

ILE-DE-FRANCE

à la page

Plus de la moitié des déplacements des Franciliens pour leurs affaires personnelles et leurs loisirs

Société

En 2001, les Franciliens ont effectué en moyenne 3,5 déplacements par jour, autant qu'en 1991 et 1976. Après 25 années au cours desquelles la voiture a pris une place de plus en plus importante, cette tendance s'est infléchie depuis dix ans. Autre tendance marquante, les déplacements pour des loisirs ou d'autres motifs non liés au travail ou aux études sont de plus en plus fréquents. Enfin, les flux internes à la capitale, vers elle ou au départ d'elle, ont diminué dans les dix dernières années.

Chaque jour de semaine, les Franciliens réalisent, en moyenne, plus de 35 millions de déplacements¹, soit 6 % de plus qu'en 1991 (Figure 1). Cette hausse est essentiellement due à l'augmentation de la population de la région, le nombre des personnes d'au moins six ans² s'étant accru de 5,9 % entre 1991 et 2001. En effet, la mobilité individuelle, c'est-à-dire le nombre moyen de déplacements effectués par chaque Francilien un jour de semaine, n'a que peu varié durant les 25 dernières années. Elle s'établit en 2001 à 3,5 mouvements par jour et par personne, sensiblement au même niveau qu'en 1991 et 1976. Un peu moins de 6 % des Franciliens ne se déplacent pas, soit la même proportion qu'en 1991 (ils étaient 12 % en 1976). Si la mobilité individuelle est stable, en revanche les motifs de déplacement, les lieux où ils s'effectuent et les modes de transport évoluent parfois fortement.

Plus d'un déplacement sur deux lié aux activités privées

Ainsi, les déplacements pour les affaires personnelles - les loisirs, les achats, les démarches administratives, la santé, les visites à des parents ou amis - ont encore progressé entre 1991 et 2001 (12 % contre 6 % pour l'ensemble des déplacements). Ils représentent désormais plus de la moitié des mouvements effectués par les Franciliens (Figure 2) et 47 % des déplacements mécanisés, c'est-à-dire sans compter la marche à pied.

En revanche, sur la même période, le volume des déplacements entre le domicile et le lieu de travail a beaucoup moins augmenté que la moyenne (2,8 % contre 6 %), et ceux qui sont liés aux affaires professionnelles sont en diminution de 3,5 %. En 2001, travail et affaires professionnelles représentent environ 33 % des motifs de déplacement, soit un peu moins qu'en 1991 (35 %).

¹ Déplacements mécanisés et à pied.

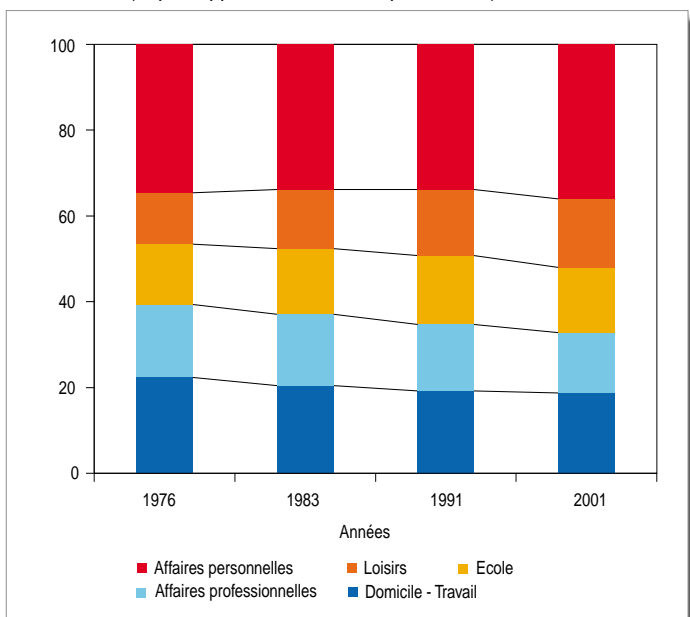
² On recueille uniquement les déplacements des personnes de 6 ans ou plus.

Figure 1 - Evolution du nombre de déplacements selon le lieu de résidence

	Déplacements (en milliers)				Evolution 1991-2001 (en %)	
	1976	1983	1991	2001	déplacements	population des 6 ans ou plus*
Paris	7 710	7 260	7 070	7 120	0,7	2,6
Petite couronne	11 480	11 850	12 090	12 840	6,2	3,4
Grande couronne	11 150	12 050	14 000	15 200	8,6	9,8
Ile-de-France	30 340	31 160	33 160	35 160	6,0	5,9

*La population des 6 ans ou plus en 2001 a été évaluée à partir des estimations localisées de population calculées par l'Insee au 1^{er} janvier 2001.
Sources : Insee et Direction régionale de l'équipement (DREIF), Enquêtes globales de transport

Figure 2 - Evolution des motifs de déplacement (% par rapport au total des déplacements)



Sources : Insee et Direction régionale de l'équipement (DREIF), Enquêtes globales de transport

Le volume des déplacements pour études est resté stable, mais leur part dans l'ensemble des déplacements en 2001 est inférieure à celle de 1991 (respectivement 15,2 % et 16,1 %) : c'est une rupture par rapport à la période 1976-1991 pendant laquelle cette proportion augmentait. La mobilité individuelle pour ces trois motifs - travail, affaires professionnelles et études - a ainsi fortement diminué, à un rythme encore plus soutenu entre 1991 et 2001. En 1976, elle représentait 1,87 déplacement par jour et par personne de six ans ou plus, contre 1,77 en 1991 et 1,67 en 2001.

Figure 3 - Evolution des déplacements quotidiens selon le lieu de résidence

	Nombre moyen par jour				Variation 1991-2001
	1976	1983	1991	2001	
Paris	3,73	3,64	3,67	3,61	-0,06
Petite couronne	3,33	3,43	3,39	3,48	+0,09
Grande couronne	3,50	3,40	3,50	3,46	-0,04
Ile-de-France	3,49	3,47	3,49	3,50	+0,01

Sources : Insee et Direction régionale de l'équipement (DREIF), Enquêtes globales de transport

L'enquête globale de transport 2001-2002

La nouvelle enquête globale de transport (EGT) réalisée entre octobre 2001 et avril 2002 prolonge 25 ans d'enquêtes sur les déplacements des Franciliens. Elle permet de comprendre les évolutions sur le long terme de leurs comportements en matière de déplacements. En effet, elle vise à fournir une description complète de l'ensemble des mouvements à l'intérieur de la région, un jour moyen de semaine, en répondant aux questions : « qui se déplace ? pourquoi, où, quand, comment ? » Les informations qu'elle apporte sont essentielles pour définir et prévoir les services et les infrastructures de transport, ainsi que pour planifier l'urbanisme de la région Ile-de-France.

Après l'enquête intermédiaire réalisée en 1997*, l'édition 2001-2002 fait suite aux grandes enquêtes globales de transport (1969, 1976, 1983, 1991) réalisées parallèlement aux recensements généraux de la population.

L'enquête réalisée en 1997 faisait apparaître une hausse exceptionnelle de la mobilité individuelle. Ce constat avait d'ailleurs été général dans les grandes agglomérations de province. A l'instar de l'Ile-de-France, plusieurs enquêtes menées en 2001 montrent également une stabilité de la mobilité individuelle entre 1991 et 2001. L'année 1997 apparaît donc comme une année particulière dans les évolutions de long terme de la mobilité. De nombreux facteurs ont concouru à cette hausse dont il faudra certainement approfondir les mécanismes.

La méthode :

Le champ de l'enquête est l'ensemble des ménages ordinaires de l'Ile-de-France. Dans le ménage, est interrogée sur ses déplacements de la veille, toute personne de 6 ans ou plus. Un déplacement est un mouvement motivé (travail, achats quotidiens, école, loisirs...) d'une personne entre une origine et une destination, mouvement réalisé selon un itinéraire, et pendant une certaine durée. Tout changement de motif entraîne donc un déplacement supplémentaire. Lorsqu'une personne effectue plusieurs déplacements dans une journée, la destination d'un déplacement est obligatoirement origine du suivant.

Les extrémités (origine, destination) sont localisées de façon fine, à 300 mètres près, ce qui constitue une caractéristique spécifique à l'enquête globale de transport en Ile-de-France. A un déplacement donné, sont associés un motif unique et un mode de transport principal. Ainsi, les motifs et les modes ont été codés selon une logique hiérarchique : par exemple, un déplacement classé « transports en commun » utilise un ou plusieurs moyens de transport, dont au moins un est un transport en commun, les autres pouvant être la voiture, les deux-roues, la marche à pied, etc.

Environ 10 500 ménages ont répondu à l'enquête entre le 2 octobre 2001 et le 13 avril 2002, en dehors des périodes de vacances scolaires.

Les ménages à enquêter ont été extraits de deux fichiers :

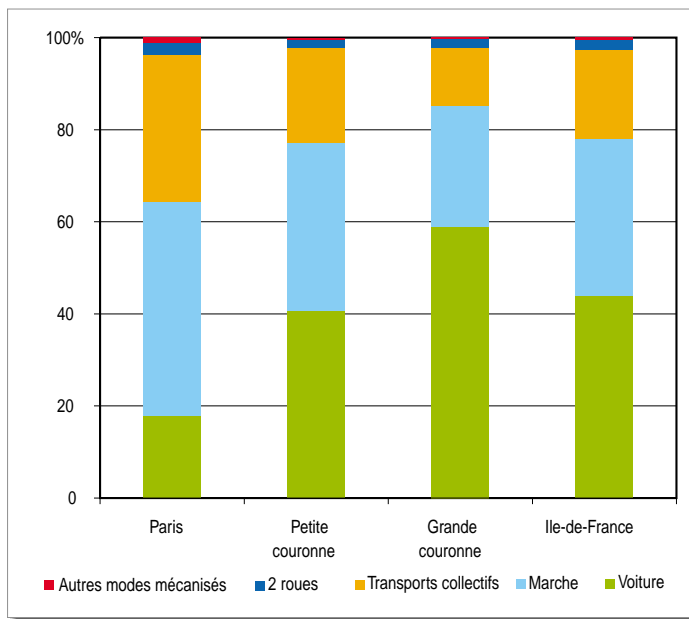
- un fichier des logements existant au recensement de la population de 1999 ;
- un fichier de logements construits depuis le 1^{er} mars 1999.

Les questionnaires de l'enquête :

- un questionnaire « ménage » recueillant les caractéristiques des ménages et des personnes de 6 ans ou plus qui en font partie (âge, sexe, occupation principale, moyens de transport...);
- un questionnaire « déplacements jours de semaine » décrivant tous les déplacements de la veille des personnes de 6 ans ou plus qui font partie du ménage ;
- un questionnaire « déplacements fin de semaine » décrivant les déplacements du samedi et du dimanche des personnes de 6 ans ou plus (pour seulement un ménage sur trois) ;
- un questionnaire « situation de handicap » pour toute personne qui s'estime gênée dans ses déplacements.

*L'enquête réalisée en 1997 a été effectuée entre les deux recensements généraux de la population de 1990 et de 1999, sur un échantillon de 5 000 ménages.

Figure 4 - Répartition des déplacements selon le mode de transport et le lieu de résidence



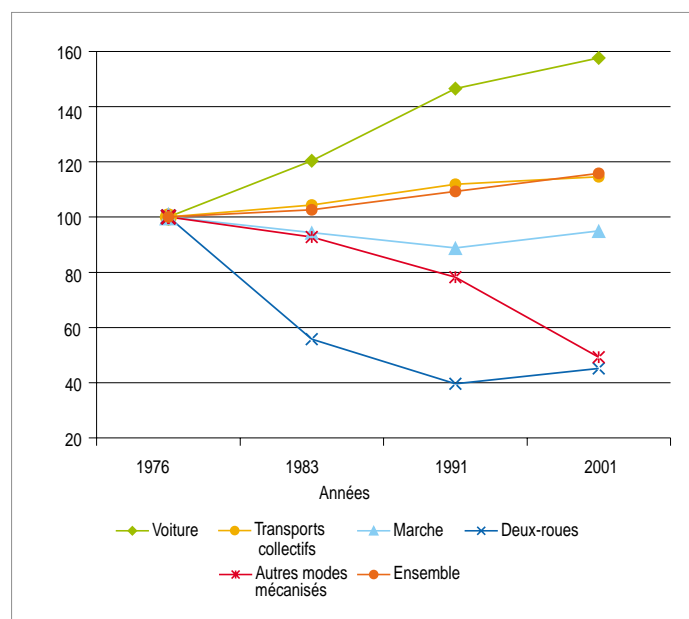
Sources : Insee et Direction régionale de l'équipement (DREIF), Enquête globale de transport 2001-2002

Mais la mobilité individuelle des Franciliens varie aussi selon leur zone de résidence (Figure 3). Celle des Parisiens baisse sur le long terme, tout en restant toujours bien au-dessus de la moyenne régionale ; au contraire, les résidents de petite couronne ont une mobilité individuelle de plus en plus forte, rejoignant en 2001 la moyenne régionale ; enfin, celle des habitants de la grande couronne semble se stabiliser.

La progression de la voiture s'est infléchie depuis dix ans

Durant les 25 dernières années, la voiture a pris une part prépondérante dans les déplacements des Franciliens ; elle concerne désormais 44 % des déplacements en 2001 (Figures 4 et 5).

Figure 5 - Evolution du nombre de déplacements selon le mode de transport (base 100 en 1976)



Sources : Insee et Direction régionale de l'équipement (DREIF), Enquêtes globales de transport

Cependant, le nombre des déplacements utilisant les véhicules particuliers a cru seulement de 0,7 % par an entre 1991 et 2001 contre 2,6 % par an entre 1976 et 1991. Ainsi, ce mode de déplacement croît de moins en moins rapidement.

Ce phénomène est d'autant plus remarquable que la population en grande couronne, où la voiture est le mode de transport prédominant, a continué d'augmenter fortement entre 1991 et 2001 (9,8 %).

Paris reste le lieu privilégié des transports collectifs

Durant le même temps, la part des transports collectifs diminue légèrement, passant de 20,1 % en 1991 à 19,4 % dix ans plus tard. Néanmoins, le nombre de voyages en transports en commun s'est accru de près de 160 000. En 2001, près d'un tiers des déplacements des Parisiens s'effectuent en bus, métro ou RER.

La « marche à pied » et l'usage des « deux-roues » rompent avec la tendance à la baisse qu'ils ont connue entre 1976 et 1991. La part de ces deux modes de déplacements a même augmenté durant les dix dernières années, sans toutefois atteindre les valeurs enregistrées en 1976 et en 1983. En 2001, la marche à pied représente 34,1 % des déplacements (46,6 % pour les Parisiens), l'utilisation de vélos ou cycles à moteur 2,1 %.

Entre 1991 et 2001, les flux internes à la capitale, ou dont une des extrémités se situe à Paris (Paris-petite couronne, Paris-grande couronne) ont stagné, voire diminué (Figure 6). A l'inverse, les liaisons internes à la petite couronne (PC-PC) et à la grande couronne (GC-GC) ont continué d'augmenter à un rythme plus soutenu que la croissance de la population résidente et que celle du nombre de ses déplacements.

Ces évolutions traduisent les changements de structure de l'agglomération au cours des dernières décennies : la capitale a perdu des habitants et des emplois tandis que les couronnes se sont développées. Cela dénote aussi certainement une arrivée

Figure 6 - Evolution du nombre des déplacements selon le type de liaison

	Liaison	Déplacements (en milliers)				Evolution 1991-2001 (en %)
		1976	1983	1991	2001	
	Paris - Paris	7 700	7 110	6 660	6 570	-1,4
	Paris - PC	2 730	2 740	2 870	2 810	-2,1
	Paris - GC	1 010	1 110	1 240	1 110	-10,5
	PC - PC	8 600	8 910	9 060	9 890	9,2
	PC - GC	1 300	1 430	1 910	1 980	3,7
	GC - GC	8 780	9 620	11 140	12 460	11,8
	Ensemble *	30 340	31 160	33 160	35 160	6,0

* l'ensemble est inférieur à la somme de toutes les liaisons. La différence provient des déplacements ayant au moins une extrémité à l'extérieur de la région.
Sources : Insee et Direction régionale de l'équipement (DREIF), Enquêtes globales de transport

Les partenaires de l'enquête :

- l'Etat : la Direction des transports terrestres, la Direction des routes, la Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France, la Direction régionale de l'Insee d'Ile-de-France ;
- la Région Ile-de-France ;
- la Ville de Paris ;
- le Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;
- La Régie Autonome des Transports Parisiens ;
- la Société Nationale des Chemins de Fer Français ;
- Cofiroute.

à maturité des aménagements importants de l'agglomération pour structurer son desserrement spatial, comme par exemple la création des villes nouvelles.

Le mode de transport varie selon l'itinéraire parcouru. Les déplacements internes à la capitale, effectués à la fois par les Parisiens ou les autres habitants de la région venus à Paris pour leur travail, leurs études, leurs loisirs ou d'autres activités personnelles et effectuant un trajet à l'intérieur de la capitale, se font pour plus de la moitié d'entre eux exclusivement à pied et trois fois sur dix en transports en commun. Six déplacements sur dix reliant Paris au reste de l'Ile-de-France sont réalisés en transports collectifs. La marche est le mode le plus fréquent pour les déplacements à l'intérieur de la petite couronne (45 % des déplacements). Vient ensuite la voiture (40 %). A l'intérieur de la grande couronne, six trajets sur dix sont effectués en voiture particulière.

Plus loin, plus vite, surtout en deux-roues

En 2001, la distance moyenne ou portée³ moyenne est de 5 kilomètres, soit 0,3 kilomètre de plus qu'en 1991 (Figure 7), essentiellement dû aux trajets en automobiles (+ 0,7 km), à rapprocher de la croissance de la population de la grande couronne. La portée des deux-roues a également considérablement augmenté, 5,1 km en 2001 contre 3,8 en 1991. Cela

Pour en savoir plus

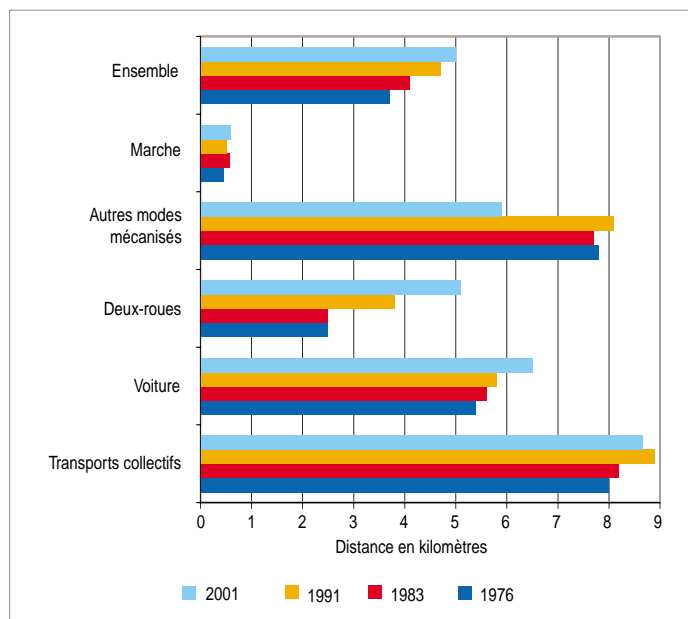
« Les déplacements des Franciliens en 2001-2002 - Enquête globale de transport », Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France, à paraître.

« Les déplacements des Franciliens en 1997-1998 - Enquête globale de transport », Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France, mai 2001.

Derveaux M-H., Groret O. : « Déplacements quotidiens : la périphérie toujours plus mobile », *Insee Ile-de-France à la page*, n° 168, avril 1999.

« Les déplacements des Franciliens en 1991-1992 - Enquête globale de transport », Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France, avril 1995.

Figure 7 - Portée moyenne des déplacements selon le mode de transport



Sources : Insee et Direction régionale de l'équipement (DREIF), Enquêtes globales de transport

provient du fait que les deux-roues à moteur, dont la portée et la vitesse sont beaucoup plus grandes que celles des vélos, représentent presque 60 % des déplacements en deux-roues en 2001. En revanche, la portée moyenne en transports en commun a faibli entre 1991 et 2001, après avoir fortement évolué depuis 1976. On peut rapprocher cette diminution de celle des liaisons entre Paris et la grande couronne. C'est pour les résidents de celle-ci que la portée moyenne des déplacements s'est le plus accrue (+ 0,6 km) : néanmoins, cet allongement est deux fois plus faible que celui enregistré entre 1976 et 1991 (1,3 km).

En 25 ans, les distances moyennes entre le domicile et le lieu de travail se sont régulièrement accrues, passant de 6,6 km en 1976 à 8,7 en 1991 et 9,8 en 2001.

En 2001, la vitesse moyenne est de 13 kilomètres/heure. Elle a fortement augmenté en dix ans (+ 1,3 km/h), suivant la dynamique des déplacements automobiles. En transports en commun, la vitesse moyenne est restée stable (11,7 km/h) malgré la diminution de leur portée.

François BERTRAND,
Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France
Laurence JALUZOT,
Insee Ile-de-France

³Le terme de portée moyenne désigne la distance à vol d'oiseau entre l'origine et la destination d'un déplacement. Cette mesure sous-estime la distance réellement parcourue. La vitesse moyenne est obtenue en divisant la portée par la durée totale des déplacements. Ces deux indicateurs sont donc relativement éloignés des notions communes de portée et vitesse, mais constituent des indicateurs robustes et sans distorsion dans le temps.