

ENQUÊTE NATIONALE MOBILITÉ ET MODES DE VIE 2020

SYNTHÈSE

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

Combien de temps les Français passent à se déplacer au quotidien ? Et combien de kilomètres parcourent-ils ? Y a-t-il des Français qui ne vivent qu'en proximité ? Qui peut se passer de sa voiture pour aller travailler ou pratiquer ses autres activités ? Qui sont les principaux émetteurs de CO₂ lié aux déplacements ? Quel est le potentiel réel des modes actifs ? Quelles sont les formes urbaines effectivement favorables à une mobilité durable ?

Un volume de déplacements jusqu'ici fortement sous-estimé

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

En moyenne, un Français se déplace 10h par semaine et parcourt 400 kilomètres, soit l'équivalent d'une journée et demie de travail et d'un trajet Paris-Nantes chaque semaine. Avec un tel volume de déplacements, les politiques ne peuvent se contenter de miser sur le changement des comportements individuels et sur le recours aux modes actifs pour limiter les émissions de CO₂.

Cette réévaluation à la hausse résulte en partie de la croissance récente de nos déplacements, mais également d'une méthodologie qui met en lumière des déplacements invisibilisés jusque-là. Cette dernière a été pensée pour mieux prendre en compte la diversité et la variabilité des pratiques de déplacement¹. **On constate ainsi que les 10% des Français qui se déplacent le moins pour l'ensemble de leurs activités, y passent en moyenne à peine dix minutes par jour (environ 1 heure par semaine) contre près de 5h par jour (34 heures par semaine) pour les 10% des Français qui se déplacent le plus – soit plus de 30 fois plus !** Ces résultats montrent qu'une politique de transition basée sur la moyenne ne sera pas adaptée à une partie non négligeable de la population.

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

La place centrale du travail dans nos modes de vie

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

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

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

La mobilité dans le cadre du travail : le grand oubli

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

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

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

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

La mobilité est indissociable de la hiérarchie sociale

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

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

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

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

Contrairement aux hypothèses souvent formulées dans le domaine de l'urbanisme – qui voudraient que quand on vit dans une ville plus dense, on se déplace moins – l'enquête montre qu'il n'existe **pas de relation entre la densité d'un territoire (nombre d'habitants par km²) et l'importance des déplacements réalisés chaque semaine par ses habitants**.

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

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

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

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

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

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

Nous proposons de concentrer les efforts sur quatre axes :

1) Déplacements en proximité : agir sans attendre

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRINCIPAUX CHIFFRES

Moyennes nationales

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

Disparités

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

Proximité

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

Travail

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

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

- **40% des personnes en emploi¹ se déplacent quotidiennement ou presque sur leur temps de travail** (hors domicile-travail). Elles parcourent quotidiennement ou presque **jusqu'à 100kilomètres par jour** en moyenne. Auxquels certains doivent ajouter les déplacements domicile-travail.

Territoire

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

Cycle de vie

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

1. Personnes en emploi, hors étudiants

METHODE D'ENQUETE

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

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

pour équilibrer le poids démographique des régions.

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

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

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

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

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

CONTACTS :

Marc Pearce

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

Tom Dubois

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

