

NOTE RAPIDE

DE L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME - ÎLE-DE-FRANCE N° 745



comedesign/123RF.COM

SOCIÉTÉ - HABITAT

Mai 2017 • www.lau-idf.fr

LE QUOTIDIEN DES FRANCILIENS À TRAVERS LEURS DÉPLACEMENTS : UNE MULTITUDE D'AGENDAS

Près de 2 h

C'EST LE TEMPS MOYEN QUE LES ÉTUDIANTS ET LES ACTIFS AYANT UN EMPLOI CONSACRENT À LEURS DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS EN SEMAINE.

1 h 24

C'EST LE TEMPS MOYEN PASSÉ PAR LES ACTIFS DANS LEURS PARCOURS DOMICILE-TRAVAIL DIRECTS, ALLER ET RETOUR.

4 sur 10

C'EST LA PART DES ACTIVES INTERCALANT AU MOINS UN ARRÊT SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL, À L'ALLER OU AU RETOUR.

TRAVAIL, ÉTUDES, ACTIVITÉS ET DÉPLACEMENTS RYTHMENT LE QUOTIDIEN DES FRANCILIENS, DONT L'ORGANISATION DE LA JOURNÉE DÉPEND DE LEUR PLACE DANS LE CYCLE DE VIE. LE LIEU DE RÉSIDENCE INFLUE SUR LES MODES DE DÉPLACEMENT, PEU SUR LES DURÉES, À L'EXCEPTION DES ÉTUDIANTS, QUI DÉPENDENT DES TRANSPORTS EN COMMUN. OPTIMISER SON TEMPS EN ENCHAÎNANT LES DÉPLACEMENTS EST SURTOUT LE LOT DES FEMMES ACTIVES. AUSSI L'EXPRESSION MÉTRO-BOULOT-DODO N'EST PLUS APPROPRIÉE POUR QUALIFIER LA DIVERSITÉ DES ACTIVITÉS ET DES AGENDAS JOURNALIERS FRANCILIENS.

Les Franciliens âgés de plus de cinq ans passent, en moyenne, 92 min à se déplacer un jour de semaine. Ce chiffre moyen couvre une multiplicité de motifs, de temps de parcours, de modes de transport, de plages horaires de déplacement, qui renvoie davantage à l'âge et à la place de chacun dans le cycle de vie plutôt qu'au lieu de vie. Le quotidien d'un collégien ne ressemble ni à celui de ses parents, ni à celui d'un retraité. C'est ce que permet de mettre en évidence l'Enquête globale transport 2010 (EGT), qui détaille les horaires et les motifs de déplacement des Franciliens enquêtés et reconstitue ainsi l'organisation de leur journée, en semaine, entre le moment où ils quittent leur domicile et celui où ils y reviennent.

DU PRIMAIRE AU LYCÉE, L'ESPACE DE VIE S'ÉLARGIT PROGRESSIVEMENT

De l'école primaire au lycée, la vie des élèves en semaine s'organise autour des horaires de présence dans l'établissement scolaire, les temps de déplacement pour s'y rendre et en revenir, et les éventuelles activités extrascolaires.

L'espace de vie des enfants de primaire s'inscrit dans la proximité, entre le domicile et l'école, située en moyenne à 0,8 km. Ils se déplacent majoritairement à pied ou se font accompagner en voiture par un parent. Ils parcourent en moyenne 3,2 km dans la journée et, pour quatre sur dix, moins d'1 km. Ces déplacements leur prennent 36 min. Les collégiens sont plus autonomes : ils font un peu plus souvent une activité comme celle de rendre visite à leurs amis, et leur établissement scolaire est deux fois plus éloigné du domicile (1,6 km). Leur espace de vie s'élargit en conséquence. Par rapport aux plus jeunes, la portée et leur temps de déplacement doublent presque (respectivement 5,9 km et 1 h).



Quatre organisations dans une journée francilienne selon la place dans le cycle de vie.

1. Les scolaires évoluent dans un espace restreint, entre l'école et le domicile.
2. Peu motorisés, les étudiants sont tributaires des transports en commun pour rejoindre les établissements d'enseignement supérieur.

QUEL DÉCOUPAGE GÉOGRAPHIQUE ?

Le découpage géographique en six secteurs retenu dans cette Note est calé, dans l'agglomération de Paris, sur le découpage morphologique déterminé par l'IAU îdF. L'agglomération de Paris est décomposée en quatre secteurs (planche infographique p.5) :

- l'hyper-centre très urbanisé et dense répond à deux critères :
 - taux d'espaces urbanisés ≥ 95 % et densité humaine sur les espaces construits > 300 personnes ;
- les communes denses :
 - taux d'espaces urbanisés > 80 % et densité humaine > 100 personnes/ha ;
- les autres communes majoritairement urbanisées :
 - taux d'espaces urbanisés ≥ 65 % et densité humaine > 30 personnes/ha ;
- les autres communes, davantage situées aux franges internes de l'agglomération, sont peu denses et/ou peu urbanisées ;
- hors agglomération de Paris, deux types de communes sont distinguées : en fonction de la proximité au réseau des transports ferrés et de la fréquence de la desserte.

Les lycéens s'aventurent encore plus loin, la distance les séparant du lycée doublant de nouveau (3,9 km en moyenne). Ils parcourent en moyenne 10,8 km en 1 h 26 min.

Ces jeunes se déplacent principalement à pied ou en transport en commun. Du primaire au lycée, la place de la marche à pied diminue sensiblement au profit essentiellement du bus ou, à Paris, du métro. Les élèves de primaire marchent 60 % de leur temps, les collégiens 50 % et les lycéens seulement un quart. Ces derniers passent près des deux tiers du temps de déplacement en transport en commun. Ce sont les allers-retours domicile-établissement scolaire qui constituent la plus grande part des temps de déplacement. La plupart des jeunes font des trajets directs : huit sur dix en primaire, près de neuf sur dix en lycée. Ces allers-retours directs durent en moyenne 21 min pour les enfants de primaire, 37 min pour les collégiens, et 57 min pour les lycéens.

Les activités, comme l'accompagnement d'un frère ou d'une sœur, la visite chez les copains, une pratique sportive ou culturelle, aller au cinéma, ou encore faire des courses, contribuent à différencier l'organisation des journées entre ceux qui s'y adonnent et les autres. Plus autonomes, les collégiens et les lycéens sont plus nombreux à en pratiquer : la moitié d'entre eux, pour un peu moins de quatre élèves sur dix de primaire. Ces activités occupent les enfants de primaire un peu plus d'1 h en moyenne, les collégiens un peu plus d'1 h 30, et les lycéens 1 h 50. Elles augmentent leur temps de déplacement d'une demi-heure en moyenne, quel que soit l'âge.

Rentrer déjeuner chez soi à midi contribue aussi à une organisation différente de la journée. C'est le cas environ d'un jeune sur cinq quel que soit l'âge. Leur mère est plus souvent au foyer, ou à temps partiel. Ils sont surreprésentés parmi les ménages à revenus faibles ou modestes.

Se dessine ainsi une variété d'agendas journaliers, selon les horaires scolaires, l'éloignement de l'établissement, les activités menées ou la prise du repas le midi à domicile.

TRIBUTAIRES DES TRANSPORTS EN COMMUN, LES ÉTUDIANTS PASSENT 2 H/JOUR À SE DÉPLACER

Entre les lycéens et les étudiants, la portée des déplacements double, passant à 22 km chaque jour de la semaine, et leur temps de déplacement à 2 h en moyenne. Les établissements de l'enseignement supérieur, moins nombreux et plus polarisés, se situent à près de 9 km en moyenne de chez eux. L'aller-retour direct à leur établissement leur prend 1 h 30. Peu motorisés, ils se déplacent les trois quarts de leur temps en transport en commun. Les étudiants s'arrêtent peu sur le chemin de leur établissement de formation (3 %), mais davantage au retour (17 %) : trois fois sur quatre pour un motif lié aux loisirs.

La moitié des étudiants s'adonne à au moins une activité hors du domicile et des études. Ils y consacrent 2 h en moyenne, dont 1 h 40 aux seules activités de loisirs. Le temps d'y aller et de revenir leur prend une demi-heure en moyenne. La plus grande diversité des horaires d'étude et l'indépendance accrue des étudiants, majeurs pour la plupart, multiplient les formes d'organisation de la journée. Ils sont plus nombreux à partir plus tôt le matin que les lycéens, et aussi plus nombreux à rentrer plus tard.

LES ACTIVES ENCHAÎNENT PLUS DE DÉPLACEMENTS POUR GÉRER AU MIEUX LE QUOTIDIEN

À l'instar des étudiants, les hommes ayant un emploi consacrent chaque jour de la semaine 2 h en moyenne de leur temps à se déplacer. Les écarts hommes-femmes sont faibles : les actives y passent 10 min de moins que les actifs. Cette similitude recouvre des portées de déplacement et des modes de transport très différents. Les hommes parcourent, de loin, les distances les plus longues (32 km en moyenne), soit 9 km de plus que les femmes. Leurs lieux de travail sont plus éloignés. Ils compensent ce désavantage par l'usage plus fréquent de la voiture. La moitié de leur temps de déplacement s'effectue en voiture, le tiers seulement pour les actives. Plus de la moitié des actives prennent les transports en commun.



3

Arnaud Bouissou/Terra



4

Jean-Claude Patacchini/IAU idF/Urba Images

Ce sont les itinéraires contraints, du domicile vers le lieu de travail, allers et retours, qui constituent l'essentiel des durées de déplacement. Les allers-retours directs durent 1 h 24 min en moyenne pour les actifs – à peine 4 min de plus pour les hommes que pour les femmes. Le reste du temps est consacré essentiellement à se déplacer pour réaliser diverses activités : accompagner un enfant à l'école, faire des courses, une démarche administrative, se rendre à une activité sportive, etc.

Sept actives sur dix déclarent exercer une activité, pour un peu plus de six actifs sur dix. Les hommes comme les femmes y consacrent un peu plus d'1 h 10 par jour. C'est nettement moins que les étudiants ou les élèves du secondaire. Les hommes accordent 7 min de plus, en moyenne, aux activités de loisirs. Les femmes sont un peu plus nombreuses à accompagner les enfants (24 % contre 18 %) ou à s'occuper des achats (27 % contre 23 %).

Pour optimiser leur temps de déplacement et concilier au mieux leurs différentes activités, professionnelles, familiales et personnelles, plus du tiers des actifs intercale une partie de ces activités sur leur itinéraire de travail, le plus souvent au retour. Les femmes enchaînent davantage les arrêts intermédiaires – quatre femmes sur dix, pour trois hommes sur dix. Le matin, près de deux actives sur dix s'arrêtent sur leur chemin du travail, huit fois sur dix pour déposer un enfant. C'est le cas de 12 % des hommes. Le soir, trois actives sur dix font au moins un détour, pour des motifs plus variés : aller chercher un enfant est cité quatre fois sur dix, tout comme faire des achats, et un quart déclare une activité de loisir (pratique sportive ou culturelle, visite, spectacle, promenade, etc.).

Les hommes s'arrêtent moins sur le chemin du retour (22 %) et citent plus souvent le motif loisir (une fois sur trois). Ces arrêts allongent leur temps de déplacement de 7 min en moyenne le matin, et de 18 min le soir, en comparaison des actifs dont les trajets sont directs, chez les hommes comme chez les femmes.

UN RETOUR PROGRESSIF VERS LA PROXIMITÉ, PASSÉ L'ÂGE DE LA RETRAITE

La population des inactifs est très hétérogène : personnes de moins de 60 ans, jeunes retraités très mobiles, personnes très âgées plus sédentaires. Ils sont globalement plus nombreux à rester chez eux – 15 % contre 3 % des actifs occupés –, avec des différences marquées selon l'âge. Les jeunes retraités sortent le plus – neuf sur dix –, pour seulement les deux tiers des personnes âgées de plus de 85 ans.

Dégagés des contraintes des trajets domicile-travail, ils passent 1 h 23 en déplacement quotidien, soit environ une demi-heure de moins que les actifs ayant un emploi. Leurs déplacements s'inscrivent davantage dans la proximité, avec une portée moyenne de 12 km par jour. Ils se déplacent ainsi davantage à pied, comparés aux actifs. La marche couvre un tiers de leur temps de déplacement. *A contrario*, le recours aux transports en commun devient moins fréquent.

Jouissant de plus de temps libre, ils cumulent aussi plus d'activités que le reste de la population quand ils se déplacent : 41 % déclarent au moins trois activités, pour seulement 17 % des actifs, 9 % des étudiants, et 2 % des primaires. Ils y passent en moyenne 2 h 20.

Ces moyennes recouvrent de grandes différences selon l'âge. Ainsi, les motifs de sortie diminuent nettement avec l'âge, et l'espace de vie se restreint en conséquence.

Si la moitié des personnes de moins de 60 ans déclare au moins trois activités, elles ne sont plus qu'un quart après 75 ans. La portée des déplacements plafonne autour de 15 km entre 60 et 70 ans, mais elle est à peine plus longue que celle des primaires après 85 ans (4,5 km). Les temps de déplacement se situent autour d'1 h 30 par jour entre 60 et 75 ans, et 53 min après 85 ans.

Les modes de déplacement évoluent aussi. Entre 60 et 75 ans, la voiture est privilégiée et couvre 40 % des temps de déplacement. Après 85 ans, elle ne compte que pour le quart des temps de déplacement, et la marche à pied pour 44 %.

3. Les femmes actives ont l'emploi du temps le plus fractionné, qui doit concilier activités familiales, professionnelles et personnelles.
4. L'espace de vie des seniors se resserre avec l'âge, dans des cheminements de proximité liés à une vie de plus en plus sédentaire.

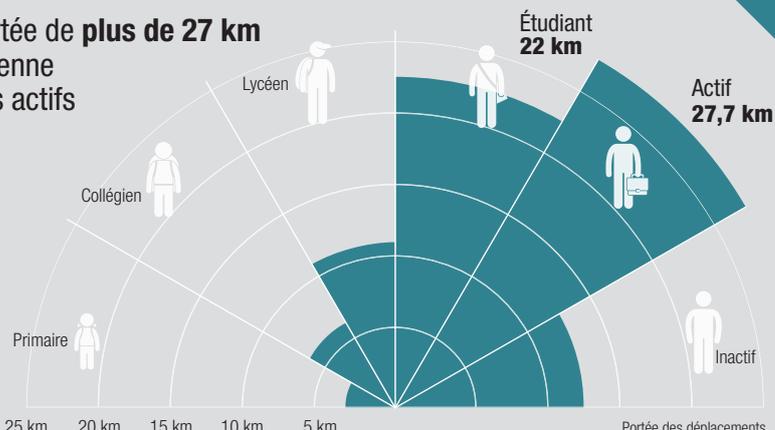
L'ENQUÊTE GLOBALE TRANSPORT (EGT)

Les résultats de cette Note s'appuient sur les données de l'Enquête globale transport (EGT) de 2010, pilotée par le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) et la direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA). Elle décrit très précisément la mobilité d'un échantillon de 18 000 ménages, soit près de 43 000 Franciliens âgés de 5 ans et plus. L'analyse porte sur tous les déplacements réalisés un « jour moyen de semaine », du lundi au vendredi, hors période de vacances : horaires de départ et d'arrivée, motif, principal mode de déplacement, portée. La portée d'un déplacement est définie comme la distance à vol d'oiseau entre le lieu d'origine et celui de destination.

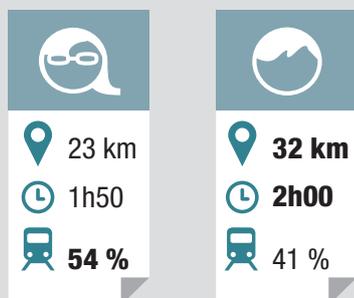
LA SEMAINE DES FRANCILIENS à travers leur mobilité

Déplacements dans une journée

Une portée de **plus de 27 km** en moyenne pour les actifs

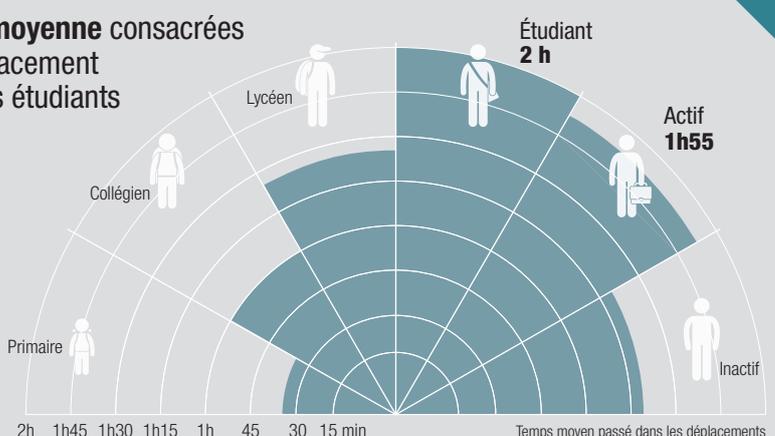


Les femmes plus souvent en transport en commun

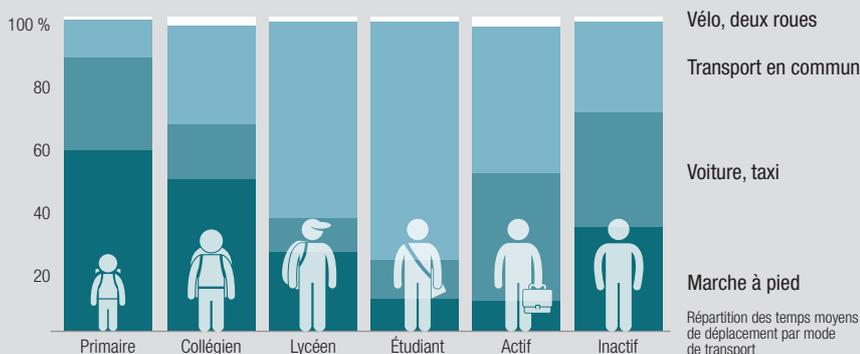


Déplacements des actifs

2h en moyenne consacrées au déplacement pour les étudiants



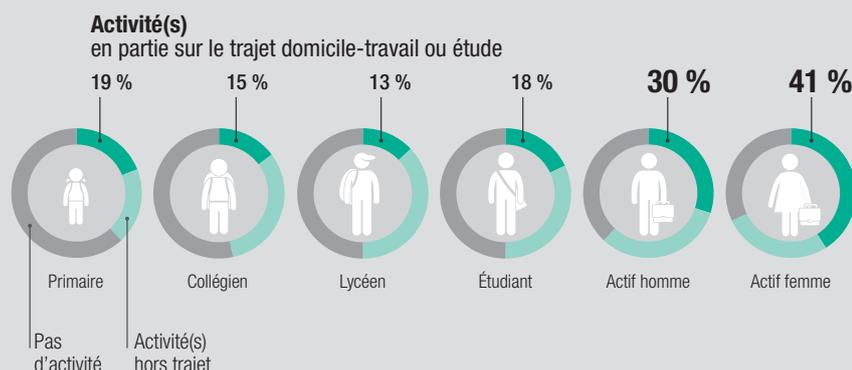
Les étudiants passent les 3/4 de leur temps de déplacement en TC*



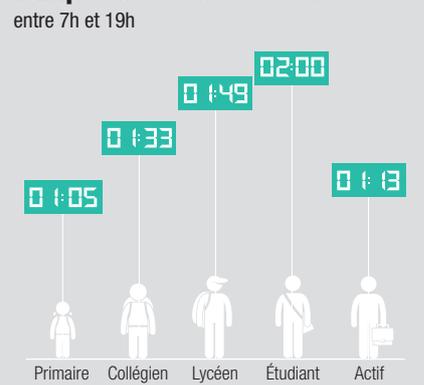
Impact des activités

Les activités comprennent tout ce qui ne concerne pas le travail ou les études : activité sportive ou culturelle, accompagnement d'enfant, courses, etc.

4 actives sur 10 intercalent une activité sur leur trajet



Temps consacré aux activités entre 7h et 19h

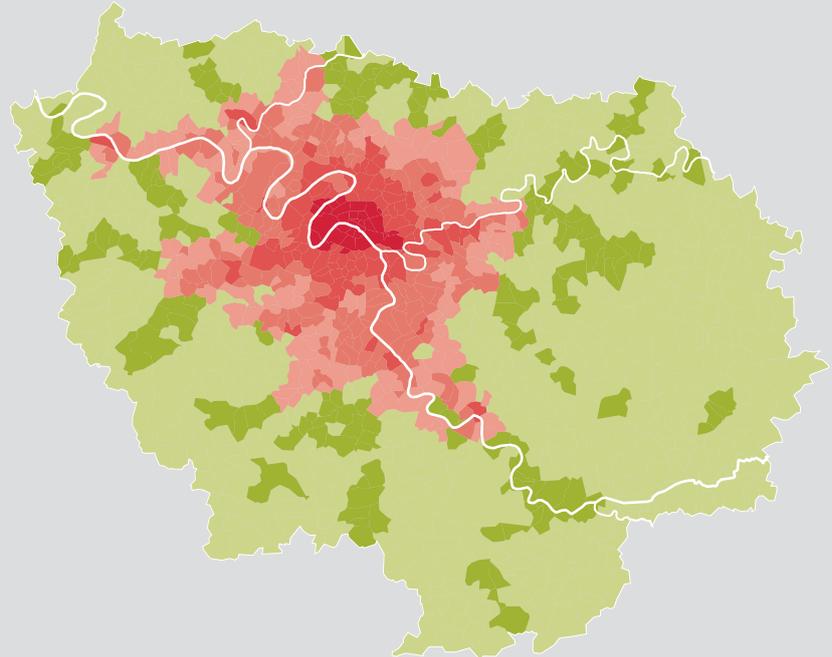


Source : Enquête globale transport (EGT) 2010, Stif, Omnil, DRIEA - Traitement IAU idF - IAU idF 2017

* TC : transports en commun

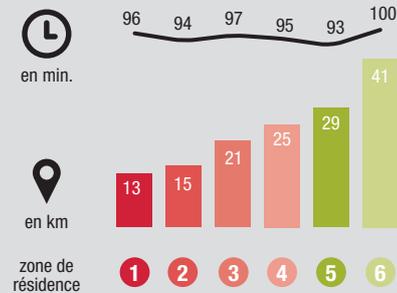
Impact du lieu de résidence

6 grandes zones de résidence



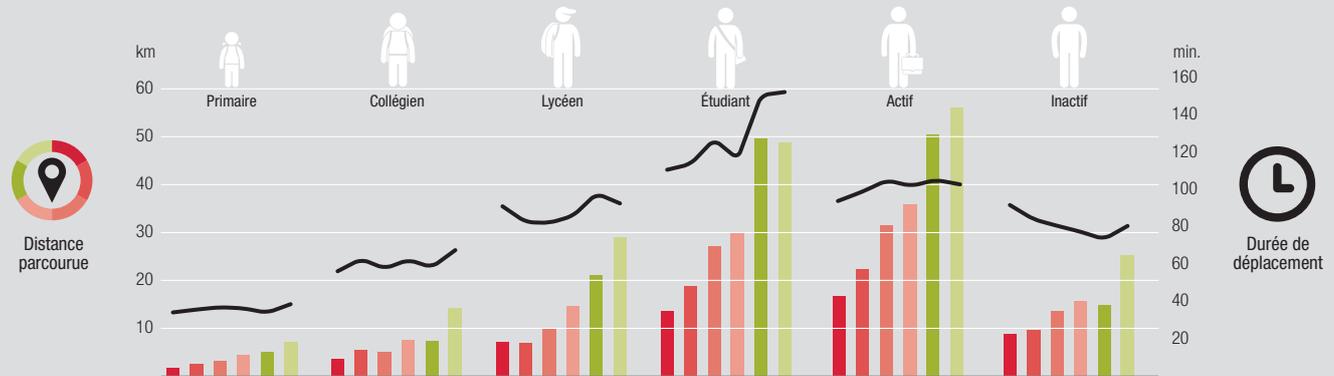
Temps moyen et distance moyenne par zone de résidence

Tous modes confondus



- 1** Hyper-centre
- 2** Communes denses
- 3** Autres communes majoritairement urbanisées
- 4** Franges internes de l'agglomération
- 5** Communes desservies par les TC* lourds
- 6** Communes non ou mal desservies par les TC* lourds

L'éloignement allonge peu la durée de déplacement sauf pour les étudiants



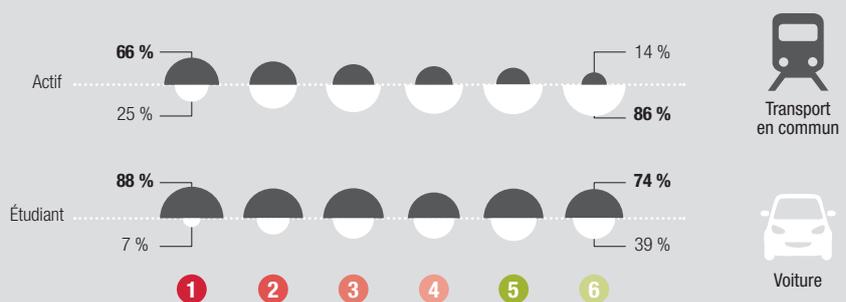
En TC : deux catégories plus impactées

Temps de déplacement en TC



Avec l'éloignement, les actifs délaissent les TC pour la voiture

Taux d'utilisation des TC et de la voiture (%)



Source : Enquête globale transport (EGT) 2010, Stif, Omnil, DRIEA - Traitement IAU îdF - IAU îdF 2017

* TC : transports en commun

L'ÉLOIGNEMENT DU CENTRE ALLONGE PEU LA DURÉE DES DÉPLACEMENTS, SAUF POUR LES ÉTUDIANTS

Le lieu de résidence influe nettement sur la portée et les modes de transport, moins sur les temps de déplacement. Habiter hors de l'agglomération de Paris, et d'autant plus dans une commune éloignée des transports ferrés, allonge très nettement les distances parcourues. Elles sont alors de deux à trois fois plus longues que la moyenne. La moitié des actifs occupés et des étudiants y résidant parcourt plus de 50 km par jour ; six lycéens sur dix, plus de 20 km par jour ; et le quart des élèves de primaire, plus de 10 km.

Pour les personnes motorisées, cet éloignement ne se traduit pas par des durées de déplacement plus longues. Les actifs et les inactifs utilisent davantage la voiture quand le maillage des transports en commun diminue. Ils compensent ainsi le désavantage de distances plus longues par des déplacements plus rapides. Les trois quarts des temps de déplacement des actifs sont réalisés en voiture dans les communes mal desservies, deux fois plus que dans les communes denses du centre de l'agglomération. Si, avec l'éloignement, les temps de déplacement en voiture restent relativement similaires, ils s'accroissent fortement en transport en commun, tant pour les actifs, les inactifs et les étudiants. Pour les actifs, ils doublent presque entre l'hyper-centre (1 h 36) et les communes hors agglomération de Paris (3 h).

Moins motorisés, plus dépendants des transports en commun ferrés, les étudiants peuvent plus difficilement arbitrer en faveur de la voiture et pâtissent davantage de leur éloignement. Ceux qui résident hors agglomération de Paris – 8 % d'entre eux – mettent 40 min de plus à se déplacer, comparés à ceux qui résident à Paris ou dans les communes denses de banlieue.

Pour les plus jeunes, l'éloignement a peu d'impact sur les temps de déplacement. Les élèves de primaire étant plus dépendants de leurs parents que les autres, ils sont davantage accompagnés en voiture aux franges de l'agglomération de Paris et au-delà. Les collégiens recourent plus souvent aux transports en commun, généralement le bus. En revanche, l'éloignement des lycées se traduit par un allongement moyen de 10 min du temps de déplacement pour les lycéens vivant hors de l'agglomération de Paris.

La centralité n'est donc pas synonyme de temps de déplacement plus court pour la plupart des Franciliens, exception faite des étudiants. Elle incite en revanche étudiants et lycéens à vaquer à plus d'activités et à y consacrer davantage de temps en déplacement. Pour la plupart des actifs, ce n'est pas la distance au centre qui influe sur la fréquence des activités et le temps alloué pour s'y rendre, mais plutôt la longueur de la journée de travail.

À LA RECHERCHE DU FRANCILIEN MOYEN

Les études et le travail structurent fortement la vie des élèves, des étudiants et des actifs. Mais l'uniformité que suggèrent les moyennes est trompeuse : elle masque la grande diversité des situations individuelles, surtout chez les actifs, qui doivent jongler avec leurs différentes activités professionnelles, familiales et personnelles. Horaires de travail décalés, de nuit ou temps partiel, enfants en bas âge à s'occuper et à accompagner, parents âgés à visiter, activités associatives, inclinations personnelles pour telle ou telle activité, autant d'éléments qui viennent perturber le schéma métro-boulot-dodo.

Ainsi, si les actifs ayant un emploi passent près de 2 h en moyenne à se déplacer, que ce soit pour le travail ou leurs activités personnelles, 16 % mettent moins d'une heure et 15 % plus de 3 h. Il n'existe donc pas de concentration autour de la moyenne, mais, au contraire, une dispersion régulière des situations par tranche horaire d'une demi-heure entre ces deux extrêmes. On note aussi une grande dispersion des durées de déplacement quel que soit le lieu de résidence. Et si les durées les plus longues sont surreprésentées aux franges de l'agglomération et au-delà, c'est aussi le cas des durées les plus courtes. Les actifs de l'hyper-centre (27 % des actifs) sont sous-représentés à la fois dans les temps de déplacement les plus faibles (14 % se déplacent moins d'1 h) et les plus importants (10 % sont au-delà de 3 h). Ceux qui résident hors de l'agglomération de Paris (11 %) sont plus nombreux à se déplacer moins d'1 h dans la journée (23 %) et plus de 3 h (22 %). La polarisation sur les situations extrêmes y est plus forte qu'ailleurs.

L'EGT invite aussi à explorer d'autres pistes comme celle des arbitrages effectués au sein des couples pour gérer au mieux le quotidien, selon le nombre et l'âge des enfants, ainsi que le lieu de résidence.

Mariette Sagot, Philippe Louchart, démographes

sous la responsabilité de Martin Omhovére, directeur du département société et habitat

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Fouad Awada

DIRECTRICE DE LA COMMUNICATION

Sophie Roquette

RÉDACTION EN CHEF

Isabelle Barazza

MAQUETTE

Agnès Charles

INFOGRAPHIE - CARTOGRAPHIE

Laurie Gobled

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

- Bertrand Jérôme, Dugué Régis, *Le nouveau découpage morphologique*, IAU îdF, avril 2007.
- Courel Jérémie, « L'évolution des modes de vie accroît le temps passé à se déplacer », *Note rapide*, n° 714, IAU îdF, mars 2016.
- Bouleau Mireille, Mettetal Lucile, « La mobilité dans le périurbain : désir d'ancrage et nouvelles proximités », *Note rapide*, n° 646, IAU îdF, mars 2014.
- Omnil, Stif, DRIEA, IAU ÎdF, *Enquête globale transport. La mobilité en Île-de-France*, septembre 2012.
- Segaud Marion, *Évolution des modes de vie et qualité de vie*, direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA), novembre 2004.

Sur le site de l'IAU îdF

Rubriques Société et habitat, Mobilités et transports : analyses, débats, rencontres, études et publications, cartes interactives.



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

