

# NOTE RAPIDE

DE L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME - ÎLE-DE-FRANCE N°714



Paul Lecroart/IAU idF

MOBILITÉ

Mars 2016 • www.lau-idf.fr

## L'ÉVOLUTION DES MODES DE VIE ACCROÎT LE TEMPS PASSÉ À SE DÉPLACER

### 92 MINUTES/JOUR

C'EST LE TEMPS MOYEN QUE LES FRANCILIENS CONSACRENT À LEURS DÉPLACEMENTS.

### 44 %

C'EST LA PART DE CE TEMPS CONSACRÉE AUX DÉPLACEMENTS POUR LE TRAVAIL (56 % EN 1976).

### 41 %

C'EST LA PART DU BUDGET-TEMPS DE TRANSPORT RÉALISÉE EN TRANSPORTS EN COMMUN (36 % EN VOITURE).

EN 2010, LES FRANCILIENS ONT CONSACRÉ 92 MINUTES PAR JOUR À LEURS DÉPLACEMENTS, SOIT 9 MINUTES DE PLUS QU'EN 2001. SI LE TRAVAIL RESTE LE MOTIF DE DÉPLACEMENT LE PLUS CHRONOPHAGE, CE SONT LES ACTIVITÉS PRIVÉES, NOTAMMENT DE LOISIRS, QUI PORTENT CETTE AUGMENTATION, REFLÉTANT AINSI À LA FOIS LES TRANSFORMATIONS DE LA STRUCTURE DÉMOGRAPHIQUE FRANCILIENNE ET L'ÉVOLUTION DES MODES DE VIE.

Jusqu'au milieu des années 1980, le « budget-temps » (Lexique, p.4) consacré aux déplacements (encadré Méthodologie, page suivante) était globalement stable, tandis que les distances parcourues et les vitesses s'accroissaient<sup>1</sup>. Ce phénomène était par ailleurs relativement commun aux grandes agglomérations, en France comme en Europe. On pouvait penser que les individus optimisaient leurs déplacements dans la limite d'un budget-temps donné, tout en bénéficiant des progrès réalisés dans les transports depuis les Trente Glorieuses, pour se déplacer plus rapidement, aller plus loin et ainsi accroître leur rayon d'action.

### ON PASSE PLUS DE TEMPS À SE DÉPLACER AUJOURD'HUI QU'HIER

En Île-de-France, cette stabilité commence à vaciller à la fin des années 1980. En 1976, le budget-temps est d'environ 75 min et reste à ce niveau jusqu'en 1983, puis augmente de près de 1 % par an entre 1983 et 1991, pour s'élever à 81 min. Sa croissance ralentit dans les années 1990 (0,3 % par an), avec seulement 2 min de plus entre 1991 et 2001, avant de fortement augmenter de nouveau sur la période récente : 1,2 % par an, soit 9 min de plus, pour arriver à 92 min en 2010 (graphique 1, page suivante). Les Franciliens passent aujourd'hui un bon quart d'heure de plus à se déplacer chaque jour, comparé au début des années 1980.

### UNE CROISSANCE DU BUDGET-TEMPS TIRÉE PRINCIPALEMENT PAR LES ACTIVITÉS PRIVÉES...

Cette croissance du budget-temps de déplacement est essentiellement due, sur la période récente, à l'augmentation du temps consacré aux déplacements pour des activités privées (non liées au travail ou aux études).



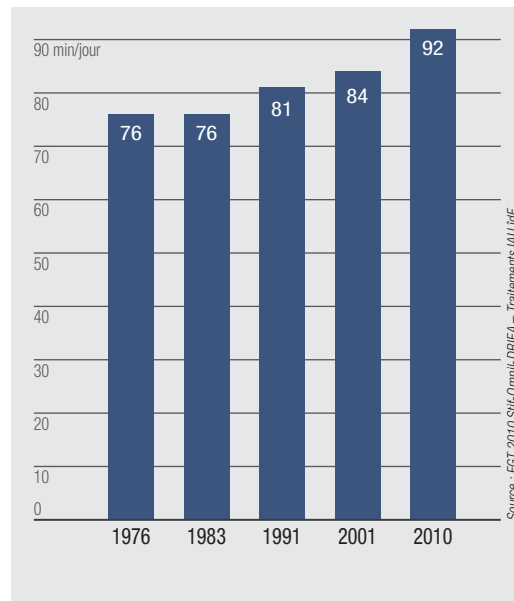
INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME

\* Île de France

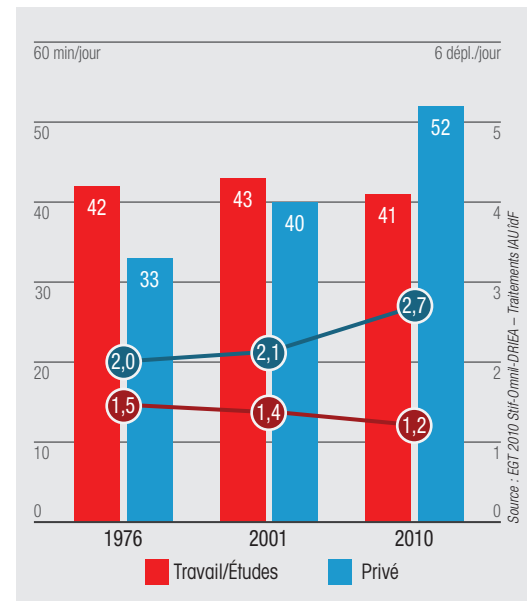
## MÉTHODOLOGIE

Les résultats présentés dans ce document s'appuient principalement sur des exploitations des enquêtes globales transports (EGT). Elles permettent de décrire avec une grande précision la mobilité des Franciliens. Cinq enquêtes ont été conduites à ce jour : en 1976, 1983, 1991, 2001 et 2010. Pour l'essentiel, les données présentées ici prennent en compte l'ensemble des déplacements des Franciliens âgés de 6 ans et plus un « jour moyen de semaine » (du lundi au vendredi, hors période de vacances), quels que soient le motif de déplacement et le mode utilisé.

### 1. Évolution du budget-temps de déplacement des Franciliens en minutes de 1976 à 2010



### 2. Évolution de la mobilité et du budget-temps, en minutes, selon le type d'activité de 1976 à 2010



Aussi loin que l'on remonte en Île-de-France, c'est-à-dire depuis la première enquête globale transport (EGT) en 1976, les Franciliens effectuent en moyenne moins de déplacements pour le travail et les études que pour d'autres motifs (graphique 2, ci-dessus). En 1976, on comptait ainsi 2 déplacements quotidiens pour les activités privées, contre 1,5 pour le travail ou les études. Néanmoins, malgré cette infériorité numérique en termes de déplacements, les activités professionnelles et dans une moindre mesure scolaires, restaient dominantes dans les temps de déplacement. Les déplacements professionnels étant ceux sur lesquels s'exercent les plus fortes contraintes, ils sont souvent les plus longs. Ainsi, avec seulement 43 % des déplacements quotidiens s'y rapportant, travail et études généraient, en 1976, 56 % du temps passé à se déplacer.

De 1976 à 2001, la mobilité individuelle pour motif professionnel ou scolaire tendait plutôt à baisser, tandis que celle pour motif privé s'accroissait. Dans les deux cas, le mouvement était plutôt modéré et, en 2001, les activités professionnelles et scolaires pesaient encore 39 % des déplacements quotidiens, soit une baisse de 4 points en vingt-cinq ans. La baisse du poids de ces activités dans le budget-temps est de même ampleur, et ces dernières sont encore légèrement majoritaires, en générant 51 % du temps passé à se déplacer.

Sur la dernière décennie, le phénomène s'est accéléré. La baisse de la mobilité professionnelle et scolaire s'est accentuée, tandis que la mobilité pour les autres motifs s'envolait : aujourd'hui, pour 1,2 déplacement professionnel ou scolaire, on compte 2,7 déplacements pour motif privé. Les premiers ont beau être toujours plus longs que les seconds, et ce même avec un écart plus marqué encore qu'en 1976, le budget-temps de déplacement

est désormais dominé par les activités privées. Les proportions sont même l'exact opposé de celles de 1976 : 56 % du temps de déplacement sont consacrés à des motifs autres que professionnels ou scolaires. Ainsi, sur ses 92 min quotidiennes de déplacement, un Francilien en consacre-t-il 40 au travail et aux études, et 52 à ses autres activités.

#### ... MAIS LE TRAVAIL RESTE LE MOTIF DOMINANT

Le travail reste néanmoins le motif de déplacement le plus chronophage puisqu'il absorbe encore près d'un tiers du budget-temps de déplacement de l'ensemble des Franciliens, loin devant le deuxième motif que sont les loisirs, dont la part est moitié moindre (16 %). Ce tiers correspond à la part du travail dans le budget-temps de l'ensemble des Franciliens, parmi lesquels on retrouve une moitié de non-actifs. Par conséquent, si l'on s'intéresse aux seuls actifs, ce constat est encore plus prégnant, le budget-temps de ces derniers restant largement dominé par les déplacements professionnels. Les actifs ont en moyenne une mobilité plus intense et un budget-temps de déplacement plus important que l'ensemble des Franciliens : 4,2 déplacements (contre 3,8) et 113 min (contre 92) par jour de semaine. Sur ces 113 min, les actifs consacrent 56 min aux déplacements entre domicile et travail, et encore 7 de plus aux autres déplacements à caractère professionnel, pour un total qui représente ainsi 57 % de leur budget-temps<sup>2</sup>. Néanmoins ce poids est lui aussi en forte baisse puisqu'il était de 68 % en 1976.

L'essentiel de la baisse est toutefois récent : cette part était encore de 63 % en 2001, soit une baisse de 5 points en vingt-cinq ans, contre une baisse de 6 points en seulement dix ans. Et cette diminution ne vient pas de la réduction du temps de déplacement accordé au travail, qui est resté stable, autour



de 63 min depuis trente-cinq ans, mais bien de l'accroissement du temps consacré aux autres déplacements, qui est passé de 30 à 48 min, augmentant d'autant le budget-temps total.

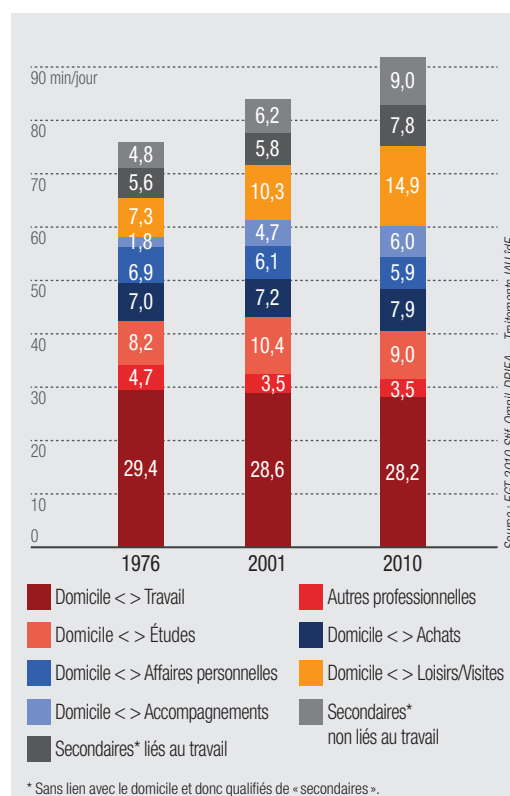
### L'ACTIVITÉ PRIVÉE : UNE CROISSANCE DU BUDGET-TEMPS LIÉE À L'ÉVOLUTION DES MODES DE VIE

Ainsi, c'est bien la croissance du temps alloué aux activités privées qui est la principale responsable de celle du budget-temps de déplacement de l'ensemble des Franciliens. Plus particulièrement, il s'agit du temps consacré aux déplacements pour se rendre sur une activité de loisir ou en revenant, ainsi que les déplacements dits « secondaires », c'est-à-dire qui n'ont ni pour origine ni pour destination le domicile, mais sont inscrits dans une succession de déplacements (graphique 3, ci-contre).

Entre 2001 et 2010, le temps consacré aux déplacements pour les loisirs a crû de près de 50 %, passant de 10 à 15 min (pour 7 min en 1976), tandis que celui consacré aux déplacements secondaires gagnait 40 %, passant de 12 à 17 min. On notera par ailleurs que cette croissance est imputable à la seule croissance du nombre de déplacements pour les loisirs et du nombre de déplacements secondaires, leur durée moyenne (par déplacement, donc) étant stable.

L'augmentation des déplacements pour les loisirs reflète les évolutions de la population francilienne et de ses modes de vie : cette augmentation du budget-temps de transport alloué aux déplacements non professionnels est due en partie à « l'accroissement du temps libre, du vieillissement de la population et de la mise en place des 35 heures » [Segaud, 2004]. Celle des déplacements secondaires nous renseigne, elle, sur l'évolution des manières de se déplacer. On voit ainsi se dessiner une complexification sensible des déplacements, qui répond sans doute aux transformations de l'organisation quotidienne. Plus de déplacements enchaînés, moins d'allers-retours simples depuis le domicile : il s'agit sans doute à la fois de « gagner du temps » (et peut-être aussi de réduire les dépenses) en optimisant ses

### 3. Évolution du budget-temps des déplacements selon l'activité détaillée



mouvements, et de gagner en souplesse, en agilité [Marzloff, 2013], pour s'adapter à la complexification des programmes d'activités.

### L'ACTIVITÉ PROFESSIONNELLE : UNE STABILITÉ DU BUDGET-TEMPS QUI MASQUE D'IMPORTANTES ÉVOLUTIONS

À côté de ces transformations marquées dans la sphère privée, l'évolution des déplacements pour les activités professionnelles paraît plus timide. L'apparente constance du budget-temps consacré à ces dernières est cependant trompeuse. Cette stabilité est due à l'équilibre entre deux mouvements

### LA MOBILITÉ FRANCILIENNE : D'AUTRES MUTATIONS EN COURS...

L'étude de l'évolution des budgets-temps de déplacement permet de rendre compte d'un grand nombre d'autres transformations.

Les dix dernières années ont été marquées par la fin de la croissance de l'usage de l'automobile et la forte progression des modes alternatifs. Le temps passé dans les transports en commun a notamment fortement augmenté, porté à la fois par l'accroissement de l'usage et par celui des distances parcourues. Les transports en commun occupent ainsi la première place devant la voiture en termes de temps passé à se déplacer, avec 41 % du budget-temps total, contre 36 % pour cette dernière. Une situation inverse de celle qui existait en 2001, mais qui se rapproche de celle qui prévalait il y a quarante ans.

La répartition des temps de déplacement selon le type d'activité entre hommes et femmes a également fortement évolué, bien que d'importantes différences persistent.

L'évolution des budgets-temps est contrastée selon les catégories sociales. Il augmente globalement pour presque tout le monde, mais pas pour les mêmes raisons : surcroît de mobilité pour les cadres, accroissement des portées (Lexique p.4) pour les ouvriers.

Sur le site de l'IAU idF : les thématiques de l'évolution des modes de déplacement et du budget-temps selon le genre et la catégorie sociale sont développées dans notre annexe web.

<http://bit.ly/1R1Tm3c>

opposés : d'un côté, une mobilité en baisse ; de l'autre, une durée moyenne des déplacements en hausse. Dit autrement : moins de déplacements mais des déplacements plus longs. En effet, malgré la croissance de la population active, le nombre de déplacements professionnels tend à baisser depuis 1976. Ceci parce que la mobilité individuelle professionnelle, c'est-à-dire le nombre de déplacements que chaque actif réalise chaque jour pour son travail, est en forte baisse : de 1,70 en 1976, le nombre de déplacements entre domicile et travail est passé à 1,35 en 2010. Cette baisse du nombre de déplacements professionnels a de très nombreuses causes : quasi-disparition du retour au domicile pour le déjeuner, progression du temps partiel ainsi que des nouvelles formes de travail et, notamment, du travail à distance, des RTT, etc. Cette baisse de la mobilité domicile-travail tire mécaniquement à la baisse le budget-temps consacré à ces déplacements. Mais des facteurs supplémentaires, comme l'accroissement de la distance domicile-travail et la durée moyenne des déplacements, en ont limité l'impact sur le budget-temps. La portée moyenne d'un déplacement (Lexique, ci-contre) domicile-travail est ainsi passée de 7 km en 1976 à 10,5 km en 2010, tandis que, dans le même temps, la durée moyenne de ces déplacements augmentait de 9 min, pour atteindre près de 42 min en 2010.

### LES TEMPS DE TRANSPORT LONGS : UNE SPÉCIFICITÉ FRANCILIENNE

En Île-de-France, le lieu de travail est souvent éloigné du lieu de résidence, du moins en termes de temps de transport. En outre, la densité importante et la moindre fluidité du trafic routier limitent la vitesse moyenne de déplacement. La région se distingue ainsi avec des temps de déplacement quotidien globalement plus longs que ceux observés sur le reste du territoire. L'Enquête nationale transport montrait qu'en 2007, un Francilien se déplaçait en moyenne durant 82 min au cours d'une journée, contre 64 min pour le reste des métropolitains. Plus d'un Francilien sur cinq dépassait les deux heures quotidiennes, contre seulement 12 % des provinciaux. Le constat est similaire si on observe la situation dans les grandes agglomérations au travers de leurs enquêtes ménages-déplacements, comparables à l'EGT francilienne. Le budget-temps de déplacement y est d'environ une heure contre une heure et demie en Île-de-France, pour des distances parcourues et un niveau de mobilité comparables. Face aux 92 min des Franciliens (2010), les budgets-temps de transport étaient de 67 min à Lyon (2006), de 66 min à Bordeaux (2009) et à Lille (2006), de 64 min à Marseille (2009) et de 58 minutes à Grenoble (2010). Ces temps longs apparaissent alors comme une sorte de « contrepartie » que les Franciliens acceptent (de plus ou moins bonne grâce) en échange d'un marché de l'emploi et d'une offre de service sans équivalent. Mais, de fait, la question des transports en Île-de-France est, plus particulièrement, des temps de déplacement, tient une place encore plus importante qu'ailleurs dans les préoccupations des habitants. Néanmoins, au-delà de ces différences persistantes liées à la structure régionale, on aurait tort d'interpréter tout accroissement du budget-temps comme le symptôme d'une déficience du système de transports. Dans de nombreux cas, l'augmentation vient d'une plus grande mobilité privée, notamment pour les loisirs, et donc d'un programme d'activités plus riche. L'important est de réussir à distinguer ce qui relève d'une mobilité subie et d'une mobilité choisie, afin de réduire la première ou, du moins, d'en amoindrir les impacts négatifs, en agissant par exemple sur la qualité du voyage. Les individus, de leur côté, adoptent déjà un certain nombre de comportements visant à limiter leur mobilité subie. Soit par l'évitement : quels déplacements supprimer sans pour autant restreindre son programme d'activités ? Soit par la transformation du temps de déplacement en un temps « utile », en réalisant différentes activités durant celui-ci (activités professionnelles, de loisirs, de détente, d'organisation personnelle, etc.). ■

Jérémy Courel, économètre, chargé d'études mobilité

Simon Gloaguen, assistant d'études mobilité

sous la responsabilité d'Élisabeth Gouvello, directrice du département mobilité et transports

1. La conjecture de Zahavi, du nom de son concepteur Yacov Zahavi, postule que les déplacements de la vie quotidienne se font à budget-temps de transport constant et que leur portée spatiale est fonction de la vitesse de déplacement.
2. On ajoutera que, parmi les actifs, tous ne se déplacent pas pour le travail un jour donné. Congés, temps partiel, arrêts de travail ou encore travail à domicile font qu'un actif sur cinq environ n'effectue aucun déplacement professionnel un jour de semaine donné. La part du travail dans le budget-temps de ceux s'étant déplacés passe alors à 66 %.

#### DIRECTRICE DE LA PUBLICATION

Valérie Mancret-Taylor

#### RÉDACTION EN CHEF

Isabelle Barazza

#### MAQUETTE

François Pineau

#### INFOGRAPHIE

Guillemette Crozet

Simon Gloaguen

#### MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE

Claire Galopin, Julie Sarris

#### FABRICATION

Sylvie Coulomb

#### RELATIONS PRESSE

Sandrine Kocki

sandrine.kocki@iau-idf.fr

#### IAU Île-de-France

15, rue Falguière  
75740 Paris Cedex 15  
01 77 49 77 49

ISSN 1967-2144

ISSN ressource en ligne  
2267-4071



www.iau-idf.fr



## RESSOURCES

- Bouleau Mireille, Courel Jérémy, « «Peak-car»: la baisse de la mobilité automobile est-elle durable ? » *Note rapide*, n° 620, IAU îdF, avril 2013.
- Courel Jérémy, Riou Dominique, « Le vélo retrouve sa place parmi les transports du quotidien », *Note rapide* n° 670, IAU îdF, décembre 2014.
- Joly Iragaël, Littlejohn Karl, Kaufmann Vincent, *La croissance des budgets-temps de transport en question : nouvelles approches*, Predit, Laboratoire d'économie des transports, décembre 2006.
- Joly Iragaël, *Préserver la constance du budget-temps de transport : le réinvestissement des gains de temps*, Laboratoire d'économie des transports, université Lumière Lyon 2, avril 2003.
- Marzloff Bruno, « Le triomphe des agilités », Chronos, 2013.
- Omnil, Stif, DRIEA, IAU îdF, *Enquête globale transport. La mobilité en Île-de-France*, 2012.
- Segaud Marion, *Évolutions des modes de vie et qualité de vie*, DRIEA, 2004.

## LEXIQUE

**Budget-temps :** le budget-temps de transport (BTT) est le temps de déplacement total d'une personne sur une journée pour l'ensemble de ses motifs de déplacements et tous modes confondus.

**Portée du déplacement :** la portée est définie comme la distance à vol d'oiseau entre le lieu d'origine et celui de destination d'un déplacement.



INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME

