



# Les cahiers de l'Enquête Globale de Transport

Janvier 2005

1

## L'impact des changements démographiques sur la mobilité régionale

Carine Burricand,  
Myreille Resplandy  
INSEE Ile-de-France

*En Ile-de-France, les caractéristiques de la population évoluent, mais le nombre moyen de déplacements quotidiens des personnes de 6 ans ou plus est relativement stable, avec 3,5 mouvements par jour et par personne en 2001, comme en 1991. La mobilité individuelle croît à l'adolescence, atteint un sommet aux âges actifs et diminue ensuite. L'accroissement du nombre de familles monoparentales, la dissociation habitat-emploi ou le desserrement des emplois dans l'espace régional entre 1990 et 1999 ont favorisé les déplacements, en particulier ceux des femmes. En revanche, l'augmentation du nombre de personnes âgées ou seules a contribué à stabiliser la mobilité individuelle moyenne.*

## Cadrage général : population, emploi

*L'évolution du système de déplacements est fortement liée aux variations de population, aux changements des modes de vie, des temporalités et aux transformations des formes urbaines. Le vieillisse-*

*ment de la population par exemple pourrait se traduire par une facilitation des conditions de déplacements dans la région (atténuation des heures de pointe, moindre mobilité quotidienne des personnes âgées). Inversement, d'autres facteurs peuvent jouer en sens inverse (réduction du temps de travail, augmentation de l'activité des femmes).*

*Par ailleurs, les migrations résidentielles sont un puissant facteur de variation des distances quotidiennes. L'éloignement du centre et une faible densité en emplois dans les zones périphériques résidentielles impliquent un accroissement des distances de déplacements domicile-travail.*

## Population : évolution et caractéristiques

### Une croissance de la population plus faible

Au 8 mars 1999, 10 952 000 habitants ont été recensés en Ile-de-France. Entre 1990 et 1999, la population de la région a augmenté au rythme annuel de + 0,3 % contre + 0,7 % entre 1982 et 1990. En fait, elle continue à croître essentiellement dans les départements de la Grande Couronne, ceux de Paris et de la Petite Couronne étant relativement stables. En 1999, la Grande Couronne accueille 44 % des Franciliens ; ils n'étaient que 36 % en 1975.

### Évolution de la population sans doubles comptes (1975-1999)

	Population totale sans doubles comptes (en milliers)				Taux annuel moyen de variation (en %)		
	1975	1982	1990	1999	1975-1982	1982-1990	1990-1999
Paris	2 300	2 176	2 152	2 125	-0,78	-0,14	-0,14
Hauts-de-Seine	1 439	1 387	1 392	1 429	-0,52	0,04	0,29
Seine-Saint-Denis	1 322	1 324	1 381	1 383	0,02	0,53	0,01
Val-de-Marne	1 216	1 194	1 216	1 227	-0,26	0,23	0,11
Petite couronne	3 977	3 905	3 988	4 039	-0,26	0,26	0,14
Seine-et-Marne	756	887	1 078	1 194	2,30	2,47	1,14
Yvelines	1 082	1 196	1 307	1 354	1,43	1,12	0,39
Essonne	923	988	1 085	1 134	0,97	1,17	0,50
Val-d'Oise	841	921	1 050	1 105	1,30	1,65	0,58
Grande couronne	3 602	3 992	4 520	4 788	1,47	1,56	0,64
Ile-de-France	9 879	10 073	10 661	10 952	0,28	0,71	0,30

Sources : INSEE, Recensements de la population de 1975 à 1999.

### Le desserrement de la population dans l'espace régional

Du point de vue démographique, la période récente offre un visage radicalement différent de celui observé à la fin des années soixante-dix.

Entre 1975 et 1982, l'heure est au desserrement de la population au cœur de l'agglomération et au développement des villes nouvelles en Grande Couronne. Le dépeuplement se ralentit sur cette période dans Paris et s'étend en revanche à l'ensemble de la banlieue proche.

Entre 1982 et 1990, le dépeuplement de la zone centrale est enrayé mais une croissance régionale rapide (+ 73 500 habitants par an) ne peut empêcher une nouvelle extension de l'urbanisation. La population des secteurs périphériques progresse à un rythme proche de 60 000 habitants par an. Mais cette urbanisation reste canalisée puisque les villes nouvelles concentrent encore 44 % de la croissance en zone extérieure.

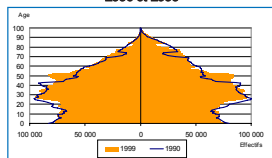
Entre 1990 et 1999, le ralentissement de la croissance démographique régionale (+ 32 000 habitants par an) n'affecte pas le cœur de l'agglomération : l'arrêt du dépeuplement y est confirmé.

### Un vieillissement inéluctable

Même si l'Ile-de-France reste une région relativement jeune, son vieillissement n'en est pas moins inéluctable. Il reste cependant freiné par le départ des

personnes âgées de 60 ans ou plus en province et par l'immigration des jeunes adultes dans la région. Entre 1990 et 1999, l'âge moyen des Franciliens est ainsi passé de 35,3 ans à 36,5 ans. La proportion des personnes âgées de 60 ans ou plus est passée de 15,8 % à 16,6 % sur cette période. La part des personnes âgées de 40 à 59 ans est également en hausse, et particulièrement celle des adultes de 45 à 54 ans. Parallèlement, le poids des personnes de moins de 40 ans a baissé, notamment pour les plus jeunes adultes. Le vieillissement de la population entre 1990 et 1999 est plus marqué pour les départements de la Grande Couronne, notamment dans les villes nouvelles, même s'ils comptent parmi les plus jeunes départements de métropole.

### Pyramide des âges de l'Ile-de-France en 1990 et 1999



Sources : INSEE, Recensements de la population

## Davantage de personnes seules et de familles monoparentales

Vivre seul ou élever seul ses enfants deviennent des situations de plus en plus répandues, conséquences du vieillissement de la population, de la fréquence plus grande du célibat et des ruptures d'union. En moins de 10 ans, le nombre de personnes seules a augmenté de 16 % dans la région et le nombre de familles monoparentales de plus de 20 %.

La répartition au sein de la région est très marquée : jeunes adultes à Paris, familles avec enfant(s) à la

périphérie, personnes âgées dans le rural. Les personnes seules sont très présentes au centre de la région, notamment dans la capitale où elles constituent plus de la moitié des ménages. Les familles nombreuses sont surreprésentées en Seine-Saint-Denis et en ville nouvelle. Les familles monoparentales sont fortement concentrées au nord et au sud de Paris (Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, et nord des Hauts-de-Seine) ainsi que dans les arrondissements de l'est de la capitale. Cette concentration coïncide avec la localisation des logements H.L.M. Les communes franciliennes les plus âgées se situent dans Paris, au sud des Hauts-de-Seine, aux franges de l'agglomération et dans l'espace rural.

### Type et composition des ménages selon le département en 1999

	Structure des ménages (en %)										
	Ménages d'une personne			Autres ménages sans famille	Familles principales monoparentales			Familles principales comprenant un couple		Ensemble des ménages	
	Total	Homme	Femme		Total	Homme		Total	sans enfant		avec enfant(s)
				avec enfant(s)		avec enfant(s)					
Paris	52,4	21,9	30,5	4,3	7,1	1,0	6,1	36,2	18,5	17,7	100,0
Hauts-de-Seine	38,0	15,6	22,4	2,5	8,9	1,2	7,7	50,7	22,2	28,5	100,0
Seine-Saint-Denis	30,3	13,0	17,3	2,5	11,4	1,5	9,9	55,8	20,3	35,6	100,0
Val-de-Marne	32,4	13,0	19,4	2,3	10,0	1,4	8,6	55,4	22,6	32,8	100,0
Pette couronne	33,9	14,0	19,9	2,4	10,0	1,4	8,7	53,7	21,7	32,0	100,0
Seine-et-Marne	22,9	9,8	13,1	1,5	8,6	1,5	7,1	67,0	24,2	42,8	100,0
Yvelines	25,1	10,3	14,8	1,6	8,2	1,3	6,9	65,1	24,6	40,5	100,0
Essonne	24,4	10,4	14,0	1,5	8,9	1,4	7,5	65,2	24,7	40,4	100,0
Val-d'Oise	23,7	9,6	14,1	1,7	9,8	1,5	8,3	64,9	22,6	42,3	100,0
Grande couronne	24,1	10,1	14,0	1,6	8,8	1,4	7,4	65,5	24,1	41,4	100,0
Île-de-France	34,6	14,4	20,2	2,6	8,8	1,3	7,5	54,0	21,8	32,2	100,0
Nombre de ménages (en milliers)	1 561	649	912	115	398	58	340	2 434	985	1 450	4 510
Variation 1990-1999 en IdF	+16,4	+23,3	+11,9	+5,6	+20,4	+22,0	+20,1	-0,7	+5,2	-4,3	+6,5

Sources : INSEE, Recensement de la population 1999 (exploitation complémentaire).

### La progression de l'activité se ralentit

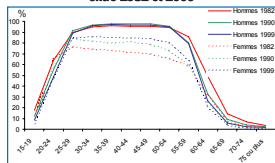
Le taux d'activité des Franciliens âgés de 15 à 64 ans s'est accru de 71,9 % en 1990 à 72,5 % en 1999. En 1962, ce taux était de 67,9 %. Cette progression masque de grands bouleversements. En quarante ans, l'augmentation de l'activité féminine a plus que compensé la réduction de la durée de la vie active : entrée sur le marché du travail plus tardive et départs à la retraite plus précoces. Ces transformations ont continué à opérer depuis 1990, mais avec la crise économique du début des années quatre-vingt-dix, la progression de l'activité féminine s'est ralentie.

Aux âges de forte activité, de 25 à 55 ans, les Franciliennes sont de plus en plus présentes sur le marché du travail : 72,4 % en 1982, 80,6 % en 1990 et 84,2 % en 1999. C'est à la fois dans les espaces aisés de l'ouest (Versailles, Saint-Germain-en-Laye) et dans les zones les plus pauvres (Seine-Saint-Denis, les Mureaux, Mantes-la-Jolie) que les femmes sont relativement peu actives.

L'évolution de l'activité est loin d'être uniforme sur le territoire régional. Les baisses de population active

s'observent, pour la plupart, au sein de la zone centrale, composée de Paris, la Petite Couronne et des premières communes des départements de la Grande Couronne. Elles sont liées au vieillissement ou à une diminution de la population totale. À l'opposé, pour une majorité de communes situées en Grande Couronne, la population active croît sous l'effet d'une poussée démographique.

### Évolution des taux d'activité par sexe et âge entre 1982 et 2000



Sources : INSEE, Recensements de la population de 1982 à 1999.

### Des actifs plus qualifiés mais plus d'emplois précaires

Les actifs Franciliens sont de plus en plus qualifiés. En 1999, 19,5 % des actifs sont des cadres contre 14,7 % en 1982. Le nombre de cadres a crû de près de 60 % entre 1982 et 1999, quand celui de l'ensemble des actifs progressait de 20 % et celui des ouvriers diminuait de 20 %. La montée des catégories supérieures s'est surtout faite dans les années quatre-vingt et le recul de l'effectif des ouvriers a par contre été très fort sur la dernière décennie.

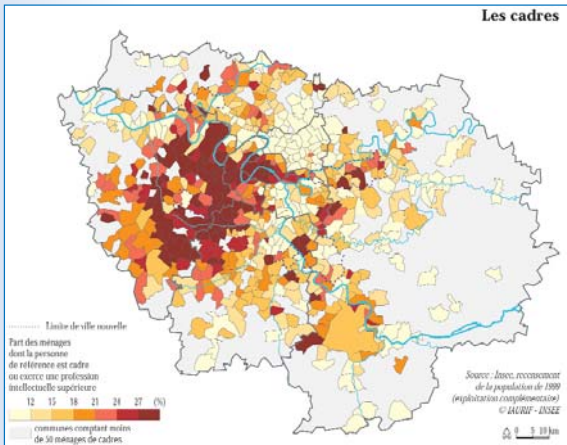
Parallèlement à ce glissement vers le haut des qualifications, les conditions d'emploi se sont transformées avec le développement des emplois précaires (intérim, stage, contrat à durée déterminée...) et du temps partiel. En 1999, 12,8 % des salariés occupés ont un emploi temporaire contre 8,6 % en 1990. Le temps partiel est aussi plus répandu : 14,2 % des actifs travaillent à temps partiel en 1999 contre 9,3 % en 1990 (c'est le cas respectivement de 22 % et 15,5 % des salariées). Les emplois précaires restent néanmoins moins répandus en Ile-de-France qu'ailleurs.

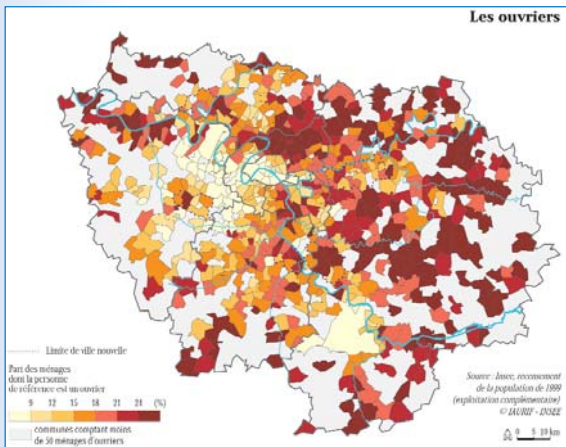
### Évolution des disparités sociales et spatiales

La déformation de la structure sociale de la région est renforcée, chez les ménages de cadres, avec la progres-

sion de la biactivité. À l'opposé, chez les ménages d'actifs des catégories populaires, leur niveau de vie repose de plus en plus souvent sur un seul revenu. Enfin, chez les ménages de retraités, on observe une progression du nombre de couples disposant de deux retraites. Ces changements structurels ont touché toutes les communes mais de façon différenciée, tendant à renforcer le schéma de division sociale de l'Ile-de-France. Les ménages de cadres sont de plus en plus concentrés dans les arrondissements et les communes situées à l'ouest de la région. Au contraire, les ménages d'ouvriers sont très dispersés, sauf en Seine-Saint-Denis et en Seine-et-Marne (*Cartes suivantes*). En 1999, Paris compte autant de cadres que d'employés et d'ouvriers réunis.

Le renforcement des disparités géographiques franciliennes est perceptible à la fois au niveau de l'évolution des structures sociales et de celle des revenus après impôts. Le revenu réel après impôt a ainsi chuté de 6,3 % en Seine-Saint-Denis entre 1984 et 1988, tandis que celui des Parisiens a augmenté de 22,9 %. Le revenu moyen après impôts des foyers fiscaux yvelinois dépasse de 14,6 % la moyenne régionale et de 56 % celui des habitants de Seine-Saint-Denis. Ces écarts se sont surtout creusés en périodes de croissance économique. Le marquage territorial s'est renforcé en Ile-de-France. Le pôle aisé se situe à l'ouest où la part des cadres a fortement progressé.





## Emplois : dessalement et migrations alternantes

### Dessalement dans l'espace régional des emplois

Outre la déconcentration de la population, dont le démarrage se situe au milieu des années 70, l'espace de localisation des activités économiques s'est lui aussi progressivement élargi, témoignant de logiques diverses. Si certains secteurs, comme le commerce courant ont

suivi la population, d'autres, comme la plupart des industries ont surtout cherché à quitter la zone centrale, pour des raisons de coûts fonciers mais aussi pour profiter d'opportunités en termes de disponibilité et d'aménagement de l'espace. Ce double mouvement qui affecte les localisations exerce des conséquences significatives sur les déplacements dans la mesure où il implique un bouleversement de la géographie des lieux d'emploi, d'achats et de loisirs, et donc de nouvelles relations entre les espaces de la ville.

Si la zone centrale reste prépondérante, le mouvement de déconcentration des activités du centre de la région, notamment de Paris, vers des zones plus éloignées se poursuit. Sous l'effet conjugué de la crise économique et des délocalisations d'activités au profit de la périphérie immédiate, principalement l'ouest parisien, la capitale perd près de 215 000 emplois entre 1990 et 1999 (-11,8 %) tandis que la croissance des effectifs reste soutenue en Grande Couronne (+ 161 300 emplois).

## Évolution de l'emploi en Ile-de-France de 1975 à 1999

Département	Nombre d'emplois (en milliers)				Evolution par période (en milliers)		
	1975	1982	1990	1999	1975-1982	1982-1990	1990-1999
Paris	1 938	1 808	1 815	1 601	-130	7	-215
Hauts-de-Seine	737	725	787	835	-12	62	29
Seine-Saint-Denis	469	463	491	484	-6	27	-7
Val-de-Marne	433	441	475	472	7	35	-3
Petite couronne	1 640	1 629	1 753	1 772	-11	124	39
Seine-et-Marne	250	279	335	389	29	56	54
Yvelines	375	430	465	504	35	55	39
Essonne	263	311	376	401	48	64	26
Val-d'Oise	228	267	332	374	39	65	43
Grande couronne	1 126	1 268	1 508	1 669	351	240	361
Ile-de-France	4 675	4 705	5 076	5 042	30	371	-34

Sources : INSEE, recensements de la population de 1975 à 1999 (exploitation complémentaire)

L'évolution favorable de l'emploi concerne tous les départements de Grande Couronne : elle est particulièrement marquée en Seine-et-Marne (+ 16 %) et dans le Val-d'Oise (+ 12,8 %). Le développement de l'emploi concerne en premier lieu les villes nouvelles qui cumulent 78 300 postes supplémentaires, et le sud du secteur de Roissy. Les autres secteurs dynamiques se situent principalement aux limites de l'agglomération dense sur les axes de communication de rocade et à l'intersection des radiales issues de Paris, ou en frange des villes nouvelles.

En Petite Couronne, les évolutions sont contrastées. Dans les Hauts-de-Seine, le secteur de La Défense (+ 19 000 emplois), Levallois mais aussi la boucle sud de la Seine (+ 19 000) avec Issy-les-Moulineaux et Boulogne-Billancourt se distinguent par le nombre important de créations d'emplois. Les plus fortes croissances de la Seine-Saint-Denis se situent près de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle (+12 500 dans les deux communes de Tremblay-en-France et Villepinte), et à Noisy-le-Grand. Les baisses d'effectifs sont sensibles dans les communes encore marquées par la présence d'industries comme la boucle nord de la Seine (Genevilliers), la plaine de France (Aulnay-sous-Bois), le sud et l'est parisien (Montreuil), mais aussi le secteur Orly-Rungis.

## Dissociation habitat-emploi

Malgré le redéploiement des emplois vers la Petite et la Grande Couronne, les déséquilibres subsistent dans la région : plus d'emplois que d'actifs résidant à Paris, beaucoup moins en Grande Couronne.

Le taux d'emploi est le rapport entre les emplois offerts localement et la population active résidente. En forte baisse depuis 1990, le taux d'emploi parisien reste le plus élevé (1,42 en 1999). Les taux varient faiblement dans les départements de la Petite Couronne. Ils progressent modérément en Grande Couronne en dépit d'une forte croissance de la population active.

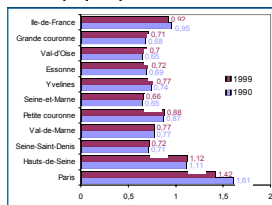
On constate une autonomisation du marché de l'emploi périphérique avec la croissance du nombre et de la

part des personnes habitant et travaillant en banlieue. Ainsi, en 1999 près de 59 % des actifs résidant en Grande Couronne y travaillent, contre 56 % en 1990 (respectivement près de 52 % et 50 % pour la Petite Couronne).

Les actifs centraux dépendent par-contre de façon croissante des emplois périphériques. En 1990, 74 % des actifs parisiens travaillaient dans la capitale alors qu'ils étaient 72 % en 1999.

Entre 1990 et 1999, la proportion de ceux qui résident dans la commune où ils ont un emploi a augmenté de 23 % à 25,5 %.

## Taux d'emploi par département en 1990 et 1999



Sources : INSEE, Recensements de la population 1990 et 1999

## Baisse des navettes domicile-travail à destination de Paris

Avec 1,6 millions d'emploi, Paris demeure le principal département d'emplois en Ile-de-France et donc la première destination des navettes domicile-travail. Cependant, en raison de la chute de l'emploi dans la capitale, celles-ci sont moins nombreuses en 1999 qu'en 1990. Le poids de la capitale dans ces déplacements s'atténue : 31 % des actifs travaillant en Ile-de-France se rendent à Paris en 1999, contre 36 % en 1990.

La diminution de l'emploi a eu des répercussions tant sur

la géographie du lieu de travail parisien que sur l'origine résidentielle des flux. Ainsi, 55 % des navettes en 1999 sont à destination des arrondissements périphériques contre 50 % en 1990. Celles en provenance de la Petite et de la Grande Couronne enregistrent une baisse d'environ 15 % entre 1990 et 1999, qui touche davantage les employés et les ouvriers. Cette évolution illustre le glissement du profil social des résidents et des emplois parisiens vers des catégories plus aisées.

## La mobilité individuelle

*Les mobilités se développent et se transforment en général beaucoup plus rapidement que les infrastructures de transport. Les modes d'exploitation de ces dernières sont aussi susceptibles de modifier les déplacements. Beaucoup plus que les transports eux-mêmes, les mobilités sont le reflet des modes de vie et de leurs changements.*

### Les taux de mobilité

#### Un nombre de déplacements stable sur le long terme

La mobilité individuelle, définie comme le nombre de déplacements quotidiens par personne, a peu varié en Ile-de-France depuis 25 ans. Elle s'établit en 2001 à 3,5 mouvements par jour et par personne âgée de 6 ans ou plus, sensiblement au même niveau qu'en 1991 et qu'en 1976. À l'instar de l'Ile-de-France, plusieurs enquêtes menées dans d'autres agglomérations françaises en 2001 montrent également une stabilité de la mobilité individuelle entre 1991 et 2001. Cependant en 1997 on constatait une hausse exceptionnelle de la mobilité, en Ile-de-France comme en France. L'année 1997 apparaît donc comme une année particulière dans les évolutions de long terme de la mobilité.

#### Nombre moyen de déplacements par personne et par jour

RESIDENCE	1976	1983	1991	1997	2001
Paris	3,72	3,64	3,67	3,83	3,61
Petite Couronne	3,33	3,43	3,39	3,69	3,48
Grande Couronne	3,50	3,40	3,50	3,70	3,48
<b>Ensemble</b>	<b>3,49</b>	<b>3,47</b>	<b>3,49</b>	<b>3,72</b>	<b>3,50</b>

Sources : INSEE-DREIF, Enquêtes globales transports 1976 à 2001

#### La mobilité individuelle varie selon le lieu de résidence

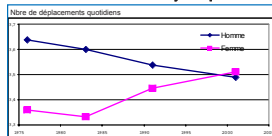
À Paris, la mobilité résidentielle a légèrement diminué en 25 ans, mais reste au-dessus de la moyenne régionale : 3,6 déplacements par jour en 2001 contre 3,7 en 1976.

En revanche, les résidents de Petite Couronne ont une mobilité individuelle un peu plus forte qu'auparavant, rejoignant en 2001 le niveau régional (contre 3,3 en 1976). Enfin, celle des habitants de Grande Couronne reste stable : autour de 3,5 déplacements en moyenne par jour. En Ile-de-France, cette relative stabilité masque cependant des changements profonds : augmentation de l'activité féminine, allongement de la scolarité, fin d'activité plus précoce, augmentation du nombre de familles monoparentales et des personnes seules. Selon les caractéristiques démographiques et professionnelles des individus, les comportements de mobilité sont différents et ont pour certains évolué.

#### La mobilité des femmes a rattrapé celle des hommes

La mobilité des hommes a pendant longtemps été plus forte que celle des femmes : cet écart s'est progressivement réduit, résultat de la participation accrue des femmes au marché du travail. En 2001, la mobilité des femmes rejoint celle des hommes (3,51 déplacements par jour et par femme contre 3,49).

#### Évolution de la mobilité moyenne par sexe



Sources : INSEE-DREIF, Enquêtes globales transports 1976, 1983, 1991 et 2001.

#### Les jeunes sont moins mobiles qu'auparavant, les retraités le sont plus

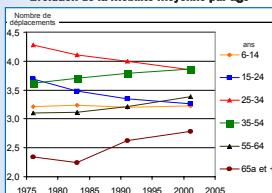
La mobilité individuelle reste étroitement liée au cycle de vie. Elle croît à l'adolescence, atteint un sommet vers l'âge de 30-39 ans et diminue progressivement avec le vieillissement. Bien que ce constat soit stable dans le temps, les comportements ont cependant évolué. La mobilité moyenne des jeunes a diminué de 25 ans : - 16 % entre 1976 et 2001 pour les 20 - 29 ans, - 6 % pour les 15 - 19 ans et 30 - 34 ans. Parallèlement, celle des 65 ans ou plus a augmenté (+ 18 % sur la même période).

Le nombre moyen de déplacements des jeunes de 20-29 ans est passé de 4,1 en 1976 à 3,5 en 2001. Ceci résulte principalement d'une diminution générale de la mobilité parmi les actifs occupés et les étudiants de cet âge. L'augmentation du nombre d'étudiants (du fait de l'allongement de la scolarité) et de chômeurs à ces âges contribue également, mais de façon moindre, à réduire les déplacements. En effet, la mobilité individuelle de ces deux catégories est plus faible que celle des actifs ayant un emploi.

\* L'activité professionnelle est un des principaux facteurs de la mobilité.

La sortie de la vie active se traduit par un fort ralentissement de la mobilité : les déplacements liés au travail ne sont que partiellement compensés par d'autres activités. Cependant, les personnes âgées de 60 ans ou plus sont moins sédentaires qu'auparavant : 2,9 déplacements quotidiens en moyenne en 2001, contre 2,5 en 1976. La proportion de personnes ne s'étant pas déplacées la veille de l'enquête a diminué de moitié entre 1976 et 2001. Par ailleurs, la mobilité parmi les personnes les plus âgées (80 ans et plus) s'étant déplacées est en légère augmentation

Évolution de la mobilité moyenne par âge



Sources : INSEE-DREIF, Enquêtes globales transports 1976, 1983, 1991 et 2001

### L'emploi favorise la mobilité.

Les personnes qui occupent un emploi se déplacent davantage, puisque aux mouvements pour les loisirs et les achats s'ajoutent les déplacements professionnels. En 2001, la mobilité individuelle moyenne était de 3,8 pour un actif en emploi, 3,6 pour un chômeur, 2,9 pour un retraité. En 25 ans, elle est restée relativement stable pour ces différents statuts, hormis celle des retraités qui a augmenté significativement. Celle des cadres est passée de 3,4 déplacements quotidiens en moyenne en 1976 à 3,7 en 2001, mobilité comparable à celle des ouvriers qui est restée stable sur la même période. La disponibilité de temps libre induite par le temps partiel favorise une plus grande mobilité. Ainsi, les personnes travaillant à temps partiel se déplacent en 2001 près de 4,2 fois par jour contre 3,7 pour celles exerçant à temps plein. Paradoxalement bien qu'elles soient inactives, les femmes au foyer représentent la catégorie de personnes qui se déplace le plus : en 2001, elles effectuent près de 4 déplacements en moyenne par jour. Cette 'sur-mobilité' est en-partie induite par les déplacements occasionnés par les enfants (transport pour l'école, les loisirs).

### La présence d'enfants multiplie le nombre de déplacements

Les couples avec enfants et les familles monoparentales effectuent en moyenne davantage de déplacements que les personnes seules ou les couples sans enfants. La mobilité individuelle est de 3,5 lorsque la personne de référence n'a pas d'enfant. Elle atteint 3,8 avec un enfant et 4 avec 2 ou 3 enfants, 4,1 pour les familles

monoparentales. Elle est par contre plus faible chez les familles nombreuses : près de 3,5 à partir de 4 enfants.

## La fréquence des déplacements

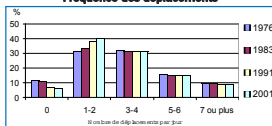
### La non mobilité est devenue rare.

La moitié de la population âgée de 6 ans ou plus effectue entre 1 et 3 déplacements par jour et presque un quart au moins 5 déplacements quotidiens.

Près de 6 % de personnes ont déclaré ne pas être sorties de leur domicile la veille de l'enquête. Cette proportion a diminué depuis 1976, puisqu'elle était à l'époque de 11,8 %. Sur la même période, la part d'individus ayant effectué 2 déplacements est passée de 30 % à 38 %. C'est essentiellement entre 1983 et 1991 que ces modifications se sont réalisées.

La part des déplacements fréquents (5 et plus) n'a pas varié dans le temps : près de 15 % de la population âgée de 6 ans ou plus effectue 5 ou 6 mouvements par jour et 9 %, 7 ou plus.

Fréquence des déplacements



Sources : INSEE-DREIF, Enquêtes globales transports 1976, 1983, 1991 et 2001.

### Être âgé, peu diplômé favorise la sédentarité.

Aux âges élevés du cycle de vie demeurent des individus peu mobiles. Un quart des personnes âgées de 80 à 89 ans n'ont pas bougé la veille de l'enquête et c'est le cas de 40 % de celles âgées de 90 ans et plus. Les seniors sont cependant plus nombreux qu'auparavant à se déplacer : 30 % de ceux âgés de 65 ans ou plus avaient déclaré ne pas s'être déplacés la veille de l'enquête en 1976 contre 15 % en 2001. Le meilleur état de santé et la motorisation plus grande de cette population expliquent sans doute qu'elle soit plus mobile qu'il y a 25 ans.

La proportion de personnes ne s'étant pas déplacées est plus forte pour celles n'ayant pas atteint un niveau d'études supérieures. C'est le cas de 13 % des individus ne dépassant pas le niveau d'études primaires, d'un peu plus de 6 % pour ceux ayant atteint le secondaire et de 3 % pour les autres.

Être travailleur indépendant ou femme au foyer prédispose également à ne pas se déplacer. Pour celles-ci, ce constat peut paraître contradictoire avec la forte mobilité par ailleurs observée. Effectivement, 10 % des femmes au foyer ne se déplacent pas mais celles qui le font



effectuent 4,4 mouvements en moyenne par jour (contre 3,7 pour l'ensemble des personnes ayant effectué au moins un déplacement). La proportion de femmes sédentaires s'est considérablement réduite puisqu'elle était de 24 % en 1976.

Habiter Paris et donc bénéficier d'infrastructures de transport importantes permet de réduire la proportion de sédentaires : 3,5 % des parisiens ne se sont pas déplacés la veille de l'enquête contre 6,3 % des banlieusards. Les personnes qui ne se déplacent pas invoquent principalement l'inutilité de sortir de leur domicile : 40 % en 2001. Les incapacités physiques viennent ensuite. C'est la raison invoquée pour 28,5 % des individus. Très peu évoquent la non motorisation comme raison.

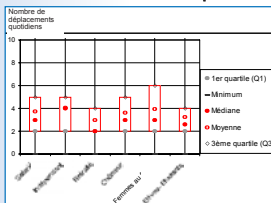
### Près de 9 % de la population effectue des déplacements fréquents.

Environ 9 % de la population francilienne effectue au moins 7 déplacements quotidiens. Cela concerne majoritairement les personnes d'âge actif, en particulier celles de 35 à 44 ans : 15 % d'entre elles. En revanche, les plus jeunes et les plus âgés sont peu à effectuer beaucoup de déplacements dans la journée. Près de 5 % des personnes de moins de 20 ans et des 60 ans ou plus se déplacent plus de 6 fois par jour.

Même si la proportion de femmes au foyer ne se déplaçant pas du tout est plus élevée que la moyenne, il existe aussi une part relativement élevée de femmes qui effectuent beaucoup de déplacements dans la journée, environ 18 % d'entre-elles (pour près de 7 % des inactifs). Elles représentent finalement la catégorie de population à l'intérieur de laquelle les disparités de comportement sont les plus grandes.

Enfin, parmi les actifs, la proportion de personnes effectuant beaucoup de déplacements est élevée chez les indépendants : plus de 15 % contre près de 10 % chez les autres salariés.

### Disparité des comportements de population en 2001, selon le statut d'occupation



Sources : INSEE-DREIF, Enquête globale transport 2001.

Note de lecture : 25 % des femmes au foyer effectuent moins de 2 déplacements par jour (Q1) et 25 % au moins 6 déplacements par jour (Q3). En moyenne, elles effectuent 4 mouvements par jour.

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 Goret, 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) ; Carine Burricand, Christel Collin, 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>

#### Numéros à paraître :

- 2- Le profil des déplacements journaliers en transport en commun et voiture particulière - Joëlle Dreyfus - RATP
- 3 - Répartition géographique des déplacements - Nguyen-Luong - IAURIF
- 4 - Les motifs des déplacements - Nguyen-Luong - IAURIF
- ...