

# NOTE RAPIDE

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

MOBILITÉ

Mars 2016 • www.iau-idf.fr

## RESSOURCES

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

### FORTE CROISSANCE DU TEMPS DE DÉPLACEMENT EN TRANSPORTS COLLECTIFS

Sur la période récente, l'usage des différents modes de transport a fortement évolué. Les dix dernières années ont été notamment marquées par la fin de la croissance de l'usage de l'automobile<sup>1</sup>. Dans le même temps, l'usage des autres modes a fortement progressé : le nombre de déplacements en transports collectifs a augmenté de plus de 20 %<sup>2</sup>, le nombre de déplacements à pied de 30 % et, enfin, le nombre de déplacements à vélo a doublé en Île-de-France<sup>3</sup>. Ces transformations ont évidemment impacté la répartition du budget-temps de transport par mode de déplacement.

La croissance la plus sensible se situe au niveau des transports collectifs : le temps moyen passé dans ces derniers a ainsi crû de 8 min entre 2001 et 2010, passant de 30 à 38 min quotidiennes. Dans le même temps, le temps passé en voiture s'est très légèrement réduit, passant d'un peu moins de 34 min à 33 min. Au final, ce sont aujourd'hui les transports publics qui occupent la première place en termes de temps passé à se déplacer, devant la voiture : ils absorbent 41 % du budget-temps, contre 36 % pour la voiture, soit des proportions strictement inverses de celles observées en 2001. Toutefois, si on remonte plus loin dans le temps, en 1976, les transports collectifs étaient alors également le mode dominant en termes de temps passé à se déplacer, avec 40 % du budget-temps, et la voiture encore plus en retrait avec « seulement » 31 %. Ce n'est qu'à l'orée des années 1990 que la voiture a supplanté les transports collectifs en termes de temps de déplacement. L'évolution récente marque donc finalement le retour à une situation antérieure.

Le temps passé à se déplacer à pied a lui aussi augmenté sensiblement, avec plus de 2 min supplémentaires entre 2001 et 2010, portant le temps de marche des Franciliens dans le cadre de leurs déplacements quotidiens à près de 19 min<sup>4</sup>. Mais cette évolution est, proportionnellement, à peine supérieure à celle du budget-temps total, ce qui fait que le poids de la marche est resté stable, autour de 20 %. Enfin, malgré une croissance exceptionnelle, le poids du vélo reste marginal, avec environ 2,5 % du budget-temps de déplacement total.

### DES DIFFÉRENCES HOMMES/FEMMES QUI PERSISTENT

Le budget-temps de transport alloué aux déplacements domicile-travail est historiquement plus faible chez les femmes, principalement en raison de leur moindre taux d'activité. Le rapport était ainsi quasiment du simple au double en 1976, avec 39 min consacrées à ces déplacements pour les hommes, contre 21 min pour les femmes. Malgré la très forte croissance du taux d'activité féminin, passé de 54 % en 1968 à 79 % en 2008 (87 % pour les hommes)<sup>5</sup>, le budget-temps de déplacement quotidien consacré au domicile-travail par les femmes n'a augmenté que légèrement, pour atteindre 23 min en 2010. Cela peut paraître peu, mais il faut voir que ce mouvement à la hausse se fait malgré l'existence de nombreux facteurs de baisse : vieillissement de la population et augmentation de la part des inactifs notamment. D'ailleurs, le budget-temps que les hommes consacrent au domicile-travail a, lui, sensiblement diminué, passant de 39 min en 1976 à 34 min en 2010. La forte croissance de l'activité des femmes a donc plus que compensé ces facteurs de baisse et, surtout, on voit que la baisse relativement peu importante du budget-temps de travail au cours des ans est la conséquence de deux mouvements opposés : une baisse chez les hommes et une hausse chez les femmes. Au final, l'écart entre hommes et femmes persiste, mais s'est cependant réduit significativement, passant de 18 min en 1976 à 11 min en 2010.

L'autre différence majeure dans la composition du budget-temps entre hommes et femmes porte sur les achats. Les déplacements entre le domicile et les lieux d'achats représentent un budget-temps non négligeable pour les femmes et globalement stable depuis 1976 : autour de 9 min quotidiennes. On peut observer cependant un phénomène de rattrapage des hommes : ils consacraient 4 min à ce type de déplacements en 1976, qui deviennent 7 min aujourd'hui. D'une situation où les femmes effectuaient les deux tiers (68 %) du temps de déplacement consacré à ce motif, on est passé à un

partage moins déséquilibré, où cette proportion est descendue à 55 %. Autre activité marquant des différences de genre importantes : les accompagnements. Les déplacements d'accompagnement ont pris progressivement une place plus importante dans le budget-temps de transport des Franciliens, notamment au cours des années 1990, durant lesquelles ce budget-temps a crû fortement, passant de 3 à 6 min chez les femmes et de 2 à 4 min chez les hommes. Cette croissance s'est poursuivie durant les années 2000, mais à un rythme plus faible et, surtout, l'écart entre hommes et femmes est resté relativement constant : aujourd'hui, comme en 1976, près de 60 % du temps de déplacement consacré aux accompagnements est réalisé par les femmes. Et ce taux est encore plus élevé si on se limite aux seuls accompagnements d'enfants.

### **DES ÉVOLUTIONS CONTRASTÉES SELON LES CATÉGORIES SOCIALES**

Les actifs sont les moteurs principaux de la croissance du budget-temps de transport. Cependant, toutes les catégories d'actifs n'ont pas contribué à ce mouvement de façon équivalente. Ce sont en particulier les professions intermédiaires et les ouvriers qui ont vu leur budget-temps de transport augmenter le plus. Ainsi, entre 1976 et 2010, celui des professions intermédiaires est passé de 104 à 114 min. Une mobilité qui évolue de manière significative de 3,8 à 4,3 déplacements par jour en moyenne. Sur la même période, le budget-temps de transport des ouvriers est, lui, passé de 94 à 120 min. Mais contrairement aux professions intermédiaires, cette augmentation est plutôt attribuable à celle des distances parcourues, signe d'un éparpillement géographique des lieux qu'ils fréquentent. Ainsi, les ouvriers parcourent 28 km quotidiennement aujourd'hui, contre seulement 17 km en 1976.

Autre évolution majeure constatée : le budget-temps de transport des retraités. En effet, les retraités passent dorénavant 76 min à se déplacer quotidiennement, contre seulement 51 min il y a quarante ans, soit un bond de 50 %. Cette forte augmentation est largement tirée par l'accroissement de la distance qu'ils parcourent chaque jour : de 5 km en moyenne en 1976, elle est passée à 11 km en 2010. On voit d'ailleurs que cette augmentation des distances quotidiennes est encore plus importante que celle du budget-temps de transport. Signe d'un accroissement des vitesses de déplacement sur la période, que l'on peut attribuer majoritairement à l'accès de plus en plus généralisé des retraités à la voiture. ■

Jérémy Courel, économètre, chargé d'études mobilité

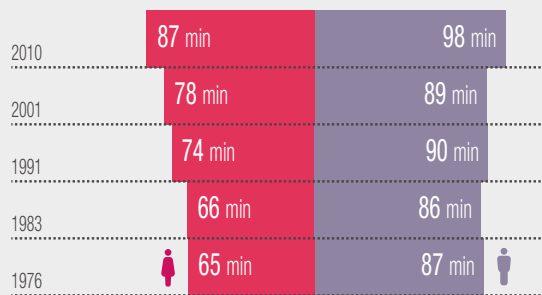
Simon Gloaguen, assistant d'études mobilité

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

---

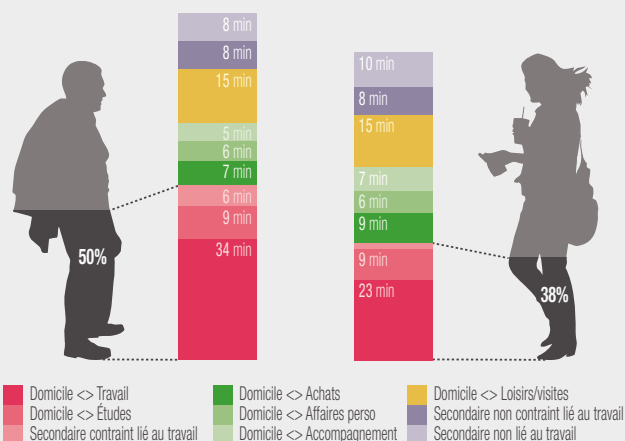
1. Bouleau Mireille, Courel Jérémy, « "Peak-car" : la baisse de la mobilité automobile est-elle durable ? », *Note rapide*, n° 620, IAU îdF, avril 2013.  
2. Omnil, Stif, *Enquête globale transport. Les déplacements en transports collectifs*, 2013.  
3. Courel Jérémy, Riou Dominique, « Le vélo retrouve sa place parmi les transports du quotidien », *Note rapide*, n° 670, IAU îdF, décembre 2014.  
4. Ce temps ne prend en compte que les déplacements intégralement réalisés à pied. Il n'inclut donc pas le temps de marche réalisé dans le cadre des autres déplacements, par exemple pour se rendre à une gare ou pour effectuer une correspondance, ce qui augmenterait sensiblement le temps réel de marche quotidienne.  
5. Camors Carine, Leroi Pascale, *Femmes actives dans les territoires d'Île-de-France*, Paris, IAU îdF, mars 2013.

## Un budget-temps de transport qui diffère entre **hommes et femmes...** mais **un écart qui tend à se réduire**



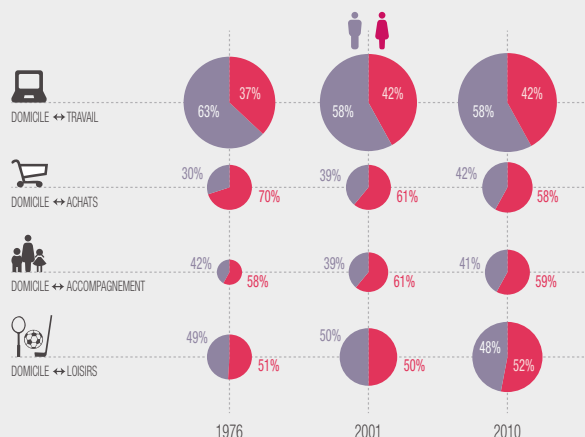
Sources : EGT 2010 - Stif-Omnil-DRIEA et EGT 1976-2001 - DRIEA - Traitements IAU IdF

## Un budget-temps de transport alloué aux déplacements **domicile-travail** plus faible chez les femmes



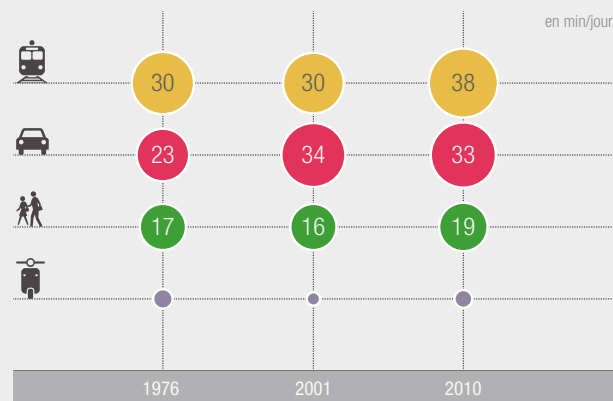
Sources : EGT 2010 Stif-Omnil-DRIEA - Traitements IAU IdF

## Un **rééquilibrage** en cours... mais une répartition **toujours inégale** du budget-temps



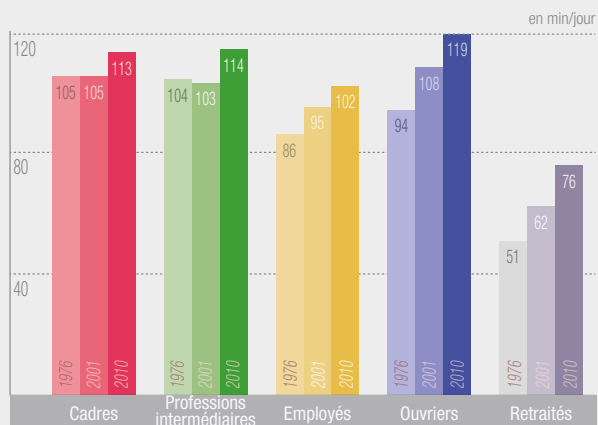
Sources : EGT 2010 - Stif-Omnil-DRIEA - Traitements IAU IdF

## Les **transports en commun** sont à nouveau **dominants** en termes de temps passé à se déplacer



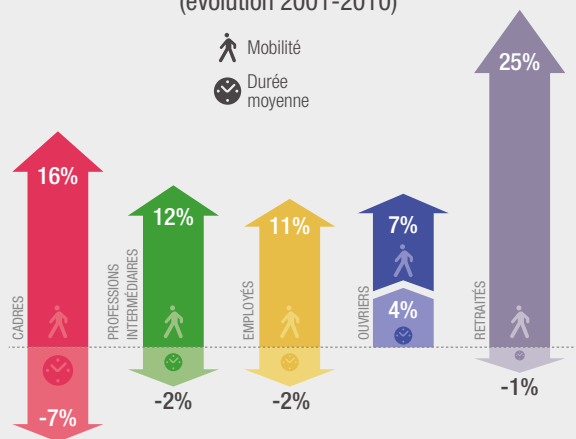
Sources : EGT 2010 - Stif-Omnil-DRIEA et EGT 1976-2001 - DRIEA - Traitements IAU IdF

## Une **très forte croissance** des budgets-temps de transport des **retraités** et des **ouvriers**



Sources : EGT 2010 - Stif-Omnil-DRIEA et EGT 1976-2001 - DRIEA - Traitements IAU IdF

## Une croissance tirée par une **augmentation de la mobilité** (évolution 2001-2010)



Sources : EGT 2010 - Stif-Omnil-DRIEA et EGT 2001 - DRIEA - Traitements IAU IdF