un point de vue environnemental que social qu'il est nécessaire de prendre en compte cette mobilité, invisibilisée dans les grandes enquêtes transport, comme le suggère l'importance qu'a pris le mouvement des Gilets Jaunes, où sont surreprésentés les groupes indiqués.**

## **4.4. UNE POLITIQUE DE RÉAMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE RALENTISSEMENT DES RYTHMES DE VIE**

### **L'aménagement du territoire et le cas francilien**

Les résultats de l'enquête témoignent du fait que c'est dans les villes moyennes entre 10 000 et 50 000 habitants que les temps de déplacements sont les moins importants.

L'enquête témoigne également du caractère hors-normes de l'Île-de-France qui se caractérise par des temps de déplacements particulièrement longs. Cela fait directement écho à une

autre enquête<sup>1</sup> que nous avons menée sur les aspirations des Franciliens à quitter la région : 1 personne sur 2 souhaitait quitter l'Île-de-France, notamment en raison d'un cadre de vie et d'un rythme de vie désagréables.

Le modèle francilien d'organisation du territoire pèse lourdement sur le quotidien d'une partie de ses habitants en leur imposant des déplacements plus longs que n'importe où en France. Si l'Île-de-France a les infrastructures de transport parmi les

plus nombreuses, les plus perfectionnées et les plus efficaces de France, la taille de l'aire urbaine parisienne implique une congestion inégalée sur les routes et dans les transports collectifs.

Alors que l'enquête montre également que c'est au sein des grandes métropoles que les temps de déplacements sont les plus importants, les efforts continus pour développer le Grand Paris, et donc sa population, risquent de n'aboutir qu'à une augmentation des temps de déplacement et de la pénibilité des modes de vie de ses habitants.

Le Forum proposerait donc de :

- **Promouvoir une nouvelle politique d'aménagement du territoire national :**

*imaginer un aménagement du territoire privilégiant les villes moyennes aux dépens des grandes agglomérations denses et mener une politique de déconcentration de l'activité de l'Île-de-France vers le territoire national.*

- **Promouvoir une nouvelle politique d'aménagement du territoire francilien :** revoir tant la taille que l'organisation du territoire de la mégalopole parisienne. Un développement plus polycentrique et une réduction de la population francilienne seraient des solutions meilleures pour réduire les déplacements quotidiens en Île-de-France et répondre aux aspirations de ses habitants.

## **Relations sociales et rythmes de vie**

Les relations sociales sont les activités qui sont effectuées le plus loin de chez soi. Bien que moins fréquents que ceux liés au travail, ces déplacements sont loin d'être exceptionnels et, comme le montre notre recherche de 2017 sur les aspirations en termes de modes de vie, ils sont au centre des préoccupations des français<sup>1</sup>.

S'il est difficilement envisageable de ne plus rendre visite à un parent ou de remplacer des visites aux amis par des visioconférences au motif de la transition, on peut se demander s'il ne faut pas remettre en question le fait qu'il soit devenu de plus en plus acceptable de s'éloigner les uns

des autres à mesure que les systèmes de transport nous permettent de nous rejoindre facilement. Quitte à rendre notre vie sociale et familiale quotidienne dépendante de ce système et de ses impacts. Il s'agit donc de :

- **Promouvoir une nouvelle politique des rythmes :** installer une nouvelle politique des rythmes sociaux permettant des relations sociales et familiales apaisées : allongement des durées de séjours permettant des déplacements plus lents.

---

1. Enquête sur l'aspiration à quitter l'Île-de-France, Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2017

2. Enquête Aspirations liées aux activités et aux modes de vie, Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2016

## Portées des trajets des Français par motif de déplacement

| PORTÉE             | Entre 0 et 9 km par trajet | Entre 9 et 20 km par trajet | Entre 20 et 30 km par trajet | Plus de 30 km par trajet |
|--------------------|----------------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------|
| EMPLOIS ÉTUDES     | 59%                        | 18%                         | 10%                          | 14%                      |
| ACTIVITÉS VITALES  | 59%                        | 24%                         | 7%                           | 10%                      |
| ACCOMPAGNEMENT     | 72%                        | 16%                         | 4%                           | 8%                       |
| ACTIVITÉS SOCIALES | 31%                        | 24%                         | 12%                          | 32%                      |
| SPORT ET LOISIRS   | 51%                        | 25%                         | 10%                          | 14%                      |

|                                         |                 |                         |                    |                |
|-----------------------------------------|-----------------|-------------------------|--------------------|----------------|
| ÉQUIVALENT EN TEMPS PASSER À VÉLO :     | Moins de 30 min | Entre 30 min et 1 heure | Entre 1h et 1h30   | Plus de 1h30   |
| ÉQUIVALENT EN TEMPS PASSER EN VOITURE : | Moins de 15 min | Entre 15 et 30 min      | Entre 30 et 45 min | Plus de 45 min |

Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

# ANNEXE

## DEFINITIONS

### **Mobilité habituelle :**

l'ensemble des déplacements effectués au moins une fois tous les quinze jours, hors période des vacances.

### **Proximité :**

dans une logique de transition vers des déplacements moins carbonés, on a considéré qu'une activité est réalisée en proximité lorsque le trajet moyen pour atteindre sa localisation est inférieur à 9 kilomètres en moyenne, soit l'équivalent d'une demi-heure à vélo.

### **Mode de vie :**

on entend par mode de vie le programme d'activités qui compose le quotidien des personnes interrogées. On retient comme faisant partie du quotidien les activités pratiquées habituellement, soit au moins une fois tous les quinze jours.

### **Programme d'activité :**

le programme d'activité est composé d'*activités contraintes* pour lesquelles on considère que les personnes n'ont que peu de marges de

manœuvre, notamment sur le fait de devoir les pratiquer ou non, et d'*activités non-contraintes* qui renvoient davantage à la vie personnelle et au temps à soi.

### **Activités contraintes :**

- Emploi-études : domicile-travail, déplacements professionnels, domicile-université,
- Activités vitales : courses, rendez-vous médicales, démarches administratives,...
- Accompagnement d'enfants et d'adultes : accompagnement à la crèche, à l'école école, à l'hôpital,...

### **Activités non-contraintes :**

- Relations sociales : visite en famille, entre amis, sortie, soirées,...
- Activités sport & loisirs : shopping, sorties au musée, cours de poterie, badminton,...

### **Les trois types de déplacements**

#### **liés au travail :**

- déplacements domicile-travail
- déplacements professionnels (ouvrier, aide à domicile, etc.)
- travail mobile (chauffeur de bus, taxi, etc.)

## Vitesse moyenne attribuée à chaque mode pour le calcul des distances parcourues

| MODE                                                                                              | km/h |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| La marche à pied pour rejoindre un autre mode de transport (plus de 10 minutes)                   | 4    |
| La marche à pied exclusivement (pour un trajet)                                                   | 4    |
| Un objet de glisse urbaine (skateboard, trottinette, solowheel, hoverboard...)                    | 10   |
| Les transports collectifs urbains (métro, tramway, bus...)                                        | 10   |
| Le vélo                                                                                           | 18   |
| Un scooter de 125cc ou moins                                                                      | 40   |
| La voiture personnelle, de fonction ou de service dans les grands pôles urbains                   | 40   |
| La voiture en partage (taxi, VTC, autopartage, covoiturage...) dans les grands pôles urbains      | 40   |
| La voiture personnelle, de fonction ou de service en dehors des pôles urbains                     | 60   |
| La voiture en partage (taxi, VTC, autopartage, covoiturage...) en dehors des pôles urbains        | 60   |
| Une moto ou un scooter de plus de 125cc                                                           | 60   |
| Les transports collectifs régionaux / interurbains (trains régionaux, Intercités, transiliens...) | 60   |
| Les trains à grande vitesse (TGV, Thalys, Eurostar...)                                            | 200  |
| L'avion                                                                                           | 300  |

Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

# LE FORUM VIES MOBILES

Le **Forum Vies Mobiles** est le think tank de la mobilité soutenu par SNCF.

Au cœur des modes de vie contemporains, la mobilité soulève des problèmes environnementaux et ne correspond pas pleinement aux aspirations des individus. L'ambition du Forum Vies Mobiles est d'imaginer des mobilités désirées et plus durables. Dans cette perspective, il finance et encadre des recherches internationales, mène des enquêtes et diffuse des connaissances pour que chacun puisse comprendre les choix collectifs auxquels nous sommes confrontés et agir en conséquence.

Pour en savoir plus sur l'enquête et les projets de recherche du Forum Vies Mobiles, rendez-vous sur : [forumviesmobiles.org](http://forumviesmobiles.org)

## CONTACTS :

### **Marc Pearce**

Directeur de recherche  
+33 (0)1 85078863  
[marc.pearce@sncf.fr](mailto:marc.pearce@sncf.fr)

### **Tom Dubois**

Responsable communication et média  
+33 (0)1 85073519  
[tom.dubois@sncf.fr](mailto:tom.dubois@sncf.fr)





# ENQUÊTE NATIONALE MOBILITÉ ET MODES DE VIE 2020

Les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports continuent d'augmenter en France sans perspective d'amélioration à court terme. Par ailleurs, le projet d'instauration d'une taxe carbone a échoué avec l'éclosion du mouvement des Gilets Jaunes. Dans ce contexte, le **Forum Vies Mobiles** a souhaité comprendre quelle est la place réelle des déplacements dans le quotidien des Français (hors vacances). Ce travail permet d'imaginer des politiques de transition efficaces, justes et adaptées aux pratiques, pour aller vers des modes de vie désirés et plus durables.

Combien de temps les Français passent à se déplacer au quotidien ? Et combien de kilomètres parcourent-ils ? Y a-t-il des Français qui ne vivent qu'en proximité ? Qui peut se passer de sa voiture pour aller travailler ou pratiquer ses autres activités ? Quel est le potentiel réel des modes actifs ? Qui sont les principaux émetteurs de CO<sub>2</sub> lié aux déplacements ? Quelles sont les formes urbaines effectivement favorables à une mobilité durable ?

C'est ce à quoi nous nous sommes appliqués à répondre en lançant *l'Enquête Nationale Mobilité et Modes de Vie 2020*.