

Février 2012

# Activités quotidiennes et mobilité en Île-de-France, du centre au périurbain

Projet de recherche PREDIT-GO3 – phase 1



INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE







# Activités quotidiennes et mobilité en Île-de-France, du centre au périurbain

**Rapport de première phase du projet de recherche PREDIT GO3 :  
Perspectives pour une organisation plus durable des activités quotidiennes des ménages seine-et-marnais au sein d'un territoire peu dense**

février 2012

**IAU île-de-France**

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15  
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02  
<http://www.iau-idf.fr>

Directeur général : François Dugeny  
Département Mobilité Transport: Alain Meyère, directeur de département  
Étude réalisée par Mireille Bouleau  
Avec la collaboration de Jérémie Courel, Lucile Mettetal, Alain Meyère  
N° d'ordonnement : 5.11.001

Crédits photos de couverture :  
B.Gegauff / IAU îdF - C.Dègremont / IAU îdF - C.Doutre / BaSoH / IAU îdF



# Sommaire

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>5</b>
<b>SYNTHESE DES PRINCIPAUX RESULTATS .....</b>	<b>5</b>
DEFINITION DU PERIURBAIN .....	6
TAILLES DES « FORMES URBAINES » .....	8
<b>CONTEXTE SOCIODEMOGRAPHIQUE.....</b>	<b>11</b>
UNE CROISSANCE STABILISEE DANS LE PERIURBAIN, ALORS QUE LES FRANGES DE L'AGGLOMERATION SE DENSIFIENT..	11
EN DEHORS DU CENTRE, LES DIFFERENCES S'EFFACENT.....	12
LE PERIURBAIN SE CARACTERISE PAR UNE FORTE PART DE FAMILLES PROPRIETAIRES DE MAISONS INDIVIDUELLES ET MOTORISEES .....	14
<b>SPECIFICITE DE LA MOBILITE EN SEMAINE DES HABITANTS DU PERIURBAIN .....</b>	<b>17</b>
DES PROGRAMMES AUSSI INTENSIFS DU CENTRE A LA PERIPHERIE .....	18
LES FRANCILIENS REALISENT UNE MULTITUDE DE PROGRAMMES D'ACTIVITES DIFFERENTS .....	19
UNE PLUS GRANDE DIVERSITE D'ACTIVITES DANS LE CENTRE.....	21
CONCENTRATION SPATIO-TEMPORELLE DES PROGRAMMES: DES DISTANCES DE PLUS EN PLUS LONGUES POUR UNE DUREE D'ABSENCE IDENTIQUE .....	24
<i>Un budget temps constant sur toute la région .....</i>	<i>24</i>
<i>Disparition des habitants du périurbain vivant dans une sphère très locale .....</i>	<i>27</i>
POLES URBAINS SECONDAIRES .....	29
L'AUTOMOBILE : LA SOLUTION DU PERIURBAIN POUR CONSERVER UN PROGRAMME D'ACTIVITE RICHE .....	30
OU VIVENT LES INDIVIDUS AUX PROGRAMMES FORTEMENT CONTRAINTS ? .....	33
SPECIFICITES DE LA SEINE ET MARNE .....	35
<b>IMPACT DU CYCLE DE VIE.....</b>	<b>39</b>
DIFFERENCES HOMMES-FEMMES .....	42
TYPOLOGIE DES INDIVIDUS SELON LEUR PROGRAMME D'ACTIVITES .....	47
<i>Groupes des personnes avec motif obligé (groupes 1 à 6).....</i>	<i>47</i>
<i>Détail de chacune des 10 classes .....</i>	<i>48</i>
<i>Evolution temporelle des 10 classes.....</i>	<i>53</i>
<b>DES DIFFERENCES PLUS MARQUEES LE WEEK-END .....</b>	<b>55</b>
<b>SUITES ET PERSPECTIVES.....</b>	<b>59</b>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>61</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>72</b>



# Introduction

L'objectif de cette première phase est de comparer les programmes d'activités des habitants des zones plus ou moins denses afin d'identifier l'impact du desserrement de l'habitat sur la mobilité des individus et de dégager les spécificités de la mobilité dans le périurbain. Est-ce que les habitants du périurbain ont des programmes d'activité moins intenses ou moins variés que les habitants de zones plus denses? Existe-il des activités plus compliquées que d'autres à réaliser lorsque l'on vit éloigné du centre? Est-ce que l'éloignement du centre accentue certaines inégalités liées à l'âge ou au sexe des individus?

Les caractéristiques de la mobilité des individus selon leur zone sont tout d'abord étudiées les jours de semaine et synthétisées dans une typologie établissant 10 principaux profils de mobilité. Une analyse plus succincte de la mobilité de fin de semaine permet de compléter ces résultats et d'établir une vision plus globale des spécificités du périurbain.

## Synthèse des principaux résultats

Entre 1976 et 2001, les différences des programmes d'activités des Franciliens tendent à s'effacer, bien que le centre de l'agglomération continue à se dégager par la richesse et l'intensité des activités de ses habitants. Cette tendance s'accompagne d'un fort brassage sociodémographique de la banlieue effaçant le stéréotype des classes moyennes et des familles nombreuses habitant les zones périurbaines lointaines. Les inégalités géographiques persistent (voire augmentent, Berger 2003) mais ne sont pas forcément liées à la densité de l'habitat. Seul le centre creuse sa différence socioprofessionnelle : la part de cadres et professions libérales augmentant plus de 2 fois plus vite que dans les autres zones.

La forte motorisation des ménages du périurbain leur permet, durant la semaine, de conserver des programmes d'activités équivalents aux zones plus denses (en dehors du centre) malgré des contraintes très fortes dues à des distances nettement plus grandes à parcourir et qui continuent de croître.

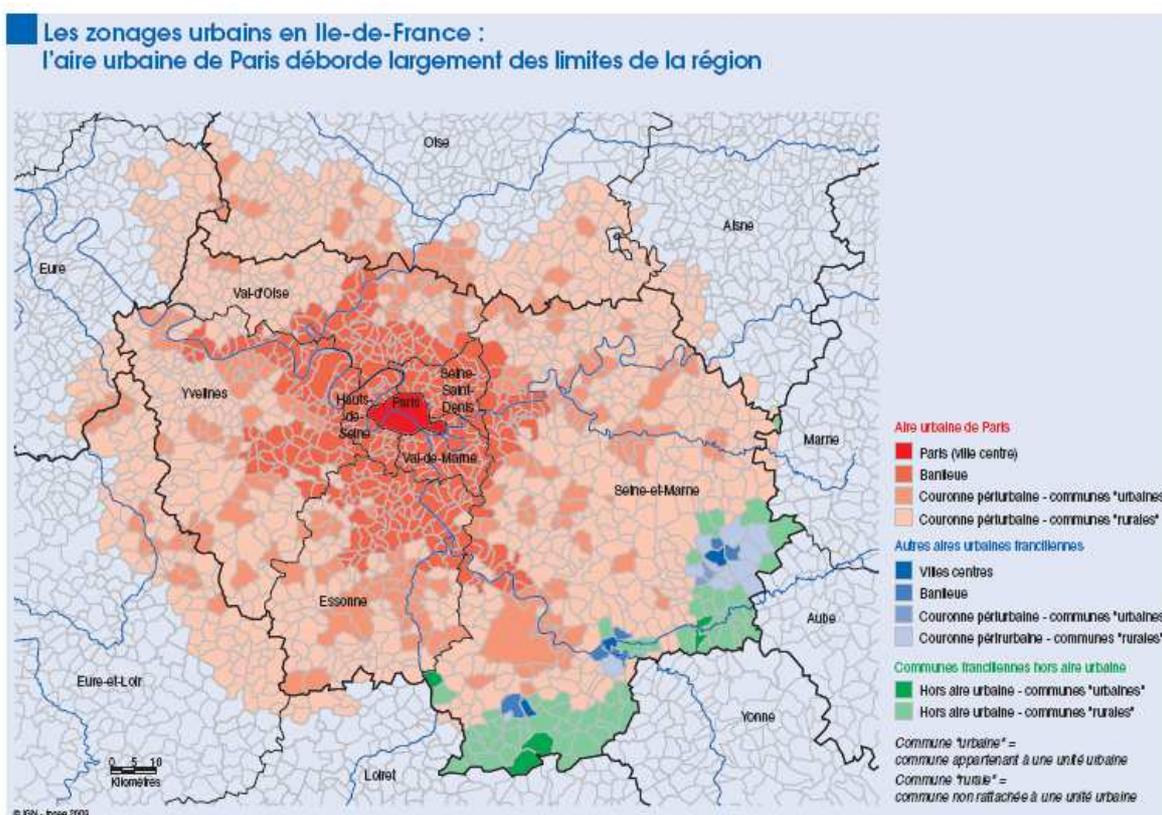
En revanche la mobilité du périurbain a tendance à être moins intense et moins variée sous certains aspects durant la fin de semaine et en particulier le dimanche.

Nous verrons enfin que l'éloignement impacte plus fortement les seniors que les autres tranches d'âges et que dans une certaine mesure les différences de mobilités entre hommes et femmes sont également modifiées par l'éloignement du centre.

## Définition du périurbain

En 1996, l'INSEE établit une définition officielle de la couronne périurbaine à partir de la localisation des emplois de ses résidents (Le Jeannic 1996, Hassan 2001, Mary-Portas 2009). La couronne périurbaine d'un pôle urbain est définie comme l'ensemble des communes dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans ce pôle urbain ou dans la couronne périurbaine elle-même. Le pôle urbain se définit quant à lui comme un ensemble de commune d'un seul tenant concentré autour d'une ville centre offrant au moins 5000 emplois.

Selon cette définition (cf. illustration 1) la couronne périurbaine de Paris commence au-delà de l'agglomération et va jusqu'aux limites de la région, seules certaines communes à l'extrémité sud-est de la Seine et Marne en sont exclues.



source : INSEE Ile de France à la page n°311, France-Line Mary-Portas 2009

Découpage morphologique, basé sur les données du recensement de 1999

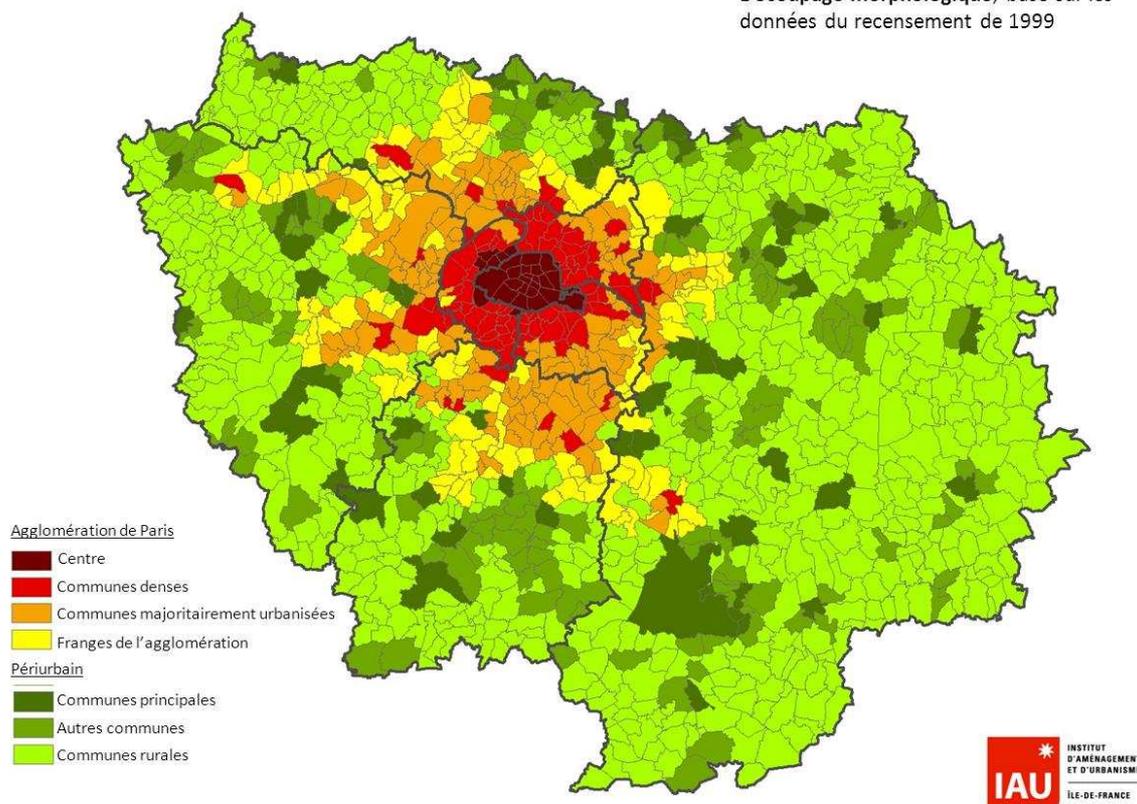


Figure 1. Découpage morphologique de 1999

Dans le cadre de ce projet, nous avons choisi de revenir à une définition issue de la morphologie de l'occupation des sols, afin de disposer d'un découpage reflétant le desserrement de l'habitat et non les frontières administratives. Nous avons donc défini 5 zones d'habitation à partir du nouveau découpage morphologique établi à la fois en fonction du taux d'urbanisation et de la densité humaine (rapport IAU-IdF, Bertrand et Dugué 2007, établi sur les données du recensement de 1999).



La zone 1 - le centre - regroupe Paris ainsi que certaines communes limitrophes ayant plus de 95% de leur surface urbanisée et une densité supérieure à 300 individus à l'hectare, soit les communes de Boulogne, Neuilly, Puteaux, Courbevoie, Levallois –Perret, Clichy, Le pré St Gervais, Vincennes, St Mandé et Montrouge.

La zone 5 - le périurbain - se définit quant à lui par **le regroupement des zones extérieures à l'agglomération**. Cet espace s'avère donc extrêmement proche de la définition de

couronne périurbaine de l'INSEE : puisque seules les 3 villes de Montereau, Nemours et Provins et les communes rurales situées entre ces communes et les limites de la région, en sont exclues. Dans la pratique, plusieurs études réalisées après 1996 étendent la définition théorique de l'INSEE à l'ensemble des communes situées au-delà de l'agglomération francilienne (Baïccani 1997).

A l'inverse, l'INSEE souligne le fait que le périurbain dans la définition stricte dépasse les frontières de la région, en particulier au Nord et à l'Ouest. L'étude présentée ici se base sur les données des Enquêtes Globales Transport, réalisées sur le périmètre francilien uniquement, les comportements des habitants de ces zones limitrophes extérieures n'ont donc pas pu être pris en compte.

Les 5 zones ainsi définies à partir du MOS constituent un découpage progressif de la zone centrale la plus dense, à la zone périphérique la moins dense.

Ce découpage est très différent du découpage classique : Paris - Petite Couronne - Grande Couronne. En effet, si le Centre peut quasiment être assimilé à Paris (ne s'y ajoute que 4% d'individus, tous issus de Petite Couronne), en revanche les autres zones sont très éclatées.

zones d'habitation	PARIS 75	PETITE COURONNE 92,93 ou 94	GRANDE COURONNE 77,78,91,95	TOTAL
<b>CENTRE</b>	20%	4%	0%	24%
<b>COMMUNES DENSES</b>	0%	25%	7%	31%
<b>COMMUNES MAJORITAIREMENT URBANISEES</b>	0%	7%	18%	26%
<b>FRANGES DE L'AGGLOMERATION</b>	0%	1%	8%	8%
<b>PERIURBAIN ET RURAL</b>	0%	0%	11%	11%
<b>TOTAL</b>	20%	37%	44%	100%

Figure 2. Correspondance avec le découpage usuel Paris-PC-GC – effectifs d'individus EGT 2001

Dans les analyses présentées dans ce rapport, une même commune a toujours été affectée à une même zone, quelle que soit l'année de l'enquête (EGT 1976, 1983, 1991 et 2001).

## Tailles des « formes urbaines »

Le découpage choisi reflète bien l'élargissement des formes urbaines sur tous les motifs de déplacements. En effet, quel que soit le motif du déplacement les distances moyennes parcourues sont systématiquement plus grandes lorsque l'on passe d'une zone centrale à une zone plus périphérique (cf. Tableau 1)

Motifs à la destination	CENTRE	COMMUNES DENSES	COMMUNES MAJORITAIREMENT URBANISEES	FRANGES DE L'AGGLOMERATION	PERIURBAIN ET RURAL	Ensemble de l'IdF
Motifs obligés (Travail/Etudes...)	4,4	5,7	7,2	8,7	12,4	<b>6,7</b>
retour au Domicile	3,1	4,0	4,9	6,2	9,6	<b>4,8</b>
Achats	1,4	2,3	3,0	4,0	5,6	<b>2,7</b>
s	1,9	2,4	2,6	3,4	5,2	<b>2,8</b>
Loisirs	2,7	3,7	4,1	4,9	7,6	<b>3,9</b>
Motifs personnels	2,7	3,5	4,3	4,7	7,7	<b>3,9</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3,1</b>	<b>4,1</b>	<b>5,0</b>	<b>6,1</b>	<b>9,3</b>	<b>4,8</b>

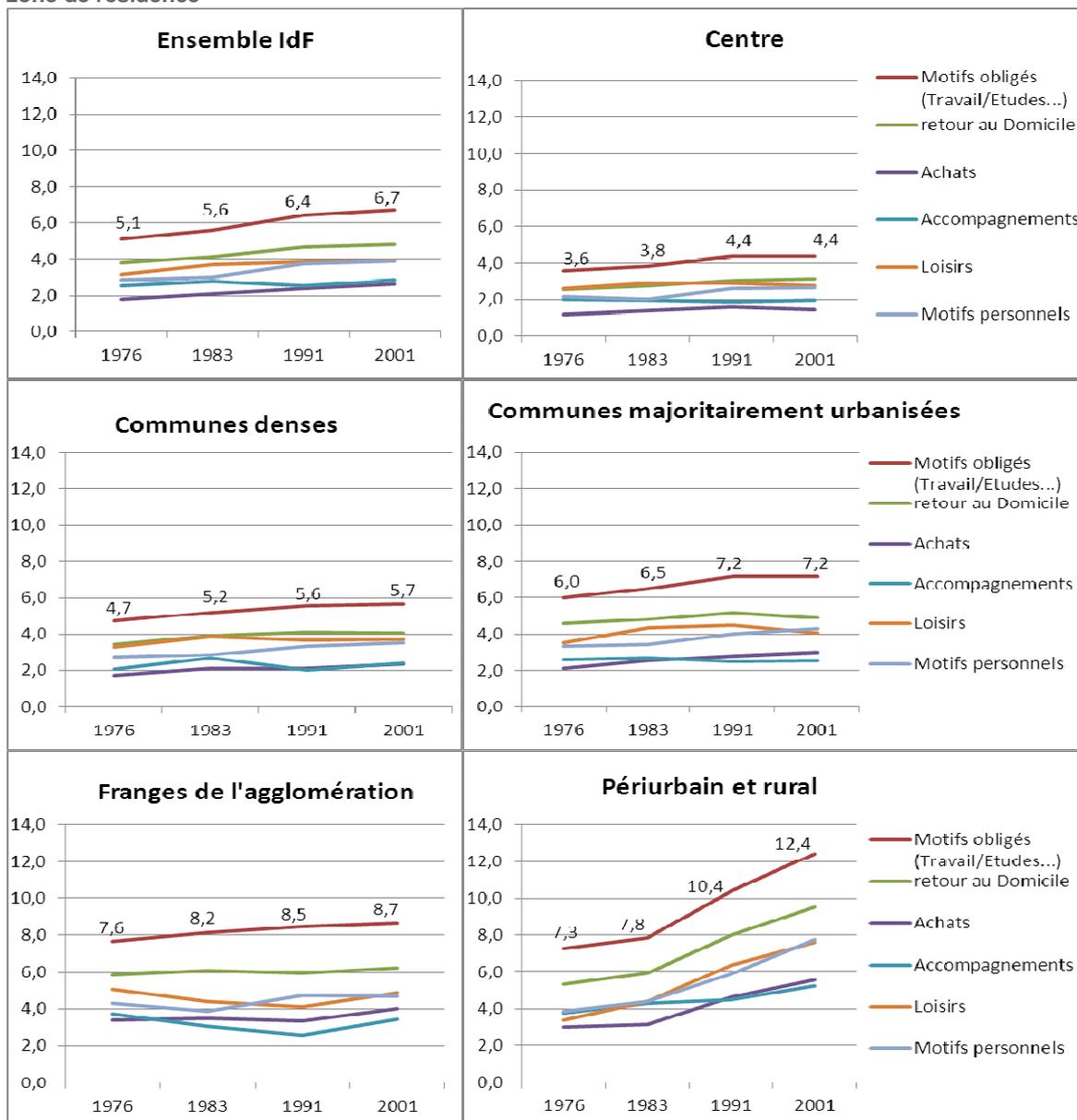
Tableau 1. Distance moyenne parcourue (en km) par zone de résidence et motif à la destination, EGT 2001

Le maillage ne s'écarte néanmoins pas de façon régulière au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre. La distance moyenne augmente de 33% entre le centre et les communes denses et de respectivement 21 et 24% des communes denses aux communes majoritairement urbanisées et de ces dernières aux franges de l'agglomération, puis elle augmente brusquement de 50% dans le périurbain. Les distances parcourues pour motif achat et loisirs augmentent brusquement à la sortie de Paris puis moins fortement des communes denses jusqu'aux franges de l'agglomération. Le maillage se relâche ensuite très fortement pour chacun des motifs lorsque l'on passe des franges de l'agglomération au périurbain (cf. tableau 3)

<b>Evolution des distances moyennes parcourues d'une zone à la suivante, EGT 2001</b>				
Motifs à la destination	CENTRE / COMMUNES DENSES	COMMUNES DENSES /COMMUNES MAJORITAIREM ENT URBANISEES	COMMUNES MAJORITAIREM ENT URBANISEES/ FRANGES DE L AGGLOMERATION	FRANGES DE L AGGLOMERATION/ PERIURBAIN ET RURAL
Motifs obligés (Travail/Etudes...)	29%	26%	21%	44%
retour au Domicile	28%	22%	27%	54%
Achats	65%	28%	35%	39%
Accompagnements	23%	7%	34%	53%
Loisirs	37%	9%	19%	57%
Motifs personnels	33%	23%	9%	65%
<b>TOTAL</b>	<b>33%</b>	<b>21%</b>	<b>24%</b>	<b>51%</b>

Ainsi, un habitant du périurbain doit parcourir pour chaque motif une distance en moyenne 3 fois plus grande qu'un habitant du centre (et même 4 fois plus grande pour ses achats). Entre 1991 et 2001, le « maillage » a globalement très peu évolué. Pour l'ensemble des zones, les distances moyennes diminuent ou se stabilisent à partir de 1991, excepté dans le périurbain où elles continuent de croître fortement en 2001 (cf. figure 4). Les habitants de cette zone sont donc soumis à une contrainte grandissante s'ils souhaitent conserver un programme d'activité constant.

Figure 3. Distances moyennes parcourues entre 1976 et 2001, selon le motif à la destination et la zone de résidence



# Contexte sociodémographique

## Une croissance stabilisée dans le périurbain, alors que les franges de l'agglomération se densifient

Les études INSEE montrent qu'en Ile de France, par rapport à d'autres agglomérations françaises, la croissance périurbaine a été très forte et très précoce (Baccaini et Semecurbe 2009). Elle augmente fortement jusque dans les années 1975 puis décroît et se stabilise à partir de 1999, alors que la croissance du périurbain reprend dans la plupart des autres agglomérations.

Mais nous travaillons ici sur des **zones fixes dans le temps**, établies à partir du MOS 1999. La zone périurbaine telle que nous l'étudions était donc moins peuplée il y a quelques années. Elle s'est fortement développée entre les années 1983 et 1991 puis se stabilise depuis. Parallèlement les franges de l'agglomération se densifient fortement, particulièrement entre 1991 et 2001.

Zone d'habitation	1976	1983	1991	2001
CENTRE	2 479 128	2 460 393	2 374 434	2 405 056
COMMUNES DENSES	2 739 319	2 842 115	3 012 036	3 139 168
COMMUNES MAJORITAIREMENT URBANISEES	2 140 566	2 239 237	2 397 612	2 577 298
FRANGES DE L'AGGLOMERATION	488 223	560 650	660 288	831 233
PERIURBAIN ET RURAL	842 661	901 507	1 079 107	1 096 646
total	8 689 897	9 003 902	9 523 477	10 049 401

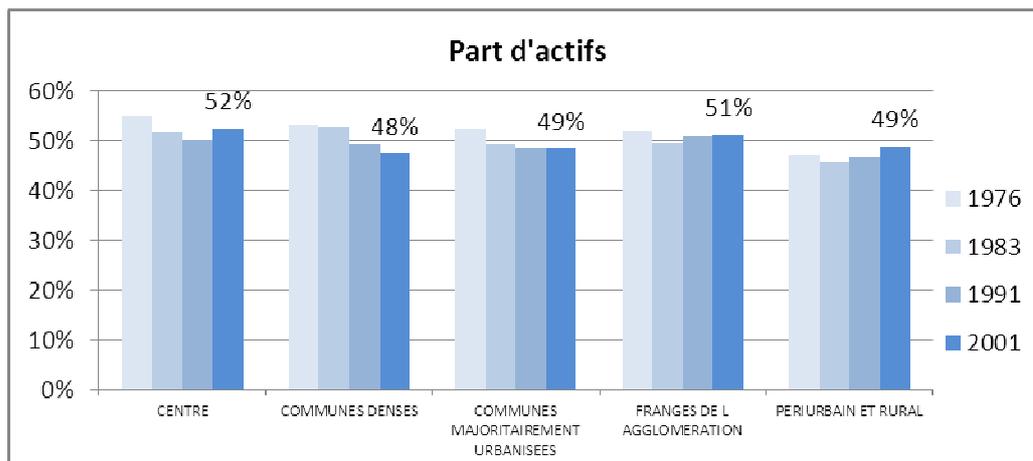
Volumes d'individus de 6 ans et plus, Enquêtes globales transport

Evolutions du nombre d'individus de 6 ans et plus	de 1976 à 1983	de 1983 à 1991	de 1991 à 2001
CENTRE	-1%	-3%	1%
COMMUNES DENSES	4%	6%	4%
COMMUNES MAJORITAIREMENT URBANISEES	5%	7%	7%
FRANGES DE L'AGGLOMERATION	15%	18%	26%
PERIURBAIN ET RURAL	7%	20%	2%
total	4%	6%	6%

## En dehors du centre, les différences s'effacent

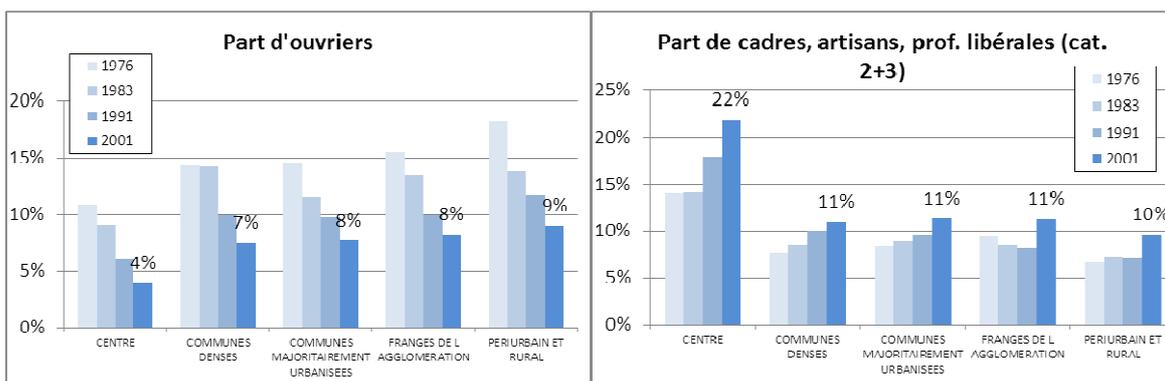
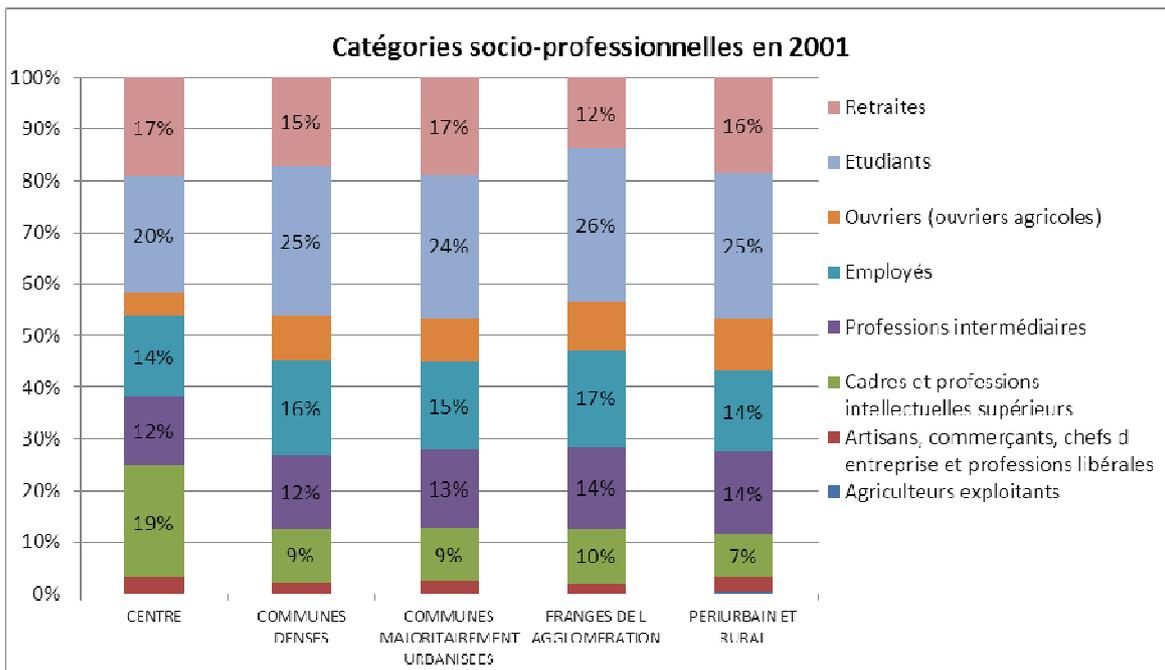
Le recensement de 1999 montre que l'espace périurbain francilien ne correspond plus à l'image stéréotypée de classes moyennes ou de familles nombreuses (Berger 2003) mais concentre comme les zones plus denses une grande disparité.

En 1976, le périurbain comptait un peu moins d'actifs que les autres zones (5 pts d'écart avec les franges de l'agglomération). Cette situation tend à s'équilibrer en 2001, le centre restant en tête de très peu avec 52,5% d'actifs.



En 1976 et jusqu'au recensement de 1990 (Baïccani, 1997) le périurbain contenait une nette surreprésentation d'ouvriers, au détriment des employés qui étaient plus présents dans les zones intermédiaires de l'agglomération parisienne. Depuis 1976, la part d'ouvriers baisse progressivement dans toute l'Île de France. A partir de 1991, les parts d'ouvriers et d'employés sont quasiment équilibrées entre les zones extérieures au centre (une très légère surreprésentation d'ouvriers subsiste dans le périurbain en 2001). La part de cadres reste également légèrement en retrait.

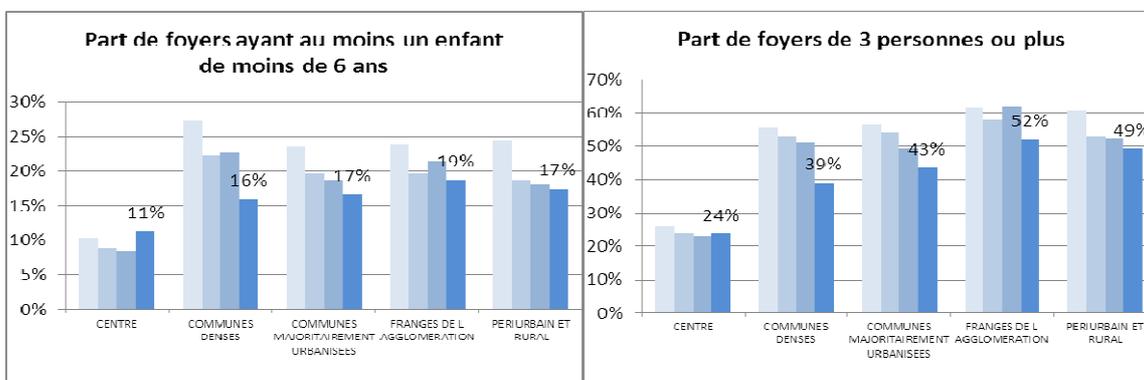
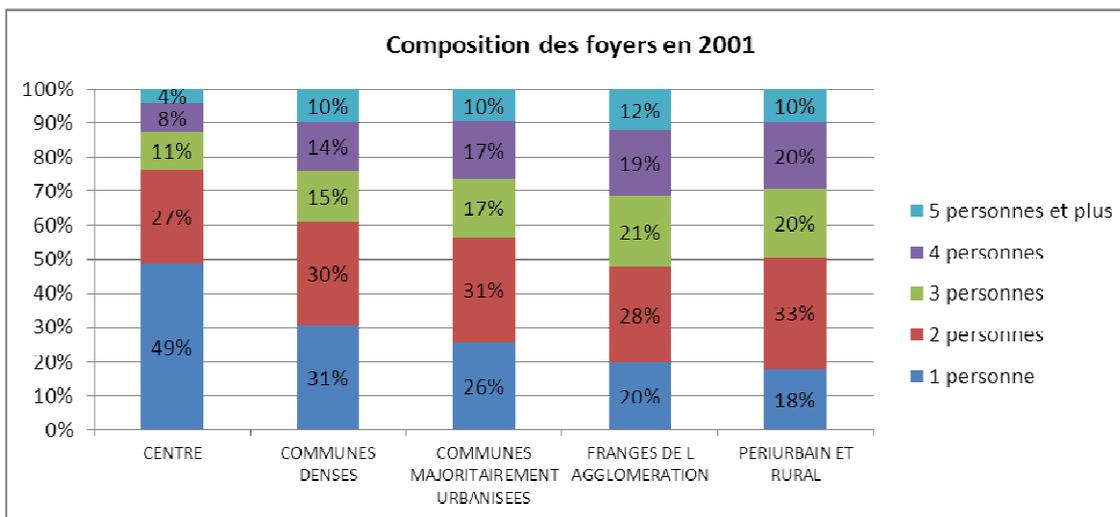
**Le centre se dégage quant à lui par sa forte concentration de cadres, près du double des autres zones et cette différence se creuse au fil du temps.** Le centre comprenait 7% de plus de cadres et professions libérales en 1976 et 1983 que les communes denses, alors qu'il en contient 12% de plus en 2001.



Destination privilégiée des familles avec enfant en quête d'espace (Baccaïni 1997), le périurbain se caractérisait en 1976 par une forte proportion de jeunes de 6 à 14 ans (21% contre 14,2% sur l'ensemble de l'Île de France) et cette part augmentait de façon régulière du centre vers la périphérie. En revanche les foyers avec un enfant de moins de 6 ans étaient présents dès la sortie du centre, ce qui indique que les foyers avaient tendance à quitter Paris lorsqu'ils avaient un enfant de cet âge et à aller d'autant plus loin qu'ils en avaient plusieurs. Le périurbain contenait ainsi près de 40% de foyer de 4 personnes et plus, contre 23% sur l'ensemble de l'Île de France et 31% dans la frange de l'agglomération.

En 2001, cet écart tend à disparaître : les foyers de la zone périurbaine ont une structure quasi-identique à ceux des franges de l'agglomération. Ces 2 zones gardent très légèrement plus d'enfants de 6-14 ans mais l'écart du nombre de jeunes s'est très largement comblé au fil des années. La part de foyers avec au moins un enfant de moins de 6 ans est quasiment la même dans les zones extérieures au centre (alors qu'une différence existait encore en 1991). Le nombre de foyers de 4 personnes reste légèrement supérieur dans les franges de l'agglomération et le périurbain mais de peu (resp. 31% et 30% contre 26% dans les communes majoritairement denses, en 2001).

La part de seniors a fortement augmenté en 2001 dans les communes denses et majoritairement denses, qui tendent à se rapprocher de la proportion du centre.



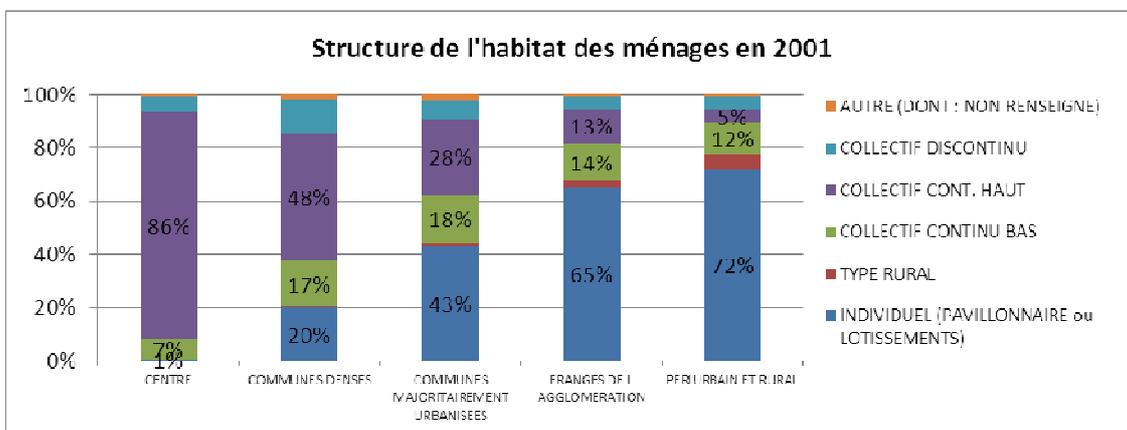
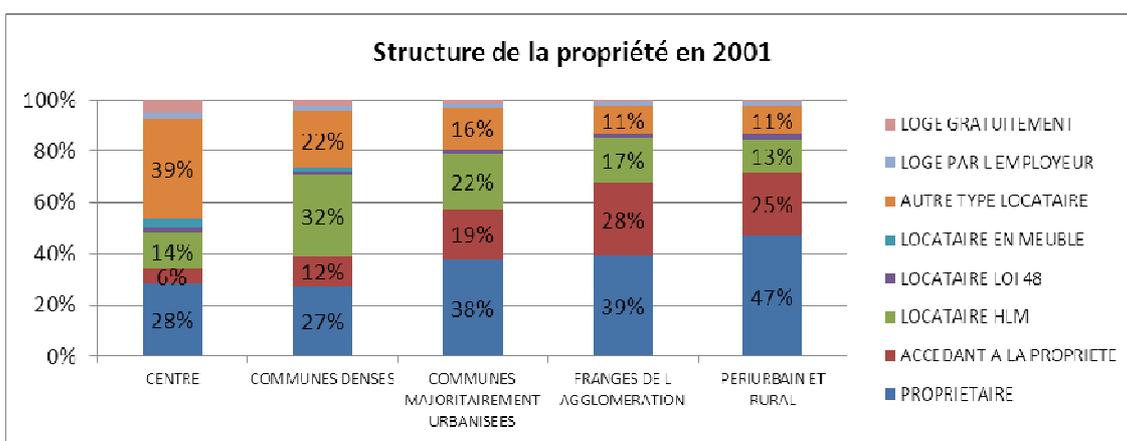
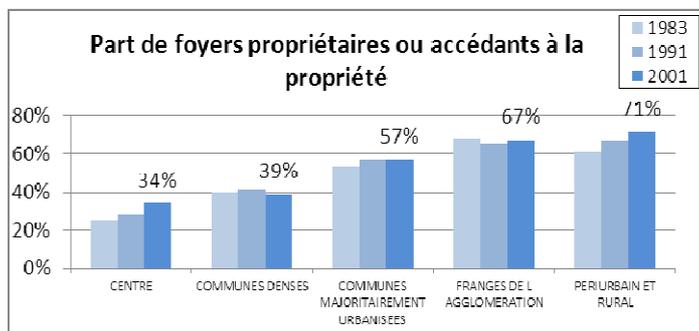
## Le périurbain se caractérise par une forte part de familles propriétaires de maisons individuelles et motorisées

En revanche le logement et la motorisation des ménages changent très vite avec l'éloignement du centre et ses différences persistent, voire parfois s'accroissent au fil des années.

Dès 1983, 68% des foyers des franges de l'agglomération et 61% des foyers du périurbain sont propriétaires ou accédant à la propriété contre 41% sur l'ensemble de l'IdF. En 2001, ils sont respectivement 67 et 71%, alors que la moyenne francilienne n'est qu'à 47%. En 1983, ce sont dans les franges de l'agglomération que l'on trouve le plus de foyers en habitat de type pavillonnaire individuel (43%), tandis que la zone périurbaine contient encore une forte part d'habitat de type rural.

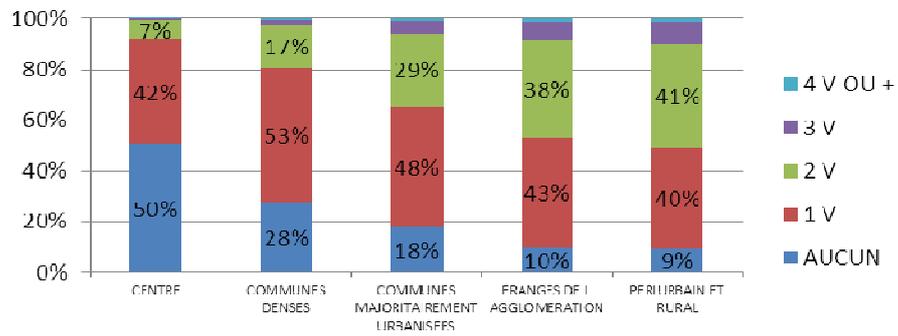
De la même façon, alors **qu'en 1983 38.4% du périurbain habite en individuel pavillonnaire** (contre 16% en IdF), la zone périurbaine dépasse, à partir de 1991, les franges de l'agglomération, jusqu'à atteindre **61% en 2001** (contre 24% en moyenne en IdF). Ce changement se fait essentiellement au détriment du logement de type rural, du collectif discontinu et du logement individuel en lotissement. On observe également entre 83 et 2001

une très forte diminution dans le périurbain des foyers vivant en logements de 50 à 74m<sup>2</sup> et la très forte augmentation des logements de 100 à 150 m<sup>2</sup>.



Parallèlement, les ménages sont beaucoup plus motorisés. En 1976, toutes les zones en dehors du centre ont la même part de foyers motorisés. Mais la motorisation augmente vite au fil des années. La part de foyers équipés de 2 voitures ou plus grimpe à 47 et 51% entre les franges de l'agglomération et le périurbain. Ces 2 zones sont les seules pour lesquelles la part de foyers motorisés (au moins 1 véhicule) augmente encore en 2001, nettement moins vite cependant qu'entre 1983 et 1991.

### Répartition des foyers selon le nombre de véhicules qu'ils possèdent , EGT 2001



# Spécificité de la mobilité en semaine des habitants du périurbain

L'analyse qui suit prolonge les travaux réalisés sur les programmes journaliers des Franciliens (Courel et Prétari 2010, Courel 2007). L'objectif est d'étudier si les programmes d'activités sont sensiblement différents entre les habitants du centre, des zones denses, ou du périurbain, et sous quels aspects s'expriment ces différences.

4 grands groupes d'indicateurs ont été utilisés pour caractériser les programmes:

-les indicateurs d'intensité. L'intensité d'un programme se mesure par le nombre de déplacements réalisés dans la journée.

-les indicateurs de variété. Un programme est varié s'il contient une grande diversité de motifs de déplacements. Il est intéressant d'étudier si les habitants du périurbain sont aussi nombreux que les habitants du centre à réaliser des achats quotidiens, des loisirs ou des sorties, par exemple.

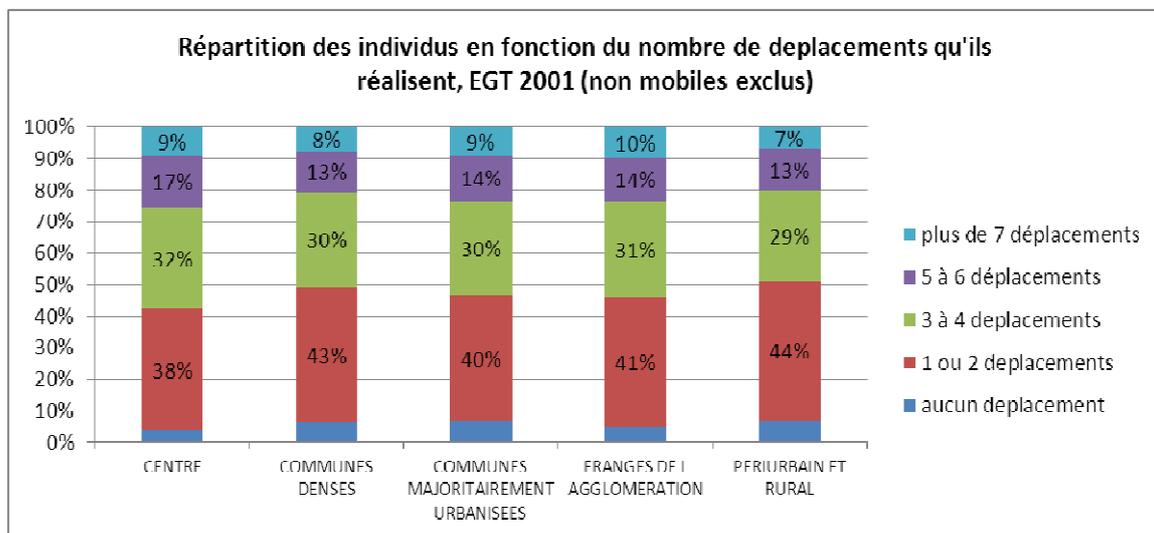
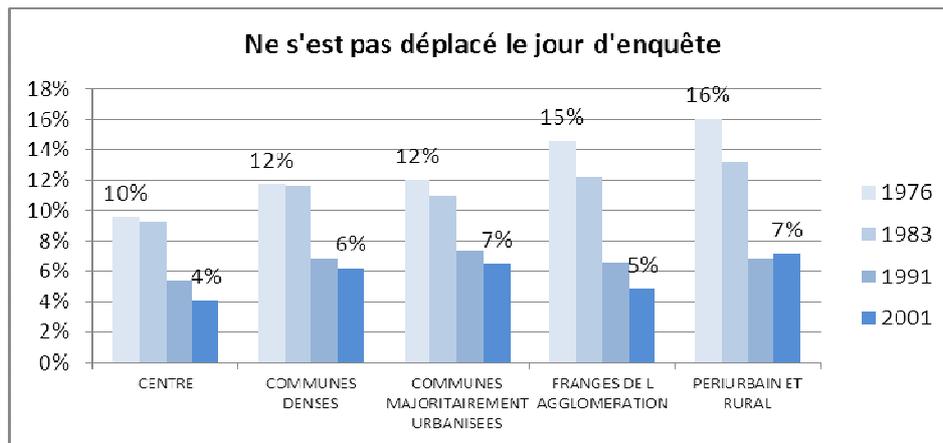
-les indicateurs de concentration spatio-temporelle. Est-ce que le programme d'activité est condensé en quelques heures d'absences ou est-ce qu'il s'étale sur toute la journée ? Est-ce qu'il se concentre autour du domicile ? Est-ce que l'individu travaille et habite dans la même commune ? Quel est l'ancrage de l'individu dans sa commune d'habitation ?

-les indicateurs de modes. L'objectif est de comprendre avec quels modes de transports l'individu réalise son programme d'activités.

Ces indicateurs seront utilisés pour mettre en évidence les ressemblances et les particularités des programmes d'activités des habitants de chacune des zones en semaine, puis dans un second temps le week-end. Les mêmes indicateurs permettront également dans une troisième partie d'étudier les particularités liées à chaque grande classe d'âge, puis enfin les différences entre les programmes d'activités des hommes et des femmes. L'objectif sera de mesurer si l'éloignement au centre conditionne plus fortement les activités de certaines catégories d'individus, comme les jeunes, les seniors ou les femmes.

## Des programmes aussi intensifs du centre à la périphérie

Si les habitants du périurbain et des franges de l'agglomération étaient moins mobiles en 1976, les différences s'effacent dès 1991 avec les zones extérieures à Paris. En 2001, les non mobiles représentent 4% des parisiens, et 6,2% dans les 3 zones extérieures. Le nombre de déplacements des personnes mobiles est ensuite assez proche entre les zones.



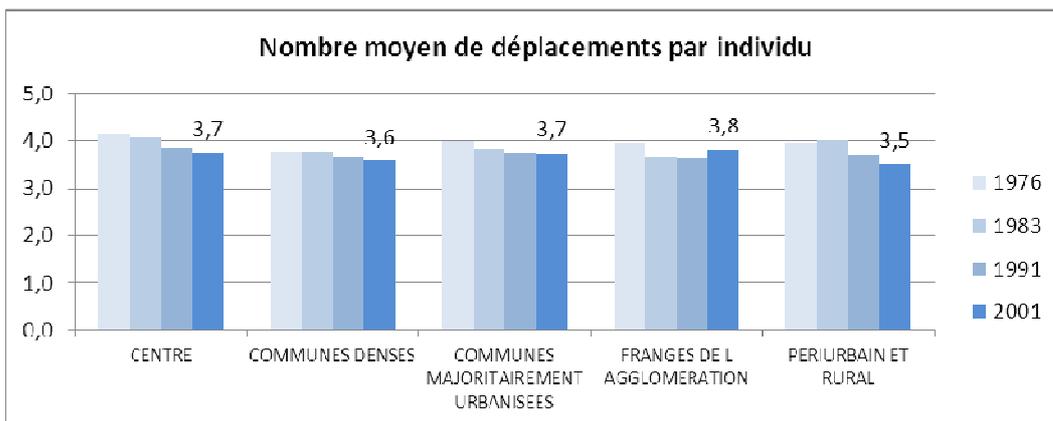


Tableau 2. Moyenne et écart-type du nombre de déplacements par individu (personnes non-mobiles exclues). L'écart-type permet de mesurer la dispersion autour de la moyenne.

	1- EGT 1976		2- EGT 1983		3- EGT 1991		4- EGT 2001	
	nombre moyen de déplacements	écart-type						
CENTRE	4,1	2,1	4,1	2,1	3,8	2,1	3,7	2,0
COMMUNES	3,8	2,1	3,8	2,1	3,6	2,0	3,6	2,1
COMMUNES	4,0	2,2	3,8	2,1	3,8	2,2	3,7	2,2
FRANGES	4,0	2,2	3,7	2,1	3,6	2,1	3,8	2,3
PERIURBAIN	4,0	2,2	4,0	2,4	3,7	2,1	3,5	2,0

Il est intéressant de constater que non seulement le nombre moyen de déplacement est très proche entre le centre et le périurbain, mais également la dispersion autour de cette moyenne (cf. tableau 2). On pourrait s'attendre en effet à des comportements plus extrêmes dans le périurbain, avec plus d'individus se déplaçant peu et également plus d'individus se déplaçant beaucoup, mais ce n'est pas le cas.

## Les Franciliens réalisent une multitude de programmes d'activités différents

Le programme d'activité d'un individu est caractérisé par l'enchaînement des motifs à la destination de chacun de ses déplacements. Afin de simplifier l'analyse, les motifs ont été regroupés en 6 catégories représentées chacune par une lettre:

- **D** = déplacement visant à rentrer au **domicile**
- **O** = déplacement pour motifs **obligés** (travail, études, école, affaires professionnelles)
- **A** = déplacement pour **achats** (quotidiens, hebdomadaires, exceptionnels)
- **L** = déplacement pour **loisirs** (restaurant, sorties, activités sportives, promenade, visites,..)
- **P** = déplacement pour d'autres motifs **personnels** (santé et motifs personnels non loisirs)
- **C** = déplacement pour **accompagner** ou aller chercher quelqu'un

On peut alors caractériser la journée d'un individu par un enchaînement de lettres représentant les motifs à la destination de chacun de ses déplacements. Cette simplification permet d'étudier la variété et l'intensité des programmes, ainsi que le fait que ces derniers soient composés d'activités qui s'enchaînent ou ponctués de nombreux retours au domicile.

Ensemble Ile de France	CENTRE		COMMUNES DENSES		COMMUNES MAJORITAIREMENT URBANISEES		FRANGES DE L AGGLOMERATION		PERIURBAIN ET RURAL	
OD 25%	OD 22%	OD 27%	OD 25%	OD 28%	OD 27%	AD 7%	AD 6%	AD 8%	AD 7%	AD 7%
AD 7%	AD 6%	AD 8%	AD 7%	AD 6%	AD 7%	ODOD 6%	LD 4%	ODOD 6%	ODOD 6%	ODOD 6%
ODOD 6%	LD 4%	ODOD 6%	ODOD 6%	AD 6%	AD 6%	LD 4%	PD 4%	LD 4%	LD 4%	LD 4%
LD 4%	PD 4%	LD 4%	LD 4%	ODLD 3%	ODLD 3%	PD 3%	ODOD 3%	PD 3%	PD 3%	PD 3%
PD 3%	ODOD 3%	PD 3%	ODLD 3%	LD 3%	LD 3%	ODLD 3%	ODLD 3%	ODLD 3%	PD 2%	ODLD 3%
ODLD 3%	ODLD 3%	ODLD 3%	PD 3%	PD 2%	PD 2%	OLOD 2%	OLOD 2%	OLOD 2%	OLOD 2%	ODAD 1%
OLOD 2%	OLOD 2%	OLOD 2%	OLOD 2%	OLOD 2%	OLOD 2%	ODAD 1%	ADLD 2%	ODAD 1%	ODAD 1%	OLOD 1%
ODAD 1%	ADLD 2%	ODAD 1%	ODAD 1%	ODAD 1%	ODAD 1%	ADLD 1%	OLD 2%	OAD 1%	ADLD 1%	CD 1%
ADLD 1%	OLD 2%	OAD 1%	ADLD 1%	ADLD 1%	ADLD 1%	OLD 1%	OAD 2%	ADLD 1%	COD 1%	COD 1%
OLD 1%	OAD 2%	ADLD 1%	OLD 1%	COD 1%	COD 1%					

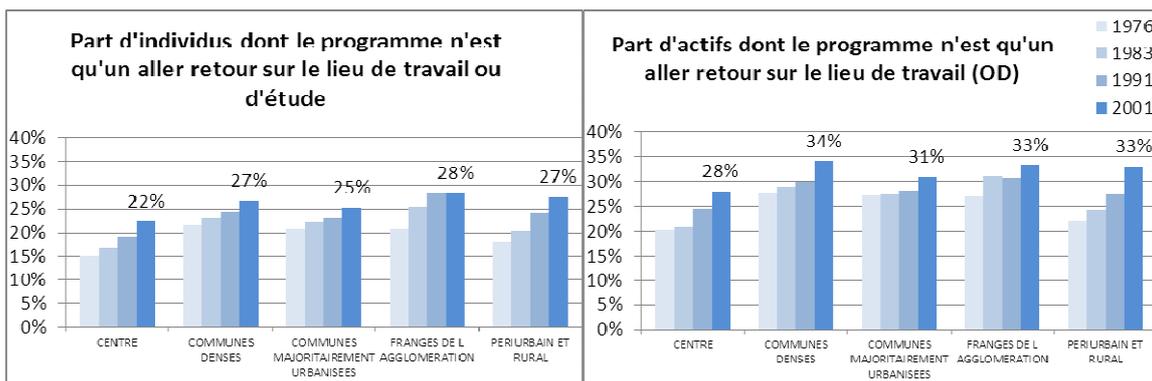
Tableau 3. Les 10 programmes d'activités les plus fréquents selon les zones d'habitation, EGT 2001

PROGRAMME	SIGNIFICATION	
OD	travail -domicile	
AD	achat - domicile	Ce programme peut concerner un inactif ou une personne active n'ayant pas travaillé le jour d'enquête
ODOD	travail-domicile-travail-domicile	Ce programme concerne par exemple des actifs, ou des élèves / étudiants qui rentrent déjeuner le midi à leur domicile
LD	loisir -domicile	
PD	affaire personnelle-domicile	
ODLD	travail-domicile-loisir-domicile	
OLOD	travail-loisir-travail-domicile	Ce programme concerne par exemple des actifs sortant de leur lieu de travail pour déjeuner dans un restaurant, ou pour faire du sport durant la pause déjeuner
ODAD	travail-domicile-achat-domicile	
OAD	travail-achat-domicile	
OLD	travail-loisir-domicile	
ADLD	achat - domicile -loisir-domicile	
CD	accompagnement-domicile	
COD	accompagnement-travail-domicile	

Tableau 4. Signification des programmes d'activités les plus fréquents

Il est intéressant de noter en premier lieu que les programmes d'activités les plus fréquents sont les mêmes, à de faibles nuances près, pour chacun des territoires du centre jusqu'aux zones rurales.

Le programme le plus fréquent est « OD » consistant à réaliser 2 déplacements au cours de la journée : se rendre sur son lieu de travail ou d'étude et revenir à son domicile. Ce programme très simple est réalisé par 25% des Franciliens, 22% dans le centre de l'agglomération et 27% dans le périurbain. Il est intéressant de voir que ce programme, le plus simple possible pour un actif ou un élève, est en augmentation au fil des années, que ce soit au centre ou en périphérie.



Deux programmes arrivent ensuite à des fréquences quasiment égales : « AD » et « ODOD », le premier programme consiste à sortir faire un achat et revenir à son domicile (il concerne des inactifs ou des personnes n'ayant pas travaillé le jour d'enquête), le deuxième consiste à aller au travail (ou sur un lieu d'études) revenir chez soi (vraisemblablement pour déjeuner le midi) puis retourner sur ce lieu de travail et enfin rentrer à nouveau chez soi.

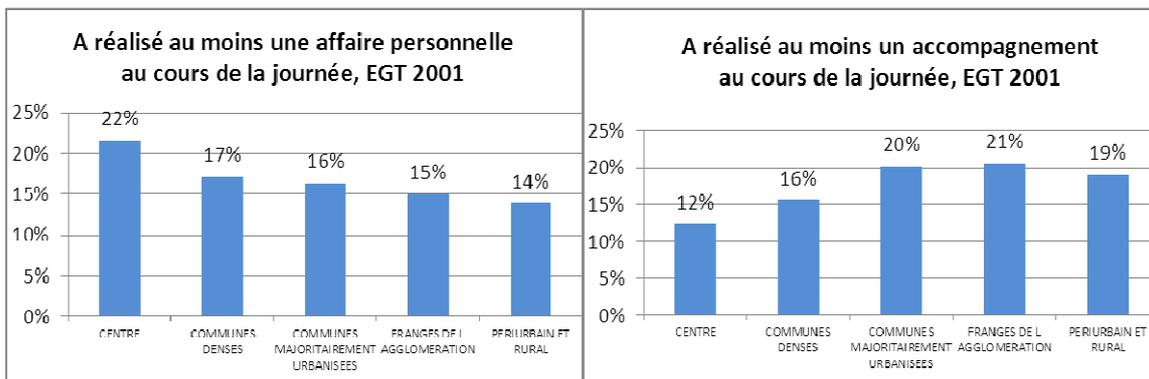
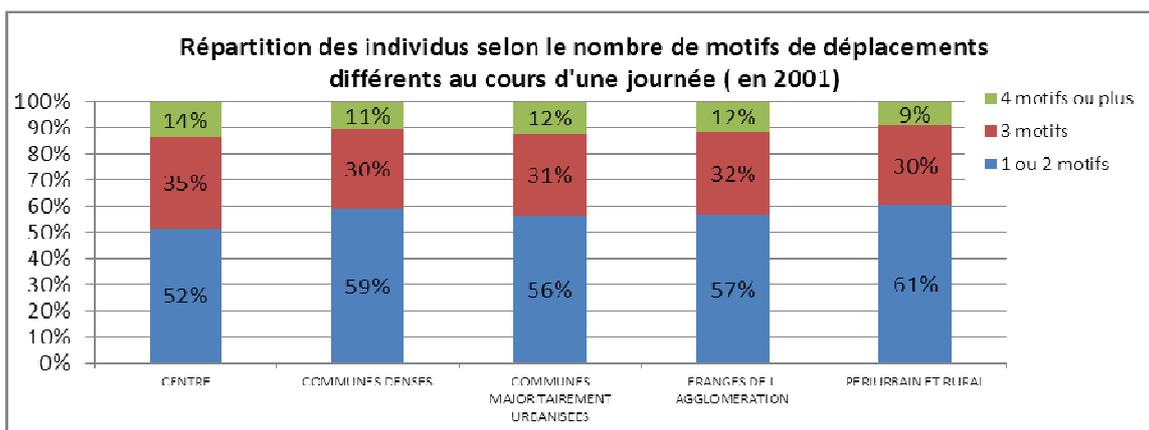
**Sorti de ces quelques programmes spécifiques, les Franciliens réalisent des programmes extrêmement diversifiés, presque tous différents les uns des autres.** En effet, si les dix programmes les plus fréquents rassemblent plus de la moitié des individus, le reste est quasiment une multitude de cas particuliers.

	Poids des 10 programmes d'activités les plus fréquents	Nombre de programmes différents observés dans l'EGT 2001	Nombre d'individus interrogés
CENTRE	55%	924	4198
COMMUNES DENSES	50%	1129	7328
COMMUNES MAJORITAIREMENT URBANISEES	58%	1180	6573
FRANGES DE L'AGGLOMERATION	55%	533	2242
PERIURBAIN ET RURAL	55%	613	3314
<b>Ensemble Ile de France</b>	<b>58%</b>	<b>2951</b>	<b>23655</b>

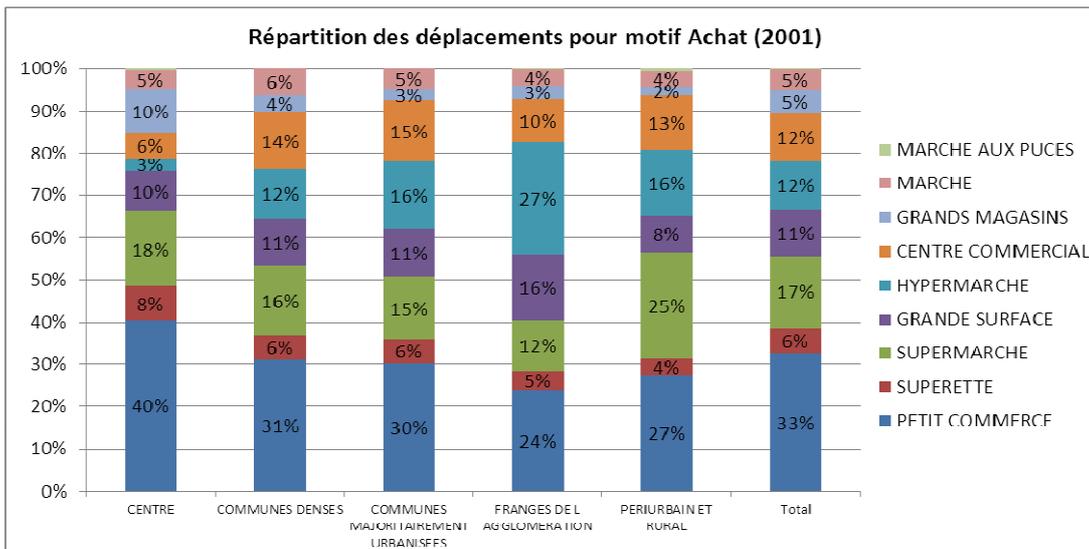
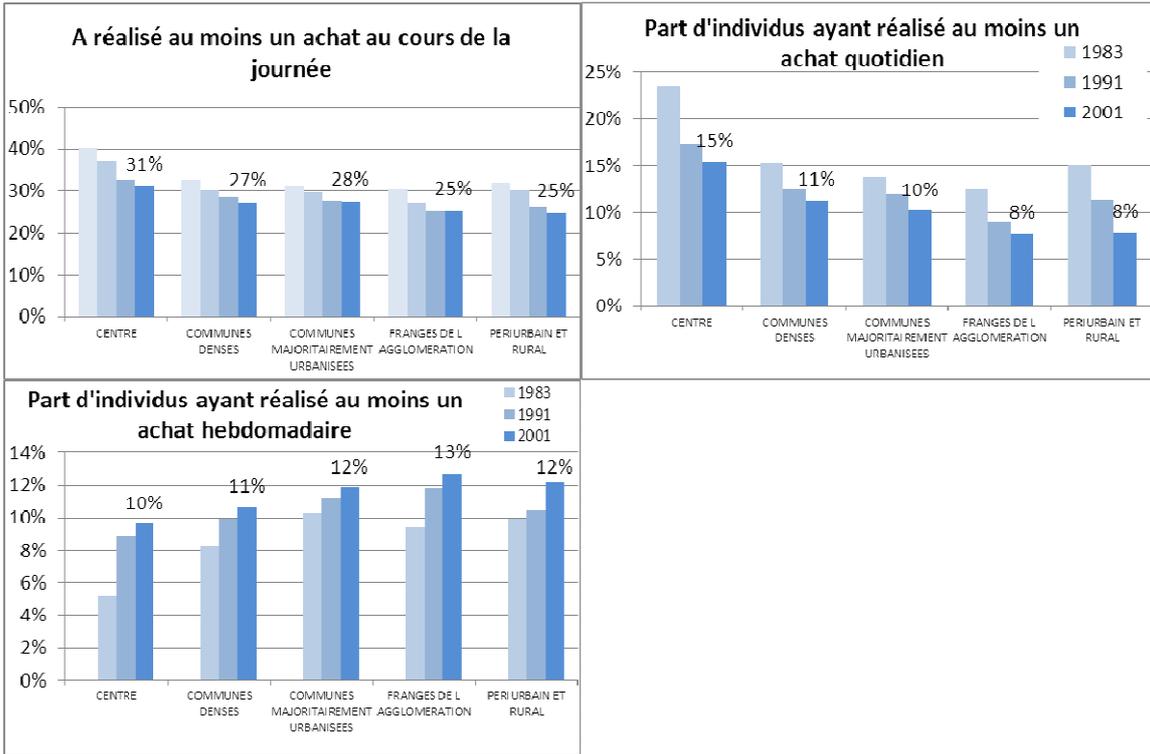
## Une plus grande diversité d'activités dans le centre

La diversité des programmes d'activité peut être mesurée par de nombreux indicateurs différents. En ce qui concerne le nombre de motifs de déplacements différents réalisés dans une journée, le centre se dégage nettement des autres zones. En dehors des accompagnements, les habitants du centre sont toujours plus nombreux (en proportion) à pratiquer une activité quelle qu'elle soit. En revanche les différences entre les autres zones varient selon le type d'activité. Pour certaines, comme le fait de réaliser des loisirs ou une activité nocturne, les différences sont faibles en dehors du centre : seule la zone centrale se différencie des autres. Pour d'autres activités, les différences se creusent au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre, comme pour le fait de réaliser au moins une affaire personnelle dans la journée. Seuls les accompagnements sont plus fréquents à l'extérieur du centre, ils atteignent leur apogée dans les communes majoritairement urbanisées.

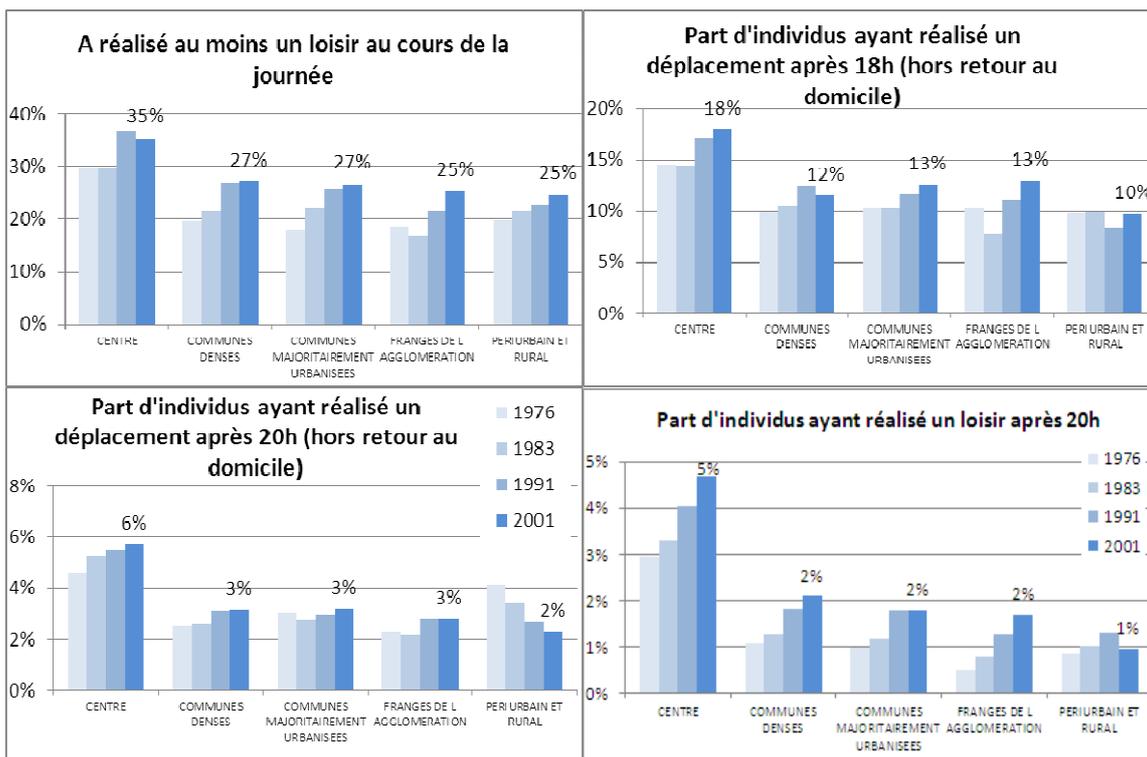
En ce qui concerne l'évolution des comportements depuis 1976, de façon générale les écarts tendent à diminuer. La part de personnes réalisant au moins un loisir dans la journée est en hausse pour toutes les zones, sauf le centre, où étant déjà très importante, cette proportion reste stable. En revanche la part d'individus réalisant au moins un achat est en baisse, en particulier à cause des achats quotidiens qui baissent brutalement (-9pts dans le centre, -7pts dans le périurbain, entre 1983 et 2001). Ces achats sont en partie remplacés par les achats hebdomadaires qui augmentent nettement (+5pts dans le centre, +2pts dans le périurbain, entre 1983 et 2001). Les déplacements pour motifs « affaires personnelles » et « accompagnements » ne peuvent être étudiés en évolution dans le temps les en raison d'importants changements de modalités entre les enquêtes.



En ce qui concerne les différences spatiales : les habitants du périurbain et des franges de l'agglomération sont un peu moins nombreux à faire des achats quotidiens. A l'inverse les achats hebdomadaires sont, sans surprise, plus fréquents en dehors du centre. Il est intéressant de constater que les déplacements pour achats sont plus souvent réalisés dans les petits commerces dans le centre, cette part diminue ensuite jusqu'aux franges de l'agglomération mais augmente à nouveau dans le périurbain. Ce sont dans les franges de l'agglomération que les achats sont le plus fréquemment réalisés en grandes surfaces ou en hypermarché. Dans le périurbain, les lieux d'achats privilégiés sont les petits commerces et les supermarchés. Ce phénomène est évidemment très lié à l'implantation des hypermarchés qui se trouvent en frange d'agglomération. Mais on aurait pu imaginer que ces commerces parviennent à drainer des clients habitant jusque dans les zones périurbaines. En pratique, ce n'est que partiellement le cas.



En ce qui concerne les loisirs, c'est encore la zone centrale qui se dégage : les écarts entre les autres zones sont très faibles. Il en est de même pour les activités tardives : la part d'individus ayant réalisé au moins une activité autre qu'un retour au domicile après 18h ou après 20h est nettement supérieure dans le centre.



## Concentration spatio-temporelle des programmes: des distances de plus en plus longues pour une durée d'absence identique

### Un budget temps constant sur toute la région

Le **temps passé en dehors du domicile** est le même pour les zones extérieures au centre et ce depuis 1976. Il y avait en 1991 et avant légèrement plus d'habitants du périurbain à faire une journée de 9h (entre 500 et 600 minutes d'absence) mais cette particularité disparaît en 2001.

En même temps, les distances parcourues sont de plus en plus grandes au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre. Les distances parcourues par les habitants du périurbain ne cessent d'augmenter, alors que celles des autres zones se sont stabilisées depuis 1991.

En 2001, le budget temps est le même du centre jusqu'au périurbain, alors que les distances parcourues triplent.

	Zone d'habitation	Temps entre la 1ère absence et le dernier retour	Temps d'absence du domicile cumulé sur la journée	Budget temps de transport (en minutes)	Somme des portées des déplacements de la journée (en km)	Portée maximale de la journée
EGT 1976	CENTRE	548,1	475,8	88,9	10,7	4,3
	COMMUNES DENSES	546,2	486,1	84,7	13,2	5,5
	COMMUNES MAJORITAIREMENT	562,8	494,7	87,1	17,9	7,4
	FRANGES DE L'AGGLOMERATION	562,3	495,8	91,5	23,3	10,1
	PERIURBAIN ET RURAL	526,9	452,4	76,4	21,1	9,2
	<i>écart entre le périurbain et le centre</i>	<i>-4%</i>	<i>-5%</i>	<i>-14%</i>	<i>97%</i>	<i>115%</i>
EGT 1983	CENTRE	554,4	481,9	87,0	11,3	4,6
	COMMUNES DENSES	552,0	487,6	87,6	14,9	6,2
	COMMUNES MAJORITAIREMENT	548,3	484,8	85,5	18,5	7,8
	FRANGES DE L'AGGLOMERATION	549,7	493,8	83,5	22,3	9,6
	PERIURBAIN ET RURAL	524,9	458,0	76,8	23,5	9,9
	<i>écart entre le périurbain et le centre</i>	<i>-5%</i>	<i>-5%</i>	<i>-12%</i>	<i>107%</i>	<i>117%</i>
EGT 1991	CENTRE	560,4	501,1	91,0	12,0	5,1
	COMMUNES DENSES	540,7	492,6	87,4	15,1	6,4
	COMMUNES MAJORITAIREMENT	543,7	490,0	88,0	19,6	8,3
	FRANGES DE L'AGGLOMERATION	550,2	494,6	82,2	21,8	9,3
	PERIURBAIN ET RURAL	531,7	473,7	81,0	28,8	12,7
	<i>écart entre le périurbain et le centre</i>	<i>-5%</i>	<i>-5%</i>	<i>-11%</i>	<i>139%</i>	<i>151%</i>
EGT 2001	CENTRE	563,8	501,0	84,9	11,6	5,0
	COMMUNES DENSES	543,7	485,2	85,5	14,7	6,3
	COMMUNES MAJORITAIREMENT	544,8	482,1	85,7	18,5	7,8
	FRANGES DE L'AGGLOMERATION	566,2	501,0	85,4	23,2	10,0
	PERIURBAIN ET RURAL	546,0	487,0	86,0	32,5	14,4
	<i>écart entre le périurbain et le centre</i>	<i>-3%</i>	<i>-3%</i>	<i>1%</i>	<i>179%</i>	<i>186%</i>

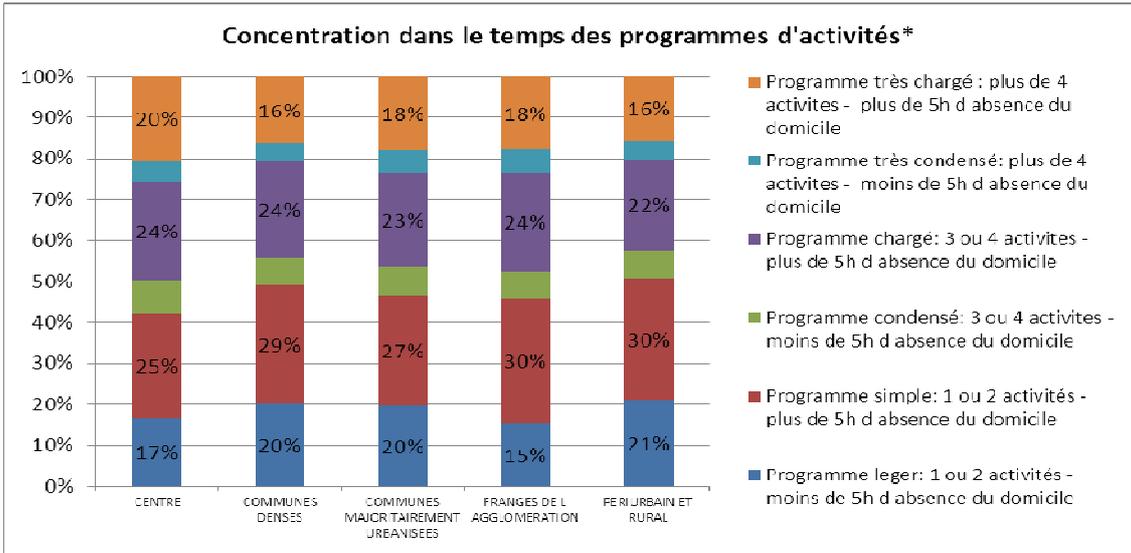
Tableau 5. Moyennes réalisées sur la base des personnes mobiles

Si le budget temps de transport est stable en 2001 sur l'ensemble des zones, il est important de noter l'augmentation de la dispersion autour de cette moyenne (cf. tableau ci-dessous). L'écart-type plus important dans le périurbain montre que la dispersion est plus grande : plus d'individus ont de petits et de très grands budget temps de transport. A l'inverse les budgets temps des habitants du centre sont plus homogènes. Les situations extrêmes y sont moins fréquentes.

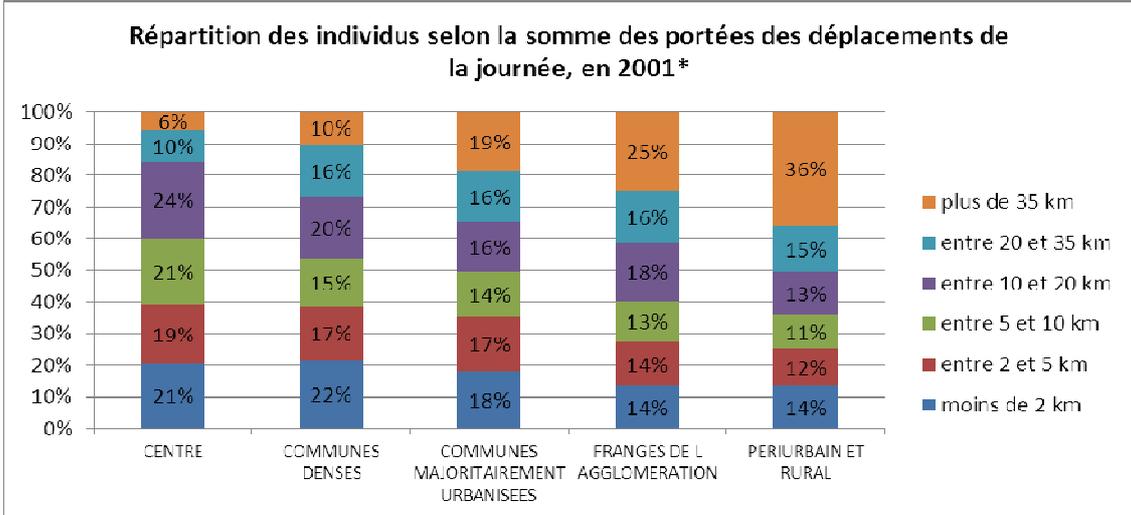
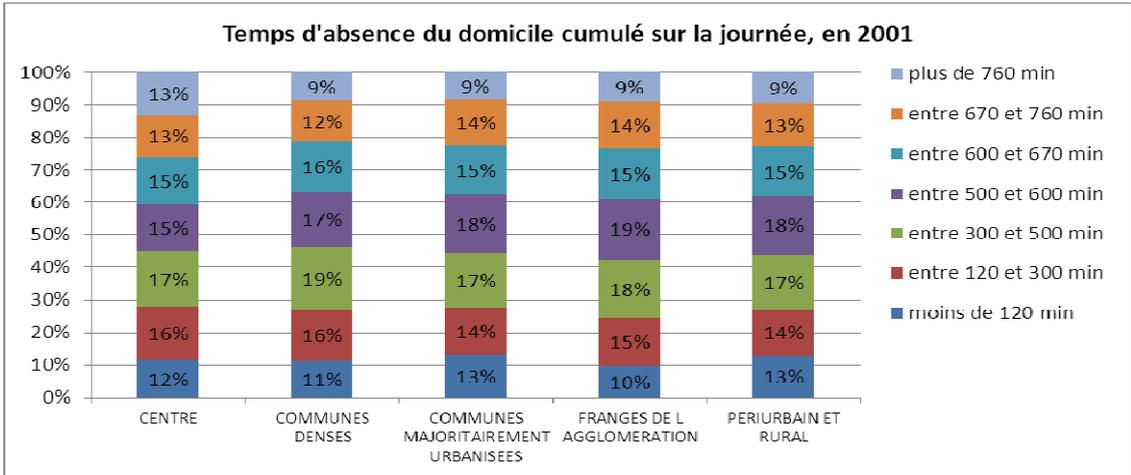
Comme pour les moyennes, l'écart est à nouveau beaucoup important sur les distances que sur les temps. Dans le périurbain, les situations sont donc extrêmement variées en ce qui concerne les distances.

EGT 2001 - ECART-TYPES						
Zone d'habitation	Temps entre la 1ère absence et le dernier retour	Temps d'absence du domicile cumulé sur la journée	Budget temps de transport (en minutes)	Somme des portées des déplacements de la journée (en km)	Portée maximale de la journée	
CENTRE	272,9	267,7	53,5	14,1	6,8	
COMMUNES DENSES	259,6	251,5	62,8	17,5	7,6	
COMMUNES MAJORITAIREMENT URBANISEES	259,6	252,5	67,9	20,8	9,0	
FRANGES DE L'AGGLOMERATION	242,7	243,3	63,0	24,7	11,2	
PERIURBAIN ET RURAL	268,8	256,5	66,7	34,8	15,8	
	<i>écart entre le périurbain et le centre</i>	<i>-1%</i>	<i>-4%</i>	<i>25%</i>	<i>147%</i>	<i>133%</i>

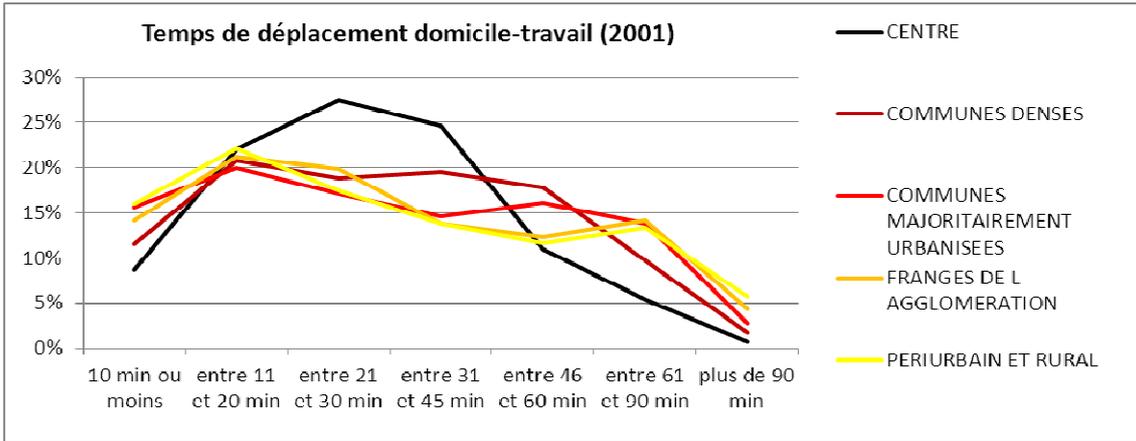
Tableau 6. Ecart-types (dispersion autour des moyennes) des indicateurs du tableau 5, EGT 2001



\*Pour visualiser l'évolution dans le temps des portées depuis 1976, un complément de ce graphique figure en annexe pour les EGT 1976, 1983, 1991 et 2001

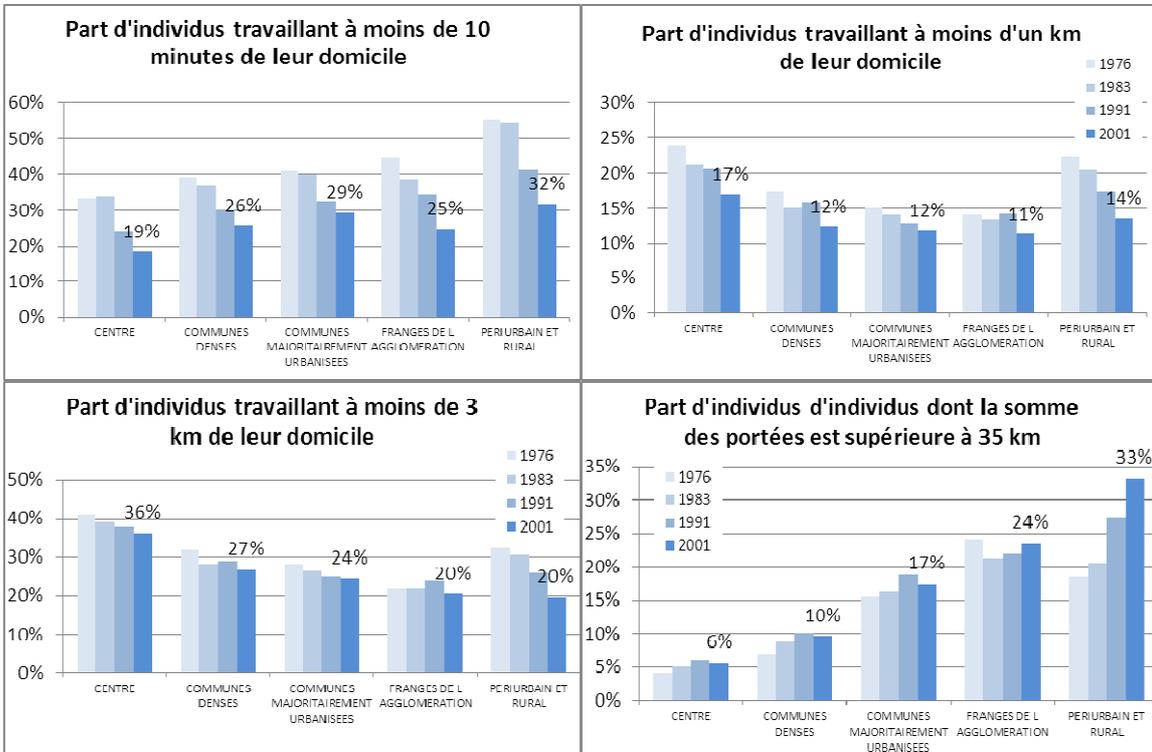


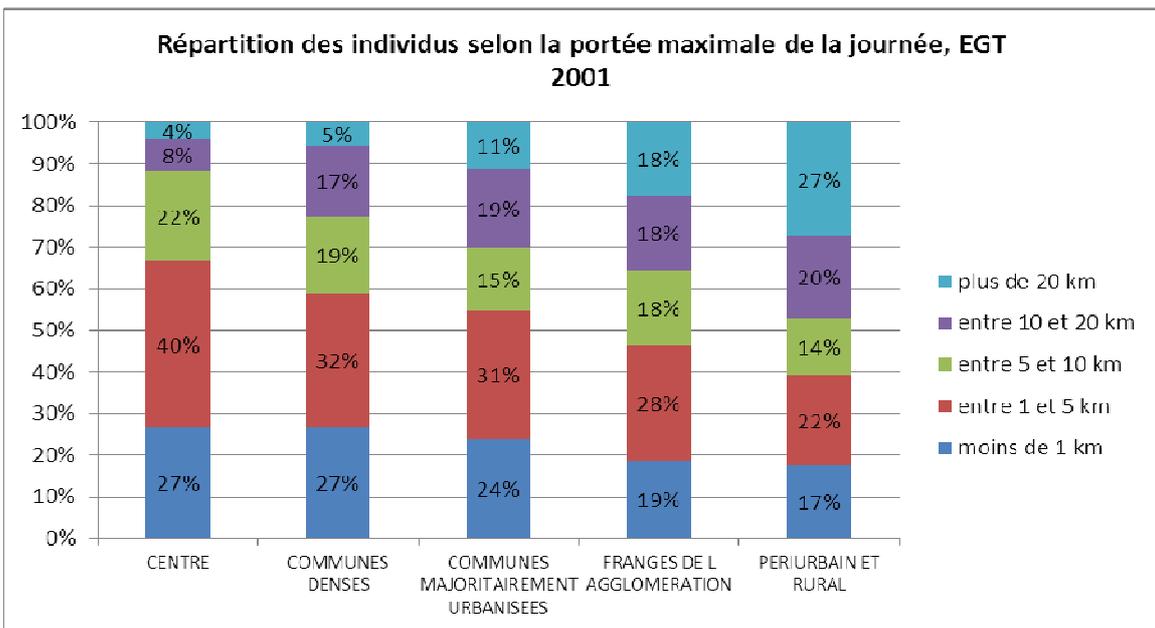
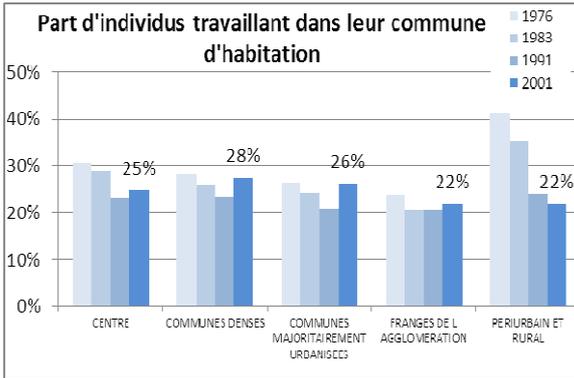
\*Pour visualiser l'évolution dans le temps des portées depuis 1976, un complément de ce graphique figure en annexe pour les EGT 1976, 1983, 1991 et 2001



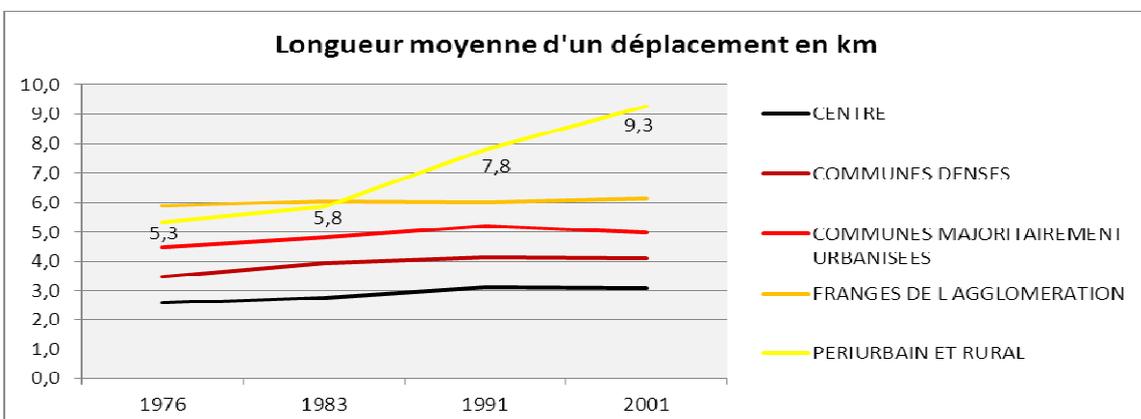
## Disparition des habitants du périurbain vivant dans une sphère très locale

De 1976 à 1991, le périurbain comprenait une part très importante de personnes **travaillant à moins de 10 minutes de leur domicile** (54% en 1983 contre 32% en 2001). Cette spécificité a presque complètement disparue et les temps de parcours se sont alignés sur les zones intermédiaires. Il reste encore une part un peu plus importante d'habitants du périurbain vivant à moins d'un km de leur lieu de travail que dans les autres zones extérieures au centre mais cette proportion décroît très fortement, nettement plus rapidement que dans les autres zones.





Le périurbain est la seule zone d'habitation où la longueur des déplacements continue de croître en 2001. Par ailleurs l'écart-type autour de cette moyenne est également le seul en augmentation. Cela signifie que pour toutes les autres zones d'habitation, non seulement les longueurs moyennes sont stabilisées depuis 1976, mais la variabilité autour de ces moyennes également. Seuls les déplacements des habitants du périurbain continuent de s'allonger et les écarts entre les habitants du périurbain se creusent également de plus en plus.



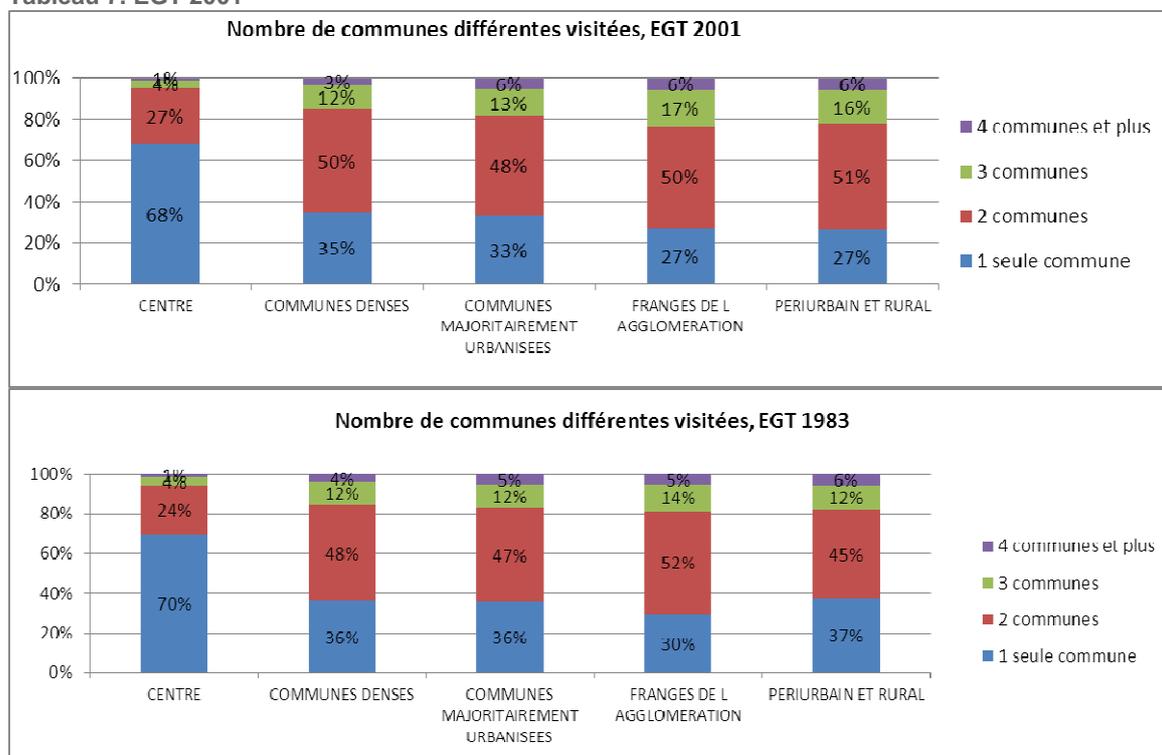
## Pôles urbains secondaires

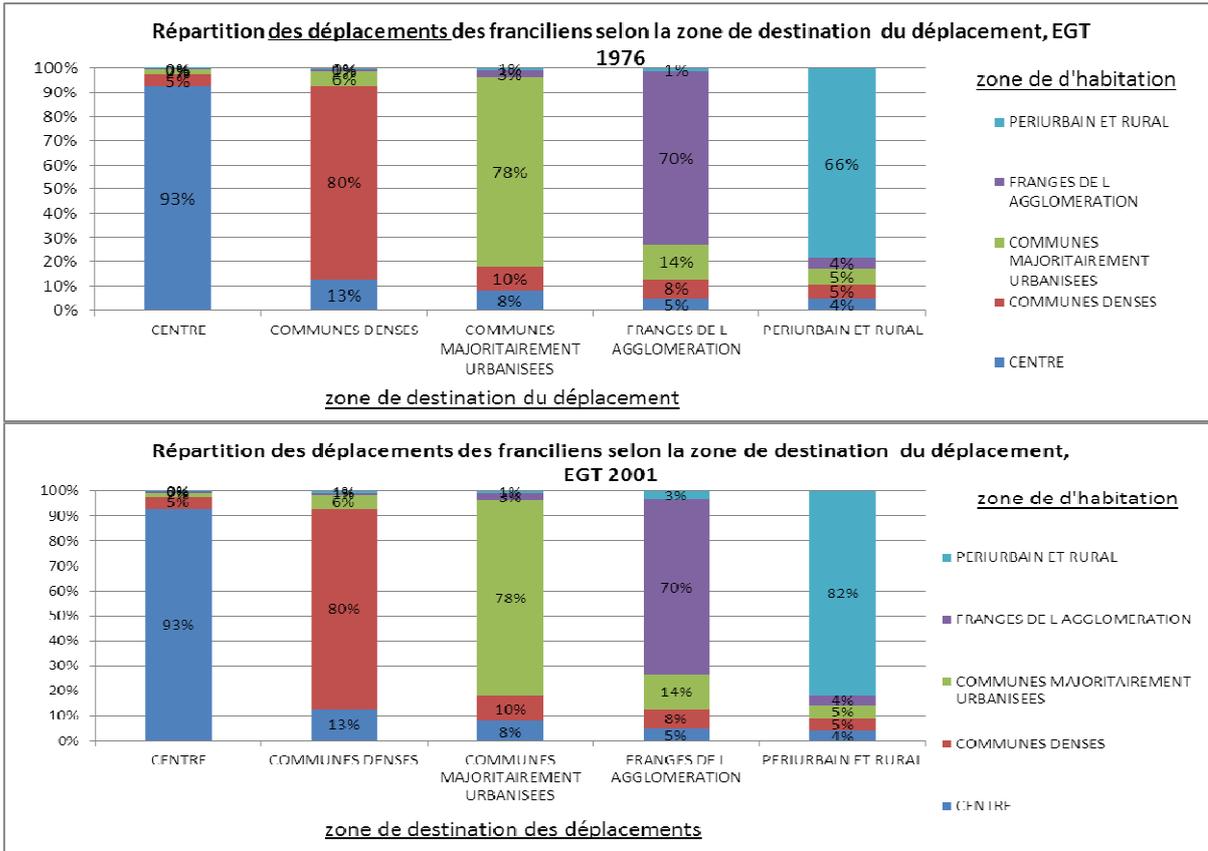
La taille des villes visitées par les habitants du périurbain (en excluant les déplacements de retour au domicile) sont essentiellement des villes de moins de 10 000 habitants. Seuls 16% d'entre eux se sont rendus dans une commune de plus de 50 000 habitants au cours de la journée. Ces proportions sont très stables depuis 1976.

Malgré tout, il est intéressant de constater que les habitants du périurbain ne sont pour autant pas amenés à visiter plus de communes que les habitants des franges de l'agglomération. Le nombre de communes différentes visitées au cours de la journée a augmenté de façon progressive depuis 1976 sur l'ensemble des zones. Néanmoins, l'EGT 2001 marque une accentuation du phénomène dans le périurbain dont les habitants visitaient auparavant moins de communes que ceux des franges de l'agglomération.

Part d'individus ayant visité (pour un autre déplacement qu'un retour au domicile) une commune de...	Zone d'habitation				
	CENTRE	COMMUNES DENSES	COMMUNES MAJORITAIREMENT URBANISEES	FRANGES DE L'AGGLOMERATION	PERIURBAIN ET RURAL
Moins de 10 000 habitants	3%	5%	16%	38%	54%
de 10 à 20 000 habitants	8%	12%	24%	27%	21%
de 20 à 30 000 habitants	10%	22%	29%	23%	14%
de 30 à 50 000 habitants	22%	33%	28%	24%	16%
de 50 à 100 000 habitants	31%	39%	22%	13%	8%
de plus de 100 000 habitants ou Paris	78%	22%	15%	10%	8%

Tableau 7. EGT 2001





Enfin, les déplacements des habitants du périurbain sont très majoritairement réalisés au sein du périurbain, ce qui peut paraître assez naturel étant donné la taille de la zone. Ce qui est intéressant c'est que cette proportion a augmenté au fil des années (cf. graphiques concernant les EGT 1983, 1991 en annexe) : ce qui semble indiquer que les habitants de cette zone vivent de façon **plus indépendante de l'agglomération** qu'auparavant.

## L'automobile : la solution du périurbain pour conserver un programme d'activité riche

Seule la voiture permet aux habitants du périurbain de résoudre la contrainte forte de conserver un programme d'activité similaire au reste de la région avec des distances à parcourir beaucoup plus grandes que les zones denses (Massot 2002). Ils sont obligés d'utiliser la vitesse comme base de l'organisation de leur programme d'activité.

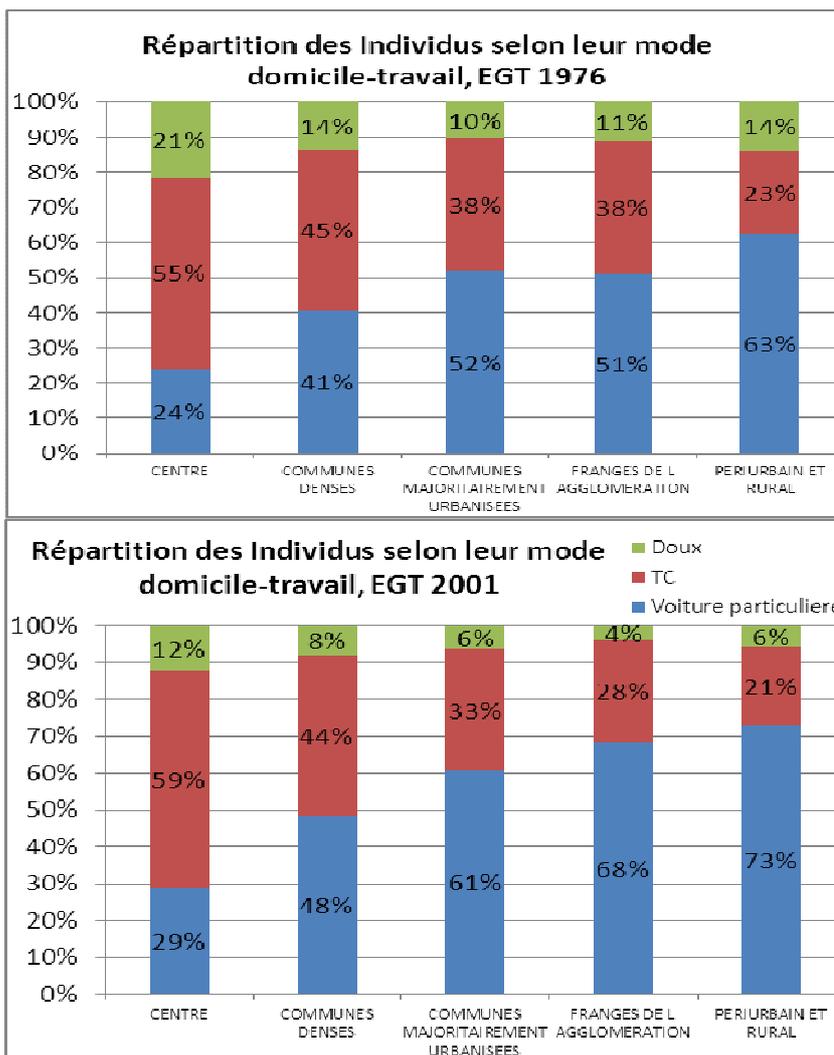
La part d'actifs du périurbain à aller travailler en voiture est passée de 63% en 1983, à 67% en 1991, à 73% en 2001, pendant que les utilisateurs des TC passaient de 23% en 76 à 21% en 2001 et ceux allant travailler à pied de 14% en 76 à 6% en 2001.

Dans les autres zones extérieures au centre la voiture a également gagné en part de marché sur les trajets domicile-travail, la part d'utilisateurs des TC a peu bougé, **la voiture prenant en majorité des parts à la marche.**

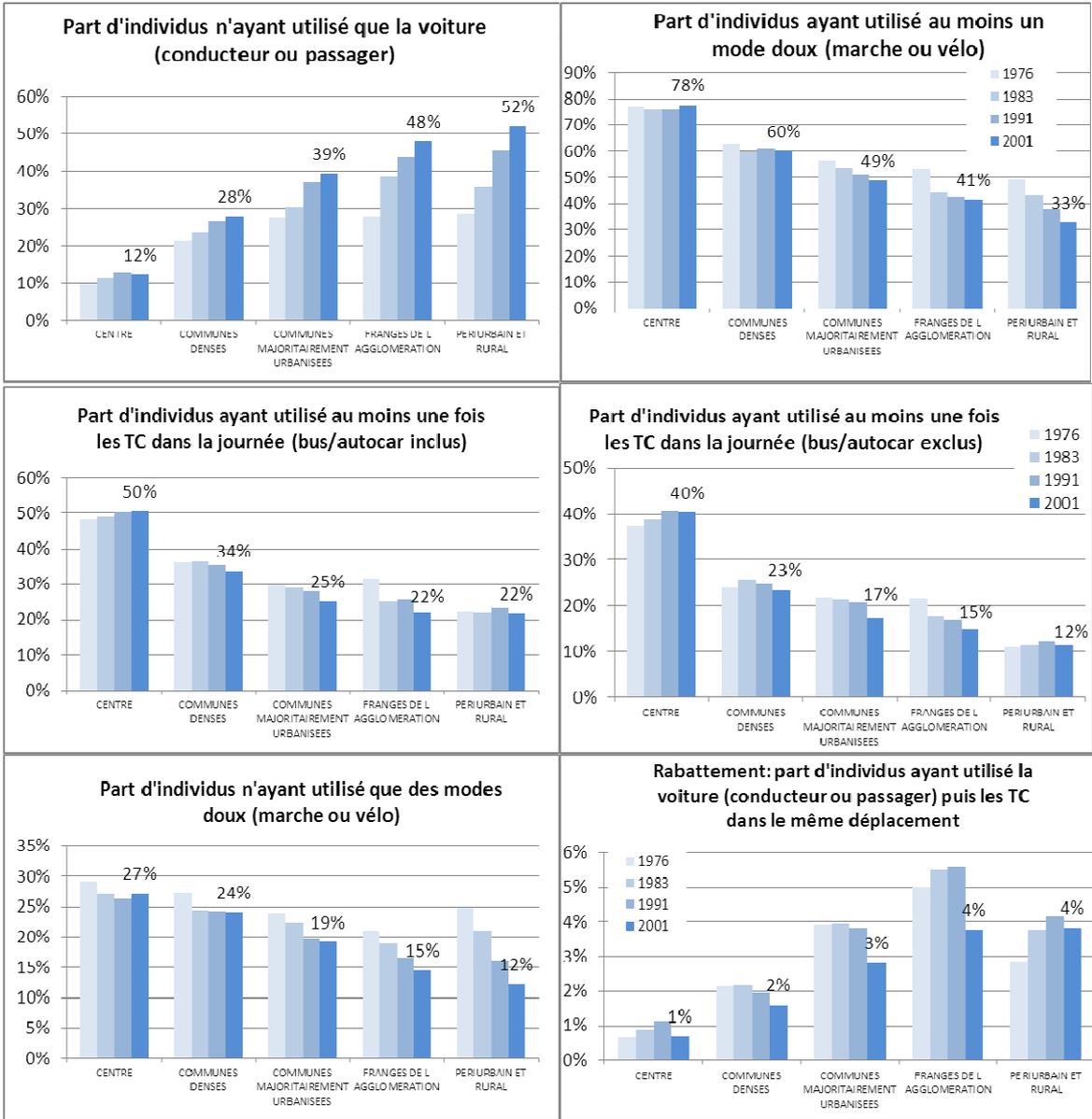
La part de personnes n'ayant utilisé que la voiture (conducteur ou passager) pour l'intégralité des trajets<sup>1</sup> réalisés dans la journée est de 13% au centre (-0.6pt par rapport à 1991), et augmente régulièrement au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre jusqu'à atteindre 56% pour les habitants du Périurbain (+7pts par rapport à 1991).

A l'inverse, les habitants du périurbain marchent peu : en 2001, **65% n'ont réalisé aucun trajet en marchant le jour d'enquête** et cette part augmente régulièrement depuis 1976, comme pour l'ensemble des zones extérieures au centre.

Seuls 12% des habitants du périurbain utilisent les transports en commun, si l'on exclue les bus et autocar. Offrir des services proches des gares ne permettrait donc de toucher qu'une assez faible proportion d'habitant (les bus sont souvent pris en dehors des gares).



<sup>1</sup> Dans les Enquêtes globales transport, un déplacement est constitué de plusieurs trajets. Un trajet a un mode unique (marche, voiture, TC, ...). Le mode principal conservé pour le déplacement est le mode le plus lourd.



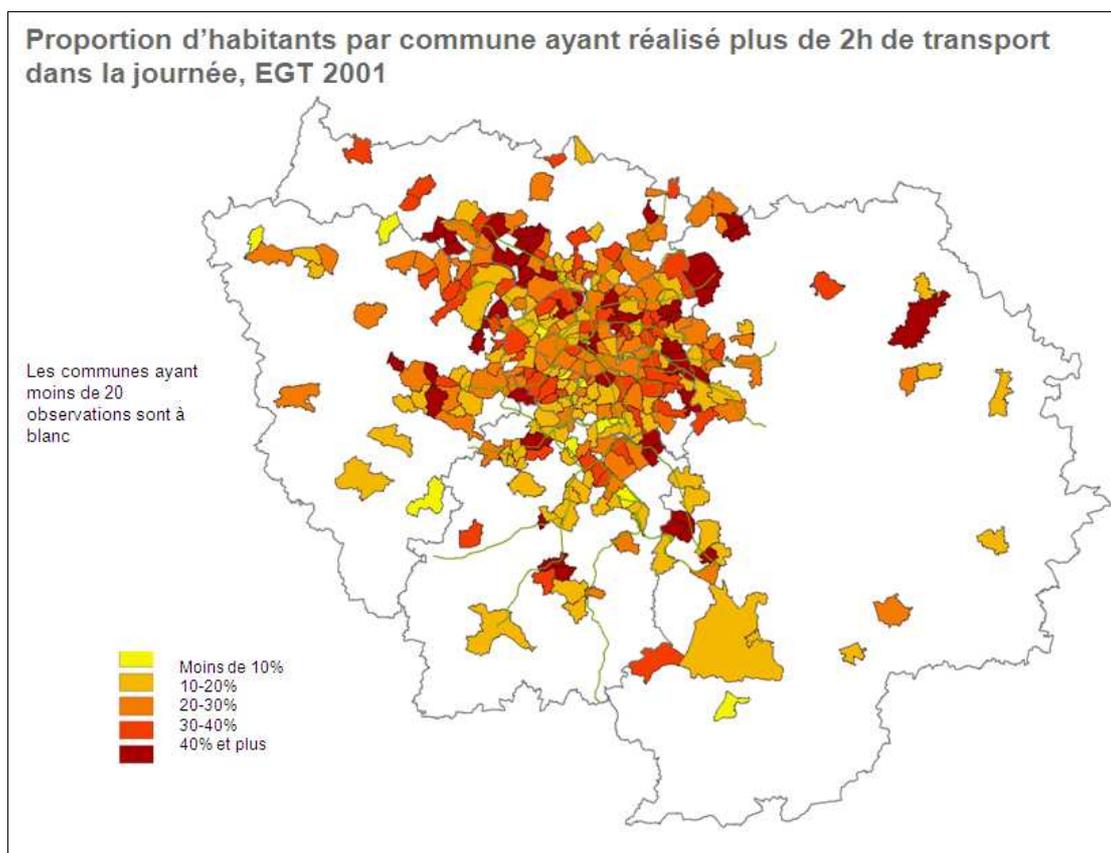
Enfin, Le rabattement (la part d'individus ayant enchaîné la voiture en conducteur ou passager puis les TC au sein d'un même déplacement, en marchant éventuellement entre ces deux trajets) est naturellement plus forte dans les franges de l'agglomération et le périurbain que dans le centre mais recule légèrement en 2001 dans les franges de l'agglomération (seule la baisse constatée sur les franges de l'agglomération est significative, pour toutes les autres zones, la baisse n'est pas significative).

Mode principal	CENTRE	COMMUNES DENSES	COMMUNES MAJORITAIREMENT URBANISEES	FRANGES DE L'AGGLOMERATION	PERIURBAIN ET RURAL	Ensemble IdF	Ecart Périurbain/Centre
TRANSPORT EN COMMUN	5,0	7,8	12,1	17,4	27,9	8,8	458%
VOITURES PARTICULIERES	6,1	5,4	5,4	6,2	9,8	6,2	61%
2 ROUES	3,9	4,8	5,8	6,6	6,1	5,0	57%
A PIED	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6	32%
AUTRES	6,1	8,1	9,1	10,9	8,6	8,5	40%
Total	3,1	4,1	5,0	6,1	9,3	4,8	200%

Tableau 8. Distance moyenne parcourue par zone de résidence et mode principal utilisé, EGT 2001

## Où vivent les individus aux programmes fortement contraints ?

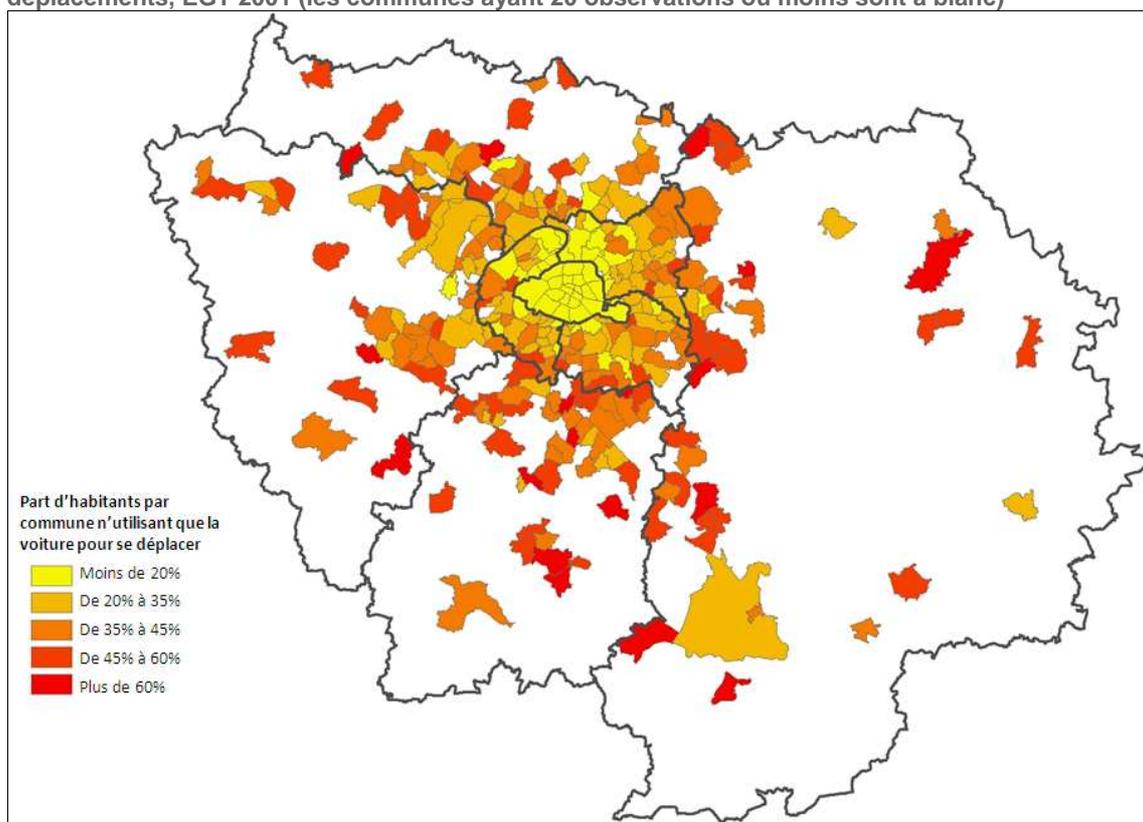
Plusieurs contraintes peuvent s'appliquer aux programmes d'activités des franciliens. Les individus ayant des budgets temps de transport élevés sont évidemment les plus touchés. Ces individus ne vivent pas spécifiquement dans le périurbain. Il s'agit souvent d'individus vivant dans les franges de l'agglomération et utilisant les transports en commun.



Dans une perspective d'augmentation des coûts des carburants, il est également important de s'intéresser aux automobilistes et en particulier aux individus réalisant de très longues distances en voiture.

De façon générale, comme cela a été montré dans la partie précédente, l'utilisation de la voiture est très corrélée à l'éloignement du centre (cf. carte ci-dessous). Mais un grand nombre de ces automobilistes de grande couronne ne réalisent que de petites distances. Nous avons voulu étudier les individus potentiellement « vulnérables », c'est à dire ceux qui réalisent plus de 60km par jour en voiture exclusivement, soit le double de la distance moyenne parcourue par jour dans le périurbain (toutes les distances mentionnées sont des sommes de portées et non des distances parcourues). Il est intéressant de constater qu'il existe des individus « vulnérables » en ce sens dans toutes les zones du centre au périurbain (cf. carte ci-dessous) mais les communes qui en concentrent plus de 15% sont toutes dans le périurbain.

Figure 4. Proportion d'habitants par commune n'utilisant que la voiture pour l'ensemble de leurs déplacements, EGT 2001 (les communes ayant 20 observations ou moins sont à blanc)



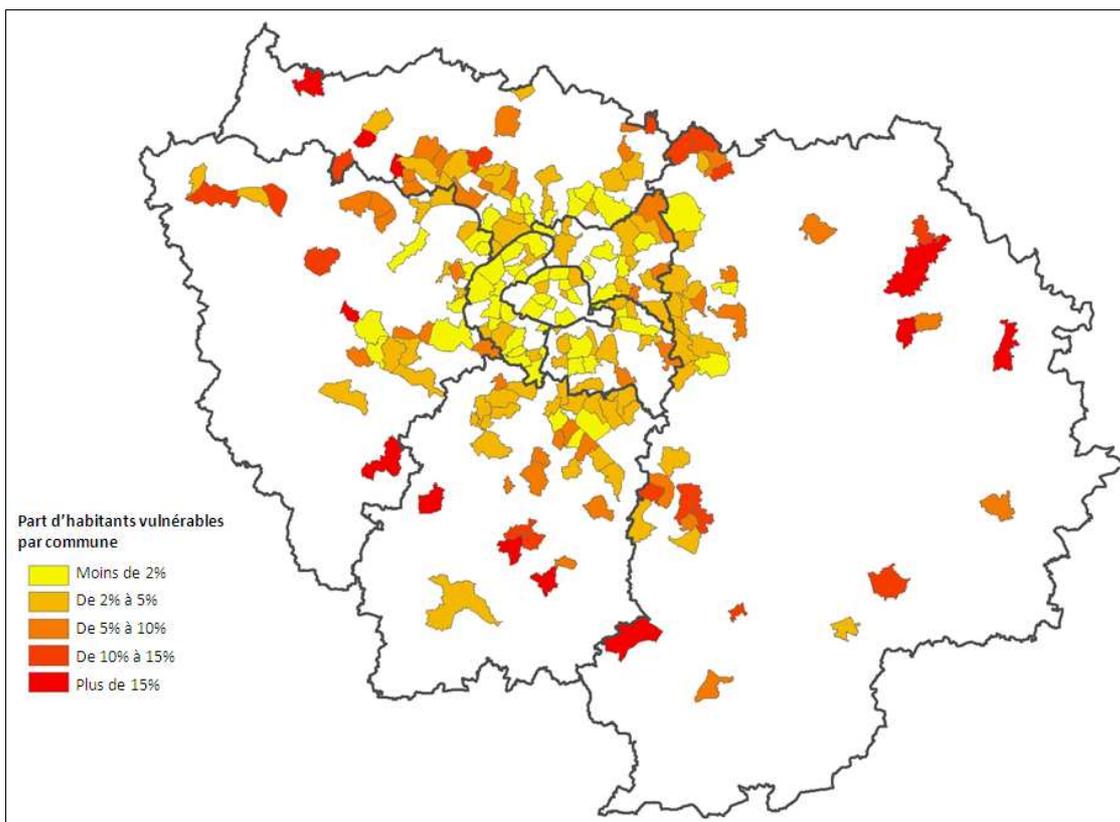


Figure 5. Part d'habitant de chaque commune réalisant au moins 60 km par jour et n'utilisant que la voiture pour se déplacer (conducteur ou passager), EGT 2001 (les communes ayant 20 observations ou moins sont à blanc)

## Spécificités de la Seine et Marne

Dans le cadre du projet, il est important de s'assurer que le périurbain seine-et-marnais n'est pas atypique et qu'il constitue au contraire un territoire idéal pour tester de nouvelles possibilités de mobilités en Ile de France.

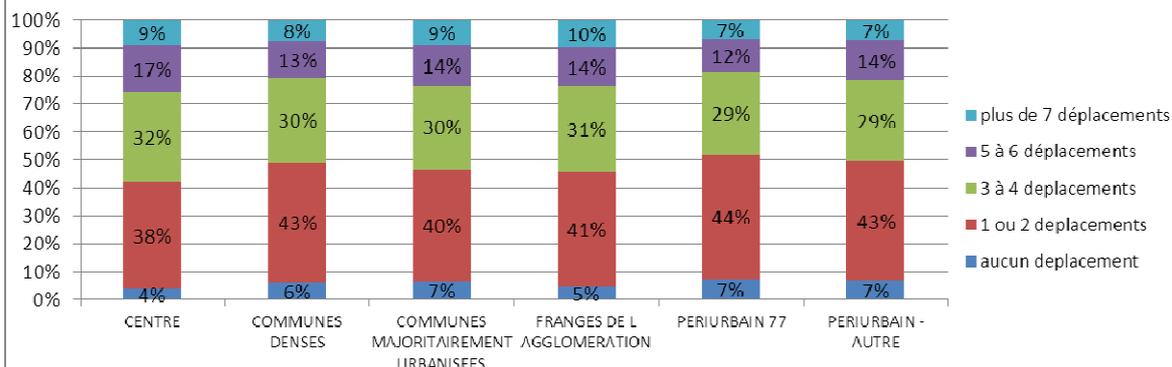
Dans cette perspective, nous avons comparé **quelques grands indicateurs** de mobilité présentés dans ce document **entre le périurbain seine-et-marnais et le périurbain non seine-et-marnais**, dans la limite imposée par les échantillonnages.

De façon générale, malgré les différences géographiques ou socio-économiques, les habitants du périurbain ont des comportements de mobilité générale très proches en Seine-et-Marne et dans le reste de l'Ile de France, que ce soit en terme d'intensité, de variété du programme d'activités, de concentration dans le temps ou de mode de transport utilisés.

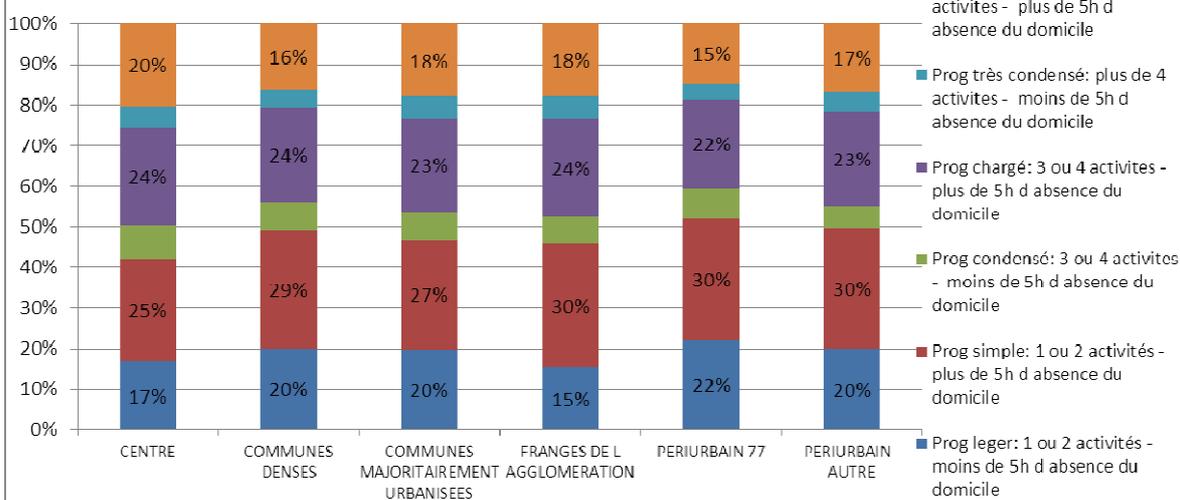
Quelques nuances sont naturellement à apporter à cette observation. En terme d'achats quotidiens, par exemple, les habitants du périurbain seine-et-marnais semblent avoir des comportements se rapprochant plus des franges de l'agglomération que du périurbain non seine-et-marnais. On observe également une plus grande variabilité des distances parcourues sur une journée, alors que les temps de parcours sont au contraire plutôt plus concentrés, peut-être grâce à une meilleure fluidité du réseau routier. En terme de mode les TC lourds (autre que bus) semblent légèrement moins utilisés.

Ces particularités seront à approfondir avec les résultats de la prochaine EGT 2011.

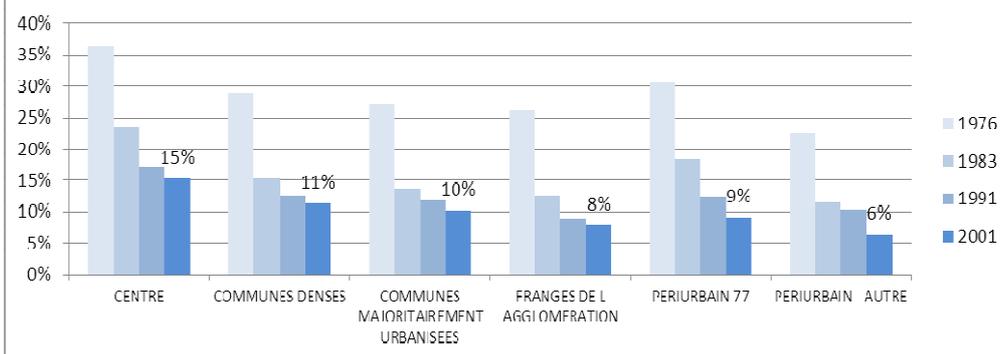
Répartition des individus selon l'intensité de leur programme journalier, EGT 2001

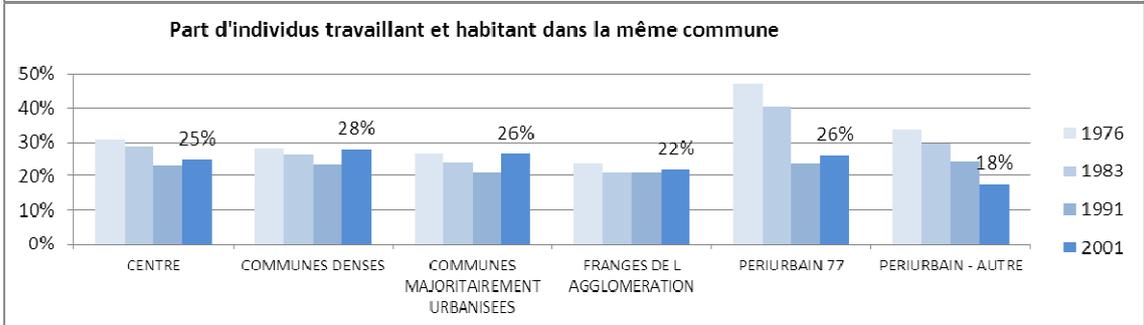
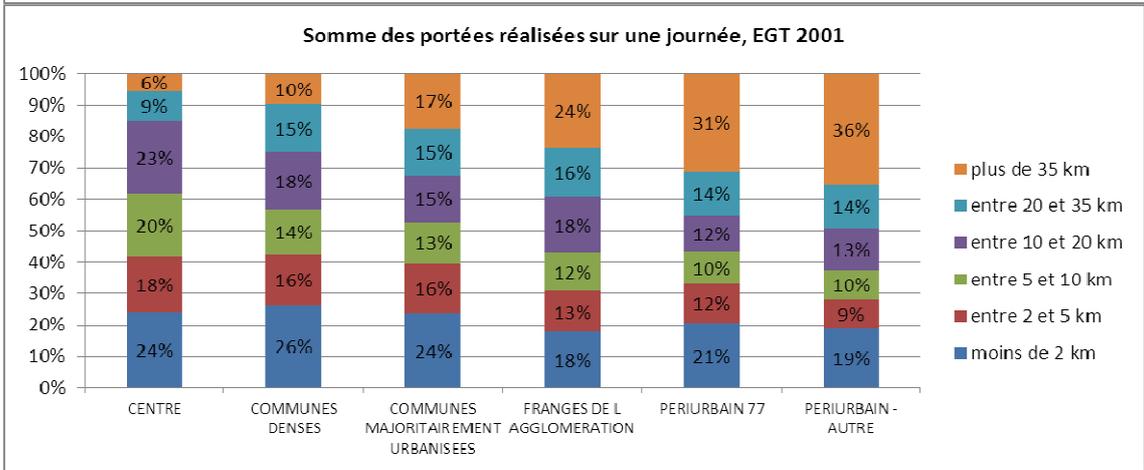
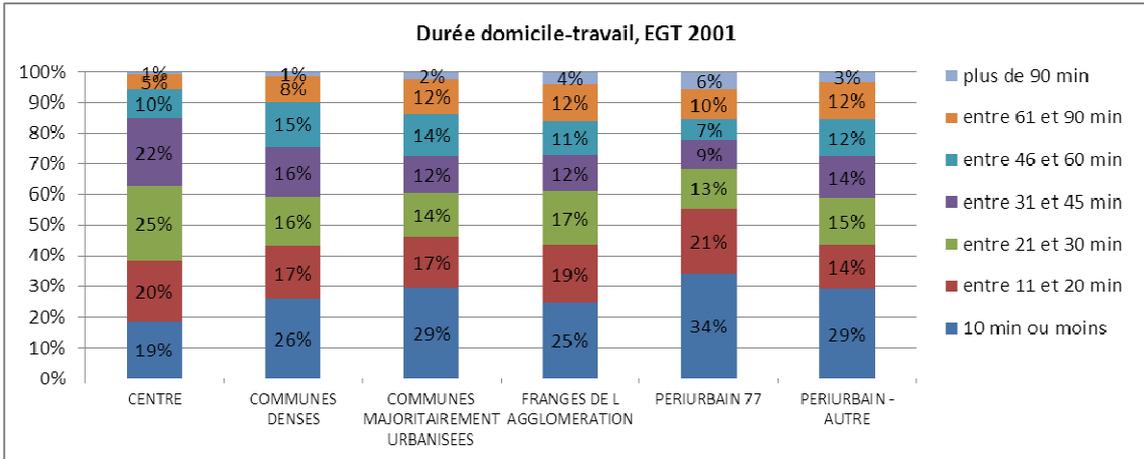


Répartition des individus selon la concentration dans le temps de leur programme d'activités



A réalisé un achat quotidien

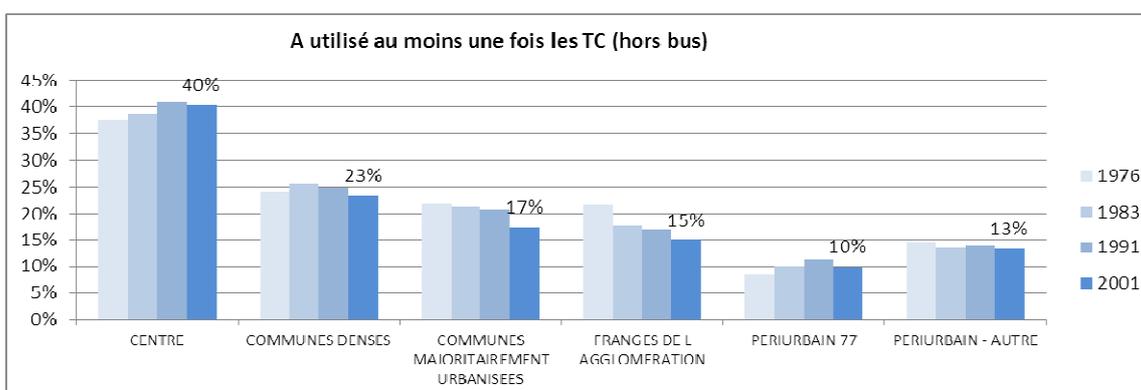
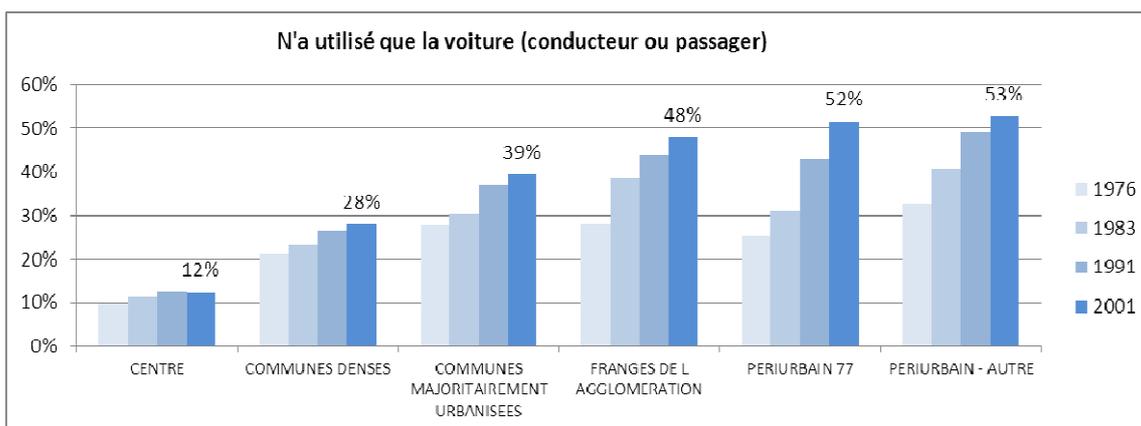
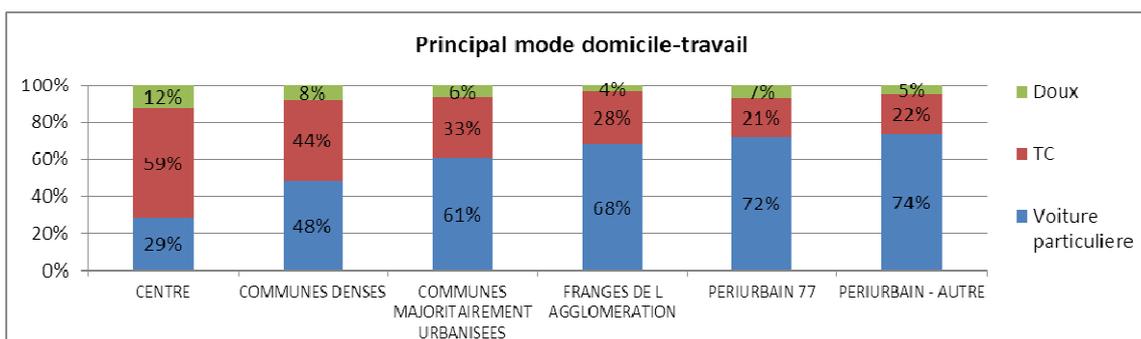




moyennes	Temps entre 1ere absence et dernier retour	Temps d absence du domicile cumulé sur la journée	Budget temps de transport en minutes	Somme des portées des déplacements de la journée	Portée maximale de la journée
CENTRE	563,8	501,0	84,9	11,6	5,0
COMMUNES DENSES	543,7	485,2	85,5	14,7	6,3
COMMUNES MAJORITAIREMENT URBANISEES	544,8	482,1	85,7	18,5	7,8
FRANGES DE L AGGLOMERATION	566,2	501,0	85,4	23,2	10,0
PERIURBAIN 77	534,4	478,5	83,5	32,4	14,5
PERIURBAIN -AUTRE	559,0	496,5	88,8	32,5	14,3
<i>écart entre le périurbain 77 et le périurbain non 77</i>	<i>-4%</i>	<i>-4%</i>	<i>-6%</i>	<i>0%</i>	<i>1%</i>

La taille du département pourrait générer des comportements assez extrêmes. Cependant, la dispersion autour de la moyenne (cf. tableau ci-dessous) n'est pas plus grande dans le périurbain seine-et-marnais.

écarts-types	Temps entre 1ere absence et dernier retour	Temps d absence du domicile cumulé sur la journée	Budget temps de transport en minutes	Somme des portées des déplacements de la journée	Portée maximale de la journée
PERIURBAIN 77	266,8	255,7	62,6	36,5	17,1
PERIURBAIN -AUTRE	270,5	257,0	71,1	32,7	14,4

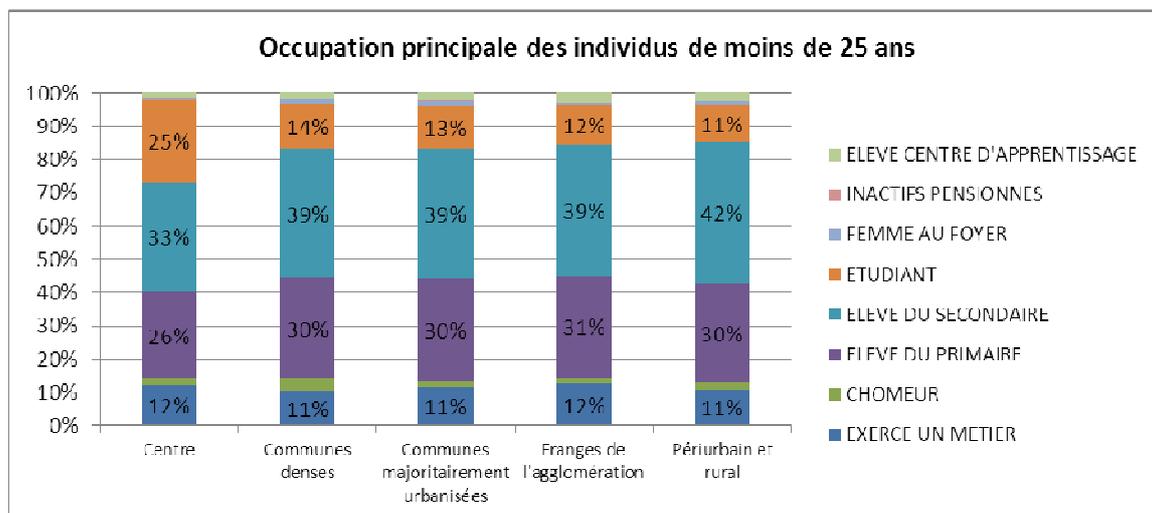


# Impact du cycle de vie

Les écarts de mobilité en fonction de l'âge sont plus forts dans le périurbain que dans le centre. Il s'agit d'un constat réalisé également dans d'autres agglomérations (Gallez et Orfeuil 1998). En Ile de France cette différence est particulièrement marquée chez les seniors.

Les seniors (les individus de 65 ans et plus) ne sont pas tout à fait les mêmes selon les zones d'habitation et cela influe leur mobilité. Les seniors parisiens sont légèrement plus âgés avec 75,4 ans en moyenne contre 74 ans ailleurs et paradoxalement sont un peu plus souvent encore en activité 4% contre 1 à 2% ailleurs. Ils vivent nettement **plus souvent seuls** (48% des seniors sont dans des foyers d'une seule personne au centre) et cette proportion diminue lorsque l'on s'éloigne : 34% dans les communes denses, 32% des communes majoritairement urbanisées, 30% dans les franges de l'agglomération et 24% dans le périurbain. Une autre différence importante est la part de femme qui est de 63% au centre contre 58 à 54% ailleurs. Les femmes âgées seules semblent venir vivre à Paris. Ces différences se retrouvent au niveau de la mobilité. Alors que les différences sont faibles entre les différentes zones extérieures au centre avant 64 ans, la mobilité des seniors chute fortement dans le périurbain.

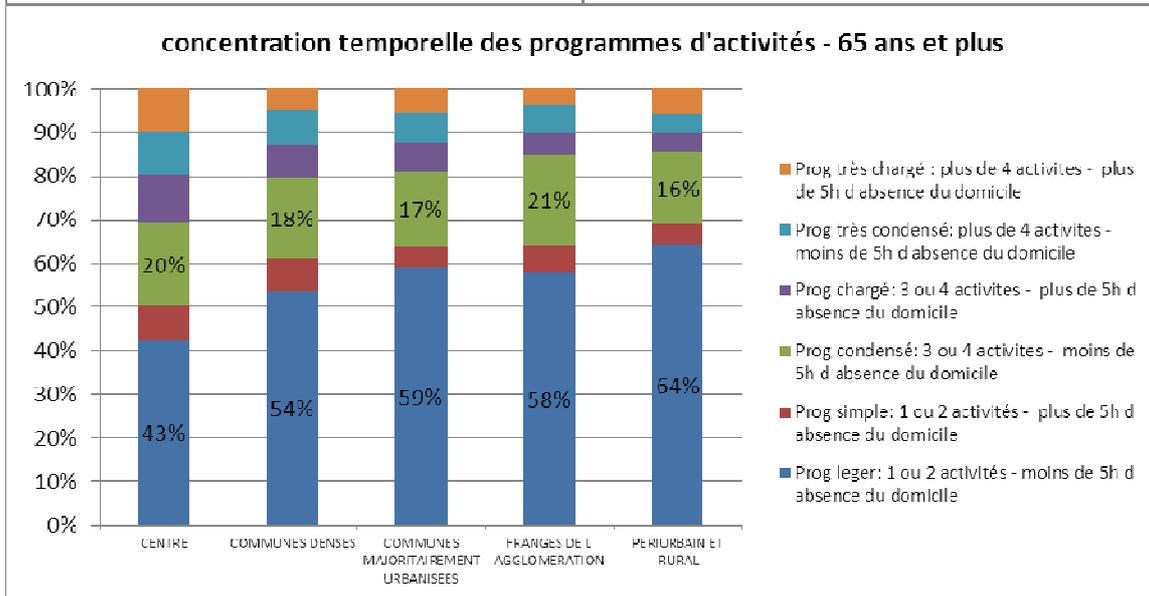
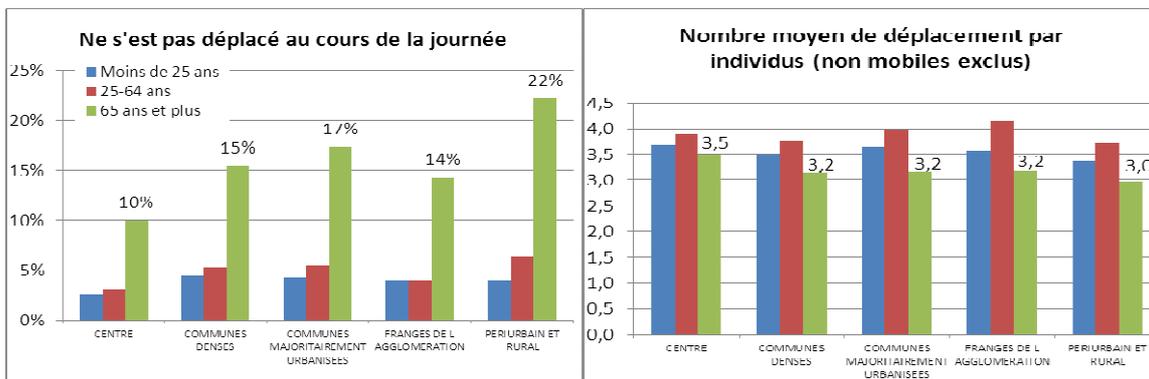
En ce qui concerne les jeunes, la classe des moins de 25 ans regroupe une forte hétérogénéité de situation, de l'élève de 6 ans dépendant d'un adulte pour se déplacer au jeune actif de 25 ans. Les zones extérieures au centre ont des structures de jeunes assez proches, mais le centre de dégage par sa très forte part d'étudiants.



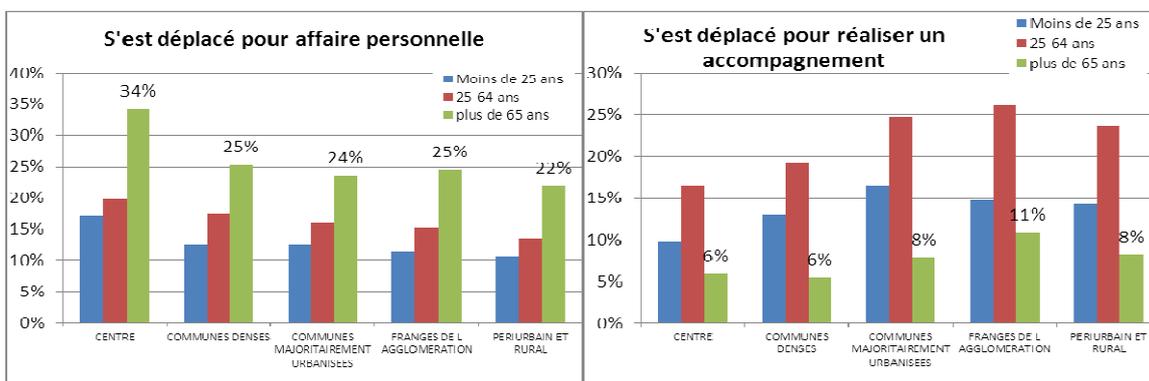
Les seniors du périurbain sont donc plus nombreux à ne pas se déplacer. Au niveau de la variété du programme d'activité celui-ci est également un peu plus réduit dans le périurbain. Si la part de seniors ne faisant aucun achat au cours de la journée est proche dans toutes les zones, il est en retrait dans le périurbain. Dans les communes denses jusqu'aux franges de l'agglomération, les seniors semblent compenser le fait de réaliser moins d'achats quotidiens en réalisant plus d'achats hebdomadaires. Ce qui n'est pas le cas dans le périurbain où les achats hebdomadaires des seniors sont également en retrait par rapport aux autres zones.

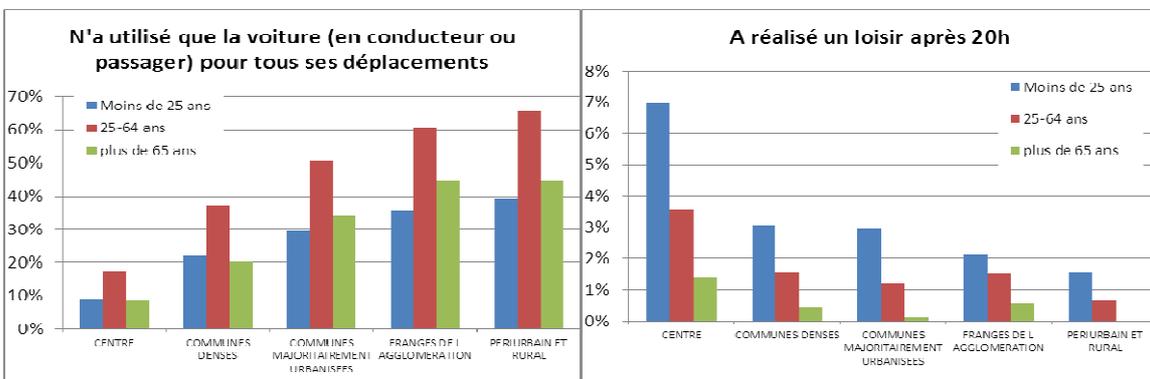
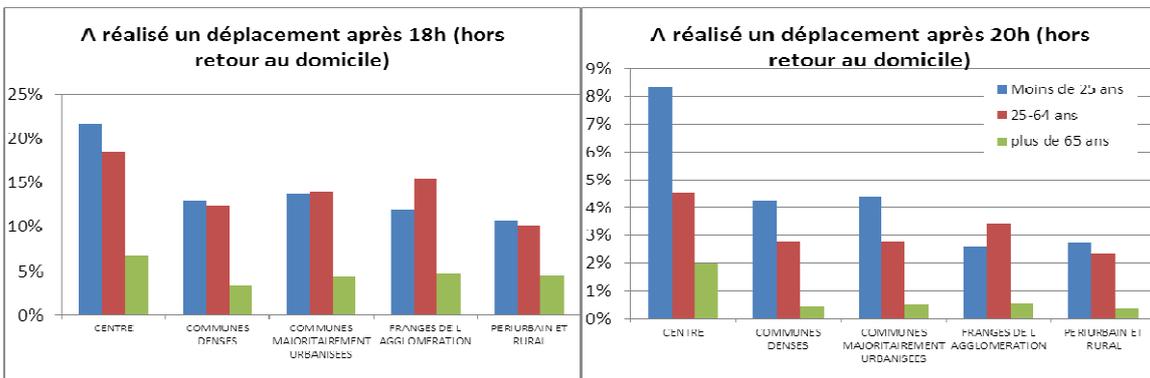
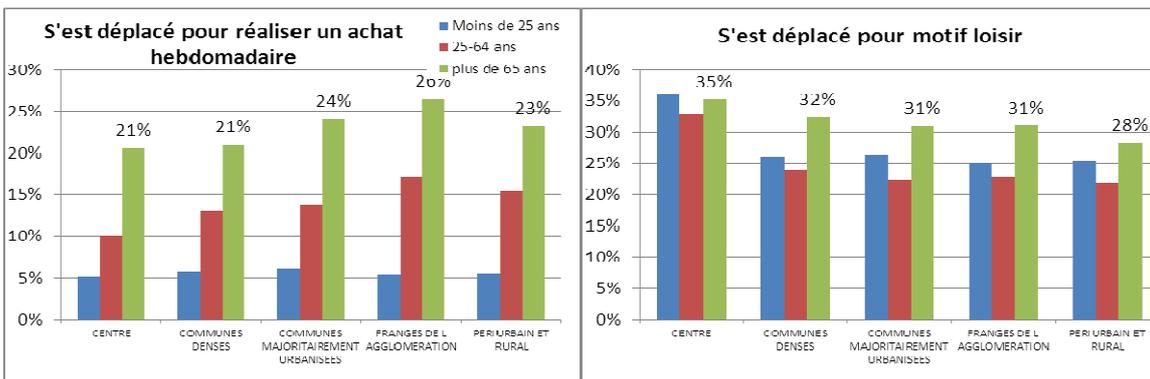
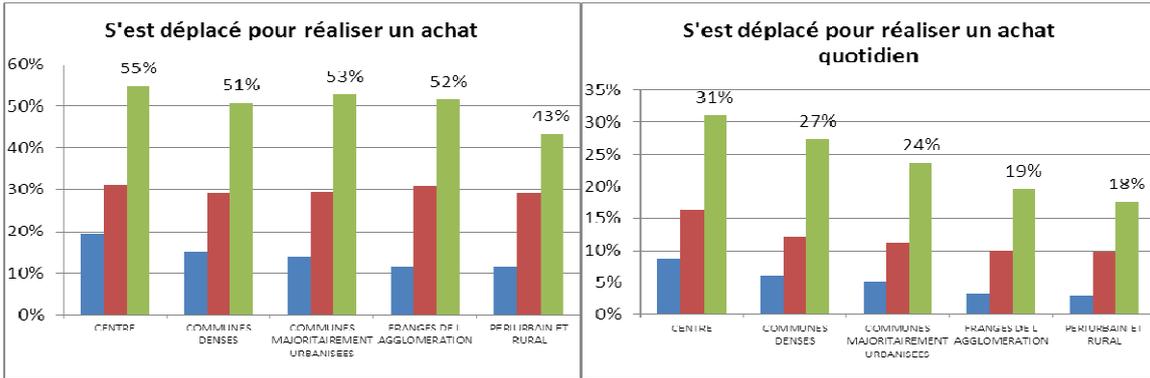
En ce qui concerne les loisirs, le taux d'activité est encore légèrement en retrait pour les seniors. Les loisirs, et encore plus l'activité nocturne, chute brutalement à la sortie du centre. Cette baisse est particulièrement forte chez les jeunes. Il faut cependant nuancer ce constat

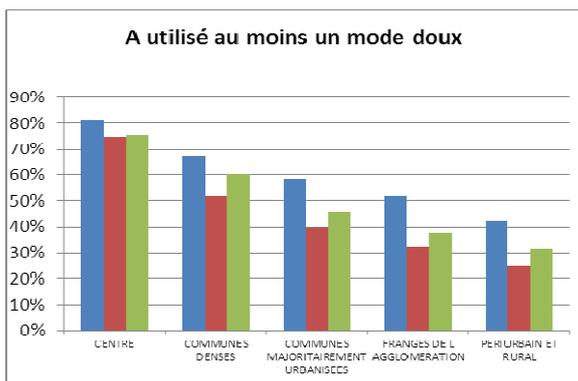
par la forte part d'étudiants vivant dans le centre. Les jeunes du périurbain sont beaucoup plus souvent des élèves.



Enfin, en ce qui concerne les modes de transport, même si la suprématie de la voiture dans le périurbain reste majoritairement portée par les actifs, l'utilisation exclusive de la voiture augmente pour toutes les classes d'âges avec l'éloignement de Paris.







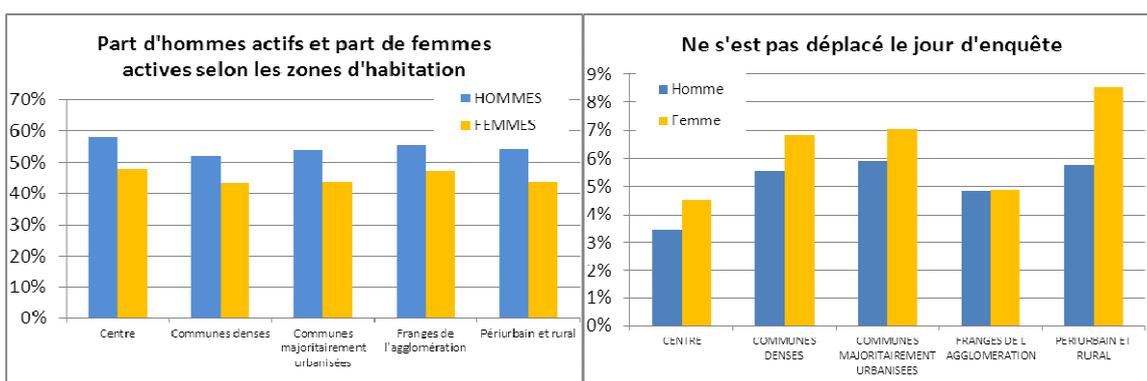
## Différences hommes-femmes

Les différences entre la mobilité des hommes et des femmes est grande et a souvent été étudiée (Courel et al. 2005). Dans cette partie, l'objectif est de savoir si ces différences sont plus grandes dans le périurbain que dans le centre ou dans les autres zones. Est-ce que les plus longues distances à parcourir, la dépendance à l'égard de l'automobile et autres contraintes impactent différemment les hommes et les femmes ?

Il est amusant de constater que certains écarts de comportements hommes-femmes (comme le fait d'être plus nombreuses à réaliser les achats) se retrouvent à l'identique quelle que soit la zone d'habitation, comme des inégalités « culturelles ». D'autres différences de comportements sont en revanche exacerbées dans le périurbain, comme les déplacements pour accompagnement qui sont beaucoup plus souvent féminins loin de Paris.

Enfin, il arrive que l'éloignement du centre efface certaines inégalités homme-femmes, comme c'est le cas pour les déplacements loisirs.

En ce qui concerne les achats, il est intéressant de constater que les différences sont beaucoup moins importantes pour les achats quotidiens que pour les achats hebdomadaires. Une femme du centre, comme du périurbain réalise deux fois plus souvent ce type d'activité qu'un homme.



Ces inégalités ne sont pas expliquées par la part plus importante de femmes inactives. Sur la base des individus actifs les programmes des hommes et des femmes restent différents.

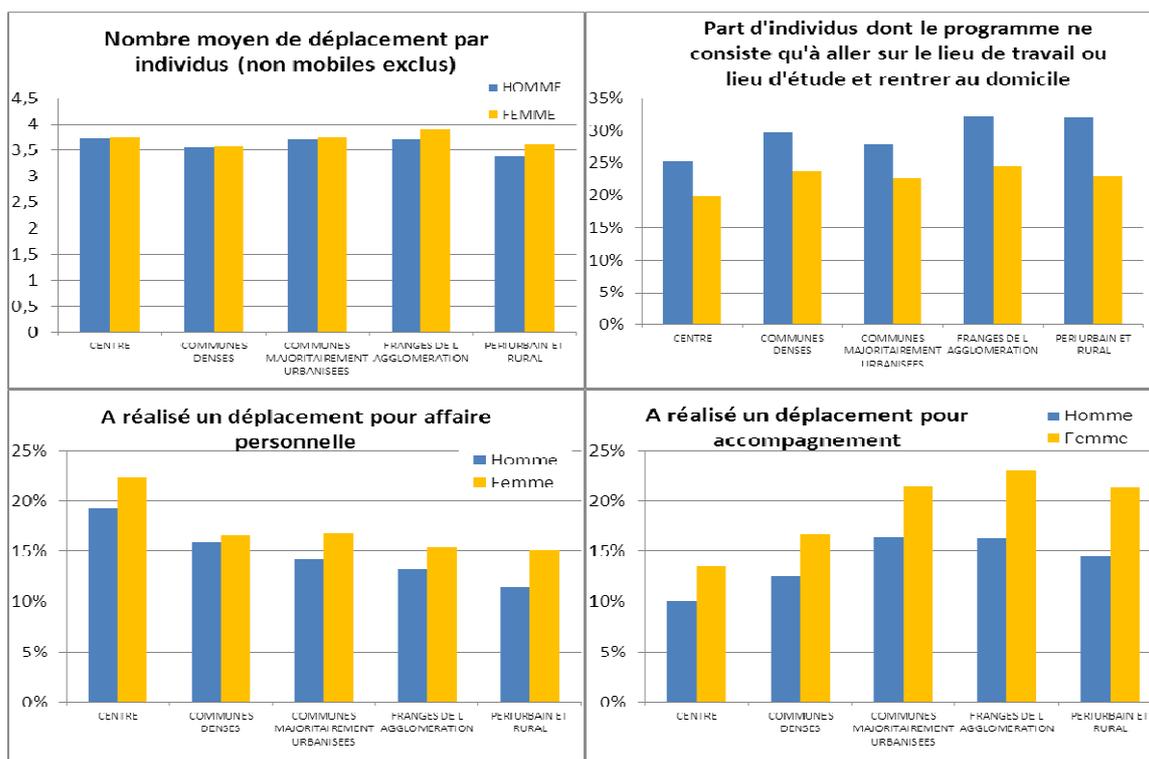
Les femmes actives réalisent beaucoup plus souvent une activité le matin avant de se rendre au travail. Les hommes se rattrapent en partie le soir. Il est intéressant de constater que plus l'activité est tardive plus elle est masculine. Les hommes sont plus nombreux à réaliser une activité après 18h (hors retour au domicile) et encore plus nombreux à réaliser une activité après 20h. En ce qui concerne les loisirs tardifs les différences hommes-femmes

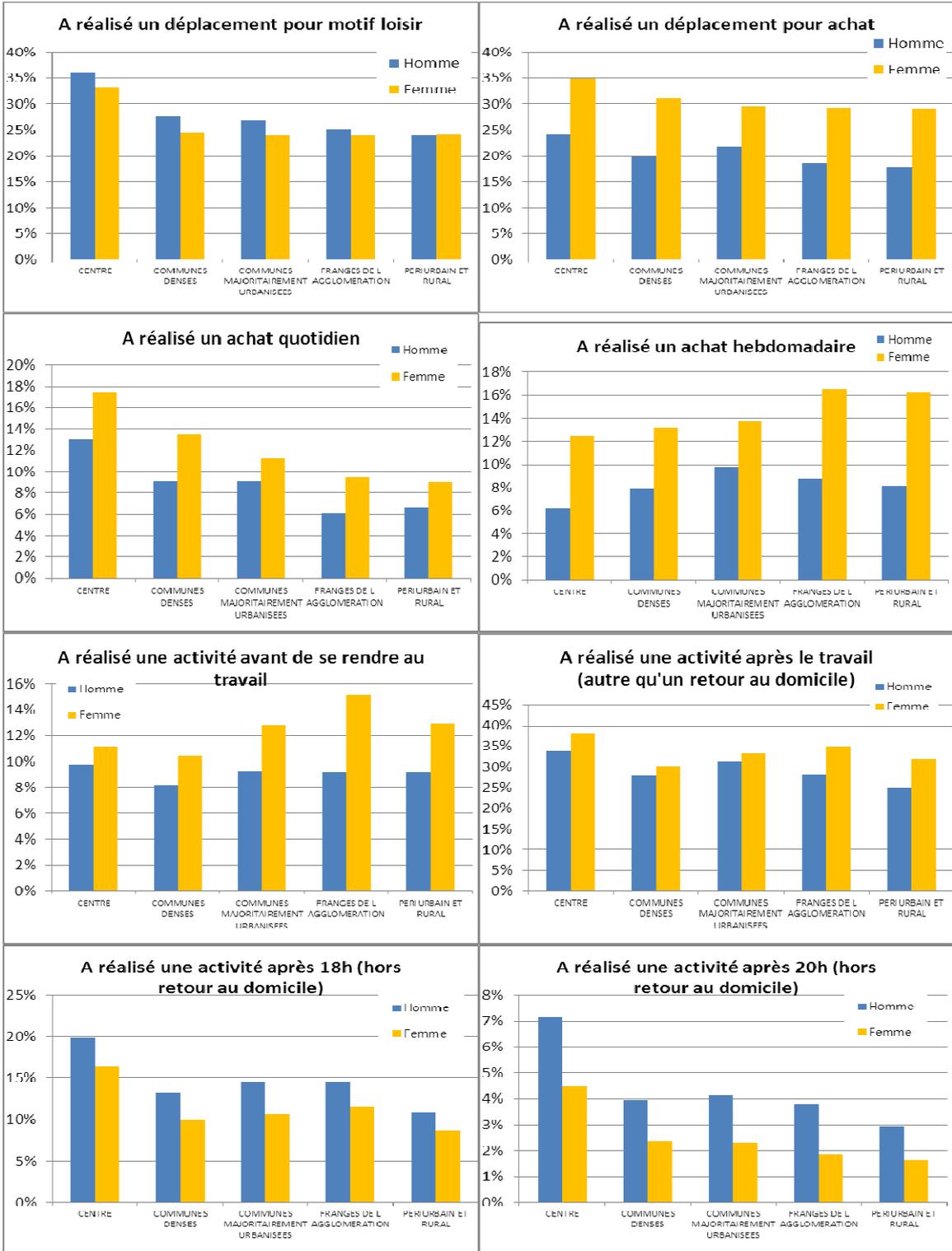
sont particulièrement fortes dans le centre et ont tendance à s'effacer vers la périphérie où la baisse d'activité nocturne impacte autant les hommes que les femmes.

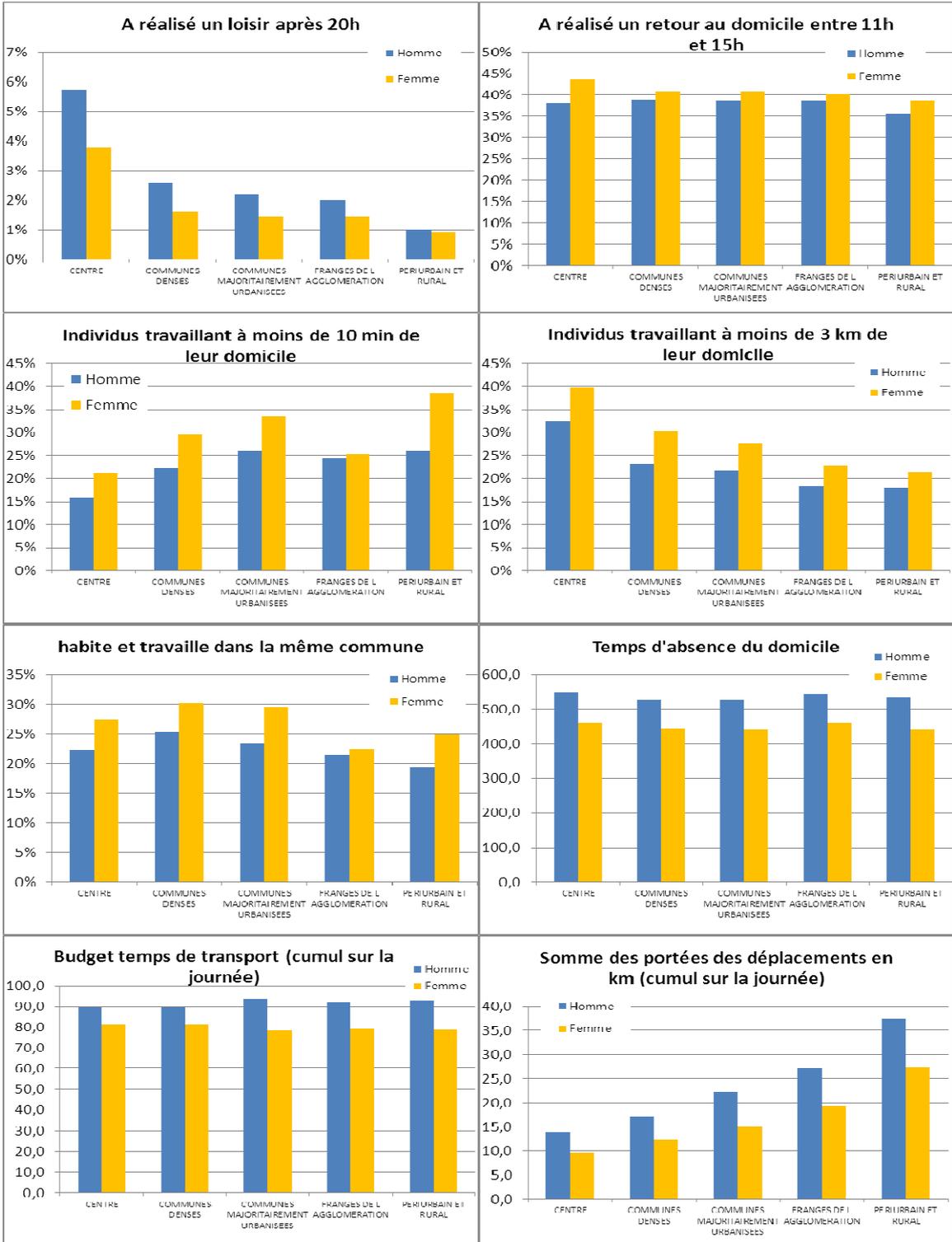
Contrairement aux accompagnements, le fait de rentrer déjeuner chez soi le midi (également souvent lié à la présence d'enfants) n'est pas un comportement spécifiquement féminin, les écarts hommes-femmes sont très faibles sur ce point et sont à peu de choses près les mêmes pour toutes les zones.

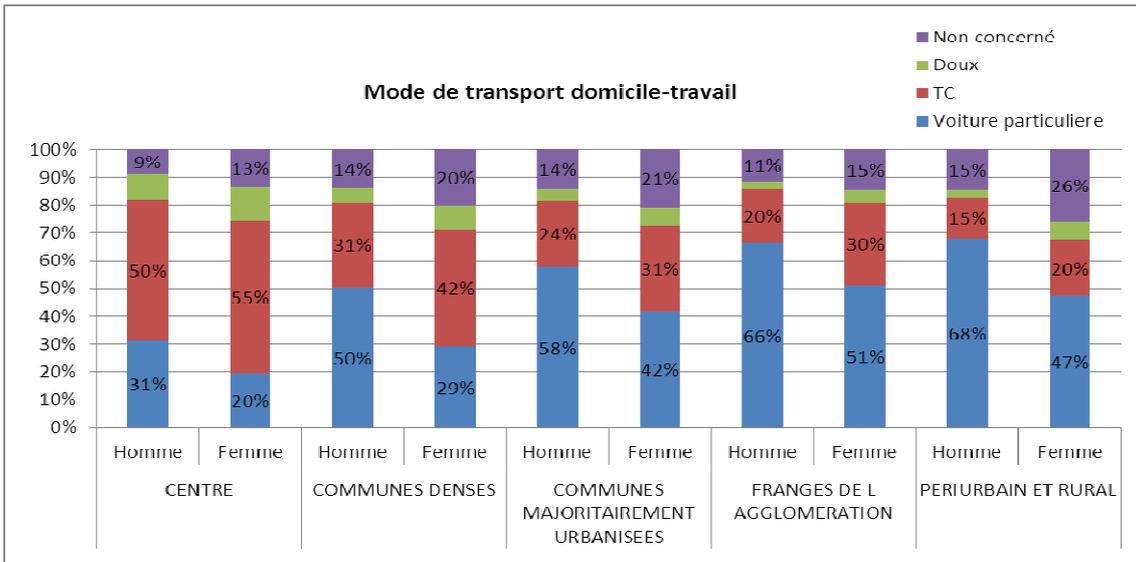
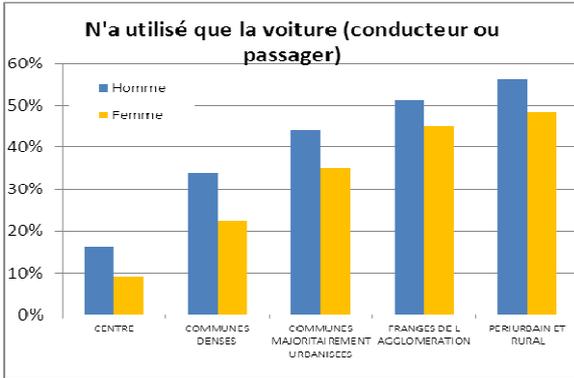
Le temps d'absence du domicile cumulé sur la journée est plus important pour un homme qu'une femme, et ce quelle que soit la zone d'habitation. Ils ont des temps de trajets plus longs, parcourent plus de kilomètres et travaillent globalement plus loin de leur domicile. Ils utilisent également plus souvent la voiture.

Lorsque le réseau de transport en commun le permet (communes denses, communes majoritairement urbanisées et franges de l'agglomération) les femmes sont nettement plus nombreuses à utiliser les transports en commun que les hommes. Quand le réseau est très dense, comme dans le centre, les hommes font plus souvent l'effort d'utiliser les TC et les différences s'atténuent. A l'inverse les femmes du périurbain ont plus souvent la nécessité d'utiliser leur voiture, les différences sont donc également plus faibles dans cette zone.







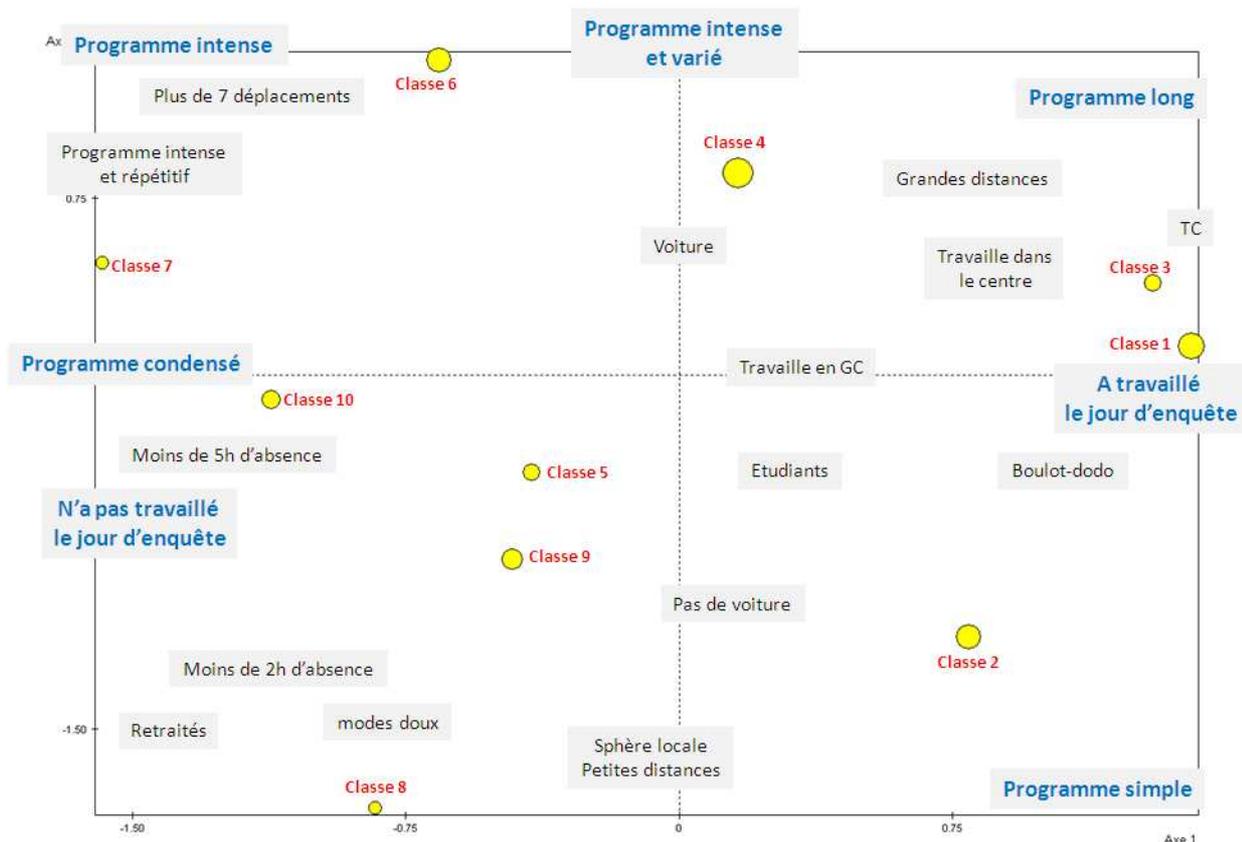


## Typologie des individus selon leur programme d'activités

Une typologie en 10 classes a été réalisée sur les individus habitant **le périurbain ou les franges de l'agglomération** ayant réalisé au moins 1 déplacement le jour d'enquête. Il a été décidé de rassembler ces deux zones pour réaliser la typologie, d'une part afin de disposer d'effectifs plus importants, et ainsi de profils plus robustes, d'autre part parce que l'analyse exploratoire réalisée précédemment n'indiquait pas de différences remarquables entre les programmes d'activités des deux zones. La fin de semaine est exclue de l'analyse. Cette typologie a été réalisée à partir de l'enquête 2001.

La typologie sépare assez naturellement les individus ayant des motifs obligés (travail, études ou affaires professionnelles) des autres, les programmes d'activités étant très différents dans les 2 cas.

Le graphique montre le positionnement des classes sur les deux premiers axes de l'analyse des correspondances.



### Groupes des personnes avec motif obligé (groupes 1 à 6)

Classe 1 – Auto – Boulot – Dodo : 13%

Classe 2 : Elèves et étudiants au programme très simple 12%

Classe 3 : Les actifs utilisateurs de TC 8%

Classe 4 : Les actifs au programme optimisé 15 %

Classe 5 : Ceux qui rentrent manger le midi à leur domicile 8 %

Classe 6 : Les actifs (ou élèves) surchargés et très ancrés dans la vie locale 12 %

#### Groupes des personnes sans motif obligé (groupes 7 à 10)

Classe 7 : Les parents taxis 6 %

Classe 8 : Les promeneurs seniors 5 %

Classe 9 : Les automobilistes inactifs au programme très simple 11 %

Classe 10 : Les inactifs au programme varié 9%

## Détail de chacune des 10 classes

Pour chacune de ces fiches, les proportions au sein de la classe sont comparées aux proportions sur l'ensemble de la population de référence, c'est à dire les personnes des franges de l'agglomération ou du périurbain ayant réalisé au moins un déplacement le jour d'enquête.

### **Classe 1 – Auto – Boulot – Dodo : 13%**

Ces individus se caractérisent par un programme très simple : aller au travail puis rentrer au domicile, en utilisant très majoritairement la voiture de façon exclusive (c'est à dire pour l'intégralité des trajets constituant leurs déplacements).

Sexe : Il s'agit de la classe la plus masculine avec 67% d'hommes (contre 50% en moyenne sur l'ensemble de la population de référence)

Age : 56% ont entre 35 et 54 ans.

CSP : actifs (96%, contre 41%), il s'agit de la classe contenant la plus forte part de cadres (21% contre 8% en moyenne), 22% d'employés (contre 16%), 19% d'ouvriers (contre 9%) et 27% de professions intermédiaires (contre 15%)

Intensité du programme : 95% d'entre eux n'ont que 2 déplacements dans la journée

Variété : ils sont 92% à ne réaliser que le programme consistant à aller sur leur lieu de travail puis rentrer à leur domicile

Concentration spatio-temporelle : Ils sont 96% à ne pas travailler dans leur commune d'habitation (contre 79%), ils parcourent tous plus de 10km dans la journée et en grande majorité plus de 20km (70% contre 47% en moyenne).

Modes de transport : 96% utilisent exclusivement la voiture au cours de la journée en conducteur ou passager (contre 54%)

### **Classe 2 : Elèves et étudiants au programme très simple 12%**

Comme la classe précédente, ils ont un programme très simple consistant uniquement à se rendre sur leur lieu d'étude et rentrer à leur domicile. En revanche ils sont majoritairement inactifs et utilisent beaucoup plus rarement la voiture.

Sexe : 47% de femmes et 53% d'hommes

Age : 42% ont entre 6 et 14 ans et 30% ont entre 15 et 24 ans

CSP : 27% sont élèves du primaire, 48% élèves du secondaire et 8% sont étudiants (contre respectivement 9%, 12% et 4%, pour l'ensemble de la population de référence)

Intensité du programme : 100% d'entre eux n'ont qu'1 ou 2 déplacements dans la journée

Variété : ils sont 98% à ne réaliser que le programme consistant à aller sur leur lieu d'étude puis rentrer à leur domicile

Concentration spatio-temporelle : Ils sont 35% à parcourir moins de 2km dans la journée et 69% moins de 10km (contre respectivement 14% et 38%). Moins de 10% de leur temps d'absence est passé dans les transports

Modes de transport : 26% n'utilisent que des modes doux (contre 14%), 50% utilisent au moins un mode doux (contre 39%) et 21% n'utilisent que la voiture (conducteur ou passager), contre 54% en moyenne sur l'ensemble de la population de référence.

### **Classe 3 : Les actifs utilisateurs de TC 8%**

Il s'agit d'actifs travaillant dans le centre qui vont travailler en TC et pratiquent souvent un rabattement

Sexe : 54% femmes et 46% d'hommes

Age : 53% ont entre 35 et 54 ans.

CSP : actifs (85%, contre 41%), il s'agit de la classe contenant la plus forte par d'employés ( 35% contre 16% en moyenne) et 27% de professions intermédiaires (contre 15%)

Intensité du programme : 72% d'entre eux n'ont que 2 déplacements dans la journée et 23% entre 3 et 4 déplacements

Variété : ils sont 69% à ne réaliser que le programme consistant à aller sur leur lieu de travail puis rentrer à leur domicile. Ils sont 14% à réaliser un déplacement pour loisir dans la journée et 6% un déplacement pour achat (contre respectivement 26% et 25% dans l'ensemble de la population)

Concentration spatio-temporelle : Ils sont 91% à parcourir plus de 35 km (contre 31% pour la population de référence ). 73% d'entre eux passent plus de 20% de leur temps d'absence dans les transports (contre 42%)

Modes de transport : Ils sont 58% à utiliser à la fois la voiture (conducteur ou passager) et les TC dans la journée. 45% réalisent un rabattement (contre 4% dans la population de référence) et 81% utilisent au moins une fois dans la journée un mode doux. Aucun d'entre eux n'utilise la voiture de façon exclusive.

### **Classe 4 : Les actifs au programme optimisé 15 %**

Il s'agit d'actifs ayant un programme raisonnablement chargé, entre 3 et 4 déplacements dans la journée et qui réalisent souvent une activité en allant ou en revenant du travail.

Sexe : 44% femmes et 56% d'hommes

Age : 46% ont entre 35 et 54 ans.

CSP : actifs (77%, contre 41%), les CSP sont assez équilibrée entre les actifs, cette classe rassemble aussi 22% d'étudiants

Intensité du programme : 82% d'entre eux ont entre 3 et 4 déplacements et 15% entre 5 et 6 déplacements dans la journée. Ils sont 66% à avoir une activité après le travail et 29% une activité avant le travail (contre respectivement 32% et 12% pour l'ensemble de la population de référence). Ils ne sont que 17% à rentrer à leur domicile entre 11h et 15h. 5% d'entre eux ont une activité après 20h (hors retour au domicile)

Variété Ils sont 34% à réaliser un loisir et 37% un accompagnement (contre respectivement 26% et 20%)

Concentration spatio-temporelle : Ils sont 48% à parcourir plus de 35 km (contre 31% pour la population de référence ). 78% d'entre eux passent moins de 20% de leur temps d'absence dans les transports (contre 58%)

Modes de transport : Ils sont 93% à utiliser la voiture (conducteur ou passager) au moins une fois dans la journée et 73% de façon exclusive. 22% d'entre eux utilisent au moins un mode doux (contre 39% sur l'ensemble de la population de référence)

### **Classe 5 : Ceux qui rentrent déjeuner le midi à leur domicile 8 %**

Il s'agit d'élèves et d'actifs réalisant entre 3 et 4 déplacements dans la journée et dont le programme le plus fréquent consiste à aller sur le lieu de travail ou d'étude le matin, rentrer déjeuner à la maison et repartir sur leur lieu de travail ou d'études l'après-midi pour rentrer chez eux ensuite.

**Sexe** : 50% femmes et 50% d'hommes

**Age** : 54% ont entre 6 et 14 ans.

**CSP** : 70% d'inactifs et 30% d'actifs. Les actifs sont en majorité des employés tandis que les inactifs se répartissent entre élèves du primaire et du secondaire de façon équilibrée.

**Intensité du programme** : 96% d'entre eux ont entre 3 et 4 déplacements. Ils ne sont que 17% à rentrer à leur domicile entre 11h et 15h.

**Variété** : 88% réalisent un retour au domicile entre 11h et 15h. Ils sont également 17% à réaliser un loisir.

**Concentration spatio-temporelle** : Pour 58% d'entre eux le déplacement le plus long fait moins d'1 km. Ils sont 32% à parcourir moins de 2 km dans la journée (contre 31% pour la population de référence) et 67% moins de 5km (contre respectivement 14% et 26%). 53% passent moins de 10% de leur temps dans les transports (contre 26%). 65% des actifs travaillent dans leur commune d'habitation (contre 21%).

**Modes de transport** : Ils sont 93% à utiliser la voiture (conducteur ou passager) au moins une fois dans la journée et 73% de façon exclusive. 22% d'entre eux utilisent au moins un mode doux (contre 39% sur l'ensemble de la population de référence)

### **Classe 6 : Les actifs (ou élèves) surchargés et très ancrés dans la vie locale 12 %**

Il s'agit d'actifs (et parfois d'élèves) au programme à la fois très chargé, très varié et très ancré dans la vie locale.

**Sexe** : 48% femmes et 52% d'hommes

**Age** : 46% ont entre 35 et 54 ans.

**CSP** : 76% d'actifs et 24% d'inactifs. Les actifs sont en majorité des employés et des professions intermédiaires (respectivement 21% et 25% contre 16% et 15%) tandis que les inactifs sont majoritairement des élèves du secondaire

**Intensité du programme** : 58% d'entre eux ont entre 3 et 4 déplacements et 40% à réaliser 7 déplacements ou plus (contre respectivement 14% et 9% sur l'ensemble de la population de référence).

**Variété** : Il s'agit de la classe avec les programmes les plus variés, 51% des individus ont plus de 3 motifs de déplacement différents dans la journée. Ils sont 56% à réaliser au moins un motif loisir dans la journée (contre 26%), 26% un déplacement pour une affaire personnelle (contre 15%), 36% un achat (contre 25%), et 44% un accompagnement (contre 20%). Ils sont 30% à réaliser une activité avant le travail (contre 12% en moyenne) et 80% à en réaliser une après (hors retour au domicile), contre 32% sur l'ensemble de la population de référence. Ils sont 6% à réaliser un loisir après 20h (contre 1%). Ils sont également 75% à réaliser un retour au domicile pour le déjeuner (entre 11h et 15h).

**Concentration spatio-temporelle** : Ils sont 42% à parcourir plus de 35km sur la journée, mais 50% d'entre eux réalisent plus de 5 déplacements à moins de 4.8km de leur domicile (contre 11% sur l'ensemble de la population de référence), et 68% à moins de 10km (contre 15%)

**Modes de transport** : Ils sont 94% à utiliser la voiture (conducteur ou passager) au moins une fois dans la journée et 55% de façon exclusive. 42% d'entre eux utilisent au moins un mode doux (contre 39% sur l'ensemble de la population de référence). Si très peu d'entre eux pratiquent le rabattement (2%) ils sont néanmoins 12% à utiliser à la fois des TC et la voiture dans la journée.

### **Classe 7 : Les parents taxis 6 %**

Il s'agit de personnes n'ayant pas travaillé le jour d'enquête et ayant un programme très chargé et souvent assez répétitif, avec en particulier énormément d'accompagnement et de retours au domicile. On note, dans cette classe, une surreprésentation des femmes aux foyers. Il s'agit d'individus souvent soumis à de fortes contraintes. Cailly et Rodier (2007) décrivent le cas de mères-taxi réalisant entre 8 et 10 navettes et parcourant entre 100 et 150km le mercredi en Seine et Marne.

**Sexe** : Il s'agit de la classe la plus féminine avec 71% de femmes

**Age** : 45% ont entre 35 et 54 ans.

**CSP** : 35% d'actifs et 65% d'inactifs. 27% de femmes au foyer (contre 5% dans la population de référence) et 24% de retraités, avec parmi les actifs essentiellement des employés et des professions intermédiaires.

**Intensité du programme** : Il s'agit de la classe aux programmes les plus intenses : 41% des individus réalisent entre 5 et 6 déplacements et 59% réalisent plus de 7 déplacements (contre 9% sur l'ensemble de la population de référence).

**Variété** : En revanche les programmes ne sont pas très variés, 50% n'ont que 2 motifs différents dans la journée. 70% réalisent plus de 3 retours au domicile dans la journée, 71% réalisent au moins un accompagnement (contre 20%) et 42% réalisent plus de 3 accompagnements dans la journée (4% dans la population de référence). Mais d'autres activités sont également présentes : 42 % réalisent au moins un loisir (contre 26% dans la population) 34% une affaire personnelle (contre 15%) et 66% un achat (contre 25%).

**Concentration spatio-temporelle** : Le programme est souvent très condensé sur la journée, 70% d'entre eux moins de 5h d'absence du domicile (contre 25% sur la population de référence). 63% d'entre eux passent plus de 30% de leur temps d'absence dans les transports. Géographiquement, le programme est assez local, pour 61% des individus, leur déplacement le plus long fait moins de 5 km.

**Modes de transport** : Ils sont 83% à utiliser la voiture (conducteur ou passager) au moins une fois dans la journée et 47% de façon exclusive. 53% d'entre eux utilisent au moins un mode doux (contre 39% sur l'ensemble de la population de référence)

### **Classe 8 : Les promeneurs seniors 5 %**

Très ancrés dans la sphère locale, ces seniors réalisent tous leurs déplacements à pied. Ils ne vont pas à plus d'un km de chez eux et s'absentent en tout moins de 2 heures de leur domicile mais plus de la moitié de ce temps est passé à se déplacer

**Sexe** : Il s'agit d'une classe assez féminine avec 65% de femmes

**Age** : Il s'agit de la classe la plus âgée : 60% ont plus de 55 ans et 43% ont plus de 65 ans(contre 20% dans la population de référence).

**CSP** : 87% d'inactifs. 54% de retraités (contre 13% dans la population de référence) et 17% de femmes au foyer (contre 5% dans la population de référence)

**Intensité du programme** : Leurs programmes sont assez légers 85% d'entre eux n'ont qu'un ou 2 déplacements

**Variété** : Les motifs de déplacements varient selon les individus. La plupart se déplace pour réaliser un achat (44% d'entre eux contre 25%), 35% pour un motif loisir (contre 26%)

**Concentration spatio-temporelle** : Ils se déplacent dans une sphère extrêmement locale : 81% d'entre eux parcourent moins d'un km dans la journée et 73% s'absentent moins de 2h.

**Modes de transport** : 97% d'entre eux ne se déplacent exclusivement qu'en mode doux, pour cette raison, ils constituent la classe qui passe proportionnellement le plus de temps à se déplacer, puisqu'ils y passent plus de la moitié de leur temps d'absence.

### **Classe 9 : Les automobilistes inactifs au programme très simple 11 %**

Souvent retraités, ces inactifs se sont absents de leur domicile en voiture pour réaliser une activité unique

**Sexe** : 57% de femmes

**Age** : Il s'agit d'une classe légèrement plus jeune que la précédente, 25% ont entre 55 et 64 ans et 30% ont plus de 65 ans (contre 20% dans la population de référence).

**CSP** : 78% d'inactifs. 44% de retraités (contre 13% dans la population de référence) et 13% de femmes au foyer (contre 5% dans la population de référence)

**Intensité du programme** : Leurs programmes sont extrêmement simples 96% d'entre eux n'ont qu'un ou 2 déplacements

**Variété** : Le motif du déplacement varie selon les individus. La plupart se déplace pour réaliser un achat (44% d'entre eux contre 25%), 26% pour un motif loisir (contre 26%), 19% une affaire personnelle (contre 15%) et 9% un accompagnement (contre 20% en moyenne)

**Concentration spatio-temporelle** : Ils sont 42% à s'être absenté de leur domicile moins de 2h et 33% entre 2 et 5h (contre 14% et 11% sur la population de référence). Ils parcourent des distances qui varient beaucoup d'une personne à l'autre. 16% parcourent moins de 2 km et 11% plus de 35 km dans la journée.

**Modes de transport** : 92% d'entre eux n'ont utilisé que la voiture (conducteur ou passager)

### **Classe 10 : Les inactifs au programme varié 9%**

Il s'agit d'une classe d'individus n'ayant pas travaillé le jour d'enquête et dont le programme est plus intense et varié que la classe précédente.

**Sexe** : 56% de femmes

**Age** : Il s'agit d'une classe légèrement plus jeune que la précédente, 23% ont entre 55 et 64 ans et 26% ont plus de 65 ans (contre 20% dans la population de référence).

**CSP** : 77% d'inactifs. 40% de retraités (contre 13% dans la population de référence) et 15% de femmes au foyer (contre 5% dans la population de référence) et 11% de chômeurs (contre 3% dans la population de référence)

**Intensité du programme** : Ils réalisent tous au moins 3 déplacements, 85% réalisent entre 3 et 4 déplacements et 15% entre 5 et 6 déplacements

**Variété** : Les motifs du déplacement sont très diverses. 45% réalisent au moins un loisir (contre 26%), 40% au moins une affaire personnelle (contre 15%), 63% au moins un achat (contre 25%) et 26% un accompagnement (contre 20%)

**Concentration spatio-temporelle** : Les activités sont rarement réalisées en chaine, la plupart reviennent à leur domicile entre chaque activité. Ils parcourent des distances qui varient beaucoup d'une personne à l'autre. 16% parcourent moins de 2 km et 11% plus de 35 km dans la journée.

**Modes de transport** : 90% ont utilisé au moins une fois la voiture (conducteur ou passager), et 69% d'entre eux l'ont utilisé de façon exclusive 30% ont utilisé au moins un mode doux

## Evolution temporelle des 10 classes

La projection de cette typologie sur les EGT des années antérieures permet de dégager les pratiques émergentes et celles qui au contraire semblent disparaître.

		EGT 1976	EGT 1983	EGT 1991	EGT 2001	Evolution 1976- 2001
<b>Classe 1</b>	Auto – Boulot – Dodo	7%	8%	9%	13%	6%
<b>Classe 2</b>	Elèves et étudiants au programme très simple	12%	12%	14%	12%	1%
<b>Classe 3</b>	Les actifs utilisateurs de TC	9%	8%	9%	8%	-1%
<b>Classe 4</b>	Les actifs au programme optimisé	11%	12%	14%	15%	4%
<b>Classe 5</b>	Ceux qui rentrent déjeuner le midi à leur domicile	17%	14%	10%	8%	-8%
<b>Classe 6</b>	Les actifs (ou élèves) surchargés et très ancrés dans la vie locale	14%	14%	13%	12%	-2%
<b>Classe 7</b>	Les parents taxis	7%	6%	6%	6%	-1%
<b>Classe 8</b>	Les promeneurs seniors	10%	9%	8%	5%	-4%
<b>Classe 9</b>	Les automobilistes inactifs au programme très simple	7%	8%	10%	11%	4%
<b>Classe 10</b>	Les inactifs au programme varié	7%	7%	9%	9%	2%

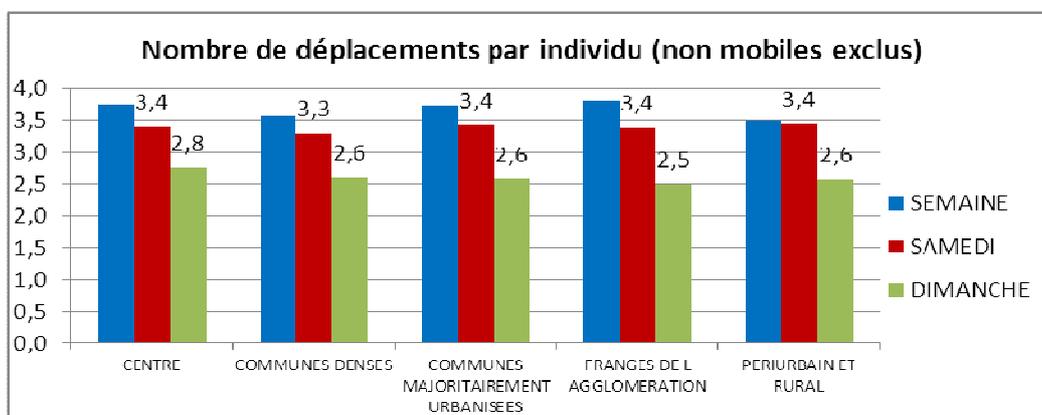
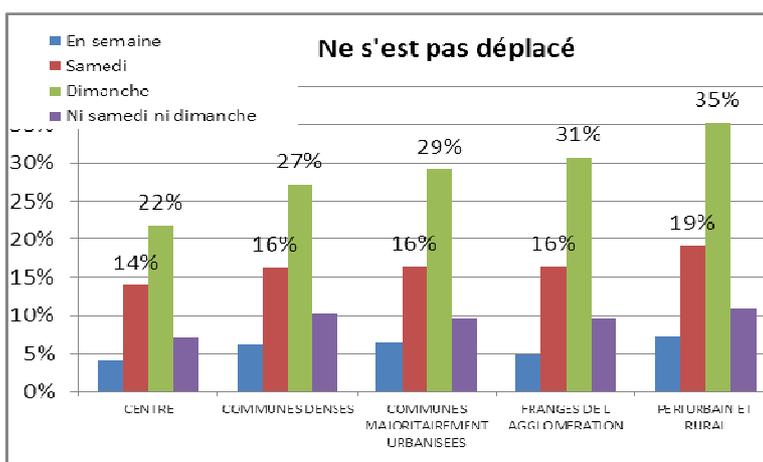
Les poids de chacune des classes n'évoluent pas beaucoup entre les différentes EGT. La classe ayant le plus progressé est la première « auto-boulot-dodo », suivie les classes 4 et 9 : les actifs au programme optimisé et les automobilistes inactifs.

A l'inverse certaines classes sont en baisse : La classe 5 : Les élèves et actifs qui rentrent déjeuner le midi est passé de 17% à 8% entre 1976 et 2001. Le poids des promeneurs seniors baisse de façon assez significative entre 1991 et 2001. Ces évolutions illustrent bien la progression de la voiture que l'on a observé précédemment sur le périurbain.

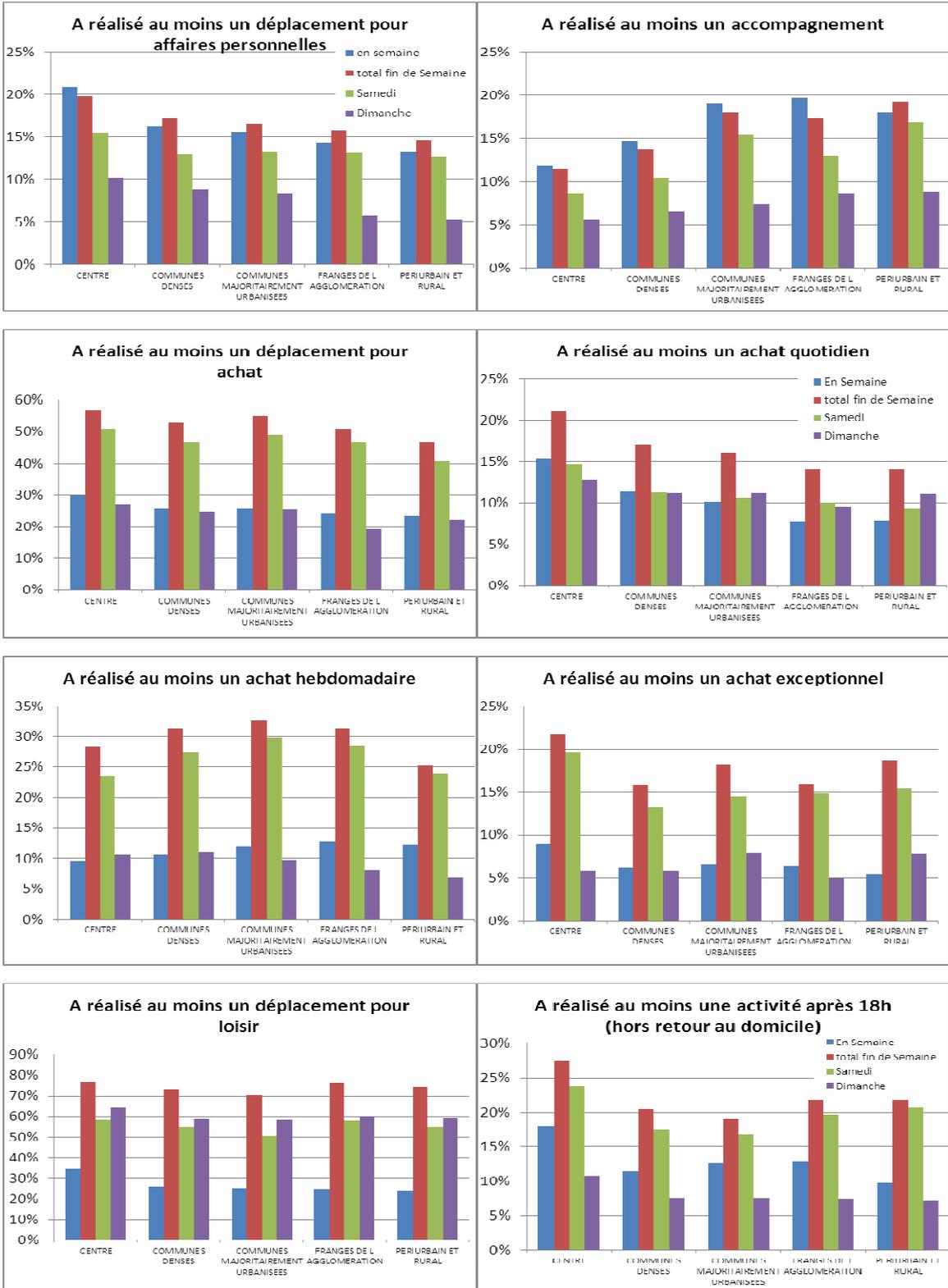


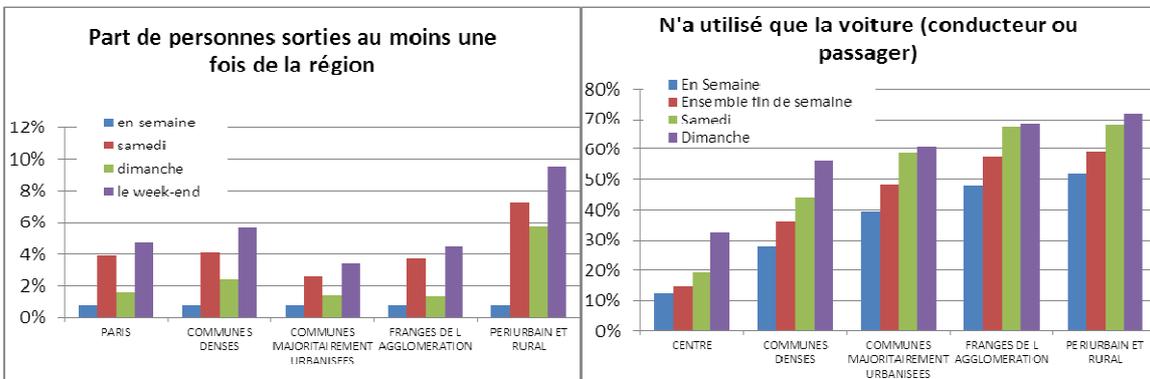
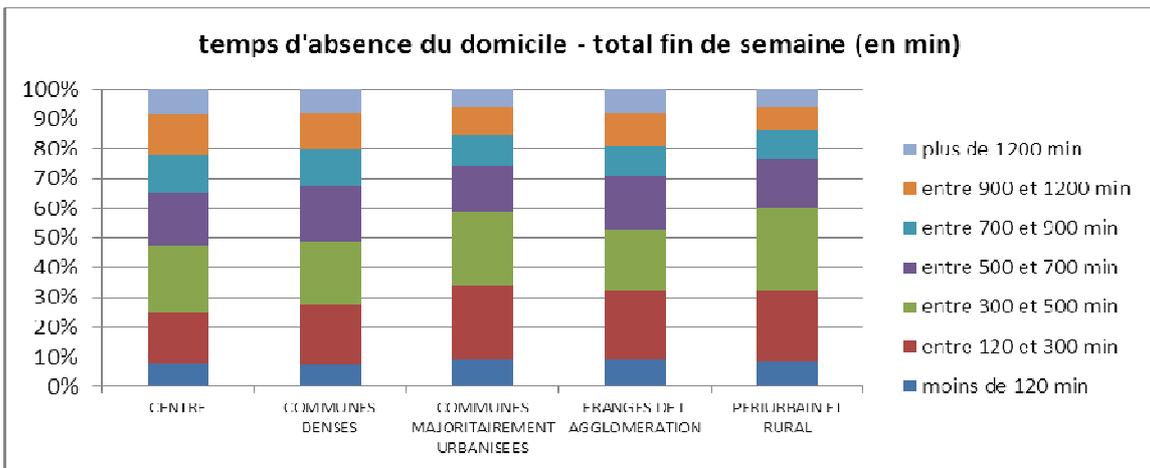
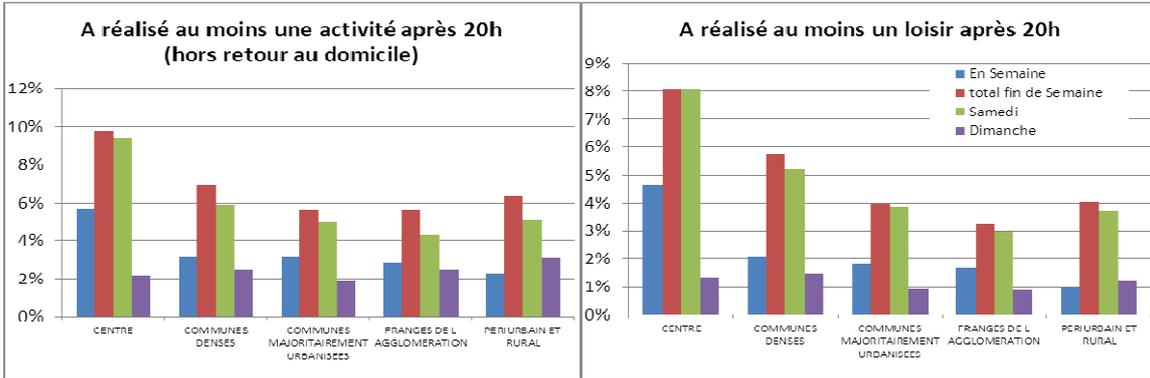
# Des différences plus marquées le week-end

Nous avons vu dans le chapitre précédent que les programmes varient finalement peu la semaine en termes d'intensité et de variété entre les habitants des différentes zones extérieures au centre. Ce constat n'est pas le même en ce qui concerne la fin de semaine. La part de personnes qui ne se déplacent pas le week-end est plus importante dans le périurbain et en particulier le dimanche. En revanche, lorsqu'une personne se déplace le nombre moyen de déplacements est à peu près le même pour toutes les zones.



Les différences sont également plus marquées le week-end en ce qui concerne les activités réalisées. Si les habitants du périurbain sont plus nombreux à réaliser un accompagnement le week-end, on observe en revanche un décrochage en ce qui concerne les déplacements pour affaires personnelles ou pour réaliser un achat, et en particulier un achat hebdomadaire. En ce qui concerne les loisirs en revanche les taux d'activités à peu près équivalents entre les différentes zones extérieures au centre, où l'activité nocturne se détache particulièrement le samedi.





Le week-end, les habitants des communes denses, des communes majoritairement urbanisées et des franges de l'agglomération ont tendance à rattraper le niveau d'utilisation de la voiture des habitants du périurbain.



# Suites et perspectives

Ce rapport analyse les différences de comportements entre les habitants des différentes zones d'Ile de France établies à partir du découpage morphologique de l'IAU-Ile-de-France, en se basant sur les EGT 1976, 1983, 1991 et 2001.

Au travers de ces résultats, il apparaît qu'en 2001 le périurbain francilien n'est plus un territoire atypique, mais un territoire dans la continuité des autres zones extérieures au centre. Plusieurs singularités de mobilité (comme un fort ancrage dans la vie locale) s'effacent peu à peu. Les habitants de ces territoires ont des programmes d'activités aussi riches que les habitants des autres zones extérieures au centre.....Mais en parcourant des distances 3 fois plus longues. Ils parviennent à pallier cette forte contrainte grâce à un usage massif de l'automobile. Naturellement, certaines tranches de la population sont plus fragiles face à ces contraintes, notamment les seniors. Ces derniers sont significativement plus souvent immobiles dans le périurbain. De la même façon les écarts de mobilité restent relativement marqués le week-end.

Cette analyse a soulevé également plusieurs questions auxquelles l'EGT 2011 et ainsi que la phase qualitative devront répondre, et en particulier :

- les distances parcourues par les habitants du périurbain vont-elles se stabiliser ? Le périurbain est la seule zone de la région où les distances parcourues augmentent encore en 2001 (cf. p. 8). Est-ce que la taille du cercle de vie se stabilise ou continue de croître en 2011? L'étude qualitative ainsi qu'une étude détaillée de l'évolution des MOS entre 2001 et 2011 permettront d'étudier les raisons possibles de cette évolution : s'agit-il d'un style de vie assumé de la part d'individus profitant de leur motorisation et de la fluidité du trafic, ou une situation subie causée par l'éloignement progressif des services qui quittent les petites communes ?
- Comment les habitants de ces territoires vont-ils réagir face à l'augmentation du prix des carburants? Est-ce que les programmes d'activités seront plus optimisés avec moins de retours au domicile? Est-ce que le rabattement vers les TC va croître?
- Quel est le lien des habitants du périurbain avec leur zone locale d'habitation? Comment investissent-ils leur quartier? Même si les distances parcourues sont plus grandes, certaines activités comme les achats et surtout les activités liées aux enfants (les accompagnements) restent dans des sphères relativement locales. Est-ce que l'implication dans la sphère locale se renforcera en 2011 ? Ce type d'activités étant souvent plus féminines, quel est le rôle des femmes dans cet ancrage local? L'étude précise de ces lieux de vie et de leur localisation permettra de répondre aux questions d'aménagement posées par le Conseil Général de Seine-et-Marne.
- Est-ce que la plus faible mobilité des seniors est liée à une moindre motorisation qui va se compenser avec le renouvellement des générations? Dans ce cas leur niveau de mobilité devrait s'équilibrer avec les autres zones en 2011. Ou vont-elles au contraire augmenter parce qu'elles sont le reflet d'une vulnérabilité de certaines populations face aux contraintes spécifiques du périurbain ?

La phase qualitative qui débutera au premier trimestre 2012 permettra de compléter la connaissance statistique par une meilleure appréhension des stratégies des ménages, de leurs contraintes et de leurs rationalités. Les pratiques identifiées seront dans la mesure du possible estimées quantitativement lors de la dernière phase du projet lors de l'analyse de l'EGT 2011.



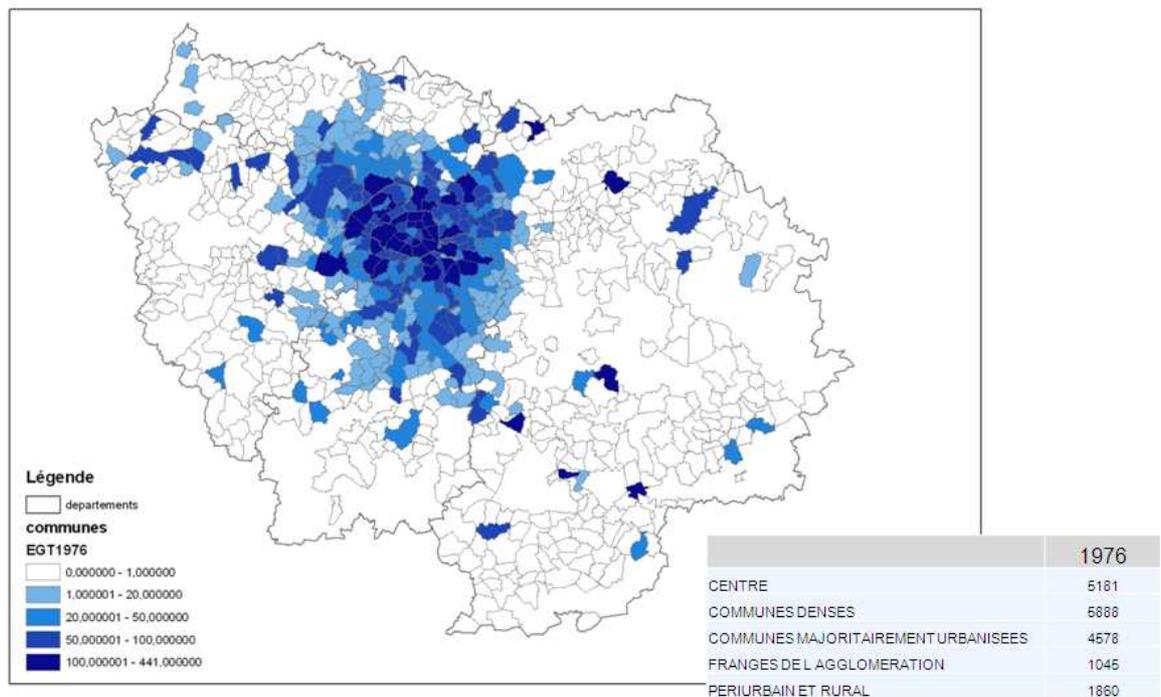
# ANNEXES

## Echantillonnages

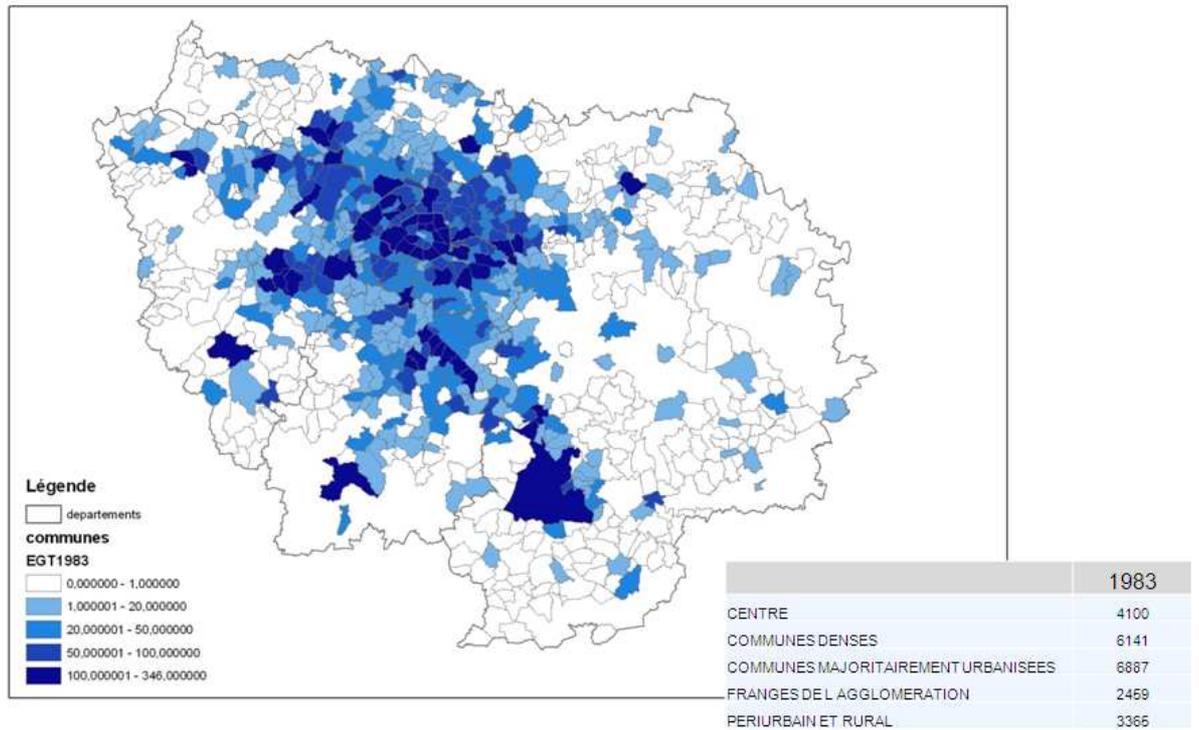
### Bases brutes disponibles (effectifs d'individus)

BASES	CENTRE	COMMUNES DENSES	COMMUNES MAJORITAIREMENT URBANISEES	FRANGES DE L'AGGLOMERATION	PERIURBAIN ET RURAL
1976	5181	5888	4578	1045	1860
1983	4100	6141	6887	2459	3365
1991	5458	7569	7123	2118	3304
2001	4198	7328	6573	2242	3314

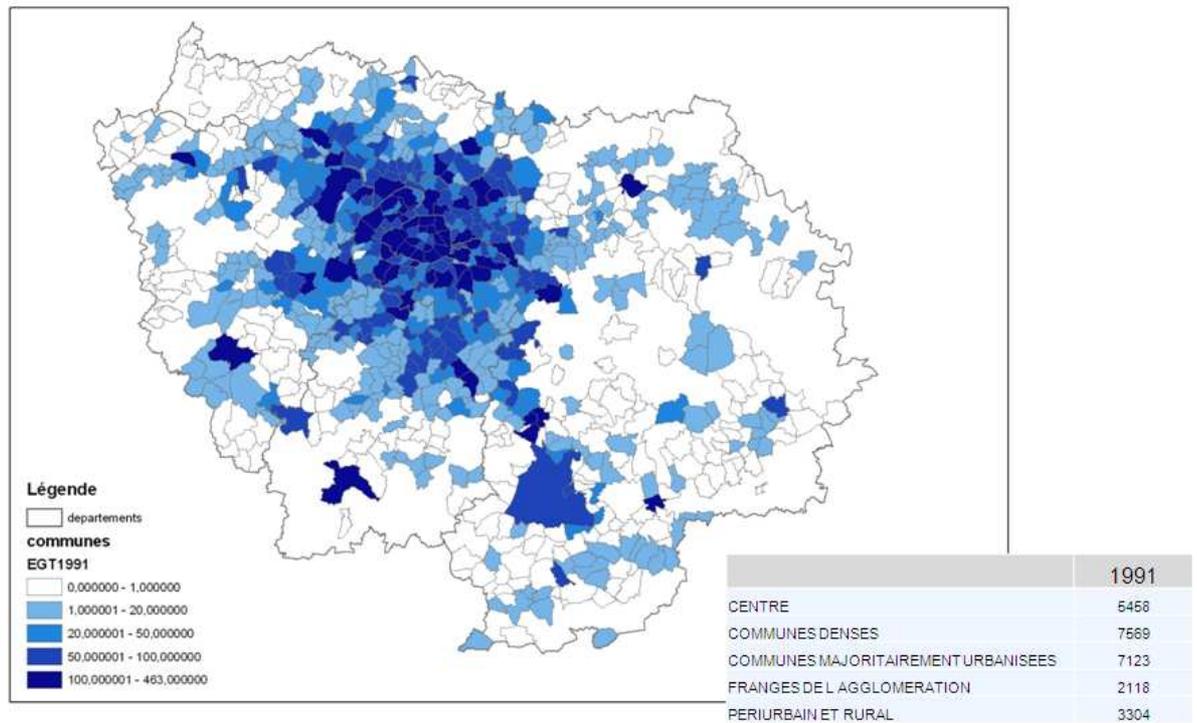
### EGT 1976 – Effectifs d'individus par commune



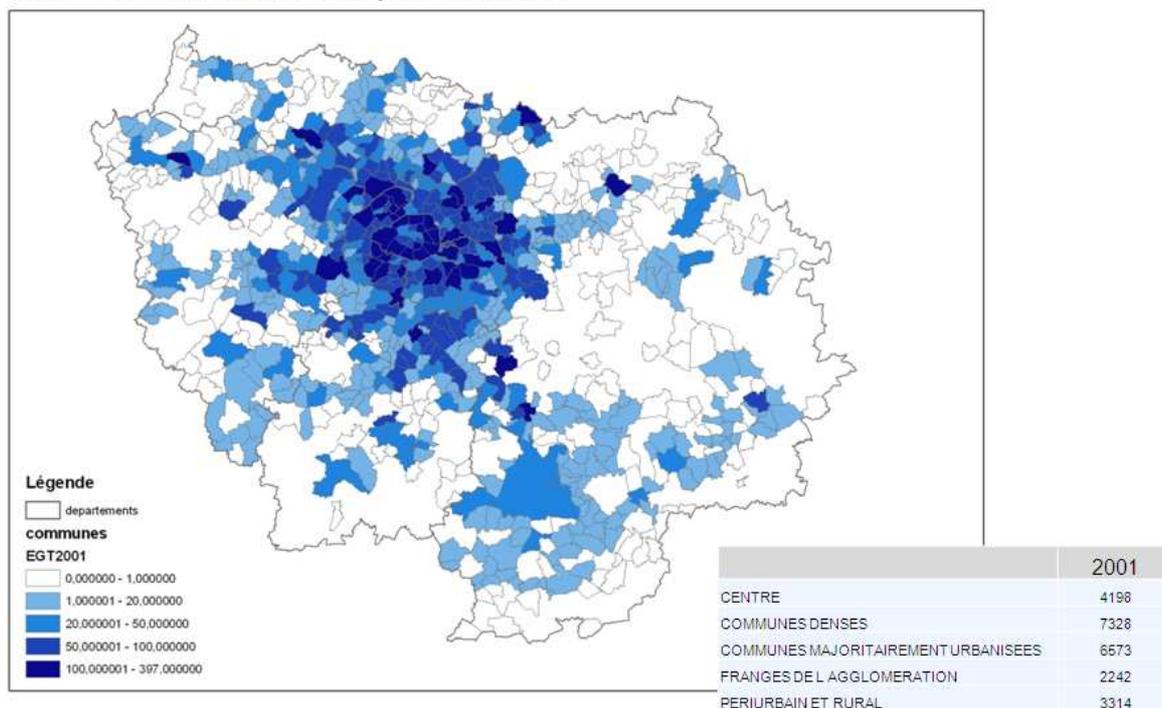
## EGT 1983 – Effectifs d'individus par commune



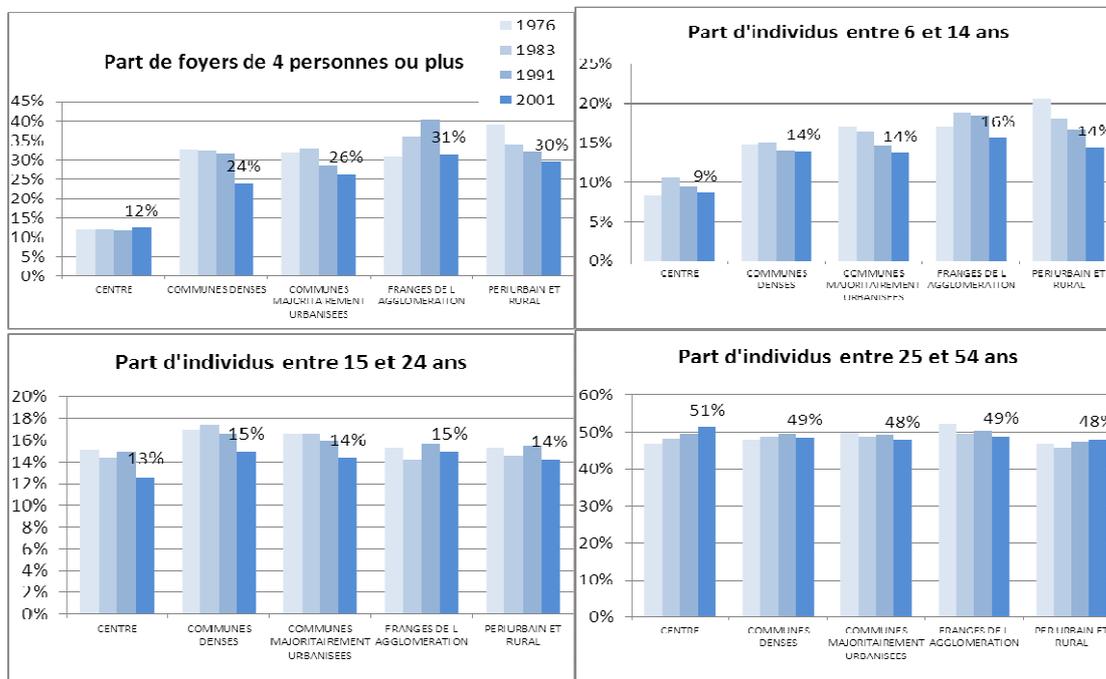
## EGT 1991 – Effectifs d'individus par commune

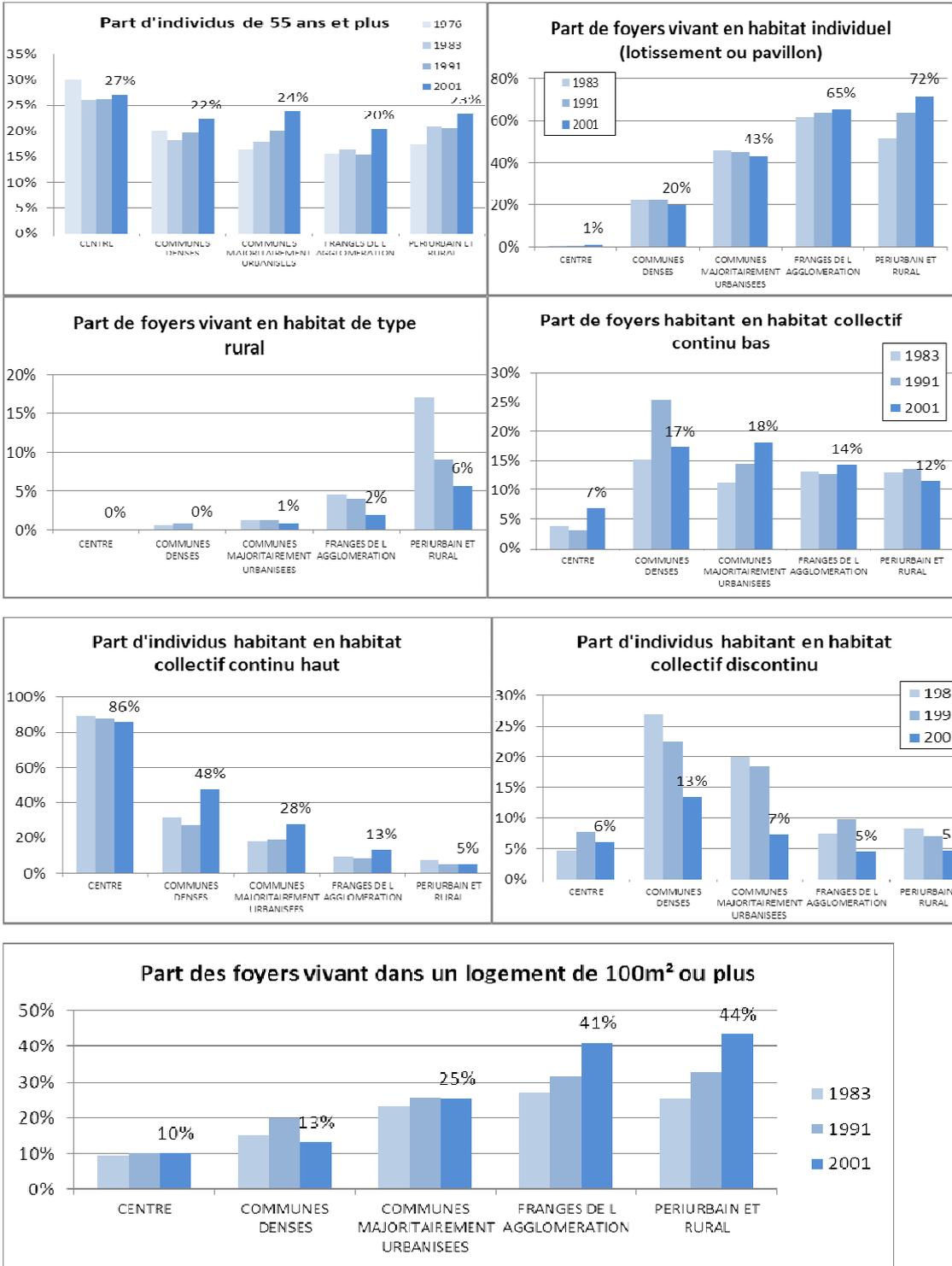


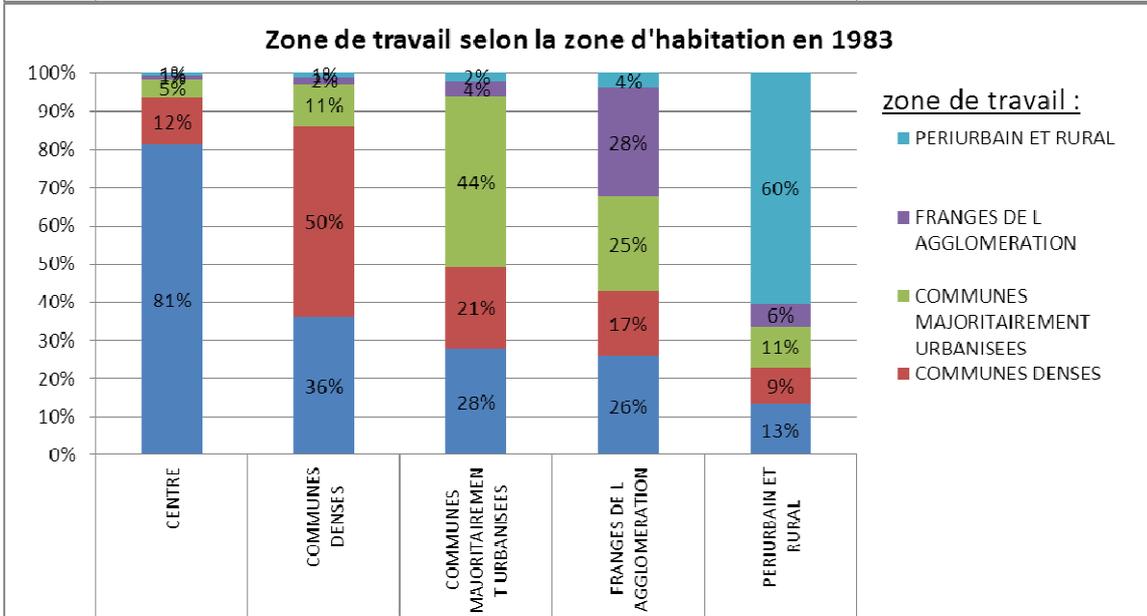
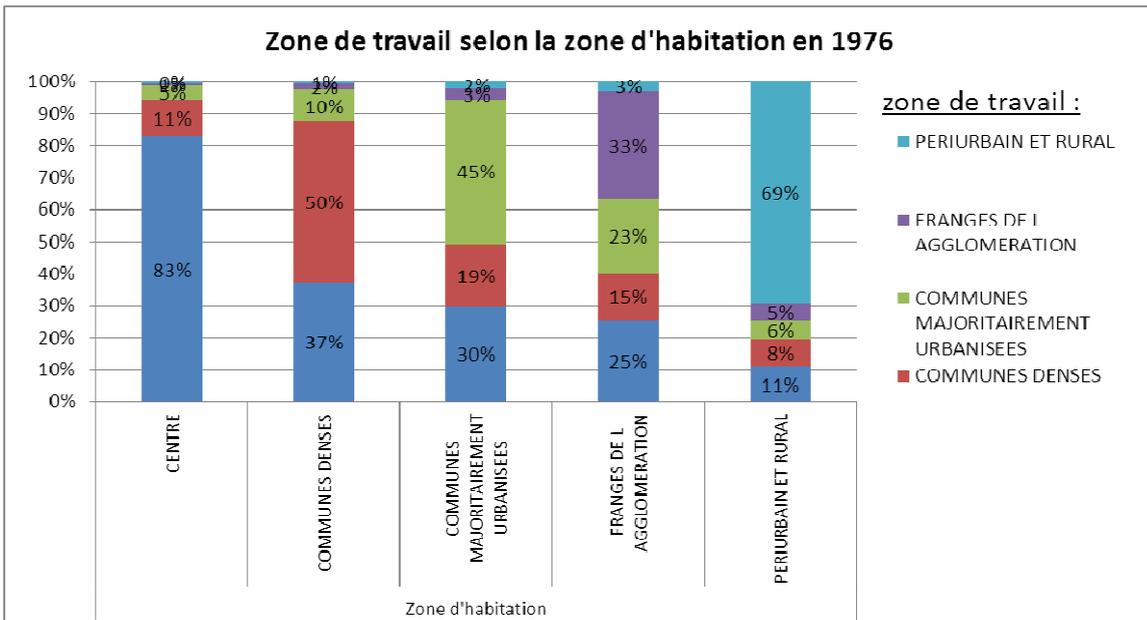
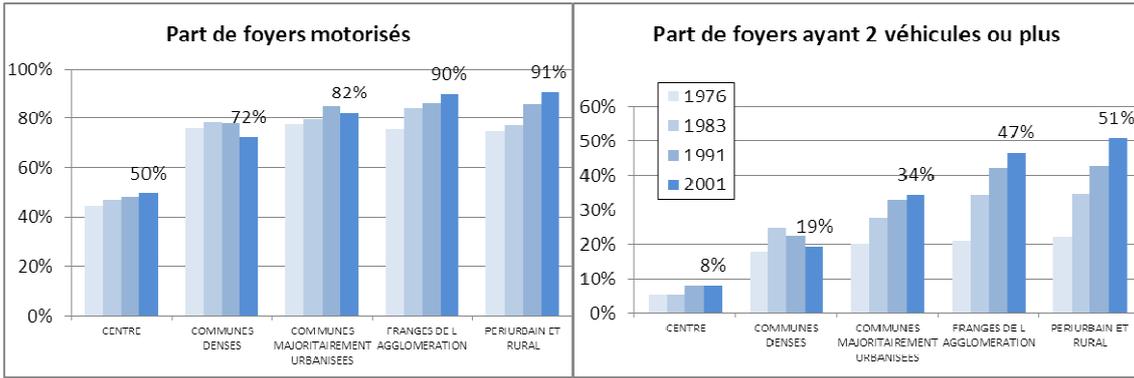
## EGT 2001 – Effectifs d'individus par commune

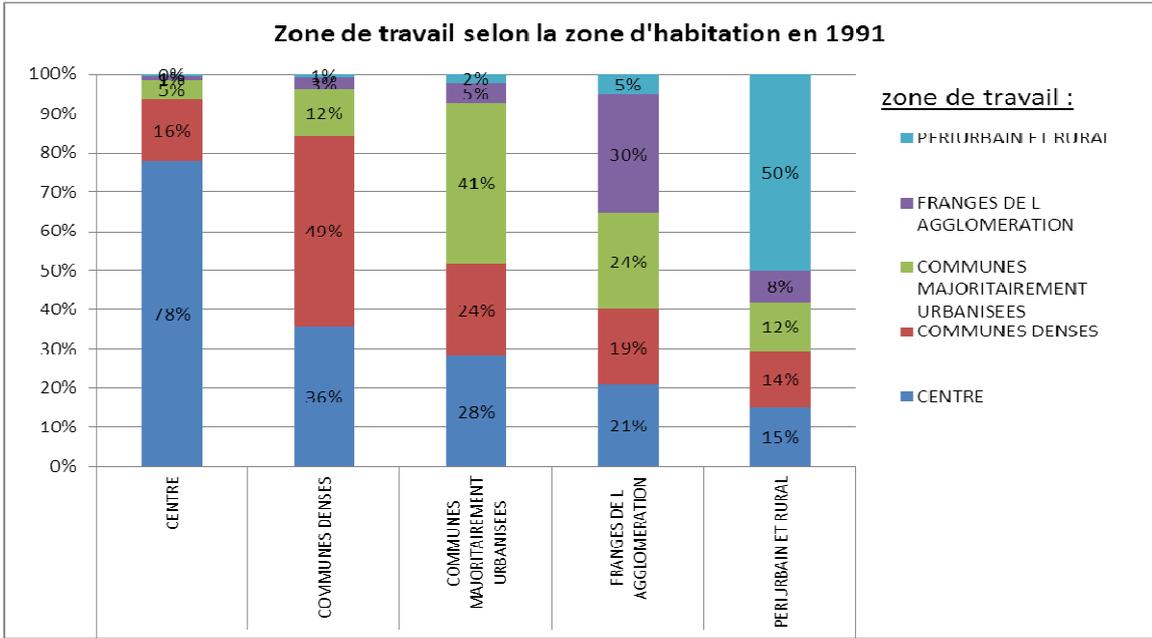


## Compléments sociodémographiques









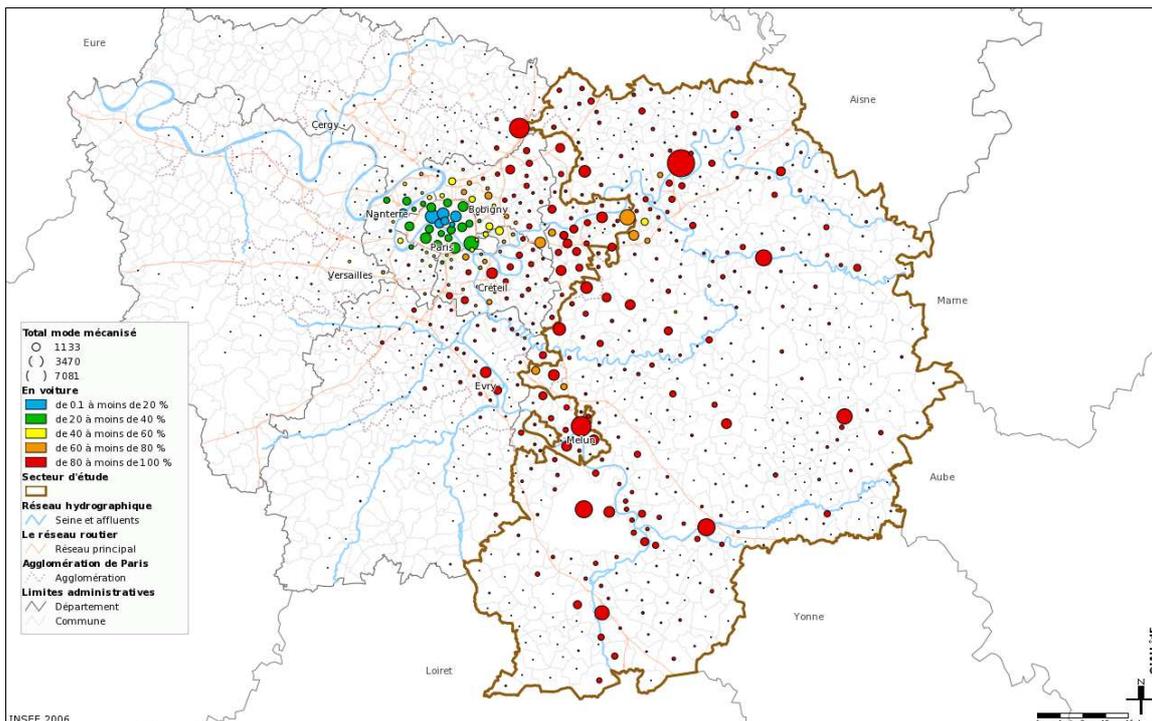


Figure 6. Lieux de travail des habitants du périurbain seine-et-marnais (INSEE, 2006)

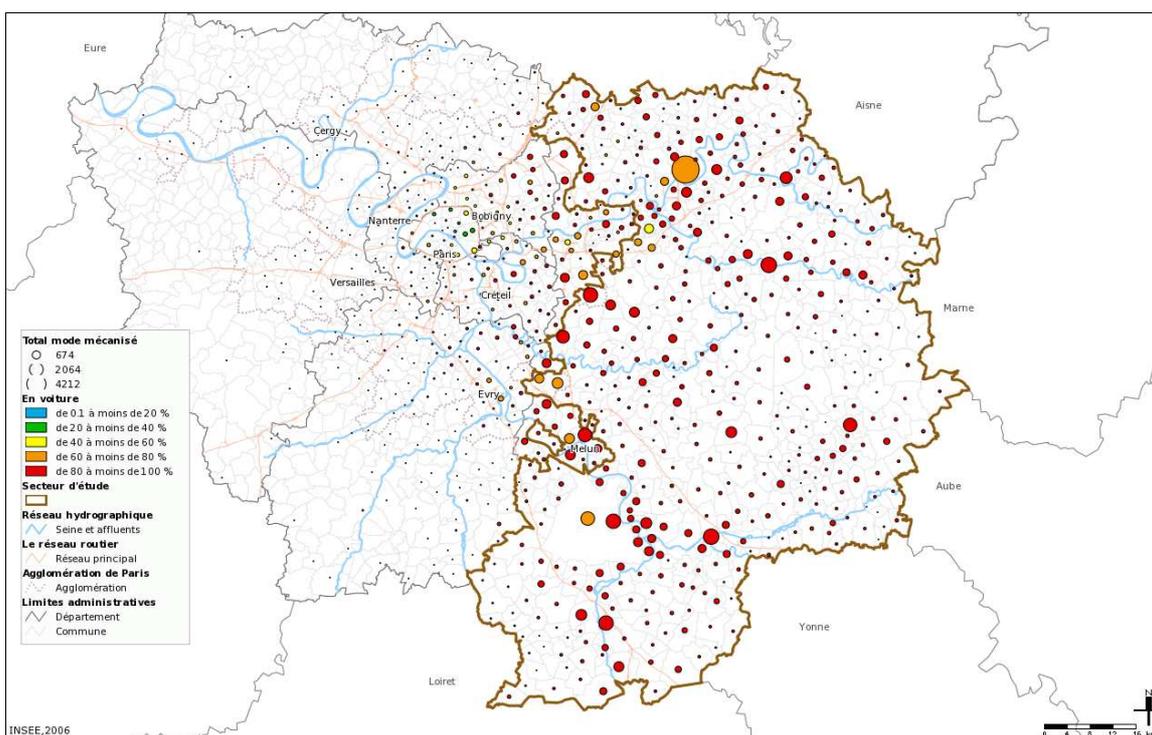
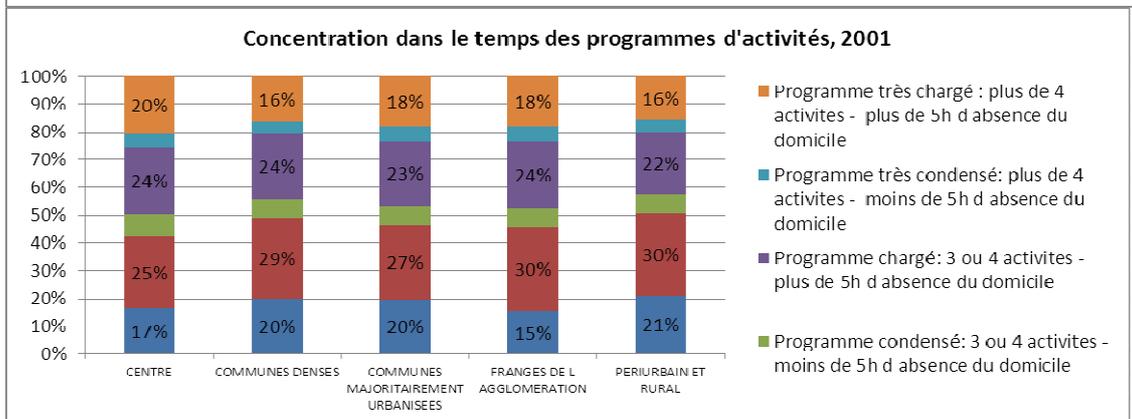
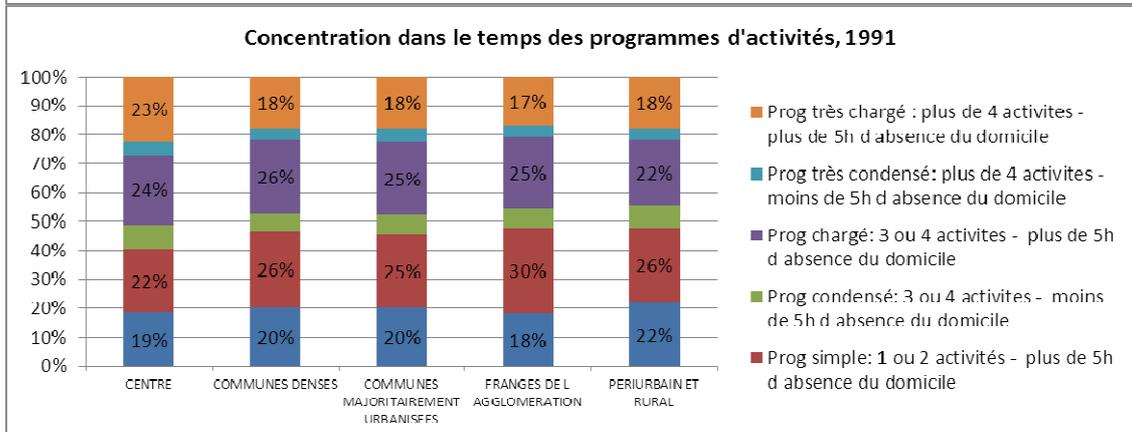
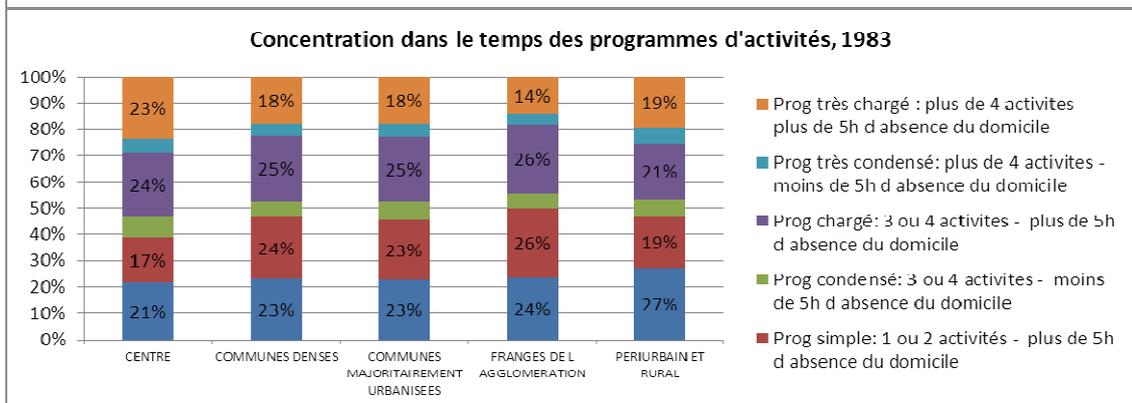
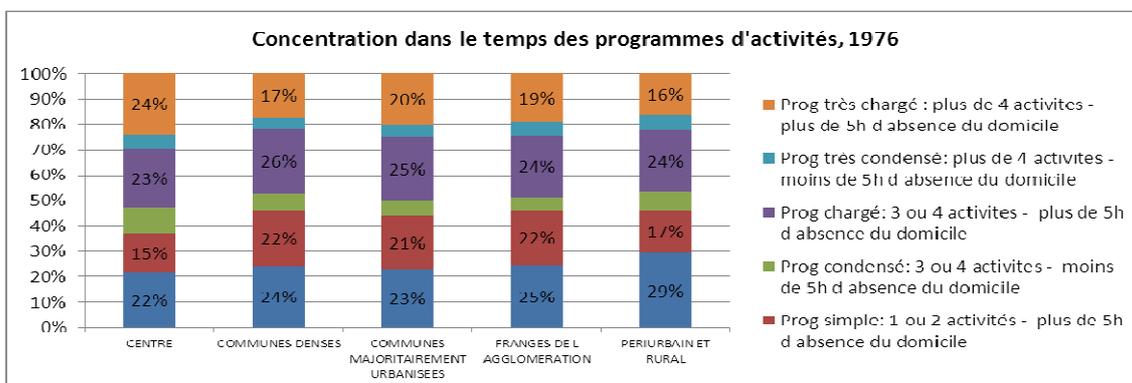
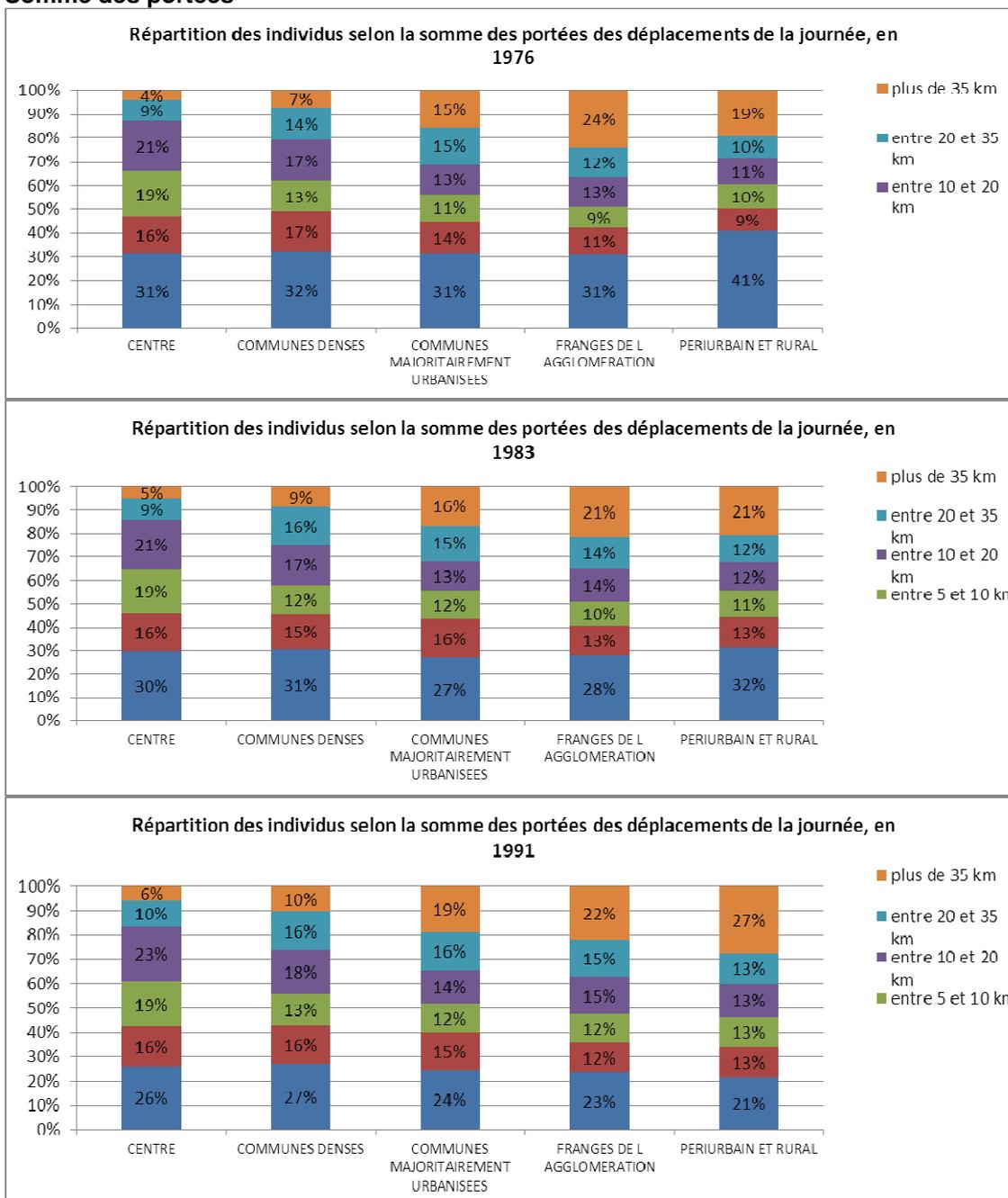


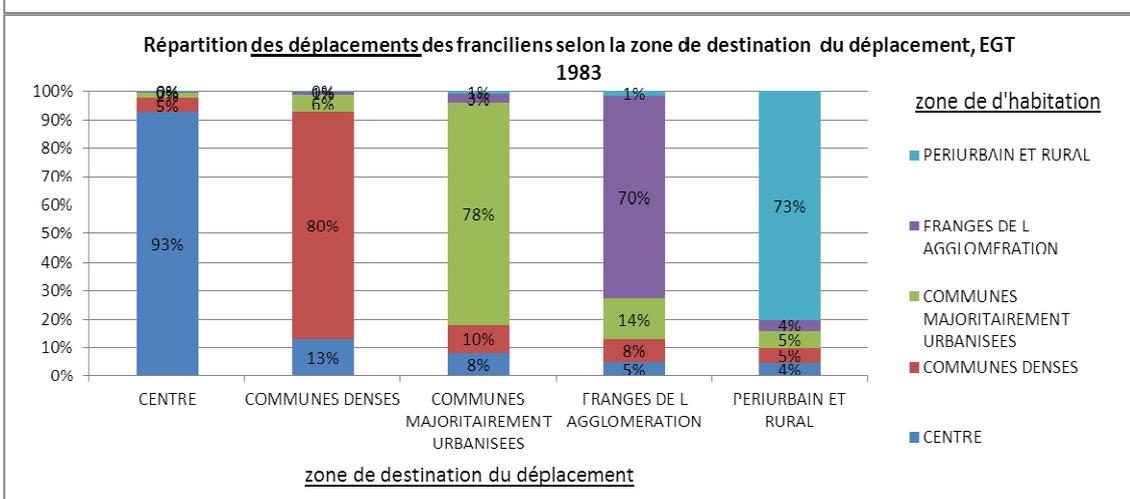
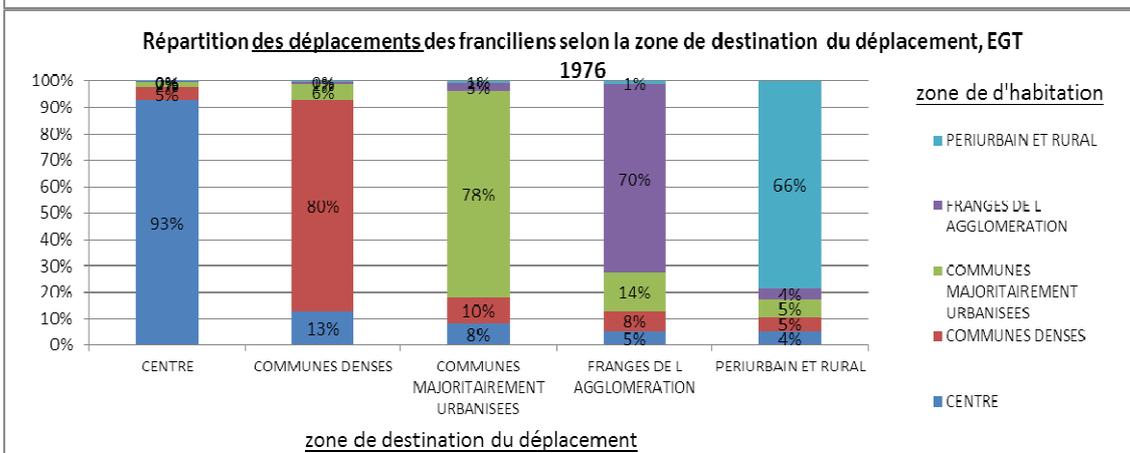
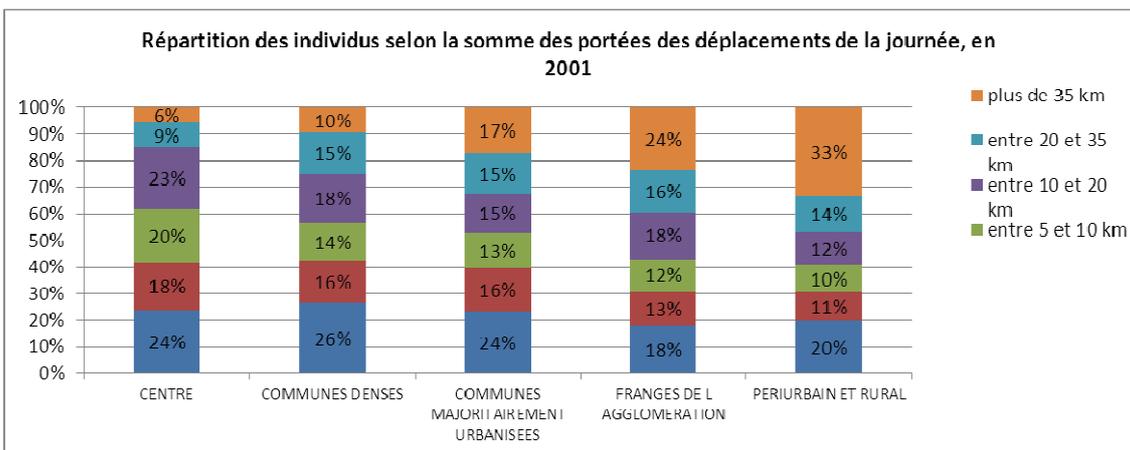
Figure 7. Lieux de résidence des individus travaillant dans le périurbain seine-et-marnais, (INSEE 2006)

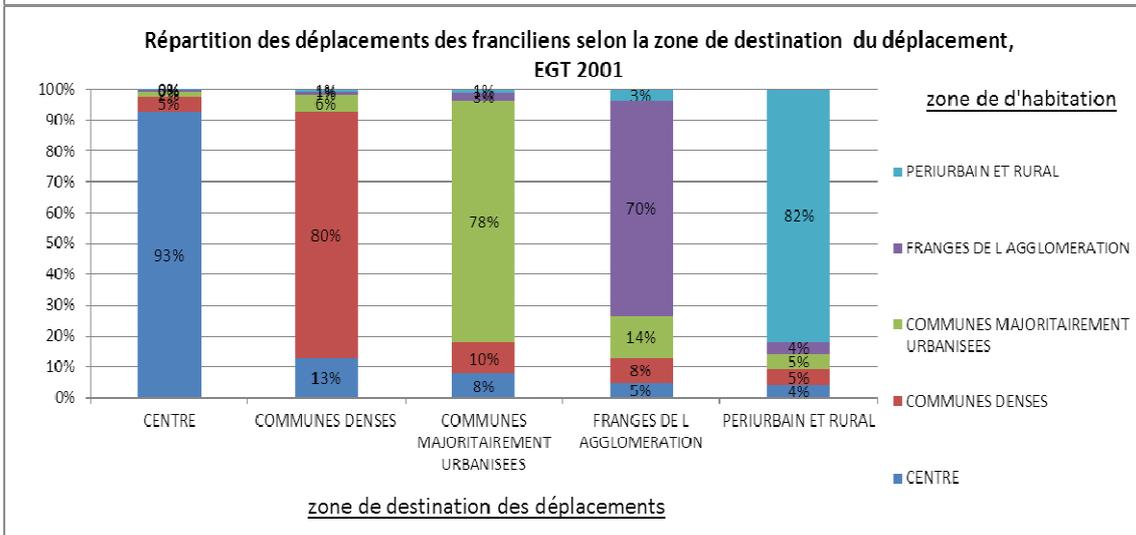
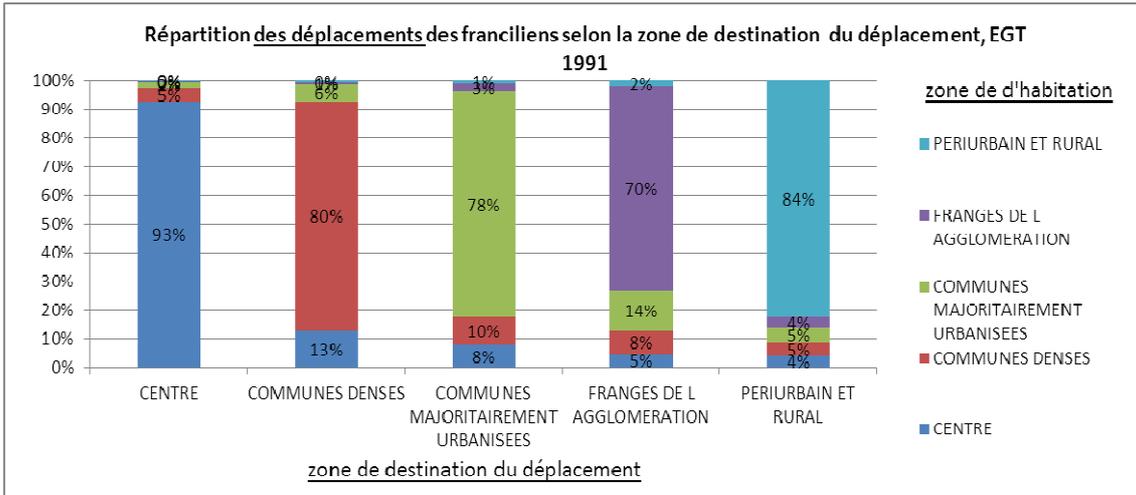
## Compléments sur la mobilité



## Somme des portées







# BIBLIOGRAPHIE

- Aguilera, A., Massot, M.H. & Proulhac, L., 2006. L'intégration du périurbain francilien à la métropole parisienne. Une mesure par les flux quotidiens de personnes. LARCENEUX A., BOITEUX-ORAIN C., Paris et ses franges: étalement urbain et polycentrisme, Editions Universitaires de Dijon, p.73–97.
- Baccaïni, B., 1997a. Les navettes des périurbains d'Ile-de-France. Population (French Edition), p.327–364.
- Baccaïni, B., 1997b. Modalités et causes de la croissance récente des communes périurbaines d'Ile-de-France. Population, 52(2), p.291-325.
- Baccaïni, B. & Sémécurbe, François, 2009. La croissance périurbaine depuis 45 ans. Insee première, juin.
- Baccaïni, B., Sémécurbe, F. & Thomas, G., 2007. Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation. INSEE première, 1129, p.1–4.
- Baudelle, G. et al., 2004. Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité: pratiques et représentations des ménages. Cybergéo: Revue européenne de géographie, p.1–17.
- Beaucire, F. Berger, M. & Saint-Gerand, T. 2003. Les franciliens et leurs « navettes », plus vite plus loin, Transports Urbains, n°104, pp9-12
- Beaucire, F., 2000. La forme des villes et le développement durable. Caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités d'actions, Lavoisier Industrie, CERTU, 178 p.
- Beaucire, F. & Saint-Gérard, T., 2001. Les déplacements quotidiens, facteurs de différenciation socio-spatiale? La réponse du périurbain en Ile-de-France
- Beaucire, Francis, 2000. La forme des villes et le développement durable. La forme des villes. Caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités d'actions, p.88–99.
- Berger, M., 2004. Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée. CNRS Editions.
- Berger, M., 2003. Periurbanisation et division sociale de l'espace francilien. Canadian Journal of Regional Science, 26(2-3), p.283–296.
- Berger, Martine et al., 2008. Vieillir en pavillon : mobilités et immobilités des personnes âgées dans l'espace périurbain.
- Bertrand, J. & Dugué, R., 2007. Le nouveau découpage morphologique.
- Bonnet, E. & Collet, B., 2009. Les familles face à la mobilité pour raisons professionnelles : des logiques de genre bien différenciées.
- Boulahbal, M., 2001. Effet polarisant du lieu de travail sur le territoire de la vie quotidienne des actifs. Recherche-Transports-Sécurité, 73, p.43–63.
- Bouzouina, L., Nicolas, J.P. & Vanco, F., 2011. Évolution des émissions de CO2 liées aux mobilités quotidiennes: une stabilité en trompe l'U00F8eil. Recherche Transports Sécurité, 27(105), p.128-139.

- Le Breton, É., 2005. Bouger pour s' en sortir: mobilité quotidienne et intégration sociale, A. Colin.
- Le Breton, É., 2008. Domicile-Travail: Les salaires à bout de souffle, Les carnets de l'info.
- Le Breton, E., 2004. «Mobilité, exclusion, et marginalité». Les sens du mouvement, Institut pour la Ville en Mouvement, Ed. Belin, p.117–123.
- Le Breton, E., 2007a. Entreprises, territoires et vie quotidienne des actifs: vers de nouveaux compromis. Sociétal, (56), p.19–23.
- Le Breton, E., 2006. Homo mobilis. La ville aux limites de la mobilité, coll. Sciences Sociales et sociétés, PUF.
- Le Breton, E., 2007b. Le péri-travail. Quelques éléments de délimitation d'un problème., Institut pour la ville en mouvement, Paris.
- Cailly, L. & Dodier, R., 2007. La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre.
- Charmes, E., 2009. L'explosion périurbaine. Cirillo, C. & Axhausen, K.W., 2002. Mode choice in complex tours. Dans Proceedings of the European Transport Conference, Cambridge.
- Cirillo, C. & Toint, P.L., 2001. A multinational comparison of travel behaviour using an activity-based approach. Transportation Research Group, FUNDP, Namur.
- De Coninck, F., 2006. Les déplacements en périphérie du temps de travail.
- Courel, J., 2008. 170 millions de kilomètres par jour, IAU-IdF
- Courel, J., 2007. Portraits de Franciliens en mouvement, IAU-IdF
- Courel, J., Nguyen-Luong, D. & Prétari, A., 2007. Habiter ou travailler près d'une gare de banlieue. Quels effets sur les comportements de mobilité?
- Desjardins, X., 2009. Peut-on habiter au vert quand le pétrole devient cher ?
- Desjardins, X. & Llorente, M., 2009. Revue de littérature scientifique sur le lien entre les formes d'organisation territoriale, les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre. Quel rôle pour l'urbanisme et l'aménagement du territoire face au changement climatique ?
- Donzelot, J., 2004. La ville à trois vitesses: gentrification, relégation, périurbanisation. Esprit, 303, p.7–39.
- Dupont-Kieffer, A. & Krakutovski, Z., 2011. Temps de transport au regard des changements démographiques en Île-de-France. Tendances passées et projections à l'horizon 2030. Recherche Transports Sécurité, 27(105), p.75-92.
- Gallez, C. & Orfeuil, J.P., 1998. Dis-moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces. Données urbaines, 2, p.157–164.
- Groret, O. et al., 2004. Les déplacements des Franciliens en 2001-2002: enquête globale de transport. Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France (DREIF).
- Hassan, M.E., 2001. 99% des Franciliens vivent dans l'aire urbaine de Paris. Ile-de-France à la page, n° 196.
- Hervouet, V., 2007. La mobilité du quotidien dans les espaces périurbains, une grande diversité de modèles de déplacements. Norois, 205(4), p.37-52.

Hilal, M., Dumas, J.R. & Passequé, S., 1999. Modélisation des déplacements domicile/travail et des déplacements associés et des déplacements associés. *Cybergeo : European Journal of Geography*.

IAU-IdF, Contraintes énergétiques et mutations urbaines. *Les Cahiers*, 147, p.février 2008.

IAU-IdF, Vers une mobilité durable en Europe. *Les Cahiers*, 150, p.mars 2009.

Jaillet, M.C., 1982. *Les pavillonneurs: la production de la maison individuelle dans la région toulousaine*, Editions du CNRS.

Jaillet, M.-C., Rougé, L. & Thouzellier, C., 2006. Les modes de vie des « navetteurs » toulousains installés dans les franges de l'aire urbaine : vers l'émergence de nouvelles figures de l'urbanité.

Jasaroski & Minvielle, E., 2000. Nouveaux regards sur la mobilité: boucles de déplacement, le domicile au coeur de la mobilité quotidienne. *Transports urbains*, 102.

Jeannic, T.L., 1997. Trente ans de périurbanisation : extension et dilution des villes. *Economie et statistique*, 307(1), p.21-41.

Juillard, M., 2007. Le budget automobile des ménages s' adapte aux prix des carburants. *Insee Première*.

Kaufmann, V. et al., 2001. Automobile et modes de vie urbains: quel degré de liberté?, *Documentation française*.

Leurent, F. & Samadzad, M., 2010. Une caractérisation de la mobilité quotidienne des Franciliens, à partir de l'EGT 2001-2002.

Mary-Portas, F.-L., 2009. Recensement de la population de 2006 Retour de la croissance démographique au centre de l'agglomération francilienne. *INSEE ILE-DE-FRANCE à la page*, (311).

Massot, M.H. & Armoogum, J., 2002. Évaluation des potentiels de réduction des trafics automobiles dans le cas de la zone dense francilienne. *Recherche-Transports-Sécurité*, 77, p.259–280.

Massot, M.H. & Orfeuil, J.P., 2005. La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale. *Cahiers internationaux de sociologie*, (1), p.81–100.

McGuckin, N., Zmud, J. & Nakamoto, Y., 2005. Trip-Chaining Trends in the United States: Understanding Travel Behavior for Policy Making. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1917(1), p.199-204.

Mettetal, Lucile, 2010. L'amélioration énergétique du parc résidentiel francilien. *Les Cahiers IAU-IdF*.

Mettetal, Lucile, 2009a. La facture énergétique des ménages franciliens. *Note Rapide IAU-IdF*, (485).

Mettetal, Lucile, 2009b. Les pratiques énergétiques des ménages du périurbain. *Note Rapide IAU-IdF*, (492).

Motte-Baumvol, B., 2008. L'accès des ménages aux services dans l'espace périurbain francilien. *Strates*, 14, p.149–164.

Motte-Baumvol, B., 2007a. La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services: Le cas de la grande couronne francilienne. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, (5), p.897–919.

Motte-Baumvol, B., 2007b. Les populations périurbaines face à l'automobile en grande couronne francilienne. *Norois*, (4), p.53–66.

Motte-Baumvol, Benjamin, Massot, M.-H. & Byrd, A.M., 2010. Escaping Car Dependence in the Outer Suburbs of Paris. *Urban Studies*, 47(3), p.604 -619.

Orfeuil, J.P., 2005. Déplacements, énergie consommée et formes urbaines.

ORFEUIL, J.P., 2000. L'évolution de la mobilité quotidienne, comprendre les dynamiques, éclairer les controverses (Synthèse INRETS n 37).

Orfeuil, J.P. & Soleyret, D., 2002. Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et à longue distance?: What are the interactions between the short and long-distance travel markets? *Recherche-Transports-Sécurité*, 76, p.208–221.

Pradel, B. & Belton Chevallier, L., 2010. Les routines spatiales à la frontière du travail.

Prétari, A. & Courel, Jeremy, 2010. L'emploi du temps des actifs franciliens et leurs moyens de transport,

Raux, C. & Traisnel, J.-P., 2007. Habitat et déplacements dans les aires urbaines. Impacts énergétiques et environnementaux de la croissance périurbaine. *Annales de la recherche urbaine (Les)*, (103), p.31-41.

Wenglenski, S., Aguiléra, A. & Proulhac, L., 2006. «Paris à l'épreuve de la déconcentration»,

