

Les cahiers de l'Enquête Globale de Transport

Avril 2005

4

L'impact des modes de vie sur les déplacements

Jérémy Courel,
Alain Meyere,
Dany Nguyen-Luong.
IAURIF

Analyse des activités à destination

Cet article se propose d'étudier les activités qui motivent les déplacements des Franciliens et leurs évolutions depuis 25 ans par une nouvelle approche sensiblement différente de celle classiquement utilisée. Le thème des motifs de déplacements a été traité depuis la première EGT en 1976 selon une classification qui est restée la même depuis cette date. Même si elle a le mérite de permettre la comparaison des résultats d'une EGT à l'autre, cette classification peut cependant être discutée. Elle est en effet fondée sur une hiérarchisation conventionnelle des couples motif à l'origine - motif à la destination qui, si elle est efficace pour l'analyse des flux de déplacement, n'est pas adaptée à une analyse en terme de comportements. Dans une première partie, on définira donc une nouvelle classification des motifs fondées sur les seules activités à destination. Dans une deuxième partie, on présentera les principaux résultats selon cette nouvelle classification et leurs évolutions de 1976 à 2001. Dans une troisième partie on procédera à une analyse fine des activités en utilisant une classification plus détaillée de ces dernières. Enfin, dans une quatrième partie, nous chercherons à mettre en relation les déplacements et leurs motivations avec les caractéristiques principales des individus qui les réalisent.

Nouvelle classification en fonction du motif à la destination

Pourquoi une nouvelle classification ?

La classification traditionnellement utilisée est la suivante :

O/D	Domicile	Travail	Aff. Pro.	Ecole	Loisirs	Achat	Aff. Perso.
Domicile	-	1	2	3	4	5	6
Travail	1	-	2	2	2	2	2
Aff. Pro.	2	2	2	2	2	2	2
Ecole	3	2	2	3	3	3	3
Loisirs	4	2	2	3	4	4	4
Achat	5	2	2	3	4	5	5
Aff. Perso.	6	2	2	3	4	5	6

À partir de cette matrice motif origine - motif destination, on regroupe les couples en six motifs hiérarchisés :

- 1 - **Domicile - Travail** (fixe et habituel) ;
- 2 - **Affaires professionnelles** (en dehors du lieu de travail fixe et habituel) ;
- 3 - **École** (enseignement primaire, secondaire, supérieur) ;
- 4 - **Loisirs** (y compris visites) ;
- 5 - **Achat** ;
- 6 - **Autres** (affaires personnelles, santé, accompagnement ou aller chercher) ;

Cette classification a, dans le cadre d'une analyse des comportements, trois inconvénients majeurs :

- Elle surestime le motif Affaires professionnelles qui regroupe tous les déplacements en provenance ou à destination du travail ou des affaires professionnelles ;
- Elle sous-estime le nombre de navettes domicile - travail car un déplacement entre le domicile et le travail n'est pas compté dans cette classe si un arrêt pour un autre motif (par exemple accompagnement à l'école) est fait en cours de trajet .

- La hiérarchisation des motifs suit une logique spécifique qui parfois semble un peu aller à l'encontre du sens commun et est source de confusion quand il s'agit d'interpréter les résultats. Ainsi, un déplacement au départ de l'école et à destination d'un centre commercial est classé en motif "école" à cause de la hiérarchie, alors que l'on pourrait plutôt considérer que c'est le motif à la destination (achat) qui induit le déplacement.

Pour pallier ces différents inconvénients nous avons décidé d'abandonner le principe de hiérarchisation des activités et de nous concentrer sur les activités à destination.

Une classification fondée sur les activités à destination*

On s'intéresse donc maintenant en priorité à l'activité à la destination car c'est elle qui en fait motive le déplacement. Un nouveau regroupement des couples motif à l'origine - motif à la destination est proposé.

* Voir la nomenclature des activités détaillées en annexe

O/D	Domicile	Travail	Aff. Pro.	Ecole	Loisirs	Achat	Aff. Perso.
Domicile	-	1	2	3	4	5	6
Travail	7	-	2	3	4	5	6
Aff. Pro.	7	1	-	3	4	5	6
Ecole	7	1	2	-	4	5	6
Loisirs	7	1	2	3	-	5	6
Achat	7	1	2	3	4	-	6
Aff. Perso.	7	1	2	3	4	5	-

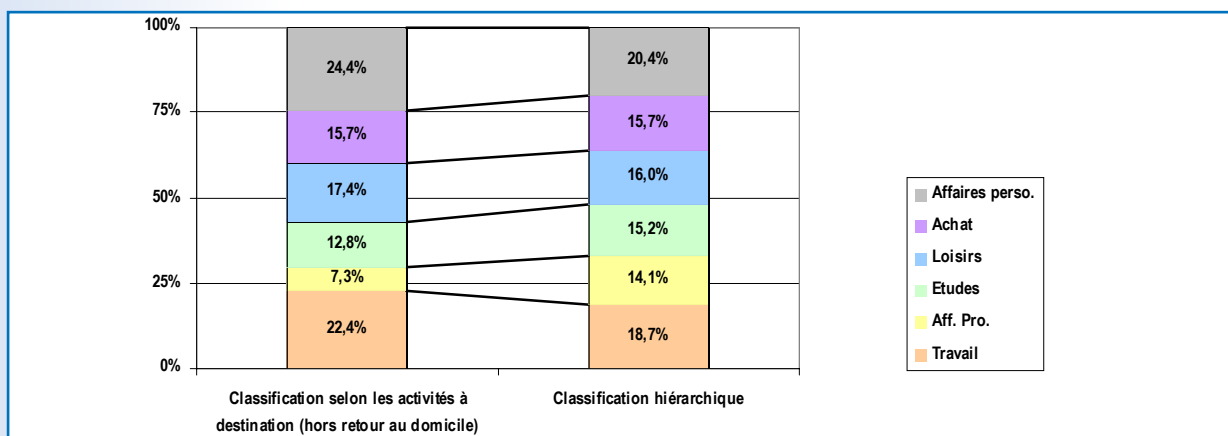
Elle conduit à adopter une typologie des activités en 7 catégories :

- 1 - **Travail** (fixe et habituel) ;
- 2 - **Affaires professionnelles** (en dehors du lieu de travail fixe et habituel) ;
- 3 - **Études** (enseignement primaire, secondaire, supérieur) ;
- 4 - **Loisirs** (y compris visites) ;
- 5 - **Achat** ;
- 6 - **Autres** (affaires personnelles, santé, accompagnement ou aller chercher) ;
- 7 - **Retour au domicile**.

Cette nouvelle classification permet de rééquilibrer certaines catégories. L'ancienne classification donnait notamment un poids très important aux déplacements pour affaires professionnelles en absorbant des déplacements que l'on tend plus naturellement à classer dans d'autres catégories. Seul le motif "achat" n'est pas affecté par le changement de classification.

Nous avons choisi de mettre à part le motif "retour à domicile". Tout d'abord parce que celui-ci, on le verra plus tard, représente une part assez stable dans le temps et selon le mode des déplacements (environ 40 %). Par ailleurs, cela permet surtout de "purifier" les catégories de déplacements selon le type d'activité et donc de pouvoir mieux évaluer leurs évolutions. Supposons, par exemple, que l'on observe une baisse du nombre de déplacements pour le motif travail. Celle-ci résulte-t-elle d'une baisse des déplacements vers le travail ou d'un accroissement des déplacements liés à d'autres activités (achat par exemple) s'intercalant entre le domicile et le travail ? Il n'est possible de répondre à cette question qu'en mettant à part les déplacements de retour à domicile. Par ailleurs, si l'on effectue un reclassement des déplacements de retour au domicile en fonction de l'activité à l'origine (par exemple un déplacement depuis un lieu d'achat vers le domicile est classé en "achat") on observe alors que la structure par activité est inchangée par rapport à celle obtenue avec une catégorie retour au domicile.

Répartition des déplacements par motif / activité selon la classification retenue (tous modes, années 2001)



Évolution des déplacements journaliers selon le type d'activité

Évolution des volumes de déplacements

Quatre déplacements sur dix consacrés au retour au domicile

La part des déplacements de retour au domicile est resté stable entre 39 et 40 % entre 1976 et 2001. Par ailleurs cette proportion de 40 % des déplacements consacrés au retour à domicile se retrouve quel que soit le mode. Elle est légèrement inférieure pour les déplacements en véhicules particuliers et légèrement supérieure pour les déplacements en transport en commun ce qui indique que l'on effectue en moyenne des boucles de déplacements* un peu plus longues en VP qu'en TC (c'est à dire comportant un plus grand nombre d'activités par boucle). Par la suite nous analyserons donc l'évolution de l'importance relative des différentes activités dans l'ensemble des déplacements **hors retour à domicile**.

* On entend par boucle une série de déplacements ayant pour origine initiale le domicile et pour destination finale le domicile également

Une domination des activités privées de plus en plus marquée sauf en TC

Après une légère baisse entre 1976 et 1983, le nombre de déplacements pour l'activité travail est resté stable en volume depuis cette date. Cette activité a donc baissé en proportion passant de 27,5 % des déplacements en 1976 à 22,4 % en 2001. Les déplacements pour études ont, par contre, progressé en volume à un rythme légèrement supérieur à celui de l'ensemble des déplacements (notamment entre 1976 et 1983). Le poids de cette activité est ainsi passé de 11,7 % en 1976 à 12,8 % en 2001.

Au total le nombre de déplacements pour activités professionnelles ou scolaires a peu varié entre 1976 et 2001 oscillant autour de neuf millions de déplacements quotidiens. Leur part dans l'ensemble des déplacements hors retour à domicile a donc baissé de manière significative passant de près de 48 % à un peu plus de 42 %.

Évolution du nombre de déplacements (en milliers) selon le type d'activité - Tous modes

	1976		1983		1991		2001	
Travail	5 043	27,5%	4 752	25,1%	4 717	23,4%	4 728	22,4%
Aff. Pro.	1 536	8,4%	1 699	9,0%	1 702	8,4%	1 548	7,3%
Activités pro.	6 579	35,8%	6 450	34,1%	6 419	31,8%	6 276	29,8%
Activités scolaires	2 154	11,7%	2 415	12,7%	2 623	13,0%	2 688	12,8%
Loisirs	2 286	12,4%	2 606	13,8%	3 389	16,8%	3 674	17,4%
Achat	3 257	17,7%	3 206	16,9%	3 103	15,4%	3 297	15,7%
Affaires perso.	4 084	22,2%	4 265	22,5%	4 628	23,0%	5 132	24,4%
Activités privées	9 627	52,4%	10 077	53,2%	11 119	55,2%	12 103	57,5%
Hors retour dom.	18 360	100,0%	18 943	100,0%	20 161	100,0%	21 067	100,0%
Retour dom.	11 979	-	12 213	-	12 992	-	14 093	-
Ensemble	30 339	-	31 155	-	33 153	-	35 160	-

Dans le même temps la part des déplacements pour activités privées s'est donc inversement accrue et est aujourd'hui proche de 58 % contre 52 % en 1976. Ce sont les déplacements liés à des activités de loisirs qui ont proportionnellement le plus progressé passant de 12,4 % à 17,4 % de l'ensemble des déplacements. Les déplacements pour affaires personnelles ont également progressé mais plus faiblement. Enfin les déplacements pour achats sont restés très stables en volume depuis 1976 et leur poids s'est donc légèrement réduit.

Dans les transports en commun la part des déplacements scolaires ou professionnels est nettement plus importante : près de deux déplacements sur trois sont de cette nature. En outre elle n'a quasiment pas varié depuis 1976 même si, jusqu'en 91, la proportion de déplacements scolaires s'est accrue au détriment des déplacements professionnels. Au niveau des déplacements pour activités privées on observe assez peu de variations sur ce mode. Les déplacements pour des activités de loisirs ont légèrement progressé tandis que celles pour achats ont un peu diminué.

Évolution du nombre de déplacements (en milliers) selon le type d'activité - Transports en commun

	1976		1983		1991		2001	
Travail	1 556	43,4%	1 521	41,2%	1 457	36,5%	1 459	36,4%
Aff. Pro.	270	7,5%	278	7,5%	294	7,4%	291	7,3%
Activités pro.	1 826	51,0%	1 799	48,7%	1 751	43,9%	1 750	43,7%
Activités scolaires	468	13,1%	603	16,3%	769	19,3%	774	19,3%
Loisirs	400	11,2%	450	12,2%	552	13,8%	546	13,6%
Achat	361	10,1%	382	10,3%	359	9,0%	346	8,6%
Affaires perso.	528	14,7%	462	12,5%	557	14,0%	591	14,7%
Activités privées	1 289	36,0%	1 294	35,0%	1 468	36,8%	1 483	37,0%
Hors retour dom.	3 584	100,0%	3 696	100,0%	3 987	100,0%	4 008	100,0%
Retour dom.	2 365	-	2 510	-	2 667	-	2 814	-
Ensemble	5 949	-	6 206	-	6 654	-	6 821	-

En revanche pour ce qui est des déplacements en véhicules particuliers la situation a nettement évolué depuis 1976. A cette date les déplacements pour activités professionnelles et scolaires et ceux pour activités privées étaient de poids à peu près identique : environ trois millions de déplacements quotidiens. En 2001, on compte moins d'un million de déplacements supplémentaires dans le premier cas et près de 2,5 millions de déplacements en plus dans le second. Ces derniers sont donc passés de 51 % de l'ensemble des déplacements

hors retour à domicile à près 60 %. Les déplacements en voiture à destination du travail tendent à stagner depuis 1991 voire baissent si on y inclut les déplacements pour affaires professionnelles. À l'inverse le nombre des déplacements de loisirs utilisant ce mode a plus que doublé depuis 1976 et continue de progresser entre 1991 et 2001 bien qu'à un rythme nettement ralenti. Il en va presque de même pour les déplacements pour achat ou affaires personnelles.

Évolution du nombre de déplacements (en milliers) selon le type d'activité - Véhicules particuliers

	1976		1983		1991		2001	
Travail	1 849	30,2%	2 044	27,6%	2 331	25,9%	2 329	24,6%
Aff. Pro.	911	14,9%	1 067	14,4%	1 136	12,6%	998	10,5%
Activités pro.	2 760	45,0%	3 111	42,0%	3 467	38,6%	3 327	35,2%
Activités scolaires	213	3,5%	313	4,2%	438	4,9%	473	5,0%
Loisirs	712	11,6%	985	13,3%	1 400	15,6%	1 543	16,3%
Achat	756	12,3%	946	12,8%	1 145	12,7%	1 372	14,5%
Affaires perso.	1 691	27,6%	2 053	27,7%	2 539	28,2%	2 749	29,0%
Activités privées	3 159	51,5%	3 983	53,8%	5 084	56,6%	5 664	59,8%
Hors retour dom.	6 132	100,0%	7 408	100,0%	8 989	100,0%	9 465	100,0%
Retour dom.	3 670	-	4 398	-	5 384	-	5 980	-
Ensemble	9 802	-	11 805	-	14 373	-	15 445	-

Au niveau de la marche la situation est inverse de celle observée pour les transports en commun. Les déplacements à pieds sont très majoritairement des déplacements pour activités privées : environ deux déplacements sur trois sont motivés par les loisirs, les achats ou les affaires personnelles en 2001. Cette proportion était quasiment la même en 1976. Globalement la marche connaît une certaine désaffection depuis cette date bien que la tendance

se soit légèrement inversée entre 1991 et 2001. Ce sont surtout les déplacements pour se rendre au travail ou pour effectuer des achats qui ont diminué (environ 500 000 déplacements quotidiens de moins dans les deux cas). À l'inverse les déplacements de loisirs effectués à pieds ont fortement progressé avec 400 000 déplacements de plus environ. Les déplacements pour étude ou affaires personnelles sont, pour leur part, restés assez stables.

Évolution du nombre de déplacements (en milliers) selon le type d'activité - Marche

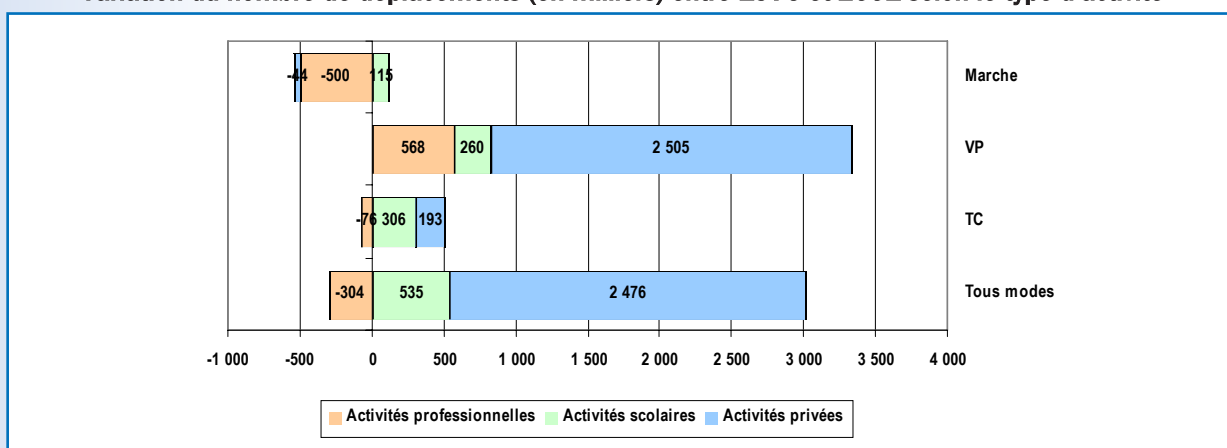
	1976		1983		1991		2001	
Travail	1 262	16,8%	990	13,9%	791	11,9%	769	10,9%
Aff. Pro.	199	2,7%	193	2,7%	168	2,5%	191	2,7%
Activités pro.	1 461	19,5%	1 183	16,7%	958	14,4%	961	13,6%
Activités scolaires	1 279	17,1%	1 383	19,5%	1 338	20,1%	1 394	19,7%
Loisirs	1 046	13,9%	1 059	14,9%	1 340	20,2%	1 471	20,8%
Achat	2 023	27,0%	1 809	25,5%	1 558	23,4%	1 538	21,7%
Affaires perso.	1 694	22,6%	1 666	23,5%	1 452	21,8%	1 709	24,2%
Activités privées	4 762	63,5%	4 533	63,9%	4 349	65,4%	4 718	66,7%
Hors retour dom.	7 502	100,0%	7 099	100,0%	6 645	100,0%	7 072	100,0%
Retour dom.	5 126	-	4 824	-	4 574	-	4 923	-
Ensemble	12 628	-	11 923	-	11 218	-	11 996	-

Si les déplacements supplémentaires sont majoritairement liés aux activités privées, en VP les activités professionnelles progressent également

Au total, entre 1976 et 2001, le nombre de déplacements quotidiens hors retour à domicile a augmenté de 2,7 millions. Sur ces 2,7 millions, 2,5 sont des déplacements pour activités privées. Le solde de 200 000 résulte d'évolutions inverses des déplacements pour activités professionnelles et de ceux pour activités scolaires : les premiers ont diminué d'environ 300 000

tandis que les seconds ont progressé de plus de 500 000. Bien sûr ces résultats résultent d'évolutions très contrastées selon les modes. En transports en commun, ce sont les déplacements pour activités scolaires qui participent le plus à la progression globale (+ 300 000 déplacements entre 1976 et 2001) tandis que pour les déplacements en véhicules personnels cette activité n'a proportionnellement qu'un rôle mineur. Pour ce dernier mode (VP), le seul où toutes les activités y compris professionnelles ont progressé, les activités privées ont contribué pour 75 % à la hausse totale, les activités professionnelles pour 17 % et les activités scolaires pour 8 %.

Variation du nombre de déplacements (en milliers) entre 1976 et 2001 selon le type d'activité



Ainsi, globalement, l'EGT 2001-2002 confirme que l'augmentation continue du nombre des déplacements est due essentiellement aux activités privées. La divergence des évolutions de chacun des motifs est encore plus nette lorsque l'on analyse les mobilités individuelles par activité

Évolution de la mobilité individuelle par type d'activité

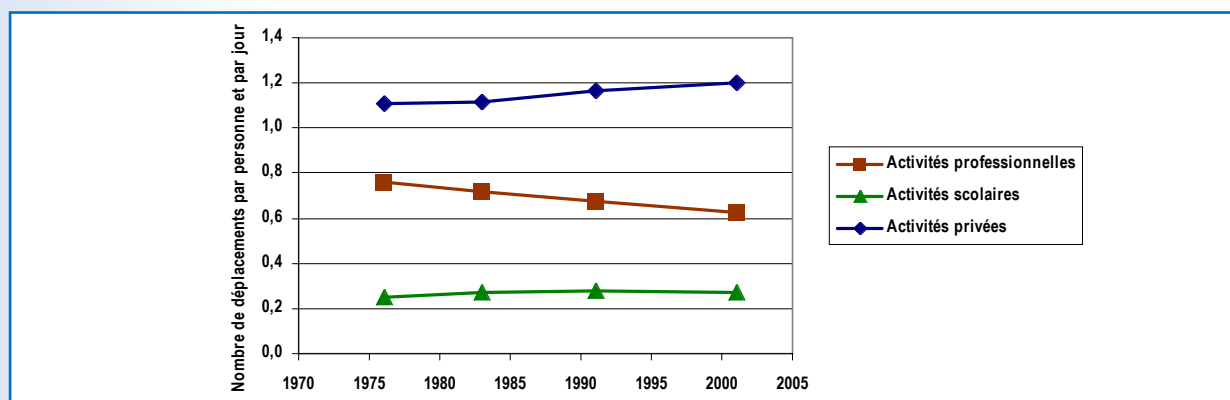
Une mobilité globale plus personnelle et moins professionnelle

En observant les évolutions de la mobilité individuelle plutôt que du nombre de déplacements on s'affranchit des évolutions quantitatives de la population francilienne. On voit ainsi que, si le nombre total de déplacements est resté relativement stable depuis la première EGT, le nombre moyen de déplacements quotidiens effectués par une personne pour se rendre à son travail est en baisse constante. À l'inverse on observe une grande stabilité de la mobilité pour études ou affaires professionnelles (à l'exception de la dernière période dans ce dernier cas avec une légère baisse de cette mobilité). Globalement on a donc une

baisse du nombre de déplacements quotidiens pour des activités professionnelles ou scolaires effectués par un individu moyen. Du côté des déplacements pour activités privées on a une légère croissance de la mobilité pour affaires personnelles depuis 1983. La mobilité de loisirs est en hausse depuis 1976 mais la progression s'est principalement faite entre 1983 et 1991. Enfin, après avoir baissé de 1976 à 1991, le nombre de déplacements quotidiens pour motif achat effectués par une personne s'est stabilisé.

En 2001, un individu moyen effectue chaque jour 1,2 déplacements pour des activités d'achats, de loisirs ou pour affaires personnelles. Il en effectue 0,89 pour le travail, les études ou les affaires professionnelles et enfin il fait 1,4 déplacements quotidiens de retour au domicile. En 1976, ces valeurs étaient respectivement de 1,11, 1 et 1,38. Si l'on considère que le retour au domicile est en soi un déplacement obligé alors on voit bien que le quotidien reste rythmé par les déplacements contraints malgré l'accroissement de la mobilité pour les loisirs et les affaires personnelles.

Évolution de la mobilité individuelle - Tous modes

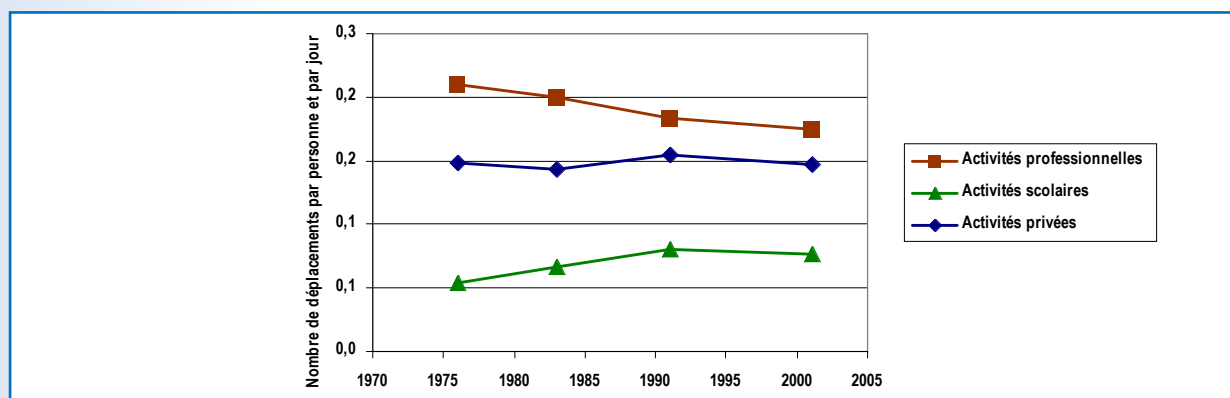


En TC la hausse de la mobilité scolaire compense la baisse de la mobilité professionnelle

Pour les déplacements en transports en commun on retrouve des conclusions similaires à celles observées

précédemment. On a une baisse de la mobilité de travail qui est à peu près compensée par une hausse de la mobilité scolaire. Les autres types de mobilité restant globalement stables. Au total, on effectue toujours le même nombre de déplacements quotidiens pour des motifs professionnels et scolaires ou personnels en 2001 qu'en 1976.

Évolution de la mobilité individuelle - Transports en commun

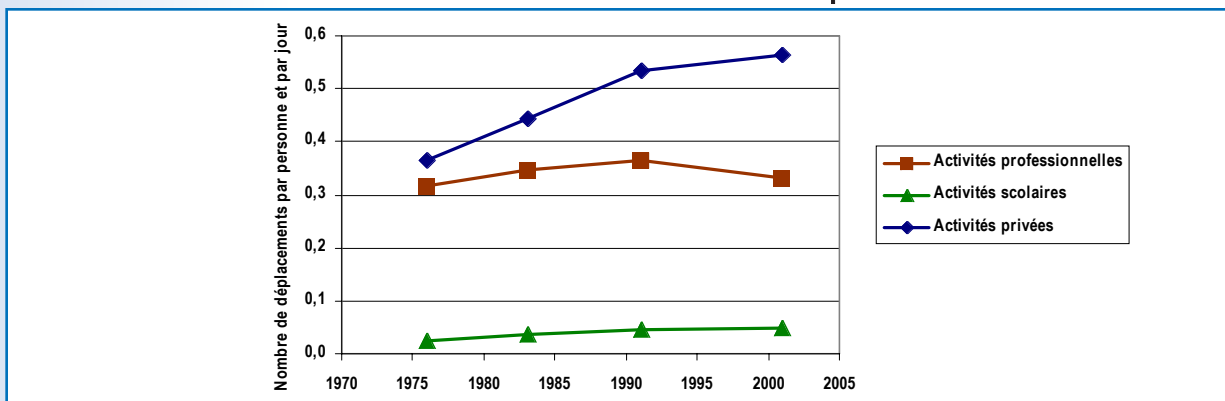


Une très forte hausse de la mobilité pour activités privées en VP

La mobilité en véhicule particulier s'est accrue quel que soit le type d'activité motivant le déplacement entre 1976 et 2001. La dernière période (1991-2001) marque toutefois un fléchissement de cette progression et on y voit s'amorcer quelques baisses notamment pour les activités de travail et pour affaires profession-

nelles. Au total, sur l'ensemble de la période couverte par les différentes EGT, on a surtout une forte progression de la mobilité pour activités de loisirs et affaires personnelles tandis que celle pour étude et affaire professionnelle n'a que très faiblement augmenté. En 2001, un individu moyen effectue chaque jour 0,56 déplacements obligés (contre 0,36 en 1976), 0,38 déplacements obligés (contre 0,34) et 0,6 déplacements de retour au domicile (contre 0,60). On voit bien à nouveau que l'usage de la voiture a surtout progressé pour des activités non professionnelles.

Évolution de la mobilité individuelle - Véhicules particuliers

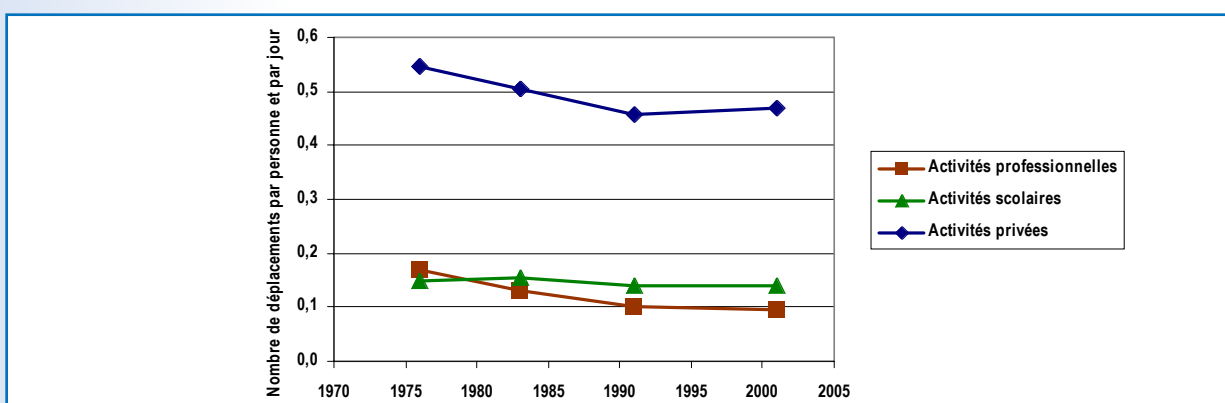


Seule la mobilité scolaire est restée stable pour la marche

La marche a une évolution assez opposée à celle de la VP. La tendance générale est à la baisse du nombre de déplacements quotidiens effectués à pieds entre 1976 et 1991. Et c'est seulement depuis cette date que la

tendance s'est légèrement inversée (à la différence de la VP où elle s'est plutôt infléchie). Cette baisse globale de la mobilité pédestre résulte toutefois d'évolutions contrastées suivant les activités. Les mobilités de travail et d'achat notamment ont fortement baissé entre 1976 et 2001. À l'inverse la mobilité de loisir a légèrement progressé entre ces deux dates. Pour les autres types de déplacements on a en 2001 un nombre de déplacements par jour similaire à celui observé en 1976.

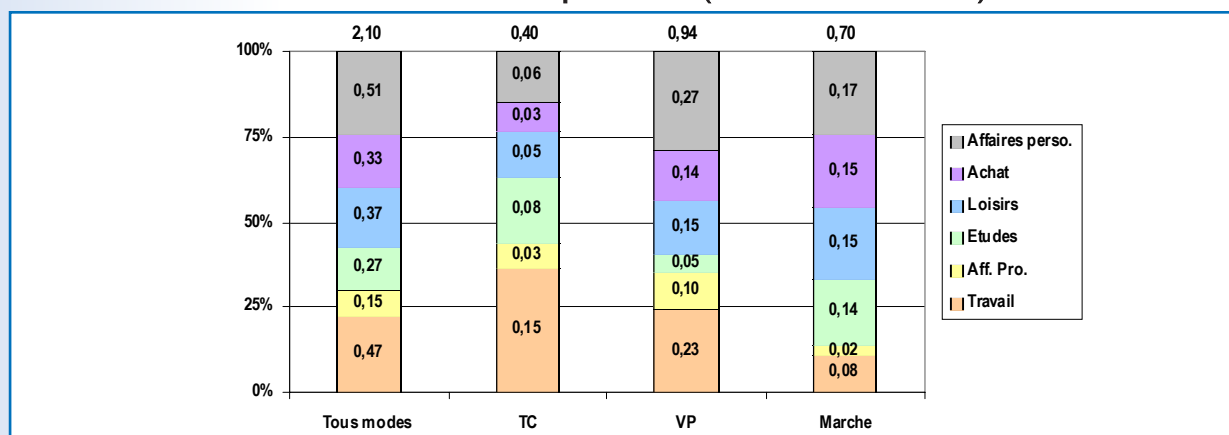
Évolution de la mobilité individuelle - Marche



Le graphique ci dessous permet, notamment, de mettre en évidence la prédominance de la VP sur la plupart des activités. Elle domine largement pour les déplacements pour activités professionnelles ainsi que ceux pour affaires personnelles et elle fait jeu égal avec la marche pour ce qui est des loisirs et des achats. La seule exception est celle des déplacements scolaires où

la VP est en net retrait par rapport à la marche. L'autre conclusion majeure est que les TC ne dominent sur aucune des activités. Même pour les déplacements scolaires ou professionnels qui forment une très large majorité des déplacements TC (63 %), la mobilité moyenne (0,28 déplacements par jour et par personne) est en net retrait de celle observée pour la VP (0,38).

Part des différentes activités dans les déplacements (hors retour au domicile) selon le mode



Évolution des déplacements mécanisés aux heures de pointe selon les activités

La connaissance fine de la structure des motifs aux heures de pointe¹ et de leurs parts par rapport aux déplacements journaliers est fondamentale car c'est l'heure de pointe qui dimensionne les infrastructures de transport. Dans ce cadre il est donc préférable de s'en tenir aux seuls déplacements dits mécanisés c'est à dire ceux pour lesquels le mode principal² est de n'importe quel type (transports en commun, véhicules particuliers, deux roues et autres motorisés) à l'exception de la marche

la pointe du matin est plus concentrée autour de certaines activités que celle du soir

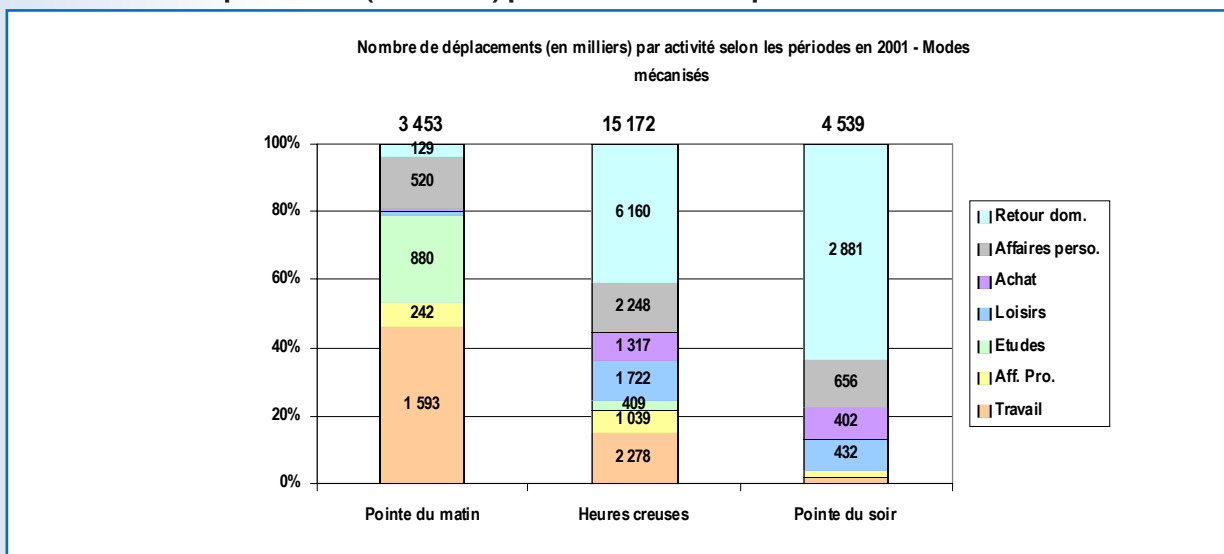
Le graphique suivant met en évidence la concentration de certains types de déplacements sur les périodes de pointe. Le matin, une écrasante majorité des déplacements sont consacrés aux activités professionnelles ou scolaires. Près de 80 % des déplacements effectués en

HPM sont de cette nature. Les déplacements vers le lieu de travail (fixe ou non) représentent plus de la moitié (53 %) des déplacements en HPM tandis que ceux vers un lieu d'étude en concentrent un peu plus d'un quart. Le reste des déplacements du matin est surtout consacré aux affaires personnelles c'est à dire dans ce cas précis à l'accompagnement (81 % des déplacements pour activités privées lors de la pointe du matin sont des déplacements d'accompagnement) et principalement à l'accompagnement d'enfants vers leur lieu de scolarité. Le soir, la concentration est légèrement moins prononcée. Près des deux tiers (63,5 %) des déplacements effectués en HPS sont quand même consacrés au retour au domicile mais on y trouve une proportion significative de déplacements pour activités d'achat (9 %) ou de loisirs (9,5 %), c'est à dire des parts assez proches de celles observées pour les déplacements en heures creuses.

¹ On adopte pour les heures de pointes la définition classique : Heure de Pointe du Matin (HPM) : heure d'arrivée entre 7 h et 8 h 59 ; Heure de Pointe du Soir (HPS) : heure de départ entre 17 h et 18 h 59.

² Ce qui signifie que des périodes de marche peuvent intervenir au cours du déplacement mais que celui ci est principalement un déplacement recourant à des moyens mécanisés.

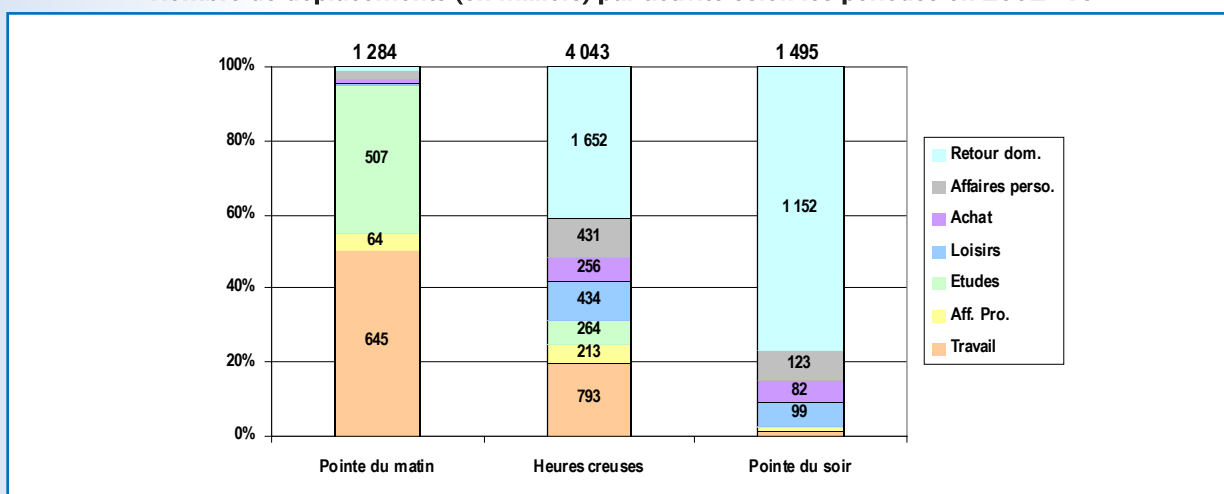
Nombre de déplacements (en milliers) par activité selon les périodes en 2001 - Modes mécanisés



En transports en commun, la concentration est nettement plus importante. Le matin ce sont près de 95 % des déplacements qui sont consacrés aux activités professionnelles ou scolaires. Ce sont toutefois ces derniers qui sont nettement sur-représentés sur la pointe du matin : ils représentent près de quatre déplacements

en HPM sur dix. En outre, les déplacements pour affaires personnelles sont ici quasi inexistantes : moins de 3 % des déplacements en HPM sont consacrés à cette activité. De la même manière, le soir, on compte près de huit déplacements TC sur dix destinés au retour au domicile.

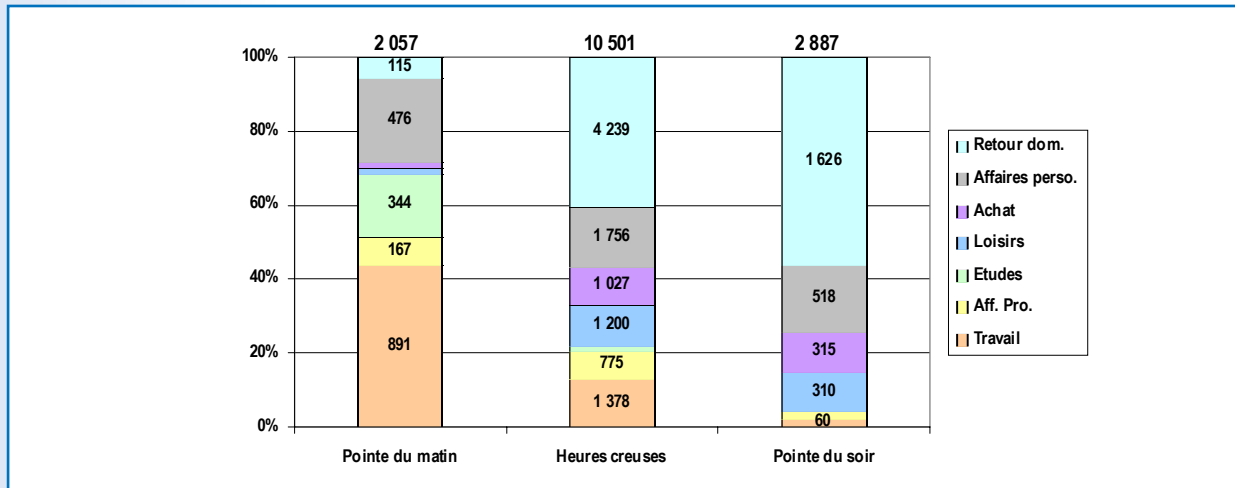
Nombre de déplacements (en milliers) par activité selon les périodes en 2001 - TC



En voiture, la composition des déplacements effectués en HPM et en HPS est beaucoup plus diversifiée. La proportion de déplacements pour se rendre au travail est à peu près similaire à celle observée sur l'ensemble des déplacements mécanisés (un peu plus de la moitié). On compte juste un peu plus de déplacements pour affaires professionnelles et un peu moins vers le lieu de travail fixe. La proportion de déplacements scolaires est par contre nettement inférieure (17 % contre 25,5 %) tandis que celui pour affaires personnelles est beaucoup plus élevé (23 % contre 15 %) avec encore

une fois une écrasante majorité (85 %) de ces derniers consacrés à de l'accompagnement. On voit par contre que si on cumule ces deux types d'activités la proportion totale est similaire. Grossièrement, hors déplacements à pied, on peut dire que les TC servent à se rendre seul sur son lieu d'études tandis que pour ceux qui se font accompagner c'est la voiture qui est le mode principal utilisé. Le soir, bien que les trajets en VP soient majoritairement consacrés au retour au domicile, on en compte une proportion importante destinés à des activités d'achat ou de loisirs.

Nombre de déplacements (en milliers) par activité selon les périodes en 2001 - VP



91 % des déplacements du matin et 73 % de ceux du soir sont de nature contrainte

Concernant la pointe du matin, si l'on additionne les déplacements professionnels, les déplacements pour études et que l'on y ajoute la part de ceux pour affaires personnelles consacrés à de l'accompagnement (81 % en mécanisés, 31 % en TC et 85 % en VP) on forme une catégorie de déplacements consacrés à des activités contraintes. Cette catégorie représente 91 % des déplacements effectués en HPM pour l'ensemble des modes mécanisés, 96 % en TC et 88 % en VP. Dans tous les cas on a donc environ neuf déplacements sur dix le matin qui sont de cette nature. Pour la pointe du soir, la situation est plus complexe. Les déplacements pour affaires personnelles sont plus diversifiés : en modes mécanisés 44 % de ces déplacements sont consacrés à aller chercher quelqu'un (41 % en TC et 45 % en VP) et 23 % sont des déplacements d'accompagnement (5 % en TC et 27 % en VP). En outre, la fonction d'accompagnement est sans doute elle-même très diversifiée le soir. Si l'on ne prend en compte que l'activité consistant à aller chercher quelqu'un et qu'on y ajoute les déplacements de retour au domicile ainsi que les rares déplacements pour activités professionnelles ou scolaires on arrive à une catégorie qui représente 73 % des déplacements en modes mécanisés en HPS, 83 % en TC et 68 % en VP.

Ces résultats sont une photographie de la situation en 2001 mais celle ci a significativement évolué depuis 1976.

Une diversification progressive des déplacements effectués aux heures de pointe...

La part des déplacements pour activités professionnelles à l'heure de pointe du matin a fortement baissé depuis 1976. Les déplacements vers le lieu de travail fixe ou un autre lieu de travail représentaient 64 % des

déplacements en HPM en 1976. Cette part n'est plus en 2001 que de 53 %. De deux déplacements sur trois on se rapproche progressivement d'un déplacement sur deux motivé par l'activité professionnelle en HPM. Toutefois cette baisse tend à se ralentir depuis 1991. Dans le même temps, les déplacements scolaires et pour affaires personnelles tendent à prendre de plus en plus d'importance dans les déplacements de cette tranche horaire.

À l'inverse, le soir on observe une érosion nettement plus faible de la part des déplacements de retour au domicile. Dans près de deux cas sur trois on rentre chez soi lorsque l'on se déplace en HPS. Sur cette tranche horaire les déplacements pour activité de loisirs et pour affaires personnelles ont un peu progressé, surtout entre 1976 et 1983 pour les premiers et entre 1991 et 2001 pour les seconds. Toutefois, dans ce cas, la nouvelle classification qui met part le retour à domicile tend à masquer certains changements comportementaux. Si l'on utilise une typologie des activités reclassant les retours au domicile en fonction du lieu de départ on voit apparaître une baisse assez nette des déplacements liés à un lieu de travail et une hausse parallèle des déplacements liés à des activités de loisir ou d'achat. De la même manière que pour les HPM, les déplacements en HPS tendent de plus en plus à se diversifier et à concerner des activités privées. En 1976, 43 % des déplacements en HPS avaient une extrémité sur un lieu de travail fixe ou non. En 2001, cette proportion est passée à 35 %.

...mais des déplacements contraints qui se font toujours aux mêmes horaires

Les ratios HPM / Journée et HPS / journée permettent de mesurer la part des déplacements s'effectuant en heure de pointe selon le type d'activité motivant le déplacement. On constate surtout que la part des déplacements vers un lieu de travail effectués en HPM est assez stable depuis

1976 (elle n'a baissé que de deux points) et que celle des déplacements scolaires est en progression. L'étalement de l'heure de pointe du matin, c'est à dire la moindre concentration des déplacements sur ces tranches horaires ne semble donc pas pouvoir être principalement imputée à une variation de l'amplitude horaire des déplacements pour activités professionnelles et encore moins des déplacements scolaires (près de sept déplacements sur dix de ce type s'effectuent lors de la pointe du matin) mais plutôt aux changements dans la structure par motif des déplacements comme évoqué précédemment.

Pour la pointe du soir, en revanche, les variations sont plus fortes. Si en 1976, près de quatre déplacements de

retour au domicile sur dix s'effectuaient durant l'HPS, en 2001 on est plus proche de trois sur dix. Les déplacements pour les activités d'achat sont également beaucoup moins concentrés sur la pointe du soir (32 % en 1976 contre 23 % en 2001).

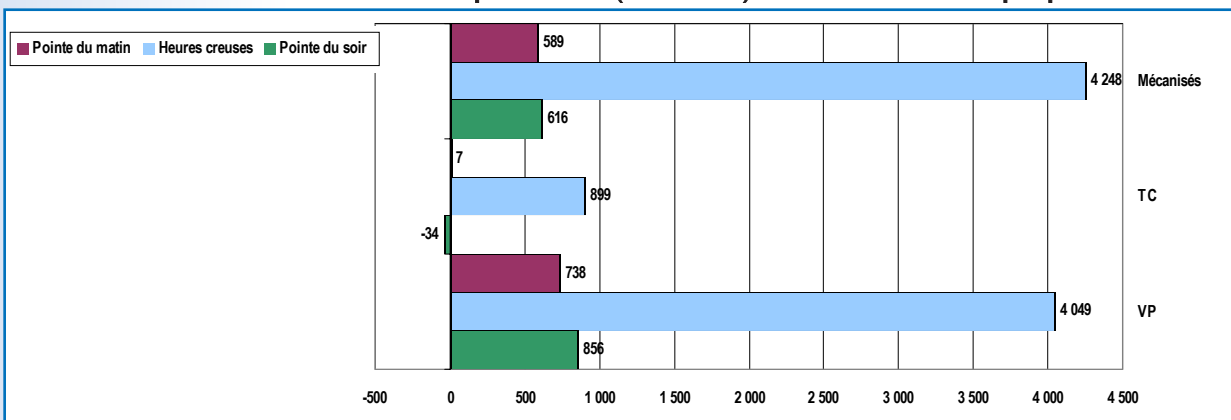
Pour la pointe du soir, en revanche, les variations sont plus fortes. Si en 1976, près de quatre déplacements de retour au domicile sur dix s'effectuaient durant l'HPS, en 2001 on est plus proche de trois sur dix. Les déplacements pour les activités d'achat sont également beaucoup moins concentrés sur la pointe du soir (32 % en 1976 contre 23 % en 2001).

La quasi totalité des déplacements supplémentaires en TC a lieu en heures creuses, en VP cette proportion est de 72 %.

Le graphique ci-dessous montre que la progression du nombre de déplacements se fait principalement en heures creuses. Sur un peu plus de 5,4 millions de déplacements mécanisés supplémentaires entre 1976 et 2001, on en

compte 4,2 millions en heures de pointe soit près de 80 % de l'ensemble. Les 1,2 millions restant se répartissent à peu près équitablement entre HPM et HPS. La situation est à peu près identique pour ce qui est des déplacements VP qui sont ceux ayant le plus contribué à la progression globale. En transports en commun, les volumes de déplacements en HPM et HPS sont restés sensiblement identiques entre 1976 et 2001, la totalité des déplacements supplémentaires s'effectuant en heures creuses.

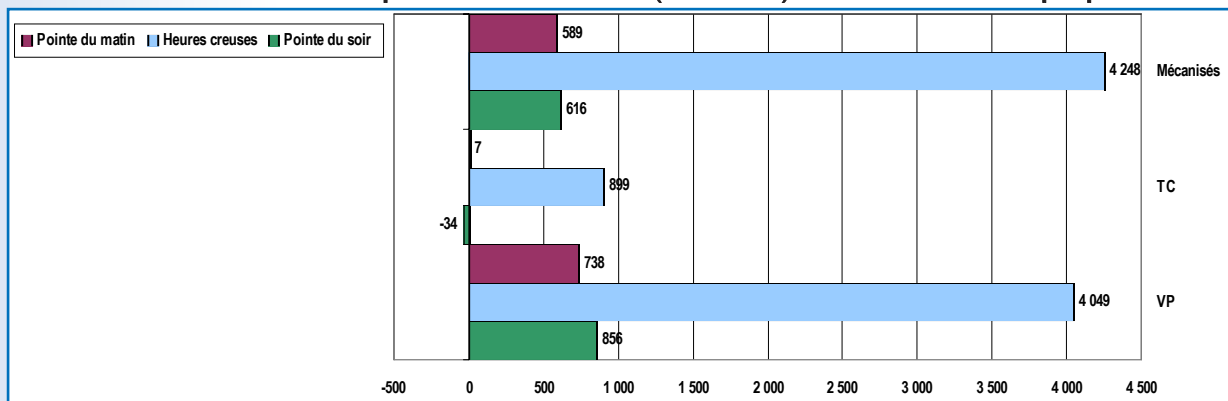
Évolution du nombre total de déplacements (en milliers) entre 1976 et 2001 par période



La progression des déplacements pour activités professionnelles s'est exclusivement faite en heures creuses et est très faible. Le nombre de ces déplacements s'effectuant aux pointes du matin ou du soir est resté identique à ce qu'il était en 1976 à quelques milliers de déplacements près. Ce qui explique la baisse relative de ces activités dans les déplacements HPM constatée précédemment. À l'inverse, les déplacements pour activités scolaires ont surtout progressé au niveau de la pointe du matin. Sur quatre déplacements scolaires supplémentaires, trois s'effectuent en HPM et un seul en heures creuses. Au niveau des déplacements privés les choses sont assez contrastées suivant le type d'activité. Les déplacements pour achat suivent une logique

similaire à celles des déplacements professionnels, la progression se fait exclusivement aux heures creuses. Les déplacements de loisirs ont également beaucoup progressé aux heures creuses mais on note un accroissement significatif de ceux effectués lors de la pointe du soir. Enfin, les déplacements pour affaires personnelles ont, tout comme les autres, beaucoup progressé aux heures creuses mais ils se sont aussi accrues en HPS et en HPM dans des proportions similaires. Donc si globalement le gros de la progression se fait en heures creuses, on a également de plus en plus de déplacements personnels à la fois le soir (loisirs et affaires personnelles) et le matin (affaires personnelles principalement).

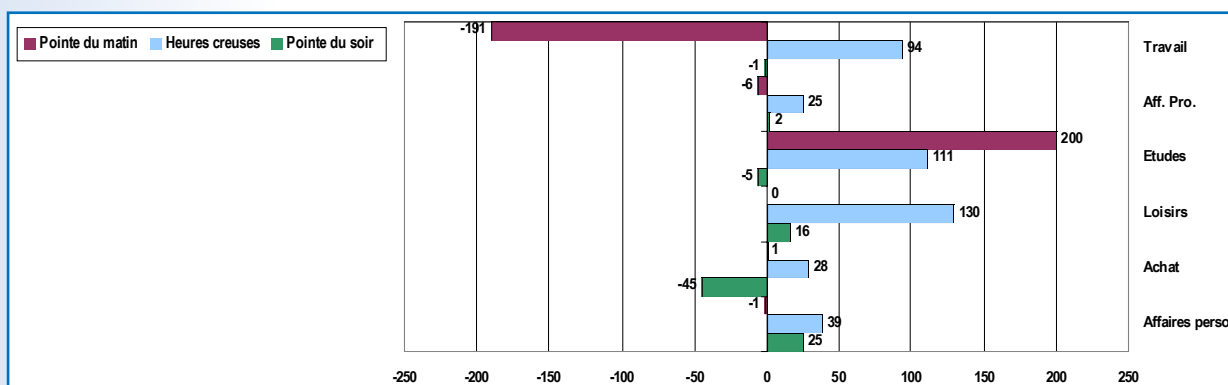
Évolution du nombre de déplacements mécanisés (en milliers) entre 1976 et 2001 par période



En transports en commun la différenciation par activité permet de relever des évolutions complètement masquées par le regroupement. Si, globalement, on n'observe pas de progression des déplacements TC à l'heure de pointe du matin, c'est parce que la baisse importante des déplacements professionnels est absorbée par une hausse identique des déplacements scolaires, tandis que la constance des déplacements TC lors de la pointe du soir résulte

d'une constance des déplacements quel que soit le type d'activité. Il n'y a guère que sur les déplacements pour achats que l'on note une baisse significative pour la période de pointe du soir. Enfin, la progression du nombre de déplacements en heures creuses se répartit principalement et à peu près équitablement entre déplacements professionnels, scolaires et pour activité de loisirs.

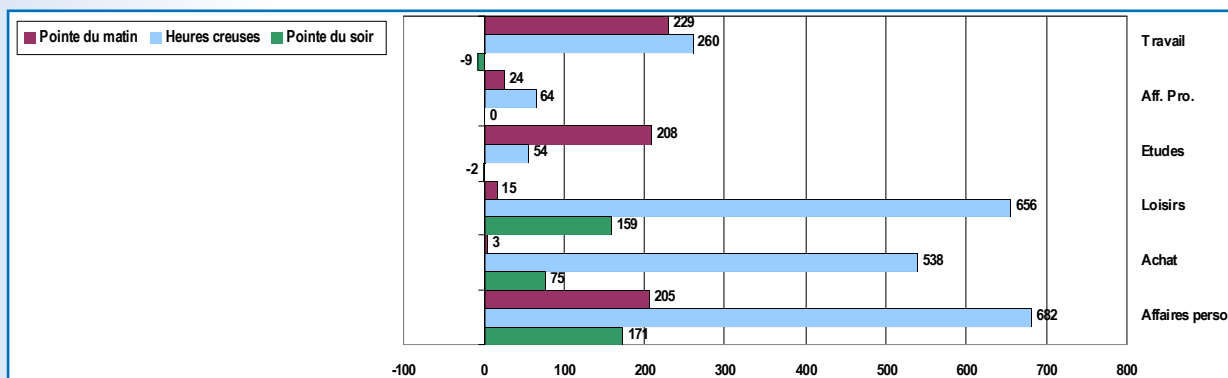
Évolution du nombre de déplacements TC (en milliers) entre 1976 et 2001 par période



Le graphique concernant les déplacements en VP recoupe globalement celui pour l'ensemble des déplacements mécanisés, ce qui est assez logique compte tenu de l'importance relative de ce mode. On note toutefois quelques nuances importantes : principalement que la progression des déplacements professionnels en HPM est presque

aussi importante que celle observée en heures creuses et, de manière plus anecdotique, que celle du nombre de déplacements pour achat en HPS est relativement plus importante bien que toujours nettement inférieure à ce que l'on observe en heures creuses.

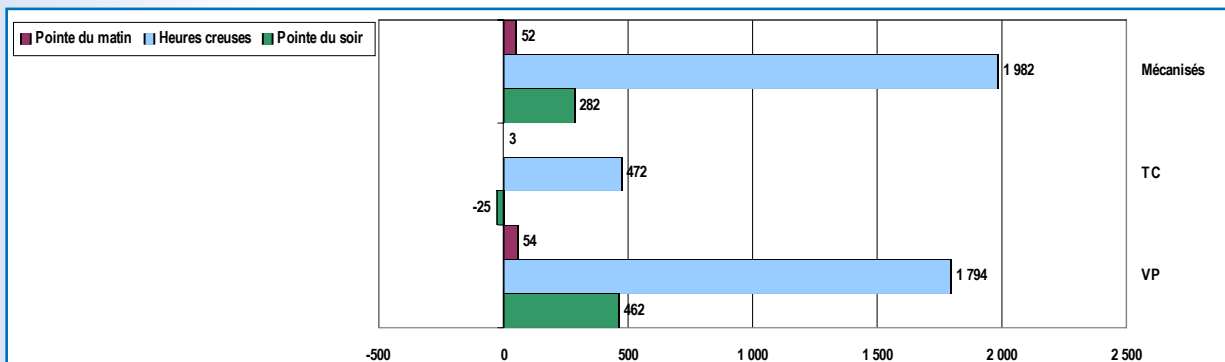
Évolution du nombre de déplacements VP (en milliers) entre 1976 et 2001 par période



L'analyse ne serait pas complète si l'on ne prenait pas en compte les déplacements de retour au domicile. Comme pour les autres types de déplacements leur progression s'est principalement effectuée aux heures creuses. La concentration sur cette période est d'ailleurs plus forte

encore que pour l'ensemble des déplacements puisque ici ce sont 85 % des déplacements supplémentaires de ce type qui se font en période creuse (contre 78 % des autres déplacements mécanisés).

Évolution du nombre de déplacements VP (en milliers) entre 1976 et 2001 par période



Une importance relative des catégories d'activités très contrastée selon l'angle d'approche

Trois manières d'analyser les déplacements

On a vu précédemment que les déplacements pour activités privées sont majoritaires dans le nombre de déplacements total (hors retour au domicile) effectués par les individus hormis pour les déplacements en transports en commun. On constate par ailleurs une tendance marquée à l'augmentation de la part relative de ces activités dans les déplacements des Franciliens. Toutefois le tableau des comportements que ces analyses en nombre de déplacements nous offrent est incomplet. Pour juger de l'importance relative des différentes activités on peut retenir trois angles d'approche :

- Le nombre de déplacements comme nous l'avons fait précédemment ;

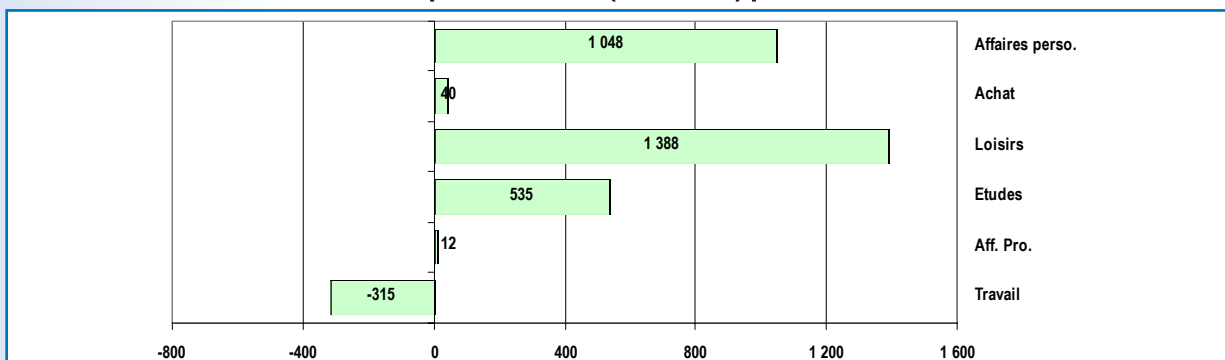
- Mais aussi, le kilométrage total parcouru qui permet de mieux rendre compte de l'usage des infrastructures, de la consommation d'énergie ou de la pollution engendrés par les déplacements. Il sert alors d'indicateur de trafic. C'est également une manière d'approcher la dépense que les ménages ou la collectivité dans son ensemble doivent consacrer aux déplacements ;
- Et enfin, le temps global passé à se déplacer qui est au plus proche de ce qu'appréhendent les individus qui raisonnent plus sur le temps qu'ils consacrent à se déplacer que sur le nombre de déplacements effectués.

Les résultats sont assez différents d'un critère à l'autre.

11,3 millions de km de plus pour 300 000 déplacements professionnels de moins

Hors retour à domicile, le nombre de déplacements total effectué quotidiennement a progressé de 2,7 millions entre 1976 et 2001. Comme on l'a vu précédemment, cette progression est attribuable principalement aux activités de loisirs et d'affaires personnelles et, dans une moindre mesure, aux activités scolaires. Les déplacements pour activités professionnelles ayant au contraire diminué depuis 25 ans. Les résultats sont nettement différents lorsque l'on observe les autres critères

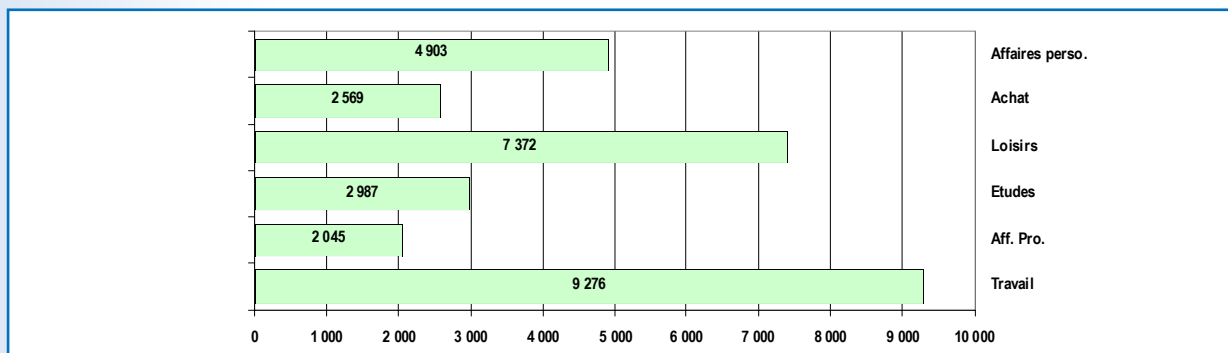
Évolution du nombre de déplacements VP (en milliers) par activité entre 1976 et 2001



Le volume kilométrique quotidien (hors retour au domicile) s'est quant à lui accru de plus de 29 millions de km entre 1976 et 2001. Cette progression est d'abord imputable aux déplacements professionnels. En effet, s'ils ont baissé en volume, ils contribuent pour près de 40 % à la hausse des distances totales parcourues (+ 11,3 millions

de km). Ensuite viennent les activités de loisirs qui ont participé pour environ un quart du total à cette hausse (+ 7,4 millions de km). On retrouve ensuite, dans l'ordre, les affaires personnelles (+ 4,9 millions), les études (+ 2,9 millions) et les achats (+ 2,6 millions).

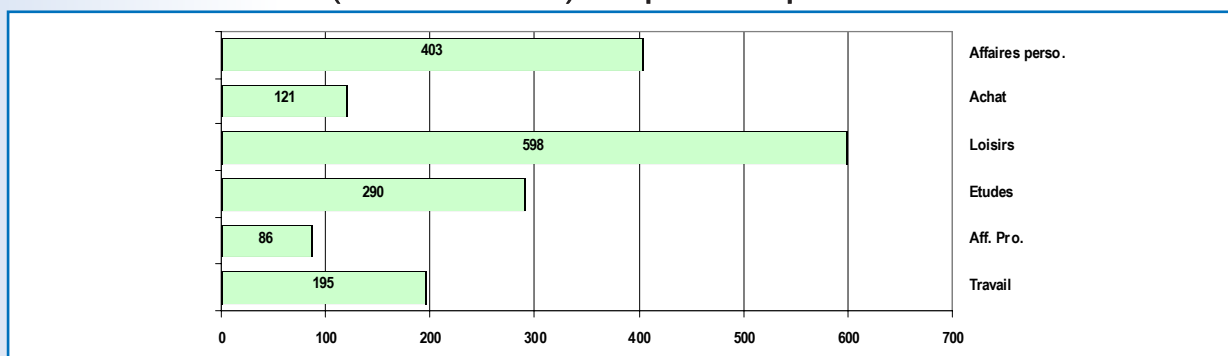
Évolution des distances (en milliers de Km) de déplacements par activité entre 1976 et 2001



Le temps total passé à se déplacer chaque jour de semaine a augmenté d'environ 1,7 millions d'heures (hors retour au domicile). Ici, comme pour le nombre de déplacements, ce sont les activités de loisirs et les affaires personnelles qui sont les plus gros contributeurs à cette

hausse mais dans une proportion moindre (respectivement à hauteur de 35 % et 24 %). Les déplacements scolaires se positionnent ici aussi comme le troisième contributeur mais on trouve à un niveau équivalent (17 % environ dans les deux cas) les déplacements profession-

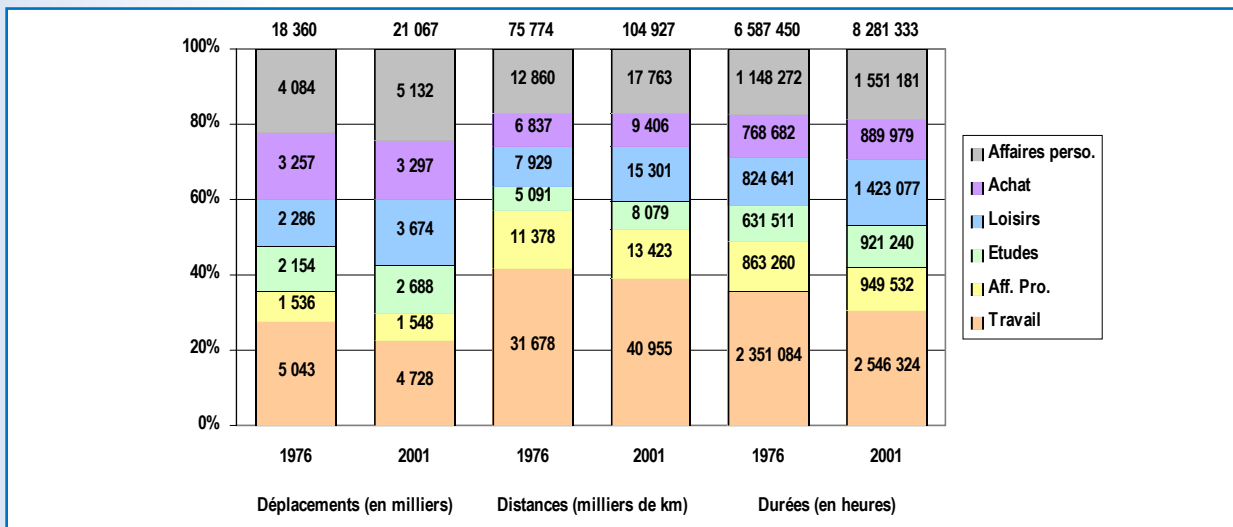
Évolution des durées (en milliers d'heures) de déplacements par activité entre 1976 et 2001



Si l'on s'intéresse maintenant à l'importance relative des activités dans ces volumes de km, heure ou déplacements on constate qu'entre 1976 et 2001, la part des activités professionnelles a diminué de près de sept points dans la durée totale de déplacements (soit une baisse relative de la part de 13,5 %), de 6 points dans le nombre de déplacements (- 17 %) et de 5 points dans le kilométrage (- 9 %). A l'inverse la part des activités scolaires s'est accrue sur chacun des trois critères d'environ un point (1,5 pour la durée) ce qui correspond à des progressions de 15 % à 16 % en terme de distance et de temps et de 9 % au niveau du nombre de déplacements. La progression la plus spectaculaire concerne les activités de loisirs : leur part dans l'ensemble des

déplacements hors retour au domicile s'est accrue de 4 à 5 points sur chacun des trois critères ce qui correspond à un bond de près de 40 % des parts respectives. Les activités d'achat et les affaires personnelles ont évolué de manière symétriquement opposée. Dans les deux cas leurs parts sont restées stables en terme de distance parcourue mais elles ont surtout progressé pour les affaires personnelles et baissé pour les achats sur les deux autres critères dans des proportions proches : + 2,1 (+ 9,5 %) et - 2,1 points (- 12 %) pour la part dans le volume de déplacements et + 1,3 (+ 7,5 %) et - 0,9 points (- 8 %) pour la part dans le temps de déplacements.

Part des différentes activités dans le nombre de déplacements, la distance parcourue et le temps total de déplacement entre 1976 et 2001 - Tous modes



Une importance relative des activités professionnelles beaucoup plus forte sur les distances et durées que sur les volumes de déplacements sauf pour la marche.

Le premier constat est que si les déplacements pour activités professionnelles (vers le travail ou pour affaires

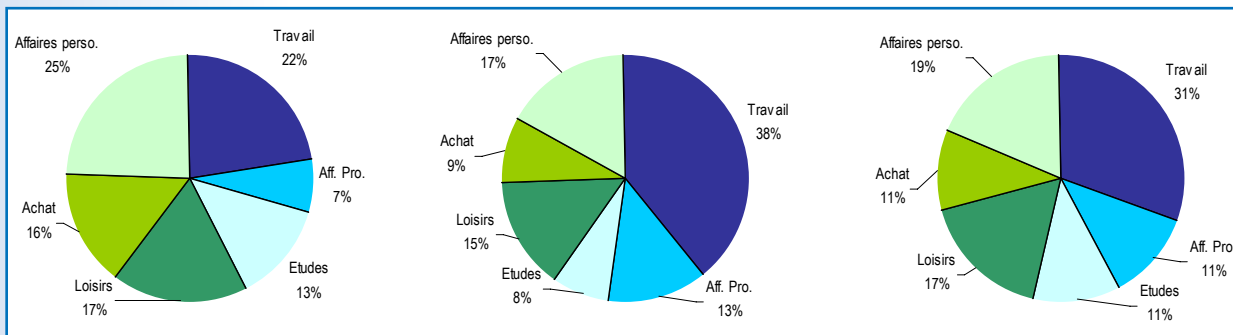
professionnelles) ne représentent qu'à peine 30 % des déplacements hors retour au domicile, ils cumulent plus de 42 % du temps de déplacements et plus de la moitié du kilométrage total. Les déplacements pour activités privées représentent ainsi près de six déplacements sur dix mais ne contribuent qu'à 40 % de l'ensemble des distances parcourues et 47 % du temps total de transport. Cela permet de relativiser assez fortement leur importance.

TOUS MODES

Nombre de déplacements

Distance totale

Durée totale



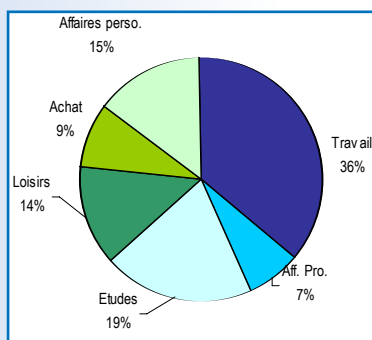
D'une manière générale, quel que soit le mode, les déplacements professionnels et scolaires ont une importance relative plus forte dans le total des distances parcourues et de temps passé que dans le nombre total de déplacements. Hormis pour la marche, la réunion de ces deux grandes catégories de déplacements représente plus de la moitié des distances parcourues et du temps passé à se déplacer. Toutefois cet effet vient principalement des déplacements pour motif professionnels. En effet, la part des déplacements scolaires dans le kilométrage ou le temps total de déplacement est plus faible que celle de ces déplacements dans le total des déplacements. A l'inverse, parmi les activités privées les déplacements de loisirs ont un poids

similaire que ce soit dans le total du nombre de déplacements, des distances parcourues ou du temps passé alors que les autres types de déplacements de cette catégorie ont une importance relative plus forte dans le nombre de déplacements.

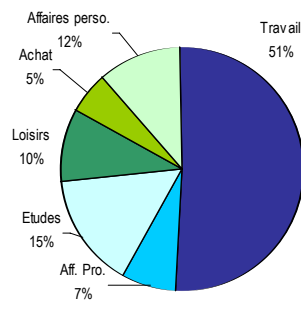
En transports en commun les activités "obligées" (travail, école) comptent pour près des trois quarts (73 %) des distances parcourues dont 50 % uniquement pour les déplacements vers le travail fixe, et pour plus des deux tiers (67 %) des temps de transport. Dans ce dernier cas, ce n'est finalement guère plus que sur le nombre de déplacements sur lesquels cette proportion est déjà de 63 %.

TRANSPORTS EN COMMUN

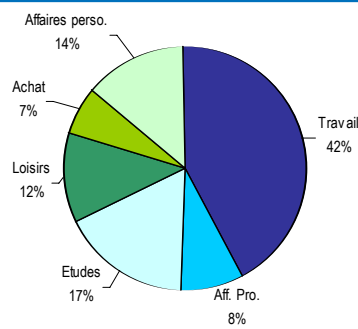
Nombre de déplacements



Distance totale



Durée totale

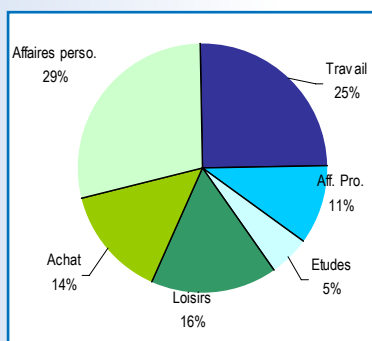


Au niveau des déplacements en véhicules particuliers, la progression de l'importance des déplacements pour activités professionnelles selon le référentiel est plus nette. De 35 % des déplacements motivés par cette catégorie on

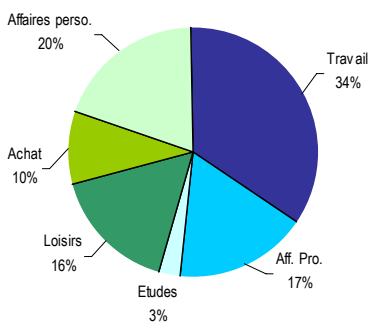
passé à 51 % des distances et 49 % du temps. L'importance relative des déplacements de loisirs reste la même tandis que celles des déplacements pour achat ou affaires personnelles diminuent fortement

VÉHICULES PARTICULIERS

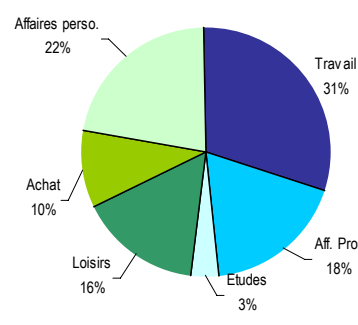
Nombre de déplacements



Distance totale



Durée totale

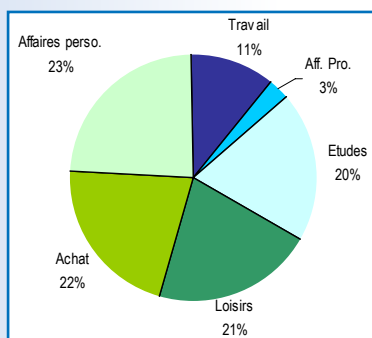


Pour la marche les proportions assez stables que l'on observe le nombre de déplacements, la durée totale ou le kilométrage. On pourra juste remarquer qu'au niveau des activités professionnelles la part est plus faible en durée

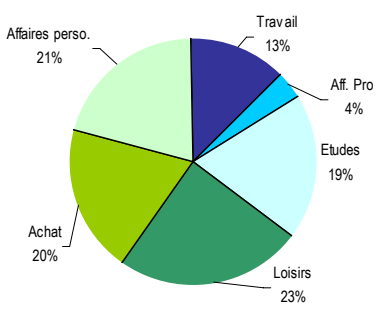
qu'en distance et que l'on observe exactement la situation inverse pour les déplacements de loisirs : on marche donc en moyenne plus vite lorsque l'on va vers son travail que lorsque l'on se rend à une activité de loisir.

MARCHE

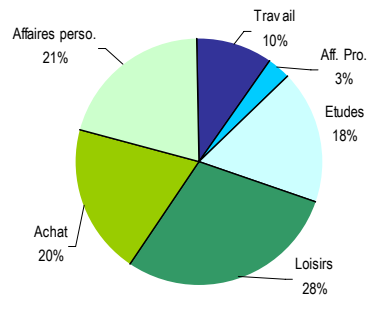
Nombre de déplacements



Distance totale



Durée totale



Évolution des distances et durées de déplacements par activité

Des portées de plus en plus grandes surtout pour les activités professionnelles

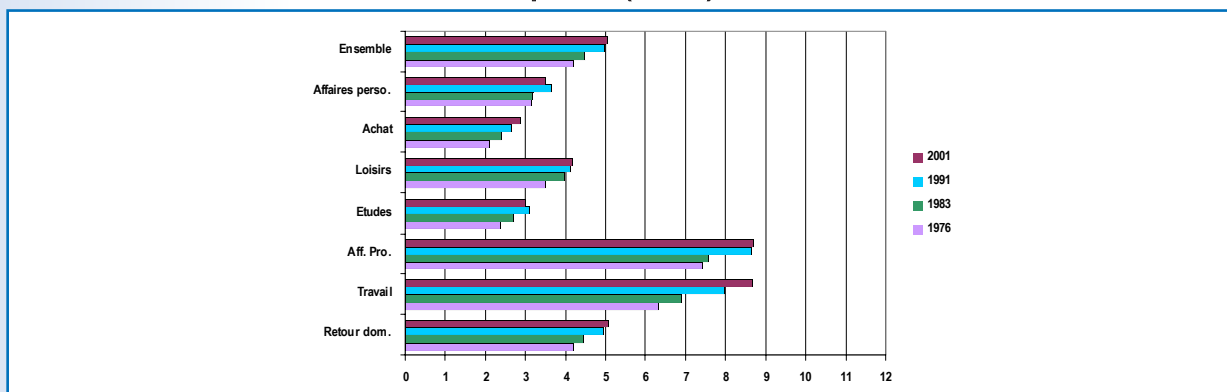
Les distances moyennes parcourues lors des déplacements tendent à s'accroître. L'étalement urbain, l'amélioration et la diversification de l'offre de transport tant routière que pour ce qui est des transports en commun favorisent ce phénomène. Toutefois entre les deux dernières EGT on constate une stabilisation de la distance moyenne parcourue lors d'un déplacement. Entre 1976 et 1991 celle-ci est passée de 4,2 à 5 km, ce qui correspond à une progression de 20 % environ, et elle est restée à cette valeur en 2001. Ces évolutions sont toutefois très contrastées selon le mode et surtout selon le type d'activité.

Tous modes confondus, les distances pour les déplacements liés au travail ont beaucoup progressé, y compris entre 1991 et 2001. Alors que l'on parcourait en moyenne six km pour se rendre sur son lieu de travail

en 1976, on en parcourt aujourd'hui près de neuf. Les distances parcourues lors des autres déplacements professionnels et des déplacements scolaires se sont également accrues mais dans une proportion moindre. Au sein des déplacements pour activités privées seuls les déplacements pour achat ont vu leur distance moyenne croître de manière importante passant de deux à trois kilomètres environ. On notera également que les déplacements professionnels sont deux à trois fois plus longs en moyenne que les autres déplacements. Ce rapport a assez peu varié depuis 1976.

Les variations dans la structure par mode ont beaucoup contribué à accroître les distances moyennes parcourues lors des déplacements. Le recul de la marche, sur laquelle on observe très peu de variations des distances parcourues au profit de la voiture notamment explique une large part de ces évolutions.

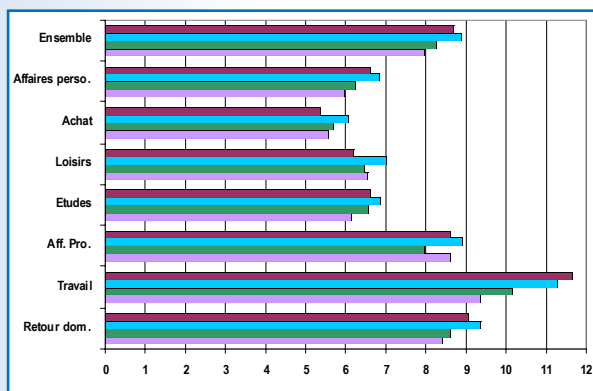
Évolution des portées (en Km) - Tous modes



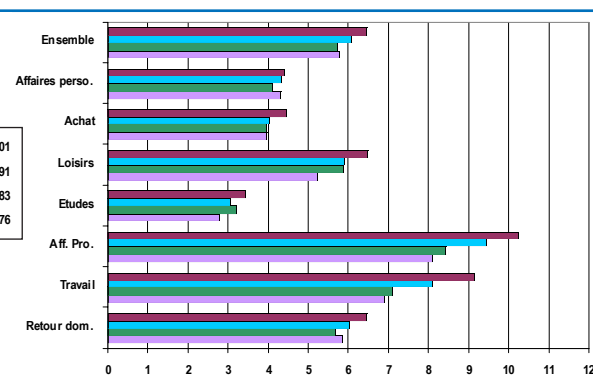
Les distances parcourues pour les déplacements en transports en commun ont fortement progressé entre 1983 et 1991 avant de se rétracter de manière quasi uniforme entre 1991 et 2001. Seuls les déplacements pour se rendre sur son lieu de travail ont vu leurs distances progresser sur ce dernier intervalle. En moyenne, ce sont les déplacements les plus longs qui sont effectués en transports en commun avec 8,7 kilomètres en 2001 contre 6,4 pour la voiture par exemple.

Non seulement l'usage de la voiture progresse constamment depuis 1976 mais les distances parcourues à l'occasion des déplacements utilisant ce mode se sont également accrues entre chaque EGT quel que soit le type d'activité motivant le déplacement. Ce sont toutefois les portées des déplacements professionnels qui ont le plus progressé notamment sur la période récente, à un rythme supérieur à celui observé en transports en commun. Celles des déplacements de loisirs se sont également significativement accrues. Les portées moyennes des autres motifs, quoique supérieures à celles observées en 1976, n'ont pas autant progressé.

**Évolution des portées (en Km)
Transports en commun**



**Évolution des portées (en Km)
Véhicules particuliers**

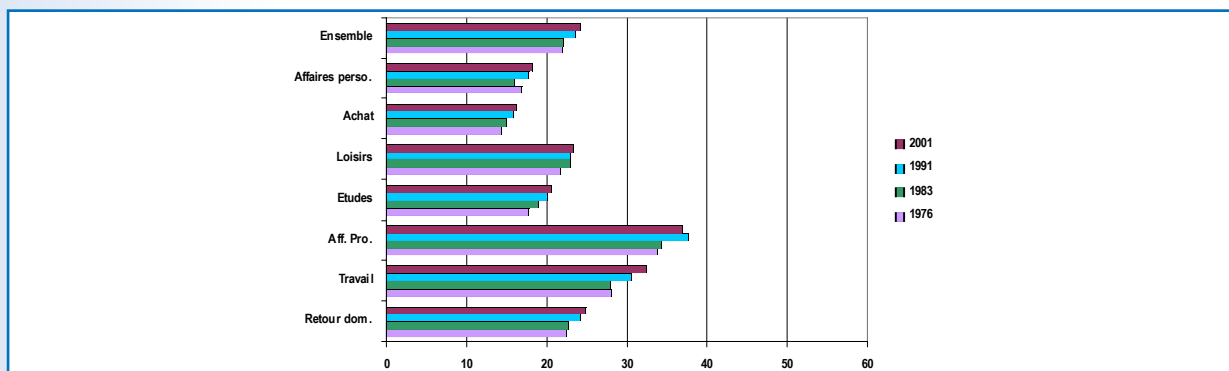


Les TC sont utilisés pour des déplacements longs quel que soit le type d'activité

Les durées moyenne de déplacements ont également progressé depuis 1976 mais à un rythme réduit par rap-

port aux portées à l'exception de la période récente (1991-2001) où, alors que ces dernières tendent à stagner les durées continuent de progresser. Globalement la portée moyenne (tous modes et tous motifs confondus) a augmenté de 20 % environ entre 1976 et 2001 alors que la durée moyenne n'a progressé, quant à elle,

Évolution des durées (en minutes) de déplacements - Tous modes

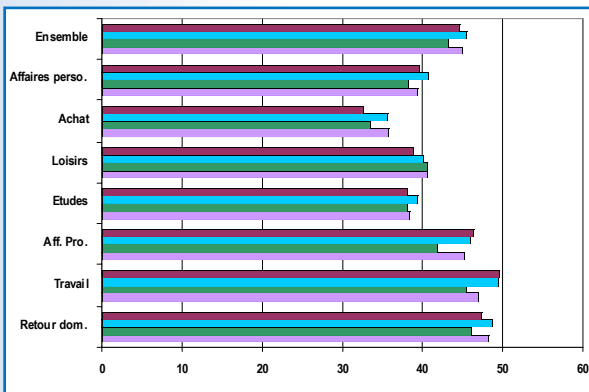


Les durées moyennes des trajets effectués en transports en commun sont globalement stables quel que soit le type d'activité associé au déplacement. C'est en TC que les durées moyennes de déplacements sont les plus longues quel que soit le motif. Un déplacement vers le travail prend en moyenne 50 minutes en TC contre 28 en voiture. Les distances sont également un peu plus longues pour les déplacements TC relativement aux autres déplacements mais dans une proportion moindre. Enfin, l'amplitude de variation des durées de déplacements selon le mode est plus réduite en TC qu'en VP. Les déplacements TC sont des déplacements longs quel que soit le type d'activité. Il faut bien avoir à l'esprit que ce que l'on observe ici est la résultante d'arbitrages préalables entre les différents modes. Lorsque l'on choisi d'utiliser les TC c'est pour aller loin indépen-

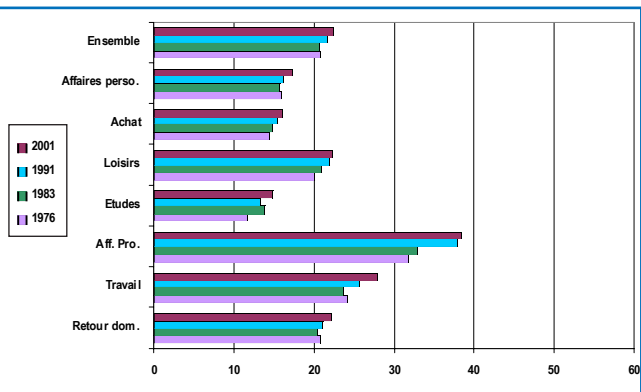
damment de l'activité motivant le déplacement, et cela se traduit par déplacements longs que ce soit en terme de portée ou en terme de distance.

La durée moyenne des trajets faits en VP a légèrement progressé depuis 1983 après avoir été à peu près stable entre 1976 et 1983. Cela concerne surtout les déplacements pour études (+ 27 % depuis 1976) et, dans une moindre mesure, les déplacements pour affaires professionnelles (+ 21 %) et pour se rendre au lieu de travail (+ 15 %). Toutefois, à l'exception des déplacements pour activités scolaires et affaires personnelles, les durées de déplacements ont moins progressé que les distances ce qui veut dire que la vitesse moyenne s'est accrue pour les autres motifs entre 1976 et 2001.

Évolution des durées (en minutes) de déplacements
Transports en commun



Évolution des durées (en minutes) de déplacements
Véhicules particuliers

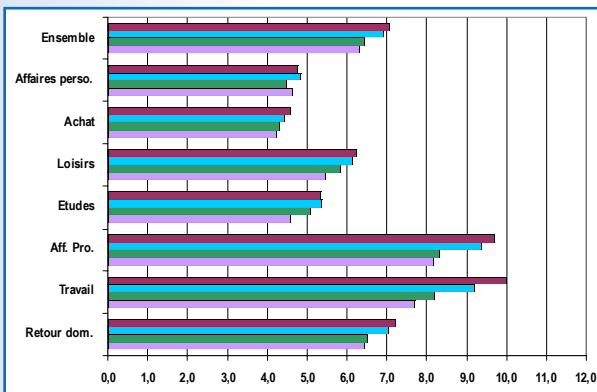


Une parfaite stabilité des temps de déplacements en modes mécanisés

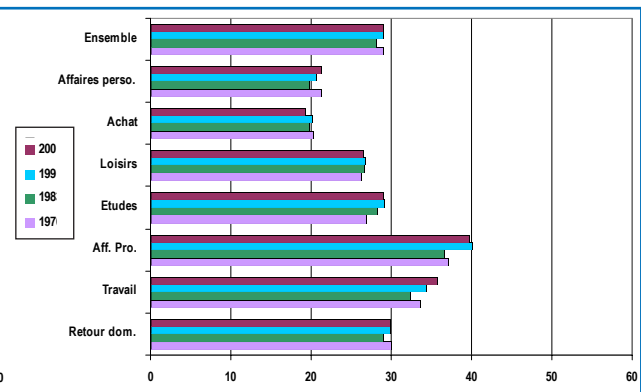
Si l'on s'intéresse à l'ensemble des modes mécanisés, c'est à dire si l'on s'affranchit des effets de répartition modale et de l'évolution de la marche, très atypique par rapport aux autres modes de déplacements, on observe une très grande stabilité de la durée moyenne de déplacement : elle était de 29 minutes en 1976, en 1991 et elle est à nouveau de 29 minutes en 2001. Il n'y a qu'en 1983 que l'on a observé une baisse d'une minute de

cette durée moyenne. Dans le détail on voit que cette stabilité parfaite du budget "temps de déplacements" est attribuable à l'évolution de la structure des activités. En effet, le temps de déplacement moyen pour les activités professionnelles et scolaires s'est accru tandis que celui des activités privées est resté stable. C'est donc l'accroissement du poids de ces dernières dans l'ensemble des déplacements qui maintient le budget temps à un niveau identique entre 1976 et 2001. Dans le même temps, toutes les portées en modes mécanisés ont progressé.

Évolution des durées (en minutes) de déplacements
Transports en commun



Évolution des durées (en minutes) de déplacements
Véhicules particuliers



Évolution des activités selon la couronne de résidence

Des mobilités selon le lieu de résidence qui convergent mais des écarts entre Paris et le reste de l'Ile-de-France qui demeurent marqués

Globalement les Parisiens effectuent un plus grand nombre de déplacements quotidiens même si l'écart avec le reste de l'Ile de France tend à se réduire. Les habitants de petite et grande couronne se déplacent aujourd'hui à peu près autant les uns que les autres mais les différentes années ont vu les mobilités évoluer de manière assez erratique. Sur la dernière période la situation semble se stabiliser en grande couronne tandis qu'en petite couronne la mobilité, après être restée stable entre 1983 et 1991 a de nouveau progressé

jusqu'en 2001 pour revenir au niveau de celle de la grande couronne.

Le nombre de déplacements que font les individus pour se rendre au travail est similaire qu'il s'agisse des Parisiens ou des autres Franciliens. C'est le cas depuis 1976. Par contre, il tend à baisser régulièrement depuis cette date. De près de 0,6 déplacements par jour et par personne pour cette activité on est passé à moins de 0,5. La mobilité pour affaires professionnelles est restée relativement stable sauf sur la période récente où elle a légèrement diminué. Elle est un peu plus forte pour les Parisiens que pour les habitants de petite couronne et un peu plus forte pour ces derniers que pour les résidents de grande couronne. On observe logiquement la situation inverse pour la mobilité scolaire en raison du plus grand nombre d'enfants au sein des ménages de banlieue et particulièrement en grande couronne. Cette mobilité est par contre très stable d'une EGT à l'autre. En 2001, on compte 0,29 déplacements par jour et par personne pour études pour les habitants de la grande couronne, 0,28 pour ceux de la petite couronne et 0,22 pour les Parisiens.

Mobilité par motifs et par années selon le lieu de résidence - Tous modes

1976	Paris		Petite couronne		Grande couronne	
	mobilité	%	mobilité	%	mobilité	%
Travail	0,58	25,3%	0,59	29,3%	0,57	27,1%
Aff. Pro.	0,20	8,5%	0,16	7,9%	0,18	8,7%
Activités pro.	0,78	33,8%	0,75	37,3%	0,75	35,8%
Etudes	0,19	8,4%	0,24	11,8%	0,30	14,1%
Loisirs	0,39	16,8%	0,23	11,4%	0,22	10,4%
Achat	0,48	20,7%	0,36	17,8%	0,33	15,6%
Affaires perso.	0,47	20,3%	0,44	21,8%	0,51	24,1%
Activités privées	1,33	57,8%	1,02	50,9%	1,05	50,1%
Hors retour dom.	2,31	100,0%	2,01	100,0%	2,10	100,0%
Retour dom.	1,42	-	1,33	-	1,40	-
Ensemble	3,73	-	3,34	-	3,50	-

1983	Paris		Petite couronne		Grande couronne	
	mobilité	%	mobilité	%	mobilité	%
Travail	0,55	24,3%	0,53	25,3%	0,52	25,3%
Aff. Pro.	0,21	9,6%	0,19	9,1%	0,17	8,5%
Activités pro.	0,76	33,9%	0,72	34,4%	0,69	33,8%
Etudes	0,22	9,9%	0,26	12,5%	0,30	14,8%
Loisirs	0,38	17,1%	0,28	13,5%	0,24	11,9%
Achat	0,44	19,6%	0,35	16,6%	0,32	15,6%
Affaires perso.	0,44	19,5%	0,48	23,0%	0,49	24,0%
Activités privées	1,26	56,2%	1,11	53,1%	1,05	51,4%
Hors retour dom.	2,25	100,0%	2,09	100,0%	2,04	100,0%
Retour dom.	1,39	-	1,34	-	1,36	-
Ensemble	3,64	-	3,43	-	3,39	-

1991	Paris		Petite couronne		Grande couronne	
	mobilité	%	mobilité	%	mobilité	%
Travail	0,49	21,6%	0,49	24,1%	0,50	23,7%
Aff. Pro.	0,21	9,2%	0,17	8,6%	0,17	7,9%
Activités pro.	0,70	30,8%	0,67	32,7%	0,67	31,7%
Etudes	0,23	9,9%	0,27	13,1%	0,31	14,5%
Loisirs	0,50	22,0%	0,34	16,7%	0,30	14,1%
Achat	0,41	17,9%	0,32	15,7%	0,29	13,8%
Affaires perso.	0,44	19,4%	0,44	21,7%	0,55	25,9%
Activités privées	1,36	59,3%	1,10	54,2%	1,13	53,8%
Hors retour dom.	2,29	100,0%	2,04	100,0%	2,11	100,0%
Retour dom.	1,37	-	1,34	-	1,38	-
Ensemble	3,66	-	3,37	-	3,49	-

2001	Paris		Petite couronne		Grande couronne	
	mobilité	%	mobilité	%	mobilité	%
Travail	0,48	21,4%	0,47	22,6%	0,47	22,8%
Aff. Pro.	0,18	8,1%	0,16	7,5%	0,14	6,8%
Activités pro.	0,66	29,5%	0,63	30,2%	0,61	29,6%
Etudes	0,20	8,9%	0,28	13,5%	0,29	14,0%
Loisirs	0,49	22,3%	0,35	16,7%	0,32	15,7%
Achat	0,40	18,0%	0,32	15,6%	0,30	14,6%
Affaires perso.	0,48	21,4%	0,50	24,0%	0,54	26,1%
Activités privées	1,37	61,6%	1,17	56,3%	1,16	56,4%
Hors retour dom.	2,22	100,0%	2,07	100,0%	2,06	100,0%
Retour dom.	1,39	-	1,41	-	1,41	-
Ensemble	3,61	-	3,48	-	3,46	-

Les Parisiens effectuent entre 40 % et 50 % de déplacements de loisirs de plus que les autres Franciliens

Au niveau des déplacements pour activités privées on voit que la mobilité de loisir est nettement plus importante pour les Parisiens que pour les autres Franciliens, l'importance de l'offre et la grande facilité de déplacements en transports en commun favorisant la multiplication de ces pratiques. On voit aussi qu'elle est plus forte pour les résidents de petite couronne que pour ceux de la grande couronne mais l'écart est moins

important qu'entre Parisiens et autres Franciliens. En outre elle a fortement progressé entre 1983 et 1991 alors qu'elle est restée stable entre 1976 et 1983 et entre 1991 et 2001. Aujourd'hui un Parisien se déplace en moyenne environ 0,5 fois par jour pour des activités de loisirs contre 0,35 et 0,32 fois par jour pour les habitants de la petite et de la grande couronne

À l'inverse la mobilité pour achat tend à se contracter depuis 1976, surtout pour les Parisiens pour lesquels elle est désormais de 0,40 déplacements par jour et par personne contre 0,48 en 1976. Pour les banlieusards elle a moins diminué que cela et l'écart entre les habitants de Paris et ceux des couronnes s'est donc resserré.

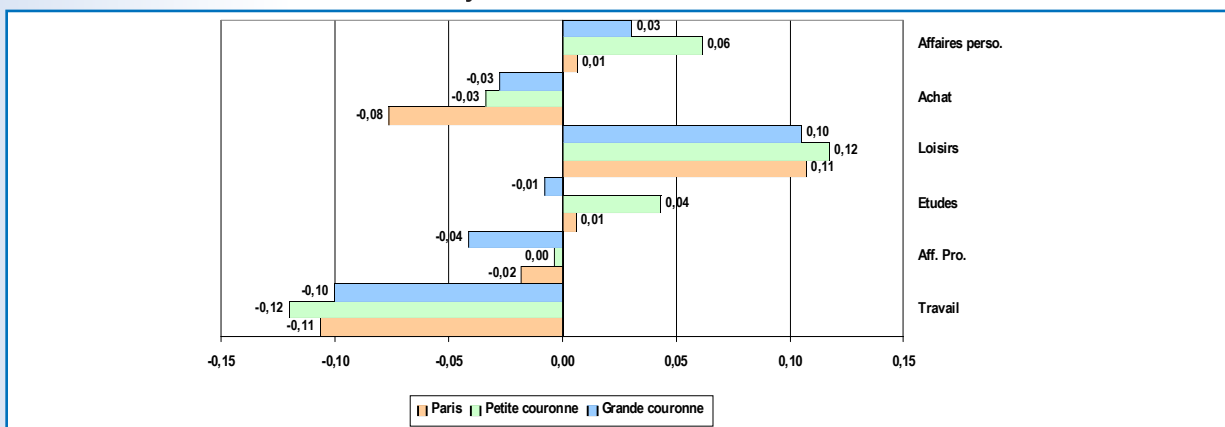
Enfin on note assez peu de changements au niveau de la mobilité pour affaires personnelles.

Au total la mobilité pour activités professionnelles ou scolaires s'est un peu réduite (sous l'impulsion unique des déplacements professionnels) quelle que soit la zone de résidence et s'est également homogénéisée. De son côté la mobilité pour activités privées a un peu augmenté et bien que les écarts selon le lieu de résidence se soient quelque peu réduits, ils demeurent plus nets que ceux observés sur les autres déplacements. Un parisien moyen fait près de 1,4 déplacements par jour pour des activités privées alors qu'un banlieusard en fait un peu moins de 1,2.

Des évolutions de la mobilité de loisirs et de travail parfaitement opposées et similaires selon le lieu de résidence

En observant les variations de la mobilité par couronne on voit que celle de loisirs a progressé d'environ 0,1 déplacement par jour quel que soit le lieu de résidence et que la mobilité de travail a évolué de manière opposée. Si le volume de déplacements pour affaires personnelles a surtout progressé via les résidents de grande couronne ce sont ceux de la petite qui ont vu leur mobilité sur ce type d'activité progresser le plus fortement.

Variation de la mobilité moyenne entre 1976 et 2001 selon la zone de résidence

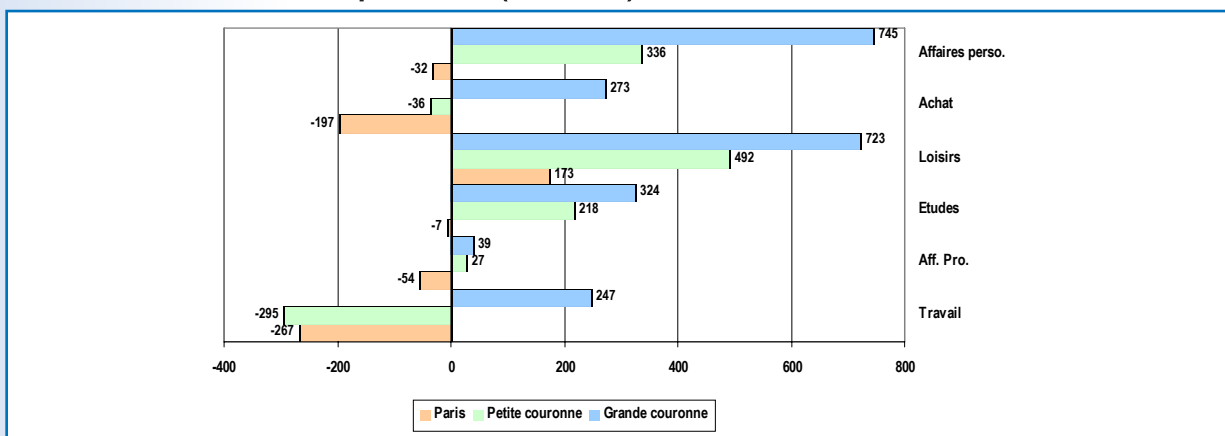


La hausse du nombre de déplacements est très majoritairement le fait des habitants de la grande couronne

Si l'on associe à ces variations de la mobilité les populations respectives des zones géographiques et leurs évolutions on voit que ce sont les habitants de la grande couronne qui ont le plus contribué à la hausse du nombre de déplacements entre 1976 et 2001. Sur 2,7 millions de déplacements supplémentaires entre les deux dates ces derniers en ont apporté 2,35, les habitants de la petite couronne 0,7 et les Parisiens ont engendré une baisse du nombre de déplacements légèrement inférieure à

0,4 millions. Le volume de déplacements des Parisiens a d'ailleurs diminué sur toutes les activités à l'exception de celles de loisirs, les baisses les plus importantes étant celle des déplacements pour activités professionnelles (- 267 000) ou pour achat (- 197 000). À l'inverse le nombre de déplacements des habitants de grande couronne s'est accru sur tous les types d'activités avec des hausses très importantes pour les affaires personnelles (+ 745 000) ou les loisirs (+ 723 000). Pour les résidents de petite couronne on observe également des hausses importantes sur ces deux types d'activités (+ 492 000 déplacements de loisirs et + 336 000 déplacements pour affaires personnelles) mais on constate également une baisse importante des déplacements pour se rendre au travail.

Variation du nombre de déplacements (en milliers) entre 1976 et 2001 selon la zone de résidence



Analyse fine des activités à destination

Les catégories de déplacements retenues sont, à l'exception des catégories "retour au domicile" et "travail", des agrégats de motifs de déplacements plus variés. Il peut être intéressant de détailler ce que ces catégories regroupent et de mesurer le poids respectif de leurs constituants. Cependant, la typologie retenue lors du questionnement n'a cessé d'évoluer depuis la première EGT. De nouvelles activités dites "détaillées" sont progressivement venues grossir la liste établie en 1976 ce qui rend les comparaisons d'une EGT à l'autre

assez peu commodes. Par conséquent nous ne présentons ici le détail des catégories des activités de déplacements que pour l'année 2001.

Les déplacements pour affaires professionnelles concernent surtout des déplacements liés à l'activité principale (réunions, démarchage...) plutôt que des mouvements entre deux types de travail.

Les déplacements scolaires sont pour moitié le fait d'élèves du secondaire général ou technique et pour un peu plus d'un tiers (36 %) effectués par des primaires. Le reste (14 %) correspondant aux déplacements des étudiants du supérieur. Si l'on rapporte ces déplacements aux effectifs scolarisés par niveaux on voit, qu'en moyenne, les élèves du primaire et du secondaire effectuent environ 1,3 déplacements par jour tandis que ceux du supérieur en font 0,7. Pour ces derniers, il faut tenir compte du fait que les étudiants du supérieur n'ont pas nécessairement cours tous les jours de la semaine ce qui tend à réduire le ratio moyen.

Déplacements selon le motif détaillé en 2001 - Tous modes

Domicile	14 093 026	40,1%
Travail fixe et habituel	4 727 525	13,4%
Autre lieu de travail fixe	423 854	1,2%
Affaires pro.	1 124 171	3,2%
Enseignements primaire	960 491	2,7%
Enseignement secondaire, technique	1 347 557	3,8%
Enseignement supérieur	380 397	1,1%
Loisirs	640 976	1,8%
Promenade	635 750	1,8%
Visite familiale	608 064	1,7%
Visite à des amis	731 895	2,1%
Spectacles	198 972	0,6%
Autres loisirs	858 065	2,4%
Achats quotidiens	1 266 020	3,6%
Achats hebdo. ou bi-hebdo.	1 220 872	3,5%
Achats exceptionnels	810 142	2,3%
Santé	515 634	1,5%
Affaires perso. (hors loisirs)	1 659 690	4,7%
Accompagnement	1 639 183	4,7%
Aller chercher quelqu'un	1 313 419	3,7%
Non renseigné	4 333	0,0%
Ensemble	35 160 037	100,0%

Retour dom.	14 093 026	40,1%
Travail	4 727 525	13,4%
Aff. Pro.	1 548 025	4,4%
Etudes	2 688 445	7,6%
Loisirs	3 673 722	10,4%
Achat	3 297 034	9,4%
Affaires perso.	5 132 259	14,6%
Ensemble	35 160 037	100,0%

Retour dom	14 093 026	40,1%
Act. Pro.	6 275 550	17,8%
Act. Scolaires	2 688 445	7,6%
Act. Privées	12 103 015	34,4%
Ensemble	35 160 037	100,0%

La catégorie loisirs se décompose en 6 activités détaillées de déplacements. Les déplacements motivés par des loisirs "purs" (sports, activité artistique...), par des spectacles et par les autres types de loisirs (restaurant...) représentent près de la moitié (46%) de la catégorie. Les visites aux amis et à la famille y contribuent pour un peu plus d'un tiers (36 %). Enfin, les promenades représentent 17 % des déplacements de loisirs.

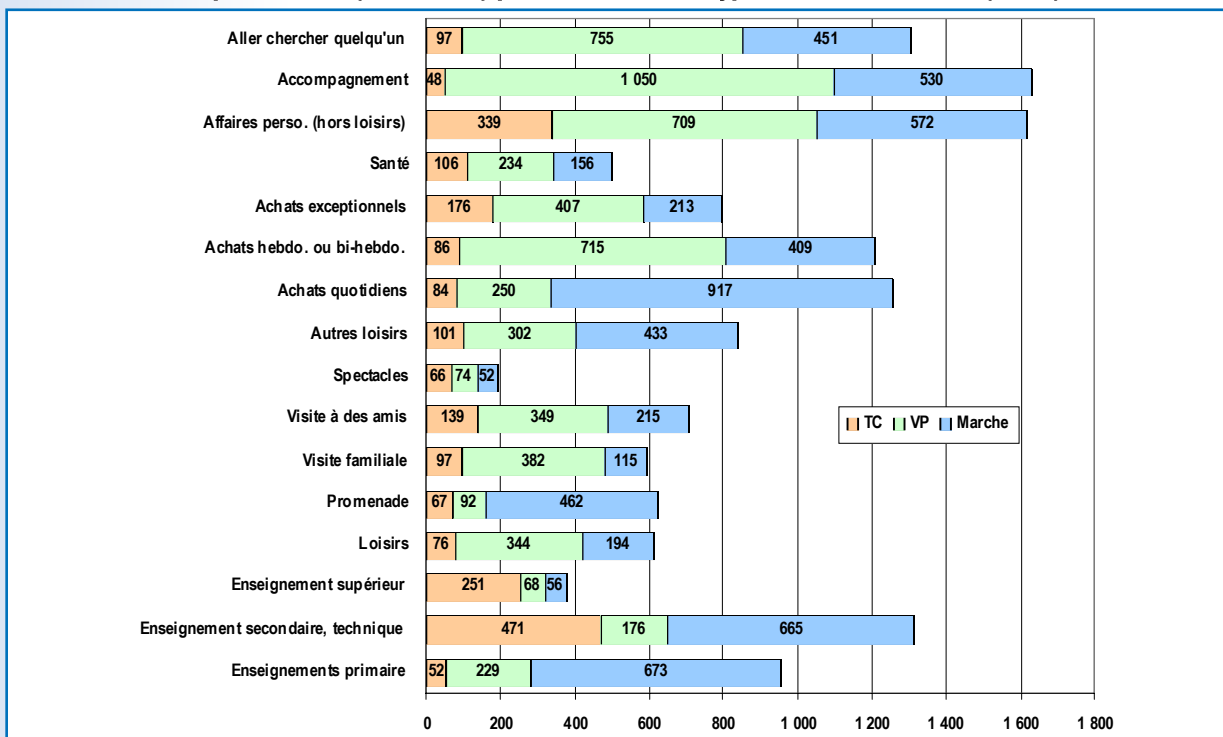
La catégorie achat se décompose selon la périodicité des achats effectués. On recense un nombre à peu près équivalent de déplacements pour achat de type quotidien ou hebdomadaire, chacune de ces activités représentant près de 40 % des déplacements de la catégorie. Les

déplacements pour des achats exceptionnels sont deux fois moins nombreux

La catégorie affaires personnelles regroupe des activités assez diverses. On y trouve les déplacements pour raisons de santé (allez chez un docteur ou à l'hôpital) qui contribuent à hauteur de 10 % à la catégorie. Les déplacements d'accompagnement (des enfants à l'école notamment) ou destinés à aller chercher quelqu'un forment la plus grande part des déplacements de cette catégorie en totalisant plus de 57 % de celle-ci. Enfin, la dernière catégorie, les déplacements "pour affaires personnelles" non pris en compte dans les autres motifs forment un groupe assez important puisqu'il représente environ 32 % de la catégorie regroupée.

Des modes privilégiés pour certaines activités

Déplacements (en milliers) par mode selon le type d'activité détaillée (2001)



On utilise certains modes de transport de façon privilégiée selon l'activité motivant le déplacement. La marche est ainsi le mode le plus usité pour les promenades (74 % des déplacements de ce type sont effectués à pieds), pour les achats quotidiens (73 %) ou pour se rendre à l'école primaire (71 %). La voiture est majoritairement utilisée pour les déplacements pour visites familiales (64 %) ainsi que pour les achats hebdomadaires (59 %) et, bien sûr, pour accompagner (64 %) ou aller

chercher quelqu'un (58 %). En outre il s'agit du mode dominant pour tous les déplacements pour affaires professionnelles autres que ceux pour se rendre sur un lieu de travail fixe (72 %). Les transports en commun dominent uniquement sur les déplacements des étudiants du supérieur (67 %) mais ils sont toutefois plus souvent utilisés pour des déplacements vers un établissement scolaire du secondaire (36 %) et vers un lieu de spectacle (35 %) que sur l'ensemble des déplacements.

Déplacements selon le motif détaillé en 2001 - Transports en commun

Domicile	2 813 907	41,3%
Travail fixe et habituel	1 459 338	21,4%
Autre lieu de travail fixe	108 437	1,6%
Affaires pro.	182 724	2,7%
Enseignements primaire	51 731	0,8%
Enseignement secondaire, technique	471 183	6,9%
Enseignement supérieur	251 194	3,7%
Loisirs	76 284	1,1%
Promenade	67 165	1,0%
Visite familiale	96 726	1,4%
Visite à des amis	138 970	2,0%
Spectacles	66 235	1,0%
Autres loisirs	100 607	1,5%
Achats quotidiens	83 669	1,2%
Achats hebdo. ou bi-hebdo.	86 483	1,3%
Achats exceptionnels	175 719	2,6%
Santé	106 489	1,6%
Affaires perso. (hors loisirs)	338 783	5,0%
Accompagnement	47 646	0,7%
Aller chercher quelqu'un	96 694	1,4%
Non renseigné	1 472	0,0%
Ensemble	6 821 456	100,0%

Retour dom.	2 813 907	41,3%
Travail	1 459 338	21,4%
Aff. Pro.	291 161	4,3%
Etudes	774 108	11,3%
Loisirs	545 987	8,0%
Achat	345 871	5,1%
Affaires perso.	591 084	8,7%
Ensemble	6 821 456	100,0%

Retour dom	2 813 907	41,3%
Act. Pro.	1 750 499	25,7%
Act. Scolaires	774 108	11,3%
Act. Privées	1 482 942	21,7%
Ensemble	6 821 456	100,0%

L'analyse particulière sur les déplacements TC révèle quelques spécificités de ce mode de déplacement. Tout d'abord les déplacements scolaires en TC sont assez logiquement effectués par des étudiants plus âgés (à 61 % dans le secondaire et à 32 % dans le supérieur). Au niveau des déplacements de loisirs on constate une plus grande importance des déplacements pour se rendre aux spectacles (12 % de la catégorie loisirs en TC contre 5 % sur l'ensemble des déplacements). Il est probable que l'on a là un fort effet parisien. Résultat a priori surprenant : plus de la moitié des déplacements pour achat réalisés en TC concernent des achats de nature exceptionnelle (contre 25 % dans l'ensemble des déplacements). Il s'agit très majoritairement (80 %) de déplacement à destination de lieux d'achats sur Paris, dont la plus grande part (60 % d'entre eux) sont effectués par des parisiens. On tempérera toutefois ce point en rappelant que la plus grande part (50 %) des déplacements pour achat exceptionnel se font

en VP. Enfin, on trouve assez logiquement une sous représentation des catégories d'accompagnement dans l'ensemble "affaires personnelles".

À l'inverse des déplacements en TC on observe pour les déplacements VP un léger glissement de la pyramide des âges vers le bas : 48 % des déplacements scolaires concernent des primaires contre 37 % sur l'ensemble des déplacements. Au niveau des loisirs on a assez logiquement peu de promenades et un peu plus de déplacements de visites. Les déplacements pour achats concernent majoritairement des achats de nature hebdomadaire (52 % des déplacements pour achats) et très peu les achats quotidiens. Enfin concernant les déplacements pour affaires personnelles on a une sous représentation des déplacements de santé (même si, en terme de part modale, la VP reste le mode dominant pour ce type de déplacements) et une proportion plus forte de déplacements d'accompagnement.

Déplacements selon le motif détaillé en 2001 - Véhicules personnels

Domicile	5 980 452	38,7%
Travail fixe et habituel	2 329 057	15,1%
Autre lieu de travail fixe	229 715	1,5%
Affaires pro.	768 690	5,0%
Enseignements primaire	228 967	1,5%
Enseignement secondaire, technique	176 257	1,1%
Enseignement supérieur	68 011	0,4%
Loisirs	343 719	2,2%
Promenade	91 931	0,6%
Visite familiale	381 983	2,5%
Visite à des amis	349 141	2,3%
Spectacles	73 920	0,5%
Autres loisirs	301 957	2,0%
Achats quotidiens	249 514	1,6%
Achats hebdo. ou bi-hebdo.	715 050	4,6%
Achats exceptionnels	407 412	2,6%
Santé	234 256	1,5%
Affaires perso. (hors loisirs)	708 875	4,6%
Accompagnement	1 050 002	6,8%
Aller chercher quelqu'un	755 284	4,9%
Non renseigné	905	0,0%
Ensemble	15 445 098	100,0%

Retour dom.	5 980 452	38,7%
Travail	2 329 057	15,1%
Aff. Pro.	998 405	6,5%
Etudes	473 235	3,1%
Loisirs	1 542 651	10,0%
Achat	1 371 976	8,9%
Affaires perso.	2 749 322	17,8%
Ensemble	15 445 098	100,0%

Retour dom	5 980 452	38,7%
Act. Pro.	3 327 462	21,5%
Act. Scolaires	473 235	3,1%
Act. Privées	5 663 949	36,7%
Ensemble	15 445 098	100,0%

La marche est logiquement le moyen utilisé par les plus jeunes pour se rendre à l'école. Au niveau des loisirs, la promenade y est en bonne place avec près d'un tiers des déplacements de loisirs effectués à pieds qui relèvent de cette pratique. Enfin elle sert beaucoup pour les achats quotidiens (60% des déplacements pour achat effectués à pieds).

Déplacements selon le motif détaillé en 2001 - Marche

Domicile	4 923 358	41,0%			
Travail fixe et habituel	769 147	6,4%			
Autre lieu de travail fixe	68 621	0,6%			
Affaires pro.	122 745	1,0%			
Enseignements primaire	672 622	5,6%			
Enseignement secondaire, technique	665 064	5,5%			
Enseignement supérieur	56 404	0,5%			
Loisirs	193 725	1,6%			
Promenade	462 224	3,9%			
Visite familiale	114 798	1,0%			
Visite à des amis	215 352	1,8%			
Spectacles	51 524	0,4%			
Autres loisirs	433 010	3,6%			
Achats quotidiens	916 631	7,6%			
Achats hebdo. ou bi-hebdo.	408 573	3,4%			
Achats exceptionnels	212 968	1,8%			
Santé	155 985	1,3%			
Affaires perso. (hors loisirs)	571 880	4,8%			
Accompagnement	529 613	4,4%			
Aller chercher quelqu'un	450 501	3,8%			
Non renseigné	904	0,0%			
Ensemble	11 995 649	100,0%			

Retour dom.	4 923 358	41,0%		
Travail	769 147	6,4%		
Aff. Pro.	191 366	1,6%	→	
Etudes	1 394 090	11,6%	→	
Loisirs	1 470 633	12,3%	→	
Achat	1 538 172	12,8%	→	
Affaires perso.	1 708 883	14,2%		
Ensemble	11 995 649	100,0%		

Retour dom	4 923 358	41,0%
Act. Pro.	960 513	8,0%
Act. Scolaires	1 394 090	11,6%
Act. Privées	4 717 688	39,3%
Ensemble	11 995 649	100,0%

Les motifs de déplacements selon quelques caractères individuels

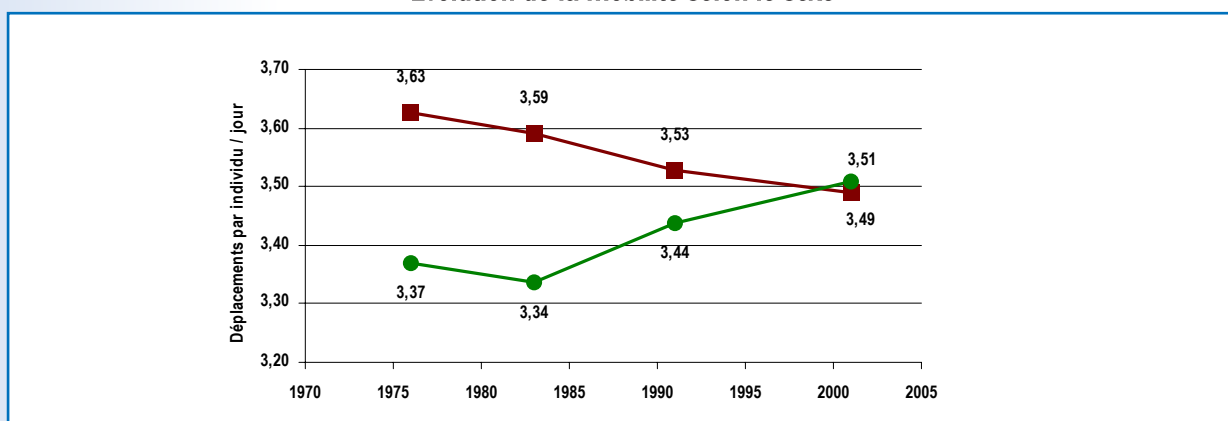
La mobilité selon le genre

Des mobilités qui convergent

En 2001, hommes et femmes effectuent en moyenne un nombre de déplacements quotidiens similaire : environ 3,5 déplacements par jour. Cette situation est toutefois

nouvelle puisque sur les EGT précédentes les hommes se déplaçaient un peu plus fréquemment. Ce rapprochement des mobilités selon le sexe débute entre 1983 et 1991. Auparavant (en 1976 et 1983) la mobilité masculine était supérieure d'environ 7 % à la mobilité féminine. En 1991 ce différentiel tombe à moins de 3 % pour finalement disparaître en 2001. On remarquera que la mobilité des femmes est en progression depuis 1983 tandis que celle des hommes continue de décroître. Difficile de prévoir si la situation d'équilibre observée en 2001 va se pérenniser ou si les tendances précédentes vont se poursuivre.

Évolution de la mobilité selon le sexe

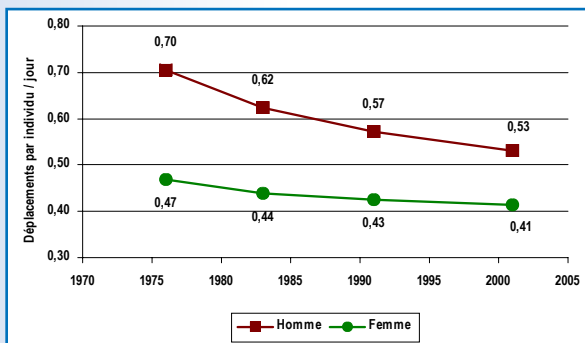


Travail et loisirs : plutôt les hommes

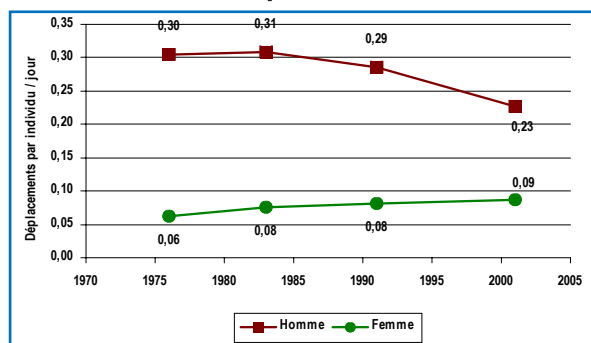
L'écart en homme et femme s'est notamment sensiblement réduit au niveau de la mobilité professionnelle (travail et affaires professionnelles). Dans les deux cas cette mobilité a baissé depuis 1976, mais la baisse est plus forte pour les hommes (- 20 %) que pour les

femmes (- 10 %). Au total, en 2001, les hommes continuent de se déplacer plus fréquemment pour ce type d'activité que les femmes mais avec un écart significativement plus faible (0,2 déplacements de plus par jour pour les hommes contre 0,3 en 1976). De la même manière l'écart entre homme et femmes pour la mobilité liée aux études déjà faible en 1976 est depuis 1991 quasiment nul.

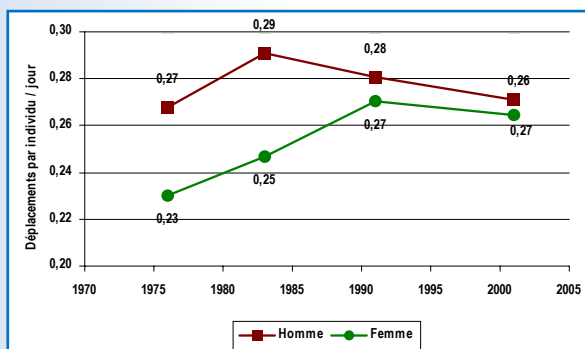
Évolution de la mobilité selon le sexe
Travail



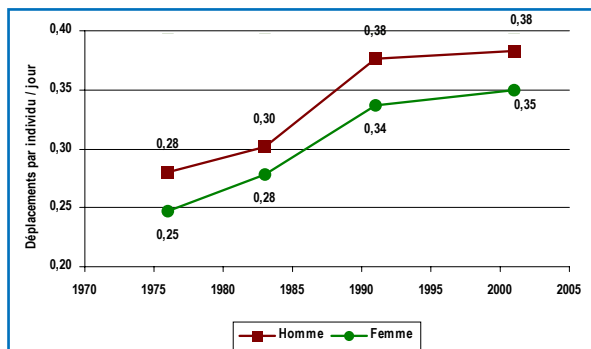
Évolution de la mobilité selon le sexe
Affaires professionnelles



Évolution de la mobilité selon le sexe
Études



Évolution de la mobilité selon le sexe
Loisirs

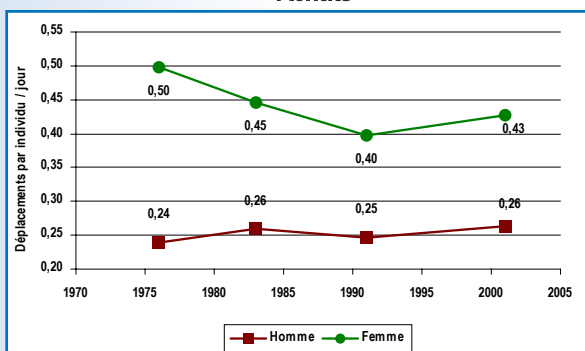


Achat et accompagnement : plutôt les femmes

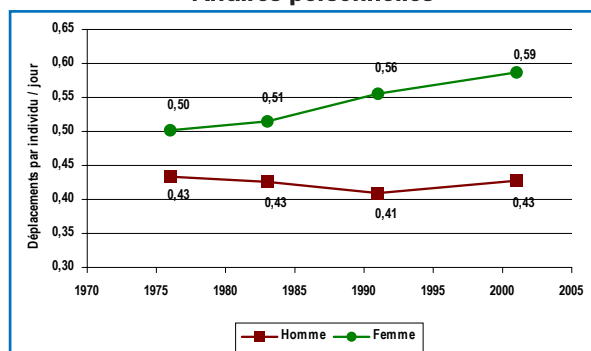
La mobilité de loisirs a évolué au même rythme pour les hommes et les femmes (croissance marquée). Elle était en 1976, et reste donc en 2001, très légèrement supérieure pour les premiers. En revanche les évolutions sont plus contrastées pour les mobilités pour activités d'achats et

affaires personnelles. Ces dernières sont restées très stables pour les hommes et ont évolué en sens opposé pour les femmes. En 1976, une femme effectuait en moyenne 0,5 déplacements quotidiens pour l'une ou l'autre de ces activités. En 2001, elle effectue un peu plus de 0,4 déplacements pour achats et un peu moins de 0,6 déplacements pour affaires personnelles. Dans ces deux cas, la mobilité féminine reste supérieure à celles des hommes.

Évolution de la mobilité selon le sexe
Achats



Évolution de la mobilité selon le sexe
Affaires personnelles

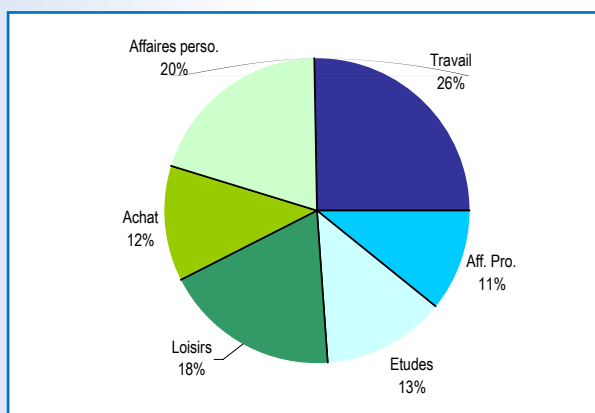


Globalement on assiste donc plutôt à une convergence progressive des comportements des hommes et des femmes. Il n'y a qu'au niveau de la mobilité pour affaires personnelles, dont plus de 60 % sont, pour les femmes, des déplacements d'accompagnement ou destinés à aller chercher quelqu'un, que les courbes sont divergentes. Toutefois sur un certain nombre d'activité les écarts demeurent très importants : les femmes effectuent toujours un tiers de déplacements professionnels de moins que les hommes et environ 60 % de déplacements pour achat de plus. Ces différences s'apprécient mieux lorsque l'on observe l'importance relative des types d'activités dans l'ensemble des déplacements selon le sexe. hommes

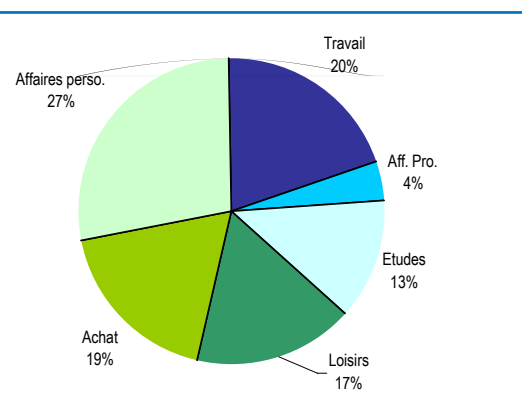
Une répartition des déplacements selon le genre encore très typée

En 2001, une femme effectue en moyenne un déplacement sur quatre environ (24 %) dans le cadre de ses activités professionnelles contre près de deux sur cinq (40 %) pour un homme. A l'inverse les femmes consacrent en moyenne 46 % de leurs déplacements aux affaires personnelles et aux achats contre 32 % pour les hommes. Les déplacements liés à des activités de loisirs et ceux pour études représentent une même part de l'ensemble des déplacements des hommes et de femmes.

Déplacements selon l'activité - Hommes (2001)

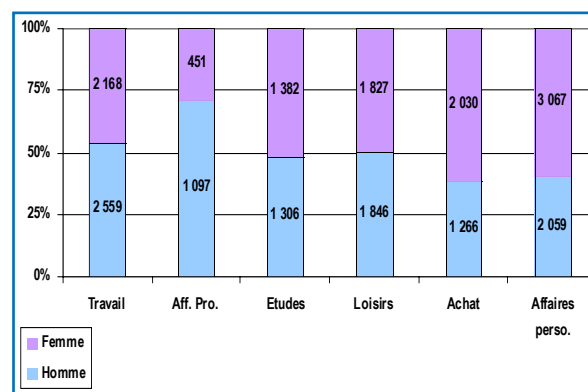


Déplacements selon l'activité - Femmes (2001)



De fait, certains types de déplacements sont donc très typés sexuellement. Les déplacements professionnels sont encore très masculins : 54 % des déplacements vers le travail et 71 % de ceux pour activités professionnelles sont effectués par des hommes. À l'inverse les déplacements pour achat sont encore effectués à 62 % par des femmes et ceux pour affaires personnelles à 60 %.

Nombre de déplacements (en milliers) selon le genre en 2001



Les deux tiers des déplacements supplémentaires entre 1976 et 2001 sont féminins

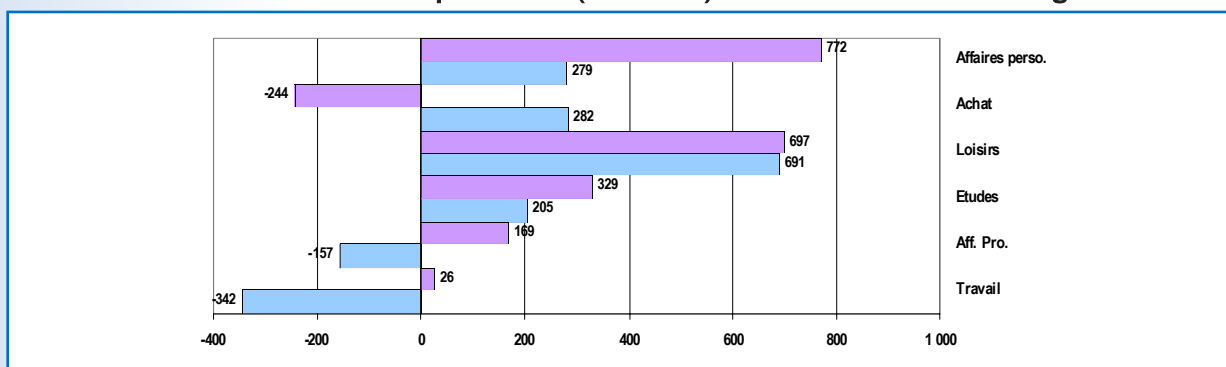
Sur les 2,7 millions de déplacements quotidiens supplémentaires (hors retour au domicile) entre 1976 et 2001, les femmes ont contribué à hauteur d'un peu plus de 1,7 millions et les hommes pour moins d'un million. En outre les femmes ont accru leurs déplacements pour tous les types d'activités à l'exception des achats pour

lesquels elles font, en 2001, 244 000 déplacements de moins. On notera d'ailleurs que le nombre de déplacements pour cette activité effectués par des hommes a augmenté de manière symétrique. On observe le phénomène inverse pour ce qui est des déplacements pour affaires professionnelles : les hommes effectuent 157 000 déplacements de cette nature en moins et les femmes 169 000 en plus. Toutefois, pour ce qui est des déplacements vers le lieu de travail, les 28 000 déplacements supplémentaires faits par des femmes ne

viennent pas compenser les 342 000 déplacements masculins de moins. Sur les autres activités, les contributions par genre sont toutes positives mais, à l'exception des loisirs où homme et femmes contribuent de manière parfaitement équilibrée (+ 700 000 déplacements environ dans un cas comme dans l'autre), les

femmes ont beaucoup plus que les hommes participé à l'accroissement du nombre de déplacements notamment pour les affaires personnelles : + 772 000 déplacements féminins et + 279 000 déplacements masculins.

Évolution du nombre de déplacements (en milliers) entre 1976 et 2001 selon le genre



Mobilité selon l'âge

La mobilité des jeunes est en baisse, celles des plus âgés en hausse

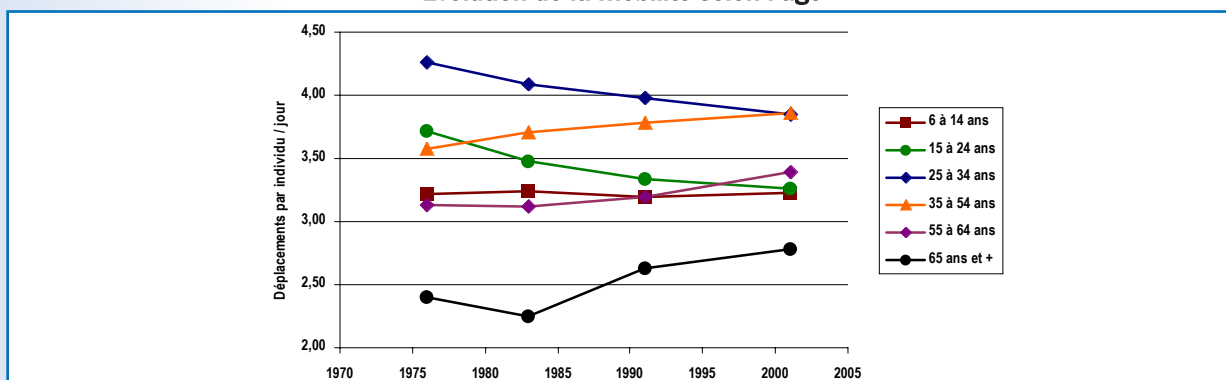
Entre 1976 et 2001 on assiste à un resserrement des mobilités selon l'âge autour de la moyenne. En 1976, la différence de mobilité moyenne entre les plus mobiles (les 25-34 ans) et les moins mobiles (les 65 ans et plus) était de près de deux déplacements par jour et par personne. En 2001, cet écart est revenu à un peu plus d'un déplacement par jour et par personne. Plusieurs classes d'âges ont vu leur mobilité moyenne diminuer de manière importante sur les 25 dernières années : les 25-34 ans sont ainsi passés de 4,26 déplacements par jour et par personne à 3,85 et les 15-24 ans de 3,72 à 3,26. Dans le même temps, d'autres classes ont accru sensiblement le nombre de leurs déplacements quotidiens : les 35-54 ans sont ainsi passés de 3,58 déplacements par jour et par personne à 3,86 devenant ainsi la classe la plus mobile devant les 25-34 ans, les 65 ans et

plus sont, pour leur part, passés de 2,4 déplacements quotidiens à 2,78 et les 55-64 ans de 3,14 à 3,39. Seuls les plus jeunes, les 6-14 ans, affichent en 2001 une mobilité proche de celle observée en 1976 soit environ 3,2 déplacements par jour et par personne.

Ce sont donc plutôt les jeunes, à l'exception des enfants, qui ont vu leur mobilité se réduire tandis que celles des plus âgés tendait à s'accroître. En 2001, on peut former plus ou moins trois grandes catégories de mobilité selon l'âge : les plus mobiles sont les actifs de 25 à 54 ans avec environ 3,85 déplacements par jour et par personne. Ensuite on trouve les plus jeunes, les 6-24 ans, qui affichent une mobilité d'environ 3,25 déplacements quotidiens et les personnes en fin d'activité ou récemment en retraite, les 55-64 ans, avec un peu moins de 3,4 déplacements par jour. Enfin, les moins mobiles sont les plus âgés, les 65 ans et plus, qui effectuent moins de 2,8 déplacements quotidiens en moyenne.

Il est toutefois difficile au vu de ces seuls résultats de cerner qu'elle est la part respective des effets d'âge et des effets générationnels dans ces évolutions.

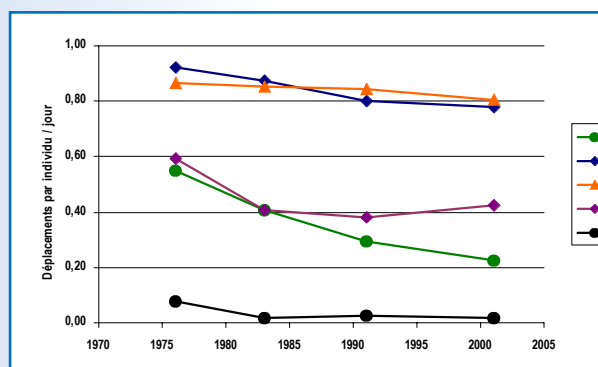
Évolution de la mobilité selon l'âge



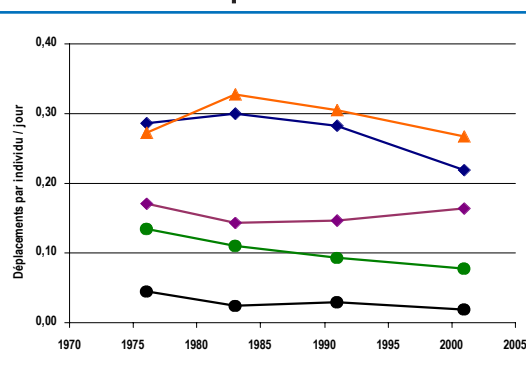
La mobilité professionnelle est restée sensiblement identique pour la catégorie centrale des actifs, les 35-54 ans : elle était de 1,14 déplacements quotidiens pour activités professionnelles en 1976 et est passé à 1,07 en 2001. Elle a par contre baissé de manière significative pour les jeunes actifs, les 25-34 ans, en passant de 1,2 déplacements par jour et par personne en 1976 à 1,0 en 2001. Difficulté d'insertion professionnelle pour les jeunes et allongement de la durée des études expliquent sans doute une bonne part de cette évolution. L'allongement progressif de la durée des études a, par

ailleurs, sans doute eu un impact très net sur la mobilité professionnelle des 15-24 ans : ces derniers effectuaient en moyenne 0,7 déplacements quotidiens pour activités professionnelles en 1976, ils n'en font plus aujourd'hui que 0,3. Enfin les évolutions de l'âge de départ à la retraite et la multiplication des systèmes de préretraite et de retraite anticipée ont provoqué une baisse de la mobilité professionnelle des 55-64 ans entre 1976 et 1983. À partir de cette date celle-ci s'est stabilisée autour de 0,6 déplacements par jour et par personne (contre 0,76 en 1976).

Évolution de la mobilité selon l'âge
Travail



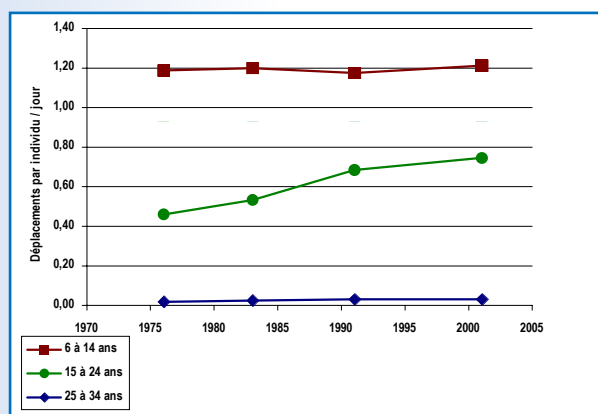
Évolution de la mobilité selon l'âge
Affaires personnelles



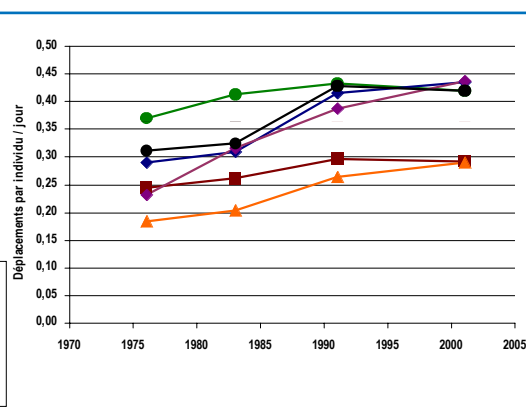
Si la mobilité professionnelle des jeunes de 15 à 24 ans s'est fortement réduite, cela s'est fait au bénéfice de la mobilité scolaire qui est passée de 0,46 déplacements

par jour pour un individu moyen de cette tranche d'âge en 1976 à 0,75 en 2001.

Évolution de la mobilité selon l'âge
Études



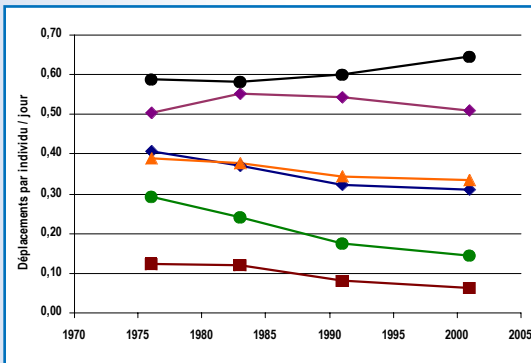
Évolution de la mobilité selon l'âge
Loisirs



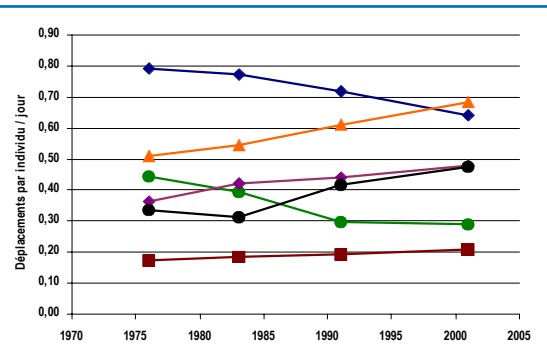
Quelle que soit la classe d'âge le nombre moyen de déplacements quotidiens consacrés à des activités de loisirs a progressé entre 1976 et 2001. Cette progression est assez faible pour les plus jeunes, notamment pour les 15-24 ans qui étaient les plus mobiles pour ce type d'activités en 1976 et qui ne le sont plus en 2001. En revanche elle a été très forte pour les seniors, c'est à dire les 54-64 ans. Un individu moyen de cette tranche d'âge effectue presque deux fois plus de déplacements quotidiens pour des activités de loisirs en 2001 (0,44 déplacements par jour et par personne) qu'en 1976 (0,23). Ils sont aujourd'hui, les plus mobiles sur ce type d'activités avec les 25-34 ans.

À l'inverse des activités de loisirs, la mobilité pour achat s'est contracté pour toutes les classes d'âge à l'exception des plus âgés. Elle a fortement baissé chez les plus jeunes : les 15-24 ans effectuent deux fois moins de déplacements pour achats en 2001 qu'en 1976. Elle a modérément baissé pour les catégories intermédiaires, les 25-54 ans, elle est restée stable pour les 55-64 ans et, enfin, elle s'est légèrement accrue pour les plus âgés passant de 0,59 déplacements quotidiens en 1976 à 0,64 en 2001. En 1976 comme en 2001 on effectue d'autant plus de déplacements pour cette activité que l'on est plus âgé, et les écarts entre classes d'âges se sont légèrement accrues entre ces deux périodes.

Évolution de la mobilité selon l'âge
Achat



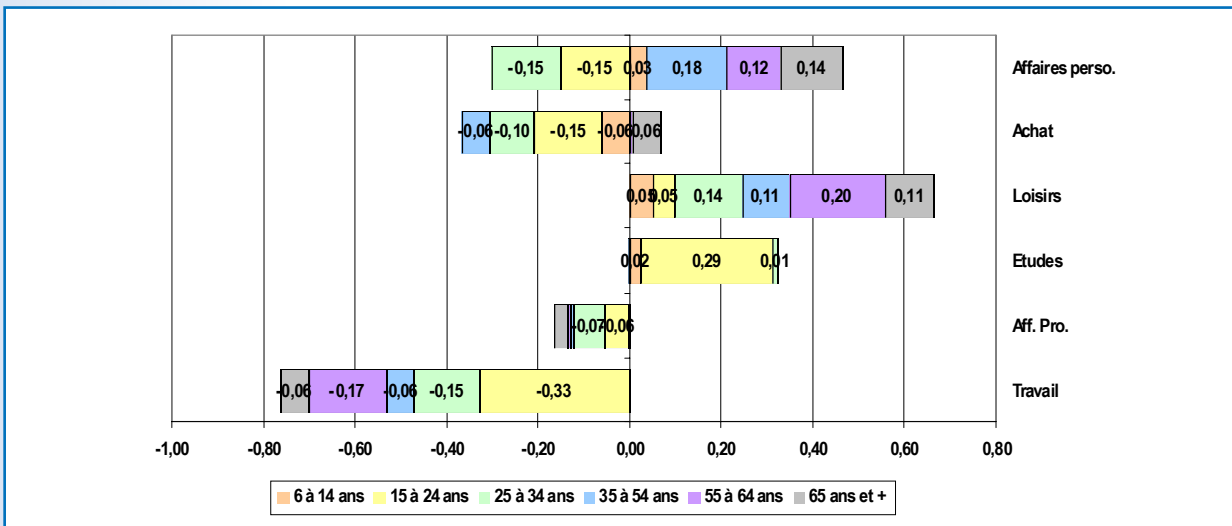
Évolution de la mobilité selon l'âge
Affaires personnelles



Au niveau de la mobilité pour affaires personnelles on observe à nouveau une fracture dans son évolution entre les plus jeunes (les 15-34 ans) et les plus âgés (les

35 ans et plus). Le nombre moyen de déplacements quotidiens pour affaires personnelles s'est réduit pour les premiers tandis qu'il s'accroissait pour les seconds.

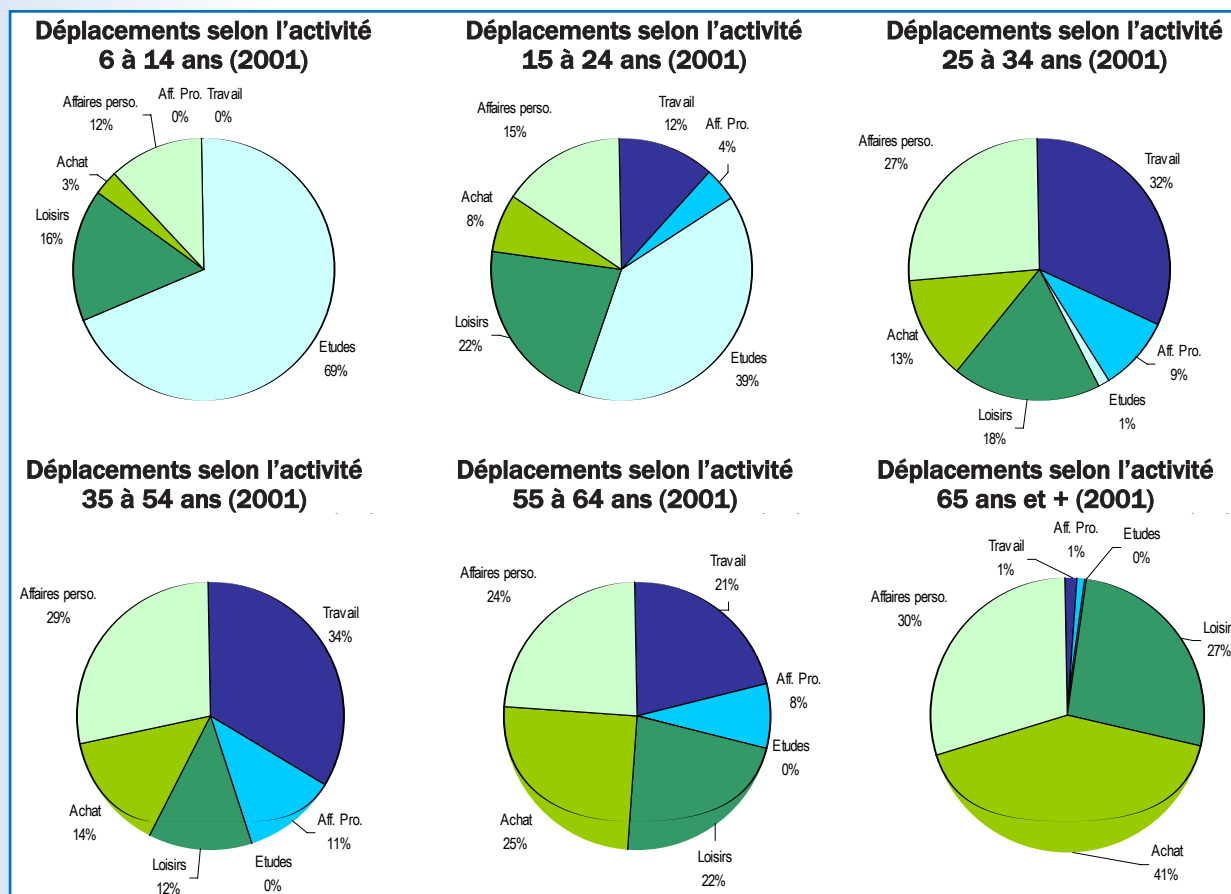
Variation de la mobilité moyenne entre 1976 et 2001 selon l'âge



Le cycle de vie et les activités qui motivent les déplacements : études et loisirs - travail et affaire personnelles - activités privées

Les graphiques suivants mettent en évidence l'importance du cycle de vie dans la répartition des déplacements selon les activités. Un enfant de 6 à 14 ans effectue plus de deux déplacements sur trois pour se rendre à l'école, le reste se répartissant assez équitablement entre loisirs et affaires personnelles. Entre 15 et 24 ans les études ne concernent plus que quatre déplacements sur dix tandis que les déplacements pour activités professionnelles font leur apparition en concernant un déplacement sur six. Les déplacements de loisirs sont alors plus nombreux ainsi que ceux pour achat qui restent toutefois toujours minoritaires. De 25 à 34 ans les déplacements pour études disparaissent et le travail devient la principale source de déplacements

avec environ quatre déplacements sur dix pour activités professionnelles. La part des loisirs commence à se contracter tandis que celles des achats et surtout des affaires personnelles prennent de l'ampleur. Par la suite, entre 35 et 54 ans, au plus fort de l'activité, le travail prend encore plus d'importance en motivant près d'un déplacement sur deux tandis que la part des déplacements sur deux commence à se contracter un peu plus encore. C'est à partir de 55 ans que le travail recule, en ne concernant plus que trois déplacements sur dix, et que commence à s'installer la structure par activités des retraités. Les loisirs reprennent une grande importance (un quart des déplacements de cette classe d'âge) tandis que la part des affaires personnelles recule. Mais c'est surtout la part des achats qui entame son ascension en passant déjà de 14 % à 25 % des déplacements de la classe. Enfin, à partir de 65 ans, il n'y a quasiment plus que des déplacements pour activités privées avec ceux pour achat qui dominent assez nettement en générant plus de quatre déplacements sur dix, les loisirs et les affaires personnelles se partageant équitablement le reste.

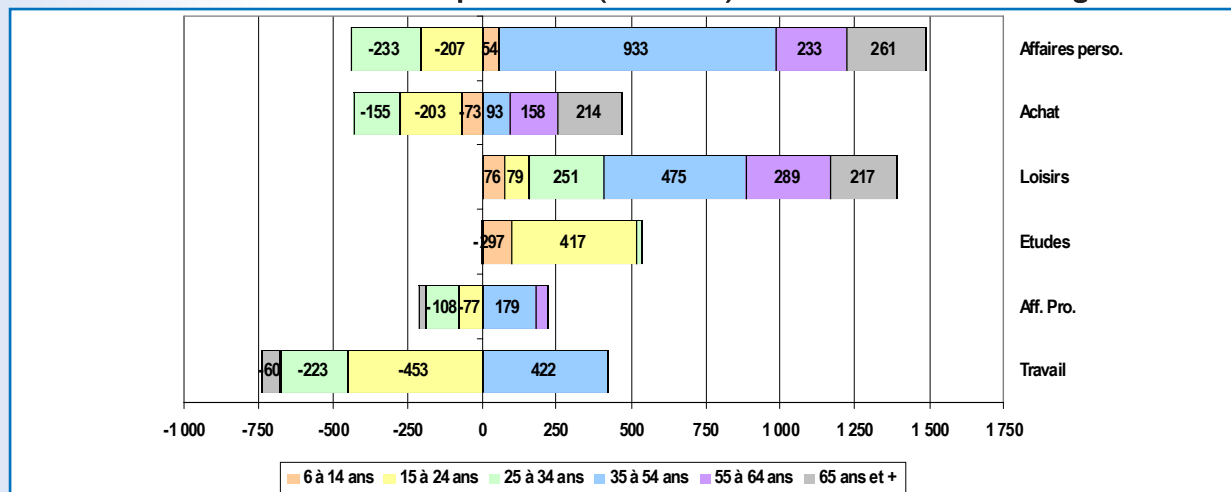


Le nombre de déplacements s'est principalement accru sous l'impulsion des 35 ans et plus

Concernant les volumes de déplacements dans leur ensemble, c'est à dire sans distinguer la part attribuable à la variation de mobilité et celle imputable à l'évolution du nombre de personne appartenant à cette tranche d'âge, ce sont les 35-54 ans qui ont le plus contribué à la hausse du nombre de déplacements quotidiens entre 1976 et 2001. À eux seuls ils ont généré 2,1 millions de déplacements supplémentaires entre ces deux dates. En outre il s'agit de la seule classe d'âge qui a vu son nombre de déplacements pour activités professionnelles croître de manière

significative (+ 600 000 déplacements). Ils ont également beaucoup contribué à l'augmentation du nombre de déplacements pour affaires personnelles (+ 930 000) et pour loisirs (+ 475 000). Les plus âgés ont également participé fortement à la croissance du nombre de déplacements pour activités privées avec des volumes assez proches qu'il s'agisse des 55 - 64 ans (+ 716 000 déplacements) ou des 65 ans et plus (+ 600 000). À l'inverse le nombre de déplacements des plus jeunes s'est nettement réduit : - 450 000 déplacements environ pour les 15-24 ans et les 25-34 ans. Il n'y a que sur les déplacements de loisirs et, logiquement pour les 15-24 ans sur les déplacements scolaires, que leur contribution à l'évolution du nombre de déplacements est positive.

Évolution du nombre de déplacements (en milliers) entre 1976 et 2001 selon l'âge



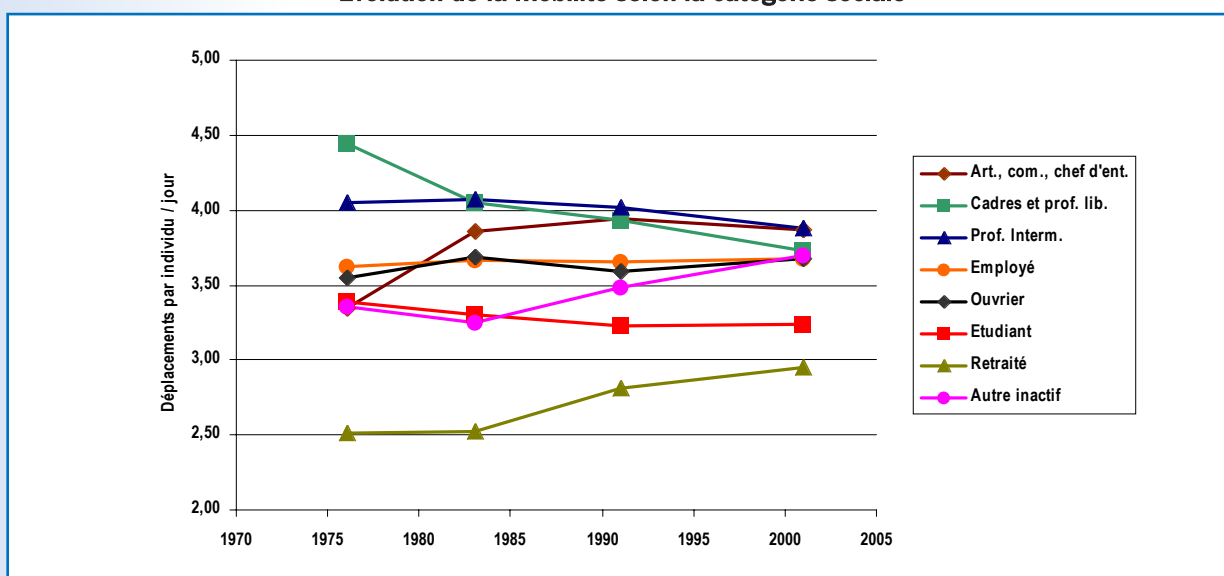
Mobilité selon la catégorie sociale*

Un niveau de mobilité très proche pour tous les actifs en 2001

Ici, de la même manière que pour les mobilités par sexe et par âge, la tendance générale est à la convergence des mobilités par catégorie sociale vers la moyenne générale. En 1976, l'écart entre la catégorie sociale la plus mobile (les cadres) et la moins mobile (les retraités) était de près de deux points, en 2001 cet écart, qui sépare maintenant les professions intermédiaires des retraités, est tombé à moins d'un point. La mobilité des employés, des ouvriers, des professions inter-

médiaires et des étudiants n'a que très peu varié depuis 1976. Elle a un peu augmenté pour les deux premières catégories et a très légèrement diminué pour les deux autres. Trois catégories sociales ont vu leur mobilité moyenne augmenter de manière sensible: les autres inactifs, les artisans commerçants et chefs d'entreprises et surtout les retraités. Ces derniers ont vu le nombre moyen de leurs déplacements quotidiens passer de 2,5 à près de 3. Dans le même temps, la mobilité des cadres baissait fortement ramenant cette classe à un niveau plus comparable à celui des autres catégories sociales. En 1976 les cadres effectuaient en moyenne près de 4,5 déplacements par jour et pas personne, en 2001 ils n'en font plus que 3,7. Il n'est guère surprenant que ce soit ces deux catégories, les cadres et les retraités, qui aient connu les évolutions les plus marquées : ce sont sans doute celles qui ont connu les mutations les plus profondes au cours de ces dernières années.

Évolution de la mobilité selon la catégorie sociale



Aujourd'hui on peut former trois grands groupes de catégories sociales selon la mobilité. Le groupe le plus mobile est formé des différentes catégories d'actifs auxquelles vient s'ajouter celle des autres inactifs. Le nombre de déplacements quotidiens moyens que font les membres de ces différentes catégories va de près de 3,7 pour les ouvriers et les employés à un peu moins de 3,9 pour les artisans, commerçants et chefs d'entreprises et les professions intermédiaires. La catégorie intermédiaire est celle des étudiants qui effectuent en moyenne 3,24 déplacements par jour. La catégorie la moins mobile étant toujours celle des retraités bien que ceux-ci se déplacent aujourd'hui plus fréquemment qu'avant.

Les graphiques ci-dessous permettent de mieux apprécier l'importance des différentes activités au sein des déplacements de chaque type de catégorie sociale.

Des différences encore assez marquées entre les catégories d'actifs sur la part des déplacements consacrés aux différentes activités

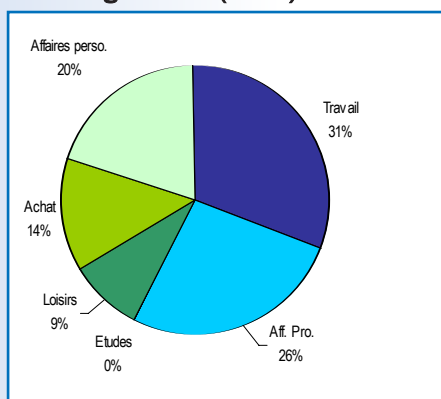
Parmi les actifs, ce sont les artisans, commerçants et chefs d'entreprises qui consacrent la plus grande part de leurs déplacements aux activités professionnelles : ceux-ci représentent plus de 60 % des déplacements de cette catégorie sociale. Les ouvriers et les cadres y consacrent pour leur part respectivement 57 % et 55 % tandis que pour les employés cette part tombe à 47 %. Ces derniers sont ceux qui consacrent la plus grande part de leurs déplacements tant aux loisirs qu'aux achats et qu'aux affaires personnelles. Les autres catégories d'actifs se situent de manière intermédiaire entre les cadres et ouvriers d'un côté et les employés de l'autre.

* La définition des catégories sociales retenue ici est celle en 8 postes : 1 - Agriculteurs ; 2 - Artisans, Commerçants et chefs d'entreprises ; 3 - Cadres et professions intellectuelles supérieures ; 4 - Professions intermédiaires ; 5 - Employés ; 6 - Ouvriers ; 7 - Étudiants ; 8 et 9 - Autres inactifs. Les résultats concernant les agriculteurs ne seront pas toujours pris en compte en raison de leur trop faible nombre en Ile-de-France et, surtout, dans l'enquête.

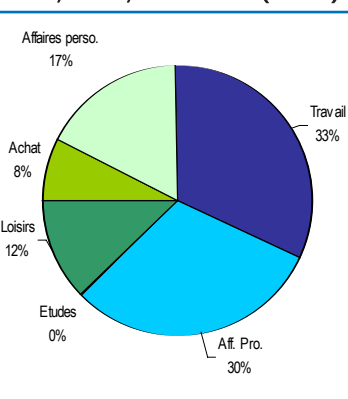
On notera quand même que les cadres effectuent plus de déplacements de loisirs que les ouvriers tandis que ces derniers font plus de déplacements pour achat. Le fait que, sur l'échelle opposant ceux qui se déplacent pour activités professionnelles et ceux qui se déplacent pour activités privées, on trouve d'un côté les ouvriers et les cadres et de l'autre les employés tient peut être pour partie au fait que les deux premières catégories sont plutôt

composées d'hommes tandis que la seconde compte une plus grande proportion de femmes. En ce qui concerne les activités privées les écarts sont plus faibles mais restent largement significatifs. La part des déplacements de loisirs oscille entre 12 % et 15 %, celle des affaires personnelles entre 17 % et 25 % et celle des achats entre 8 % et 14 %. Les artisans, commerçants et chefs d'entreprises sont au minimum pour chaque catégorie.

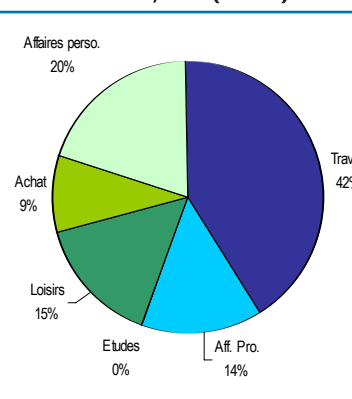
**Déplacements selon l'activité
Agriculteur (2001)**



**Déplacements selon l'activité
Art., com., chef dent. (2001)**



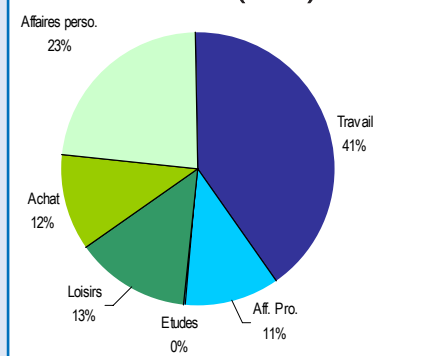
**Déplacements selon l'activité
Cadres, PIS (2001)**



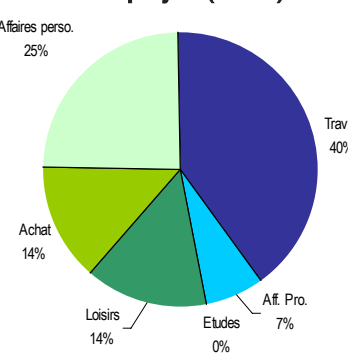
Le profil des étudiants est logiquement assez proche de celui que l'on pouvait obtenir pour les classes d'âges les plus jeunes, c'est à dire une très large majorité de déplacements scolaires (62 %) et le reste des déplacements se répartissant principalement entre ceux pour affaires personnelles (12 %) et ceux pour loisirs (19 %).

Enfin, le profil des retraités est le reflet presque exact de celui de la classe des 65 ans et plus analysée précédemment.

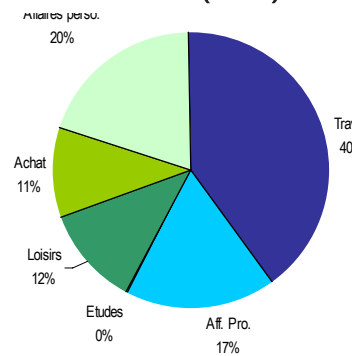
**Déplacements selon l'activité
Prof. interm. (2001)**



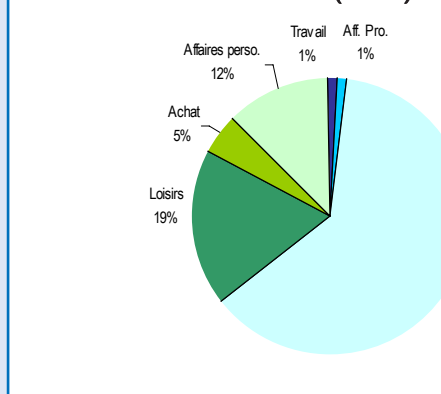
**Déplacements selon l'activité
Employés (2001)**



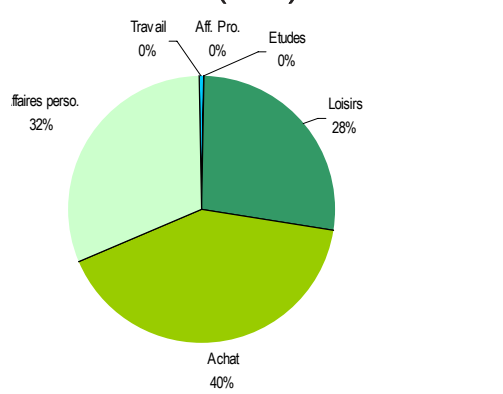
**Déplacements selon l'activité
Ouvriers (2001)**



**Déplacements selon l'activité
Étudiants (2001)**



**Déplacements selon l'activité
Retraités (2001)**



2,1 millions de déplacements quotidiens de retraités en plus, 1,7 millions de déplacements d'ouvriers en moins

Les différentes catégories sociales ont contribué de manières assez diverses à l'évolution du volume des déplacements entre 1976 et 2001, ces contributions résultant à la fois des variations de la mobilité de ces catégories et du volume de population qu'elles représentent.

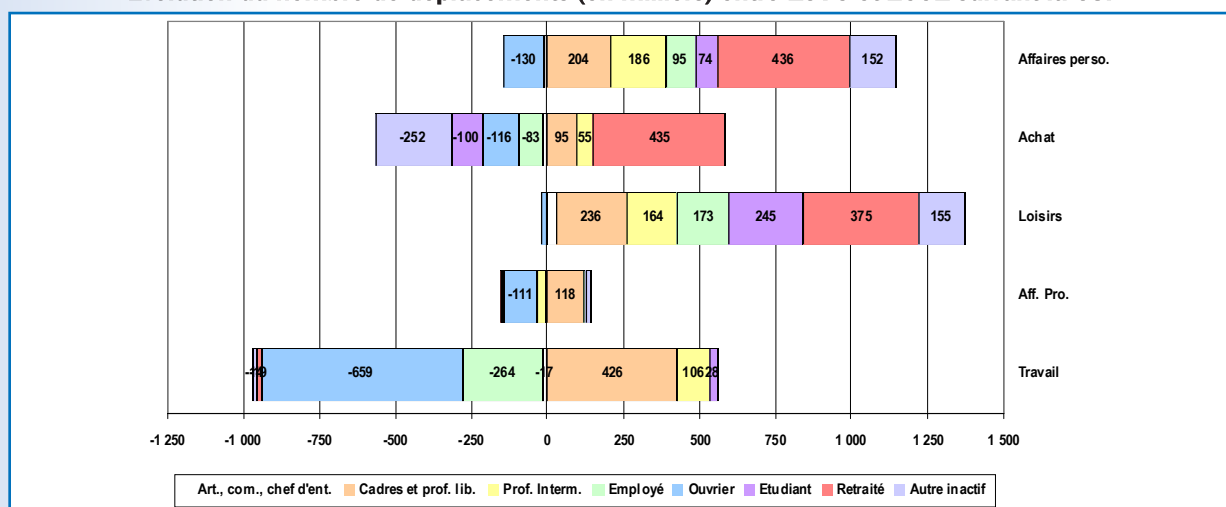
Les retraités sont ceux qui ont généré le plus grand nombre de déplacements quotidiens supplémentaires sur les 25 dernières années : + 2,1 millions. On a ici l'effet conjugué de la hausse de la mobilité et de la progression de l'effectif de la classe. Viennent ensuite les cadres qui bien que se déplaçant moins souvent en moyenne ont, sous l'effet de la forte progression de leurs effectifs, engendré une hausse de 1,7 millions de déplacements, puis les étudiants (+ 1,4 millions) et enfin les professions intermédiaires (+ 0,9 millions). À l'inverse des cadres, la forte baisse du nombre d'ouvriers, malgré une mobilité moyenne stable, a causé

une diminution de 1,7 millions du volume total des déplacements. Les autres catégories ont une contribution globale quasi nulle à la progression du nombre des déplacements.

Les cadres sont les seuls à contribuer positivement à l'évolution de chacune des catégories de déplacements. Ce sont eux notamment qui ont le plus contribué à ralentir la baisse des déplacements pour activités professionnelles avec près de 550 000 déplacements de ce type en plus pour cette catégorie. A l'inverse ce sont les ouvriers qui ont le plus fortement accentué cette baisse avec près de 800 000 déplacements de moins et ce sont également les seuls à contribuer de manière négative sur chaque type d'activités.

Sur les différentes activités privées, les plus gros contributeurs sont les retraités. Sur les achats notamment ils compensent presque à eux seuls la baisse du volume de ces déplacements sur les autres CSP. Les cadres ont également une contribution assez importante sur chacune de ces catégories, se positionnant juste derrière les retraités à chaque fois.

Évolution du nombre de déplacements (en milliers) entre 1976 et 2001 suivant la CSP



Conclusion

Parmi les différents points abordés dans cet article autour du thème des activités on peut retenir quelques éléments de conclusion :

La croissance du nombre quotidien des déplacements entre 1976 et 2001 provient pour l'essentiel (93 %) de la croissance des activités privées. Elle a profité largement à l'automobile qui gagne également de nouveaux déplacements professionnels alors que le nombre total de ces derniers a baissé d'environ 5 %.

Ces évolutions modifient profondément la structure des déplacements par activité au sein de laquelle la part des déplacements professionnels est passée de 36 % à 30 %. Ce constat à partir du seul nombre des déplacements masque toutefois une augmentation des distances parcourues pour activités professionnelles de 26 %, c'est à dire principalement des trafics automobiles et en transport en commun due à l'allongement de la longueur moyenne de ces trajets. Aujourd'hui, si les déplacements professionnels représentent moins du tiers de l'ensemble des déplacements, ils représentent plus de la moitié des distances parcourues en automobiles (51 %) ou en transport en commun (58 %).

En 2001, 20 % des 5,4 millions de déplacements mécanisés supplémentaires par rapport à 1976 ont lieu en heure pointe. Ils sont effectués en automobile. En heure creuse (80 % des déplacements supplémentaires depuis 1976), le transport public absorbe 20 % du supplément et l'automobile 80 %.

Au sein des déplacements pour activités privées, les achats ne progressent pas et les déplacements supplémentaires sont liés aux loisirs (60 %) et aux affaires personnelles (40 %), catégorie au sein de laquelle les déplacements pour accompagner ou aller chercher quelqu'un sont majoritaires (57 %). Ce dernier point est sans doute à rapprocher de la croissance des déplacements pour école ou études.

La mobilité des femmes a rejoint en 2001 celle des hommes. Le nombre moyen de déplacements quotidiens est aujourd'hui indifférent du genre. Toutefois des différences profondes subsistent au niveau des mobilités par activité. On peut appliquer un raisonnement similaire pour les deux autres caractères personnels évalués dans l'article : l'âge et la CSP. Dans les deux cas la tendance est à l'homogénéisation des mobilités moyennes mais activité par activité il reste des écarts très importants.

Annexes :

graphiques et tableaux complémentaires

Partie 1 :

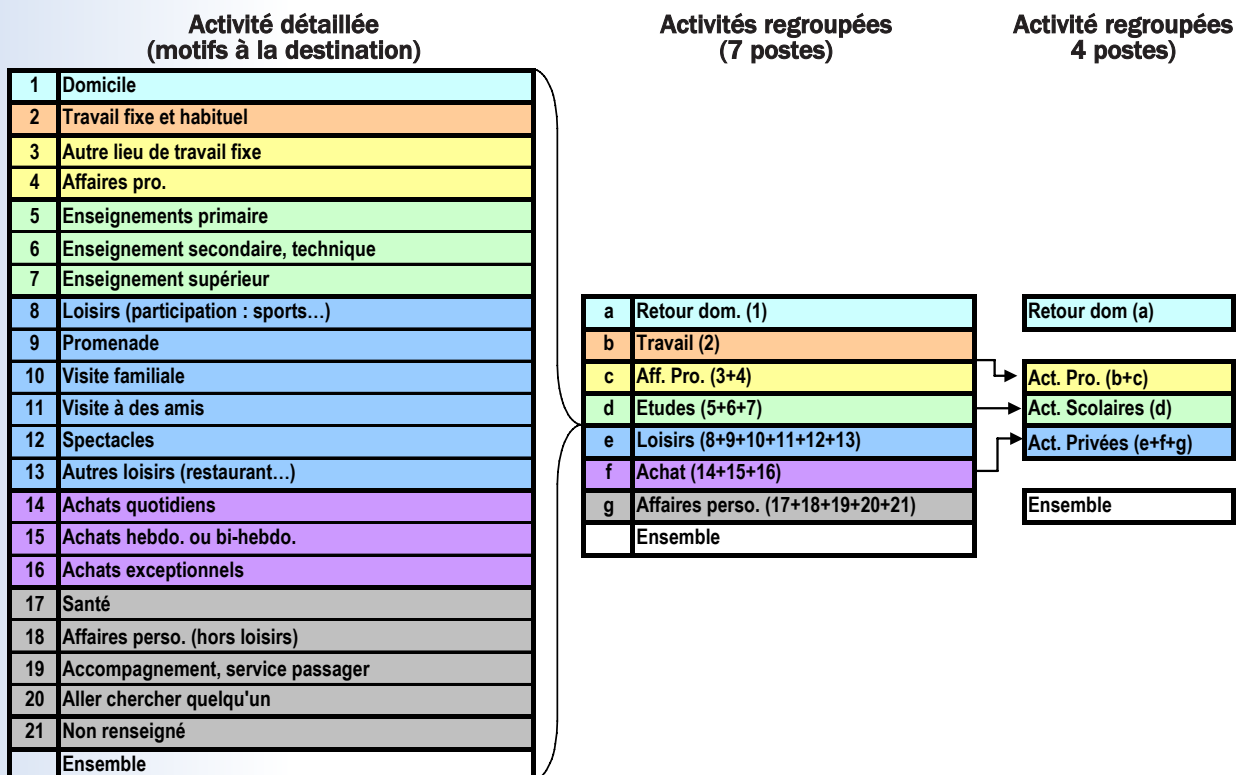
A - Une classification fondée sur les activités à destination

Répartition des déplacements par motif / activité selon la classification retenue (tous modes, année 2001)

Nouvelle classification			Ancienne classification		
Activités à destination	Déplacements (en milliers)	Part dans l'ensemble (n.c. retour à dom.)	Part dans l'ensemble	Déplacements (en milliers)	Motifs de déplacement
Travail	4 728	22,4%	18,7%	6 559	Domicile-Travail
Aff. Pro.	1 548	7,3%	14,1%	4 954	Affaires Pro.
Etudes	2 688	12,8%	15,2%	5 349	Ecole
Loisirs	3 674	17,4%	16,0%	5 630	Loisirs
Achat	3 297	15,7%	15,7%	5 513	Achat
Affaires perso.	5 132	24,4%	20,4%	7 155	Affaires perso.
Hors retour dom.	21 067	100,0%	100,0%	35 160	Ensemble
Retour dom.	14 093	-			
Ensemble	35 160	-			

B - Une classification fondée sur les activités à destination

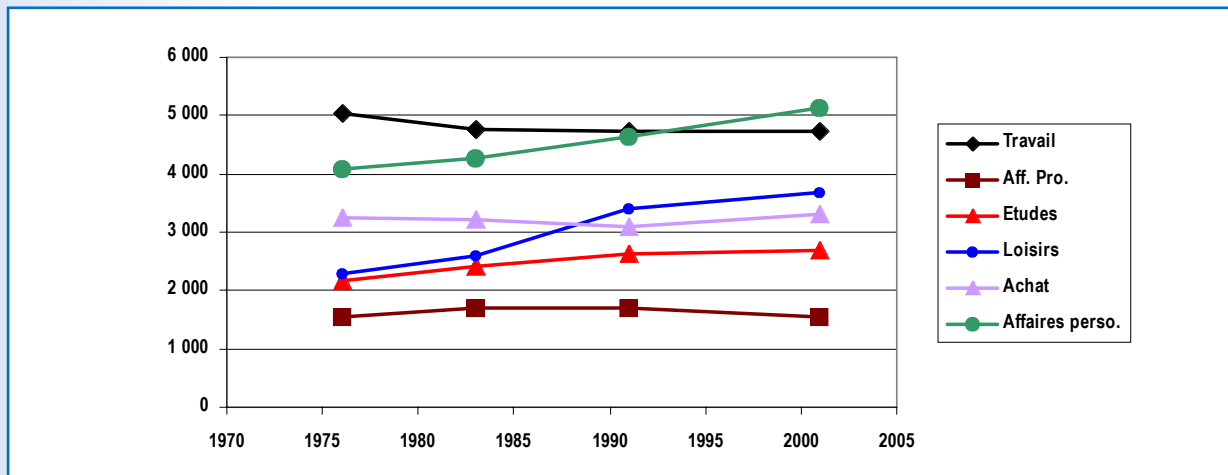
Nomenclatures détaillées et regroupées des activités (année 2001).



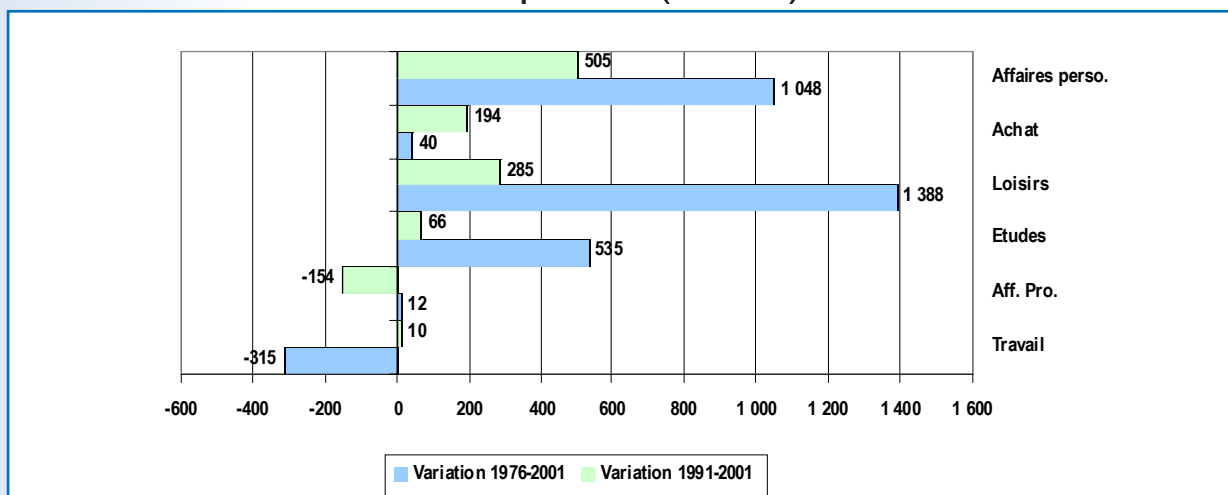
Partie 2 :

A - Évolution des volumes de déplacements

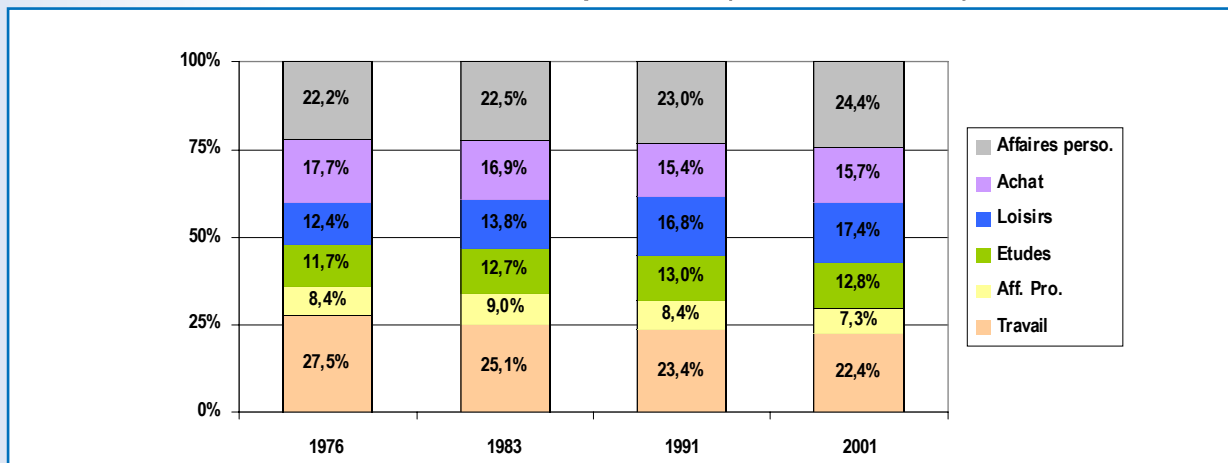
Évolution du nombre de déplacements (en milliers) selon l'activité - Tous modes



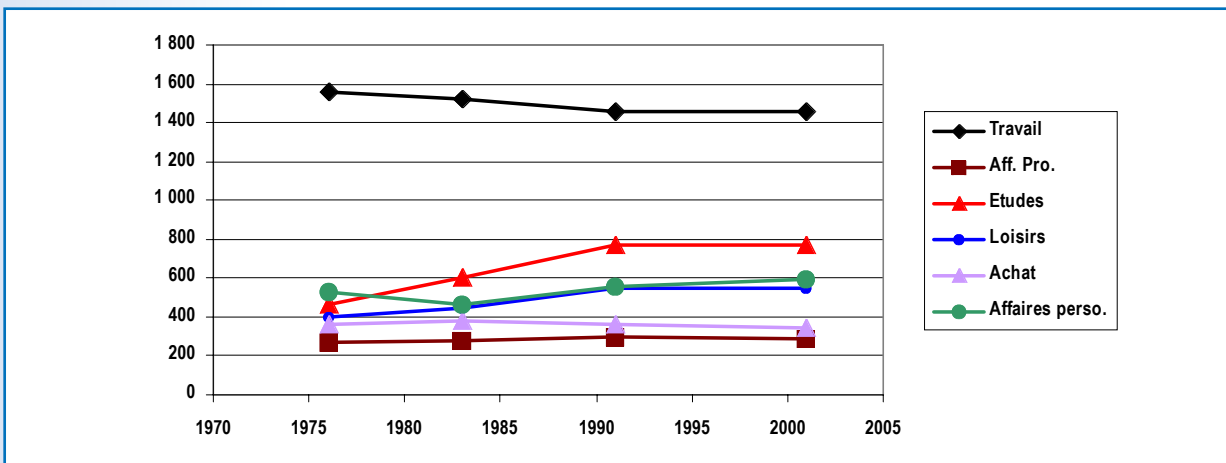
Variation absolue du nombre de déplacements (en milliers) selon l'activité - Tous modes



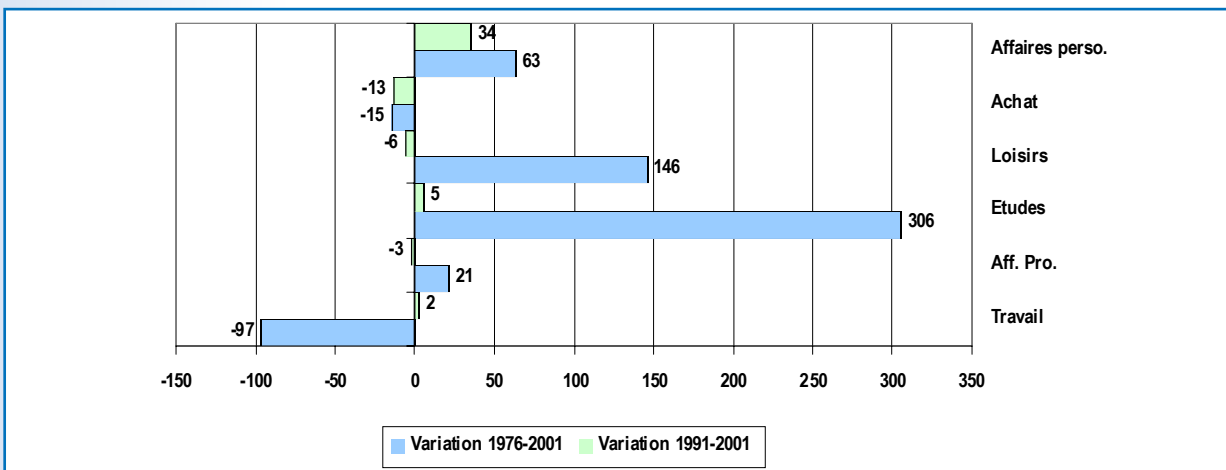
Part des différentes activités dans les déplacements (hors retour domicile) - Tous modes



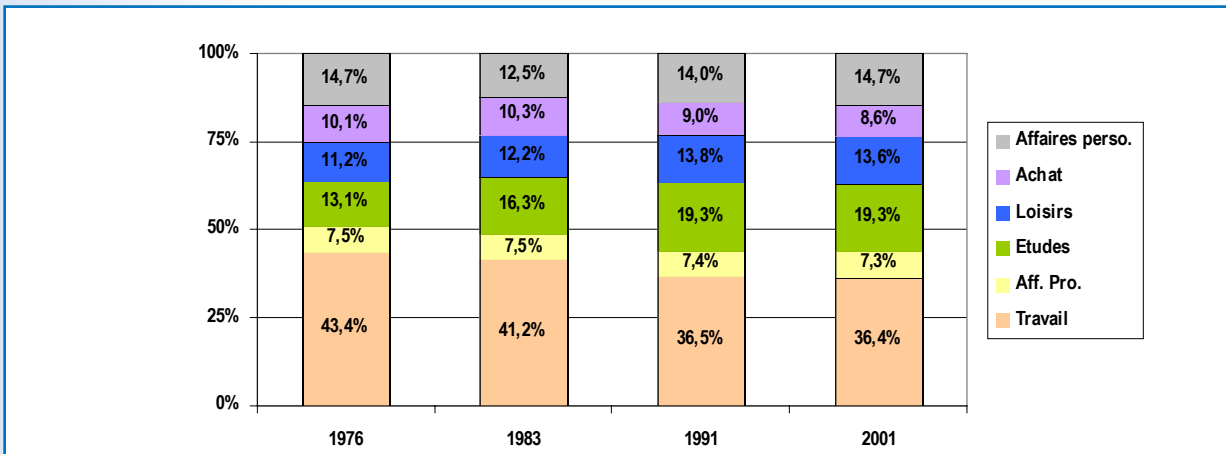
Évolution du nombre de déplacements (en milliers) selon l'activité - TC



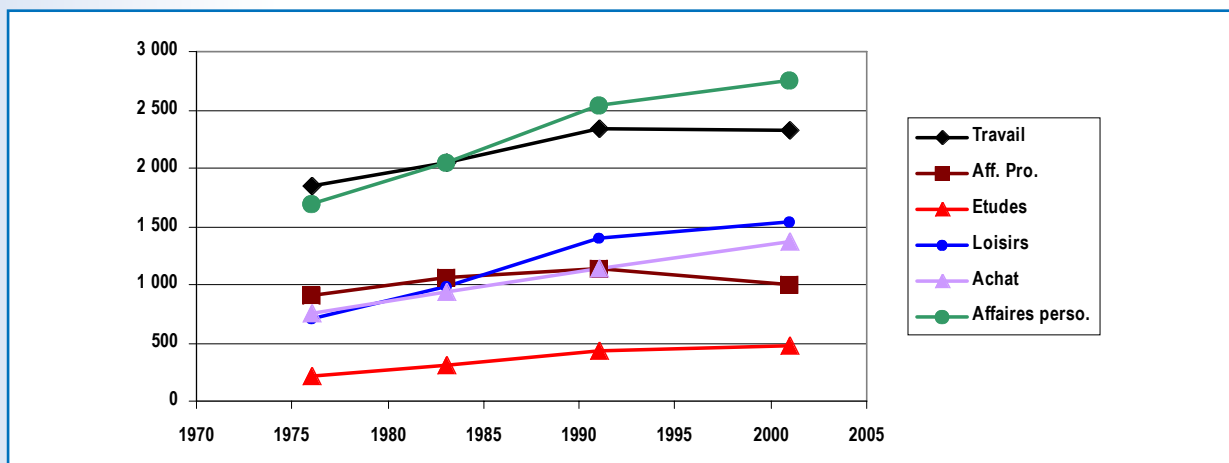
Variation absolue du nombre de déplacements (en milliers) selon l'activité - TC



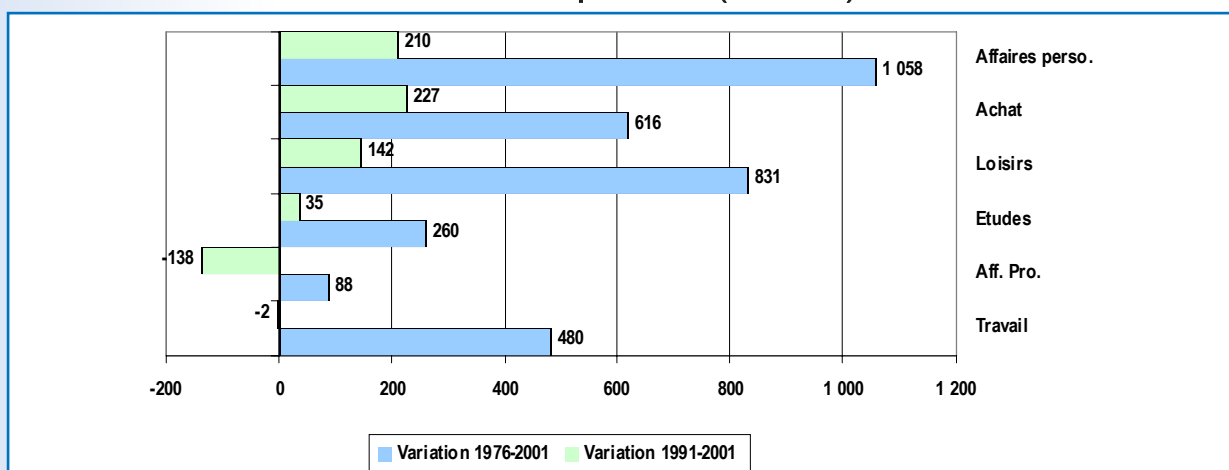
Part des différentes activités dans les déplacements (hors retour domicile) - TC



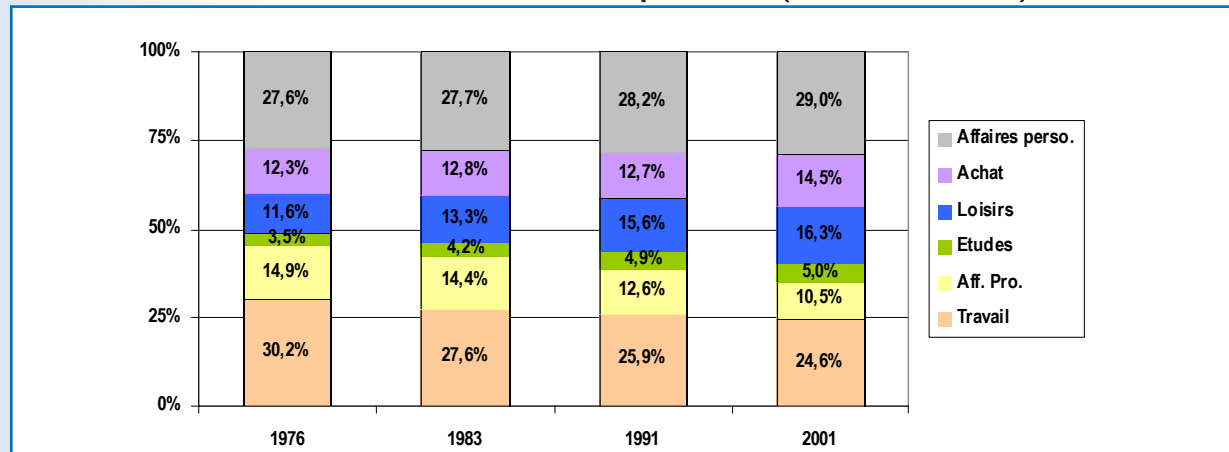
Évolution du nombre de déplacements (en milliers) selon l'activité - VP



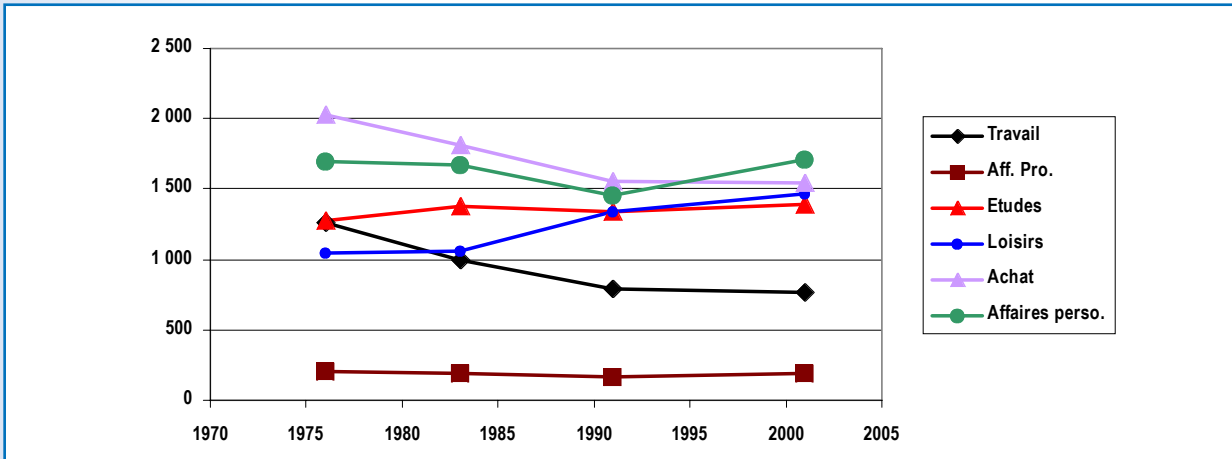
Variation absolue du nombre de déplacements (en milliers) selon l'activité - VP



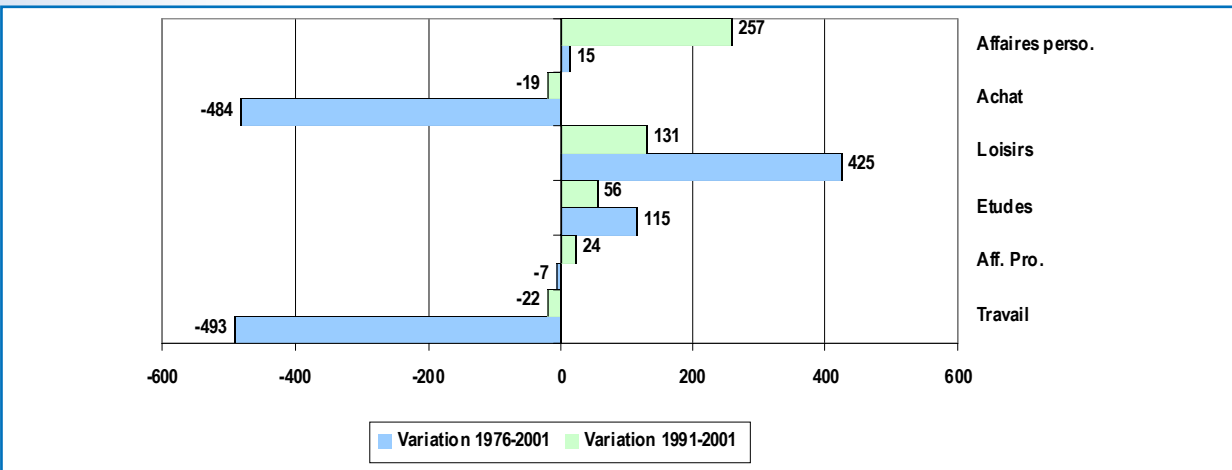
Part des différentes activités dans les déplacements (hors retour domicile) - VP



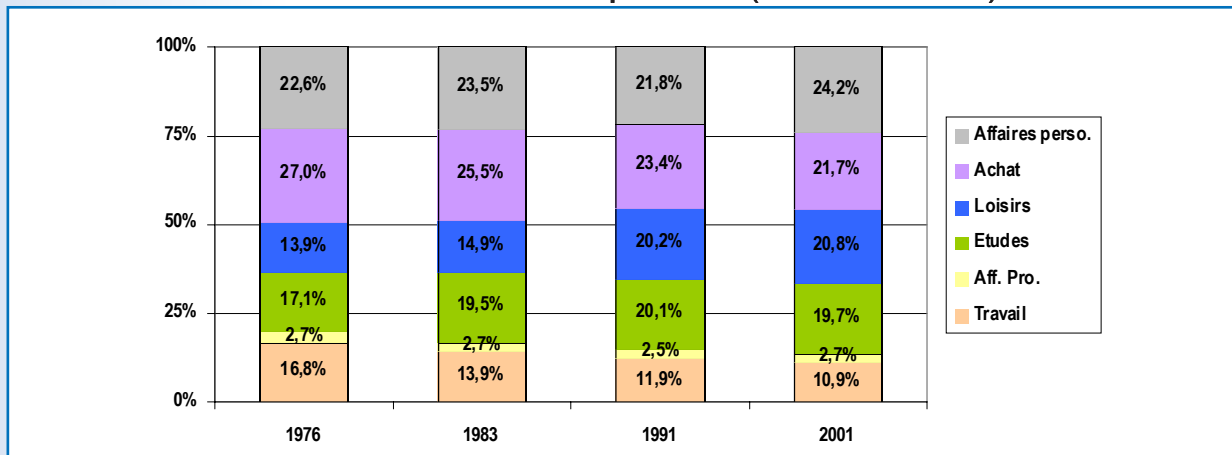
Évolution du nombre de déplacements (en milliers) selon l'activité - Marche



Variation absolue du nombre de déplacements (en milliers) selon l'activité - Marche



Part des différentes activités dans les déplacements (hors retour domicile) - Marche



Partie 2 :

**B - Évolution des déplacements
mécanisés aux heures de pointe
selon les activités**

1976	HPM	HPS	Journée	HPM / Journée	HPS / Journée
Travail	55,9%	2,7%	19,0%	42,3%	2,8%
Aff. Pro.	8,5%	1,9%	9,3%	18,2%	5,7%
Etudes	19,3%	0,4%	2,8%	63,1%	1,6%
Loisirs	1,2%	6,8%	8,6%	2,7%	21,5%
Achat	1,3%	10,0%	7,4%	3,0%	31,6%
Affaires perso.	11,3%	12,0%	14,6%	13,5%	19,7%
Retour dom.	2,7%	66,2%	38,2%	1,1%	37,9%
Ensemble	100,0%	100,0%	100,0%	16,2%	22,2%

1983	HPM	HPS	Journée	HPM / Journée	HPS / Journée
Travail	52,6%	2,2%	17,0%	42,4%	2,3%
Aff. Pro.	8,5%	2,5%	9,4%	17,2%	6,5%
Etudes	21,6%	0,5%	2,9%	63,8%	1,7%
Loisirs	1,1%	8,5%	9,6%	2,1%	21,8%
Achat	0,9%	9,7%	8,1%	1,9%	27,3%
Affaires perso.	12,5%	12,0%	14,2%	14,6%	18,2%
Retour dom.	2,7%	64,7%	38,8%	1,1%	34,6%
Ensemble	100,0%	100,0%	100,0%	15,8%	20,5%

1991	HPM	HPS	Journée	HPM / Journée	HPS / Journée
Travail	47,1%	2,4%	17,9%	40,1%	2,7%
Aff. Pro.	7,6%	2,3%	7,0%	16,5%	6,6%
Etudes	24,8%	0,2%	5,9%	64,4%	0,7%
Loisirs	1,2%	9,3%	9,3%	2,0%	19,6%
Achat	1,0%	8,7%	7,0%	2,1%	24,5%
Affaires perso.	15,0%	12,7%	14,5%	15,8%	17,4%
Retour dom.	3,4%	64,4%	38,4%	1,3%	33,2%
Ensemble	100,0%	100,0%	100,0%	15,2%	19,8%

2001	HPM	HPS	Journée	HPM / Journée	HPS / Journée
Travail	46,1%	1,9%	15,0%	40,2%	2,2%
Aff. Pro.	7,0%	1,7%	6,9%	17,8%	5,6%
Etudes	25,5%	0,1%	2,7%	68,0%	0,4%
Loisirs	1,4%	9,5%	11,3%	2,3%	19,6%
Achat	1,2%	8,9%	8,7%	2,3%	22,9%
Affaires perso.	15,0%	14,4%	14,8%	15,2%	19,2%
Retour dom.	3,7%	63,5%	40,6%	1,4%	31,4%
Ensemble	100,0%	100,0%	100,0%	14,9%	19,6%

**C - Évolution des distances et des durées
de déplacements par activité**

Distance moyenne des déplacements (en km) selon le mode

Tous modes					Marche				
	1976	1983	1991	2001		1976	1983	1991	2001
Retour dom.	4,2	4,4	4,9	5,1	Retour dom.	0,6	0,7	0,6	0,6
Travail	6,3	6,9	8,0	8,7	Travail	0,8	0,7	0,6	0,7
Aff. Pro.	7,4	7,6	8,6	8,7	Aff. Pro.	0,9	0,8	0,6	0,8
Etudes	2,4	2,7	3,1	3,0	Etudes	0,6	0,6	0,6	0,6
Loisirs	3,5	4,0	4,1	4,2	Loisirs	0,7	0,8	0,7	0,7
Achat	2,1	2,4	2,6	2,9	Achat	0,5	0,6	0,5	0,6
Affaires perso.	3,1	3,2	3,6	3,5	Affaires perso.	0,6	0,7	0,5	0,5
Ensemble	4,2	4,4	5,0	5,0	Ensemble	0,6	0,7	0,6	0,6

Transports en commun					Véhicules particuliers				
	1976	1983	1991	2001		1976	1983	1991	2001
Retour dom.	8,4	8,6	9,3	9,0	Retour dom.	5,8	5,7	6,0	6,4
Travail	9,4	10,1	11,2	11,6	Travail	6,9	7,1	8,1	9,1
Aff. Pro.	8,6	8,0	8,9	8,6	Aff. Pro.	8,1	8,4	9,4	10,2
Etudes	6,1	6,6	6,9	6,6	Etudes	2,7	3,2	3,1	3,4
Loisirs	6,5	6,4	7,0	6,2	Loisirs	5,3	5,9	5,9	6,5
Achat	5,5	5,7	6,0	5,3	Achat	3,9	3,9	4,0	4,4
Affaires perso.	5,9	6,2	6,8	6,6	Affaires perso.	4,3	4,1	4,3	4,4
Ensemble	8,0	8,2	8,9	8,7	Ensemble	5,7	5,7	6,1	6,4

Durées moyennes de déplacements (en minutes) selon le mode

Tous modes

	1976	1983	1991	2001
Retour dom.	22,4	22,5	24,0	24,8
Travail	28,0	27,8	30,6	32,3
Aff. Pro.	33,7	34,3	37,5	36,8
Etudes	17,6	18,8	20,1	20,6
Loisirs	21,6	22,9	22,8	23,2
Achat	14,2	15,0	15,8	16,2
Affaires perso.	16,8	16,0	17,7	18,1
Ensemble	21,8	22,0	23,5	24,1

Marche

	1976	1983	1991	2001
Retour dom.	12,3	12,8	13,4	14,2
Travail	11,3	10,6	11,7	11,8
Aff. Pro.	12,6	17,0	14,7	14,0
Etudes	11,3	11,8	11,5	11,9
Loisirs	16,3	17,7	17,0	18,1
Achat	10,5	11,3	11,6	12,0
Affaires perso.	10,8	10,4	11,2	11,3
Ensemble	11,9	12,4	13,0	13,6

Transports en commun

	1976	1983	1991	2001
Retour dom.	48,3	45,9	48,7	47,3
Travail	46,8	45,5	49,4	49,6
Aff. Pro.	45,1	41,8	45,7	46,2
Etudes	38,4	38,0	39,4	38,0
Loisirs	40,6	40,5	40,2	38,8
Achat	35,8	33,4	35,6	32,5
Affaires perso.	39,3	38,1	40,7	39,6
Ensemble	44,9	43,1	45,6	44,6

Véhicules particuliers

	1976	1983	1991	2001
Retour dom.	20,8	20,4	21,1	21,9
Travail	24,1	23,6	25,6	27,9
Aff. Pro.	31,7	32,8	37,9	38,3
Etudes	11,7	13,8	13,2	14,9
Loisirs	20,1	20,9	21,8	22,1
Achat	14,3	14,9	15,4	16,0
Affaires perso.	15,8	15,6	16,2	17,2
Ensemble	20,8	20,7	21,6	22,3

Numéros déjà édités :

- 1 - *L'impact des changements démographiques sur la mobilité régionale* - Carine Burricand, Myreille Resplandy - INSEE
- 2 - *Le profil des déplacements journaliers en transport en commun et voiture particulière*
Joëlle Deyfus - RATP
- 3 - *Répartition géographique des déplacements*
Nguyen-Luong - IAURIF

Numéros à paraître :

- 5 - *Les déplacements en transports collectifs en Ile-de-France*
Serge Bernard, Laurence Debrincat, Thierry Siméon - STIF
- 6 - *Les déplacements en automobile en Ile-de-France*
François Bertrand, Nathalie Lucas - DREIF

Les Cahiers de l'Enquête Globale de Transport ont comme objectif de diffuser les études menées par les partenaires de cette enquête sous une forme accessible à tous. Chaque étude conserve l'identité propre de son auteur. Il s'agit de contribuer à l'amélioration de nos connaissances et de nos réflexions sur la mobilité des Franciliens, en exploitant dans le détail cette enquête et en confrontant différentes approches.

L'Enquête Globale de Transport est une enquête réalisée de manière continue depuis 25 ans. Son principe est d'interroger tous les membres d'un même ménage sur les déplacements qu'ils ont effectué pendant un jour (la semaine et le week-end). Elle renseigne sur les caractéristiques des individus et sur leur comportement de mobilité (nombre de déplacements, motifs, modes de transport, etc...). Sa dernière édition date de 2001 - 2002, ce qui permet d'avoir une photographie récente de la région.

Partenaires de l'Enquête Globale de Transport :

Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France, Région Ile-de-France, Ville de Paris, Syndicat des Transports d'Ile-de-France, RATP, SNCF, Direction régionale de l'INSEE Ile-de-France, Cofiroute, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France

Comité de rédaction :

Odette Groret, Nathalie Lucas, François Bertrand, (DREIF) ;
Jean-Raymond Fradin (Région Ile-de-France) ;
Virginie Cabaret, François Prochasson, Erwan Segalou (Ville de Paris) ;
Laurence Debrincat, Serge Bernard (STIF) ;
Nathalie Arts, Joëlle Dreyfus (RATP) ;
Vincent Dedecker, Eric Thomas (SNCF) ;
Laurence Jaluzot (DR-INSEE) ;
Jean Delons, Melvin Gaillac (Cofiroute) ;
Jérémy Courel, Alain Meyère, Dany Nguyen-Luong (IAURIF).

Maquette, mise en page : Gilbert Caviglioli (DREIF-DIT-AEGE)

Édition et diffusion : DREIF

Ce cahier est disponible dans la rubrique "Enquête Globale de Transports"
<http://www.ile-de-france@equipement.gouv.fr>