

Enquête globale transport

N° 1

Septembre 2012

La mobilité en Île-de-France



3,87
déplacements
par personne
et par jour



Une portée
moyenne de
4,4 km



41 millions
de déplacements
quotidiens



70 % des
déplacements
en banlieue



+ 0,6 % de
déplacements en
voiture

2001-2010:



+ 21 %
de déplacements
en transports
collectifs

Pour mieux **connaître la mobilité en Île-de-France** et pouvoir analyser son évolution, le STIF vient de mener, en partenariat avec la DRIEA, une nouvelle édition de l'Enquête Globale Transport (EGT).

Cette grande enquête réalisée tous les dix ans en moyenne est essentielle pour définir des politiques de déplacements adaptées aux besoins. 18 000 ménages franciliens ont été interrogés pour l'édition 2010.

Les résultats de l'EGT 2010 montrent
des évolutions significatives
par rapport aux tendances passées.

La mobilité individuelle est orientée à la hausse avec **3,87 déplacements** par personne et par jour en moyenne ; 41 millions de déplacements se font chaque jour dans la région.

Les **déplacements sans lien avec Paris sont majoritaires** (70 %) et sont ceux qui augmentent le plus. Pour autant, **la majorité des déplacements des Franciliens sont courts** (4,4 km en moyenne) et effectués à proximité du domicile.

Les déplacements en transports collectifs et par les modes actifs ont connu une forte croissance alors que l'usage de la voiture se stabilise à l'échelle de l'ensemble de la région.

Ces évolutions globales masquent **des situations contrastées entre les territoires franciliens**. Si la croissance des déplacements en transports collectifs concerne tous les Franciliens et tous les départements, la diminution du nombre

de déplacements en voiture par personne s'est seulement produite dans la partie la plus dense de l'Île-de-France, à Paris et dans le cœur d'agglomération. Vélo et deux-roues motorisés ont connu un regain de leur usage, pratiques qui restent toutefois limitées à l'échelle de l'ensemble de la région.

Concernant les motifs de déplacements, la mobilité des Franciliens a été fortement influencée par **l'évolution des modes de vie et les effets générationnels**. Des activités supplémentaires s'inscrivent au cours des déplacements entre domicile et lieu de travail. Les déplacements pour les loisirs ou les achats augmentent.

La croissance de l'usage des transports collectifs est pour beaucoup le fait des actifs ayant un emploi. Les retraités, de plus en plus nombreux, préfèrent utiliser la voiture conduisant ainsi à la stabilisation de son usage et non à une diminution.

L'EGT 2010 constitue le point de référence pour les
objectifs d'évolution de la mobilité
fixés par le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France.



Clés de lecture

Cette plaquette analyse les premiers résultats de l'EGT 2010 et les compare avec les précédentes enquêtes. Elle présente :

- **la mobilité individuelle un jour ouvrable,**
- **les flux de déplacements un jour ouvrable.**

Ces résultats sont mis en parallèle avec les évolutions du contexte démographique et des réseaux rappelées en fin de document. L'enquête analyse les déplacements réalisés par les Franciliens de 5 ans et plus en Île-de-France.

Définitions

Mobilité et déplacements

La mobilité individuelle un jour ouvrable correspond au nombre moyen de déplacements par personne et par jour (hors vacances scolaires, week-ends et jours fériés).

Un déplacement est un mouvement d'une personne entre deux lieux (une origine et une destination), chacun étant caractérisé par une activité (motif) ; il peut être effectué avec un ou plusieurs moyens de transport. Si plusieurs personnes utilisent un même véhicule, on comptabilise plusieurs déplacements.

Modes de déplacement

Plusieurs modes peuvent être utilisés au cours d'un même déplacement. Une hiérarchisation est faite pour définir un mode de transport principal. La hiérarchisation utilisée dans cette plaquette est la suivante : transports collectifs puis voiture puis deux-roues motorisés puis vélo puis marche. (Exemple : se rendre à vélo à la gare puis prendre le train correspond à un déplacement en transports collectifs).

Plusieurs regroupements de modes sont utilisés, en voici leur définition :

- les modes motorisés regroupent les transports collectifs, la voiture et les deux-roues motorisés,

- les modes individuels motorisés regroupent la voiture et les deux-roues motorisés,
- les modes actifs sont le vélo et la marche.

Motifs de déplacement

Les motifs de déplacements considérés dans cette plaquette sont soit en lien avec le domicile :

- Domicile-travail
- Domicile-études
- Domicile-achats
- Domicile-affaires personnelles
- Domicile-accompagnement
- Domicile-loisirs/visites

soit sans lien avec le domicile. Dans ce cas, on les appelle déplacements secondaires. Si leur origine ou leur destination est le travail, ce sont des déplacements secondaires liés au travail, sinon ce sont des déplacements secondaires non liés au travail.

Portée des déplacements

La portée est la distance à vol d'oiseau entre le lieu d'origine et la destination du déplacement.



Prise en compte des déplacements courts dans l'EGT

Lors du recueil des déplacements de l'EGT 2010, **une attention particulière a été portée aux déplacements courts** qui sont souvent oubliés lors de la description par un individu de ses déplacements de la veille. Cette précision méthodologique rend difficile l'interprétation de certaines évolutions observées par rapport aux EGT précédentes, en particulier pour la marche.

Découpage territorial de l'Île-de-France

Deux découpages territoriaux sont utilisés : administratif et morphologique.

Lorsque les résultats de l'EGT 2010 sont comparés aux résultats des EGT depuis 1976, c'est le découpage **administratif** classique Paris, petite et grande couronnes qui est retenu.

Les analyses de l'EGT 2010 seule ou en comparaison avec l'EGT 2001 s'appuient sur un découpage de l'Île-de-France basé sur la **morphologie** des territoires, retenu dans le projet de Plan de déplacements urbains d'Île-de-France, arrêté en février 2012, qui distingue :

- Paris,
- le cœur d'agglomération, qui comprend les communes – en continuité de bâti avec Paris – urbanisées (au moins 80 % d'espaces urbanisés au mode d'occupation du sol de 1999) et denses (au moins 80 habitants et emplois à l'hectare urbain construit),

- l'agglomération centrale, qui correspond à l'agglomération parisienne définie par l'Insee (1999),
- les autres agglomérations (hors « agglomération centrale ») définies par l'Insee,
- l'espace rural.

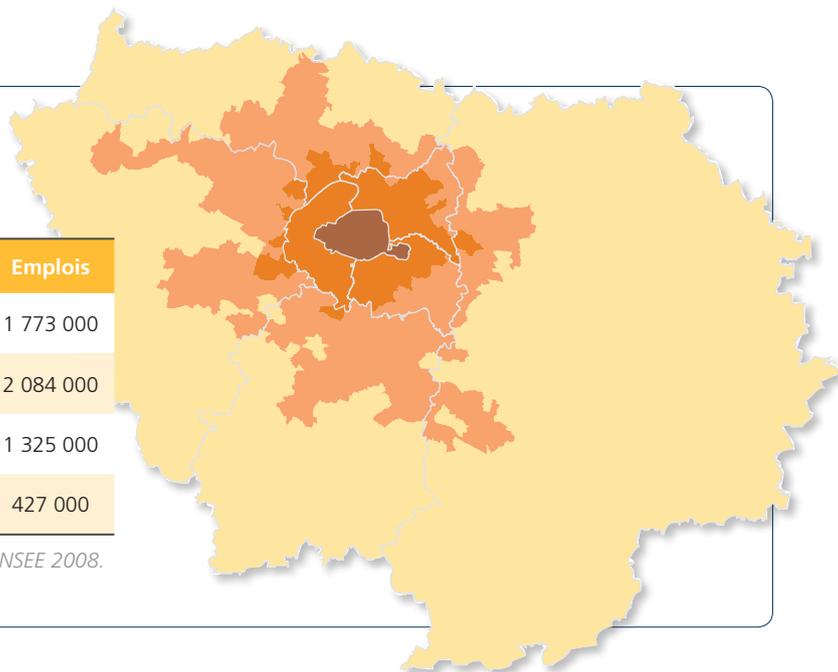
Par simplification, la dénomination des territoires utilisée dans cette plaquette est la suivante :

- **Paris** représente la seule ville de Paris.
- Le **Cœur d'agglomération** correspond aux territoires du cœur d'agglomération, hors Paris.
- L'**Agglomération centrale** correspond aux territoires de l'agglomération parisienne selon la définition de l'INSEE hors Paris et cœur d'agglomération.
- Les **« Autres territoires »** correspondent aux agglomérations secondaires et aux territoires ruraux.

Découpage morphologique de l'Île-de-France

	Superficie	Population	Emplois
Paris	105 km ²	2 160 000	1 773 000
Cœur d'agglomération	621 km ²	4 545 000	2 084 000
Agglomération centrale	2 012 km ²	3 327 000	1 325 000
Autres territoires	9 274 km ²	1 384 000	427 000

Source : INSEE 2008.



La mobilité des Franciliens

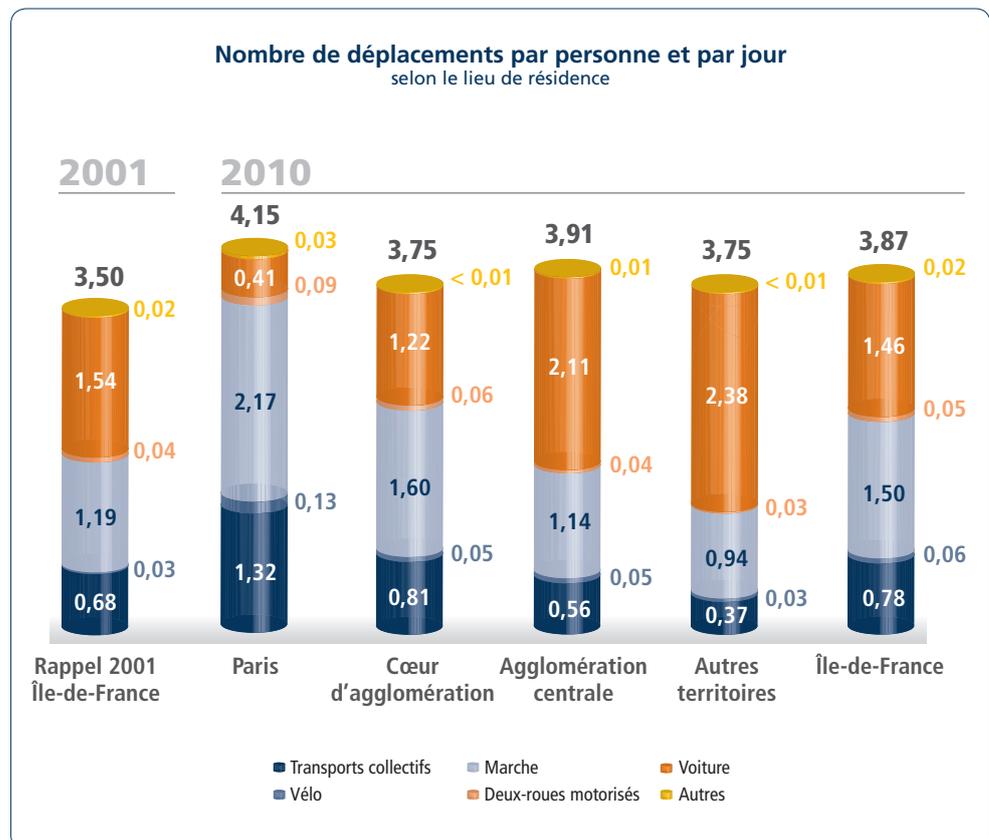
Alors qu'elle était stable depuis 1976, année de la première enquête globale transport, la mobilité des Franciliens pour un jour ouvrable est passée, entre 2001 et 2010, de 3,50 à 3,87 déplacements par personne et par jour. Cette évolution est modérée (de 2,31 à 2,37 déplacements par personne et par jour) si l'on excepte les déplacements à pied.

Selon les territoires, les Franciliens se différencient par les modes de transport utilisés

La mobilité des Franciliens varie légèrement selon leur lieu de résidence : les Parisiens se déplacent un peu plus, les habitants des territoires ruraux et des agglomérations secondaires un peu moins. En revanche, l'usage des modes de déplacement est très contrasté selon les territoires.

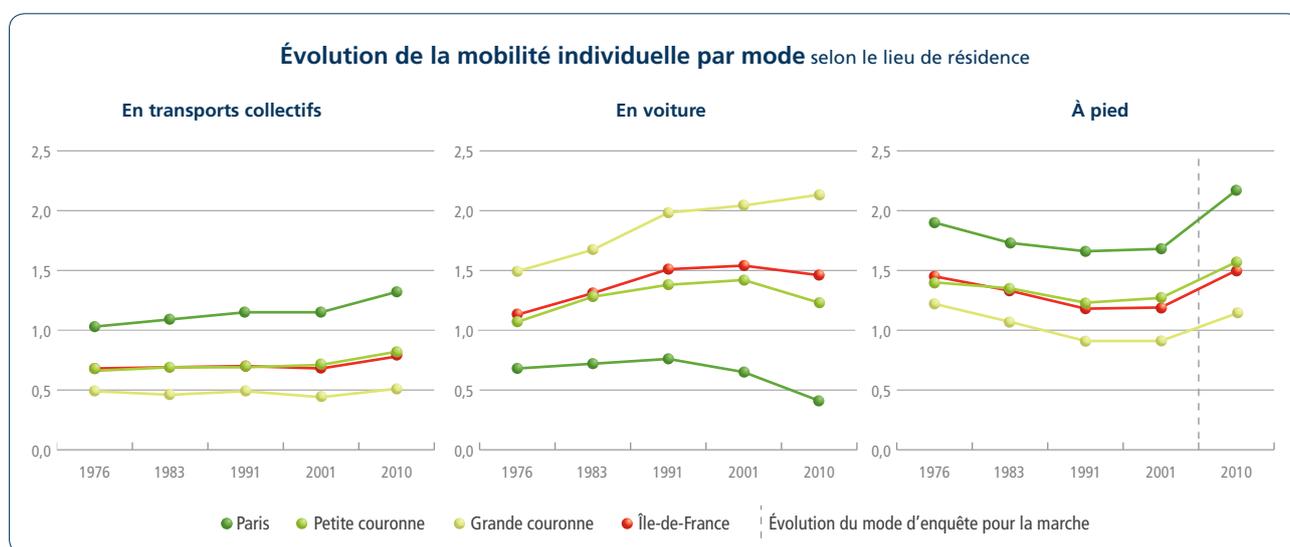
- Les Parisiens réalisent plus de la moitié de leurs déplacements à pied. Ce sont eux qui utilisent le plus les transports collectifs. Leur mobilité à vélo est un peu plus forte qu'en deux-roues motorisés.
- Au fur et à mesure de l'éloignement de la capitale, la voiture supplante les autres modes et représente jusqu'aux deux tiers de la mobilité quotidienne pour les résidents des autres territoires.

Chaque jour, 93 % des Franciliens se déplacent.



L'évolution récente de la mobilité a profité aux modes alternatifs à la voiture

- **La voiture a, en moyenne, vu sa part diminuer dans la mobilité quotidienne**, passant de 1,54 déplacement par personne et par jour en 2001 à 1,46 en 2010. La mobilité voiture avait jusqu'à présent toujours augmenté sous l'effet de la croissance de la motorisation des ménages et de la diffusion du permis de conduire chez les femmes et les seniors. La période 1991-2001 était cependant déjà marquée par une croissance moins importante de la mobilité en voiture.
- À l'inverse, entre 2001 et 2010, **la mobilité en transports collectifs est en nette augmentation** avec 0,78 déplacement par personne et par jour contre 0,68 – un chiffre qui était resté stable au fil des différentes EGT.
- Au sein des **modes actifs, le vélo fait une percée** mais il reste encore peu utilisé. La très forte croissance de la marche est plus difficile à interpréter. En effet, elle tient tant à l'augmentation des déplacements à pied qu'à l'attention plus forte portée au recueil des déplacements courts.



Il n'y a plus qu'en grande couronne que l'usage de la voiture progresse

La forme urbaine et la configuration des réseaux de transport sont des déterminants majeurs de la manière de se déplacer. L'évolution de la mobilité selon les territoires franciliens est significative à cet égard.

La mobilité en **transports collectifs** a ainsi augmenté plus fortement pour les Parisiens que pour les résidents de petite ou de grande couronne.

La croissance de la **marche** s'est faite principalement dans les territoires denses, car les distances à parcourir y sont plus courtes et l'aménagement de l'espace public et des voiries urbaines prend maintenant mieux en compte les modes actifs.

La mobilité **voiture** ne croît plus qu'en grande couronne :

- de manière importante dans l'espace rural et les agglomérations secondaires (passant de 2,21 à 2,38 déplacements par personne et par jour),
- faiblement dans les zones denses de la grande couronne où elle est quasi stable (de 1,98 à 2,03 déplacements par personne et par jour).

Dans les zones peu denses, les distances à parcourir sont en effet trop importantes pour les modes actifs et l'offre de transports collectifs y est moins attractive.



La motorisation des ménages, reflet de l'évolution de la mobilité individuelle

Les ménages parisiens avaient amorcé dans les années 90 une baisse de leur équipement automobile. Cette tendance s'est poursuivie au cours de la dernière décennie et s'est étendue au-delà du périphérique. Ainsi l'équipement en voiture des ménages résidant en petite couronne a diminué pour la première fois depuis 1976.

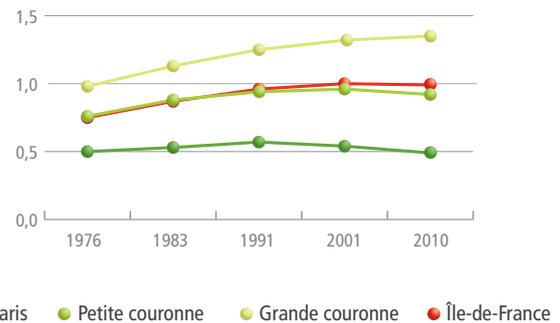
En revanche, en grande couronne, les ménages ont continué de s'équiper : plus de 40 % d'entre eux y possèdent désormais deux voitures et plus.

En 2010, **le parc automobile** des ménages franciliens est de **4,9 millions** de véhicules.

Répartition des ménages selon l'équipement automobile en 2010

	Pas de voiture	1 voiture	2 voitures	3 voitures et plus
Paris	55 %	40 %	4 %	0 %
Petite couronne	29 %	52 %	16 %	2 %
Grande couronne	13 %	47 %	34 %	7 %
Île-de-France	29 %	47 %	20 %	3 %

Nombre moyen de voitures par ménage

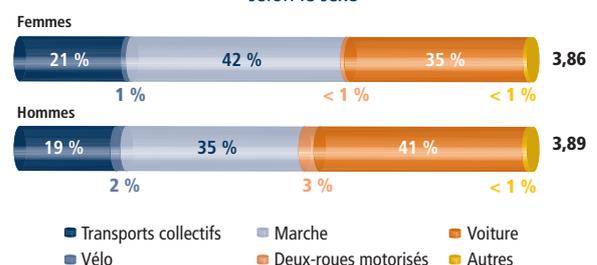


Les caractéristiques personnelles influencent la mobilité

En moyenne, **les hommes et les femmes se déplacent autant**. En revanche, ils se différencient par leurs modes de déplacement :

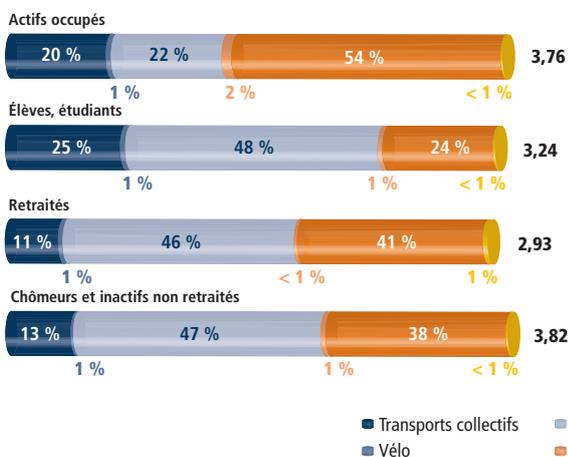
- les femmes se déplacent davantage à pied,
- les hommes utilisent davantage la voiture et sont plus adeptes des deux-roues motorisés ou du vélo.

Modes utilisés pour les déplacements de la journée selon le sexe

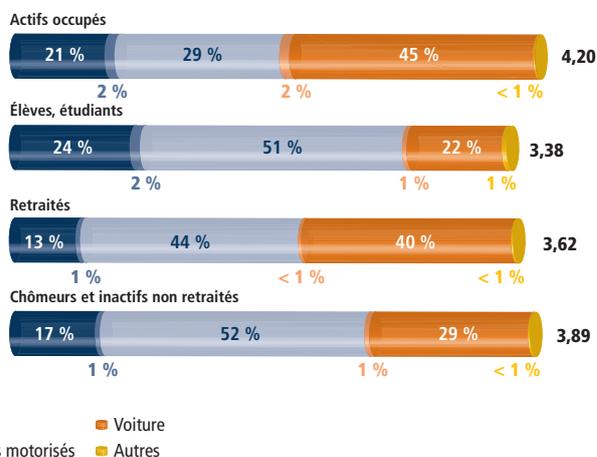


Modes utilisés pour les déplacements de la journée selon l'activité

2001



2010



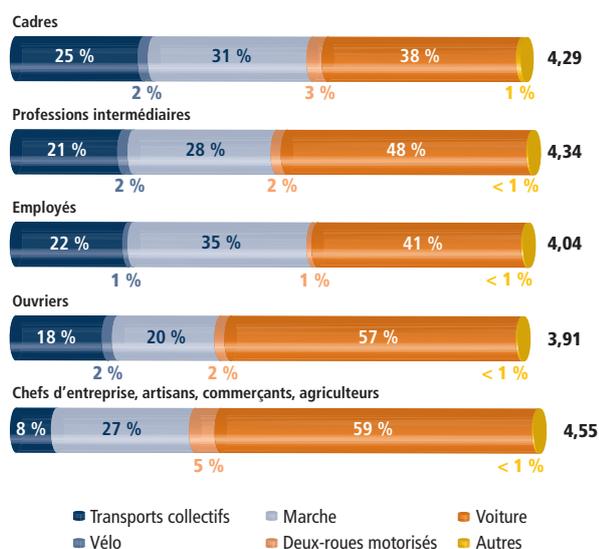
Les **actifs** occupant un emploi sont les plus mobiles (4,2 déplacements par personne et par jour). Ils choisissent la voiture pour 45 % de leurs déplacements plutôt que les transports collectifs (21 %).

- Les **artisans et commerçants** ont la mobilité la plus forte et sont ceux qui utilisent le plus la voiture compte tenu des nécessités professionnelles.

- Les **ouvriers** privilégient aussi la voiture parce que leur lieu de travail est souvent à l'écart des secteurs desservis par les transports collectifs.

- Les **cadres et employés** sont fortement utilisateurs des transports collectifs. Ils travaillent pour beaucoup dans le tertiaire et bénéficient d'une bonne accessibilité en transports collectifs à leur lieu d'emploi.

Modes utilisés pour les déplacements de la journée selon la catégorie socio-professionnelle des actifs occupés



Les **élèves et les étudiants** ont des pratiques modales qui se rapprochent de celles des chômeurs et inactifs non retraités : la marche est leur mode privilégié.

La mobilité des **retraités** évolue selon l'âge. Si les 65-75 ans ont une mobilité relativement proche de celle des actifs, les plus de 75 ans sont nettement moins mobiles (2,8 déplacements par personne et par jour). Quelle que soit leur classe d'âge, les retraités privilégient la voiture, ils se déplacent peu en transports collectifs.



Les flux de déplacements en Île-de-France

Chaque jour ouvrable, 10,6 millions de Franciliens de 5 ans et plus réalisent 41 millions de déplacements. C'est près de 17 % de plus que dans l'EGT 2001, une croissance qui s'explique par l'augmentation de la mobilité individuelle pour 11 %, l'augmentation du nombre d'habitants pour 5 % et la prise en compte des déplacements des enfants de 5 ans pour 1 %.

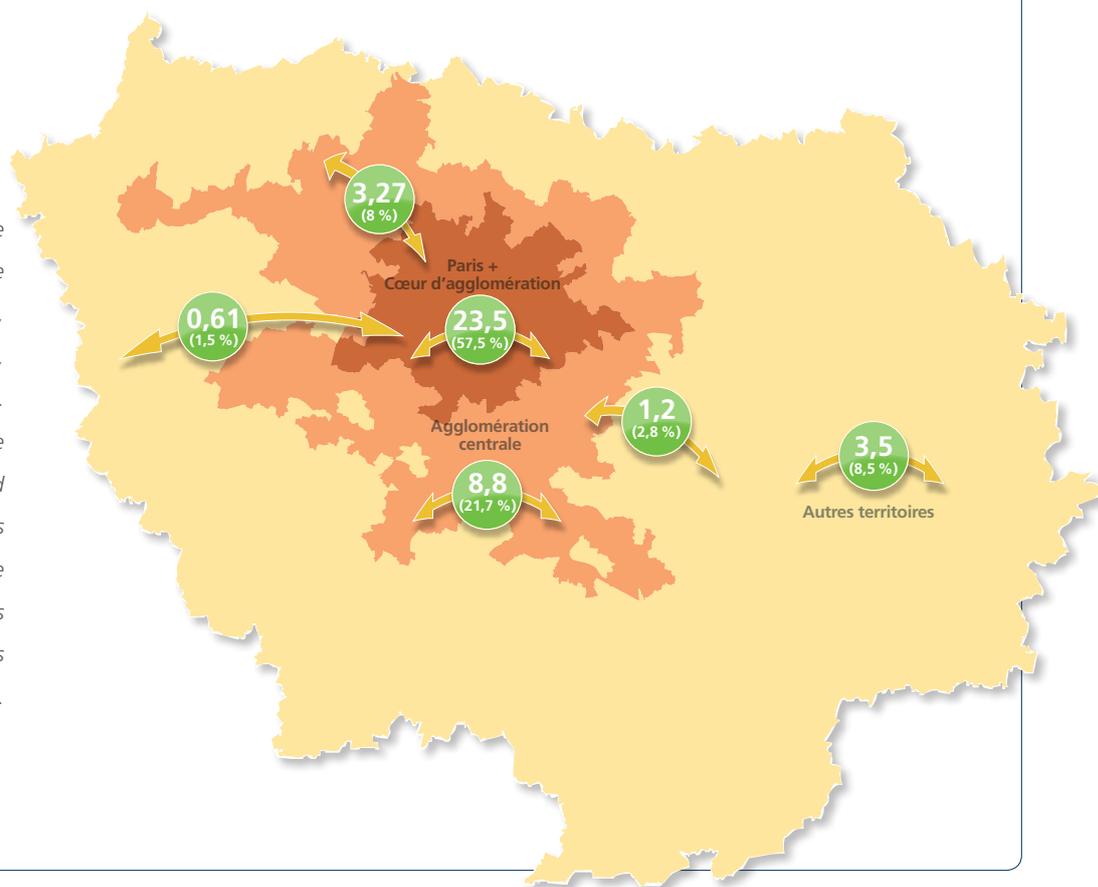
Près de 41 millions de déplacements quotidiens

Une croissance des déplacements principalement en dehors de Paris

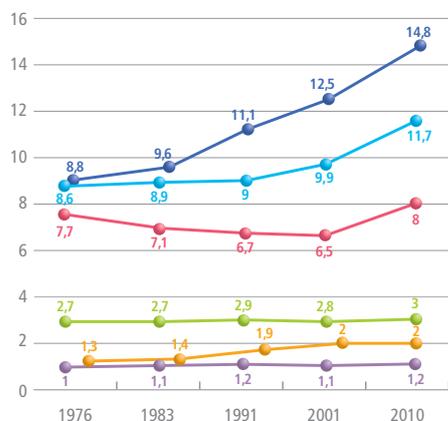
Reflétant la répartition des logements et des emplois au sein de la région, Paris et le cœur d'agglomération concentrent 57 % des déplacements ; si on ajoute l'agglomération centrale, cette proportion s'élève à 87 %.

Les déplacements quotidiens entre les territoires franciliens
Tous modes

La valeur absolue indiquée est le nombre de déplacements quotidiens, tous modes confondus, exprimé en millions. Le pourcentage entre parenthèses correspond à la part des déplacements quotidiens rapportée à l'ensemble des déplacements quotidiens effectués en Île-de-France.

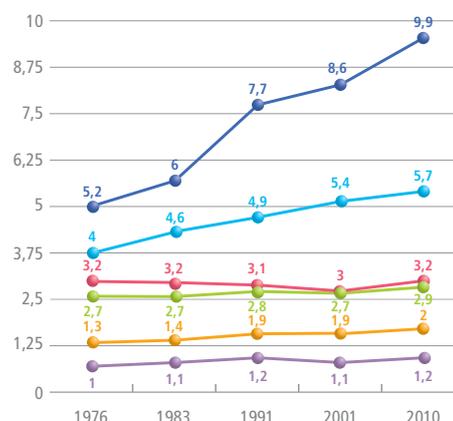


Déplacements tous modes
par liaison en millions



● Paris<=>Paris ● Paris<=>Petite couronne ● Paris<=>Grande couronne ● Petite couronne<=>Petite couronne
● Petite couronne<=>Grande couronne ● Grande couronne<=>Grande couronne

Déplacements hors marche à pied
par liaison en millions



- C'est en **grande couronne** qu'a eu lieu la croissance la plus forte des déplacements. Depuis 1976, les déplacements hors marche ont été multipliés quasiment par deux et y ont encore crû d'1,3 million sur la dernière décennie.
- En **petite couronne**, ces déplacements ont également connu une croissance ininterrompue depuis 35 ans mais plus modérée (+ 39 %).
- **Dans Paris**, les déplacements sont orientés à la hausse sous l'effet de la croissance de la marche.

- **Les flux radiaux entre Paris et le reste de l'Île-de-France** sont de nouveau en croissance sur la dernière décennie, en particulier les flux entre Paris et la grande couronne qui ont connu une croissance plus forte que la moyenne.

70 % des déplacements se font hors de Paris,
des flux qui ont augmenté de **53 %** depuis 1976.



Plus de 80 % de déplacements intra-départementaux, la moitié intra-communaux

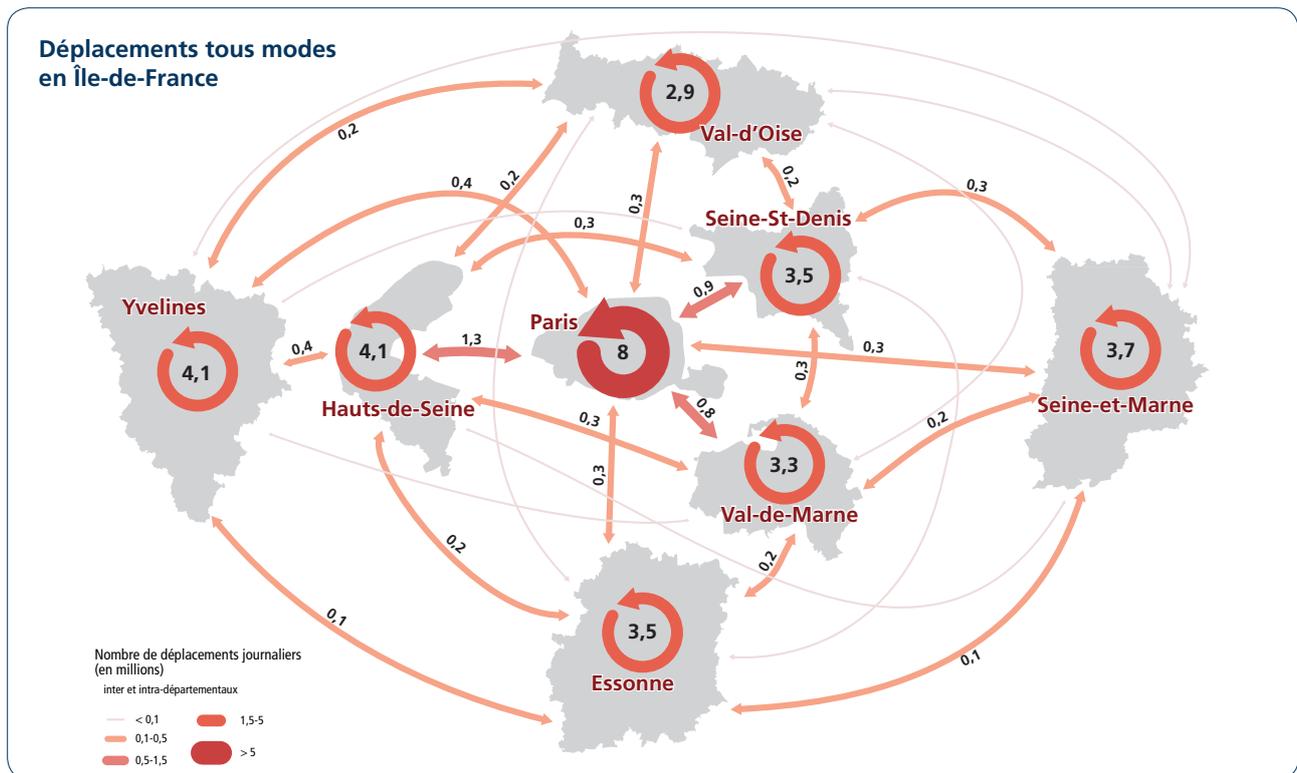
Plus de 80 % des déplacements en Île-de-France sont effectués à l'intérieur d'un même département ce qui révèle une grande autonomie de fonctionnement des différents départements franciliens.

Les déplacements effectués dans Paris représentent, à eux seuls, près de 8 millions de déplacements, soit 20 % de l'ensemble des flux. Les flux d'échanges en lien avec Paris ne représentent que 10 % de l'ensemble des déplacements.

Seul 1,6 million de déplacements sont effectués entre deux départements non limitrophes.

Un déplacement sur deux en Île-de-France reste à l'intérieur d'une même commune.

Ces déplacements sont effectués principalement à pied, que ce soit à Paris ou ailleurs. L'importance de la marche ne décroît que dans les communes de grande couronne, au profit de la voiture.



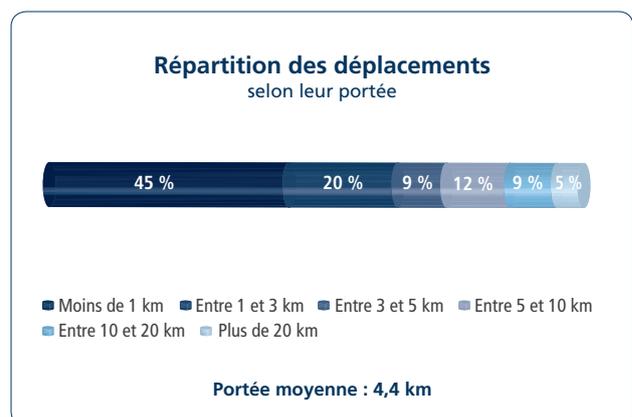
Près de deux tiers des déplacements font moins de 3 km

La mobilité des Franciliens est une mobilité à plusieurs échelles, mêlant activités de proximité et attractivité métropolitaine.

La **mobilité de proximité**, moins de 3 km, **constitue 65 % de l'ensemble des déplacements franciliens** et concerne majoritairement les déplacements pour les études, les achats et l'accompagnement.

Seuls 14 % des déplacements effectués en Île-de-France ont une **portée supérieure à 10 km**. Ces flux concernent principalement les déplacements domicile-travail (49 % des déplacements de plus de 10 km).

La portée moyenne d'un déplacement est ainsi de 4,4 km.

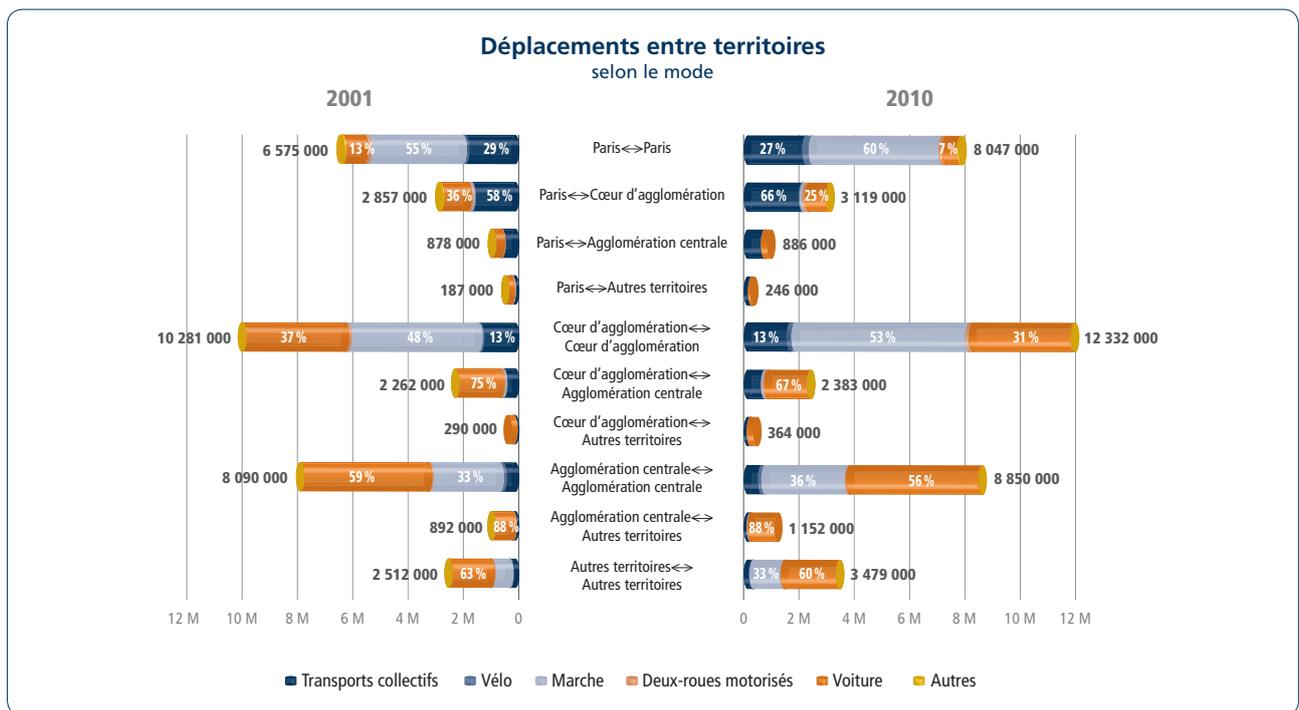
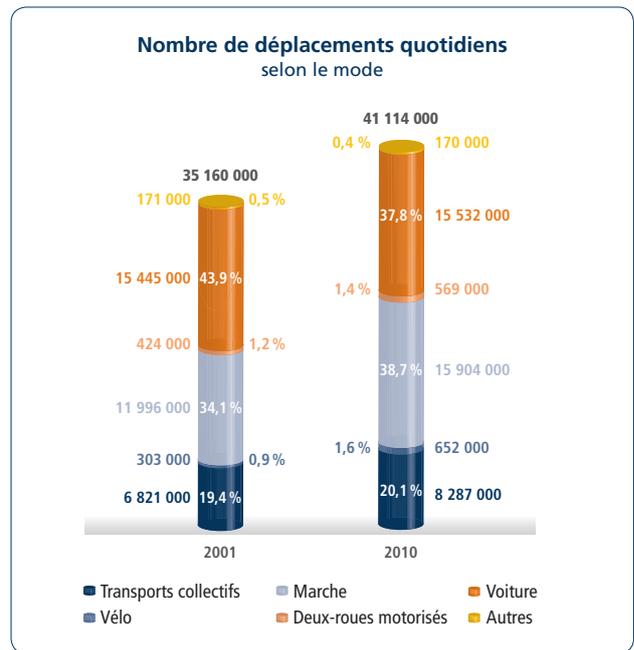




Des changements majeurs dans l'usage des modes de déplacements

Les politiques de déplacements mises en œuvre ces dernières années en Île-de-France couplées à l'évolution des modes de vie ont permis de réels changements dans l'utilisation des différents modes de déplacements et l'utilisation des réseaux de transport.

Parmi les 41 millions de déplacements réalisés quotidiennement en Île-de-France en 2010, **39 % sont effectués à pied, 38 % en voiture et 20 % en transports collectifs.**



Les déplacements en transports collectifs progressent très fortement

Près de 8,3 millions de déplacements sont effectués chaque jour en transports collectifs.

C'est 1,5 million de plus qu'en 2001, soit une croissance de 21 %. Les déplacements en transports collectifs sont les plus longs. Leur portée moyenne est passée de 8,7 km en 2001 à 9 km en 2010.

Plus du quart des déplacements en transports collectifs se font dans Paris

2,2 millions de déplacements en transports collectifs se font dans Paris où ce mode est nettement préféré à la voiture. Ces déplacements ont augmenté de 16 % entre 2001 et 2010.

Les liaisons radiales avec Paris très majoritairement assurées en transports collectifs

2,9 millions de déplacements en transports collectifs se font entre Paris et le reste de l'Île-de-France.

Pour ces liaisons radiales, les transports collectifs sont largement majoritaires par rapport à la voiture et leur part a augmenté de manière très significative ces dix dernières années.

En 2010, 66 % des déplacements entre Paris et le cœur d'agglomération sont effectués en transports collectifs (58 % en 2001). Entre Paris et l'agglomération centrale, cette part est de 73 % (60 % en 2001).

Ces déplacements en lien avec Paris ont augmenté de 24 % entre 2001 et 2010, alimentant ainsi la croissance globale des transports collectifs.

Une croissance récente et dynamique des transports collectifs.
Nombre de déplacements par jour :

1976 : 6 millions	2001 : 6,8 millions
1983 : 6,2 millions	2010 : 8,3 millions
1991 : 6,7 millions	



Croissance différenciée des transports collectifs en dehors de Paris

3,2 millions de déplacements en transports collectifs se font en dehors de Paris.

- L'évolution la plus marquante concerne les déplacements en transports collectifs **en lien avec le cœur d'agglomération**. En effet, les deux tiers de la croissance des déplacements en transports collectifs entre 2001 et 2010 sont liés au cœur de l'agglomération.
- Toutefois, **dans le cœur de l'agglomération**, les transports collectifs restent encore minoritaires : ils représentent 13 % des déplacements tous modes et 29 % des déplacements motorisés.
- 0,8 million de déplacements en transports collectifs **se font au sein de l'agglomération centrale et des autres territoires**, soit 6 % des déplacements dans ces territoires. Leur croissance a été limitée.

Les transports collectifs voient leurs motifs d'utilisation se diversifier

51 % des déplacements en transports collectifs se font entre le domicile et le travail ou le lieu d'étude. Néanmoins, ces motifs ont peu joué dans la croissance de l'usage des transports collectifs depuis 2001.

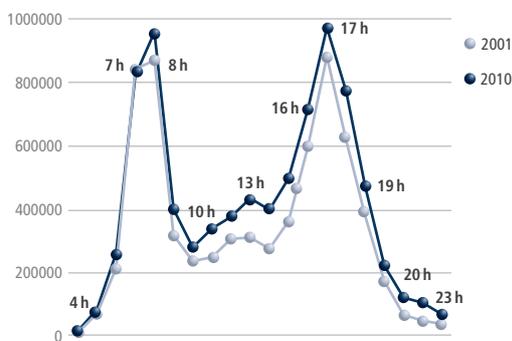
Les déplacements domicile-loisirs et les déplacements secondaires liés au travail sont ceux qui ont le plus augmenté : ils ont doublé en dix ans.

Un réseau de plus en plus utilisé en dehors des heures de pointe

L'évolution des motifs de déplacements en transports collectifs s'est traduite dans la répartition horaire des déplacements :

- hausse limitée de 4 % en 10 ans à la période de pointe du matin (7 h-9 h),
- forte hausse de 33 % en milieu de journée (9 h-16 h),
- un volume de déplacements à l'heure de pointe du soir qui se rapproche de celui observé à l'heure de pointe du matin.

Répartition horaire des déplacements des Franciliens en transports collectifs selon l'heure de départ



Comparaison avec l'évolution du trafic des transports collectifs

L'évolution des déplacements en transports collectifs entre les EGT 2001 et 2010 est cohérente avec la fréquentation des réseaux : forte croissance de tous les modes, métro, RER et train, bus et tramway.

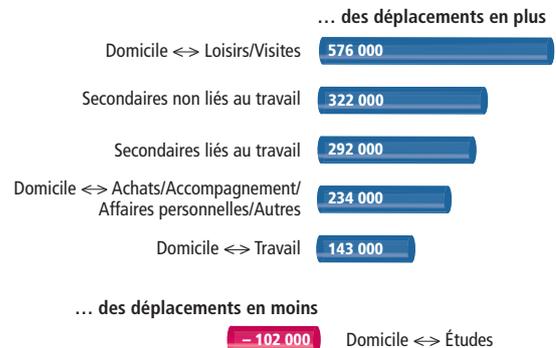
Nombre de voyageurs annuels (comptages)



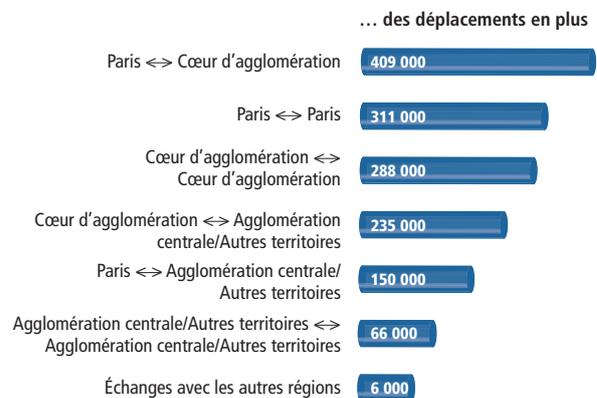
Source : STIF, d'après comptages RATP, SNCF, OPTILE.

1 465 000 déplacements supplémentaires en transports collectifs

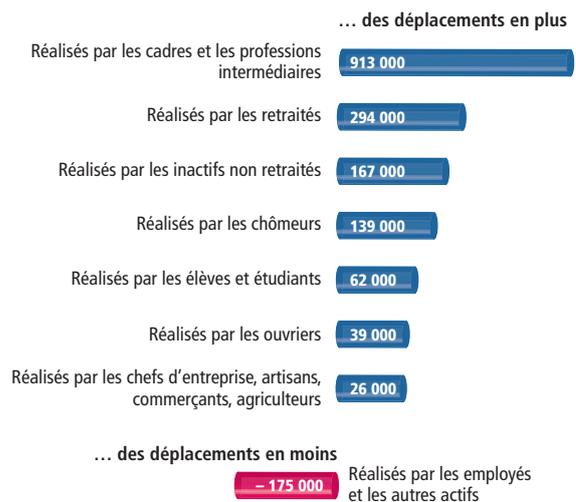
Par motif, ce sont...



Par liaison, ce sont...



Par type de personne, ce sont...



Le nombre de déplacements en voiture se stabilise

Au cours de la dernière décennie, **les déplacements en voiture se sont stabilisés autour de 15,5 millions**, un volume en très légère croissance de 0,6 % par rapport à 2001, à comparer à l'évolution globale des déplacements de 17 % sur la même période. La voiture reste toutefois le principal mode motorisé utilisé par les Franciliens.

Les déplacements effectués en voiture sont courts en moyenne : 6,1 km en 2010 contre 6,4 km en 2001. La diminution de leur portée s'explique en partie par la baisse des déplacements radiaux qui se font sur longue distance.

Diminution de plus d'un tiers des déplacements en voiture dans Paris

0,5 million de déplacements en voiture sont effectués dans Paris, en diminution significative de 35 % par rapport à 2001. 7 % des déplacements dans la capitale sont réalisés en voiture.

Baisse de près d'un quart des flux sur les liaisons radiales

1,1 million de déplacements en voiture sont effectués entre Paris et le reste de l'Île-de-France (soit une baisse de 23 % par rapport à 2001). Pour ces déplacements radiaux, la part de la voiture a diminué de manière significative depuis 2001.

Hors Paris, un déplacement sur deux est réalisé en voiture

13,7 millions de déplacements en voiture se font hors de Paris ; ce mode y est dominant et en légère augmentation (+ 6 %) depuis 2001.

Cette évolution est différente selon les territoires :

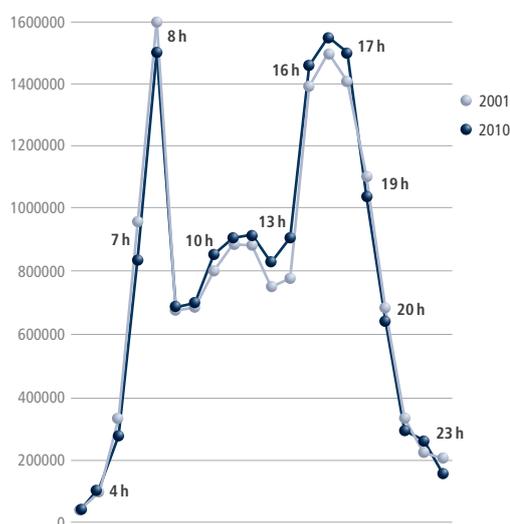
- Les déplacements en voiture ont continué à augmenter fortement (0,9 million de déplacements supplémentaires, soit une hausse de 12 %) dans les territoires les plus éloignés de Paris-agglomération centrale, agglomérations secondaires et territoires ruraux.
- Partout ailleurs, le nombre de déplacements en voiture s'est stabilisé ou a diminué.

Une évolution différenciée selon les périodes de la journée

Les déplacements en voiture des Franciliens ont diminué à la période de pointe du matin (- 8 % entre 7 h et 9 h) alors qu'ils ont augmenté aux heures creuses (+ 7 % entre 9 h et 16 h) et à la période de pointe du soir (+ 6 % de 16 h à 19 h).

Il est à noter que l'EGT ne porte ni sur les déplacements de transit et d'échanges en Île-de-France ni sur le trafic de marchandises qui constituent une part non négligeable du trafic routier.

Répartition horaire des déplacements des Franciliens en voiture selon l'heure de départ



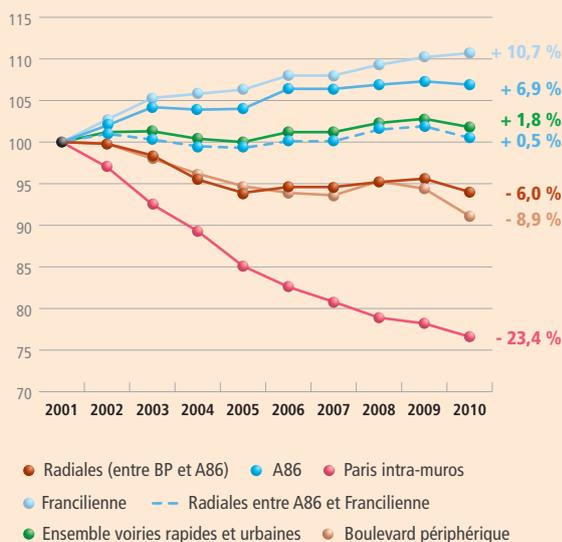


Comparaison avec l'évolution du trafic des voies rapides urbaines franciliennes et du boulevard périphérique

Les comptages routiers réalisés entre 2001 et 2010 montrent aussi une tendance globale à la stabilité des kilomètres parcourus avec une forte diminution dans Paris et sur le boulevard périphérique, une baisse sur les autoroutes radiales à l'intérieur de l'auto-route A86 et une augmentation ailleurs.

Tous les véhicules circulant sur le réseau sont comptabilisés (voitures, deux-roues motorisés, poids lourds), y compris trafic de transit et d'échange.

Véhicules x km sur les réseaux routiers base 100 en 2001

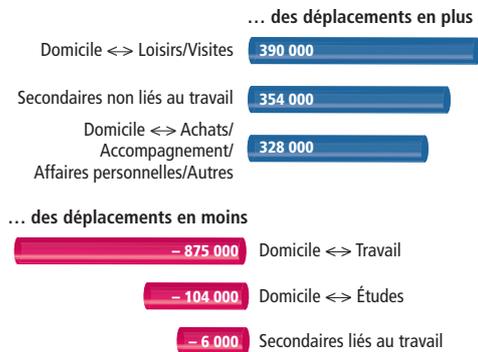


Véhicules x km de 6 h à 20 h sur les VRU, véhicules x km par heure de 7 h à 21 h, ramenés au km d'axe instrumenté sur le BP.

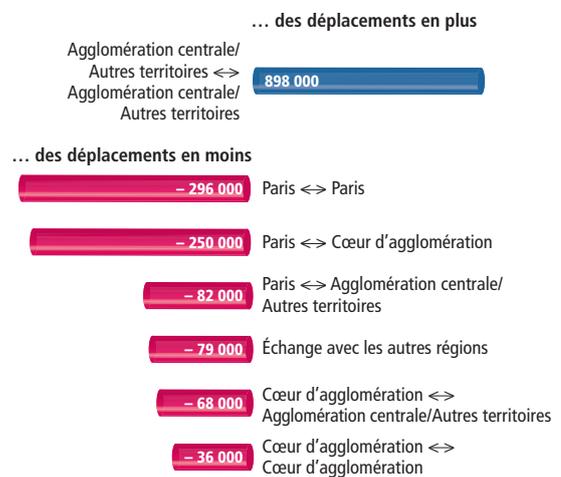
Source : DRIEA, Ville de Paris.

87 000 déplacements supplémentaires en voiture

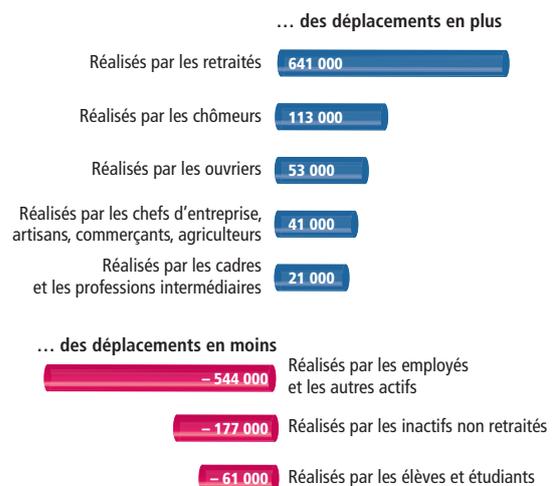
Par motif, ce sont...



Par liaison, ce sont...



Par type de personne, ce sont...



Croissance de l'usage des deux-roues motorisés

Avec **0,6 million** de déplacements quotidiens, l'usage des deux-roues motorisés a fortement augmenté entre 2001 et 2010 (+ 34 %).

Les déplacements en deux-roues motorisés ont ainsi plus augmenté que ceux réalisés en voiture. L'ensemble des déplacements en modes individuels motorisés a au total augmenté de 0,2 million, soit + 1,5 %.

En zone dense, les deux-roues motorisés ont certainement remplacé une partie des déplacements en voiture. Toutefois, leur croissance concerne aussi les déplacements en grande couronne.

Les utilisateurs de deux-roues motorisés sont pour l'essentiel des hommes (ils réalisent **87 %** des déplacements en deux-roues motorisés), jeunes (**80 %** des déplacements sont réalisés par des personnes de moins de 50 ans) et actifs (**83 %** des déplacements sont réalisés par des actifs occupés). **56 %** des déplacements sont d'ailleurs liés au travail.



Des modes actifs en pleine croissance

Une forte augmentation de l'usage du vélo

Entre 2001 et 2010, le nombre quotidien de déplacements en vélo a été multiplié par deux pour atteindre **650 000 déplacements** par jour. Cette hausse a été surtout sensible dans le cœur de l'agglomération francilienne. Dans Paris, les vélos en libre service représentent **27 %** des déplacements à vélo.



Le vélo est surtout un mode de déplacement de proximité, avec une portée moyenne de 2 kilomètres. Ses usagers sont pour **60 %** des hommes, actifs à **56 %** qui l'utilisent pour leurs déplacements liés au travail (**38 % des déplacements à vélo sont liés au travail**). Étudiants et élèves du primaire ou du secondaire réalisent quant à eux 21 % des déplacements à vélo.

La marche est le mode de déplacement le plus utilisé

En 2010, ce sont **15,9 millions** de déplacements qui se font chaque jour uniquement à pied. Il est à noter que les utilisateurs des autres modes de déplacement font aussi une partie de leur déplacement à pied et ne sont pas comptabilisés dans ce volume.

- **11,4 millions de déplacements à pied sont réalisés** à Paris ou dans le cœur d'agglomération.
- **3,1 millions** le sont dans l'agglomération centrale.

On se déplace à pied pour réaliser toutes sortes d'activités et plus particulièrement pour les achats, les loisirs et les visites.



Des motifs de déplacements variés

Le travail ne représente qu'une part limitée du nombre de déplacements, mais les distances parcourues et le temps consacré à s'y rendre restent importants



Les déplacements pour motifs dits « obligés », se rendre et revenir du travail ou d'un lieu d'études, représentent seulement 29 % du total des déplacements en 2010. Il convient d'y ajouter une partie des déplacements secondaires liés au travail qui correspondent à des détours réalisés sur le trajet aller ou retour au domicile (par exemple, accompagner un enfant à l'école ou faire des achats).

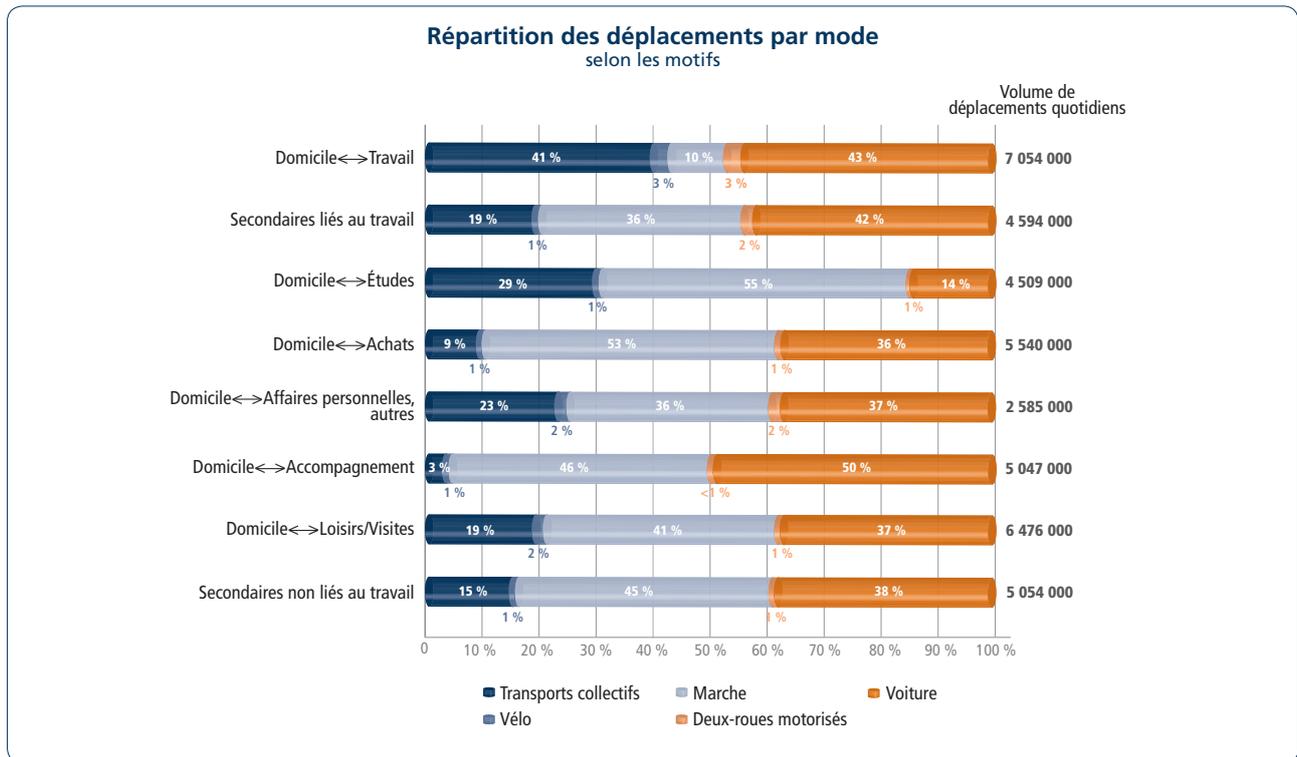
Toutefois, les déplacements liés au travail représentent un investissement important en temps (42 %) et en distances parcourues (54 %). Fortement concentrés aux périodes de pointe, ils dimensionnent les réseaux de transport.

Une organisation de la journée qui évolue

Entre 2001 et 2010, la diminution du nombre de déplacements entre domicile et lieu de travail a été plus que compensée par la croissance des déplacements pour motifs secondaires liés au travail. À des allers-retours directs entre domicile et lieu de travail se sont substitués des enchaînements de déplacements plus complexes.

Les déplacements pour motifs d'achats, de loisirs ou pour affaires personnelles sont en très nette augmentation, bien au-delà de la croissance de la population. Cette évolution s'explique notamment par l'augmentation du nombre de Franciliens retraités et par la nouvelle organisation de la semaine des actifs.

Des modes de déplacement différenciés selon les motifs



Les modes motorisés (87 %) sont privilégiés pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Pour ce motif, les Franciliens utilisent presque autant les transports collectifs que la voiture.

La marche est majoritaire pour les déplacements scolaires, les achats et les loisirs. L'accompagnement est réalisé pour moitié en voiture et pour moitié à pied.

En **2010**, **38 %** des déplacements d'accompagnement sont réalisés par des **hommes** (contre **35 %** en 2001).

De même, **44 %** des déplacements liés aux **achats** sont réalisés par des **hommes** (contre à peine plus de **39 %** en 2001).

Des évolutions aux multiples facteurs explicatifs

Différents facteurs explicatifs, déjà mis en exergue lors de l'évaluation du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France de 2000 réalisée en 2007, contribuent aux évolutions de la mobilité constatées au fil des EGT.

- L'évolution urbaine de l'Île-de-France s'est localisée pour une part importante dans les zones déjà urbanisées, en particulier en proche couronne qui a vu croître sa population et ses emplois dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs.
- La composition de la population francilienne a aussi évolué. Les retraités sont plus nombreux. Les chômeurs et inactifs non retraités restent à un niveau stable. Les actifs occupés sont plus nombreux et, parmi eux, les cadres sont ceux dont le nombre a le plus augmenté.
- Les politiques de déplacements ont été globalement favorables aux modes alternatifs à la voiture.
 - L'offre de transports collectifs a connu un fort développement, plus particulièrement pendant les heures creuses de journée et la soirée.
 - À l'échelle locale, les modes actifs ont bénéficié d'aménagements qualitatifs de l'espace public dans

de nombreuses communes franciliennes (traversées piétonnes, élargissements de trottoirs, pistes cyclables, zones 30).

– À contrario, le développement du stationnement payant et le moindre développement de voiries nouvelles ont contraint l'usage de la voiture. L'augmentation du coût des carburants a aussi été défavorable à son utilisation.

Entre 2001 et 2010

- **11 %** de trains x kilomètres supplémentaires sur les réseaux de **RER, trains et métro** ;
- **21 %** de voitures x kilomètres supplémentaires sur les réseaux de **bus et tramways** (Source STIF).
- Augmentation en euros courants de **30 %** pour le prix du **litre de super** sans plomb et de **45 %** pour le **litre de gazole** (Source Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie).

	Population			Emploi		
	1999	2008	Évolution	1999	2008	Évolution
Par secteur géographique						
Paris	2 077 000	2 160 000	4 %	1 601 000	1 773 000	11 %
Petite couronne	3 954 000	4 281 000	8 %	1 772 000	1 977 000	12 %
Grande couronne	4 693 000	4 974 000	6 %	1 669 000	1 858 000	11 %
Île-de-France	10 725 000	11 415 000	6 %	5 042 000	5 608 000	11 %
Par catégorie de Franciliens						
Élèves, étudiants	3 059 000	3 233 000	6 %			
Actifs occupés	4 765 000	5 085 000	7 %			
dont	Chefs d'entreprise, artisans, commerçants, agriculteurs	261 000	239 000	- 8 %		
	Cadres	1 088 000	1 430 000	31 %		
	Professions intermédiaires	1 229 000	1 351 000	10 %		
	Employés	1 410 000	1 353 000	- 4 %		
	Ouvriers	777 000	713 000	- 8 %		
Chômeurs et inactifs non retraités	1 229 000	1 242 000	1 %			
Retraités	1 657 000	1 855 000	12 %			



Source : INSEE recensements de la population.

Concernant l'évolution des caractéristiques de la population francilienne, la comparaison se base sur les résultats du recensement de 1999 qui a été utilisé pour redresser l'EGT 2001 et les résultats pour l'année 2008 de l'enquête annuelle de recensement utilisée pour pondérer l'EGT 2010.

L'EGT 2010 a été pilotée par le STIF et la DRIEA. La réalisation de l'enquête a été confiée à TNS Sofres sous la maîtrise d'ouvrage du STIF. Les deux tiers de son financement ont été assurés par le STIF, l'État fournissant l'autre tiers ainsi que l'assistance à la maîtrise d'ouvrage du CETE Nord Picardie. L'IAU-IDF a apporté son expertise dans le domaine des déplacements.

Méthodologie

Méthode d'enquête

Chaque membre des ménages tirés au sort est interrogé en face à face à domicile sur les déplacements effectués la veille de l'entretien. 18 000 ménages ont répondu à l'enquête (d'octobre 2009 à avril 2010 puis d'octobre 2010 à mai 2011, hors périodes de vacances scolaires), soit près de 43 000 personnes âgées de 5 ans et plus, pour plus de 140 000 déplacements décrits.

Évolutions méthodologiques

Les précédentes enquêtes globales transport avaient été réalisées par l'INSEE en 1976, 1983, 1991 et 2001. Trois grandes évolutions ont été apportées.

- Le nombre de ménages enquêtés a considérablement augmenté, tant en semaine que durant le week-end (l'EGT 2001 avait porté sur 10 500 ménages). Les enfants de 5 ans ont aussi été enquêtés pour assurer une comparabilité des résultats avec les enquêtes réalisées dans les grandes villes françaises (les précédentes EGT n'interrogeaient que les 6 ans et plus).
- La représentativité des résultats a été affinée grâce à un découpage de l'Île-de-France en plus d'une centaine de secteurs de tirage de l'échantillon. Les précédentes enquêtes étaient représentatives à l'échelle des départements.
- Le territoire régional a été découpé en carreaux de 100 m de côté au lieu de carreaux de 300 m dans le cœur d'agglomération et 900 m ailleurs précédemment. Les origines et destinations des déplacements et les distances parcourues ont ainsi pu être relevées précisément. Une attention particulière a été portée à la relève des petits déplacements, souvent effectués à pied. En conséquence, la représentation de la marche est plus fine et les résultats de l'EGT 2010 sont donc, pour ce mode, plus difficilement comparables avec ceux des précédentes enquêtes.



Cette publication de l'Observatoire de la mobilité en Île-de-France (OMNIL) a été élaborée par le STIF, la DRIEA et l'IAU Île-de-France. L'OMNIL, créé par le STIF en 2009, est un observatoire partenarial qui a pour objectif de rassembler et de valoriser les informations existantes sur la mobilité des personnes et des marchandises en Île-de-France et de piloter des enquêtes permettant de compléter cette information.