

LES SYNTHÈSES

MOBILITÉS DU QUOTIDIEN : TENDANCES ET ENSEIGNEMENTS

NOVEMBRE 2025

Se déplacer répond à des besoins essentiels : travailler, se soigner, faire des achats, accéder aux loisirs, entretenir des liens sociaux, etc. Entre l'augmentation du prix des carburants, l'impératif de réduire les émissions de CO₂, les émissions de polluants et la nécessité de garantir l'accès de tous aux services, la mobilité constitue un enjeu majeur, au croisement de défis économiques et sociaux, écologiques et de santé publique.

En 2019, l'enquête nationale de mobilité (EMP) du ministère chargé des Transports révélait les grandes tendances de mobilité des années 2010 : elle mettait notamment en lumière une certaine stabilité des comportements de mobilité quotidienne, en nombre de déplacements par jour par personne comme en usage des modes de transport. En revanche, on notait toujours une croissance des distances parcourues, notamment dans les territoires ruraux. Un an plus tard, la crise sanitaire de 2020 et ses effets à court et moyen terme ont semblé redessiner les pratiques de mobilité : développement du télétravail, des loisirs numériques, achats à distance, etc.

En 2025, où en sommes-nous ?

S'il faut attendre la prochaine enquête nationale 2026-2027 pour dresser un état des lieux complet post crise sanitaire et dégager des tendances sur le temps long, les enquêtes de mobilité certifiées Cerema (EMC²), régulièrement réalisées par les collectivités locales avec l'appui du Cerema, apportent des premiers éclairages. Cette synthèse rend compte des évolutions récentes et post-pandémie des comportements de la mobilité quotidienne des résidents des grandes aires urbaines (hors Ile-de-France), constatées au travers des enquêtes EMC².



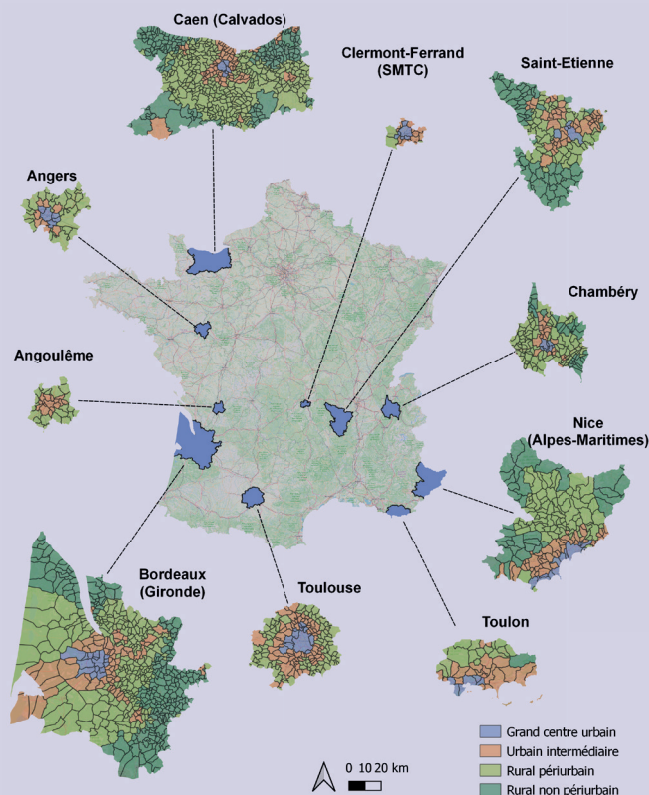
Les enquêtes mobilités certifiées Cerema

Les enseignements de cette fiche sont issus d'enquêtes de mobilités certifiées Cerema dites EMC² réalisées entre 2021 et 2023 et comparées à leur précédente édition menée entre 2007 et 2013.

Ménées par les collectivités, elles mesurent la mobilité quotidienne des résidents. Dans ce document, l'analyse porte uniquement sur les déplacements de moins de 80 km réalisés en semaine par les résidents âgés de 11 ans et plus. Des éventuels effets rebonds sur la mobilité du week-end ou la mobilité à longue distance ne sont donc pas directement observables dans ces données.

Les territoires étudiés dépendent tous d'une grande agglomération et sont caractérisés par leur densité de population, du plus dense (grand centre urbain) au moins dense (rural périurbain). Dans les enquêtes mobilisées, la majorité des territoires sont urbains, et les territoires ruraux sont donc majoritairement sous influence d'une grande agglomération (on parle de « rural périurbain »).

Les EMC² concernées dans ce document sont : Bordeaux - Gironde (2009, 2021), Caen - Calvados (2011, 2022), Nice - Alpes-Maritimes (2009, 2023), Toulouse (2013, 2023), Toulon (2008, 2022), Chambéry (2007, 2022), Saint-Etienne (2010, 2021), Angers (2012, 2022), Clermont-Ferrand – réduit au périmètre du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise – (2012, 2023), Angoulême (2012, 2023).



Les 10 enquêtes EMC² certifiées Cerema mobilisées pour dégager des tendances de mobilités comparées entre 2007-2013 et 2021-2023



Mobilités du quotidien : quelles tendances ?

Une baisse de près de 10 % de la mobilité quotidienne par résident, en nombre et en kilomètres, au sein des aires urbaines depuis le début des années 2010

Toutes les enquêtes EMC² réalisées depuis 2021 confirment une baisse de la mobilité individuelle (en nombre de déplacements et en kilomètres) si l'on compare à la période du début des années 2010.

Cette baisse de la mobilité quotidienne par résident est nouvelle et constatée quelle que soit la typologie de territoire : du centre-ville d'agglomération dense aux territoires ruraux des aires urbaines.

En revanche, le volume total de déplacements et de kilomètres réalisés par les résidents a baissé plus lentement (-4 % en nombre et en kilomètres), car la population a augmenté sur la même période (+ 6 % en moyenne sur les 10 agglomérations concernées).

Le temps moyen quotidien consacré à la mobilité reste, lui, globalement stable pour l'ensemble des résidents des périmètres couverts.

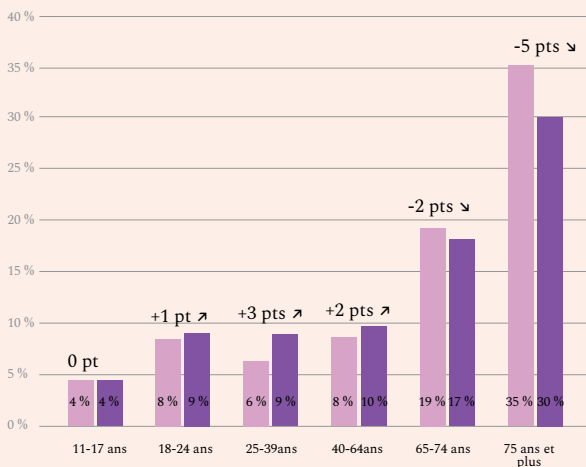
Une baisse portée avant tout par les personnes en âge de travailler qui sortent moins de chez elles et se déplacent moins

Les personnes âgées de 25 à 65 ans sortent moins de chez elles qu'il y a 10 ans : 9 % d'entre elles ne sortent pas de chez elles un jour de semaine, contre 7 % il y a 10 ans. De plus, lorsqu'elles sortent de chez elles, ce sont elles qui ont réduit le plus leur nombre de déplacements quotidiens, passant de 4,7 à 4,3 déplacements par jour, soit une baisse de près de 10 %.

En revanche, les séniors (75 ans et plus) sont plus mobiles qu'il y a dix ans : 30 % ne sortent pas de chez eux un jour de semaine contre 35 % dix ans auparavant, et ceux qui sortent de chez eux effectuent toujours en moyenne 3,4 déplacements par jour.

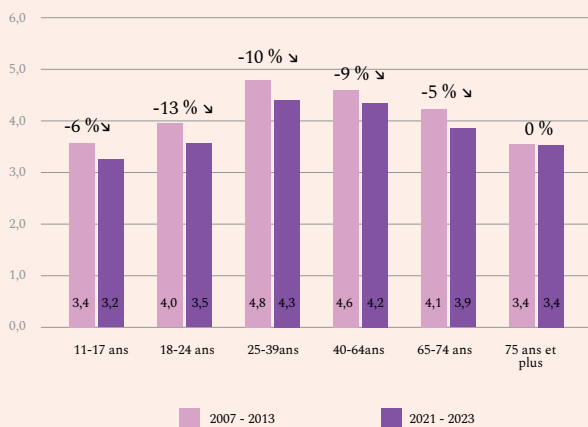
	Nombre de déplacements par jour par personne		Distance moyenne parcourue (km) par jour par personne	
	2021-2023	Évolution sur 10 ans	2021-2023	Évolution sur 10 ans
 Grand centre urbain	3,4	-0,3 depl./pers.	12,2	-1,0 km/pers.
 Urbain intermédiaire	3,5	-0,4 depl./pers.	18,1	-1,9 km/pers.
 Rural périurbain	3,4	-0,4 depl./pers.	27,6	-2,2 km/pers.

Evolution de la part des personnes ne sortant pas de chez elles un jour de semaine



Lecture : 30 % des 75 ans et plus ne sortent pas de chez eux un jour moyen de semaine, sur la période 2021-2023.

Évolution du nombre de déplacements par jour par personne mobile (étant sortie de chez elle)



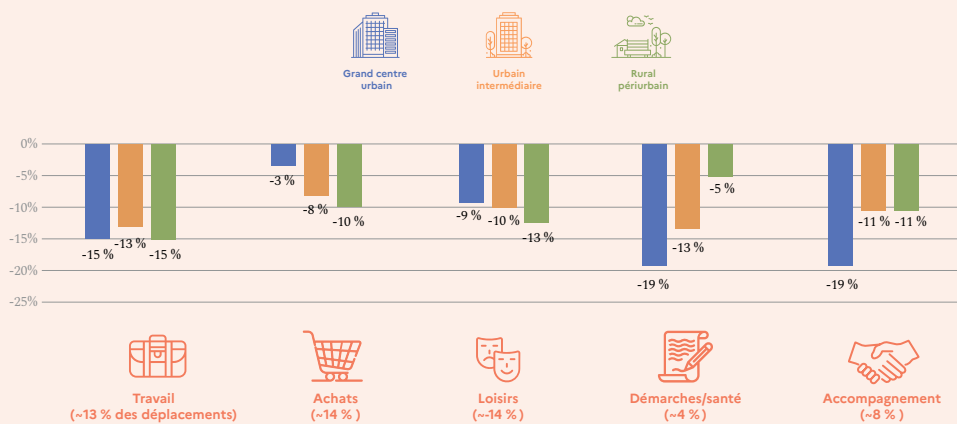
En semaine, la baisse de la mobilité ne concerne pas que le travail

La baisse de la mobilité est portée principalement par une baisse du nombre de déplacements à destination du travail : de l'ordre de -15 % de déplacements quotidiens à destination du travail par personne quel que soit le territoire. Cette tendance est sans doute portée par la pratique du télétravail, qui s'est diffusée plus largement dans certaines professions à partir de 2020.

Cependant, les déplacements pour « motif achats » diminuent également dans un contexte marqué par l'augmentation des pratiques d'achats en ligne et de livraisons à domicile ; cette tendance est d'autant plus forte qu'on s'éloigne des centres urbains. Un constat qui fait écho à celui réalisé par l'Insee (2024) : 63 % des personnes de plus de 15 ans ont réalisé un achat sur Internet au cours des trois derniers mois en 2024, contre 36 % en 2010.

Les déplacements pour motifs « démarches », « santé » et « accompagnement » diminuent eux aussi, et d'autant plus fortement que l'on se rapproche des grands centres urbains.

Evolution entre 2007-2013 et 2021-2023 du nombre moyen de déplacements selon le motif, par jour par personne



Lecture : les résidents des grands centres urbains effectuent 15 % de déplacements en moins à destination du travail par rapport à la précédente période.
N.B. : les déplacements restants, retour au domicile (40% des déplacements) et études –collège, lycée, université– (6%) ne sont pas représentés.

A noter ! La baisse de la mobilité quotidienne des personnes ne rime pas forcément avec une baisse de trafic. Les EMC² quantifient la mobilité quotidienne (du lundi au vendredi) des résidents du territoire enquêté. Ces résultats se concentrent sur la mobilité locale (inférieure à 80 km du domicile). Ils ne prennent donc pas en compte les déplacements des résidents le week-end, la mobilité à longue distance, le trafic de transit, les flux touristiques ni le trafic de marchandises. Des flux à prendre en compte pour un bilan complet du trafic sur un territoire.

Le télétravail a un effet mesuré sur la mobilité quotidienne

Tout le monde ne télétravaille pas : sur l'ensemble des territoires couverts par des EMC² entre 2021 et 2023, seuls 6 % des actifs sont en télétravail un jour de semaine, une proportion qui atteint 13 % chez les cadres. Dans les territoires où la part de cadres est plus importante, comme dans l'aire urbaine de Toulouse par exemple, la part d'actifs en télétravail un jour de semaine dépasse 8 % et a donc des impacts plus importants sur la mobilité.

Leur jour de télétravail, les télétravailleurs se déplacent davantage à proximité de leur domicile et davantage à pied que leur jour de présence au bureau. Mais le jour de présence au bureau, ces actifs parcourent davantage de kilomètres que les actifs ne pratiquant pas le télétravail.

Pour en savoir plus



Modes de transport : quelles évolutions ?



L'utilisation des transports en commun poursuit sa progression dans les grands centres urbains, mais reste stable dans les autres territoires

Les enquêtes de mobilité des années 2010 et l'enquête nationale de 2019 révélaient une baisse de l'usage de la voiture pour les déplacements dans les grands centres urbains, sous l'effet du développement des transports en commun. Les dernières EMC² confirment cette tendance : 13 % des déplacements des résidents des grands centres urbains sont réalisés en transports en commun, contre 11 % dix ans auparavant. La population des grands centres urbains ayant augmenté de 7 % (contre 5 % ailleurs), l'offre de transports en commun a donc réussi à répondre au besoin de cette population croissante.

Pour en savoir plus

[Article « Les transports collectifs urbains montent en gamme » de l'ouvrage Mobilités du quotidien : comprendre les années 2010-2020 pour mieux appréhender demain, Cerema, 2022](#)



Le nombre moyen de véhicules par adulte continue de diminuer légèrement, mais uniquement dans les grands centres urbains (- 3 %)

Les enquêtes réalisées depuis 2020 témoignent de l'inscription dans le temps long du recul de la voiture en ville : les taux de motorisation par adulte diminuent légèrement chez les résidents des grands centres urbains (0,64 véhicules par adulte contre 0,66 dix ans auparavant). En revanche le nombre moyen de véhicules par adulte demeure stable hors des grands centres urbains, voire augmente en rural périurbain.



Le taux de possession du permis chez les 18-40 ans est en recul quel que soit le type de territoire : de -3 points en rural périurbain à -5 points dans les grands centres urbains

73 % des 18-40 ans résidant dans les grands centres urbains possèdent le permis dans les enquêtes 2021-2023, contre 78 % dans les enquêtes 2007-2013. La diminution du taux de possession du permis de conduire, déjà constatée chez les plus jeunes, concerne désormais également les personnes âgées de plus de 30 ans. Ce phénomène semble aller au-delà d'un simple recul de l'âge du passage de l'examen du permis et pourrait confirmer un recul de l'usage de la voiture chez les nouvelles générations.





La part des déplacements en vélo, mais aussi de la marche augmente dans tous les territoires et particulièrement dans les centres urbains

En moyenne 44 % des déplacements de moins de 10 km des résidents des grands centres urbains sont réalisés en modes actifs (marche et vélo), soit 9 points de plus par rapport à la période 2007-2013.

Cet essor des modes actifs est largement visible dans les grandes agglomérations depuis 2020 : développement des aménagements provisoires pendant la crise sanitaire puis définitifs réservés aux cyclistes, requalifications d'espaces publics pour favoriser les mobilités actives, etc.



Les trajets en trottinettes électriques représentent moins de 0,5 % des déplacements quotidiens

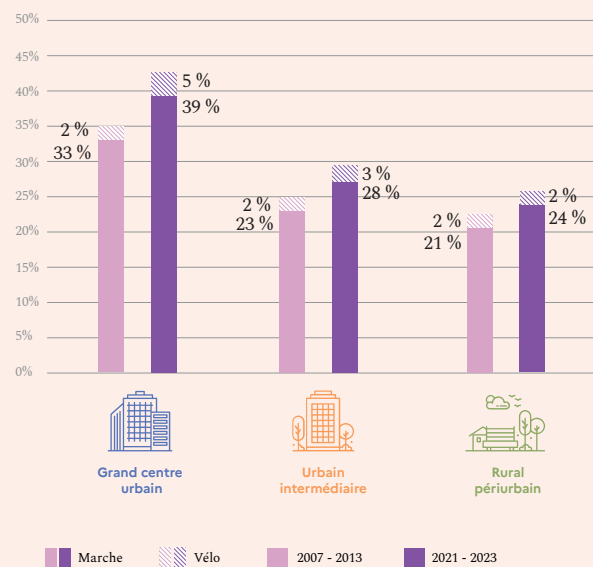
Les trottinettes électriques apparaissent davantage sollicitées par les résidents des grands centres urbains, masculins et non motorisés. Elles sont utilisées pour des trajets plutôt courts, en concurrence avec le vélo et la marche.

Pour en savoir plus

Trottinettes électriques : un vélo pour les jeunes ? (Cerema, 2024)



Part modale des modes actifs sur les déplacements de moins de 10km



Lecture : en 2021-2023, 39 % des déplacements de moins de 10 km des résidents des grands centres urbains sont réalisés à pied.

Les enseignements

La réduction des émissions de gaz à effet de serre de la mobilité est amorcée dans les grands centres urbains, même si la voiture reste prédominante

Les émissions de gaz à effet de serre de la mobilité quotidienne des résidents sont proportionnelles aux distances qu'ils parcourent en voiture. En une dizaine d'années, celles-ci ont avant tout diminué pour les résidents des grands centres urbains.

En effet, dans ces territoires denses, la part de la voiture y est moindre, d'une part car l'offre alternative s'est développée (transports en commun et modes actifs) d'autre part car les distances quotidiennes parcourues sont deux fois plus faibles que pour un résident du rural périurbain : 12,2 km contre 27,6 km en moyenne (2021-2023). Malgré cela, même dans les centres urbains, encore 66 % des kilomètres sont réalisés en voiture en 2021-2023 contre 72 % une dizaine d'années auparavant.

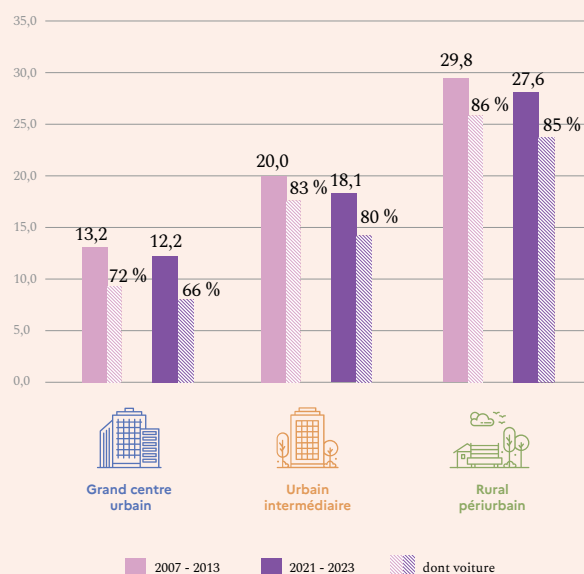
Dans les territoires moins denses aux franges des aires urbaines, la voiture recule à la marge, sans doute en lien avec le vieillissement de la population, et reste fortement prédominante : plus de 85 % des kilomètres parcourus y sont encore réalisés en voiture.

Le défi demeure les longs déplacements quotidiens : plus de 80 % d'entre eux sont toujours réalisés en voiture

Les longs déplacements du quotidien (supérieurs à 10 km) représentent seulement 13 % du nombre de déplacements, mais une part croissante des kilomètres parcourus : 56 % des kilomètres parcourus sur l'ensemble de notre sélection d'enquêtes, un chiffre en augmentation de 3 points par rapport à 2007-2013 (53 %).

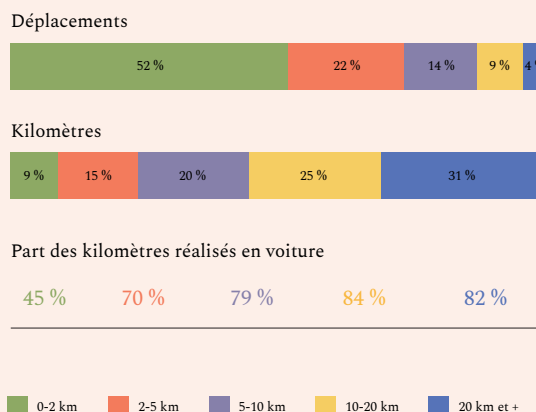
La voiture individuelle est prédominante sur les trajets de plus de 10 km (plus de 80 % des kilomètres parcourus le sont en voiture) et cette tendance se renforce. Ces déplacements constituent le cœur de cible d'offres de transports décarbonés ou partagés.

Distance moyenne parcourue par jour par personne et proportion réalisée en voiture



Lecture : les résidents du rural périurbain réalisent en moyenne 27,6 km par jour en 2021-23, dont 85 % en voiture.

Répartition des déplacements quotidiens et des kilomètres parcourus en 2021-2023



Lecture : les déplacements de plus de 20 km représentent 4 % des déplacements de mobilité quotidienne et 31 % des kilomètres parcourus. 82 % de ces kilomètres sont réalisés en voiture.

Et les voyages longue distance ?

En 2019, les voyages (déplacements de plus de 80 km : week-end, vacances, déplacements professionnels) représentaient 45 % des kilomètres parcourus annuellement par les Français. L'enquête nationale de mobilité des personnes de 2019 révélait alors une très forte augmentation de cette mobilité de très longue distance, avec en moyenne 7 600 km parcourus annuellement par personne, contre 6 000 km en 2008. Une augmentation portée notamment par la démocratisation des déplacements nationaux et internationaux en avion (44 % des kilomètres parcourus à longue distance, contre 30 % en 2008) grâce à l'essor des compagnies low cost dans les années 2010. S'il faut attendre la prochaine enquête nationale pour tirer un bilan des voyages à longue distance, depuis la crise sanitaire, les premiers indicateurs de fréquentation à l'été 2025 montrent que le secteur aérien a retrouvé ses clients.

Pour en savoir plus



Les leviers pour de meilleurs services de mobilité

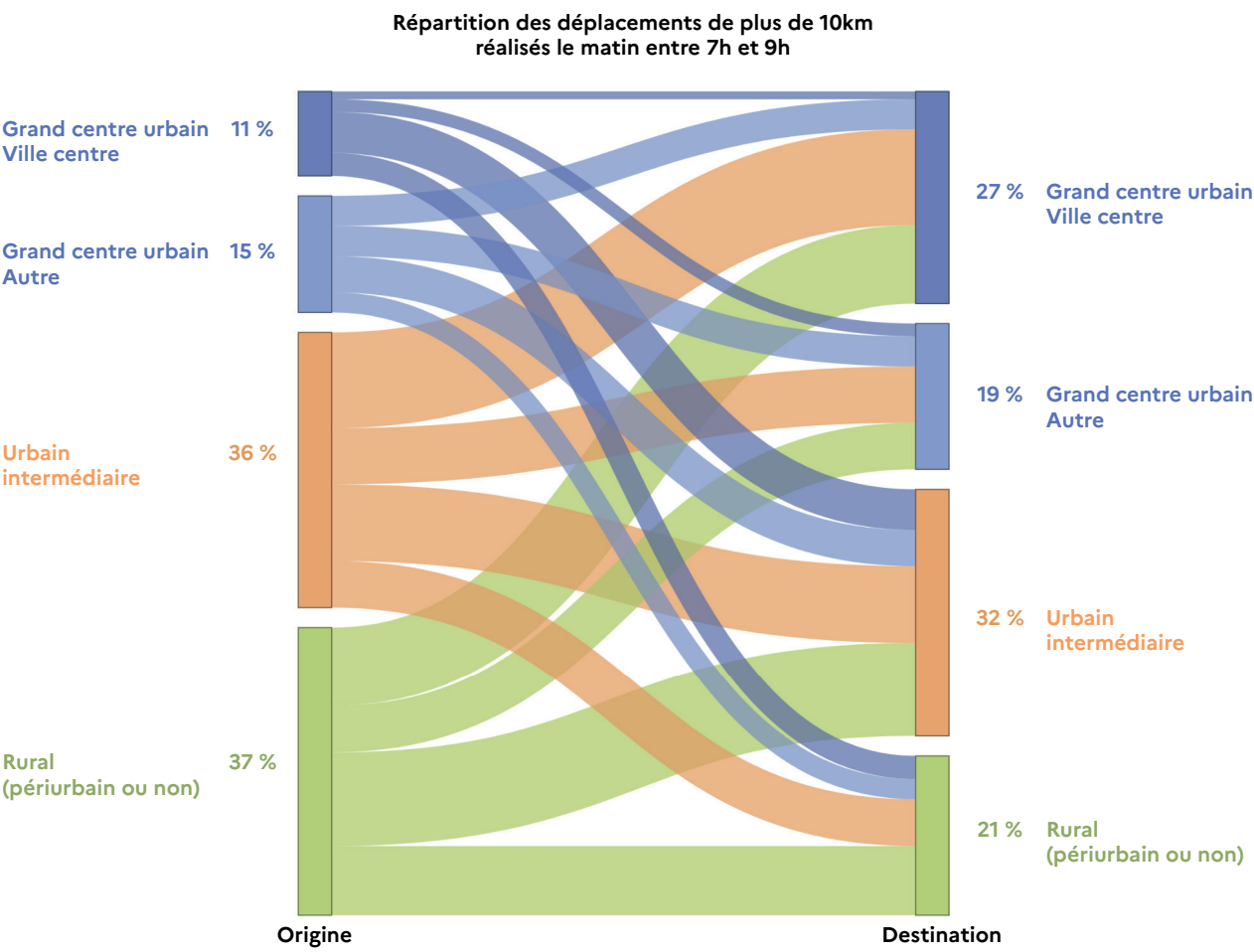
La dépendance à la voiture ne concerne pas seulement les résidents les plus éloignés des centres-villes. Quel que soit le territoire, ce sont aussi les personnes aux revenus les plus faibles, celles contraintes par des programmes d'activité plus complexes du fait de l'accompagnement d'enfants, de cumul d'emplois à temps partiel, ou ceux qui ont le plus de mal à se déplacer physiquement, qui sont les plus dépendantes à la voiture.

Les politiques publiques de mobilités doivent veiller à garantir et améliorer l'accessibilité de tous aux emplois, aux services, aux soins, etc. Elles doivent également prendre en compte la qualité de l'air et l'activité physique au quotidien, enjeux essentiels de santé publique. Quatre leviers prioritaires pour de meilleurs services de mobilité sont détaillés ci-après.

Déployer des transports collectifs alternatifs crédibles à la voiture au-delà des centres-villes des grands centres urbains

C'est l'objectif des services express régionaux métropolitains, qui visent à développer des alternatives compétitives à la voiture individuelle sur les déplacements quotidiens longues distances : services ferroviaires de type RER, car express avec voies réservées, lignes dédiées au covoiturage, etc.

Ces nouveaux services doivent aller au-delà de la seule desserte des centres-villes des grands centres urbains : à l'heure de pointe du matin (7-9h), seulement 27 % des déplacements de plus de 10 km sont à destination de la ville centre d'un grand centre urbain. Près de 3/4 des déplacements de plus de 10 km à l'heure de pointe du matin sont ainsi à destination des centres urbains intermédiaires, de petites villes ou de territoires ruraux.



Lecture : 37 % des déplacements de plus de 10 km réalisés entre 7h et 9h ont pour origine une commune rurale. 32 % ont pour destination une commune de densité urbaine intermédiaire.

Développer le covoiturage afin d'augmenter le taux d'occupation des voitures qui demeure faible : proche d'une seule personne par véhicule quand il s'agit d'aller travailler.

Pour en savoir plus

[Mesurer et connaître le covoiturage : retour sur le Rendez-vous Mobilités du Cerema \(juin 2025\)](#)



Maintenir services et emplois proches des zones d'habitat. La distance domicile-travail continue d'augmenter depuis 20 ans, en partie du fait d'une accession au logement difficile pour les familles dans les centres urbains. Le trajet médian domicile-travail a augmenté de moitié en vingt ans pour les habitants des territoires ruraux selon l'Insee (2023).

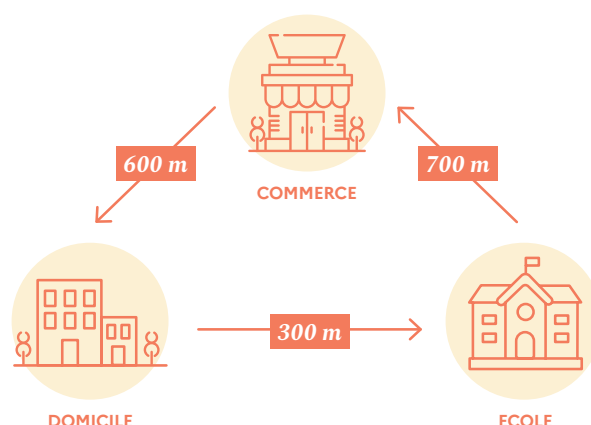
Faciliter la marche et le vélo. Les territoires moins denses ne connaissent pas la même dynamique d'essor des modes actifs. Distances plus importantes à parcourir, programmes d'activités quotidiens plus complexes en termes de déplacements, aménagements de voirie insuffisants : de multiples facteurs peuvent expliquer une hausse plus timide de la marche et du vélo en milieu rural.

Pourtant, en faciliter le développement répond à de nombreux enjeux : décarboner les déplacements de courtes et moyennes distances, améliorer la qualité de l'air ou encore favoriser une activité physique quotidienne.

De nombreux déplacements pourraient être dès à présent réalisés en modes actifs si les conditions étaient réunies, notamment ceux réalisés au sein de sorties de moins de 2 km (distance cumulée de l'ensemble des déplacements inférieure à 2 km entre le départ et le retour au domicile). Dans les grands centres urbains, 15 % des déplacements de sorties de moins de 2 km sont réalisés en voiture.

Dans les territoires moins denses, ce sont près de 30 % des déplacements de ces courtes sorties qui sont encore réalisés en voiture, soit deux fois plus. Il existe donc un réel potentiel pour le vélo et la marche dans ces territoires.

Favoriser la marche et le vélo dans les sorties courtes (moins de 2km) y compris en milieu rural



Pour aller plus loin

[Découvrez l'outil Mobilité & Santé du Cerema : comment les déplacements à pied ou à vélo contribuent à l'activité physique recommandée par l'OMS.](#)



Et la voiture électrique ?

Au 1er janvier 2024, 2 % du parc automobile national était électrique. Sur les périmètres couverts par des EMC² entre 2021 et 2023, la voiture électrique représente moins de 2 % des kilomètres parcourus en voiture. L'effet de l'électrification du parc sur les émissions de gaz à effet de serre reste donc encore de faible ampleur. Les premières statistiques de renouvellement du parc de véhicules (ministère chargé des Transports) et d'usage (Cerema – EMC²) soulignent par ailleurs la question d'équité d'accès : le choix d'une motorisation électrique lors de l'achat d'un véhicule neuf est d'autant plus probable que le ménage est aisé, résidant dans une maison individuelle et déjà multi-motorisé (possédant déjà deux véhicules ou plus). Autant de freins à lever pour réussir un déploiement plus important et mobiliser ce levier essentiel de décarbonation pour les déplacements de plus de 10 km.

Pour en savoir plus

[Parc automobile électrique et analyse des achats de véhicules électriques \(ministère chargé des Transports, février 2024\)](#)



[Analyse de la mobilité des véhicules électriques à partir des EMC² \(Cerema, 2024\)](#)

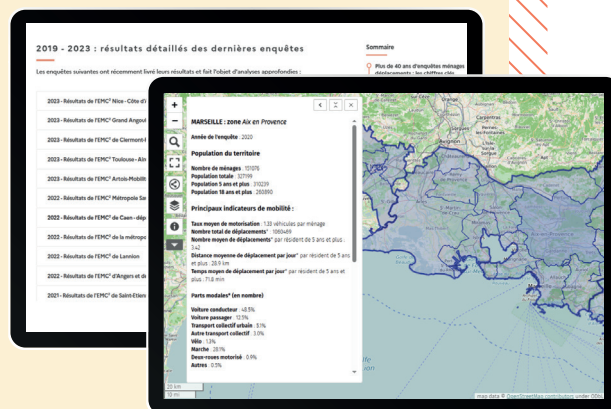


Enquêtes de mobilité « EMC² », de quoi parle-t-on ?

Depuis 1976, les enquêtes EMC² reposent sur une méthode de référence à disposition des collectivités, dont le Cerema est le garant. Elles permettent une connaissance détaillée du territoire, de ses résidents et de leur mobilité.

Les enquêtes EMC² associent les caractéristiques des déplacements (origines, destinations, modes, motifs) à celles des individus qui les réalisent. C'est à ce jour le seul recueil de données locales sur les mobilités permettant ces associations, indispensables à la compréhension et à l'analyse des déterminants de la mobilité, donc à l'identification des leviers de l'action publique pour concevoir des politiques et projets de mobilité permettant de faire évoluer les pratiques.

L'EMC² est reconnue par le Conseil national de l'information statistique en qualité d'enquête statistique d'intérêt public.



6 à 8 EMC² sont réalisées par an sur le territoire national, y compris dans les territoires ultramarins.

L'ensemble des résultats de ces enquêtes est capitalisé au niveau national par le Cerema : données et indicateurs clés disponibles en libre accès, ainsi qu'un atlas des principaux résultats de chaque enquête.

Le Cerema met également à disposition des modalités d'enquêtes complémentaires standardisées :

- l'enquête « Week-end »,
- l'enquête « Opinions » par web pour l'appréhension des différents modes par les usagers et des enjeux locaux,
- l'enquête « Extension de champ » pour permettre de mieux couvrir et comprendre la mobilité de certaines zones ou catégories d'usagers (quartiers prioritaires de la politique de la ville, étudiants...),
- l'enquête « GPS », permettant l'identification des itinéraires empruntés et la mobilité d'un individu sur 7 jours ; si ces données ne permettent pas une analyse consolidée des pratiques de mobilités comme les enquêtes locales ou nationales, elles peuvent cependant éclairer et compléter la compréhension de certains comportements en complément des enquêtes EMC²,
- l'enquête « Fréquence + », qui permet à une collectivité de mettre à jour les principaux indicateurs de mobilité sur son territoire entre deux grandes enquêtes,
- l'enquête « Coût résidentiel », qui permet d'appréhender les charges financières des ménages liées aux transports et au logement,
- l'enquête « SANUM », qui permet d'évaluer sur un territoire donné les liens entre la santé et les pratiques de mobilité.

Le ministère chargé des Transports réalisera en 2026-2027 la prochaine enquête mobilité de niveau national ; référence nationale qui viendra consolider les tendances post crise sanitaire observées grâce aux enquêtes menées par les collectivités avec le concours du Cerema.



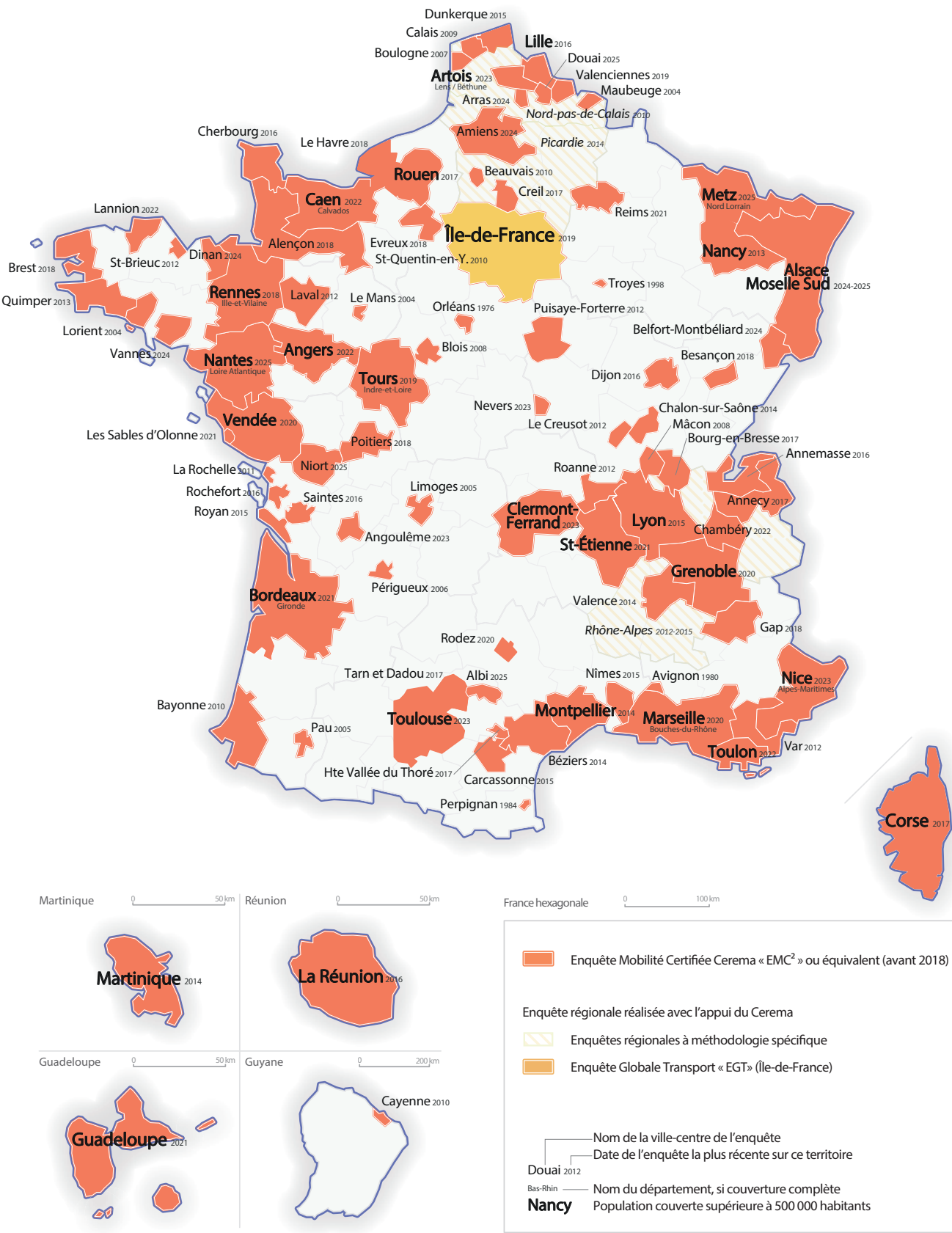
↳ Consulter les EMC² :
méthodologie, enquêtes en
cours, derniers résultats, atlas des
principales EMC² 2015-2023



↳ Découvrez
Être accompagné par le Cerema
pour une enquête mobilité certifiée

Couverture nationale des enquêtes mobilités

12 000 communes et 42 millions de résidents couverts par une enquête mobilité depuis 2010



POUR EN SAVOIR PLUS



↘ Consulter
Mobilités du quotidien :
comprendre les années
2010-2020 pour mieux
appréhender demain,
Cerema, 2022



↘ Consulter
Enquêtes de mobilité des
personnes 2019 du ministère
chargé des Transports

NOUS CONTACTER



mobilites@cerema.fr

[cerema.fr](https://www.cerema.fr)



[@Cerema](#)

