



Les programmes d'activités quotidiens

L'enquête Ménages Déplacements (EMD)

Cette publication s'appuie sur l'exploitation de la 5^e EMD réalisée dans l'agglomération par le SMT-C-Tissé, avec le partenariat financier de l'État et technique du CEREMA, d'octobre 2012 à avril 2013.

Cette enquête a permis de recueillir les pratiques de déplacements d'un échantillon représentatif de près de 7 000 ménages résidant dans un périmètre de 179 communes.

DÉFINITIONS

Programme d'activités : enchaînement journalier d'activités avec le domicile pour point de départ le matin et pour point de retour le soir, et composé d'une ou plusieurs boucles de déplacements.

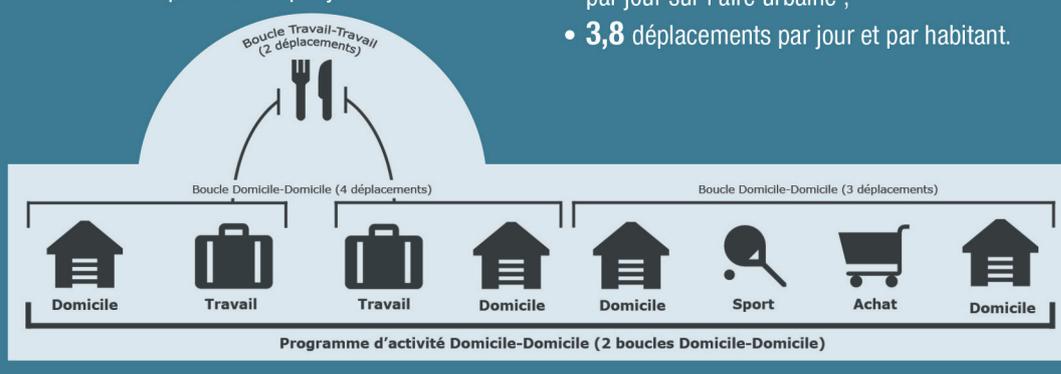
Programmes dits « simples » : composés de 4 déplacements ou moins par jour.

Programmes dits « complexes » : composés d'au moins 5 déplacements par jour.

Boucles d'activités : boucle réalisée par un individu lorsque celui-ci part de son domicile et revient après avoir fait une ou plusieurs activités.

CHIFFRES-CLÉS

- **900 000** programmes d'activités par jour sur l'aire urbaine ;
- **3,8** déplacements par jour et par habitant.



Analyser l'organisation quotidienne des activités pour comprendre le choix modal

Le choix du mode de déplacement est fortement lié à l'organisation quotidienne des individus. Il est impacté par la première activité réalisée au sortir du domicile, mais aussi par l'enchaînement des multiples activités qui composent un quotidien plus ou moins complexe. La chaîne de déplacements qui découle de ce quotidien doit conjuguer avec plusieurs impératifs influant le choix du mode :

- enchaîner des activités dans un temps contraint ;
- s'offrir réactivité et flexibilité ;
- anticiper les besoins liés à l'enchaînement des activités ou à une activité spécifique (accompagnement, transport de biens, déplacement longue distance, etc.).

Pour répondre à ces impératifs de gestion du temps, l'usage de l'automobile est souvent favorisé face aux autres modes de déplacements (souplesse d'utilisation, pas de rupture de charge, peu de contrainte d'information voyageur, etc.), surtout si l'enchaînement des activités se fait de manière continue, sans retour au domicile.

Par ailleurs, une réelle dichotomie existe entre les images véhiculées par l'automobile et celles liées aux autres modes de déplacements sur la question de la gestion du temps. Dans les différentes enquêtes menées sur le déplacement domicile – travail, le choix de l'automobile est majoritairement lié à la flexibilité et la rapidité. A l'inverse, les autres modes de déplacements renvoient souvent à des sentiments plus négatifs :

- les transports en commun à la dépendance et au temps perdu ;
- le covoiturage à la contrainte ;
- le vélo à la pénibilité, l'insécurité et l'inadaptation aux trajets quotidiens ;
- la marche à l'inefficacité.

L'objectif est ici de tenter d'appréhender le rapport entre le choix du mode de déplacements et la question de la gestion du temps à travers l'analyse des programmes d'activités des habitants :

- Comment les habitants de l'agglomération organisent leurs programmes d'activités ?
- Quel niveau d'optimisation du temps retrouve-t-on dans ces programmes ?
- Quelle est la place des différents modes dans les différents programmes ?

Les programmes d'activités, ou comment s'organise la journée d'un habitant de l'agglomération

Près de deux-tiers des programmes d'activités sont dits « simples » car composés de quatre déplacements ou moins (dont un tiers de programmes de deux déplacements). La limite entre les programmes dits « simples » ou « complexes » est fixée à 4 déplacements par jour : en effet, un habitant de la grande agglomération effectue en moyenne 3,8 déplacements par jour.

A contrario, 34% des programmes sont constitués de 5 déplacements et plus, montrant une part non négligeable d'habitants très mobiles ayant probablement des programmes « complexes ». L'analyse des boucles de déplacements permettra, plus loin, d'observer le détail des activités liées à ces programmes.

Des tendances similaires sur tous les territoires, mais sensibles aux profils des personnes

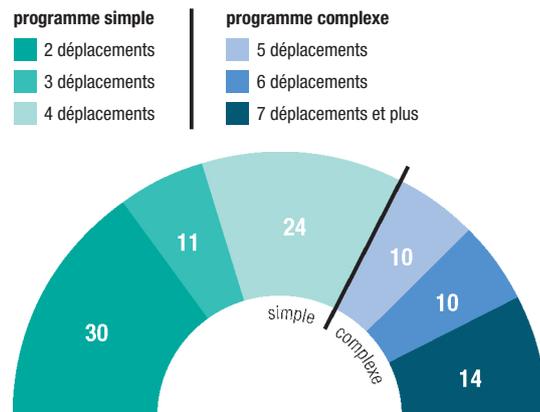
L'analyse des programmes par territoires montre des tendances relativement similaires. La part de programmes dits « complexes » est très proche entre le centre-ville de Toulouse (39 %), la proche périphérie (36 %) et la périphérie éloignée (37 %). Le secteur des faubourgs toulousains est celui où les habitants se déplacent le moins : 33 % ont des programmes « complexes ». Si le territoire est peu discriminant sur le nombre de déplacements journaliers, il est probable que leur composition en termes de boucles d'activités varie plus fortement : quel enchaînement des activités, combien de retours au domicile ?

La composition des programmes est plus sensible au profil des personnes. Un individu organise différemment sa journée selon son occupation principale.

Les scolaires, étudiants et apprentis ou stagiaires sont ceux ayant les quotidiens les plus contraints, et donc les programmes les plus « simples » en terme de nombre de déplacements. L'acquisition de l'autonomie de déplacements doit aussi être un facteur important : de 18 % de programmes « complexes »

Nombre de déplacements par programmes d'activités journaliers

Part des programmes domicile - domicile (en %)

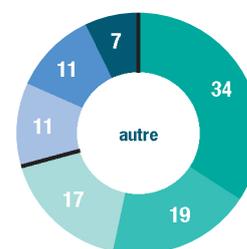
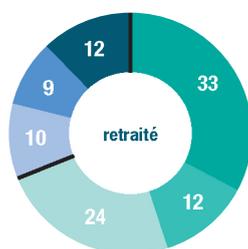
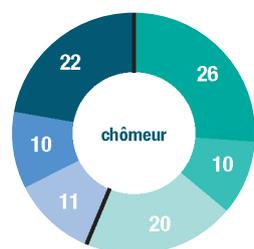
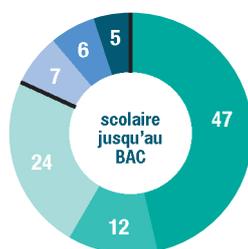
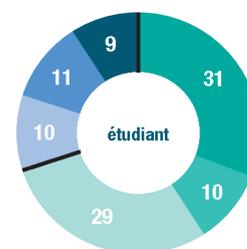
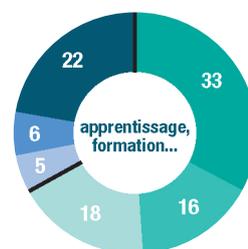
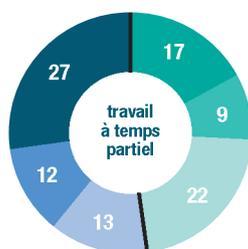
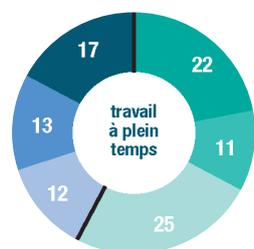
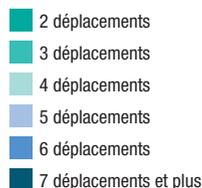


pour les scolaires jusqu'au BAC, à 30 % pour les étudiants post-BAC.

La faible mobilité des retraités (69 % de programmes « simples ») peut s'expliquer en deux points : des capacités possiblement amoindries à se déplacer ; une disparition des motifs de mobilité obligée non compensée par d'autres déplacements.

Les personnes actives ou en recherche d'emploi ont des programmes plus « complexes » : plus de 40 % font au moins 5 déplacements, même si la mobilité des chômeurs a fortement baissé entre 2004 et 2013. Les personnes ayant les programmes les plus « complexes » sont les personnes au foyer et les actifs à temps partiel, avec près de la moitié de programmes de 5 déplacements et plus. Ces tendances sous-tendent de réelles inégalités hommes - femmes sur la question de la gestion du temps quotidien, quand des écarts persistent sur les tâches familiales (60 % des déplacements d'accompagnement sont réalisés par des femmes), et que 78 % des personnes à temps partiel sont des femmes (Insee 2015).

Nombre de déplacements par programmes d'activités journaliers selon les profils de personne (en %)



Des programmes « complexes » favorables à la multimodalité ?

A l'observation des modes choisis selon le nombre de déplacements quotidien, un constat apparaît : plus les programmes d'activités sont « complexes », plus de modes différents sont utilisés dans une même journée. Les personnes peu mobiles auront tendance à conserver le même mode de déplacement sur l'ensemble de la journée. A l'inverse, les plus mobiles semblent adapter leur mode à leurs différents déplacements.

Pour les personnes conservant un seul mode (les « monomodaux »), la voiture est fortement privilégiée, et ce, quel que soit le nombre de déplacements qu'ils réalisent au cours du programme. Cela montre un attachement fort à la voiture pour l'ensemble du programme à partir du moment où elle est utilisée pour sortir du domicile. Pour ces monomodaux, les modes alternatifs à la voiture sont fortement minoritaires : les transports en commun sont quasi exclusivement utilisés pour les programmes de deux déplacements (à hauteur de 20 %), et tendent à disparaître au-delà de 4 déplacements journaliers ; la marche gravite autour de 10 % de parts modales, et diminue à mesure que le programme se complexifie ; le vélo a des parts très faibles.

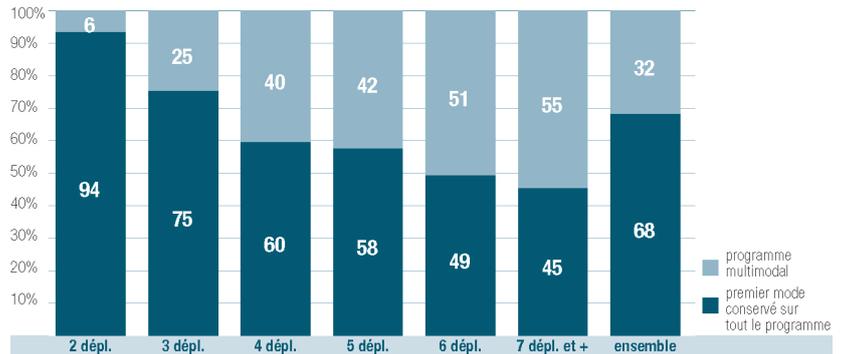
Chez les personnes utilisant plusieurs modes dans leur programme (les « multimodaux »), les parts modales montrent également une prépondérance de la voiture, le plus souvent couplée à la marche. Les combinaisons marche + transports en commun et voiture + transports en commun restent relativement faibles, et diminuent à mesure que le nombre de déplacements augmente.

Quelles boucles d'activités au sein des programmes ?

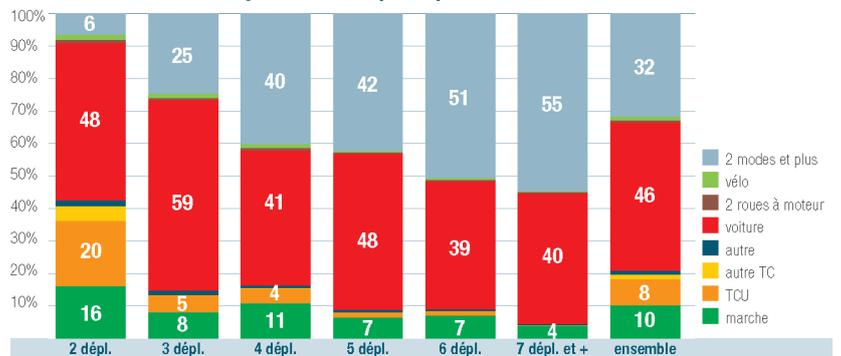
Un tiers des programmes de l'agglomération sont dits « complexes ». Ils peuvent laisser penser que, dans un temps contraint, les habitants optimisent leurs déplacements en enchaînant plusieurs activités, privilégiant l'usage de l'automobile. Pourtant, l'analyse plus fine de la composition des programmes en boucles d'activités montre une conclusion plus nuancée.

En analysant les boucles d'activités qui forment les programmes, il apparaît que deux-tiers des boucles font seulement deux déplacements, et sont donc de simples allers – retours (domicile – activité – domicile). Seuls 17 % des boucles font plus de 3 déplacements, montrant un enchaînement des activités quotidiennes.

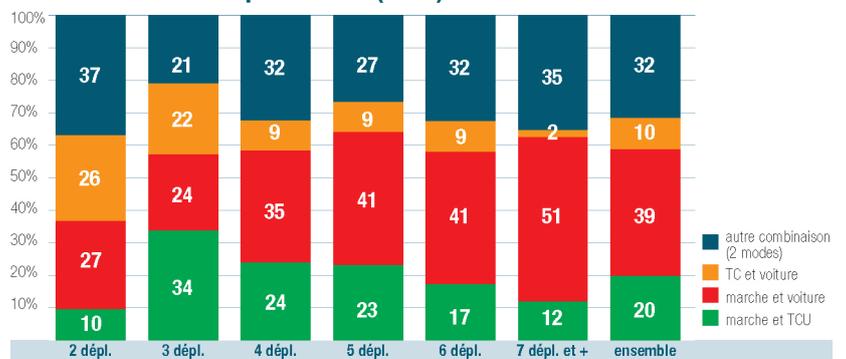
Utilisation d'un ou plusieurs modes selon le nombre de déplacements du programme d'activités journalier (en %)



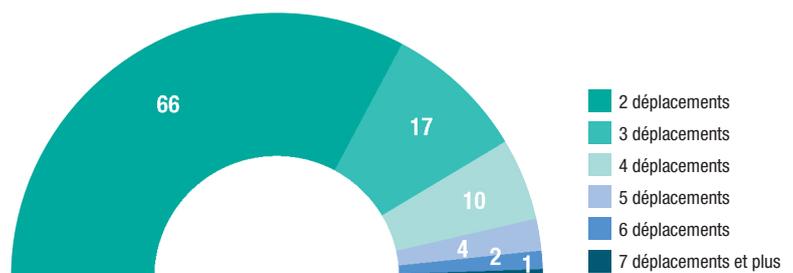
Monomodaux : mode utilisé pour les programmes d'activités journaliers selon le nombre de déplacements (en %)



Multimodaux : modes utilisés pour les programmes d'activités journaliers selon le nombre de déplacements (en %)

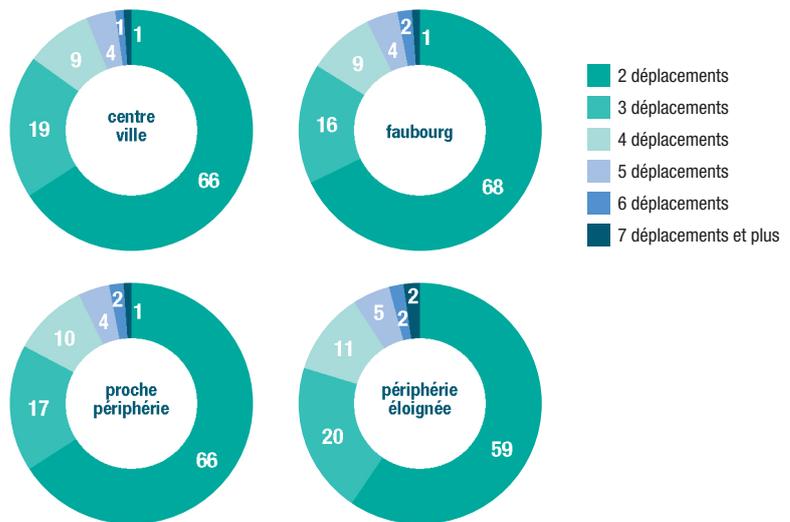


Nombre de déplacements par boucles d'activités (en %)



Nombre de déplacements par programmes d'activités journaliers selon le territoire de résidence (en %)

Ainsi, peu importe leur complexité, les programmes d'activités comportent de nombreux retours au domicile. Les parts d'usage de la voiture comme unique mode de la journée montrent que ces retours au domicile ne favorisent pas toujours un changement de mode de déplacements pour l'activité suivante. La composition des boucles d'activités est également peu sensible au territoire. Dans le centre-ville de Toulouse, les faubourgs toulousains ou la proche périphérie, entre 15 % et 17 % des boucles font plus de trois déplacements. Les boucles sont légèrement plus complexes en périphérie éloignée, en lien avec les distances à parcourir : 21 % des boucles font plus de trois déplacements.



Des enjeux de rationalisation et d'optimisation des déplacements

Le choix de l'usage de l'automobile est souvent justifié par sa rapidité et sa flexibilité, de vrais atouts dans des quotidiens complexes. Seulement, l'analyse des enchaînements d'activités montre des quotidiens majoritairement simples, et pour les quotidiens complexes un nombre particulièrement important de retours au domicile.

Plus qu'une réponse à des programmes complexes, la voiture permet-elle de complexifier les programmes avec de multiples retours au domicile ? Si le choix du mode de déplacements est fortement lié à l'organisation quotidienne des individus, l'inverse semble également vrai.

La rapidité, la flexibilité et le confort associés à l'automobile permettent à l'individu de donner une double valeur à son temps quotidien : en rentrant davantage à son domicile durant la journée, et en passant un temps vécu comme positif dans une voiture souvent perçue comme un prolongement de l'espace personnel.

Au-delà des images associées à la voiture et aux impératifs du quotidien, le changement de comportement modal se trouve souvent confronté à un système de routines, à des habitudes enracinées dans un quotidien organisé. Pour Vincent Kaufmann, sociologue, l'habitude est « un facteur induisant une forte inertie dans les pratiques modales ».

Plusieurs enjeux apparaissent en faveur d'une rationalisation et d'une optimisation des déplacements quotidiens, en lien avec les modes alternatifs à la voiture individuelle :

- **Favoriser les modes actifs** pour les déplacements de proximité : cela passe par des aménagements sécurisés en faveur de la marche et du vélo, quand un grand potentiel de report modal existe en dessous de 5 kilomètres.
- **Renforcer la mixité** des fonctions urbaines : notamment dans les zones d'emplois, pour favoriser la réalisation d'activités quotidiennes à proximité de son lieu de travail, durant la pause méridienne par exemple.
- **Passer d'un temps « contraint » à un temps « valorisé »** dans les transports en commun : donner de la valeur aux temps de déplacement et de rupture de charge pour en faire des atouts dans les programmes d'activités quotidiens. Cet objectif passe par l'accès aux outils numériques dans les transports et l'aménagement des pôles d'échanges (services, commerces).
- **Favoriser des contextes de rupture** dans les pratiques modales : déraciner le choix modal des habitudes quotidiennes peut passer par des actions de communication et de sensibilisation, portées par la collectivité ou par les entreprises, dans le cadre de Plan de Mobilité par exemple (indemnités kilométriques vélo, test gratuit des transports en commun, etc.)