L'évolution de la mobilité quotidienne. Croissance ou réduction des disparités ?

Caroline Gallez, Jean-Pierre Orfeuil, Polacchini Annarita

▶ **To cite this version:**

Caroline Gallez, Jean-Pierre Orfeuil, Polacchini Annarita. L'évolution de la mobilité quotidienne. Croissance ou réduction des disparités ?. RTS. Recherche, transports, sécurité, 1997, 56, pp.27-42. halshs-01109441

HAL Id: halshs-01109441
https://shs.hal.science/halshs-01109441

Submitted on 28 Jan 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Caroline GALLEZ
Jean-Pierre ORFEUIL
INRETS-DEST
2, avenue du Général Malleret-Joinville
94114 Arcueil cedex

Annarita POLACCHINI
INRETS-DART
2, avenue du Général Malleret-Joinville
94114 Arcueil cedex

L'évolution de la mobilité quotidienne
Croissance ou réduction des disparités ?

Le panorama général de la mobilité, présenté dans ce numéro par Jean-Loup Madre et Joëlle Maffre, valide les grandes tendances retenues à l'INRETS comme hypothèses pour sa prospective de la mobilité quotidienne [Bieber et al., 1993] : stabilité du nombre d'activités réalisées hors du domicile et du nombre de déplacements quotidiens, stabilité du budget-temps de transport, augmentation des distances parcourues, évolution défavorable de la part de marché des modes en moyenne plus lents ou peu confortables (marche, deux-roues) au profit de l'automobile.

Plusieurs problèmes avaient émergé des échanges — toujours stimulants — que ces exercices avaient suscités.

• Le premier concernait le crédit que l'on pouvait accorder à la stabilité des budgets-temps de transport. Dans une période où la presse était plus riche qu'aujourd'hui en articles sur l'augmentation des congestions, cette stabilité était mise en doute, malgré l'abondance d'observations dans différents pays et la confirmation de ces vues par les enquêtes globales transports en Ile-de-France [DREIF, 1995]. Les résultats de l'enquête nationale transports de 1993-1994, portant sur quinze mille ménages, confirment pleinement cette stabilité globale (1). Nous considérons donc, de ce point de vue, le débat comme clos (du moins jusqu'à ce que des observations nouvelles viennent éventuellement démentir le diagnostic).

• Le deuxième concernait l'évolution même de l'objet que l'on observe, la population française : les stabilités observées sur tel ou tel paramètre, les évolutions observées sur tel ou tel autre, pourraient être le résultat de l'évolution de la composition de la population, avec par exemple des augmentations pour les actifs qui seraient compensées par des diminutions liées au développement des populations inactives. L'argument vaut qu'on s'y arrête, même si en moyenne les évolutions de type démographique paraissent trop lentes pour expliquer des phénomènes aux variations rapides.

• Le troisième concernait la désagrégation des évolutions par catégorie : en bref, les évolutions observées sur telle ou telle catégorie ne sont-elles pas compensées par des évolutions de sens opposé sur telle autre ? Cette question apparaît d'autant plus pertinente que les différentes catégories de ménages ont connu des évolutions contrastées en matière de niveau de vie et d'insertion dans le monde du travail sur la période.

• Le dernier enfin renvoie à la pertinence des grandes catégories statistiques : peut-on confondre sous le terme d'actifs les salariés à temps plein et à contrat à durée indéterminée et les personnes n'ayant qu'un petit boulot, les jeunes (pré) retraités de cinquante-cinq ans et les personnes très âgées, et sous un vocable d'inactifs, les chômeurs et les femmes au foyer ? La réponse est à l'évidence négative. Même si un instrument d'enquête généraliste comme l'enquête transports ne donne pas toutes les clefs susceptibles d'apporter des réponses détaillées, et notamment sur les évolutions (2), elle permet en revanche d'offrir quelques éclairages sur la mobilité de ces différentes catégories dans la période récente.

On montrera tout d'abord dans cet article que les évolutions purement démographiques de la population française entre 1981-1982 et 1993-1994 ne sont pas susceptibles

(1) Un travail récent du CETE Nord-Picardie [Quettelard, 1997] fondé sur des enquêtes ménages locales portant sur quarante-quatre agglomérations note une *tendance au regroupement autour de cinquante minutes des budgets-temps des citadins.*

(2) Ne serait-ce que parce que certaines catégories — comme les actifs à temps partiel, ou même les chômeurs — ne représentaient que des parts faibles de la population en 1981-1982.

Article reçu le 3 mars 1997 ; accepté le 25 avril 1997

à elles seules d'expliquer les évolutions de mobilité, mais qu'en revanche l'attitude des générations vis-à-vis de l'automobile, appréciée à l'aide des taux de possession de permis et d'automobiles, joue un rôle notable.

On analysera ensuite les évolutions de mobilité par grandes catégories socio-démographiques. On relèvera qu'il y a des évolutions différenciées, notamment aux moments de l'entrée et de la sortie de la vie active, qu'on rapprochera des différences nettes en matière de confort économique de ces catégories. Des différences importantes seront aussi notées entre habitants des zones agglomérées et habitants périurbains.

On donnera enfin quelques coups de projecteur sur la situation actuelle de catégories de population très particulières : personnes ayant un emploi à temps partiel, personnes aux statuts précaires, chômeurs, etc.

Sauf mention contraire, toutes les observations de mobilité concernent la mobilité locale pendant une journée de semaine, à savoir les déplacements effectués du lundi au vendredi, dans un rayon de quatre-vingts kilomètres autour du domicile, appréciés par les enquêtes transports de 1981-1982 et 1993-1994.

L'évolution démographique et ses conséquences sur la mobilité

La croissance de la population (voir tableau 1) est très inégalement répartie selon les âges, avec une légère régression du nombre d'enfants et d'adolescents, une augmentation nette des personnes âgées et une croissance forte entre trente-cinq et cinquante-quatre ans, autour des générations du baby-boom. La taille moyenne des ménages continue à baisser, malgré un certain ralentissement de la décohabitation des jeunes adultes.

La progression des actifs occupés (+ 2,5 %) ne suit pas la progression de la population totale (+ 8,3 %). Les femmes occupent dans la population active une place croissante (46 % contre 40 % en 1982). Le nombre de chômeurs fait plus que doubler. La population retraitée progresse d'un tiers sous le triple impact de la croissance démographique des populations âgées, de l'abaissement de l'âge des mises à la retraite effectives et de la croissance des ménages à plusieurs retraités [3]. Ces évolutions sont significatives, mais n'ont qu'un potentiel explicatif limité sur l'évolution de la mobilité.

Les évolutions purement démographiques n'expliquent pas les évolutions de mobilité

En supposant par exemple que chaque tranche d'âge parcoure en 1994 la même distance qu'en 1982, le seul glissement démographique amènerait à une évolution des distances parcourues par personne de 17,41 km/jour pour la première enquête à 17,46 km/jour pour la seconde. Or l'évolution réelle entre les deux enquêtes est de 17,4 à 23 km (tous modes confondus), soit une croissance de

TABLEAU 1

Les principales évolutions démographiques.

Population totale (en millions)	53,1	57,5	+ 8 %
Nombre de ménages (en millions)	19,5	22,8	+ 17 %
Nombre de personnes par ménage	2,73	2,52	- 7 %
Population enquêtée (en millions) six ans et plus, dont :	49,0	53,1	+ 8 %
6 à 18 ans	10,7	10,4	- 2 %
19 à 34 ans	13,3	13,3	0 %
35 à 54 ans	12,4	15,1	+ 22 %
plus de 55 ans	12,6	14,3	+ 13 %
Population scolarisée (en millions) lieu fixe hors du domicile, dont :	10,1	11,5	+ 15 %
enseignement primaire	4,6	4,1	- 12 %
enseignement secondaire	4,9	6,0	+ 25 %
enseignement supérieur	0,6	1,4	+ 140 %
Actifs occupés (en millions)	21,6	21,7	+ 1 %
Actifs occupés (en millions) lieu fixe hors du domicile, dont :	16,9	17,5	+ 4 %
hommes	10,1	9,4	- 6 %
femmes	6,8	8,1	+ 20 %
Chômeurs	1,6	3,4	+ 119 %
Retraités (en millions)	7,2	9,6	+ 33,3 %
Autres inactifs (en millions)	8,7	6,5	- 25 %

32 %. En raisonnant de façon semblable sur les évolutions de statut (population scolarisée, population active occupée, chômeurs, retraités, autres inactifs), on aurait même une anticipation de baisse des distances parcourues de 17,4 à 16,6 km/ jour, due à la croissance différentielle moins élevée de la population active. D'autres indicateurs purement démographiques, conduiraient à des diagnostics similaires d'évolution faible à la hausse comme à la baisse. Il faut donc faire appel à des indicateurs plus représentatifs de l'évolution de l'accès à la mobilité des différentes générations.

Les générations face à l'automobile

Les générations successives n'ont pas eu un rapport comparable à l'automobile : les personnes âgées de l'enquête 1993-1994 — et plus encore celles de 1981-1982 — n'ont pas toutes (en particulier pour les femmes) passé leur permis dans leur jeunesse, et le permis se passe plus rarement, même si cela arrive, sur le tard. Il en va de même pour la présence d'automobiles dans le ménage et pour l'usage personnel et régulier d'une automobile. À son tour, cette accoutumance à l'automobile induit d'autres comportements d'usage de l'espace, en particulier en ce qui concerne les localisations résidentielles. En simplifiant (certes abusivement) on peut dire que l'automobilité est un phénomène irréversible à l'échelle individuelle : on l'a vu aux États-Unis où la grande dépression des années trente a stoppé la croissance du parc automobile, mais ne s'est pas traduite par une diminution de ce parc [Orfeuil, 1993] ; on le voit en France, où ce n'est qu'après plus d'un an de chômage qu'on observe des diminutions du taux de possession d'automobiles. Cette irréversibilité est de droit pour le permis de conduire (4), et le tableau 2 montre que l'essentiel de la progression du permis dans la population adulte est lié au glissement des générations. Le phénomène est cette fois lourd de sens pour l'analyse de la mobilité : on comptait 25,6 millions de personnes titulaires du permis de conduire en 1982, on en compte 33,1 millions douze ans plus tard, soit une progression de 29 %, très sensible pour les deux sexes au-delà de l'âge de la retraite et très sensible pour les femmes à partir de quarante ans.

En supposant, comme précédemment, que les distances parcourues en 1993-1994 soient identiques à celles de 1981-1982 dans chaque classe d'accès à l'automobile (personnes sans permis ou avec permis, personnes vivant dans des ménages non motorisés, monomotorisés, multimotorisés...), les seules évolutions dans l'accès à l'automobile induiraient des croissances des distances parcourues respectivement de 9 % (pour le permis) et 7 % (pour le niveau de motorisation). Ces évolutions sont significatives, mais n'expliquent là encore qu'une part minoritaire des évolutions.

C'est au niveau des entrées dans le système qu'on observe quelques *grippages*. On note en particulier la relativement faible progression des taux de permis chez les hommes jeunes, le niveau encore assez faible de taux de permis chez les jeunes femmes et surtout la baisse absolue du taux

(3) En termes de statut personnel, l'épouse d'un retraité, lorsqu'elle n'a pas elle-même travaillé, est classée en *autres inactifs*. Elle est *retraitée* si elle a été active.

(4) Sauf fautes graves qui amènent à des suspensions le plus souvent temporaires.

TABLEAU 2

Les classes d'âge face à l'automobile.

L'âge est celui du titulaire du permis de conduire pour les colonnes concernant le taux de possession du permis ; celui de la personne de référence du ménage pour la motorisation et la multimotorisation (calculée par rapport à la population motorisée).

Âge	Possession du permis de conduire (en %) Hommes	Femmes	Motorisation des ménages (en %) et multimotorisation Motorisés	dont multimotorisés
18 à 29 ans	76	80	80	76
	58	*67*	*31 %*	*37 %*
30 à 39 ans	91	94	88	89
	73	*83*	*34 %*	*40 %*
40 à 49 ans	88	94	87	90
	60	*80*	*39 %*	*50 %*
50 à 59 ans	83	91	77	85
	36	*69*	*31 %*	*43 %*
60-69 ans	71	88	57	76
	24	*48*	*12 %*	*24 %*
70 à 79 ans	58	77	35	52
	15	*32*	*3 %*	*8 %*
plus de 80 ans	51	70	8	28
	11	*21*	*0 %*	*2 %*
Ensemble	**80**	**88**	**74**	**77**
	47	***64***	***27 %***	***34 %***

Enquête transports INSEE-INRETS 1981-1982

Enquête transports INSEE-INRETS 1993-1994

Évolution entre les enquêtes

d'équipement des jeunes ménages. On ne peut éviter d'y voir le produit des régulations macro-économiques d'ensemble qui ont privilégié l'amélioration du revenu des actifs d'âge mûr et des personnes âgées, et font porter, de façon assez lourde, le poids de la crise et la précarisation des horizons professionnels sur les jeunes (voir infra et tableau 3). On ne peut toutefois pas considérer les jeunes comme un ensemble homogène : la baisse du taux d'équipement s'accompagne d'une augmentation du taux de multiéquipement, suggérant de fortes disparités entre jeunes ménages également.

On retiendra de ces premières séries de notations que les évolutions strictement démographiques jouent peu sur l'évolution des distances parcourues, que la prise en compte de l'attitude des générations vis-à-vis de l'automobile joue un rôle significatif, mais encore insuffisant pour rendre compte des évolutions observées. Il convient alors d'observer les évolutions de mobilité de différentes catégories socio-démographiques.

Les disparités d'évolution de la mobilité selon les catégories socio-démographiques

Au cours de la période analysée, la croissance économique a été faible et les ressources des ménages ont connu des croissances différenciées. Le tableau 3 synthétise les évolutions les plus marquantes : faible progression moyenne des revenus des ménages, légère progression des revenus par unité de consommation, écarts croissants de niveaux de vie entre les jeunes (dont le niveau de vie relatif régresse très sensiblement) et les ménages dont la personne de référence a plus de cinquante ans.

Ces évolutions ont forcément des répercussions sur les pratiques de mobilité, et l'on peut envisager deux représentations des évolutions.

• La première, d'esprit économétrique, postule un lien étroit entre croissance du niveau de vie et croissance de la mobilité. C'est la représentation classique où l'évolution des niveaux de trafic est reliée à l'activité économique par le biais d'une élasticité.

• La seconde, d'esprit plus urbanistique, considère que les pratiques de mobilité sont produites par la distribution des activités sur un territoire, qu'une part significative de la mobilité est contrainte et dépend d'évolutions qui s'imposent à tous (localisation des activités, évolution des formes commerciales, etc.).

Pour rendre compte des évolutions de mobilité, nous nous fonderons essentiellement sur quatre types d'indicateurs :

– les distances parcourues quotidiennement (dans un rayon de quatre-

TABLEAU 3

Les niveaux de vie.

	1984	1994	Évolution
Revenu annuel avant impôt par ménage (en milliers de francs constants 1994)	153,8	164,7	+7%
ménages actifs	184,4	199,2	+8%
ménages retraités	130,3	154,2	+18%
Revenu moyen annuel par unité de consommation pour les salariés (*) (en milliers de francs constants 1994)	89	98	+ 10 %
cadres	152	172	+ 13 %
professions intermédiaires	103	106	+ 3 %
employés	80	80	0 %
ouvriers qualifiés	68	71	+ 4 %
ouvriers non qualifiés	60	57	– 4 %
Niveau de vie relatif à un ménage moyen (**)	100	100	–
personne de référence de moins de 30 ans	92	75	– 17 points
30 à 39 ans	97	91	– 6 points
40 à 49 ans	99	98	– 1 point
50 à 59 ans	109	120	+ 11 points
60 à 69 ans	106	110	+ 4 points
70 à 79 ans	98	107	+ 9 points

D'après [INSEE, 1996]

(*) Revenu du ménage divisé par le nombre d'unités de consommation : 1 pour le premier adulte, 0,7 pour le second, 0,5 pour les enfants. L'INSEE considère les évolutions relatives aux non-salariés comme peu fiables.

(**) Base 100 pour le ménage moyen. Exemple, en 1984, le revenu par unité de consommation des jeunes ménages représentait 92 % du revenu moyen par unité de consommation du ménage moyen ; il n'en représente plus que 75 % dix ans plus tard.

TABLEAU 4

La mobilité selon le sexe.

	Nombre de déplacements par personne et par jour		Distance moyenne de déplacement (en km/jour)		Budget-temps par personne et par jour (en min)		Vitesse moyenne de déplacement (en km/h)	
Hommes	3,3	– 8 %	27,3	+ 19 %	59	– 5 %	27,8	+ 25 %
Femmes	3,1	– 7 %	18,8	+ 49 %	51	+ 4 %	22,1	+ 44 %
Ensemble	**3,2**	**– 7 %**	**22,9**	**+ 32 %**	**55**	**0 %**	**25,0**	**+ 31 %**

Enquête transports INSEE-INRETS 1993-1994 — Évolution entre les enquêtes 1981-1982 et 1993-1994.

vingts kilomètres autour du domicile), qui rendent compte de l'aptitude des individus à maîtriser un espace aux fonctions de plus en plus éclatées sur des territoires plus vastes,

– la durée quotidienne de déplacement (budget-temps de transport), qui rend compte du coût temporel que les individus supportent pour réaliser leur programme d'activité,

– la vitesse globale, quotient des deux premiers indicateurs, qui reflète l'aptitude à utiliser un territoire en maîtrisant le coût temporel,

– les distances parcourues dans les moyens de transport à disposition, qui signalent l'état des concurrences modales.

Les évolutions relatives aux nombres de déplacements sont la plupart du temps d'ampleur faible et sont moins robustes du fait des ambiguïtés sur le décompte des déplacements à pied. Pour ne pas alourdir l'exposé, les écarts types des indicateurs ne sont pas indiqués. Compte tenu de la taille de l'échantillon et des désagrégations opérées, les évolutions supérieures à 10 % sur la période doivent être considérées comme significatives. Rappelons qu'en moyenne nationale, les distances parcourues par personne ont progressé d'un tiers, comme les vitesses, à budget-temps constant.

Des évolutions de mobilité très différenciées selon le sexe, l'âge et le statut

La progression de la mobilité a touché toutes les catégories, mais la croissance est différenciée, notamment selon le sexe et l'âge, suggérant des effets de génération importants (liés à la possession du permis), combinés avec des bénéfices de la croissance, inégalement distribués entre catégories.

Observons d'abord la situation en 1993-1994 : les budgets-temps de transport varient fortement d'une catégorie à l'autre : on est proche de quarante minutes chez les enfants, de soixante-dix minutes chez leurs parents, et on redescend en dessous de quarante minutes au-delà de soixante-cinq ans.

Les écarts de distance sont encore plus marqués (autour de douze kilomètres chez les enfants, de quarante kilomètres chez les hommes de vingt-cinq à quarante ans, cinq kilomètres au-delà de soixante-quinze ans). Notons également que les budgets-temps de transport des femmes sont en moyenne inférieurs à ceux des hommes (au moins dans la partie active du cycle de vie), ne serait-ce qu'en raison d'une participation au marché du travail qui reste plus faible que celle de la population masculine et d'emplois qui restent souvent plus proches. La *constance du budget-temps* n'a donc pas lieu d'être évoquée en comparant des populations aux statuts et rôles sociaux différents, même si elle est pertinente en termes dynamiques pour l'ensemble d'une population.

Considérons maintenant les évolutions. La différence qui apparaît avec le plus de netteté (voir tableau 4) est la différence entre hommes et femmes : la distance parcourue par les premiers croît assez faiblement, leur budget-temps de transport diminue faiblement, tandis que les femmes (tous âges confondus) voient leurs distances quotidiennes augmenter de moitié et leur budget-temps de transport augmenter légèrement. Cette différence, appréciée tout au long des âges de la vie, pourrait être attribuée essentiellement à la progression du taux d'activité féminin chez les adultes. Cette progression joue un rôle, mais elle est relativement secondaire par rapport aux évolutions des pratiques de mobilité, des femmes actives d'une part, des femmes au foyer de l'autre, qui voient leurs distances quotidiennes augmenter respectivement de 47 % et 70 % (voir tableau 6).

L'analyse par âge est également très instructive : les grands progrès de vitesse sont le fait des femmes de plus de cinquante ans, des jeunes retraités (soixante à soixante-quatorze ans) et des enfants de moins de quinze ans. Les jeunes femmes (vingt à quarante ans) enregistrent des progrès dans la moyenne, du fait d'une croissance de l'accès à la voiture. Ces progrès sont plus faibles chez les hommes de cet âge, du fait d'une plus grande ancienneté de conduite. On observe enfin que les augmentations de budget-temps sont concentrées sur les femmes de quarante à soixante ans, en liaison avec une augmentation du taux d'activité, et plus faiblement sur les jeunes adultes (voir figures).

Ces évolutions renvoient aux évolutions d'usage des modes, présentées dans le tableau 5 sous la forme des distances parcourues par jour. Mode par mode, les évolutions principales sont les suivantes :

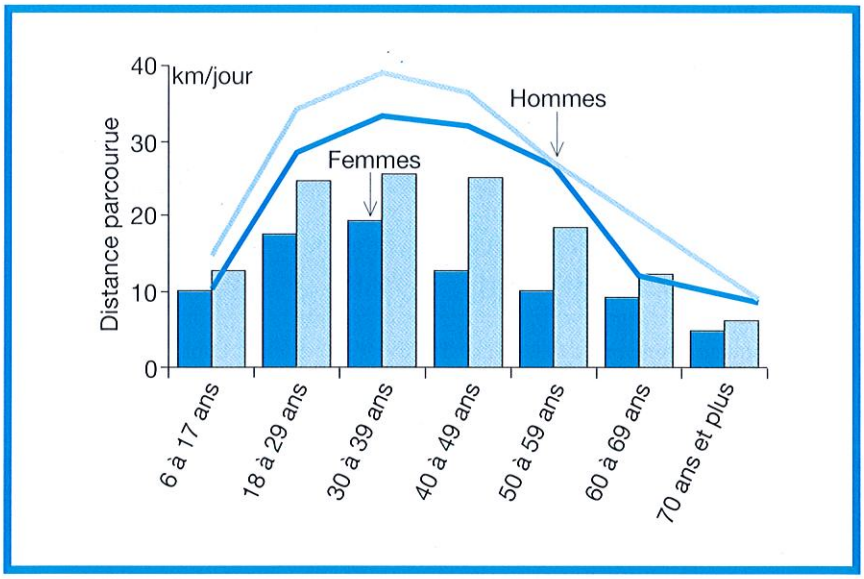
– l'usage de la marche (à laquelle nous avons adjoint le vélo) décroît dans toutes les catégories, en valeur absolue, à l'exception des jeunes hommes de dix-huit et vingt-neuf ans,

– l'usage des deux-roues à moteur, presque nul chez les femmes, est divisé par deux chez les hommes, la décroissance la plus forte étant observée chez les jeunes adolescents,

– l'usage de la voiture en tant que passager croît plus faiblement que l'usage de la voiture en tant que conducteur (+ 24 % contre + 53 %) ; aux âges adultes, ce sont les femmes au foyer, les chômeurs et les étudiants qui ont la mobilité la plus forte dans ce mode, tandis que des taux de croissance très élevés sont enregistrés chez les enfants, les adolescents et les étudiants,

– l'usage des transports publics — en légère décroissance dans l'ensemble — est en très forte croissance chez les adolescents, mais aussi chez les étudiants et jeunes adultes, en croissance chez les femmes de quarante à soixante ans, probablement en raison de la croissance du taux d'activité salariée ; il décroît dans les autres catégories, et en particulier chez les retraités.

C'est l'évolution de l'usage de la voiture en tant que conducteur qui façonne le plus les évolutions de mobilité (voir tableau 6). Il est en progrès de 39 % pour l'en-



FIGURES

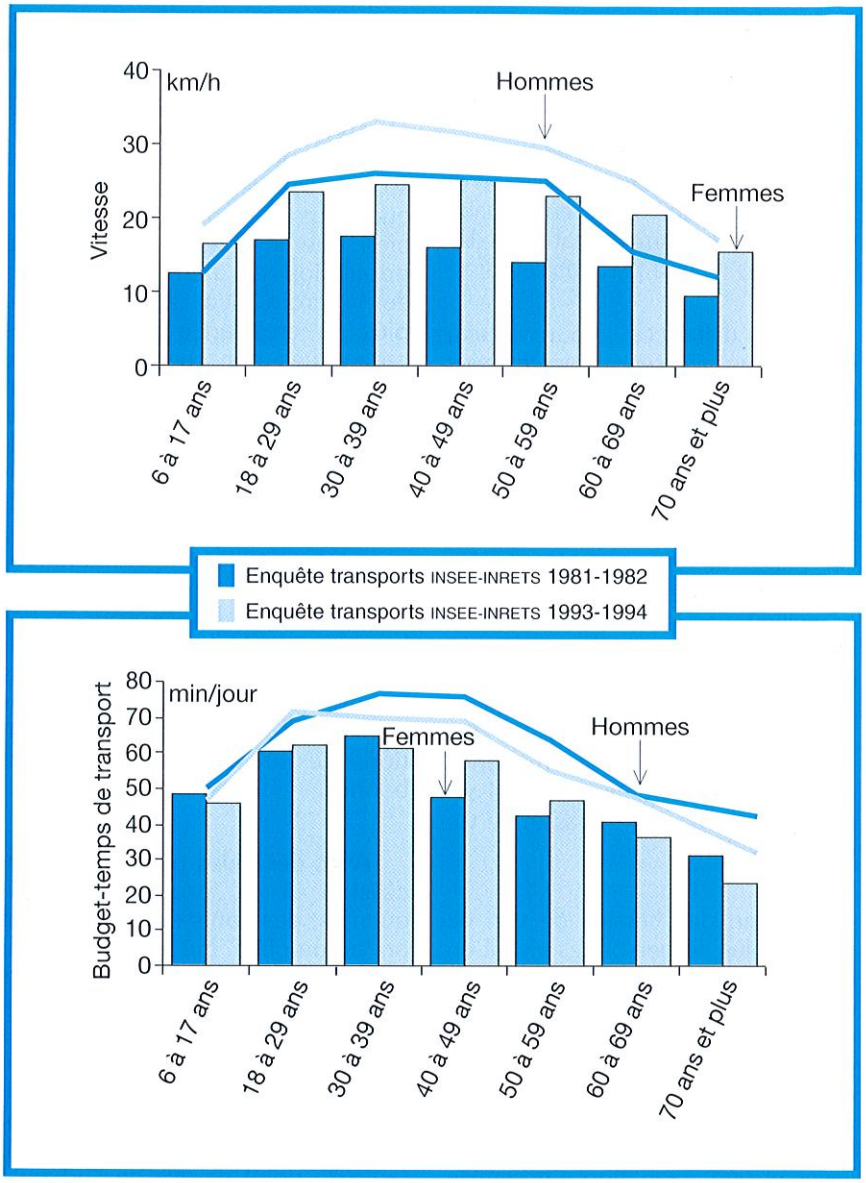
Évolution des distances parcourues, des vitesses globales et des budgets-temps de transport selon l'âge et le sexe

TABLEAU 5

Les distances parcourues dans les différents modes selon les âges et le sexe.

Âge — Hommes / *Femmes*	Distance (en km par individu et par jour)									
	Marche et vélo		Deux-roues à moteur		Voiture en tant que conducteur		Voiture en tant que passager		Transport public	
6 à 17 ans	2,0	1,4	1,4	0,4	0,0	0,1	4,0	8,7	2,9	4,2
	1,4	*1,0*	*0,1*	*0,1*	*0,0*	*0,1*	*4,0*	*7,1*	*4,6*	*4,7*
18 à 29 ans	0,7	0,7	1,7	1,0	17,3	24,4	3,9	3,8	4,4	4,3
	1,1	*0,7*	*0,5*	*0,1*	*7,3*	*12,5*	*5,1*	*6,2*	*3,8*	*5,5*
30 à 39 ans	0,8	0,6	0,9	0,6	23,6	32,0	3,9	2,8	4,3	2,9
	1,1	*0,6*	*0,1*	*0,1*	*11,3*	*18,1*	*3,9*	*4,5*	*3,5*	*2,7*
40 à 49 ans	0,7	0,6	0,6	0,5	21,9	31,2	3,9	1,5	4,5	2,5
	0,9	*0,6*	*0,1*	*0,0*	*6,5*	*17,0*	*3,3*	*4,6*	*2,5*	*3,2*
50 à 59 ans	0,8	0,6	0,8	0,3	19,9	23,4	1,8	1,0	3,0	2,0
	0,9	0,7	0,1	0,0	4,0	10,3	4,0	5,9	1,5	2,1
60 à 69 ans	1,1	0,8	0,3	0,1	7,4	11,0	1,5	2,1	1,7	0,7
	0,9	*0,8*	*0,0*	*0,0*	*2,2*	*4,5*	*4,6*	*6,6*	*2,0*	*1,0*
70 et plus	1,5	0,8	0,7	0,1	4,2	6,1	1,2	1,4	1,0	0,7
	0,9	*0,6*	*0,0*	*0,0*	*0,4*	*1,1*	*2,5*	*3,5*	*1,6*	*1,3*
Hommes ensemble	**1,1**	**0,8**	**1,1**	**0,5**	**14,0**	**19,4**	**3,3**	**3,6**	**3,4**	**2,9**
Femmes ensemble	***1,1***	***0,7***	***0,2***	***0,1***	***4,9***	***9,3***	***4,0***	***5,5***	***3,1***	***3,2***
Ensemble	**1,1**	**0,8**	**0,6**	**0,3**	**9,3**	**14,2**	**3,7**	**4,6**	**3,3**	**3,0**

Enquête transports INSEE-INRETS 1993-1994 — Évolution entre les enquêtes 1981-1982 et 1993-1994



semble des hommes, 100 % chez les femmes actives, 120 % chez les femmes au foyer et 110 % pour les chômeurs, à partir de niveaux faibles pour les deux dernières catégories. Les croissances sont encore supérieures pour les femmes de quarante à soixante-dix ans, mais plus faibles chez les jeunes, hommes et femmes.

En résumé, si l'on définit comme grands gagnants des évolutions ceux dont la croissance des distances parcourues est supérieure à la moyenne, ceci avec un budget-temps stable ou décroissant, on trouve les enfants, les jeunes retraités et les femmes au foyer. Les perdants sont les jeunes de vingt à trente ans, avec une augmentation plus faible que la moyenne pour les distances parcourues et une augmentation du budget-temps de transport. Les femmes de quarante à soixante ans connaissent une évolution significative de leur budget-temps et une croissance très élevée des distances parcourues.

Parmi les salariés, des écarts qui se réduisent

En 1981-1982, un cadre se déplace sur des distances beaucoup plus grandes qu'un ouvrier, son budget-temps est nettement plus élevé malgré une vitesse moyenne nettement supérieure (voir

TABLEAU 6

Mobilité et usage des modes de transport selon le statut

Statut	Distance (en km par individu et par jour)													Budget-temps (en min par jour)			Vitesse (en km/h)		
	Tous modes			Marche et vélo		Deux-roues à moteur		Voiture en tant que conducteur		Voiture en tant que passager		Transport public		Tous modes			Tous modes		
Homme actif	31,5	38,0	+ 21 %	0,7	0,5	1,0	0,6	21,6	31,5	3,5	2,5	4,2	2,6	73	70	- 4 %	25,9	32,6	+ 26 %
Femme active	19,1	28,0	+ 47 %	0,8	0,5	0,1	0,1	9,4	18,8	4,7	4,3	3,9	4,2	61	64	+ 5 %	18,8	26,3	+ 40 %
Étudiant(e)	17,4	26,0	+ 49 %	1,7	0,8	3,0	0,6	4,2	9,6	2,6	5,8	5,9	9,1	73	70	- 4 %	14,3	22,3	+ 56 %
Chômeur(se)	15,5	20,1	+ 30 %	1,5	0,9	0,9	0,3	5,7	12,2	5,1	4,8	2,3	2,0	59	52	- 12 %	15,8	23,2	+ 47 %
Femme au foyer	8,8	15,0	+ 70 %	1,2	0,8	0,1	0,0	3,3	7,5	3,3	5,8	1,0	0,9	41	40	- 2 %	12,9	22,5	+ 74 %
Retraité(e)	9,0	12,6	+ 40 %	1,1	0,8	0,3	0,0	4,0	7,7	2,3	3,1	1,3	0,8	39	36	- 8 %	13,8	21,0	+ 52 %

Enquête transports INSEE-INRETS 1981-1982 — Enquête transports INSEE-INRETS 1993-1994 — Évolution entre les enquêtes

NB : Les sommes des distances dans les différents modes peuvent être légèrement différentes des distances totales, en raison de modes non déclarés, ainsi que d'erreurs d'arrondi.

tableau 7). Douze ans plus tard, la distance parcourue par un cadre n'a pratiquement pas progressé, ses progrès marginaux de vitesse ont été mis au service de la réduction d'un budget-temps particulièrement élevé. Cette situation a déjà été observée sur les enquêtes globales transport d'Ile-de-France [Gallez, 1995]. Pour les autres professions au contraire, la croissance des distances parcourues est très significative — notamment pour les ouvriers et les *professions intermédiaires* qui comprennent une part notable de techniciens — et obtenue par des progrès de vitesse à budget-temps stable ou légèrement décroissant. Ces évolutions sont à mettre en relation avec l'affaissement du travail ouvrier de proximité (modèle de la *banlieue rouge*) et l'évolution des lieux d'emploi des catégories ouvrières et techniques, toujours plus souvent situés hors des centres et des zones denses [Massot, 1995]. Avec un maintien (relatif) de la centralité de l'emploi chez les employés, les distances augmentent moins et les progrès de vitesse sont utilisés pour réduire des budgets-temps de transport assez élevés.

Dans toutes les catégories, l'automobile progresse significativement. La part du transport public dans les distances parcourues est plus grande chez les cadres et les employés, professions plus urbaines, et plus faible chez les ouvriers, dont le lieu de travail est plus fréquemment situé dans les franges urbaines ou les petits bassins d'emploi.

Des disparités qui s'affirment entre localisations résidentielles

Les disparités s'affirment, entre Franciliens et provinciaux d'une part, entre habitants des villes-centres et habitants des périphéries d'autre part (tableau 8).

Les distances parcourues, comme les vitesses, croissent plus modestement en Ile-de-France qu'en province, même dans les grandes agglomérations. L'écart de budget-temps de transport augmente de seize à dix-neuf minutes, l'écart de vitesse (en défaveur de l'Ile-de-France) passe de 2,6 à 5 km/h. Le temps très élevé que consacrent les Franciliens à leurs déplacements, mais aussi la densité d'opportunités d'activités dont ils bénéficient, apparaissent comme des facteurs limitant l'évolution de leur mobilité. De même, en province, la croissance des distances parcourues est d'autant plus élevée que le bassin de vie est moins dense.

Au sein des bassins de vie, de plus en plus de personnes vivent en dehors des zones agglomérées, quoique à proximité : les communes appartenant aux zones considérées comme périphériques en 1994 ont accueilli 2,3 millions d'habitants supplémentaires en douze ans (contre deux millions pour les banlieues et une stagnation d'ensemble pour les villes-centres).

L'extension urbaine est souvent vue comme l'une des causes majeures des augmentations de trafic, notamment automobile. Les observations présentées ici confirment que les distances parcourues sont plus élevées en périurbain que dans la zone agglomérée, si bien que le redéploiement de la population est l'une des origines de la croissance des trafics. De plus, la croissance des distances parcourues par chaque personne est beaucoup plus élevée en périphérie que dans les banlieues et les villes-centres. Enfin, les budgets-temps de transport des habitants des périphéries restent contenus, et inférieurs, quelles que soient les tailles d'agglomération, aux budgets-temps de transport des habitants des centres et des banlieues. Ceci s'explique évidemment par un recours très important à l'automobile, qui plus est sur des territoires où les conditions de circulation sont souvent bonnes.

Avec des aides publiques à l'accession à la propriété conséquentes, des coûts de déplacement en automobile qui ont fortement baissé, des investissements routiers importants qui ont permis d'augmenter très significativement les vitesses, la croissance périurbaine apparaît rationnelle au niveau individuel, même si elle semble souvent et à beaucoup comme peu souhaitable du point de vue de l'urbanité et du développement durable.

TABLEAU 7

La mobilité des salariés

Statut	Distance (en km par individu et par jour)								Budget-Temps (en min par jour)		Vitesse (en km/h)	
	Tous modes		Marche et deux-roues		Voiture		Transport public		Tous modes		Tous modes	
Cadres	40,0	40,8	0,8	0,7	31,6	34,2	7,6	5,7	88	82	27,3	29,9
Professions intermédiaires	30,4	36,5	1,1	0,7	24,0	32,3	4,8	3,4	73	72	25,0	30,4
Employés	23,6	26,8	1,2	0,8	16,9	21,4	5,4	4,6	72	65	19,7	24,7
Ouvriers	24,4	33,1	2,4	1,7	17,2	28,5	4,6	2,7	64	63	22,9	31,5

Enquête transports INSEE-INRETS 1981-1982

Enquête transports INSEE-INRETS 1993-1994.

NB : Les sommes des distances dans les différents modes peuvent être légèrement différentes des distances totales, en raison de modes non déclarés, ainsi que d'erreurs d'arrondi.

TABLEAU 8

Évolution de la mobilité par personne et par jour selon le lieu d'habitat

Zone	Distance (en km par individu et par jour)		Budget-Temps (en min par jour)		Vitesse (en km/h)		Pourcentage de kilomètres parcourus en automobile	
Milieu rural et petites ZPIU	18,5	26,1	47	47	23,6	33,3	83	91
ZPIU (*) de 50 à 300 000 habitants	16,4	23,3	51	50	19,3	28,0	73	86
ville-centre	15,6	18,2	55	52	17,0	21,0	74	82
banlieue et périphérie	16,8	25,9	49	49	20,6	31,7	73	87
ZPIU de 300 000 habitants et plus	17,1	21,2	54	53	19,0	24,0	76	83
ville-centre	14,9	17,0	60	60	14,9	17,0	69	78
banlieue	17,5	20,5	56	54	18,8	22,8	82	82
périphérie	18,0	25,5	47	46	23,0	33,3	77	88
ZPIU de Paris	19,1	22,8	70	72	16,4	19,0	56	62
ville-centre	13,5	15,8	71	78	11,4	12,2	50	48
banlieue et périphérie	20,7	24,8	70	70	17,7	21,3	57	65
Ensemble villes-centres	**15,4**	**18,0**	**59**	**57**	**15,8**	**18,9**	**69**	**71**
Ensemble banlieues	**17,7**	**21,8**	**61**	**60**	**17,4**	**21,8**	**67**	**75**
Ensemble périphéries	**18,9**	**27,6**	**48**	**49**	**23,6**	**33,8**	**77**	**87**
Rural profond	19,5	27,6	42	42	27,2	38,5	92	91

(*) Une zone de peuplement industriel et urbain (ZPIU) englobe une agglomération principale et sa zone d'attraction.

Enquête transports INSEE-INRETS 1981-1982 Enquête transports INSEE-INRETS 1993-1994.

Des disparités d'évolution qui sont loin de relever exclusivement des évolutions de revenu

L'analyse des évolutions par sexe et classe d'âge suggère que l'évolution du revenu reste, au-delà des effets de génération, un déterminant assez important. On ne peut pas, en particulier, observer les faibles évolutions de taux de permis, la légère décroissance du taux d'équipement en automobile et les croissances moindres de la mobilité des jeunes, sans établir un lien net avec la dégradation du niveau de vie et des perspectives de stabilité, notamment professionnelle, d'une part importante des jeunes.

Des divergences majeures entre évolution de revenu et évolution de mobilité apparaissent en revanche avec tout autant de netteté : ainsi la mobilité, et notamment sa composante automobile, croît-elle beaucoup plus dans les petits bassins de vie de province que dans les plus grands, et surtout qu'en Ile-de-France, alors que la métropolisation tend à concentrer la production de richesse dans les grandes villes et en Ile-de-France en particulier.

La croissance très forte de la mobilité dans ces petits bassins permet de continuer à vivre dans des zones peu denses ou à l'écart du développement, tout en bénéficiant des aménités urbaines et des salaires liés aux emplois urbains ou métropolitains. On observe de même une divergence très nette entre évolution des revenus et évolution de la mobilité selon les catégories professionnelles : les cadres, qui tirent le mieux leur épingle du jeu des évolutions récentes, constituent la catégorie dont la mobilité a la plus faible croissance, tandis qu'à l'opposé la croissance de la mobilité est forte chez les ouvriers, malgré une croissance très faible des revenus. Pour les cadres, le budget-temps très élevé apparaît comme un facteur limitant la croissance potentielle ; pour les ouvriers, les mutations du système productif (passage d'une industrie stable à recrutement de proximité, comme la sidérurgie, les mines ou l'industrie de transformation des banlieues, à une industrie de transformation aux implantations plus diffuses sur le territoire), l'instabilité plus grande des emplois, une permanence résidentielle accrue par l'accession à la propriété et la biactivité des couples induisent des mobilités croissantes et plus dépendantes de l'automobile.

Le lien entre évolution de la mobilité et évolution des revenus apparaît donc comme fortement médiatisé par d'autres phénomènes qui renvoient à la distribution spatiale des accessibilités et aux modalités concrètes de la production des modes de vie. Parmi ces évolutions figurent notamment les volontés de développer les filières techniques dans l'enseignement, une évolution du salariat vers des formes d'emploi moins stables, des passages plus fréquents par des situations de chômage, etc. La partie qui suit donne quelques éclairages sur les pratiques de mobilité des personnes vivant dans ces situations.

Nouvelles formations, chômage, formes nouvelles d'emploi : quelles mobilités ?

On se limite ici à l'analyse des pratiques de mobilité de catégories particulières telles qu'elles ressortent de la seule enquête de 1993-1994, soit parce que les effectifs étaient faibles en 1981-1982, soit parce que les catégories correspondantes n'avaient pas été relevées à l'époque.

Cols bleus et cols blancs en formation : grandes disparités entre enseignement général et enseignement technique

L'école primaire reste sans doute l'un des services publics qui couvre le mieux le territoire : la distance à l'école varie d'un à deux kilomètres dans les zones urbanisées et atteint quatre kilomètres dans les zones rurales hors ZPIU, mais la durée moyenne d'accès ne varie que de neuf à douze minutes. Ce maintien des durées dans une fourchette assez étroite est acquis par un usage important de l'accompagnement en voiture (50 %) et du ramassage scolaire (28 %) dans les zones rurales hors ZPIU, alors qu'en ville-centre, la marche (61 %) domine l'accompagnement en voiture (33 %), les transports publics étant très peu utilisés (6 %). Entre les deux enquêtes, l'accompagnement en voiture vers l'école primaire s'est très fortement développé, passant, en moyenne nationale, de 20 % à 39 %. On peut dire que les enfants du primaire ont été les grands bénéficiaires de la croissance de l'usage de l'automobile !

Pour l'enseignement secondaire, des disparités apparaissent avec netteté : la distance moyenne à un établissement secondaire est passée de 6,1 à 10,3 km (+ 69 %). Les différences les plus importantes séparent les premiers cycles des seconds cycles, et surtout l'enseignement général de l'enseignement technique (voir tableau 9) : les élèves du technique habitent beaucoup plus loin, en distance comme en durée, de leurs établissements. Ils sont beaucoup plus souvent amenés à utiliser successivement plusieurs modes de transport, ou à recourir à l'internat ou à un logement qui n'est pas le foyer familial pour faire leurs études. Même lorsqu'ils migrent quotidiennement, la durée de leur trajet est près de deux fois supérieure à celle des élèves de l'enseignement général, et nettement supérieure à celle des actifs qu'ils seront plus tard.

Cette situation est probablement un handicap à la fois pour le développement des filières techniques et pour ceux qui se sont engagés dans ces filières, alors même qu'ils sont déjà d'origine plus modeste, puisque la part de marché de l'enseignement

TABLEAU 9

La mobilité vers l'enseignement secondaire en 1993-1994

Enseignement secondaire	Distance (en km)	Durée (en min)	Internat (*) (en %)	Plusieurs modes	Mode principal (en %)		
					Marche et deux-roues	Voiture particulière	Transports collectifs
général							
premier cycle	4,7	16,4	1,5	5	42	19	39
second cycle	8,5	23,1	6,9	11	32	17	51
technique							
premier cycle	13,2	34,1	11,2	19	26	16	58
second cycle	18,5	34,8	16,8	18	23	29	48

(*) Internat ou logement hors du foyer familial.

TABLEAU 10

Motifs de déplacements selon le statut.

Statut professionnel	Nombre d'activités par individu et par jour hors retour au domicile					
	Travail, enseignement, affaires professionnelles	Accompagnement	Achats	Démarches, affaires personnelles	Visites	Loisirs
Homme actif	1,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Femme active	1,1	0,4	0,4	0,2	0,2	0,1
Étudiant(e)	0,8	0,1	0,2	0,3	0,3	0,3
Chômeur(se)	0,1	0,4	0,5	0,5	0,4	0,2
Femme au foyer	0	0,6	0,6	0,3	0,2	0,1

technique est de 24 % quand les parents ont un niveau d'étude primaire, contre 7 % s'ils ont un niveau d'études supérieures.

En l'absence de travail, la mobilité continue...

Le nombre de chômeurs a doublé entre les deux enquêtes. La montée du chômage a touché des populations qui étaient jusqu'alors relativement abritées [CSERC, 1996]. La population au chômage est certes en moyenne encore plus jeune (le taux de chômage des moins de vingt-cinq ans est double de celui des vingt-cinq à quarante-neuf ans, mais il était triple au début des années quatre-vingt), plus féminine (mais l'écart s'est réduit), moins qualifié (avec toutefois réduction de l'écart entre ouvriers et cadres).

De ce fait, les évolutions observées entre 1981-1982 et 1993-1994 sont à analyser avec prudence, d'une part parce que les effectifs enquêtés étaient faibles lors de la première enquête, d'autre part parce que la composition de la population concernée a changé. Les indications figurant au tableau 6 suggèrent une augmentation des distances parcourues par les chômeurs du même ordre de grandeur que dans la population totale, une baisse significative du budget-temps de transport, une place plus importante pour l'automobile (de 70 % à 84 % des distances parcourues au total, de 37 à 60 % pour la seule automobile en tant que conducteur). Ces évolutions ne font pas apparaître l'évolution de la mobilité des chômeurs comme atypique par rapport à celle de l'ensemble de la population, mais, répétons-le, elles reflètent une certaine homogénéisation de la population dans cette situation.

Si l'on compare maintenant la mobilité des chômeurs avec celle d'autres catégories, les distances parcourues apparaissent en retrait par rapport à celle des actifs. Toutefois, si l'on défalque les distances parcourues lors des migrations vers le travail, les distances parcourues sont légèrement supérieures. L'observation vaut encore plus pour les budgets-temps de transport, réduits de quinze minutes seulement par rapport aux actifs. On vérifie à nouveau que la mobilité non liée au travail ne se réduit pas en proportion de la baisse des revenus — estimée par l'INSEE à plus d'un tiers. Le tableau 10 fait apparaître une croissance très significative des déplacements liés aux démarches, une progression des déplacements d'accompagnement et d'achats, correspondant sans doute à un report d'activité au sein du ménage, et enfin une croissance des déplacements de visite, substitut partiel à la socialité vécue sur les lieux de travail.

Jeunes adultes : des mobilités différentes selon qu'ils vivent chez eux ou chez leurs parents

On s'intéresse ici à la population des jeunes de dix-huit à vingt-neuf ans, et en particulier aux différences de comportement de ces jeunes selon qu'ils continuent à vivre dans le foyer familial d'origine ou qu'ils vivent à l'extérieur de ce foyer (5). En 1993-1994 comme en 1981-1982, 40 % de ces jeunes vivent dans le foyer familial d'origine : on n'observe plus de croissance de la décohabitation. La localisation résidentielle des jeunes vivant au foyer familial a évidemment suivi le mouvement général de périurbanisation de la population (40 % en périurbain contre 31 % lors de la première enquête), tandis qu'au contraire la ville-centre attire encore un peu plus de jeunes indépendants qu'auparavant (45 % contre 41 %) : à la spécialisation fonctionnelle et sociale des territoires se superpose une spécialisation générationnelle (voir [Wiel, 1997]), avec une ville-centre plus favorable aux jeunes indépendants et aux personnes âgées et des territoires extérieurs plus favorables aux familles.

La situation par rapport au foyer d'origine est bien sûr assez étroitement liée à la situation des jeunes adultes (tableau 11) : les actifs sont en majorité hors du foyer d'origine (avec des jeunes femmes qui ont une propension plus forte à cette séparation que les jeunes hommes), les jeunes chômeurs se répartissent pour moitié entre les deux situations, les étudiants sont majoritairement au foyer familial. L'indépendance (liée à l'âge également) s'accompagne d'une progression de la possession du permis de conduire dans toutes les situations.

Ces facteurs sont susceptibles d'expliquer des pressions en partie contradictoires sur la mobilité : des localisations plus centrales chez ceux qui ont quitté le foyer familial plaident pour un nombre de déplacements plus élevé et des distances plus courtes, tandis que des taux de permis et d'activité plus élevés plaident pour une augmentation des distances parcourues. Globalement, ces tensions contraires s'équilibrent du point de vue des distances parcourues et des budgets-temps de transport, comparables d'une catégorie à l'autre, mais ne s'équilibrent ni pour les nombres totaux de déplacements, plus élevés pour les jeunes indépendants (ce qui est normal, puisqu'ils ont alors à assurer les activités de base de la vie quotidienne), ni dans la répartition modale, plus orientée vers la voiture pour les jeunes indépendants (bien que plus *urbains*), vers le transport public pour les jeunes vivant chez leurs parents (bien que plus *suburbains*).

Exprimée en nombre de déplacements par personne, la surmobilité des jeunes ayant quitté le foyer familial est importante, quel que soit le statut des jeunes par rapport à l'activité professionnelle. En revanche, pour les distances parcourues, il n'y a pas systématiquement surmobilité : les distances parcourues par les hommes actifs sont plus élevées s'ils vivent en dehors du foyer familial, mais ce n'est le cas ni pour les femmes actives, ni pour les étudiants : la plus grande centralité du lieu de résidence les rapproche de leurs lieux d'emploi et d'études.

On observera enfin, en comparant les tableaux 6 et 11, que les écarts de distance parcourue liés aux statuts par rapport au travail sont peu différents dans la jeunesse et pour la population dans son ensemble, notamment lorsque les jeunes sont indépendants. Tout au plus peut-on noter la très grande centration sur le quartier des jeunes femmes au foyer, probablement liée à une forte proportion de jeunes femmes élevant des enfants en bas âge.

(5) On rappelle toutefois que les cités universitaires, casernes et autres lieux collectifs sont hors du champ de l'enquête.

TABLEAU 11

Les jeunes de dix-huit à vingt-neuf ans en 1993-1994

Statut	dans la population (%)	dont vivant hors foyer d'origine	Possession du permis de conduire (%)	Nombre de déplacements	Distance (km par individu et par jour)	Budget-temps (min)	Vitesse (km/h)
Homme actif	27,6	71 %	89	93	3,5	4,1	36,5	41,5	68	77	32	32
Femme active	24,2	80 %	73	86	3,3	4,0	37,0	28,6	76	64	29	27
Étudiant(e)	27,9	30 % (*)	54	74	3,1	3,5	26,8	23,4	71	67	23	21
Chômeur(se)	13,5	53 %	59	71	2,8	3,9	22,0	21,6	49	62	27	21
Femme au foyer et autres inactifs	6,8	85 %	nd (**)	58	nd	3,6	nd	12,3	nd	46	nd	16
ENSEMBLE				Tous modes	**3,2**	**3,9**	**29,5**	**29,7**	**68**	**67**	**26**	**27**
				Marche et deux-roues	24 %	24 %	5 %	4 %				
				Voiture en tant que conducteur	43 %	55 %	49 %	70 %				
				Voiture en tant que passager	16 %	12 %	20 %	15 %				
				Transport public	17 %	9 %	26 %	11 %				

Vivant chez les parents

Vivant hors foyer d'origine

(*) Rappelons que les enquêtes ne touchent pas les cités universitaires.

(**) nd : donnée non disponible.

Apprentis, personnes en contrat à durée déterminée (CDD), temps partiel : la mobilité des formes nouvelles d'emploi

Les formes d'emploi conditionnent assez fortement la nature des migrations vers le travail (voir tableau 12) : l'apprentissage reste une pratique de proximité, avec un usage très important des deux-roues, et des retours très fréquents à la maison (58 % déclarent faire deux allers-retours par jour, contre 37 % dans l'ensemble de la population active). À l'inverse, les intérimaires acceptent des missions sur des lieux éloignés de leur domicile, consacrent plus d'une demi-heure à l'aller malgré un usage intensif de l'automobile. Les titulaires de contrats à durée déterminée se recrutent plus près que les actifs à durée indéterminée à temps complet. Avec un usage plus important que ces derniers de la marche, leurs caractéristiques de migration sont assez proches de celles des actifs employés à temps partiel, eux aussi recrutés beaucoup plus près de leur domicile. Le temps partiel ne réduit pas proportionnellement le nombre de jours de travail : vingt jours contre vingt-deux lorsqu'on déclare un temps partiel compris entre 80 % et 90 %, dix-neuf jours pour un temps partiel de 50 % à 80 %. C'est le temps de travail sur la journée (ou certaines journées) qui est réduit, plus que le nombre de jours de présence au travail.

TABLEAU 12

La migration vers le travail selon la forme d'emploi en 1993-1994 (actifs à lieu fixe hors domicile)

Type d'emploi	Distance (en km)	Durée (en min)	Répartition modale (en %)		
			Marche et deux-roues	Voiture	Transport public
CDI à temps complet	13,0	22	14	69	17
CDI à temps partiel	10,3	18	21	65	14
CDD	10,0	19	24	60	16
Apprentissage	8,8	19	53	32	15
Intérim	23,7	31	9	80	11

Ces écarts dans les migrations vers le travail se retrouvent, mais partiellement amortis, dans l'ensemble des déplacements observés un jour de semaine donné (voir tableau 13). Rappelons que les observations ne sont pas directement comparables, l'une étant formulée en termes d'habitudes pour les actifs travaillant en lieu fixe, l'autre en termes de photographie d'un jour de semaine pour l'ensemble des actifs, dont une partie n'est peut-être pas allée au travail ce jour là (ne serait-ce que parce que certains travaillent durant les fins de semaine avec un jour de repos en semaine). Les hiérarchies de distance et de budget-temps sont, pour l'essentiel, conservées. Comme attendu, du fait de la recherche d'effets compensatoires, le nombre de déplacements par personne est le plus élevé chez ceux qui sont le plus proche de leur travail (avec également les vitesses les plus faibles), tandis que les intérimaires compensent (partiellement) leur handicap de distance par une mobilité plus faible et un usage intensif de l'automobile, les conduisant à pratiquer les vitesses les plus élevées parmi les actifs : pour une durée de migration habituelle plus élevée de 70 % chez les intérimaires par rapport aux personnes travaillant à temps partiel, l'écart sur les budgets-temps quotidiens n'est que de 20 %. On observe là un processus de compensation qu'on peut noter également sur l'ensemble des actifs (quel que soit leur statut), processus qui fait l'objet du paragraphe suivant.

TABLEAU 13

La mobilité quotidienne selon la forme d'emploi en 1993-1994 (tous déplacements du jour, tous actifs)

Type d'emploi	Nombre de déplacements	Distance (en km par individu et par jour)	Durée (en min)	Vitesse (en km/h)
CDI à temps complet	3,7	35	70	30
CDI à temps partiel	4,3	27	64	25
CDI jeune de 18 à 29 ans	3,8	36	71	31
CDD	4,3	33	73	27
Apprentissage	3,7	25	56	27
Intérim	3,1	48	77	38

Les maîtres du temps : la mobilité des actifs très éloignés de leur travail

Métropolisation et suburbanisation, chômage, flexibilité de l'emploi, croissance des ménages à plusieurs actifs et permanence résidentielle portée par l'accession à la propriété, tous ces phénomènes ont concouru au développement de migrations vers le travail sur des distances de plus en plus longues : la distance moyenne entre domicile et travail a augmenté de près de 60 % entre les deux enquêtes et la proportion des actifs travaillant à plus de quarante kilomètres a presque doublé, passant de 3,1 à 5,9 %. Pour certains, la situation n'est pas gérable sans recours à un hébergement secondaire (1,8 % des actifs), et c'est souvent dans ce cas qu'on observe des situations de recherche d'emploi par des actifs occupés (18 % en cas de résidence occasionnelle contre 6 % pour les autres). En revanche, lorsque les actifs vivent en permanence dans leur résidence principale, les taux de recherche d'emploi des actifs occupés ne varient plus avec la distance ([6]). Il faut alors essayer de comprendre comment les actifs dont domicile et emploi sont très éloignés s'organisent pour gérer leur temps, par rapport aux actifs ayant des conditions de migration plus habituelles ([7]).

Un premier niveau d'analyse (tableau 14) renvoie au déplacement du domicile au travail lui-même : quand on passe de déplacements d'un kilomètre à des déplacements de cent dix kilomètres (la tranche quarante kilomètres et plus), les durées de déplacements sont seulement multipliées par un facteur 8 : la vitesse moyenne est de 7,5 km/h pour les déplacements très courts (où la marche est le mode majoritaire), tandis que la vitesse moyenne est de près de 100 km/h pour les déplacements les plus longs (où le train prend une part importante, notamment quand les distances excèdent quatre-vingt kilomètres).

(6) Ils sont en revanche très sensibles au statut : 36 % pour les CDD, 59 % pour les intérimaires, 11 % pour les CDI à temps partiel et 3 % pour les CDI à temps plein.

(7) Dans ce paragraphe, on considère l'ensemble des déplacements, sans limite de mobilité locale dans un rayon de quatre-vingts kilomètres autour du domicile.

TABLEAU 14

Les déplacements vers le travail en fonction de la distance domicile-travail

Distance (en km)	Mode principal (en %)					Durée (en min)	Nombre d'allers-retours par jour	Nombre de jours de travail par mois
	Marche	Deux-roues	Voiture	Transports en commun urbains	Train			
0 à 2	53	9	35	3	0	8	1,63	22,0
2 à 5	5	8	72	15	0	12	1,50	21,8
5 à 10	0	5	79	15	1	17	1,39	21,7
10 à 20	0	2	82	12	4	24	1,25	21,5
20 à 40	0	1	76	14	9	37	1,10	21,4
40 et plus	0	0	62	11	27	64	1,05	20,0

Un second niveau (tableau 14) renvoie aux fréquences de déplacements liés au travail : les retours à midi sont fréquents en-dessous de cinq kilomètres, courants de deux à vingt kilomètres, très rares au-delà de quarante kilomètres ; en outre le nombre de jours de travail par mois diminue de 10 %, ce qui est loin d'être négligeable.

Après prise en compte de ces facteurs, le rapport des temps de déplacement (mensualisés) liés aux allers-retours vers le travail pour les catégories extrêmes — moins de deux kilomètres, plus de quarante kilomètres — tombe à 4,8 (tableau 15), écart qui reste important. Mais les actifs peuvent jouer sur les autres déplacements : le nombre de déplacements pour autres motifs diminue d'environ 20 % et leur distance diminue également. Certains déplacements sont évités, d'autres repoussés au week-end, d'autres enfin (ce sont probablement les plus nombreux) sont reportés sur d'autres membres de la famille. Au total, entre les actifs les plus proches de leur travail et ceux qui travaillent à quarante kilomètres et plus, le temps total consacré aux déplacements n'est multiplié que par 2,3, alors que les distances moyennes entre domicile et travail sont pour leur part multipliées par près de 100.

On ajoutera que les temps peuvent être diversement vécus : pour les distances au travail les plus longues, le train est utilisé par près de la moitié de la population, et le temps de migration peut alors être mis à profit pour se reposer ou pour travailler, ce que ne permettent pas en général les autres moyens de transport.

Le budget-temps n'est pas le seul à faire l'objet de stratégies de maîtrise. Le budget monétaire fait lui aussi l'objet d'adaptations, par deux moyens essentiels : le recours accru au transport public, dont les formules d'abonnement sont en général moins chères que les coûts de l'automobile pour les distances élevées, et le recours accru aux automobiles diesel à mesure que les distances augmentent. Ainsi pour les migrations à plus de quarante kilomètres en voiture, la proportion de voitures diesel est de 61 %, contre 27 % seulement pour les migrations à moins de dix kilomètres.

TABLEAU 15

Différentes unités d'observation du temps de déplacement vers le travail

Distance (en km)	Aller-retour quotidien (min/jour)	Déplacements de la journée (min/jour)	Déplacements du mois (h/mois)
0 à 2	16	26	9,5
2 à 5	24	36	13,1
5 à 10	34	47	17,0
10 à 20	48	60	21,5
20 à 40	74	81	28,9
40 et plus	128	141	45,7

Conclusions et perspectives

Les disparités d'évolution de la mobilité sur la période récente résultent de phénomènes complexes, qui plus est en interaction. Des analyses détaillées et du panorama, souvent pointilliste, présenté ici, on retiendra quelques conclusions, mais aussi de nombreuses interrogations prospectives.

• Les vitesses globales de déplacement (quotient des distances parcourues par les budgets-temps de déplacement) progressent dans tous les segments de population : juniors et seniors, cadres et ouvriers, hommes et femmes, toutes et tous parcourent aujourd'hui des distances plus importantes dans un temps donné. Les croissances sont différenciées, et vont dans le sens d'une homogénéisation des vitesses entre catégories socio-démographiques.

Au sein de chaque catégorie, les budgets-temps de transport connaissent des variations à la hausse ou à la baisse, mais ces variations sont toujours très inférieures aux évolutions des distances parcourues. Pour les personnes dans la partie active du cycle de vie, on observe une légère tendance à l'homogénéisation des budgets-temps en fonction de l'âge et du sexe, une certaine stabilité des écarts entre les différents statuts, une légère réduction entre catégories sociales, avec toutefois des budgets-temps restant plus élevés chez les cadres que dans les autres catégories actives. On note sur la période une augmentation très nette du budget-temps de transport des jeunes de vingt à vingt-neuf ans (qui constituent aujourd'hui la catégorie au budget-temps le plus élevé) et au contraire des baisses sensibles chez les hommes de trente à cinquante ans, qui avaient le budget-temps le plus élevé en 1981-1982.

• La tendance à une certaine homogénéisation entre catégories sociales ne s'observe pas en termes de localisation au sein des bassins de vie : les habitants de la zone agglomérée (ville-centre et banlieue) qui étaient déjà les plus *lents* en 1981-1982 ne connaissent que des progrès faibles de vitesse, alors que les habitants des périphéries, déjà plus *rapides* en 1981-1982, connaissent les progrès de vitesse les plus élevés. Les budgets-temps des habitants des périphéries — qui parcourent les distances les plus élevées — sont plus faibles que ceux des habitants de la zone agglomérée, qui parcourent pourtant des distances plus faibles.

Ces observations posent, nous semble-t-il, un problème de fond aux politiques de développement urbain et de conception des infrastructures. Le diagnostic — réel et indiscutable, du moins pour quelques heures de la journée — de congestion des voies rapides périurbaines et des entrées de ville conduit à privilégier l'investissement routier périurbain. Le diagnostic — aussi réel et indiscutable — de budgets-temps de transport

plus élevés en zone dense et de vitesses considérablement plus faibles — conduit au contraire à considérer comme prioritaires les investissements ou mesures de gestion permettant d'améliorer les vitesses en zone dense, progrès qui ne seront possibles, dans ces espaces où de nouvelles routes sont peu envisageables, que par des améliorations drastiques de la qualité de service des transports publics.

La contradiction entre ces deux diagnostics ne peut être levée qu'en explicitant les prémisses implicites de chacun d'eux : évolution vers une ville encore plus étalée pour le premier — l'amélioration des conditions de déplacement dans les zones denses s'obtenant par décroissance des populations et des activités —, évolution vers une ville plus compacte pour le second — l'amélioration des accessibilités résultant dans ce cas davantage d'une densification des activités que du développement des interactions à grande portée.

• Les évolutions de distances parcourues, notamment de distances parcourues en automobile, sont en moyenne plus faibles dans les catégories socio-démographiques qui étaient déjà très mobiles en début de période (hommes de vingt-cinq à soixante ans, cadres, etc.). On peut donc, à ce titre, plaider pour une certaine tendance à la saturation pour des distances parcourues de l'ordre de quarante kilomètres par jour et des budgets-temps de l'ordre de soixante-dix minutes. On n'observe en revanche rien de tel en matière de localisation, avec une croissance des distances parcourues plus élevée en périphérie. Là encore, la prospective de la mobilité urbaine apparaît étroitement dépendante d'une prospective de l'occupation des territoires.

• Les différentiels de croissance en matière de distances parcourues et d'usage de l'automobile doivent beaucoup aux effets de génération, beaucoup aux évolutions de localisation, et ne s'expliquent qu'imparfaitement par des effets de revenu. Ces effets apparaissent actifs pour expliquer les évolutions observées chez les jeunes. En revanche, les cadres, dont le niveau de vie a augmenté, sont la catégorie où l'usage de la voiture progresse le moins, tandis que les ouvriers, dont les revenus ont stagné ou baissé, sont ceux où l'usage de l'automobile a le plus augmenté. On tempérera toutefois ce propos par deux remarques : d'une part il n'est pas toujours aisé de faire la part des effets de génération et des effets de revenu. C'est notamment le cas pour les retraités, qui ont connu les meilleures améliorations de niveau de vie sur la période, améliorations qui ne se produiront sans doute pas à l'avenir ; d'autre part, la période a été caractérisée par des baisses fortes des coûts d'accès et d'usage de l'automobile : baisse de la TVA sur les voitures, primes diverses, baisse du prix du carburant, diésélisation, etc. Là encore, tout laisse à penser que ces facteurs de baisse des coûts sont derrière nous.

• Une dernière remarque enfin concerne les formes nouvelles d'emploi. Les niveaux de mobilité qui leur sont associées, et notamment les distances entre domicile et emploi, sont notablement plus faibles que pour les emplois *traditionnels*.

Si ce modèle de rapport au travail doit perdurer, voire se développer (8), on peut s'interroger sur une rupture possible dans la tendance à la croissance des distances entre domicile et travail. Beaucoup dépendra bien sûr de l'extension de ce processus (généralisation des contrats à durée déterminée et du temps partiel comme principe de préembauche, ou généralisation à l'ensemble des actifs, ou seulement à ceux des actifs dont la qualification n'est pas stratégique pour l'entreprise). Là encore, il est probable, qu'au-delà des moyennes, perdureront deux modèles, l'un de proximité (petits boulots, petits salaires, petite aire de recrutement) et l'autre à grande échelle (cadres hautement qualifiés et très mobiles), pour lesquels les *solutions de transport* seront assez différentes. De même, sur le versant résidentiel cette fois, on peut s'interroger sur la compatibilité entre le développement de formes d'emplois très flexibles, ne conférant aux intéressés qu'une faible visibilité de leur propre futur, avec la poursuite du développement de l'accession à la propriété et de la suburbanisation : la seule certitude en ce domaine est sans doute que toute prospective de la mobilité urbaine ne pourra ignorer ces évolutions fondamentales.

(8) Aujourd'hui huit embauches sur dix relèvent de dispositifs précaires, *Le Monde*, 19.02.97.

BIBLIOGRAPHIE

Bieber A., Massot M.-H., Orfeuil J.-P. – Questions vives pour une propective de la mobilité quotidienne, *Synthèse INRETS*, n° 19, 1993.

Bodier M., Rennes G. – Un ménage sur quatre dispose d'une seconde voiture, *INSEE première*, n° 418, 1995.

CSERC – Inégalités d'emploi et de revenu, la Documentation française, 1996.

DREIF – Les déplacements des Franciliens en 1991-1992, 1995.

Gallez C. – Budgets Énergie Environnement des déplacements en Ile-de-France, *Rapport INRETS/ADEME*, 1995.

INSEE – Revenus et patrimoines des ménages, *Synthèse INSEE*, n° 5, 1996

Madre J.-L. – Motorisation et mobilité des Franciliens aux horizons 2010-2020, *Rapport INRETS*, n° 209, 1996.

Massot M.-H., Orfeuil J.-P. – La mobilité, une alternative à la densification du centre, *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 65, 1995.

OFCE – *L'économie française*, La Découverte, Repère, n° 208, 1997.

BIBLIOGRAPHIE (SUITE)

Orfeuil J.-P. – Éléments pour une prospective transport dans les pays en développement, *Rapport* INRETS/CPVS, 1993.

Orfeuil J.-P. – Vers la nourrice, l'école, l'université : les déplacements avant la vie active, *Document* INRETS, 1995.

Orfeuil J.-P. – Les déplacements domicile-travail dans l'enquête transports 1993-1994, *Document* INRETS, 1995.

Quettelard B.– Les budgets-temps de déplacements, *Rapport* CETE *Nord Picardie/Plan urbain*, 1997.

Wiel M. et al. – Comportements de mobilité et évolution de l'organisation urbaine, *Agence d'Urbanisme de Brest et Germe*, 1997.

Résumé

L'évolution de la mobilité entre les enquêtes transports de 1981-1982 et 1993-1994 est fortement marquée par la croissance des distances parcourues et la stabilité des budgets-temps de transport. Ces évolutions sont assez nettement différenciées, notamment selon la position des personnes dans le cycle de vie (avec notamment des progressions plus faibles chez les jeunes et des croissances plus fortes pour les *jeunes retraités*) et la localisation résidentielle (avec de fortes croissances en périphérie). Cette analyse des évolutions par grande catégorie socio-démographique est suivie d'une analyse structurelle de la mobilité en 1993-1994 de catégories particulières de personnes (élèves de l'enseignement technique, jeunes selon qu'ils résident ou non au foyer familial d'origine, chômeurs, personnes en CDD ou employées à temps partiel...) pour lesquelles l'information statistique est encore peu répandue.

Abstract

Between the 1981-1982 and 1993-1994 National Personal Travel Surveys travel was marked by an increase in the distances travelled and the stability of the travel-time budget. The differentiation which applies to these changes is fairly clear, especially with respect to the position of individuals in the life cycle *(in particular with small increases for the young adults and large increases for* young retired persons*) and place of residence (with large increases for those living in outer urban areas). This analysis of change on the basis of major sociodemographic categories is followed by a structural analysis of mobility in 1993-1994 for specific categories of persons (students undergoing technical training, young persons living at or away from home, the unemployed, persons with fixed-term contracts or part time jobs, etc.) for which little statistical information is available.*