



## ➤ Les grandes caractéristiques de la mobilité au niveau national

### Les enseignements de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 (ENTD)

#### Qu'est-ce que la mobilité "longue distance" ?

**La mobilité à longue distance des français correspond à leurs déplacements à plus de 80 km du domicile, en France ou à l'étranger.**

Cela représente 1% des déplacements et 40% des kilomètres parcourus (soit environ 6 000 km par an par habitant).

En moyenne un Français réalise 6,4 déplacements à longue distance par an (dans 80% des cas pour motif personnel et 20% à titre professionnel).

La part modale de la voiture recule entre 1994 et 2008 passant de 75,2% à 73,4% alors que le train voit sa part augmenter fortement de 14,1% à 17,1%. La part de l'avion progresse légèrement de 5,1% à 5,7% et celle de l'autocar décline de 4,4% à 2,5%.

Le temps moyen annuel passé hors du domicile par un individu au cours de ses voyages reste stable autour de 27 nuitées.

#### Une évolution liée à la démographie

La mobilité "longue distance" a augmenté de 20% entre 1994 et 2008 sous l'effet conjugué de la croissance démographique et d'une intensification de la mobilité individuelle.

Si les actifs ne partent pas plus en vacances qu'il y a quinze ans, la mobilité des retraités augmente nettement. Ces derniers utilisent de plus en plus la voiture alors que les actifs s'orientent davantage vers le train et l'avion.

#### Qu'est-ce que la mobilité "locale" ?

**La mobilité locale des français se définit par l'ensemble des déplacements qu'ils réalisent dans un rayon de 80 km à vol d'oiseau autour de leur domicile.**

Cela représente 99% des déplacements effectués mais seulement 60% des distances parcourues (environ 9 000 km par an par habitant).

En moyenne, un français effectue quotidiennement 3,15 déplacements locaux (ce qui est autant qu'en 1994) et parcourt 25 km par jour (en augmentation : 17 km en 1982, 23 km en 1994).

Les Bourguignons consacrent à leurs déplacements locaux environ 50 minutes par jour ce qui est légèrement en dessous de la moyenne nationale (56 minutes par jour).

#### Pourquoi se déplace-t-on ?

Les activités motivant ces déplacements sont principalement le travail (21%), les achats (19%) et les accompagnements (13%).

Les déplacements contraints, travail et études, représentent un peu plus d'un tiers des déplacements des français.

#### Les déplacements liés au travail

En 2008, les déplacements liés au travail, habituel ou non, qu'ils soient liés ou non au domicile, représentent 29% du total des déplacements de semaine. Durant les années 1982-1994, le poids de la mobilité liée au travail avait tendance à baisser, en raison de la forte croissance des déplacements pour loisirs ou affaires personnelles. Cela pouvait laisser penser que le motif travail n'était plus un motif structurant de la mobilité. Entre 1994 et 2008, il progresse de nouveau en raison essentiellement de l'augmentation de la part des actifs occupés dans la population<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> La population en France métropolitaine est passée de 57,6 millions en 1994 à 62,1 millions en 2008.

La population active ayant un emploi représente environ 42 % en 2008, mais 39 % en 1994.

#### Et l'immobilité dans tout ça ?

15% des personnes ne se déplacent pas durant le jour ouvré de référence. Une fois sur deux cette immobilité est liée à un handicap, permanent ou provisoire, ou à un problème de santé.

Le week-end, les personnes quittent moins souvent leur domicile : la proportion de personnes immobiles est de 19% le samedi et atteint 30% le dimanche.

Les personnes n'effectuant aucun déplacement durant la semaine sont moins nombreuses (4% du lundi au vendredi et 3% du lundi au dimanche).

Si l'on raisonne en voyageur-kilomètres, la part de la voiture n'est que de 51% et celle de l'avion atteint 30%.

Les 10% des français les plus mobiles réalisent 50% des déplacements longue distance.

On se déplace autant qu'en 1994, mais on parcourt des distances plus grandes. La distance moyenne parcourue pour un déplacement local est d'environ 8 km.

Les 25% des français les plus mobiles réalisent près de la moitié des déplacements locaux et 70% des kilomètres parcourus.

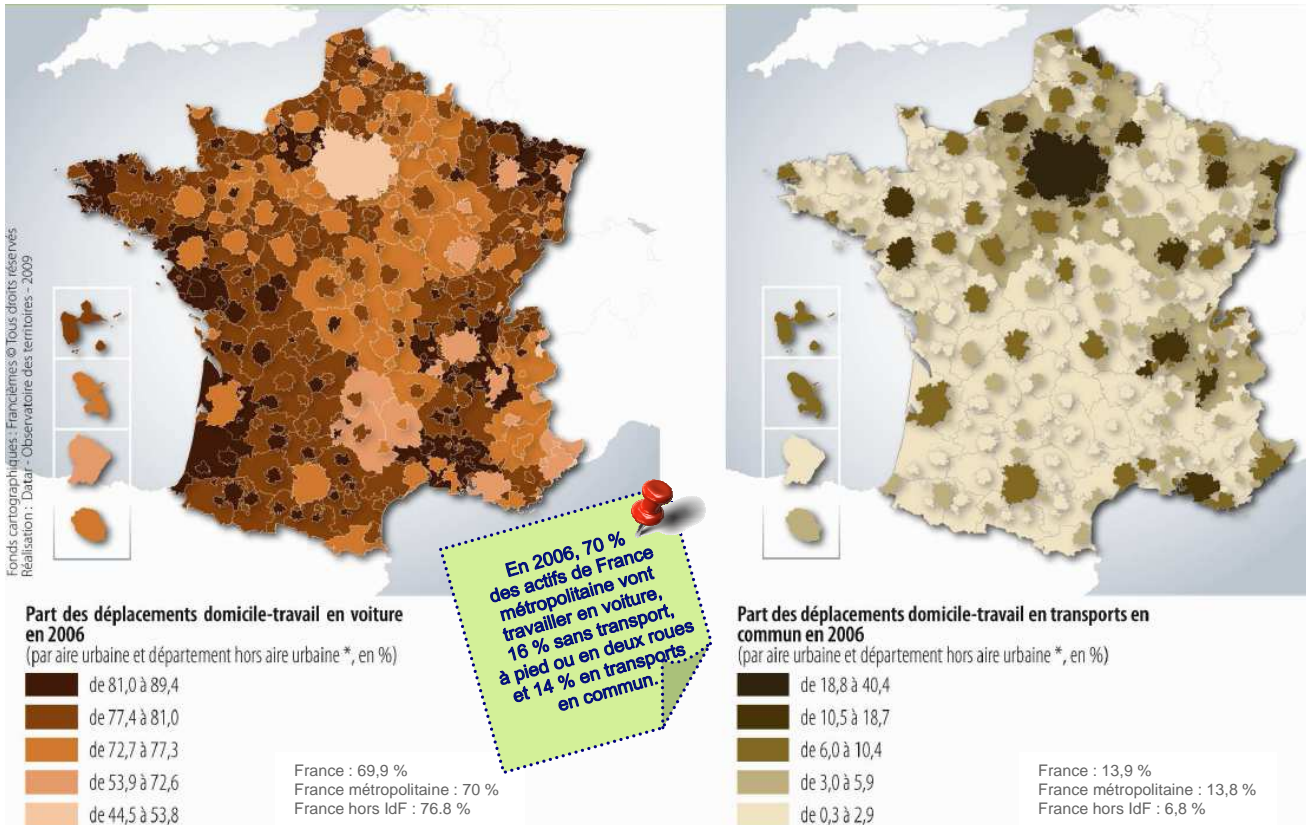
Les déplacements pour le travail sont plus long que les autres (14,7 km en 2008). Ils représentent 41% des distances parcourues pour la mobilité locale.

Les retours à midi au domicile sont de moins en moins fréquents. En 2008, 71,4% des actifs ayant un lieu de travail fixe et régulier ne font qu'un seul aller-retour dans la journée.



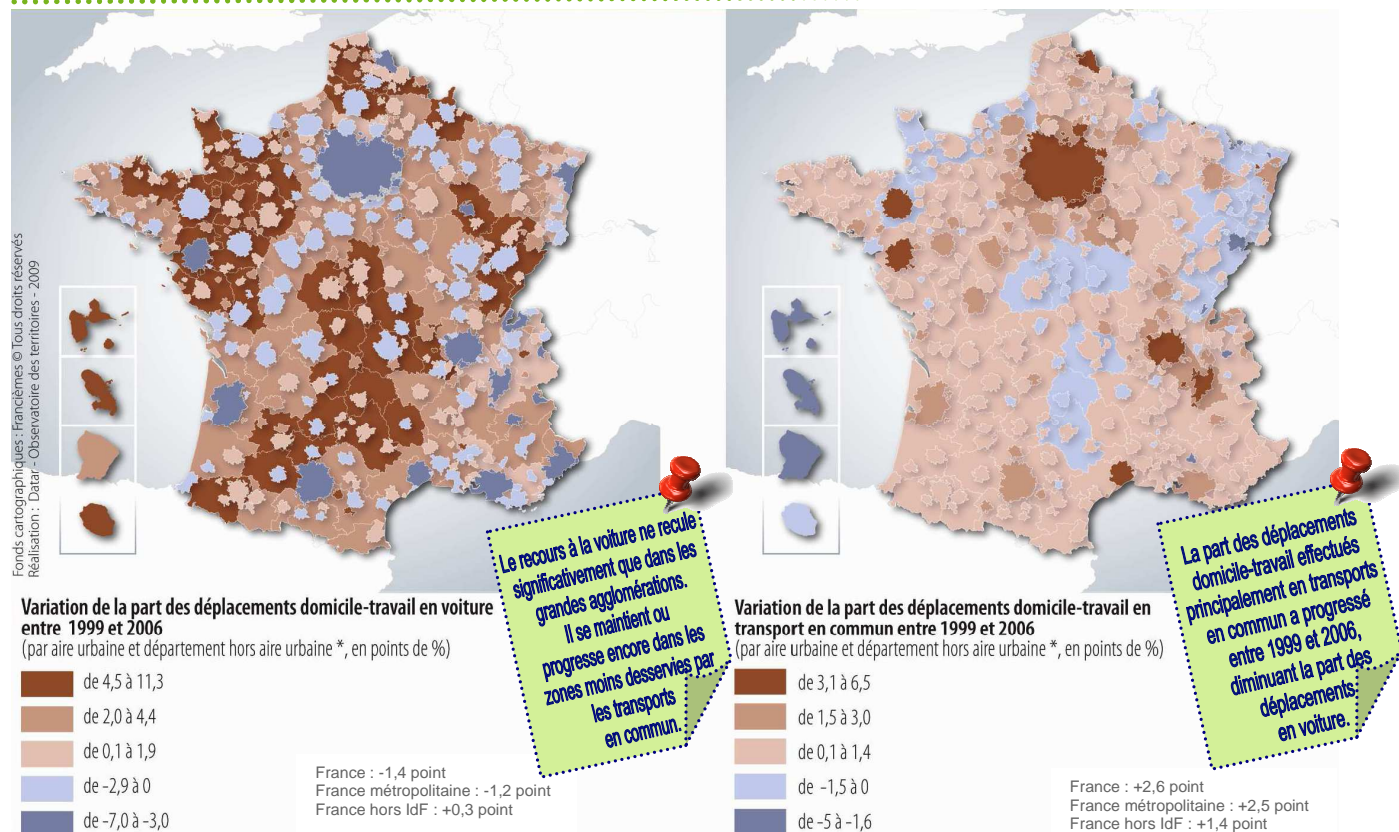
## La part modale des déplacements "domicile - travail" ←

INSEE - Recensement de la population 2006



## Évolution des parts modales de déplacements "domicile-travail" ←

INSEE - Recensement de la population - 1999/2006



## ➤ En Bourgogne : analyse des déplacements "domicile-travail" ←

Les données de l'enquête nationale transports et déplacements ne comptent pas assez d'observations au niveau régional pour être utilisées de manière statistiquement pertinente, l'analyse présentée est basée sur les informations mises à disposition par l'INSEE sur les déplacements domicile-travail.

### Qu'entend-on par déplacement "domicile-travail" ?

Les déplacements « domicile-travail » sont aussi appelés « migrations alternantes » ou « navettes ».

Le recensement de l'INSEE permet de mesurer le nombre de personnes qui résident et travaillent dans deux communes différentes de France ou qui résident en France et déclarent travailler à l'étranger.

Il permet de mesurer un nombre de « migrants alternants » ce qu'il ne faut pas confondre avec un nombre de déplacements, la fréquence (quotidienne, hebdomadaire...) des déplacements n'étant pas observée.

Depuis la modification du recensement (janvier 2004), le concept d'activité a évolué : il y a intégration, parmi les migrants alternants, des personnes (étudiants, retraités...) exerçant une activité occasionnelle ou de très courte durée.

**Les déplacements domicile-travail ne concernent que 40% de la population régionale et l'on estime qu'ils représentent environ 1/4 des déplacements.**

### Quelles sont les pratiques modales pour se rendre au travail ?

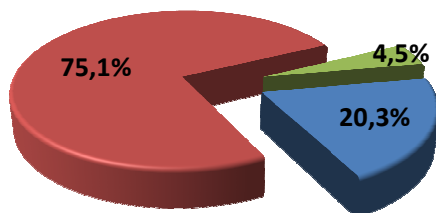
En Bourgogne, la part des transports en commun a augmenté d'un point entre 1999 et 2007 passant ainsi de 4,5% à 5,5%. Elle reste cependant légèrement inférieure à la moyenne provinciale.

A l'échelle de la Bourgogne, 76% des déplacements domicile-travail se font en voiture avec une progression de 1,2 point entre 1999 et 2007.

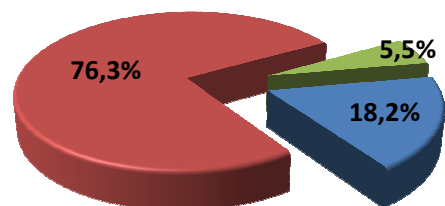
Parmi les personnes utilisant d'autres mode de transport (20,3% en 1999 et 18,2% en 2007), les adeptes des modes actifs (marche à pied, vélo,...) n'ont globalement pas varié restant aux alentours de 13%.

La part des personnes n'effectuant pas de transport pour se rendre à leur travail (profession à domicile par exemple) a diminué.

**Bourgogne 1999**

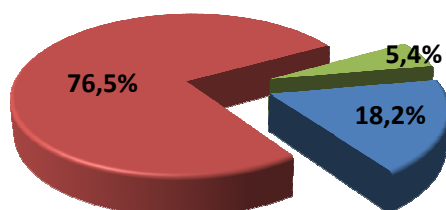


**Bourgogne 2007**

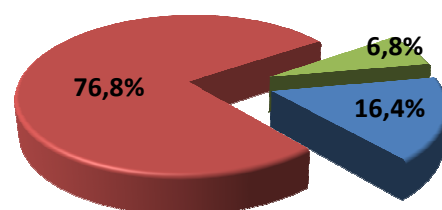


■ Voiture  
■ Transports en commun  
■ Autres modes (marche à pied, 2 roues, pas de transport)

**France (sans IdF) 1999**



**France (sans IdF) 2007**



## Quelle distance parcourt-on pour se rendre au travail ?

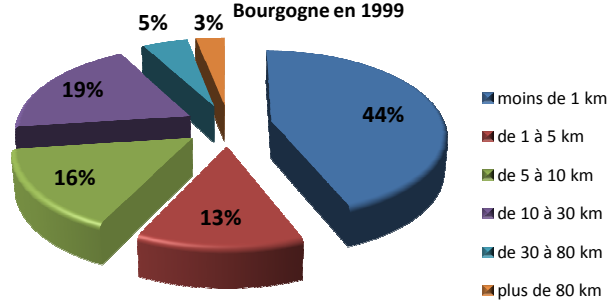
► Les distances parcourues dans le cadre du domicile-travail augmentent. En 1999, la distance moyenne pour se rendre au travail était de 14,6 km pour les actifs occupés. Elle est passée à 16,6 km en 2007<sup>1</sup>.

► En 2007, 40,5% des déplacements pour le domicile-travail sont inférieurs à 1 km (respectivement 44% en 1999), ce qui correspond aux déplacements des actifs stables (un actif stable est un actif qui travaille et réside dans la même commune).

► Entre 1999 et 2007, la part des déplacements de moins de 1 km a diminué au profit des déplacements de 10 à 30 km.

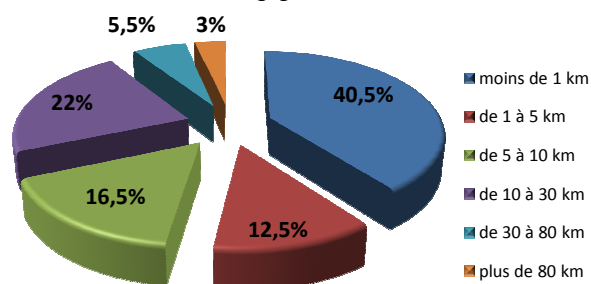
*N'étant pas en mesure de quantifier la distance entre le domicile et le travail au sein d'une même commune, nous avons fait le choix de prendre une distance inférieure à un kilomètre*

Répartition des déplacements domicile-travail en Bourgogne en 1999



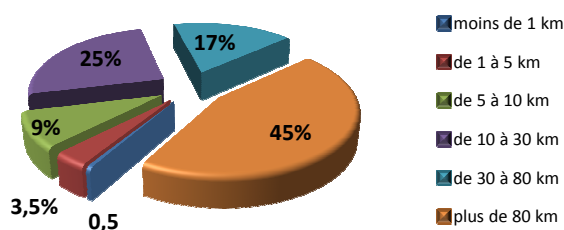
Source : Insee, recensements de la population (1999)

Répartition des déplacements domicile-travail en Bourgogne en 2007



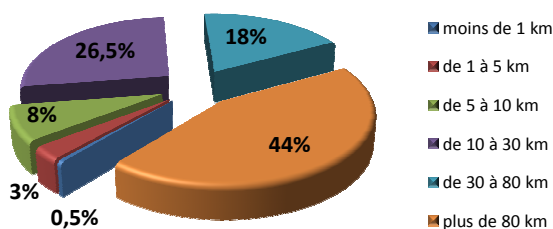
Source : Insee, recensements de la population (2007)

Répartition des distances parcourues lors des déplacements domicile-travail en Bourgogne en 1999



Source : Insee, recensements de la population (1999)

Répartition des distances parcourues lors des déplacements domicile-travail en Bourgogne en 2007



Source : Insee, recensements de la population (2007)

► La majorité des déplacements sont de courtes distances mais ils ne représentent qu'une faible part des distances parcourues : en 2007, 69% des déplacements font moins de 10 km mais ils ne représentent que 11,5% des distances parcourues.

► Entre 1999 et 2007, la répartition des distances nous permet de constater que les courtes distances diminuent (moins de 10km), ce qui est également le cas des très longues distances (plus de 80 km).

► Le kilométrage total à vol d'oiseau s'est accru de 19,8% entre 1999 et 2007 (passant de 8 à 9,6 millions de km) alors que dans le même temps la population active bourguignonne n'a crû que de 7,3% (passant de 624 000 à 670 000).

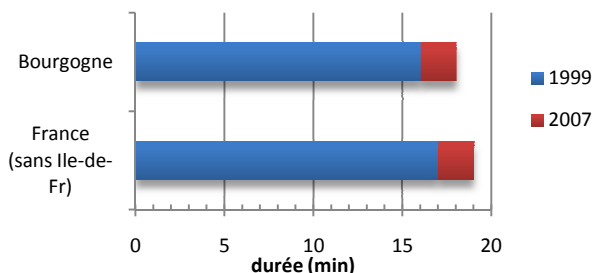
<sup>1</sup> Les distances de ce paragraphe sont des distances réelles, calculées via le distancier Odomatix (Inra UMR1041 CESAER - Distancier Odomatix 2008). Les distances moyennes à vol d'oiseau sont respectivement pour 1999 et 2007 de 12,9 km et de 14,4 km.

## Combien de temps consacre-t-on à son déplacement vers le travail ?

►► La durée moyenne du déplacement domicile-travail en Bourgogne est de 16 minutes en 2007 soit 2 minutes de plus qu'en 1999. Cela suit les évolutions nationales tout en restant inférieur à la moyenne provinciale.

Source : Insee, recensements de la population (exploitations principales) et Banque permanente des équipements; Inra UMR1041 CESAER - Distancier Odomatix 2008

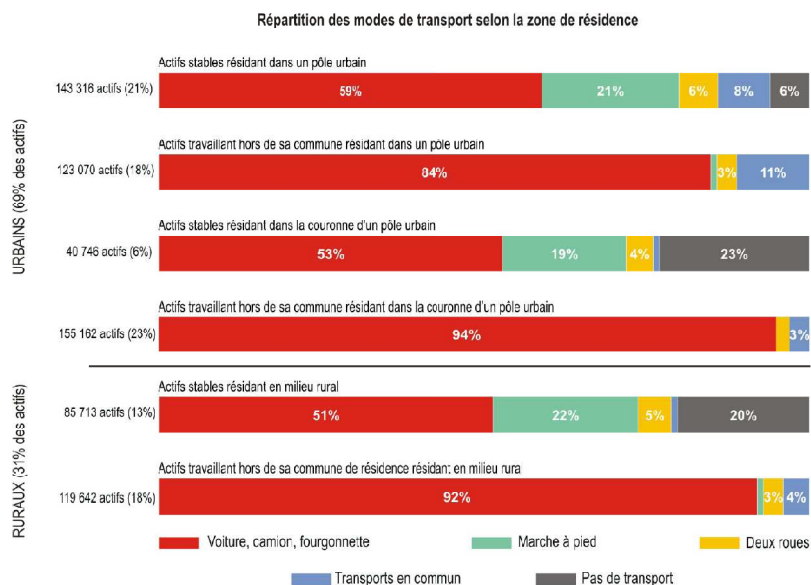
### Evolution de la durée moyenne du déplacement domicile-travail pour les actifs occupés



## La situation résidentielle influe-t-elle sur le choix du mode de transport ?

La répartition des modes diffère fortement selon la zone où les actifs résident et selon s'ils sont stables ou non. Mais la voiture reste dans tous les cas le mode de déplacement principal, jusqu'à 94% en couronne périurbaine.

La part de la marche à pied représente 20% du mode utilisé dans le cadre des déplacements domicile-travail pour les actifs travaillant dans leur commune de résidence quelle que soit la zone où ils résident. Les actifs résidant en couronne périurbaine ou en milieu rural sont captifs de la voiture du fait d'une offre en transport en commun peu importante, voire inexistante.



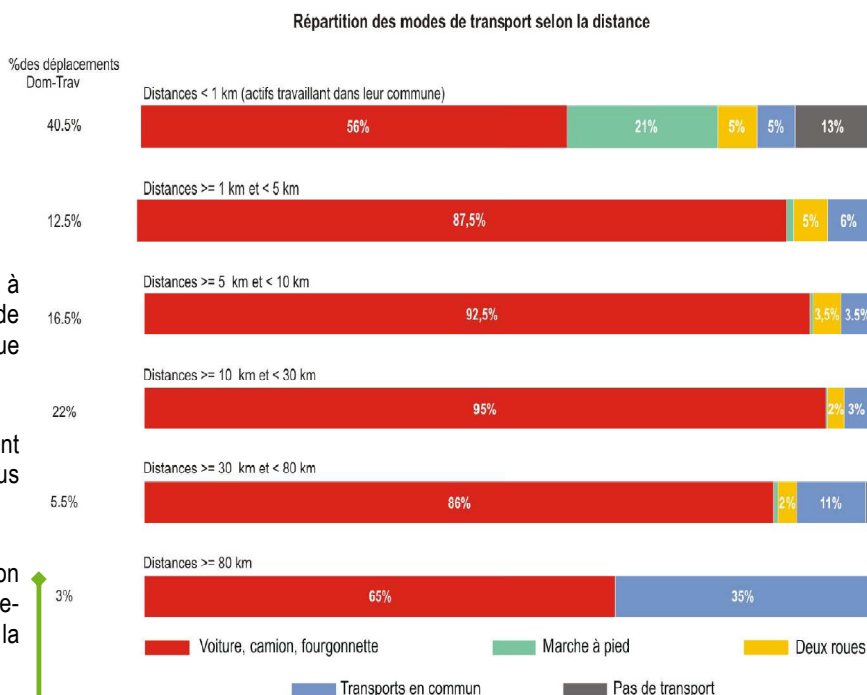
## La distance du domicile au travail influe-t-elle sur le choix du mode de déplacement ?



►► Pour les déplacements inférieurs ou égaux à 1 km, la voiture est dans 59% des cas le mode privilégié. La marche à pied n'est pratiquée que dans 21% des cas.

La part des transports en commun ne devient importante que pour les déplacements les plus longs (supérieurs à 30 km).

Ce résultat est probablement dû à l'utilisation importante du train pour les déplacements domicile-travail entre l'Yonne et l'Ile-de-France et entre la Saône-et-Loire et Rhône-Alpes.





## La part des actifs stables en Bourgogne

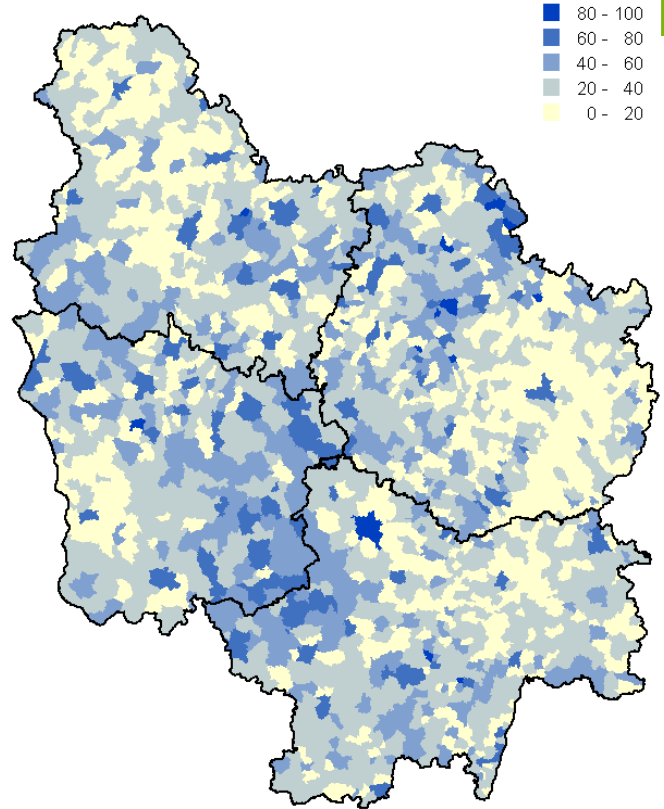
Un actif stable est un actif qui travaille et réside dans la même commune. Ainsi, la part des actifs stables représente le rapport entre le nombre d'actifs stables et le nombre d'actifs occupés qui résident sur la commune.

La part des actifs stables en Bourgogne est de 38,4 % (-5,5 points par rapport à 1999) supérieure à la moyenne provinciale de 36,4 % (-4,5 point par rapport à 1999).

Cette dissociation croissante des lieux d'habitats et d'emplois s'explique en partie par le développement de l'habitat individuel aux franges des pôles urbains et le désir d'accès à la propriété.

Les situations sont toutefois assez disparates : les communes situées à proximité de communes urbaines importantes (Dijon, Auxerre, Sens, Autun, Nevers, Chalon, Châtillon,...) ont généralement une part d'actifs stables assez faible. On constate également que sur les communes plus rurales, la situation est plus homogène, les emplois étant généralement mieux répartis.

- » L'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre peut être en partie atteint en rapprochant géographiquement les lieux d'activité et de résidence (réduction de l'impact des navettes domiciles/travail).

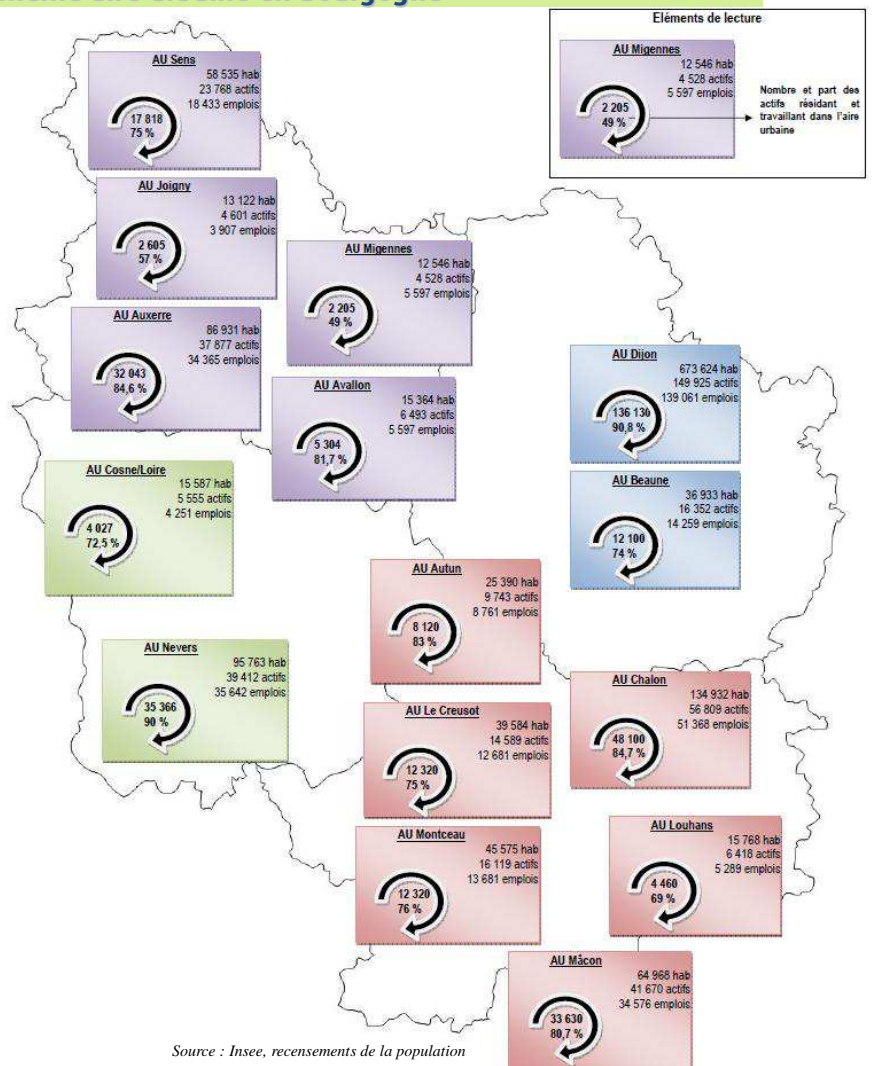


Source : Insee, recensements de la population (2007) – Cartographie DREAL

## Les actifs résidant et travaillant dans la même aire urbaine en Bourgogne

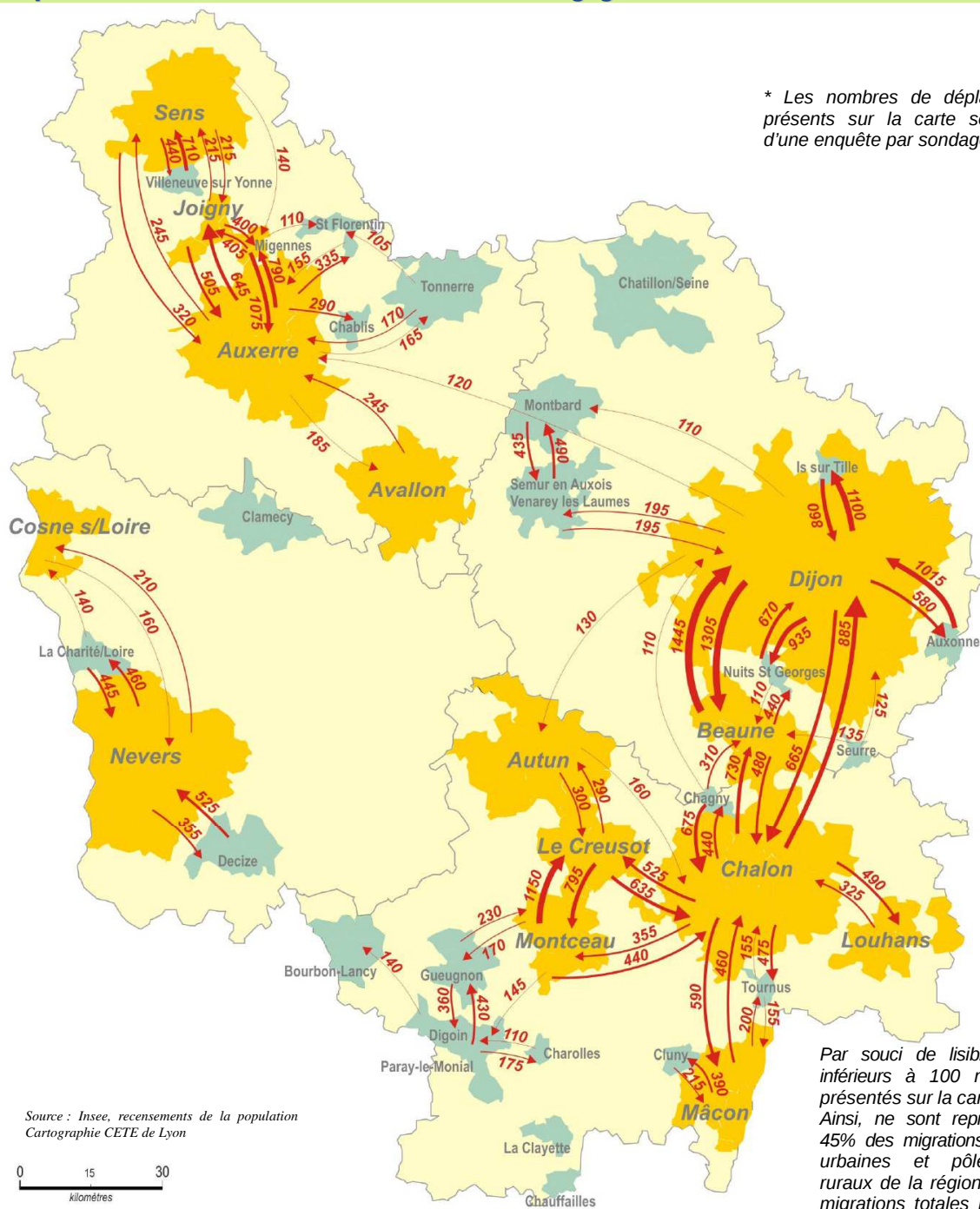
63% des actifs bourguignons résident dans les 15 aires urbaines.

En moyenne 84% des flux domicile-travail sont situés à l'intérieur de leur aire urbaine de résidence.



Source : Insee, recensements de la population

## Les déplacements "domicile-travail" internes en Bourgogne



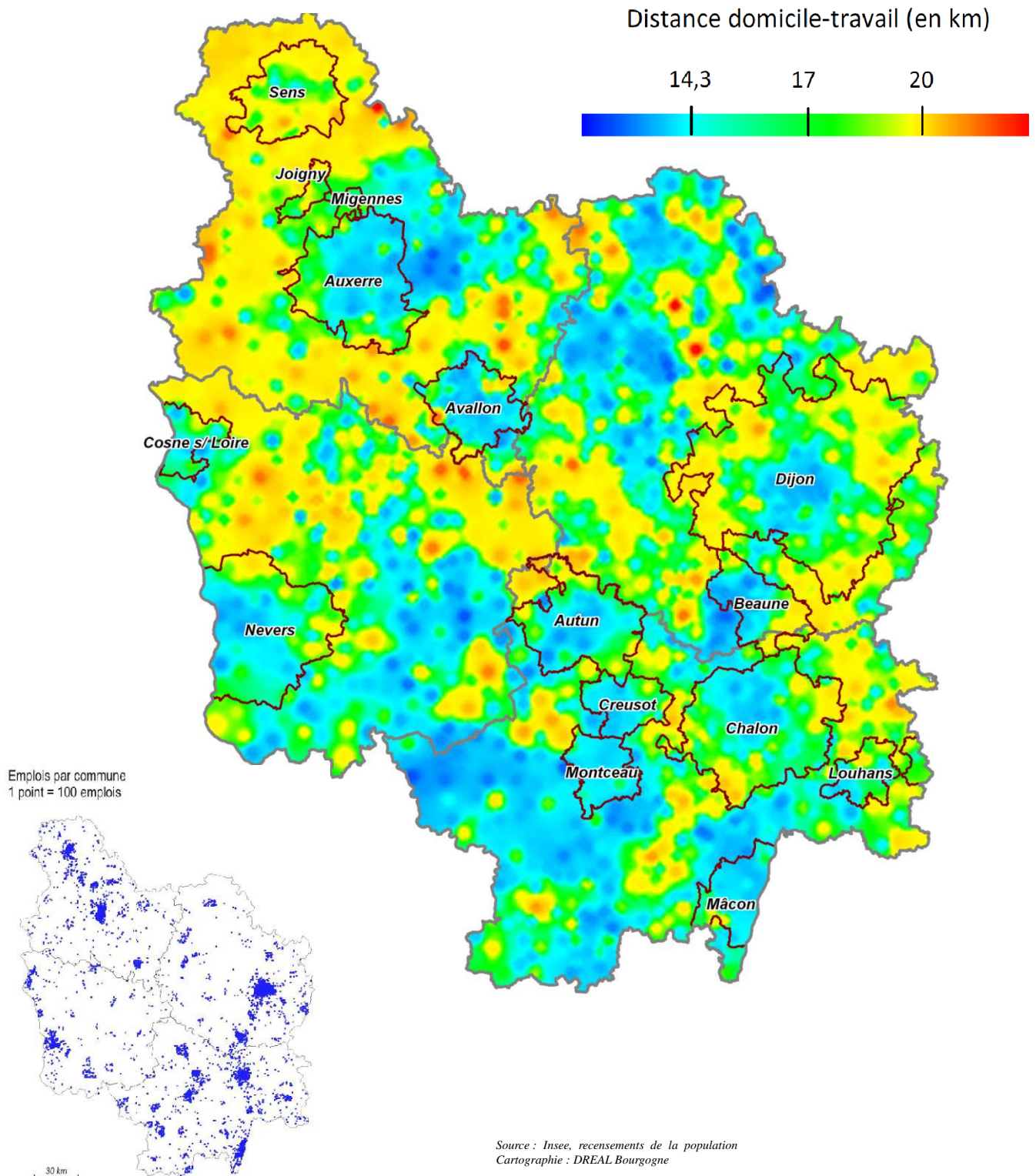
➔ **626 420 migrations alternantes ont lieu à l'intérieur de la Bourgogne soit 95% des déplacements "domicile-travail".**

- ▶ Parmi ces migrations :
  - ✓ 424 000 ont pour origine une aire urbaine soit 63%,
  - ✓ 64 500 ont pour origine un pôle d'emploi rural soit 10%.
  - ✓ au total 489 000 migrations ont pour origine et destination une aire urbaine ou pôle d'emploi rural de la région.
- ▶ 93 840 migrations concernent des échanges entre aires urbaines et pôles d'emploi ruraux de la région.





## Les distances "domicile-travail" en 2007 (vol d'oiseau)



➔ La distance de déplacement domicile-travail moyenne à vol d'oiseau en Bourgogne est de 14,3 km, il y a cependant de fortes disparités territoriales :

- ▶ Les pôles urbains et ruraux qui concentrent l'emploi ont les plus faibles distances de déplacement. Ces distances augmentent avec l'éloignement du domicile au centre de l'aire urbaine ou au pôle d'emploi rural.
- ▶ L'attraction parisienne est bien visible avec des distances domicile-travail fortes autour de Sens.
- ▶ Les échanges nombreux entre les aires urbaines de Côte d'Or et de Saône-et-Loire, n'influent que de manière marginale sur les distances compte tenu du poids important de l'emploi au sein des aires urbaines (effet d'écrasement).

	Bourgogne		France (sans IdF)	
	1999	2007	1999	2007
<b>Durée</b> moyenne des navettes domicile-travail pour les actifs occupés	16 min	18 min	17 min	19 min
<b>Distance</b> moyenne des navettes domicile-travail pour les actifs occupés	14,6 km	16,6 km	14,8 km	16,5 km
Nombre de <b>déplacements domicile-travail</b>	624 723	669 467 + 7,2 %	18 208 638	20 478 440 + 12,5 %
Parts modales des déplacements domicile-travail en <b>voiture</b>	75,1%	76,3%	76,5%	76,8%
Parts modales des déplacements domicile-travail en <b>transports en commun</b>	4,5%	5,5%	5,4%	6,8%
Parts modales des déplacements domicile-travail réalisés avec un autre mode de transport ( <b>marche à pieds, deux roues, etc.</b> )	20,3%	18,2%	18,2%	16,4%
Part des <b>actifs stables</b> parmi les actifs ayant un emploi	43,9%	38,4%	41,4%	36,9%

Source : Insee, recensements de la population, exploitation principale

## SYNTHESE REGIONALE

La **distance moyenne** que parcourt un Bourguignon pour se rendre au travail a augmenté entre 1999 et 2007. C'est également le cas de la **durée moyenne** du déplacement domicile-travail.

La Bourgogne possède une **part d'actifs stables** assez importante (38,4 % en 2007) et supérieure à la moyenne nationale. Cet indicateur, représentatif de la proximité géographique entre les lieux d'activité et de résidence tend à montrer que la dissociation des lieux de résidence et des lieux d'emplois n'est pas aussi avancée en Bourgogne que dans d'autres régions.

En Bourgogne, **3/4 des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture**. Même pour les déplacements très courts (40% des déplacements domicile-travail font moins de 1 km), la voiture est fortement utilisée (59%). Ces déplacements courts constituent un véritable enjeu pour la réduction de l'usage de la voiture.

### ►► POUR ALLER PLUS LOIN :

- La Mobilité des Français. Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008.
- Profil mobilité : Mars 2011 – disponible sur le site internet de la DREAL Bourgogne

### ►► REMERCIEMENTS

- Ameline Rodes, Françoise Mermoud, Marie Claude Bessard, Nelly Pailhé, Christian Savoye et Nicolas Wagner (CETE de Lyon)

Direction régionale  
de l'Environnement,  
de l'Aménagement  
et du Logement  
BOURGOGNE

21 bd Voltaire  
BP 28  
21033 Dijon Cedex

Tél : 03 45 83 22 22

#### Contacts :

Dreal-bourgogne@  
developpement-durable.gouv.fr

Cette étude utilise pour partie des résultats d'une étude réalisée par le CETE de Lyon pour le compte de la DREAL Bourgogne. Les rapports de cette étude sont disponibles sur le site de la DREAL Bourgogne

[www.bourgogne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bourgogne.developpement-durable.gouv.fr)

*Directeur de publication*  
Georges REGNAUD, DREAL

*Rédaction*  
Thomas PLANTIER / SDD

*Mise en page*  
A.DSP / Com'DREAL

*Graphisme couverture*  
Dorothee AUBIN-LEVY  
06 14 99 21 53

© 2011 DREAL Bourgogne  
La reproduction totale du document est libre de droits.  
En cas de reproduction partielle, l'accord préalable de la DREAL Bourgogne devra être demandé.







Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**