

Auto, boulot, dodo : nos déplacements sont-ils si réguliers que ça ?

Embouteillages, trains, métros et bus bondés... il est parfois difficile de se déplacer aux **heures de pointe** pour aller ou revenir du **travail** !

Le **travail** occupe une place centrale dans nos modes de vie. Les politiques de mobilité ont longtemps considéré que le travail structurait et dimensionnait en grande partie nos déplacements quotidiens du fait de sa régularité et des volumes de déplacements qu'il représente, notamment aux heures de pointe.

Néanmoins, cet effet structurant des déplacements liés au travail mérite d'être rediscuté : le poids des **autres motifs** de déplacement tend proportionnellement à s'accroître et à se déployer à **toute heure de la journée**, les **habitudes de travail évoluent**...

LES DEPLACEMENTS PENDULAIRES

Les déplacements dits « pendulaires » désignent les déplacements quotidiens entre le domicile et le lieu de travail ou d'études.



Ce rapprochement avec le balancier d'une pendule traduit la régularité supposée de ces déplacements : mêmes origine et destination, mêmes horaires, même mode de transport utilisé, ...

QUELLES SONT LES HEURES DE POINTE ?



MATIN : 6H30-9H30



SOIR : 16-19H

1. UN POIDS STRUCTURANT DES DEPLACEMENTS DOMICILE – TRAVAIL

Des trajets pendulaires nombreux et représentant un nombre important de kilomètres parcourus chaque jour

Le travail et les études constituent le **1^{er} motif de déplacement** à l'échelle de la métropole de Lyon et du département du Rhône : **29 % de l'ensemble de nos déplacements** sont réalisés en lien avec le travail ou les études.










Ce poids est même plus important si on considère les **distances parcourues**. En effet, plus la **distance s'allonge**, plus la **part du motif travail-études est importante** dans les déplacements. Par ailleurs, ces déplacements longs (de plus de 10km) sont largement réalisés en automobile.

C'est ainsi que **plus de 50%** des déplacements domicile-travail/études dans la Métropole de Lyon et le Département du Rhône sont réalisés en voiture personnelle, représentant **62% des kilomètres parcourus**.

Les déplacements domicile-travail/études constituent ainsi un **enjeu fort** au regard de l'objectif de réduction de la circulation automobile et des émissions de gaz à effet de serre qui sont directement liées.

Les déplacements domicile-travail/études restent donc **structurants par leur volume global** qui continue de progresser. Entre 2013 et 2018, d'après les données de l'INSEE, on observe ainsi une **augmentation du nombre total de déplacements domicile-travail** supérieure à l'augmentation de la population sur la période.

REPARTITION DES DEPLACEMENTS A L'ECHELLE DE LA METROPOLE DE LYON ET DU DEPARTEMENT DU RHONE EN FONCTION DES MOTIFS ET DES DISTANCES

	Accompagnement	Achats	Travail
Déplacements < à 1 km	 38%	 23%	 15%
Déplacements entre 5 et 10 km	 18%	 19%	 38%
Déplacements > à 30 km	 11%	 6%	 62%

Des trajets domicile-travail qui structurent nos habitudes et dimensionnent l'offre de transport

Au-delà des volumes qu'ils représentent, les déplacements domicile-travail/études ont un effet structurant sur les habitudes de déplacement.

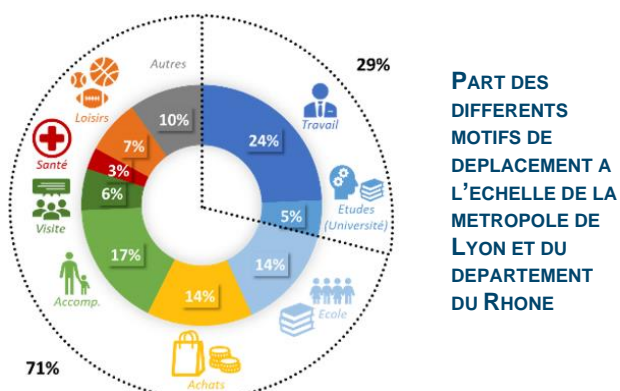
Un travailleur empruntant sa voiture pour se rendre sur son lieu d'emploi aura ainsi davantage tendance à prendre aussi son véhicule pour tous ses autres trajets : **la manière dont on se rend au travail participe ainsi à la création d'habitudes de mobilité pour les autres motifs de déplacements.**

2. D'AUTRES DEPLACEMENTS A MIEUX PRENDRE EN COMPTE

Une grande diversité de motifs de déplacement

Si les déplacements domicile-travail/étude sont les plus nombreux, ils restent néanmoins globalement minoritaires parmi la diversité des motifs de déplacements. Faire des achats, accompagner quelqu'un, aller faire du sport ou se divertir, ... plus de **2/3 des déplacements** sont ainsi réalisés pour **d'autres motifs de déplacements**. Le système de mobilité doit donc être organisé pour répondre également à cette diversité de besoins.

Les déplacements pour se rendre au travail servent également de **référence pour dimensionner les offres de transport** : les besoins de mobilité aux heures de pointe permettent en effet de déterminer la capacité maximum des transports à atteindre pour limiter leur saturation. Les déplacements réalisés entre 7h et 9h concentrent ainsi 29 % de l'ensemble des déplacements du territoire et près de 60 % des déplacements domicile-travail.



Des mobilités liées au travail qui évoluent et sont de moins en moins régulières

Alors que les déplacements pendulaires sont supposés être réguliers, ils le sont de moins en moins.

Horaires atypiques, horaires décalés, horaires variables, horaires imprévisibles, ... dans de nombreux secteurs, l'organisation du travail apparaît de plus en plus mouvante.

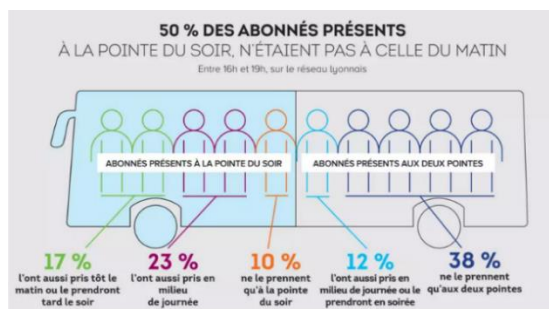
Ainsi, seuls **1/3 des travailleurs** travaillent du lundi au vendredi, de 9h à 18h ou de 8h à 17h, selon un **rythme « classique »**. **2/3 des journées de travail commencent ou finissent ainsi en dehors des heures de pointe.**

Le **télétravail a également connu un fort développement** depuis la crise sanitaire : la part des télétravailleurs réguliers est ainsi passée de **3%** en 2017 à **22%** en février 2022. A contrario, près d'un salarié sur deux occupe une profession où le télétravail est impossible.

Une heure de pointe pas si régulièrement pratiquée que cela par les usagers

On pourrait voir dans les heures de pointe, qui se répètent chaque jour, la preuve d'une régularité de nos déplacements. La réalité est toute autre !

Une étude réalisée dans le réseau de transports collectifs lyonnais montre ainsi que la moitié des abonnés présents à l'heure de pointe du soir n'étaient pas présents à celle du matin. Au total, **moins de 40% des abonnés** des transports en commun sont des **pendulaires aux heures de pointe du matin et du soir.**



SOURCE : « KEOSCOPE : UN REGARD ECLAIRÉ SUR LA MOBILITÉ », 2016

Si les déplacements pendulaires continuent d'avoir un poids important dans les déplacements quotidiens, il convient de ne pas s'y limiter pour répondre à l'ensemble de nos besoins de mobilité. Puisque la voiture individuelle peut être disponible à toute heure, il faut que les offres de mobilité alternatives le soient également pour développer leur usage, en heures creuses mais également en soirée et durant les week-ends et les périodes de vacances scolaires.