



Les cahiers de l'Enquête Globale de Transport

Juin 2005

5

Les déplacements en transports collectifs en Ile-de-France

Serge Bernard,
Laurence Debrincat,
Thierry Siméon.
Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

Les transports collectifs s'adaptent lentement aux modifications de la structure urbaine de l'Ile-de-France et aux changements des modes de vie. Les marchés traditionnels des transports collectifs (déplacements vers Paris ou dans Paris, pour motif travail en particulier) voient leur part décroître dans la mobilité des Franciliens. En conséquence, la croissance des déplacements des Franciliens reste faible en transports collectifs en regard du développement de l'usage de l'automobile.

Ce sont les déplacements en transports collectifs de banlieue à banlieue qui croissent le plus malgré une offre des réseaux de transports collectifs moins dense qu'à Paris ou en relation avec Paris, mais cette croissance est surtout liée aux déplacements des élèves et des étudiants qui sont bien souvent une clientèle en situation de captivité. Le bus est ainsi le mode de transports collectifs qui a vu son usage augmenter le plus favorablement dans les années 90.

La clientèle des transports collectifs est surtout constituée d'actifs, de femmes et de jeunes adultes. Il est à noter que toutes les catégories sociales utilisent ce mode de transport. En revanche, le lieu de résidence (Paris ou banlieue) est bien le facteur le plus discriminant de son utilisation.

Une évolution contrastée des déplacements, de l'offre et du trafic des transports collectifs

En 2001, le nombre de déplacements quotidiens en transports collectifs s'élève à 6,8 millions¹ un jour ouvrable. En 25 ans, la croissance moyenne des déplacements en transports collectifs effectués par les Franciliens a été égale à celle de la population, de l'ordre de 0,5 % par an. En revanche, la dernière décennie est marquée par une croissance plus faible, de 0,25 % par an, soit 167 000 déplacements supplémentaires en transports collectifs entre 1991 et 2001.

Cependant, entre 1976 et 2001, alors que l'offre en transports collectifs progressait en moyenne de 2,5 % par an, le trafic annuel des réseaux de transports collectifs a crû de 1,5 % par an². La croissance annuelle du trafic est plus forte que celle observée par les Enquêtes Globales Transport concernant les déplacements des Franciliens les jours ouvrables. La croissance du trafic mesuré sur les réseaux apparaît ainsi fortement dépendante des déplacements de week-end des Franciliens et des déplacements des non-Franciliens en particulier l'été.

En 2001, le nombre de déplacements des Franciliens en transports collectifs est estimé par l'EGT à 3,1 millions le samedi et 1,6 millions le dimanche. L'évolution de ces déplacements de week end a été de 0,8 % par an pour les déplacements du samedi et de 1,9 % pour les déplacements du dimanche. C'est en effet une évolution nettement plus sensible que celle des déplacements de jour ouvrable.

Que l'on considère les résultats des EGT ou les statistiques de trafic, c'est au final la différence entre la croissance de l'offre et la réponse en terme de trafic qui est la plus surprenante. Elle s'explique toutefois par le fait que dans les années 90, la progression de l'offre s'est faite sur les lignes de RER et de trains de banlieue le plus souvent dans des zones éloignées du cœur de l'agglomération où la réponse en terme de trafic est plus faible.

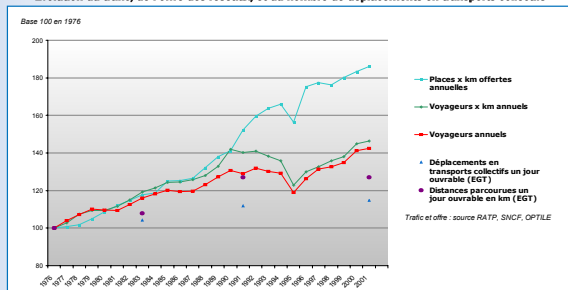
¹ Sauf mention contraire concernant la source des données, les chiffres sont issus des Enquêtes Globales Transport 1976, 1983, 1991 et 2001.

² Offre exprimée en place x km offertes et trafic en voyageurs x km - source : RATP, SNCF et OPTILE

Nombre de déplacements en transports collectifs un jour ouvrable

Année	En milliers par jour
1976	5 950
1983	6 210
1991	6 650
2001	6 820

Évolution du trafic, de l'offre des réseaux, et du nombre de déplacements en transports collectifs



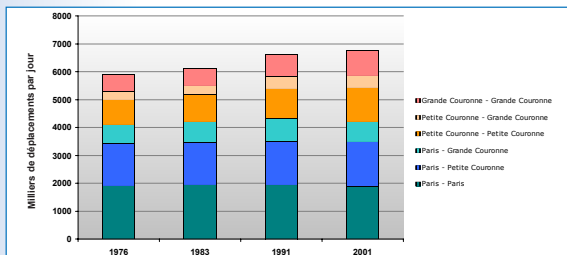
Les déplacements en transports collectifs : principales caractéristiques

Les déplacements en transports collectifs se font surtout en zone dense de l'Ile-de-France

En 2001, seuls 30,1% des déplacements en transports collectifs ont une extrémité en Grande Couronne. Les déplacements ayant une ou deux extrémités dans Paris représentent 62 % des déplacements en transports collectifs. La contenance des réseaux de transports collectifs, développés dans les zones de forte urbanisation et sur les liaisons radiales, est évidemment l'explication principale de ce constat.

L'évolution des déplacements en transports collectifs par type de liaison montre toutefois que ces marchés naturels des transports collectifs ne sont pas ceux qui progressent le plus.

Nombre de déplacements en transports collectifs par catégorie de liaison



En 25 ans, les déplacements internes à Paris sont légèrement orientés à la baisse (-0,1 % en moyenne par an). Le gain de mobilité individuelle en transports collectifs des habitants de la capitale (qui passe de 1,03 déplacement en transports collectifs par jour et par personne en 1976 à 1,15 en 2001) ne permet pas de contrebalancer la perte des habitants de Paris au fil des recensements. La diminution du nombre d'emplois joue aussi en défaveur des déplacements internes à Paris. Il s'agit là de causes externes au réseau de transports collectifs (on constate d'ailleurs une diminution similaire pour l'ensemble des déplacements mécanisés de -0,3 % en moyenne).

Après une hausse régulière entre 1976 et 1991 (+ 0,6 % par an), l'évolution des déplacements radiaux entre la banlieue et Paris connaît une rupture dans les années 90. Plus précisément, la hausse reste continue jusqu'en 2001 pour les déplacements entre Paris et la Petite Couronne alors que les déplacements entre Paris et la Grande Couronne ont diminué de près de 15 % entre 1991 et 2001, soit 120 000 déplacements quotidiens en moins. La perte d'emplois de Paris dans les années 90 s'est traduite, on le sait, par une diminution des navettes domicile - travail entre la Grande Couronne et Paris de 16 % (moins 65 000 navettes entre les recensements de 1990 et 1999).

Les déplacements internes à la banlieue connaissent, surtout depuis 1983, une forte croissance en valeur absolue et en valeur relative. En 2001, 38 % des déplacements en transports collectifs sont des déplacements de banlieue à banlieue contre 30 % en 1976 :

- En Grande Couronne, le développement des populations et des emplois conduit au fil du temps à développer une vie à l'échelle locale sur ces territoires et donc une utilisation en forte progression des lignes de bus de ce secteur.
- L'évolution des déplacements en Petite Couronne (+ 42 % en 25 ans) est plus inattendue dans son ampleur. En effet, la population de ce secteur de l'Île-de-France a crû de manière limitée en 25 ans (+ 7 %) et le nombre d'emplois est resté stable. En revanche, les habitants de la proche couronne ont vu leur mobilité individuelle en transports collectifs augmenter de 0,66 à 0,71 déplacements par personne par jour. (La mobilité tous modes des résidents de Petite Couronne est d'ailleurs la seule à croître au fil des EGT).

La majorité des déplacements en transports collectifs se font entre le domicile et le lieu de travail ou d'étude

Les motifs* dits obligés, c'est à dire les déplacements entre le domicile et le travail ou le lieu d'étude, représentent 58,9 % des motifs d'utilisation des transports collectifs en 2001. Les motifs domicile - travail diminuent en valeur absolue et en valeur relative alors que les déplacements école / étude augmentent suivant la croissance de la population et l'allongement de la durée des études. Les déplacements pour motifs personnels effectués en transports collectifs croissent faiblement en valeur absolue (+ 380 000 en 25 ans) et en valeur relative.

Les motifs des déplacements réalisés en transports collectifs sont cependant très différents suivant les liaisons. Pour les déplacements internes à Paris, les motifs liés aux loisirs, aux achats et aux affaires personnelles sont importants (51,8 % en 2001). Les

déplacements internes à la banlieue sont, pour une forte proportion, des déplacements pour motifs école ou étude (36,9 %). En revanche, les déplacements radiaux sur longue distance sont majoritairement des déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

De manière générale, les motifs de déplacements observés liaison par liaison évoluent lentement entre 1976 et 2001 pour toutes les liaisons ayant une extrémité avec Paris.

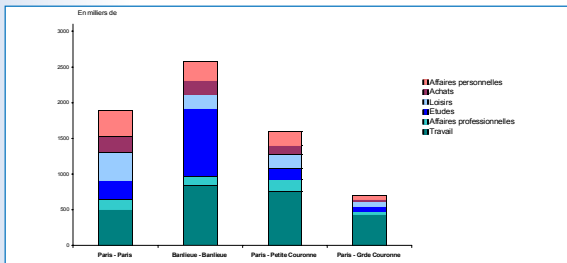
Il en est différemment des déplacements internes à la banlieue. L'évolution la plus spectaculaire concerne les déplacements pour motifs école / étude en banlieue avec des hausses de 85 % en Petite Couronne et 99 % en Grande Couronne. Il s'avère ainsi que le gain de déplacements en transports collectifs pour les déplacements internes en Grande Couronne est surtout lié à l'augmentation des déplacements des scolaires et étudiants qui sont le plus souvent une clientèle captive des transports collectifs. On notera même que le nombre de déplacements en transports collectifs pour motif domicile - travail en Grande Couronne diminue régulièrement au fil des EGT. Les autres motifs de déplacements restent marginaux sur ce type de liaison.

En Petite Couronne, la situation est plus favorable aux transports collectifs. Le nombre de déplacements domicile - travail reste constant tandis que les déplacements pour motifs non obligés - achats, loisirs, affaires personnelles - croissent fortement (+ 70 %).

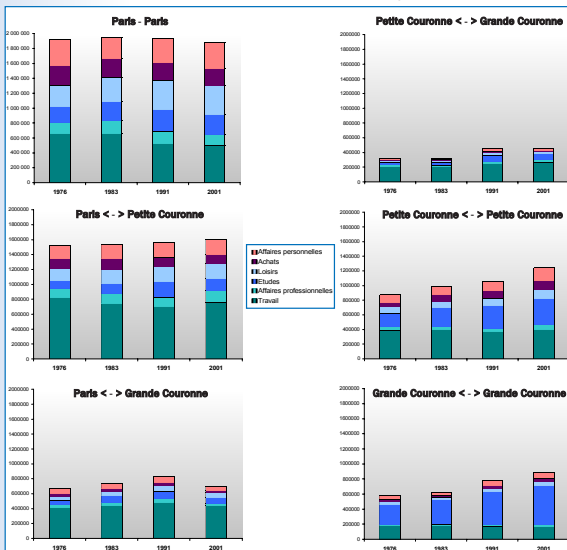
* La définition des motifs retenue dans cet article est la suivante :

OD	Domicile	Travail	Aff. Pro.	Ecole	Loisirs	Actuel	Aff. Pers.
Domicile	-	1	2	3	4	5	6
Travail	1	-	2	3	4	5	6
Aff. Pro.	2	1	-	3	4	5	6
Ecole	3	1	2	-	4	5	6
Loisirs	4	1	2	3	-	5	6
Actuel	5	1	2	3	4	-	6
Aff. Pers.	6	1	2	3	4	5	-

Répartition des motifs de déplacements en transports collectifs en 2001, suivant les catégories de liaisons



Motifs de déplacements en transports collectifs selon les types de liaisons



Les déplacements en transports collectifs sont plus longs que les autres

Les déplacements en transports collectifs sont en moyenne des déplacements plus longs que ceux effectués avec les autres modes de transport. Les déplacements en transports collectifs les plus courts sont ceux effectués dans Paris et ont une portée moyenne de 3,4 km. Toutefois, seuls les déplacements entre couronnes de l'Ile-de-France sont véritablement des dépla-

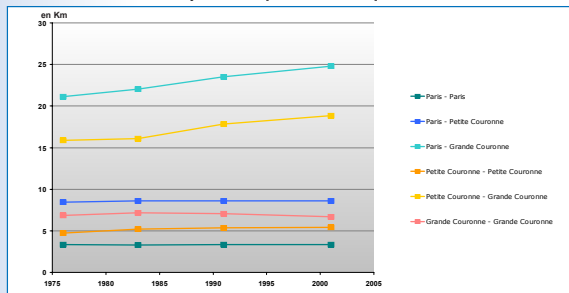
cements longs en particulier lorsqu'ils ont une extrémité en Grande Couronne.

Par rapport à la voiture particulière, la portée moyenne des déplacements est significativement plus élevée en transports collectifs, 8,7 km, contre 6,5 km en voiture. Cependant, liaison par liaison, cette différence n'est pas toujours aussi marquée.

Le poids de chacune des catégories de liaisons dans le total des déplacements de chaque mode conduit bien évidemment à accentuer la différence de distance moyenne : la part des déplacements entre couronnes de l'Ile-de-France est proportionnellement plus importante pour les transports collectifs que pour la voiture et donc la part des déplacements de longue distance au sein des déplacements en transports collectifs.

Portée moyenne en km en 2001	Paris - Paris	Paris - Petite Couronne	Paris - Grande Couronne	Petite Couronne - Petite Couronne	Petite Couronne - Grande Couronne	Grande Couronne - Grande Couronne
Transport collectif	3,4 km	8,6 km	24,8 km	5,4 km	18,8 km	6,7 km
Voiture particulière	2,9 km	7,9 km	23,6 km	3,5 km	15 km	5,6 km

Portées moyennes des déplacements en transports collectifs



Les déplacements qui ont une extrémité en Grande Couronne sont les seuls dont la portée moyenne s'est accrue en 25 ans passant de 21,1 km à 25,8 km pour les déplacements entre Paris et la Grande Couronne et de 15,9 km à 18,8 km entre la Petite et la Grande Couronne. L'extension de la périurbanisation, de plus en plus éloignée de la zone centrale de l'agglomération, conjuguée au développement des réseaux de transports collectifs à longue distance (extension des lignes RER par exemple) et à l'évolution de la tarification (extension de la Carte Orange à l'ensemble de l'Ile-de-France), sont les causes principales de cette évolution.

C'est là le facteur explicatif de l'augmentation de la portée moyenne des déplacements en transports collectifs entre 1976 et 2001. Il ne s'agit donc pas d'un gain d'efficacité des réseaux (par augmentation de la vitesse par exemple) mais bien d'une conséquence de l'étalement urbain.

Les déplacements en transports collectifs sont aussi par voie de conséquence plus longs en temps, 45 mn en moyenne contre 22 minutes pour les déplacements en voiture et même 53 mn pour les déplacements entre domicile et lieu de travail en transports collectifs contre 30 mn en voiture.

Les transports collectifs sont en recul par rapport à la voiture particulière

Tous modes confondus (y compris la marche), les transports collectifs conservent leur position au fil des années avec près d'un déplacement sur cinq effectué en transports collectifs : la diminution de l'usage de la marche et des deux roues se fait au profit de la voiture particulière. Cependant, au sein des déplacements mécanisés, la part de marché des transports collectifs ne cesse de baisser, passant de 33,6 % en 1976 à 29,4 % en 2001. Par rapport à la seule voiture particulière, ce constat est encore plus marqué passant de 37,8 % à 30,6 %.

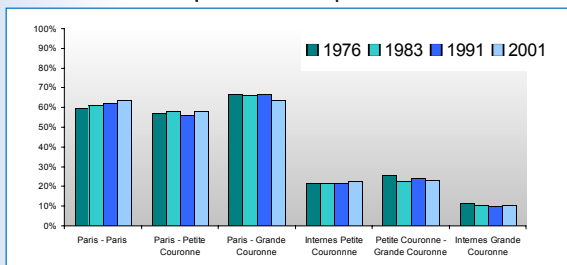
Avec 0,6 % de hausse moyenne annuelle, l'évolution des déplacements en transports collectifs est ainsi bien différente de celle observée pour la voiture particulière qui a connu une hausse bien plus importante ces 25 dernières années, + 1,8 % en moyenne annuelle.

Toutefois, l'évolution des années 90 montre un infléchissement de tendance : les transports collectifs reculent moins vite qu'auparavant (leur part de marché n'a diminué que de 1 % en 10 ans par rapport à l'ensemble des déplacements mécanisés tout comme par rapport à la voiture particulière).

Mais la part de marché des transports collectifs dans les déplacements mécanisés reste stable par catégorie de liaison

Les transports collectifs sont toujours majoritaires par rapport à la voiture particulière pour les déplacements ayant au moins une extrémité avec Paris. Ce constat a d'ailleurs tendance à se renforcer au fil du temps en particulier pour les déplacements internes à Paris (part modale des transports collectifs dans les déplacements mécanisés de 60 % en 1976 et de 64 % en 2001). Les parts modales les plus faibles concernent les déplacements internes à la Grande Couronne (10 % des déplacements mécanisés réalisés en transports collectifs).

Part des transports collectifs dans les déplacements mécanisés



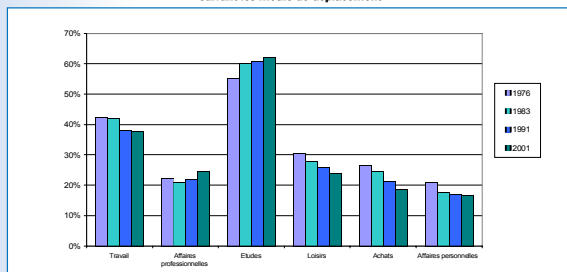
Pour chaque type de liaison, les transports collectifs gardent leur part de marché au fil du temps. Cependant, l'évolution urbaine et la répartition des populations et des emplois au sein de la région qui en découle conduit à renforcer le poids des liaisons sur lesquelles les transports collectifs sont moins attractifs et donc à diminuer leur part de marché globale.

Seuls les déplacements pour motifs études se font de plus en plus en transports collectifs

La diminution de la part modale des transports collectifs par rapport à l'ensemble des déplacements mécanisés en Ile-de-France s'explique aussi par l'évolution des motifs de déplacements. La part des déplacements vers le travail au sein des déplacements mécanisés est de plus en plus faible et celle des déplacements vers l'école est quasiment stable. Cependant, cette tendance générale ne s'observe pas au sein des déplacements en transports collectifs.

La part de marché des transports collectifs a baissé pour les déplacements entre domicile et travail en particulier entre 1983 et 1991. Elle diminue régulièrement et de manière importante pour les déplacements pour loisirs et achat. Seuls les déplacements pour affaires professionnelles et surtout pour motif études voient leur proportion effectuée en transports collectifs croître au fil du temps.

Évolution de la part de marché des transports collectifs au sein des déplacements mécanisés suivant les motifs de déplacement



Comment favoriser l'usage des transports collectifs ?

L'évolution globale de la part de marché des transports collectifs s'explique donc principalement par l'évolution de la structure des motifs de déplacements et des liaisons géographiques. Il apparaît ainsi que les transports collectifs n'ont pas su jusqu'à maintenant s'adapter aux nouvelles localisations des populations et des emplois au sein de l'Île-de-France, le cas de la Petite Couronne étant plus favorable que celui de la Grande Couronne.

Indéniablement, la voiture a su séduire les Franciliens et suivre l'évolution de leurs modes de vie. Favoriser l'usage des transports collectifs, objectif poursuivi par le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France, ne peut donc passer que par une adaptation de l'offre des trans-

ports collectifs pour les déplacements banlieue - banlieue.

Il est donc nécessaire de s'intéresser à la nature des déplacements de banlieue à banlieue effectués en transports collectifs et en voiture particulière afin d'apprécier quelles sont réellement les carences du réseau de transports collectifs et comment y remédier pour atteindre ces objectifs ambitieux.

Les déplacements de banlieue à banlieue en transports collectifs et voiture particulière

Les déplacements internes à la banlieue, qu'ils soient effectués en voiture ou en transports collectifs, sont avant tout des déplacements à l'intérieur d'une même commune ou d'un même département et seulement dans une faible proportion des déplacements entre départements différents. Il faut toutefois nuancer cette approche selon que l'on s'intéresse aux déplacements internes à la Petite Couronne ou à ceux effectués en Grande Couronne.

Part des transports collectifs dans l'ensemble transports collectifs + voiture particulière en 2001

Origine et destination des déplacements	Déplacements internes à la Petite Couronne	Déplacements internes à la Grande Couronne
À l'intérieur d'une même commune	17,2 %	7,7 %
À l'intérieur d'un même département mais entre deux communes différentes	25,7 %	12,4 %
Entre deux départements différents	34,7%	11,4 %

Photo DREIF/Gobry - Ligne E du RER

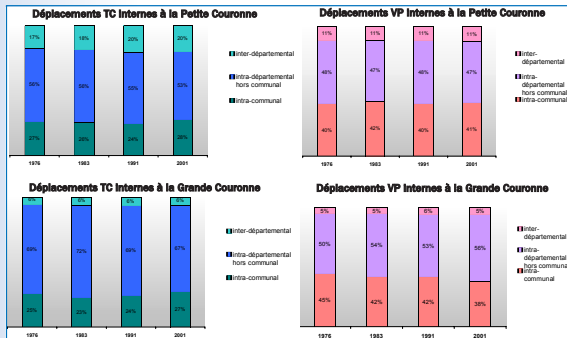


Les graphiques suivants montrent la répartition des déplacements internes à la Petite Couronne ou à la Grande Couronne en trois catégories : déplacements à l'intérieur d'une seule commune, déplacements entre communes différentes d'un même département, déplacements entre communes de départements différents mais de la même couronne.

- La répartition des déplacements selon ces trois catégories est stable au cours du temps lorsqu'on sépare déplacements en transports collectifs et déplacements en voiture hormis pour les déplacements en voiture internes à la Grande Couronne. Pour cette catégorie de déplacements en effet, la part des déplacements à l'intérieur d'une même commune ne cesse de diminuer au profit des déplacements entre communes différentes d'un même département.
- Deuxième constat, la part des déplacements entre départements différents est faible en proche couronne et même très faible en Grande Couronne et cela quel que soit le mode de transport. Ce constat général ne peut s'expliquer seulement par l'absence de liaison de rocades car s'il est clair que les réseaux de transports collectifs ne sont pas adaptés à de tels déplacements, ce n'est pas le cas des réseaux de voirie de rocade qui existent en rocade (A 86 et Francilienne).

- La part de marché des transports collectifs est plus forte en Petite Couronne qu'en Grande Couronne et plus particulièrement pour les déplacements les plus longs. Cela s'explique par la densité du réseau d'autobus plus forte en Petite qu'en Grande Couronne et par la possibilité de réaliser des déplacements longs de banlieue à banlieue par les lignes du réseau ferré éventuellement en passant par Paris. C'est pourquoi 20 % des déplacements en transports collectifs en Petite Couronne ont leur origine et leur destination dans deux départements différents.
- Dernier constat, les déplacements à l'intérieur d'une seule commune se font très peu en transports collectifs. On trouve ici l'explication de la longueur des déplacements plus élevée en transports collectifs qu'en voiture particulière.

Typologie des déplacements en banlieue en transports collectifs et en voiture particulière



L'utilisation des différents modes de transports collectifs

L'utilisation* des différents réseaux de transports collectifs (trains de banlieue, Réseau Express Régional, métro et bus) a fortement évolué ces 25 dernières années reflétant l'évolution urbaine survenue en Ile de France et l'évolution des modes de vie.

L'usage du métro reste stable

En 2001, presque la moitié (48,3 %) des déplacements effectués en transports collectifs ont emprunté le métro sur tout ou partie du trajet. Le métro a longtemps été le mode de transports collectifs le plus utilisé mais son utilisation est restée stable au fil des ans en valeur absolue (environ 3,2 millions de déplacements en transports collectifs utilisant le métro). Pour la première fois, le métro perd sa place dominante malgré le développement des lignes, étendues en proche banlieue. En effet, les extensions en proche banlieue ont certainement attiré une nouvelle clientèle mais en parallèle le développement d'autres liaisons ferrées dans Paris, les lignes de RER, a offert des trajets alternatifs rapides, concurrents au réseau métro.

Le RER remplace le train de banlieue

Depuis les années 70, les lignes de train de banlieue sont progressivement intégrées dans le Réseau Express Régional qui est désormais nettement plus utilisé que les lignes classiques. Si l'on considère l'ensemble des déplacements SNCF banlieue et RER, on note une forte progression des déplacements de cette catégorie jusqu'en 1991 puis, sur la dernière décennie, un léger tassement consécutif à la diminution des déplacements entre la Grande Couronne et Paris. L'utilisation de ces deux modes a crû de 48 % en 25 ans dont une diminution de 5% dans les années 90.

Un bon tiers des déplacements en transports collectifs (38,4 %) empruntent le RER ou le train de banlieue en 2001. Entre 1991 et 2001, le prolongement du RER A

à Chessy et Cergy-le-Haut, la mise en service de l'interconnexion du RER D entre Châtelet et Gare de Lyon puis la création du RER E ont eu pour conséquence un accroissement de l'utilisation du mode RER de 16% (+ 260 000 utilisations) et une baisse de celle du train de banlieue de 34 % (- 393 000 utilisations). On notera que la baisse de l'ensemble RER et train de banlieue est liée à la diminution du nombre de déplacements entre Paris et la Grande Couronne déjà évoquée.

Le bus croît en banlieue

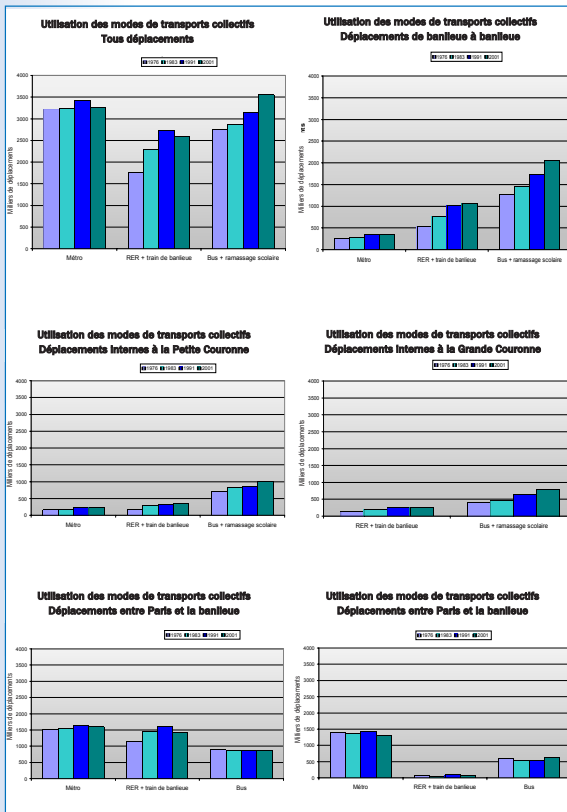
Le bus, tous exploitants confondus, devient, en 2001, le mode le plus emprunté par les voyageurs (52,5 % des déplacements en transports collectifs empruntent au moins une ligne de bus). La croissance de son utilisation est importante en 25 ans et s'élève à 29,7 %. Contrairement aux modes ferroviaires, cette tendance à la hausse reste continue dans les années 90 avec une augmentation des utilisations de 13 %. Plus de la moitié des déplacements en transports collectifs utilisent le bus, soit seul, soit comme mode de rabattement sur le réseau ferroviaire.

Entre 1976 et 2001, c'est évidemment en banlieue que l'usage du bus a augmenté le plus et, principalement, sur les réseaux de Grande Couronne (multiplication par plus que deux de l'usage des lignes OPTILE). Une forte partie de cette croissance s'explique, comme on l'a vu, par la croissance des déplacements des scolaires qui empruntent soit les lignes régulières soit des services spéciaux pour scolaires.

Entre 1991 et 2001, ce sont les lignes de bus de la RATP dans Paris qui ont connu la plus forte croissance en valeur relative (utilisations en hausse de 18 %). Le regain d'utilisation des années 90 sur ces lignes est sans doute à rapprocher des évolutions tarifaires importantes concernant le bus dans Paris avec notamment la mise en place du ticket unique quelle que soit la longueur du trajet.

* Un déplacement en transports collectifs peut utiliser un seul mode ou plusieurs modes. L'utilisation d'un mode peut se faire sans ou avec correspondances. Dans cet article, l'utilisation d'un mode peut donc correspondre à un ou plusieurs trajets sur le mode.

Utilisation des différents modes de transports collectifs suivant les types de liaison



Nota : un déplacement peut emprunter un ou plusieurs modes de transports collectifs

L'usage des transports collectifs pour les liaisons dans et avec Paris

Dans Paris, le mode de transport collectif privilégié est le métro : plus des deux tiers des déplacements l'empruntent. Son usage tout comme celui du bus reste stable. Le RER est utilisé de manière marginale pour les déplacements dans Paris intra muros.

Les déplacements entre Paris et la banlieue constituent la moitié des utilisations du métro. Mis à part le métro, cette catégorie de déplacements utilise fortement le train et le RER.

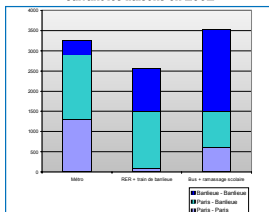
L'usage des transports collectifs en banlieue

Le réseau de bus et les lignes de ramassage scolaire sont empruntés par presque tous les déplacements internes à la Grande Couronne (86,8 %). Les lignes ferroviaires, RER ou train de banlieue, sont quant à elles utilisées par 29,2 % des déplacements.

En Petite Couronne, la part du bus et des lignes scolaires (80,9 %) n'est que légèrement plus faible qu'en Grande Couronne. Les radiales ferroviaires attirent 29,6 % des déplacements et le métro 18,9 %.

Aujourd'hui, le mode privilégié pour les déplacements en banlieue est donc le bus. La place des modes ferrés n'est pas négligeable pour autant, en particulier rapportée à l'offre plutôt faible en liaisons internes à la banlieue sur le métro, le train et le RER. Les modes ferrés montrent ainsi leur attractivité même lorsqu'on s'éloigne de Paris.

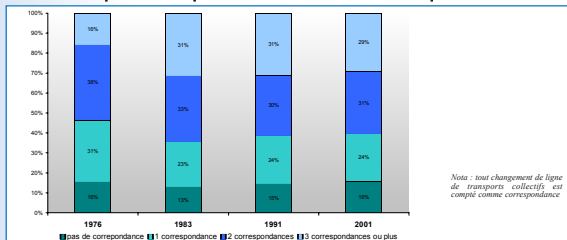
Utilisation des modes de transports collectifs suivant les liaisons en 2001.



Les chaînes de déplacements en transports collectifs ont cessé de se complexifier

Le nombre de correspondances effectuées entre lignes de transports collectifs différentes au cours d'un même déplacement a varié de manière importante entre 1976 et 1983. L'apparition de la carte orange en 1975, qui permet de ne pas payer à chaque nouvelle utilisation d'une ligne de transports collectifs, est certainement à l'origine de cette évolution. En revanche, depuis 1983, aucune évolution notable du nombre moyen de correspondances par déplacement n'est intervenue même si le nombre moyen de correspondances par déplacement est légèrement orienté à la baisse. En 2001, seuls 16 % des déplacements sont effectués sans correspondance. La majorité des déplacements en transports collectifs (60 %) comportent au moins deux correspondances.

Répartitions des déplacements en fonction du nombre de correspondances



Nota : tout changement de ligne de transports collectifs est compté comme correspondance

Qui sont les clients des transports collectifs?

En 2001, 31 % des Franciliens effectuent au moins un déplacement en transports collectifs par jour ouvrable. Cette proportion est évidemment très variable suivant le lieu de résidence, plus forte à Paris et diminuant avec l'éloignement à Paris.

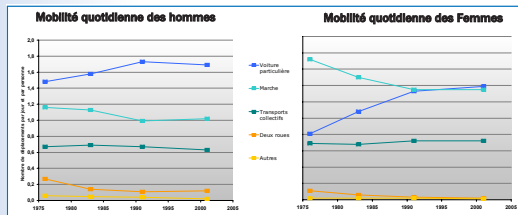
Résidents de	Part des clients des transports collectifs dans la population en 2001
Paris	49,6 %
Petite Couronne	31,9 %
Grande Couronne	21,3 %

La clientèle des transports collectifs est une clientèle plutôt féminine

En 2001, les femmes représentent 55,1 % des clients des transports collectifs. Leur mobilité individuelle en transports collectifs est légèrement supérieure à celle des hommes depuis 1991 et cela malgré l'augmentation très importante de leur mobilité en voiture particulière. En 25 ans, les femmes ont effectué 600 000 déplacements supplémentaires en transports collectifs, les hommes environ 270 000. En voiture particulière, l'augmentation de mobilité des femmes est encore plus impressionnante : elles effectuent 3,5 millions de déplacements supplémentaires avec ce mode contre 2 millions pour les hommes. Il est vraisemblable que l'augmentation de mobilité des femmes, liée notamment à l'accroissement de l'activité féminine, va atteindre dans les années qui viennent un palier.



Photo DREIF/Gobry - Bus RATP 113 sur la Nationale 113



Les utilisateurs des transports collectifs sont plutôt des jeunes adultes

Les 15 - 34 ans représentent à eux seuls 46,3% de la clientèle des transports collectifs en 2001 alors que cette tranche d'âge ne constitue que 30,9% de la population francilienne. En revanche, les enfants (moins de 14 ans) et les seniors (65 ans et plus) sont moins utilisateurs des transports collectifs. Pour les enfants, on voit assez facilement que les activités menées quotidiennement sont, au moins pour ceux habitant en zone dense, réalisables à pied et pour ceux résidant en zones moins denses du domaine de l'accompagnement en voiture. Pour les seniors, l'avantage de la voiture par rapport aux transports collectifs reste prégnant alors même que cette catégorie bénéficie largement de tarifs favorables à l'usage des transports collectifs (1 déplacement en voiture par jour en moyenne contre 0,3 en transports collectifs).

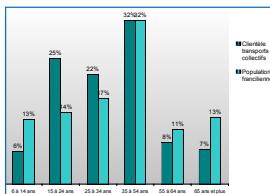
Il est intéressant de comparer la mobilité individuelle en transports collectifs et celle effectuée en voiture selon les périodes du cycle de vie. La voiture est clairement le mode plébiscité par les actifs de 25 à 64 ans. En revanche, les transports collectifs sont plus utilisés par les tranches d'âge les plus jeunes mais est-ce vraiment un choix ?

Actifs et étudiants constituent la grande majorité de la clientèle des transports collectifs

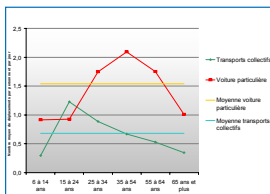
Actifs et étudiants sont sur-représentés parmi les utilisateurs des transports collectifs. L'utilisation des transports collectifs est indépendante du niveau de l'emploi tenu. On peut d'ailleurs noter que la proportion de Franciliens utilisateurs des transports collectifs est la même quelles que soient les classes de revenu des ménages.

En 2001, les actifs représentent 55 % de la clientèle des transports collectifs et les élèves / étudiants (tous niveaux de scolarisation confondus) plus du quart. Si les actifs sont moins utilisateurs des transports collectifs en 2001 qu'en 1976, les élèves / étudiants en revanche le sont plus.

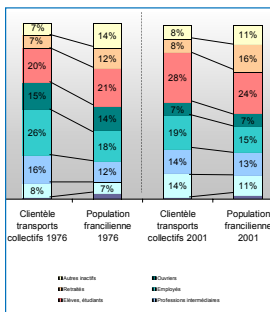
Répartition par âge de la clientèle des transports collectifs en 2001



Mobilité quotidienne par tranche d'âge en 2001



Répartition par âge de la clientèle des transports collectifs en 2001

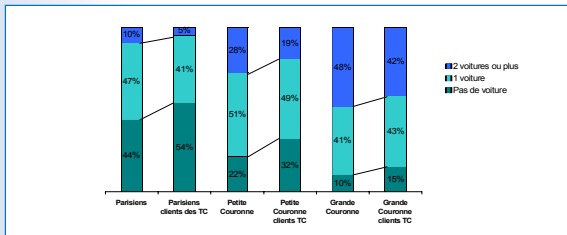


L'accès à la voiture

Les usagers des transports collectifs ont un accès plus limité que la moyenne au permis de conduire. 57 % des clients des transports collectifs ont le permis de conduire contre 64 % en moyenne chez les Franciliens. Si l'on considère seulement la part de la population en âge de posséder le permis de conduire, 62,5 % des clients des transports collectifs le possèdent contre 74,5 % pour les Franciliens.

Leur accès à la voiture est aussi plus limité qu'en moyenne. C'est en particulier le cas pour les résidents de Paris et de Petite Couronne. Ainsi, plus de clients des transports collectifs vivent dans des ménages sans voiture et moins dans des ménages multi-motorisés que pour l'ensemble des Franciliens.

Taux de motorisation de la clientèle des transports collectifs par zone de résidence en 2001.



La possession des abonnements de transports collectifs est un facteur important de leur utilisation

En 2001, plus des deux tiers des Franciliens (68,8 %) n'ont pas d'abonnement de transports collectifs. Près de 80 % des clients des transports collectifs possèdent un abonnement de type Carte Orange, Carte Intégrale ou Imagine'R. La majorité des ces abonnements sont des Cartes Orange mensuelles (44 % des clients des transports collectifs) suivis par les Cartes Imagine'R (16 % de la clientèle).

La mobilité en transport collectif des porteurs d'abonnement (1,9 déplacements par jour et par personne en transports collectifs) est nettement supérieure à celle des individus qui n'en possèdent pas (0,2 déplacements par jour et par personne). Les possesseurs d'abonnement utilisent effectivement les transports collectifs : près de 85 % se sont déplacés en transports collectifs le jour de l'enquête.

Les personnes qui n'ont pas d'abonnement mais utilisent les transports collectifs le jour de l'enquête font en moyenne 2 déplacements avec ce mode dans la journée, les porteurs d'abonnement 2,3 (chiffre stable quelle que soit la carte possédée). On peut ainsi penser que l'intérêt de posséder un abonnement est lié à la régularité de l'usage des transports collectifs jour après jour plutôt qu'à un usage nettement plus fort un jour donné.

Quels enjeux pour les transports collectifs ?

En 25 ans, l'Île-de-France a connu des évolutions majeures : forte augmentation de la motorisation des ménages, développement de l'urbanisation en banlieue et périurbanisation, évolution des modes de vie. Les effets conjugués de ces évolutions ont eu des impacts notables sur la mobilité des Franciliens et la manière dont ils se déplacent. La voiture particulière a su mieux que les transports collectifs s'adapter aux nouvelles formes urbaines. Elle a conquis les nouveaux déplacements des femmes. Elle répond mieux à des besoins de déplacements courts le plus souvent en banlieue, là où l'offre de transports collectifs fait bien souvent défaut. Quels sont alors les enjeux auxquels les réseaux de transports collectifs vont devoir faire face dans les années à venir ?

Toujours aussi importants en volume, les déplacements à l'heure de pointe pour les liaisons radiales, marchés traditionnels du transport collectif, vont vraisemblablement peu évoluer dans le futur. On notera même que la part de marché des transports collectifs a plutôt tendance à s'éroder sur les liaisons radiales de longue distance posant ainsi la question de la fiabilité de ces lignes.

L'offre de service doit permettre de répondre à des besoins de déplacements dont les motifs se diversifient, tout comme le moment de la journée auxquels ils sont réalisés.

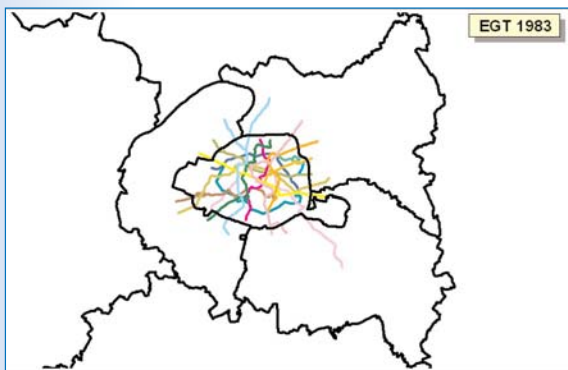
La question cruciale reste cependant celle posée par le Schéma Directeur de l'Île-de-France de 1994 et par le Plan de Déplacements Urbains : comment répondre aux besoins croissants de déplacements de banlieue à banlieue ? Seule l'analyse fine de ce que sont ces déplacements internes à la banlieue permet d'esquisser des pistes de réponse. Il s'agit, on l'a vu plus haut, principalement de déplacements de courte distance, à l'intérieur des bassins de vie de Petite et Grande Couronne (cf. *Cahiers de l'EGT n°3*) - Répartition géographique des déplacements : une nouvelle approche). La réponse la plus adaptée ne repose donc pas automatiquement sur la création de nouvelles infrastructures si les flux de déplacements en jeu ne sont pas suffisamment importants. Des solutions différenciées suivant les densités urbaines en population et en emplois doivent être trouvées.

Photo DREIF/GAUTHIER - Bus RATP sur le pont Mirabeau Paris 15e

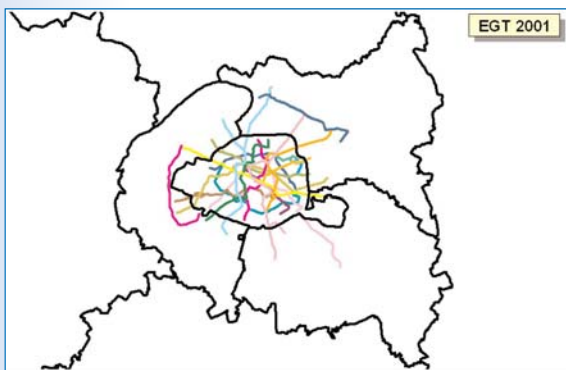
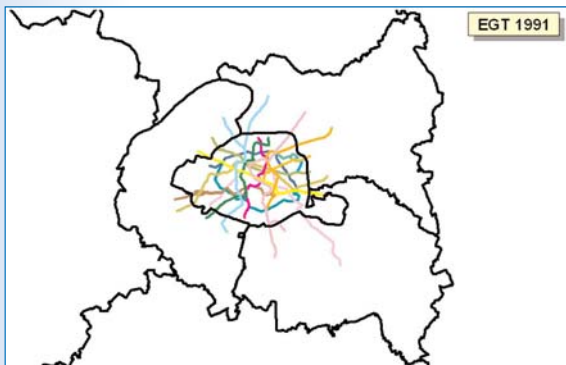


Annexe 1 :

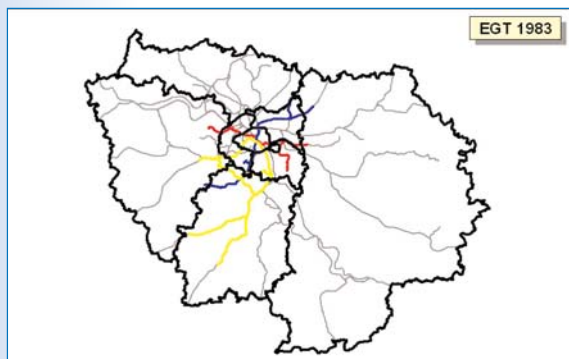
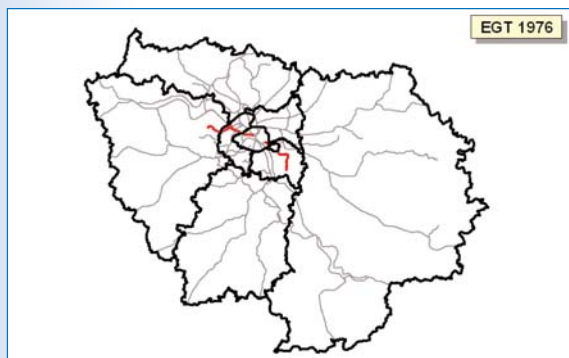
Evolution des réseaux de métro aux années de réalisation des EGT



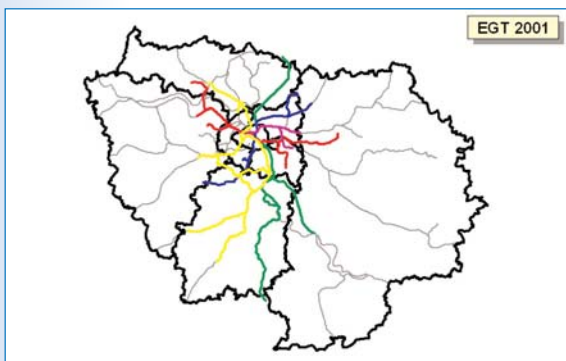
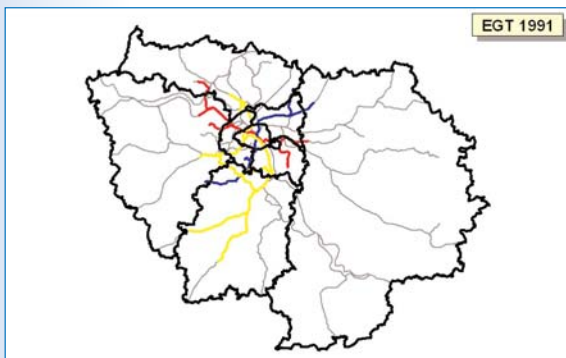
Evolution des réseaux de métro aux années de réalisation des EGT



Evolution des réseaux de RER aux années de réalisation des EGT



Evolution des réseaux de RER aux années de réalisation des EGT



Annexe 2 :

Quelques chiffres

Tableau 1 :
Nombre de déplacements quotidiens en transports collectifs par liaisons géographiques
(en milliers de déplacements)

	1976	1983	1991	2001
Paris - Paris	1 924	1 953	1 938	1 889
Paris - Petite Couronne	1 516	1 525	1 564	1 602
Paris - Grande Couronne	676	730	826	704
Petite Couronne - Petite Couronne	871	978	1 064	1 238
Grande Couronne - Grande Couronne	584	624	772	888
Petite Couronne - Grande Couronne	319	319	451	449
Total	5 890	6 130	6 616	6 770

Tableau 2 :
Motifs des déplacements en transports collectifs en 2001 (en milliers de déplacements)

	Domicile - Travail	Affaires professionnelles	Etudes	Loisirs	Achats	Affaires personnelles
Paris - Paris	501	146	264	390	228	1529
Paris - PC	763	155	155	208	121	200
Paris - GC	439	34	73	67	27	63
Banlieue - Banlieue	841	128	950	198	189	269

Tableau 3 :
Évolution de la part des déplacements en transports collectifs au sein des déplacements mécanisés
par liaisons géographiques

	1976	1983	1991	2001
Paris - Paris	60%	61%	62%	64%
Paris - Petite Couronne	57%	58%	56%	58%
Paris - Grande Couronne	67%	66%	67%	63%
Petite Couronne - Petite Couronne	21%	22%	22%	23%
Petite Couronne - Grande Couronne	25%	23%	24%	23%
Grande Couronne - Grande Couronne	11%	10%	10%	10%

Tableau 4 :
Évolution de la part des déplacements en transports collectifs au sein des déplacements mécanisés par motifs

	1976	1983	1991	2001
Travail	42%	42%	38%	38%
Affaires professionnelles	22%	21%	22%	24%
Etudes	55%	60%	61%	62%
Loisirs	31%	28%	26%	24%
Achats	26%	24%	21%	18%
Affaires personnelles	21%	18%	17%	17%
Total	34%	32%	30%	29%

Tableau 5 :
Évolution des motifs des déplacements en transports collectifs suivant les liaisons

Paris - Paris				
	1976	1983	1991	2001
Travail	657	658	525	501
Affaires professionnelles	151	171	165	146
Etudes	217	261	291	264
Loisirs	284	328	392	390
Achats	263	249	236	228
Affaires personnelles	349	283	325	359
Paris – Petite Couronne				
	1976	1983	1991	2001
Travail	828	748	706	763
Affaires professionnelles	112	124	125	155
Etudes	115	139	204	155
Loisirs	152	186	208	208
Achats	140	151	124	121
Affaires personnelles	176	186	197	200
Paris – Grande Couronne				
	1976	1983	1991	2001
Travail	412	438	482	439
Affaires professionnelles	48	47	53	34
Etudes	53	87	102	73
Loisirs	48	57	75	67
Achats	43	43	44	27
Affaires personnelles	70	57	70	63
Petite Couronne – Petite Couronne				
	1976	1983	1991	2001
Travail	390	394	366	404
Affaires professionnelles	47	44	47	69
Etudes	186	258	308	344
Loisirs	88	85	110	124
Achats	64	90	103	131
Affaires personnelles	97	112	130	167
Petite Couronne – Grande Couronne				
	1976	1983	1991	2001
Travail	206	214	252	270
Affaires professionnelles	29	15	28	32
Etudes	35	34	84	85
Loisirs	20	28	35	23
Achats	10	15	20	16
Affaires personnelles	19	14	31	23
Grande Couronne – Grande Couronne				
	1976	1983	1991	2001
Travail	179	179	170	167
Affaires professionnelles	18	21	26	27
Etudes	262	332	436	521
Loisirs	46	30	43	51
Achats	29	26	36	43
Affaires personnelles	50	36	60	79

Tableau 6 :
Évolution de l'utilisation des modes de transports collectifs suivant les liaisons géographiques

Nota : dans ces tableaux, on comptabilise l'utilisation des modes de transports collectifs. Un déplacement peut utiliser plusieurs modes. Le total par année est donc supérieur au nombre de déplacements sur la liaison considérée.

Ensemble des déplacements en Ile-de-France				
	1976	1983	1991	2001
Méto	3220	3250	3425	3272
RER + train de banlieue	1762	2285	2733	2599
Bus + ramassage scolaire	2740	2866	3135	3553
Déplacements Banlieue – Banlieue				
	1976	1983	1991	2001
Méto	270	279	342	345
RER + train de banlieue	535	762	1019	1069
Bus + ramassage scolaire	1262	1452	1732	2045
Déplacements Petite Couronne – Petite Couronne				
	1976	1983	1991	2001
Méto	164	166	218	234
RER + train de banlieue	173	286	324	366
Bus + ramassage scolaire	710	813	840	1001
Déplacements Grande Couronne – Grande Couronne				
	1976	1983	1991	2001
RER + train de banlieue	148	190	248	259
Bus + ramassage scolaire	397	456	636	771
Déplacements Paris - Paris				
	1976	1983	1991	2001
Méto	1411	1381	1431	1306
RER + train de banlieue	62	53	89	78
Bus	588	548	538	611
Déplacements Paris - Banlieue				
	1976	1983	1991	2001
Méto	1511	1548	1626	1598
RER + train de banlieue	1146	1447	1605	1423
Bus	880	854	852	876



Photo DREIF/Gobry - Entrée du métro Porte Dauphine - architecte Guimard

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>

Numéros déjà édités :

- 1 - *L'impact des changements démographiques sur la mobilité régionale* - Carine Burricand, Myrille 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
- 4 - *L'impact des modes de vie sur les déplacements* Jérémie Courel, Alain Meyère, Dany Nguyen-Luong- IAURIF

Numéro à paraître :

- 6 - *Les déplacements en automobile en Ile-de-France* François Bertrand, Nathalie Lucas - DREIF