

OCTOBRE 2005

Les temps de transport des actifs de villes nouvelles proches de ceux de grande couronne

Une des rares insatisfactions évoquées par les habitants des villes nouvelles lors de l'enquête sur les modes de vie dans les villes nouvelles d'Île-de-France est le temps passé dans les transports. Ces derniers passent en effet 1 h 17 en moyenne pour aller et revenir de leur lieu de travail, soit un temps équivalent à celui des actifs de grande couronne. Cette moyenne reflète des situations très différentes entre ceux venant travailler à Paris et ceux occupant un emploi dans leur ville nouvelle.

Rapprocher domicile et lieu de travail était un des objectifs assignés aux villes nouvelles lors de leur création. Il s'agissait tout à la fois d'offrir une gamme diversifiée de logements, des emplois à proximité des lieux de résidence et de constituer un réseau d'infrastructures de transport susceptible d'intégrer les villes nouvelles à l'agglomération existante, c'est-à-dire d'ouvrir ainsi l'éventail des opportunités d'emploi dans le cadre d'un bassin d'emploi, certes élargi, mais unitaire.

La réalisation des villes nouvelles s'est ainsi accompagnée de la création de 300 000 emplois entre 1968 et 1999. Et une partie des actifs résidant en ville nouvelle a effectivement trouvé un emploi sur place : en 2005, 43 % des actifs travaillent dans leur ville nouvelle, ils étaient 38 % en 1999.

Un bilan en matière de transport en ville nouvelle similaire à celui de la grande couronne

Des temps de transport pour aller à son travail et en revenir un peu plus longs chez les actifs de la grande couronne.

D'après l'enquête réalisée début 2005, les actifs des villes nouvelles mettent 1 h 17 pour aller et revenir de leur lieu de travail, ce qui confirme les résultats de l'enquête globale des transports (EGT) de 2001. Ce temps moyen est très proche de celui des actifs de grande couronne, qui déclarent passer, en moyenne, 1 h 18 dans les transports contre 1 h 15 pour les actifs de proche couronne et 1 h 06 pour les actifs parisiens.

La première chose qui apparaît à la lecture de ces résultats concerne la faiblesse des différences de temps

de transport entre un actif parisien, de proche et de grande couronne. Par ailleurs, il peut sembler étonnant que le temps passé dans les transports par un actif⁽¹⁾ des villes nouvelles soit identique à celui d'un actif de grande couronne.

Ce premier constat peut surprendre lorsqu'on connaît les efforts particuliers qui ont été menés dans les villes nouvelles pour que des emplois y soient créés et que la desserte en transport soit convenable. De fait, si 83 % des habitants des villes nouvelles estiment bénéficier d'une certaine qualité de vie et avoir tous les commerces à proximité et 81 % bénéficier d'une bonne desserte par les transports en commun, 52 % des actifs estiment que, vivre en ville nouvelle, c'est accepter de passer beaucoup de temps dans les transports.

Des temps de transport plus longs pour les utilisateurs des transports en commun ?

Toutes distances confondues, les actifs franciliens utilisant les transports en commun mettent, en moyenne, 1 h 42 pour aller et revenir de leur lieu de travail. Ce temps n'est que de 1 h 01 pour les actifs franciliens utilisant leur voiture particulière, mais, bien entendu, les écarts tiennent avant tout à la portée et à la destination des déplacements comme nous allons le voir.

L'écart de temps entre transports en commun et voiture particulière s'accroît en s'éloignant de Paris. Alors que le temps passé en voiture est à peu près identique pour les actifs résidant à Paris (1 h 03), en proche couronne (1 h) et en grande couronne

(1) L'enquête porte également sur les temps de transport des habitants scolarisés, sur l'utilisation des TC par les inactifs et sur les moyens de transport utilisés pour les sorties de nuit.



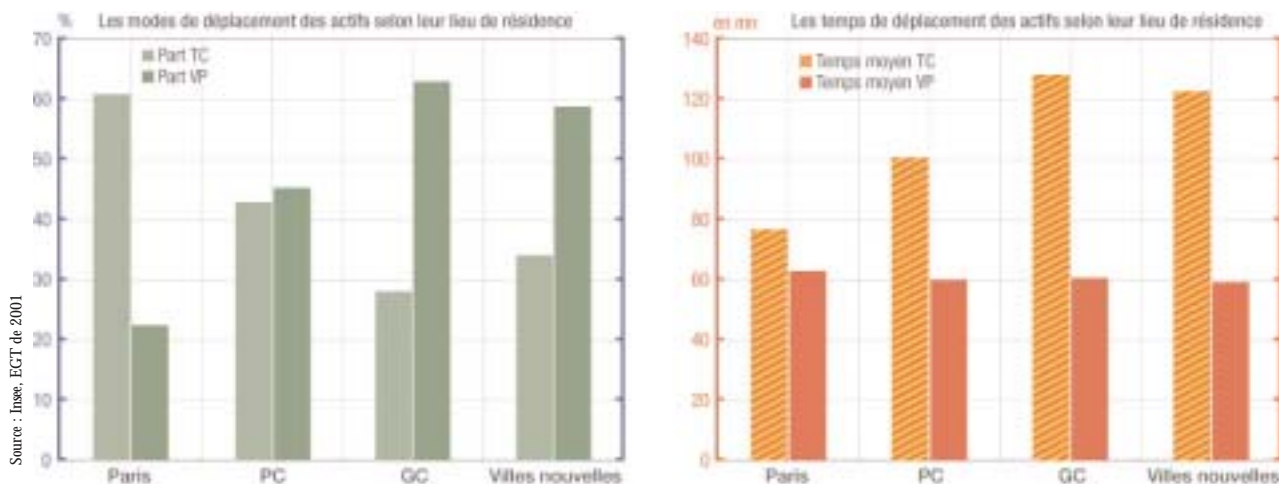
MARNE LA VALLÉE
D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME

VILLES
nouvelles
françaises



Les temps
de transports
des actifs de villes
nouvelles proches
de ceux de grande
couronne

Les actifs des villes nouvelles ont un comportement proche de celui de grande couronne



Note de lecture : Les actifs résidant à Paris utilisent, pour 60 % d'entre eux, les transports en commun pour aller travailler, ils ne sont que 40 % en proche couronne et 30 % en grande couronne. À l'inverse, les actifs parisiens ne sont que 20 % à utiliser leur voiture particulière contre 45 % en proche couronne et 60 % en grande couronne.

Les temps mis pour aller travailler en voiture particulière sont à peu près similaires (environ 1 heure A/R) quel que soit le lieu de résidence des actifs (Paris, proche ou grande couronne). Par contre, pour les actifs utilisant les transports en commun, ce temps passe de 1h20 pour les Parisiens à 1h40 pour les actifs de proche couronne et à plus de 2h pour ceux de grande couronne. Les actifs des villes nouvelles ont adopté le comportement des actifs de grande couronne : 60 % utilisent leur voiture particulière et ceux utilisant les transports en commun mettent deux fois plus de temps pour aller travailler que ceux utilisant leur voiture.

(1 h 01), le temps passé dans les transports en commun augmente fortement en s'éloignant de Paris. Il est de 1 h 17 pour les actifs résidant à Paris, de 1 h 41 pour ceux résidant en proche couronne, de 2 h 03 pour ceux de villes nouvelles et de 2 h 08 pour ceux de grande couronne.

À première vue, le constat semble être sans appel : le mode de transport serait particulièrement discriminant à l'égard des temps de transport, surtout en grande couronne. Pourtant, à distance égale et en fonction du lieu de travail, les usagers privilégient généralement le mode de transport le plus efficace.

Lorsqu'une personne se déplace pour se rendre à son travail et en revenir, le choix du mode de transport⁽²⁾ qu'elle utilise est déterminé par un ensemble de facteurs comme le lieu de travail, le lieu de résidence, les facilités de stationnement au départ et à l'arrivée et certaines caractéristiques propres à la personne (âge, sexe, profession) et au ménage auquel elle appartient (possession d'une voiture...). Il existe

également dans ce choix une part irréductible de critères tout à fait personnels, mais qu'il est difficile de quantifier.

Le mode de transport dépend du lieu de travail

Le facteur le plus discriminant sur le choix du mode de transport est le lieu de travail. De ce lieu et de sa desserte par les transports en commun va dépendre le mode de transport utilisé (cf. cartes).

En ville nouvelle, près d'un actif sur deux (43 %) travaille dans sa ville nouvelle de résidence. Les distances parcourues sont faibles (5 km) et seuls 17 % utilisent les transports en commun. Une majorité (66 %) privilégie la voiture particulière. Utilisateurs des transports en commun ou de la voiture particulière parcourent une distance similaire (respectivement 6 km et 6,4 km), mais ceux qui utilisent les transports en commun mettent deux fois plus de temps (64 min contre 30 min). Ceci pose la question des réseaux locaux, de leur

pertinence et de leur développement pour permettre aux habitants des villes nouvelles de relier rapidement deux lieux de grande couronne peu distants géographiquement. Les actifs résidant et travaillant dans la même ville nouvelle passent deux fois moins de temps dans les transports lorsqu'ils utilisent une voiture particulière que lorsqu'ils prennent les transports en commun.

L'analyse des déplacements entre les villes nouvelles et Paris montre des résultats très différents.

Un sixième des actifs des villes nouvelles travaille à Paris (16 %). Ces actifs privilégient majoritairement (83 %) les transports en commun, la capitale étant réputée pour sa bonne desserte favorisée par le réseau radial.

(2) Par mode de transport, on entend transports en commun (bus, métro, RER...), voiture particulière, mais aussi les autres modes (marche à pied, vélo...). La voiture et les transports en commun sont utilisés, dans des proportions équivalentes, par près de neuf actifs sur dix et entraînent les temps de transport les plus longs, d'où une analyse plus détaillée pour ces deux modes.

Les temps
de transports
des actifs de villes
nouvelles proches
de ceux de grande
couronne

Lieu de travail, temps et distance parcourue par les actifs des villes nouvelles selon le mode transport

	Lieu de travail						
	Dans la commune de résidence	Dans la ville nouvelle de résidence	À Paris	Dans un (autre) département de petite couronne	Dans un (autre) département de grande couronne	Ailleurs	Ensemble
Part d'actifs (%)	23	43	16	18	22	2	100
Temps moyen (en min) A/R, tout mode	29	35	129	115	70	79	77
Distance moyenne (en km) A/R, tout mode	-	4,6	50,2	42,4	28,2	-	-
dont utilisation de TC	15	17	83	42	12	21	31
Temps moyen en TC (en min) A/R	63	64	134	133	101	116	117
Temps moyen en TC (en km) A/R	-	6,0	50,8	46,2	27,4	-	-
dont utilisation de VP	54	66	16	57	87	77	62
Temps moyen en VP (en min) A/R	24	30	107	102	66	71	62
Temps moyen en VP (en km) A/R	-	6,4	47,6	39,6	28,2	-	-
Ratio du temps TC/VP à distance égale	2,6	2,3	1,2	1,1	1,6	-	-

Source : Enquête sur les modes de vie dans les villes nouvelles d'Ile-de-France, 2005

Note : Les distances ont été calculées en prenant le centroïde de chaque commune, d'où l'absence de distance pour les actifs travaillant dans leur commune de résidence.

Les actifs utilisateurs des transports en commun passent, en moyenne, plus de deux heures pour aller et revenir de leur lieu de travail et parcourent une distance d'environ 50 km.

En revanche, se rendre à Paris en voiture est peu fréquent. Cette situation ne concerne que 16 % des actifs qui travaillent dans la capitale. Ils parcourent, en moyenne, une distance de 48 km en 1 h 47, soit un léger gain de temps par rapport à l'utilisation des transports en commun. Toutefois, ce gain de temps peut s'expliquer pour partie par le fait que les actifs utilisant leur voiture particulière vont travailler à des heures décalées, le RER étant beaucoup plus performant en heure de pointe pour se rendre à Paris.

Alors que le gain de temps en voiture était particulièrement net pour les actifs résidant et travaillant dans la même ville nouvelle, ce gain de

temps est réduit lorsque le travail se situe à Paris : les actifs utilisant les transports en commun ne passent qu'1,2 fois plus de temps dans les transports que les actifs utilisant leur voiture particulière.

Les actifs travaillant dans un département de proche ou de grande couronne sont dans une situation intermédiaire entre le «tout-automobile» des actifs travaillant dans leur ville nouvelle et le «tout-transports en commun» de ceux travaillant à Paris. Plus la commune de travail se situe près de Paris, plus la probabilité qu'elle ait une bonne desserte par les transports en commun est élevée et, par conséquent, plus la part d'actifs utilisant les transports en commun pour s'y rendre sera forte. Les actifs des villes nouvelles sont donc 42 % à se rendre dans une commune de proche couronne par les transports en

commun, alors qu'ils ne sont plus que 12 % lorsqu'ils travaillent en grande couronne. L'utilisation de la voiture reste majoritaire (57 % pour les actifs allant travailler en proche couronne, 87 % en grande couronne). Et les temps sont toujours plus faibles pour les utilisateurs de la voiture.

Une utilisation prédominante de la voiture en ville nouvelle comme en grande couronne

Les actifs des villes nouvelles ont des lieux de travail similaires aux actifs de grande couronne : 16 % travaillent à Paris, 18 % en proche couronne et 65 % en grande couronne (contre respectivement 17 %, 23 % et 60 % parmi les actifs de grande couronne). En 2005, 62 % des actifs des villes nouvelles utilisent leur voiture particulière pour aller travailler. Ce pour-

centage était de 59 % dans l'EGT de 2001, il était de 63 % pour les actifs de la grande couronne.

Les actifs des villes nouvelles ont de ce fait un comportement identique à celui des actifs de grande couronne.

À Paris et en proche couronne, les actifs ne sont respectivement que 23 % et 47 % à utiliser ce mode de transport. Ce fort pourcentage s'explique par la part importante d'actifs de grande couronne qui travaillent à la périphérie de la région (59 %). Les gains de temps en voiture étant particulièrement importants lorsque la totalité du déplacement se déroule en grande couronne, on comprend aisément qu'ils soient 64 % à privilégier ce mode de transport.

À Paris et en proche couronne, où la desserte en transports en commun est meilleure, l'utilisation de la voiture entraîne des gains de temps moindres. D'où une part moins importante d'actifs utilisant leur voiture pour aller travailler.

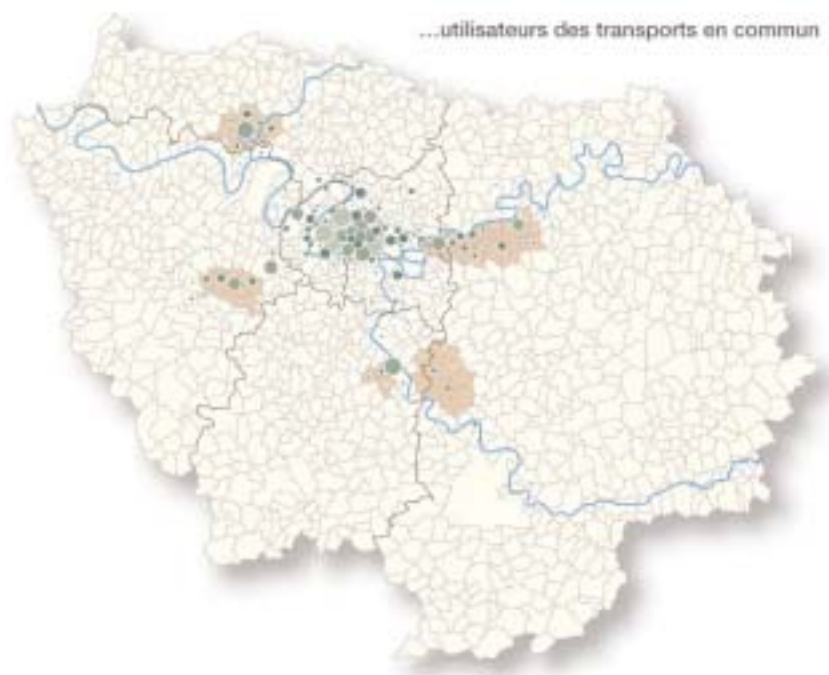
La ville nouvelle de résidence influe sur le mode de transport...

Selon la ville nouvelle de résidence, le choix du mode de transport des actifs travaillant dans leur commune, dans leur ville nouvelle ou à Paris n'est pas identique. Ce choix reflète la desserte interne à la ville nouvelle et en direction de Paris par les transports en commun.

À Évry, un quart des actifs qui travaillent dans leur commune de résidence effectuent le trajet par les transports en commun. Cette proportion n'est que de 3,5 % pour les actifs de Sénart.

À l'inverse, à Sénart, près des deux tiers utilisent une voiture particulière, contre 53 % en moyenne pour les

Localisation des emplois des actifs des villes nouvelles,...



Les temps
de transports
des actifs de villes
nouvelles proches
de ceux de grande
couronne

Lieu de travail, temps et distance parcourue par les actifs des villes nouvelles
selon le mode transport et la ville nouvelle de résidence

Lieu de travail		Ville nouvelle de résidence					Villes nouvelles
		Cergy	Evry	Marne-la-Vallée	Sénart	Saint-Quentin-en-Yvelines	
Ville nouvelle de résidence	Effectif	283	121	401	96	238	1139
	%	45	44	44	29	46	43
	Temps	36	29	38	33	31	35
	Temps TC (%)	61 (15,2%)	46 (21,4%)	70 (19,2%)	81 (9,1%)	62 (13,4%)	64 (16,4%)
	Temps VP (%)	34 (67,1%)	25 (62,1%)	32 (64,8%)	28 (71,3%)	27 (67,4%)	30 (66,2%)
	Distance	3,8	1,8	6,8	4,6	3,8	4,6
	Distance TC	5,2	1,2	9	7,2	3,8	6
	Distance VP	5,4	2,8	9,2	6,2	5,2	6,4
	Ratio du temps TC/VP à distance égale	1,9	4,3	2,5	2,5	3,1	2,3
Paris	Effectif	99	33	189	56	39	415
	%	16	12	21	17	8	16
	Temps	143	125	120	147	113	129
	Temps TC (%)	147 (92,9%)	133 (78,0%)	123 (79,4%)	146 (91,5%)	128 (67,0%)	134 (83,0%)
	Temps VP (%)	99 (5,7%)	111 (18,1%)	110 (20,6%)	155 (8,5%)	83 (33,1%)	107 (16,4%)
	Distance	53,4	51,8	45,2	62,8	47,8	50,2
	Distance TC	53,4	51,4	45,4	63	48,2	50,8
	Distance VP	54,2	53,8	44,6	59,4	47,2	47,6
	Ratio du temps TC/VP à distance égale	1,5	1,2	1,1	0,9	1,5	1,2

Source : Enquête sur les modes de vie dans les villes nouvelles d'Ile-de-France, 2005

Note : Ces chiffres ne sont pas à titre indicatif et sont à prendre avec précaution en raison des effectifs concernés, qui sont parfois très réduits. Les chiffres entre parenthèses (x %) représentent la part des actifs qui utilisent les transports en commun (ou la voiture particulière) selon la ville nouvelle de résidence et le lieu de travail. Par exemple, 12 % des actifs de la ville nouvelle de Cergy qui travaillent dans leur commune de résidence utilisent les transports en commun, 53 % leur voiture particulière.

cing villes nouvelles franciliennes. Le constat est identique pour les actifs travaillant dans leur ville nouvelle de résidence : seuls 9 % des actifs de Sénart utilisent les transports en commun, contre 19 % à Marne-la-Vallée et 21 % à Évry.

C'est l'histoire et le développement de chacune des villes nouvelles qui permettent de comprendre les lieux de travail des actifs et par conséquent leur mode de transport.

Dans le cas de Sénart, son étendue, ses faibles densités (habitat et

emploi), sa distance à Paris (30 km) et l'absence d'un centre-ville ont ralenti le développement de cette ville nouvelle au cours des deux premières décennies. Aujourd'hui, Sénart souffre encore d'un déficit d'emplois (elle ne propose que 6 emplois pour 10 actifs résidents), alors que l'équilibre habitat-emploi est presque atteint pour les autres villes nouvelles. Essentiellement zone d'habitat, au cours des deux premières décennies, Sénart n'occupe qu'un peu moins du tiers de ses actifs, le plus faible pourcentage

de toutes les villes nouvelles.

À l'inverse, la ville nouvelle d'Évry connaît un fort dynamisme en ce qui concerne l'emploi. Elle offre, en effet, un nombre d'emplois supérieur au nombre d'actifs résidents. L'implantation d'administrations comme la préfecture, la bonne desserte routière, ferroviaire et aéroportuaire (les autoroutes A6, A80 et A87, 3 gares, SNCF, RER C et D, et l'aéroport d'Orly) ou encore une structure d'accueil qui s'avère propice à l'installation des entreprises sont à l'origine

Les temps
de transports
des actifs de villes
nouvelles proches
de ceux de grande
couronne

du dynamisme économique de la ville nouvelle et favorisent la possibilité pour les actifs d'utiliser plus facilement les transports en commun à l'intérieur de la ville nouvelle.

Pour les actifs travaillant à Paris, ceux de Sénart sont cette fois les plus nombreux, avec ceux de Cergy, à utiliser les transports en commun pour s'y rendre (respectivement 92 % et 93 %). Pour les actifs de Sénart, tout particulièrement, les actifs qui se rendent à Paris en transport en commun mettent un peu moins de temps que ceux qui utilisent leur voiture.

... ainsi que sur les temps de transport

Des temps de trajet plus longs à Sénart qu'à Évry

Malgré la proximité géographique de ces deux villes nouvelles, résider dans l'une ou dans l'autre n'entraîne pas des temps de transport identiques.

Les actifs de Sénart mettent, en moyenne, 1 h 24 pour aller et revenir de leur lieu de travail, contre 1 h 09 pour ceux d'Évry.

La part plus élevée d'actifs à Sénart travaillant à Paris (en raison de la faible densité d'emploi sur place) entraîne des temps de transport plus longs pour les actifs.

À Marne-la-Vallée Ouest, où la distance à Paris est la plus faible des cinq villes nouvelles et où la desserte des transports est dense, les actifs mettent un temps quasiment équivalent à celui des actifs de Sénart. Ce temps élevé est dû à la part importante des déplacements réalisés en transports en commun dans une zone de la région particulièrement dense et encombrée.

Étudier les temps de transport domicile-travail dans les villes nouvelles apporte une image un peu plus nuancée au portrait dressé à partir des réponses des habitants sur la qualité

de vie en ville nouvelle dans un article précédent⁽³⁾. Mais ces temps élevés passés dans les transports en commun traduisent également le rôle central joué par les villes nouvelles au cours des trente dernières années dans l'accueil des populations souhaitant accéder à un logement de qualité, conforme tant à leur souhait qu'à leur budget, quitte pour cela à s'éloigner de leur lieu de travail, mais avec l'idée de profiter de leur bonne desserte routière et ferroviaire.

L'enquête sur les modes de vie dans les villes nouvelles d'Île-de-France a été réalisée par téléphone auprès de 4 800 habitants résidant dans une des cinq villes nouvelles d'Île-de-France entre février et mars 2005 par l'institut de sondage Louis Harris.

800 enquêtés ont été interrogés dans chaque ville nouvelle, 1 600 à Marne-la-Vallée. Le questionnaire comprend une partie ménage (la personne de référence du ménage ou son conjoint a répondu) et une partie individu (une personne du ménage tirée selon la méthode des quotas). Les thèmes abordés sont l'habitat et l'environnement urbain, le quartier et son utilisation à travers les commerces, les équipements et les services, les relations personnelles et associatives, le travail ou les études, le sentiment d'appartenance à la ville nouvelle.

L'enquête a été financée par le Programme d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles, l'EPAMarne-EPAFrance et l'EPA Sénart. L'étude se fait dans le cadre d'un partenariat élargi, associant l'Insee et l'Iaurif.

Le questionnaire de cette enquête s'est inspiré de celui de l'enquête « Vie de quartier » menée dans les dispositifs des enquêtes permanentes sur les conditions de vie de l'Insee, afin de disposer d'une référence régionale.

L'exploitation complète de l'enquête fera l'objet d'un rapport de l'Iaurif à paraître fin 2005.

(3) « Les villes nouvelles adoptées par leurs habitants », Note rapide, n°394, Iaurif, octobre 2005.