



Population

Les Franciliens consacrent 1 h 20 par jour à leurs déplacements

Avec 3,4 déplacements par jour, les Franciliens se déplacent moins que les provinciaux. Cependant, ils y consacrent plus de temps. Ainsi, les Franciliens mettent-ils plus d'une demi-heure pour aller travailler, contre 17 minutes en province. Comme en province, les habitants de la grande couronne utilisent principalement la voiture. A l'inverse, les Parisiens, moins équipés en automobile, privilégient les transports en commun ainsi que la marche et renforcent leur usage des deux-roues motorisés et du vélo.

Yann Caenen, Insee Ile-de-France
Christine Couderc, DREIF
Jérémy Courel, IAU îdF
Christelle Paulo et Thierry Siméon, STIF

Avec 3,4 déplacements par jour et par personne, les Franciliens qui se déplacent durant la semaine sont moins mobiles que les habitants de province (3,9 déplacements en moyenne) (⇒ Définitions). Ce nombre de déplacements est le même pour les Parisiens, les habitants de petite ou de grande couronne.

Sur l'ensemble des déplacements effectués quotidiennement par les Franciliens, 19 % le sont par des Parisiens, 37 % par des habitants de la petite cou-

ronne et 44 % par des habitants de la grande couronne, ce qui est conforme à la répartition de la population au sein de l'Ile-de-France.

Près des trois quarts des flux de déplacements des Franciliens sont réalisés de banlieue à banlieue. Les liaisons entre Paris et la périphérie, ne concernent qu'un peu plus d'un déplacement sur dix. La moitié des déplacements entre Paris et la périphérie est motivée par le travail ou les affaires professionnelles et seulement 20 % par les loisirs.

En semaine, les Franciliens consacrent plus de temps à leurs déplacements que les provinciaux

Durant la semaine, les Franciliens qui se déplacent passent beaucoup plus de temps dans les transports que les provinciaux, quelque soit le mode utilisé (marche, voiture, transports en commun). Qu'ils habitent à Paris ou en banlieue, ces Franciliens consacrent en moyenne 82 minutes par jour à se déplacer

En semaine, les Franciliens consacrent en moyenne 82 minutes par jour à se déplacer

	Du lundi au vendredi	Paris	Petite couronne	Grande couronne	Province	Ile-de-France	France métropolitaine
Part de personnes ne se déplaçant pas (en %)		11,8	10,9	14,4	18,1	12,6	17,1
Nombre de déplacements par personne mobile du lundi au vendredi		3,4	3,3	3,5	3,9	3,4	3,8
Temps moyen (en min) par personne mobile et par jour		85	82	80	64	82	68

Champ : personnes de 6 ans ou plus ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

② Les ménages franciliens sont moins équipés en automobile que les provinciaux

	Paris	Petite couronne	Grande couronne	Province	Ile-de-France	France métropolitaine
Nombre moyen de véhicule motorisé* par ménage	0,6	1,0	1,4	1,5	1,1	1,4
Part des ménages non équipés en voiture (en %)	58,2	31,7	15,7	16,7	31,6	19,5

*voiture, moto, cyclomoteur, etc.

Champ : personnes de 6 ans ou plus ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

Source : Insee-SOeS, ENT2008

Définitions

Un **déplacement** correspond au mouvement d'une personne utilisant un ou plusieurs moyens de transports (marche à pied incluse) pour se rendre d'un point de départ à un point d'arrivée avec pour objectif une activité, un motif précis : se rendre à son domicile, se rendre à son travail, etc. Tout changement de motif entraîne un changement de déplacement. Le champ de l'étude est restreint aux déplacements effectués dans un rayon de 80 kilomètres du domicile à vol d'oiseau, sur le territoire métropolitain.

Pour mesurer les déplacements locaux, une personne de chaque ménage enquêté est interrogée sur l'ensemble de ses déplacements le jour de semaine le plus proche de la visite de l'enquêteur : la veille si c'est un jour de semaine ou le vendredi précédent si c'est un jour de week-end ou un lundi.

Les « **non-mobiles** » : la part des personnes qui ne sont pas déplacées un jour de semaine est plus faible en Ile-de-France (13 %) que dans le reste de l'Hexagone (18 %). L'activité professionnelle et la scolarisation sont deux facteurs importants de mobilité. Or, l'Ile-de-France se distingue par la part élevée de résidents scolarisés, étudiants ou exerçant un emploi (les trois quarts des Franciliens de 6 ans ou plus, contre à peine plus des deux tiers des nationaux). En Ile-de-France, plus on s'éloigne de Paris, plus la part des individus ayant déclaré ne s'être pas déplacés un jour de semaine est importante (de 12 % à Paris à 14 % dans la grande couronne).

Le **mode de transport principal** est déterminé par convention comme le moyen de transport utilisé le plus « lourd ». Par exemple, dans le cas où une personne aurait emprunté le bus, le train de banlieue et le métro, le mode principal est le train de banlieue.

Les **types de motifs** considérés dans cette étude sont systématiquement les motifs au lieu de destination (travail, affaires professionnelles, études, etc.) lorsqu'il est différent du domicile.

contre 64 minutes pour le reste des métropolitains. La durée plus longue des déplacements en Ile-de-France pourrait expliquer que les Franciliens se déplacent moins.

La majorité des provinciaux (53 %), et seulement 41 % des habitants de la région capitale, consacrent moins d'une heure par jour à leur déplacement. A l'inverse, y passer plus de deux heures n'est pas une situation exceptionnelle en Ile-de-France. C'est une réalité quotidienne pour plus de 22 % des Franciliens, soit près de deux fois plus qu'en province (12 %). En effet, en Ile-de-France, le lieu de travail est souvent éloigné du lieu de résidence, du moins en termes de temps de transport. De plus, la densité importante de la région Ile-de-France et la moindre fluidité du trafic routier limitent la vitesse moyenne de déplacement.

A Paris, seules 12 % des personnes consacrent moins d'une demi-heure à se déplacer. C'est la part la plus faible de la région. Mais c'est en grande couronne que les situations extrêmes sont les plus fréquentes. La proportion de ceux qui consacrent quotidiennement moins d'une demi-heure à se déplacer ou plus de 2 h 30 y est la plus forte.

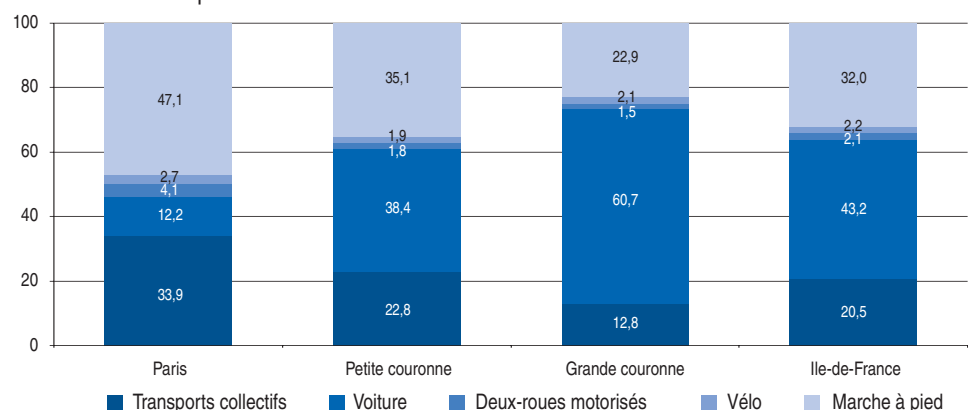
La possession et l'usage de la voiture s'intensifient loin de Paris

En Ile-de-France, l'automobile est moins présente qu'au niveau national. En 2008, 32 % des ménages franciliens ne disposent pas de voiture, contre seulement 17 % des provinciaux ②. Dans Paris intra-muros, les ménages ne disposant pas de voiture sont majoritaires (58 %) mais ce n'est déjà plus le cas en petite couronne où la part des ménages sans voiture, bien que très supérieure à la moyenne nationale hors Ile-de-France, s'élève à 32 %. En grande couronne, les ménages non équipés deviennent plus rares et leur proportion se rapproche de la moyenne de province, aux alentours de 16 %.

Durant la semaine, 43 % des déplacements des Franciliens sont effectués en voiture, contre 65 % des déplacements au niveau national ③. L'usage de l'automobile s'intensifie dès lors que l'on vit loin de Paris. En semaine, alors que les Parisiens l'utilisent pour seulement 12 % de leurs déplacements quotidiens, la voiture assure 38 % des déplacements des résidents de petite couronne et la grande majorité des déplacements des résidents

③ La voiture en grande couronne, les transports en commun à Paris

En % des déplacements

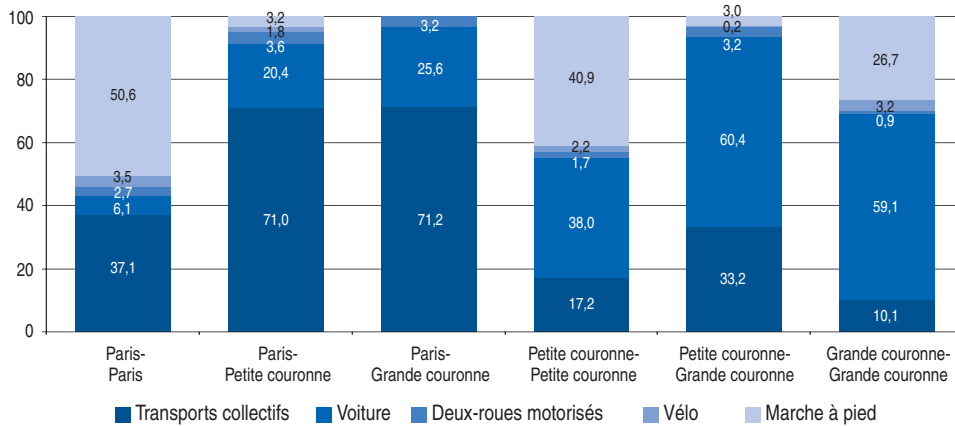


Champ : personnes de 6 ans ou plus ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

Source : Insee-SOeS, ENT2008

4 Les transports en commun sont privilégiés pour les déplacements entre Paris et la banlieue

En % des déplacements



Champ : personnes de 6 ans ou plus ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

Source : Insee-SOeS, ENT2 2008

de grande couronne (61 %). Un résident de grande couronne sur deux se déplace d'ailleurs exclusivement en voiture (51 %), contre 32 % en petite couronne et seulement 9 % des Parisiens.

La voiture est plébiscitée pour les déplacements s'effectuant d'une couronne à l'autre : six déplacements sur dix partant ou arrivant en grande couronne se font en voiture. Le maillage du réseau routier facilite ces liaisons tandis que les trans-

ports en commun, moins compétitifs dans les espaces peu denses, peinent à s'imposer. Toutefois, ces flux d'échanges entre couronnes représentent seulement 6 % de l'ensemble des déplacements. Les déplacements internes à Paris et aux couronnes restent très largement majoritaires. En grande couronne, où les liaisons internes sont nombreuses (36 % de l'ensemble des déplacements des Franciliens), 59 % des déplacements sont effectués en voiture 4. La

dispersion des emplois, des équipements, des services ainsi que l'enchaînement de petits déplacements courts (accompagnement des enfants, petits achats quotidiens) ont encouragé l'usage de la voiture. Moins présente qu'en grande couronne, la voiture reste cependant utilisée pour réaliser 38 % des déplacements internes à la petite couronne. A contrario, elle ne représente que 6 % des déplacements dans Paris où la forte densité urbaine et l'attractivité des autres modes (transport en commun, vélo, marche) la rendent moins compétitive. Les habitants de la périphérie rallient plutôt la capitale par les transports en commun et les Parisiens utilisent plus leur automobile pour sortir de Paris que pour s'y déplacer.

Les Parisiens se déplacent principalement à pied et en transports en commun...

Les Parisiens se déplacent principalement à pied (47 %) et assez peu en voiture (12 %). Ils sont même plus de 30 % à se déplacer exclusivement à pied, contre seulement 26 % des habitants de petite couronne, et 16 % pour ceux de grande couronne. La distance moyenne parcourue à pied reste inférieure à un kilomètre : la marche est favorisée par une urbanisation dense. Les transports en commun sont davantage utilisés pour les liaisons internes à Paris et sont dominants sur celles entre Paris et sa banlieue grâce à un réseau de bus et de métro dense. Les échanges se font davantage avec la petite couronne, plus proche géographiquement, qu'avec la grande couronne. Ils sont favorisés par la structure du réseau ferré organisé en étoile autour de Paris. Plus des deux tiers des déplacements entre Paris et la petite couronne sont réalisés en transport en commun. L'usage des transports en commun est également dominant entre Paris et la grande couronne. Les déplacements en transport en commun ne sont donc pas réservés aux courtes distances puisque la distance moyenne parcourue s'élève à 12 km. Les modes individuels restent toutefois performants sur les liaisons entre Paris et la grande couronne dès lors qu'une majeure partie du trajet est située dans les zones périurbaines où le trafic est relativement fluide.

Méthodologie

L'Enquête Nationale Transports et Déplacements 2008, a été réalisée auprès d'un échantillon de 20 200 ménages en France métropolitaine, en partenariat entre le Service de l'Observation et des Statistiques du ministère de l'Ecologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, l'Insee, l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets) et de nombreux organismes financeurs. Elle s'inscrit dans le prolongement des précédentes « Enquêtes Transports » conduites par le ministère chargé des Transports, dont la dernière date de 1994.

L'objectif de ces enquêtes est la connaissance des déplacements des ménages résidant en France et de leur usage des moyens de transport tant collectifs qu'individuels. Ces enquêtes sont les seules sur la mobilité réalisées à cette échelle et qui décrivent tous les déplacements, quels que soient le motif, la longueur, la durée, le mode de transport, la période de l'année ou le moment de la

journée. Pour comprendre les comportements liés à la mobilité, elles s'intéressent aussi aux possibilités d'accès aux transports collectifs et aux moyens de transport individuels dont disposent les ménages.

Pour l'édition de 2008, l'échantillon francilien a fait l'objet d'une extension, dont les financeurs sont mentionnés en encadré (⇒ ■ Les partenaires de l'enquête), destinée à permettre une représentativité au niveau de la région, en particulier de Paris, de la petite couronne et de la grande couronne. Au total, 5 900 ménages franciliens ont ainsi été interrogés.

D'autres sources traitent également du thème des transports en Ile-de-France :

- des enquêtes comme l'Enquête Globale de Transport réalisée par le STIF et la DREIF qui s'intéresse spécifiquement aux déplacements des Franciliens. La dernière édition date de 2001 ;
- des données de trafic (RATP, SNCF, OPTILE), centralisées au STIF, et rendant compte de l'évolution du trafic des transports en commun dans la région.

Les partenaires de l'enquête

- La Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes (COFIROUTE) ;
- La Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France ;
- La Direction régionale de l'Insee d'Ile-de-France ;
- L'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région d'Ile-de-France ;
- La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) ;
- La Région Ile-de-France ;
- Réseau Ferré de France (RFF) ;
- La Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) ;
- La Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) ;
- Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) ;
- La Ville de Paris.

... mais l'utilisation des deux-roues tend à se développer

Les Parisiens utilisent les deux-roues motorisés pour 4,1 % de leurs déplacements contre 1,8 % pour les habitants de petite couronne et 1,5 % pour ceux de grande couronne. Les deux-roues motorisés sont plus utilisés dans Paris ou pour rejoindre Paris que sur les autres liaisons.

5 Plus de déplacements consacrés aux loisirs à Paris qu'en banlieue

En % des déplacements



Champ : personnes de 6 ans ou plus ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

Source : Insee-SOeS, ENT2 2008

Il s'agit là d'une pratique de mobilité qui tend à se développer. Alliant une grande maniabilité dans les embouteillages et des facilités de stationnement, ils constituent une alternative à la voiture. Les deux-roues motorisés sont généralement employés pour couvrir des distances assez longues (9,2 km, en moyenne) de même ordre de grandeur que l'automobile (10,5 km, en moyenne).

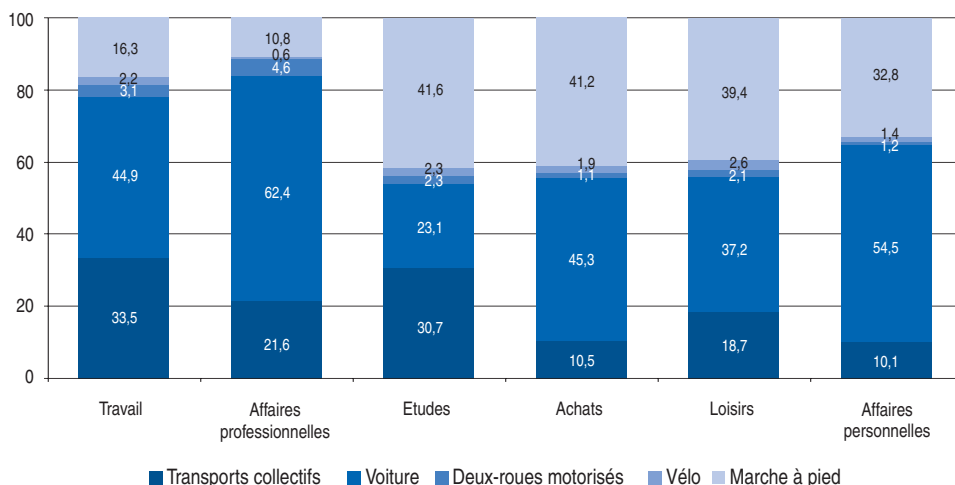
Dans Paris, où le développement des réseaux de pistes cyclables et du système

de vélo en libre service l'a rendu plus attractif, le vélo représente près de 3 % des déplacements. Il se substitue le plus souvent aux transports en commun mais également à la marche (Source : Enquête d'opinion de 2007 sur la pratique du vélo à Paris). Son utilisation pour les liaisons internes aux couronnes n'est pas non plus négligeable. Les distances moyennes parcourues en vélo (3,5 km) sont presque quatre fois supérieures à celles parcourues à pied.

Il faut, en moyenne, un peu plus d'une demi-heure pour se rendre au travail

6 La voiture est le mode de transport dominant pour la majorité des déplacements professionnels et d'accompagnement

En % des déplacements



Champ : personnes de 6 ans ou plus ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

Source : Insee-SOeS, ENT2 2008

Seuls 29 % des déplacements sont consacrés au travail : 24 % pour se rendre sur son lieu de travail habituel et 5 % à des réunions extérieures ou à des formations 5. Par ailleurs, il s'agit le plus fréquemment de déplacements plus longs, que ce soit en termes de durée ou de distance, et plus contraignants en termes de plage horaire que les autres. Ils continuent ainsi à structurer la mobilité quotidienne des Franciliens.

Les déplacements à destination du lieu de travail habituel sont ceux qui prennent le plus de temps avec une moyenne de 32 minutes par déplacement, contre 17 minutes en province. Ce temps s'élève même à 36 minutes pour les autres

L'été, l'usage de la voiture est plus important, celui des transports en commun diminue

L'Enquête Nationale Transports et Déplacements a une originalité par rapport aux autres enquêtes sur ce sujet : sa période de collecte est annuelle. En effet, l'édition 2008 s'est déroulée de fin avril 2007 à fin avril 2008, avec une collecte répartie en six périodes de deux mois. Cette spécificité permet de mesurer la saisonnalité dans les comportements de mobilité.

Le nombre de déplacements en deux-roues motorisés est deux à trois fois moins élevé en hiver que durant le reste de l'année et leur part dans l'ensemble des déplacements n'est plus que de 1 % contre 2 à 3 % habituellement. L'usage du vélo s'accroît durant les mois d'été (juillet-août) pour atteindre un maximum en septembre-octobre (3 % des déplacements, soit un nombre de déplacements supérieur de 50 % à la moyenne annuelle). L'usage du vélo diminue ensuite progressivement jusqu'en mai-juin, où il ne représente plus que 1,2 % des déplacements. On peut supposer que l'utilisation de ces deux modes est principalement conditionnée par la météo.

La voiture est particulièrement utilisée en été avec près de la moitié des déplacements en juillet-août. Cependant, les déplacements en

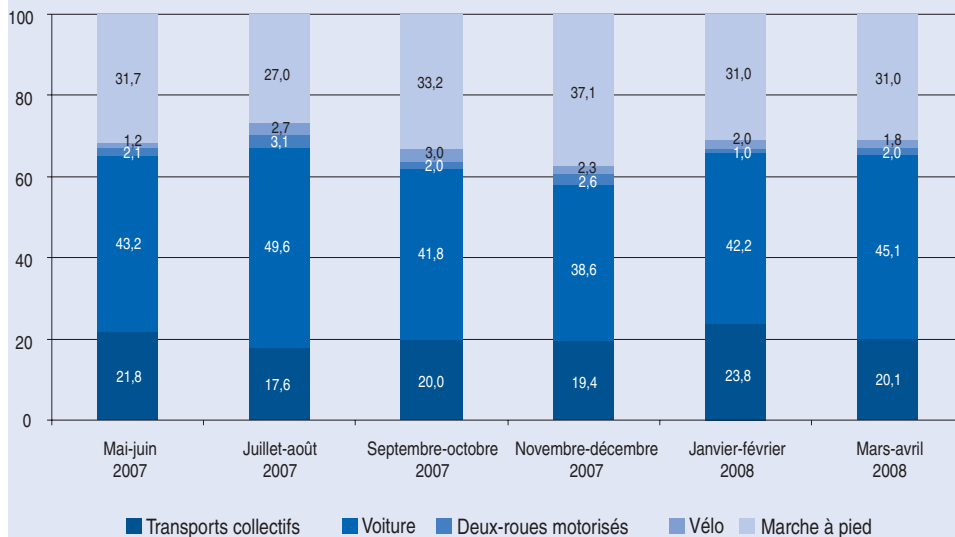
voiture sont encore plus nombreux en mai-juin et en septembre-octobre. En été, l'usage relatif de la voiture s'accroît surtout du fait de la baisse sensible de la marche et des transports en commun (-30 % par rapport à la moyenne annuelle). Cette baisse provient de la quasi-disparition des déplacements scolaires au cours de cette période. Ces derniers s'effectuent majoritairement à pied (42 %) et en transports en commun (31 %).

C'est durant les deux derniers mois de l'année qu'on se déplace le plus à pied (37 % des déplacements contre 32 % en moyenne, soit 25 % de déplacements supplémentaires).

Enfin, les transports en commun sont davantage utilisés en janvier-février, avec une part dans les déplacements qui s'élève alors à près de 24 % contre 20 % en moyenne. Néanmoins, si le volume de déplacements quotidiens en transports en commun est important en début d'année, c'est en mai-juin qu'ils sont les plus nombreux. A l'exception de cette période haute, distincte, et de la période creuse de l'été, le recours à la marche et aux transports en commun est relativement stable sur l'ensemble de l'année.

Répartition des déplacements selon la période de l'année

En % des déplacements



Champ : personnes de 6 ans ou plus ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

Source : Insee-SOeS, ENTD 2008

déplacements de nature professionnelle. Les déplacements pour les autres motifs demandent moins de temps : de 16 minutes pour les déplacements pour achats, les plus courts, à 25 minutes pour les déplacements de loisirs, les plus longs.

Les déplacements consacrés au travail représentent 40 % du temps que les Franciliens passent à se déplacer. Cumulés avec les études (10 %), c'est environ la moitié du temps de déplacement quotidien qui est absorbé par des déplacements contraints en termes d'horaire

et de fréquence. Parmi les autres motifs, ce sont les loisirs qui prennent le plus de temps en déplacements, avec 22 % du total.

45 % des déplacements pour les achats ou à destination du travail s'effectuent en voiture 🚗. Les Franciliens prennent particulièrement la voiture lors de déplacements professionnels hors de leur lieu de travail habituel (62 % des déplacements) et lors de déplacements pour affaires personnelles, c'est-à-dire les déplacements d'accompagnement ou les démarches administratives, les rendez-vous chez le médecin, etc.

Inversement, les transports en commun ne constituent jamais le mode de transport dominant pour une activité donnée. Les Franciliens y ont plus recours qu'en moyenne pour les déplacements professionnels (33 % contre 20 % sur l'ensemble des déplacements) mais, en général, ils privilégient quand même la voiture pour ce type de déplacement. De même, moins d'un tiers des déplacements scolaires sont effectués en transport en commun alors que 42 % sont effectués à pied.

Plus de loisirs à Paris, plus d'accompagnements en banlieue

Les habitants de grande couronne consacrent près d'un quart de leurs déplacements aux affaires personnelles. Ces déplacements ne représentent qu'un cinquième des déplacements pour les résidents de petite couronne et moins d'un sixième pour les Parisiens. Les familles sont, en effet, plus présentes en grande couronne, où 46 % des ménages comptent au moins un enfant, contre 24 % à Paris. Les déplacements pour accompagnement, qui représentent la majorité de ces déplacements, y sont donc plus nombreux.

A l'inverse, les déplacements de loisirs diminuent avec l'éloignement du centre de l'agglomération parisienne. La proportion importante d'étudiants et de catégories sociales supérieures associée à l'offre culturelle de la capitale explique, en partie, que les Parisiens consacrent un quart de leurs déplacements aux lo-

sirs contre un sixième pour les résidents de grande couronne.

La marche se distingue par ailleurs pour les déplacements destinés aux achats où elle fait quasiment jeu égal avec la voiture (41 % contre 45 %) et, également, pour les déplacements de loisirs où elle est le mode dominant avec une part de 39 %, légèrement supérieure à celle de la voiture (37 %).

Pour en savoir plus

« Diagnostic et orientations pour le nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France », STIF, août 2009.

Hubert J.-P. : « Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs », *Insee première*, n° 1252, juillet 2009.

Courel J. : « 170 millions de kilomètres par jour : les distances parcourues quotidiennement par les Franciliens », IAU îdF, novembre 2008.

Couderc C. : « La mobilité dans les départements d'Ile-de-France », *Les cahiers de l'EGT*, n° 9, Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France, mars 2007.

« EGT 2001-2002 : la mobilité des Franciliens en quelques chiffres », Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France, août 2004.



**INSTITUT NATIONAL
DE LA STATISTIQUE
ET DES ETUDES ECONOMIQUES**

Direction régionale d'Ile-de-France

7, rue Stephenson - Montigny-le-Bretonneux
78188 Saint-Quentin-en-Yvelines cedex

© Insee 2010

Directrice de la publication : Sylvie Marchand
Comité de rédaction : Patrick Pétour
Chef de projet : Olivier Jacod
Rédactrice en chef : Christel Collin
Secrétaire de rédaction : Françoise Beauflis
Conception graphique : PAO Insee Ile-de-France
Maquette : Nathalie Droux - Nicolas Renaud
Impression : S. N. Rafal

Publication téléchargeable à partir du site Internet : www.insee.fr/ile-de-france

ISSN 0984-4724
Commission paritaire n° 2133 AD
Code Sage I1033152

Dépôt légal : 1^{er} semestre 2010

Insee Ile-de-Fr@nce Infos : la Lettre d'information électronique vous informe tous les mois de l'activité de l'Insee Ile-de-France

www.insee.fr/ile-de-france