

La nouvelle enquête globale transport

Présentation des résultats de l'EGT H2020



Les Enquêtes Globales Transport

L'EGT H2020 est la dernière enquête globale transport réalisée en Île-de-France. Elle a été pilotée par Île-de-France Mobilités et co-financée par l'Etat (DRIEAT).

Cette présentation, les résultats détaillés de l'enquête et les résultats des enquêtes précédentes sont disponibles sur <http://www.omnil.fr>.

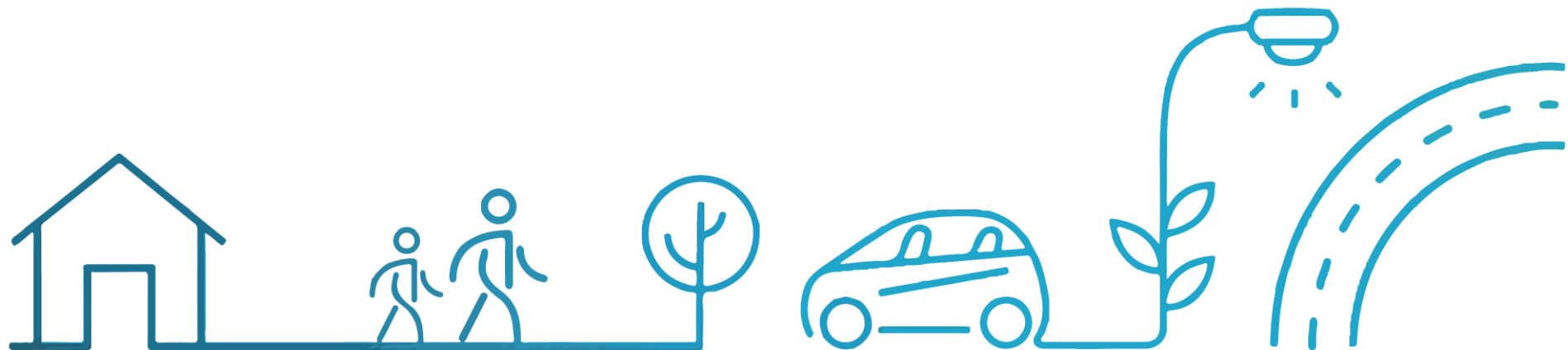
Entre janvier 2018 et mars 2020 - hors périodes de vacances scolaires et de mouvements sociaux - ce sont plus de 4 500 ménages qui ont été enquêtés en face à face à leur domicile, soit près de **10 000 Franciliens et 36 000 déplacements en jour de semaine**. Les participants à l'enquête ont décrit l'intégralité de leurs déplacements la veille du jour d'enquête. Les résultats présentés dans la suite de ce document ne concernent que les **jours de semaine du lundi au vendredi**. Pour des raisons de simplifications, l'horizon indiqué sera 2018-2020.

L'Enquête Globale Transport, à l'arrêt pendant la période de pandémie de COVID-19 reprendra en début d'année 2023. Elle poursuivra l'objectif de l'EGT H2020 qui entendait passer d'une photographie de la mobilité des Franciliens tous les 10 ans à une **collecte des données sur cinq ans**.

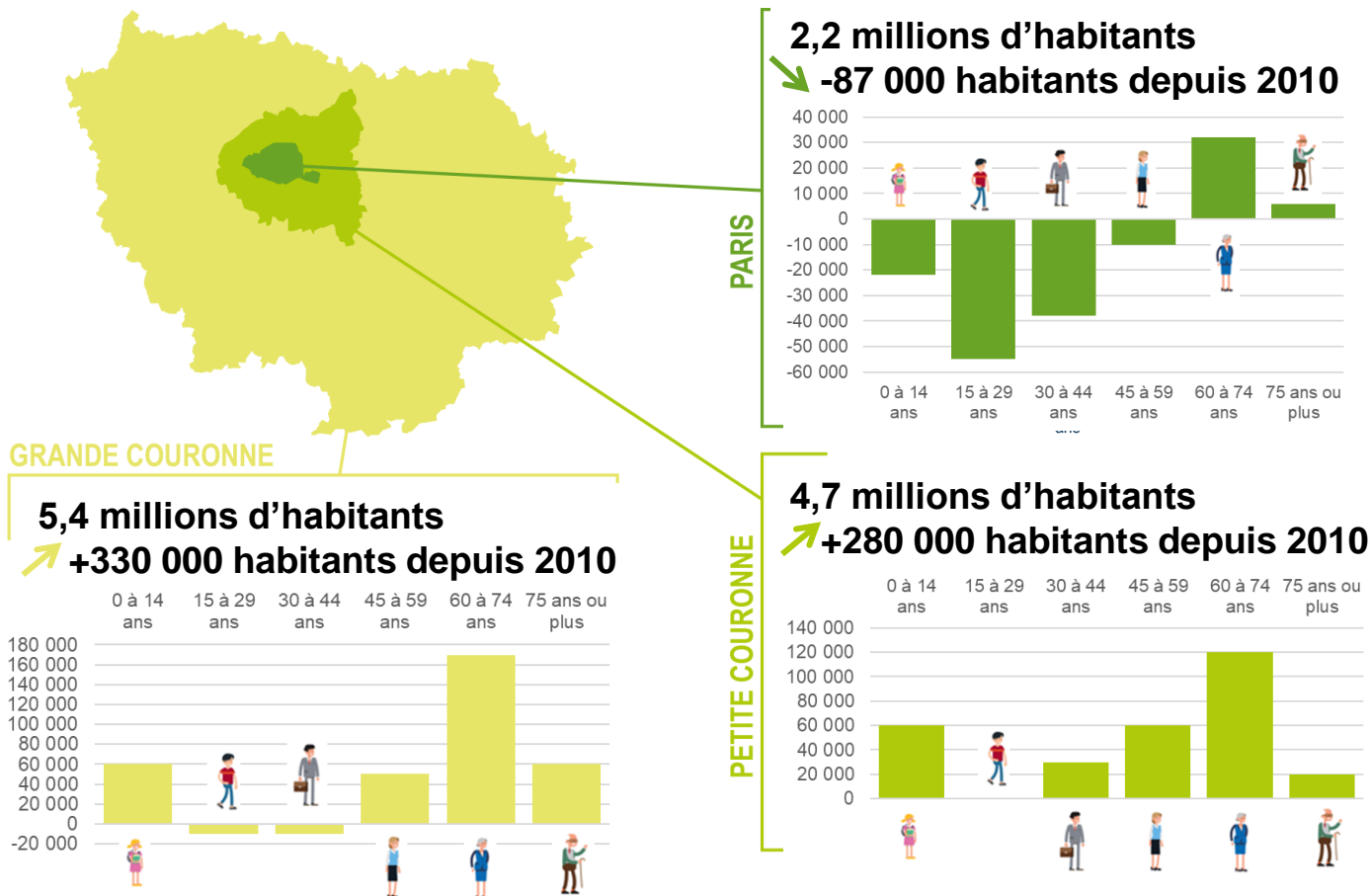
La publication de documents, articles, cartes, rapports ou présentations citant les résultats présentés dans ce document doit obligatoirement porter la mention de la source :

« EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT ».

L'évolution de l'Île-de-France de 2010 à 2020



La population francilienne continue de croître

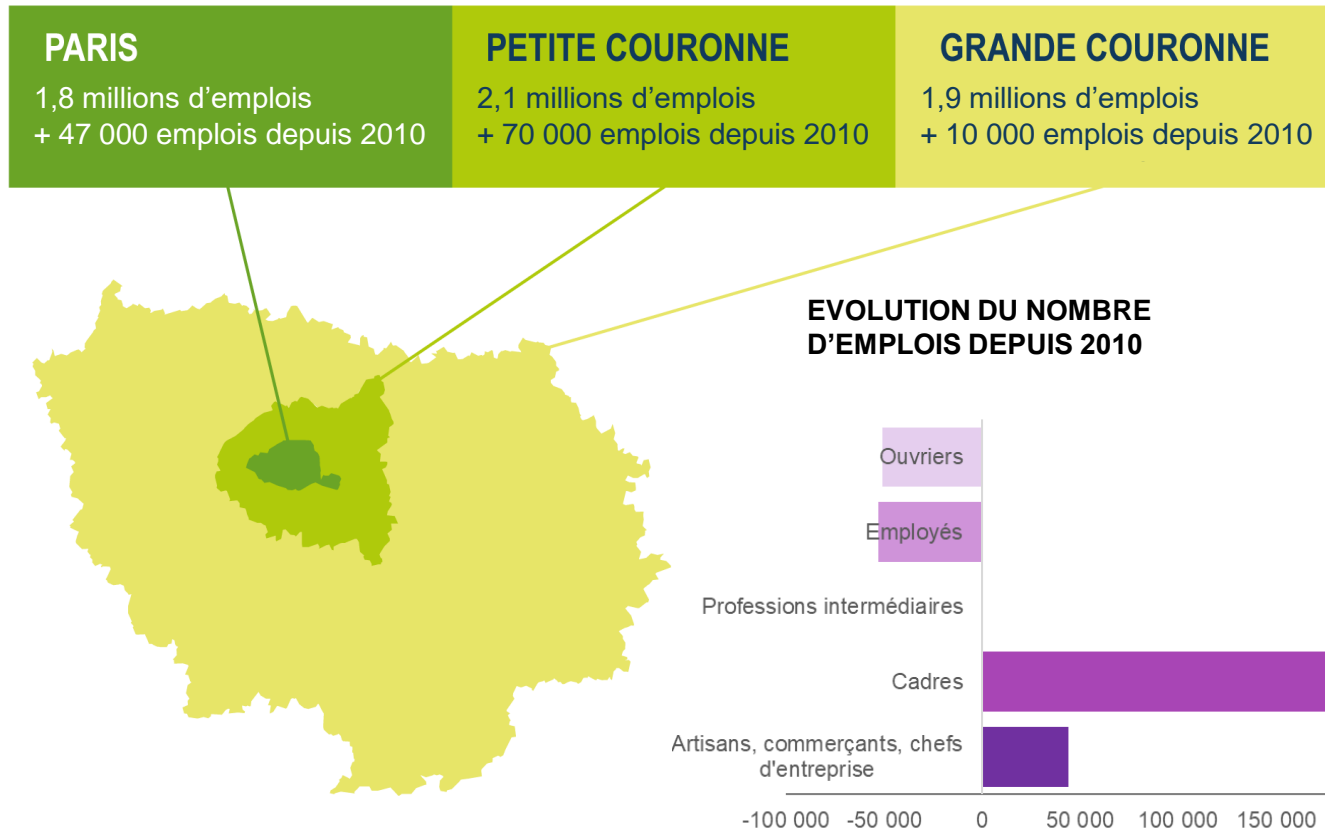


L'Île-de-France comptait **12,3 millions d'habitants** en 2020. Sa population continue de croître, toutefois les tendances diffèrent selon les territoires. A Paris, la population diminue. Ailleurs, elle continue d'augmenter.

Les enfants sont globalement plus nombreux, sous l'effet du mini baby-boom des années 2000.

Le phénomène le plus marquant est celui du **vieillesse de la population**. La population âgée de 60 à 74 ans augmente fortement sur l'ensemble du territoire francilien et celle âgée de 75 ans et plus augmente en grande couronne.

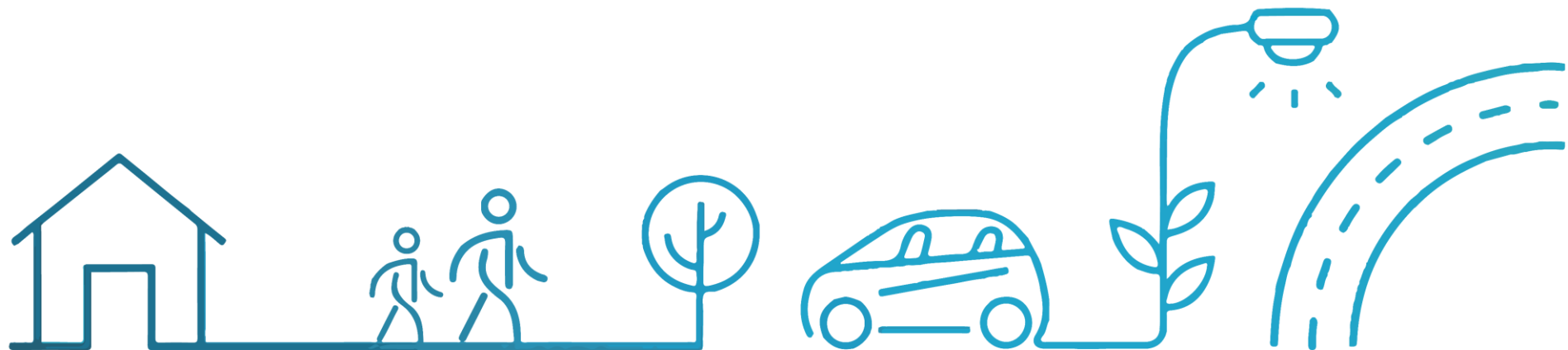
Croissance des emplois au cœur de l'Île-de-France, avec de plus en plus de cadres



Il y a **5,8 millions d'emplois** en Île-de-France, répartis à parts égales entre Paris, petite et grande couronne. Le nombre d'emplois a un peu augmenté depuis la dernière EGT et cette croissance a concerné principalement la petite couronne.

La nature des emplois a, en revanche, nettement évolué avec une diminution des emplois d'ouvriers et d'employés au profit des emplois de cadres, chefs d'entreprises, artisans et commerçants.

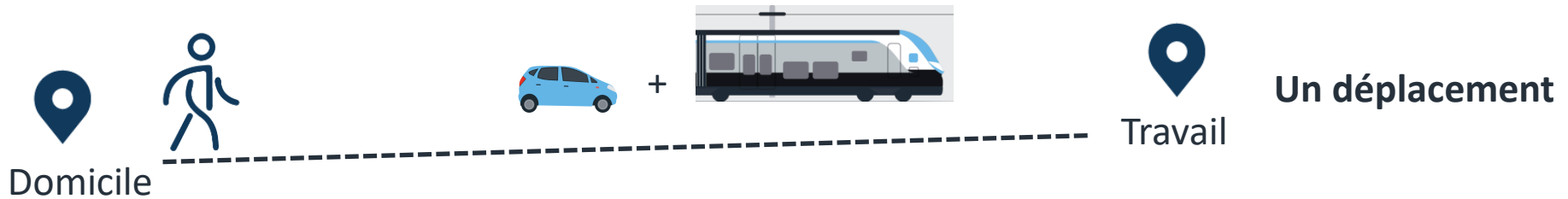
La mobilité des Franciliens



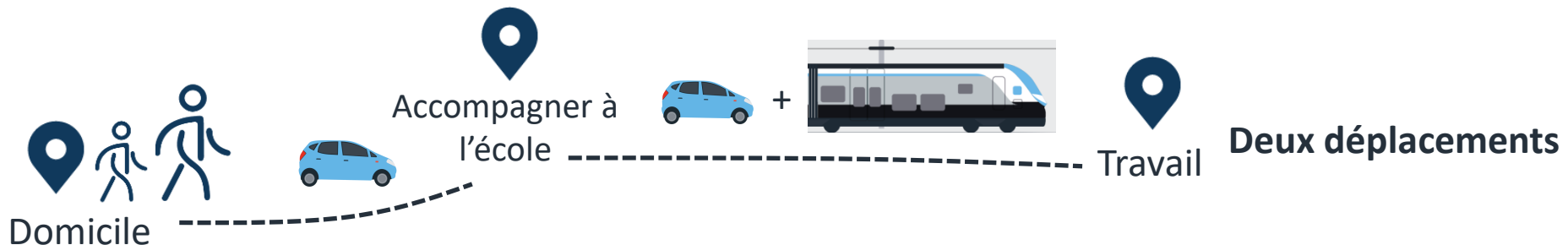
Définition d'un déplacement

Un déplacement est caractérisé par un motif (une activité) à l'origine et un motif à la destination, quel(s) que soi(en)t le(s) mode(s) de transports utilisé(s).

Par exemple : je pars de chez moi le matin, je vais à mon travail en prenant la voiture puis le train, c'est **un déplacement** entre mon domicile et mon travail.



Mais si je pars de chez moi le matin pour emmener mon enfant à l'école puis vais à mon travail, cela compte pour **deux déplacements** : un déplacement pour accompagner mon enfant puis un déplacement pour me rendre au travail.



Avant la crise sanitaire, en moyenne chaque jour, un Francilien ...



fait **3,7**
déplacements



passé **1h29** à
se déplacer



parcourt **17**
kilomètres

Les moyennes présentées ci-dessus sont stables par rapport à 2010.

Cette moyenne de 3,7 déplacements par personne et par jour cache en réalité **de fortes disparités** :

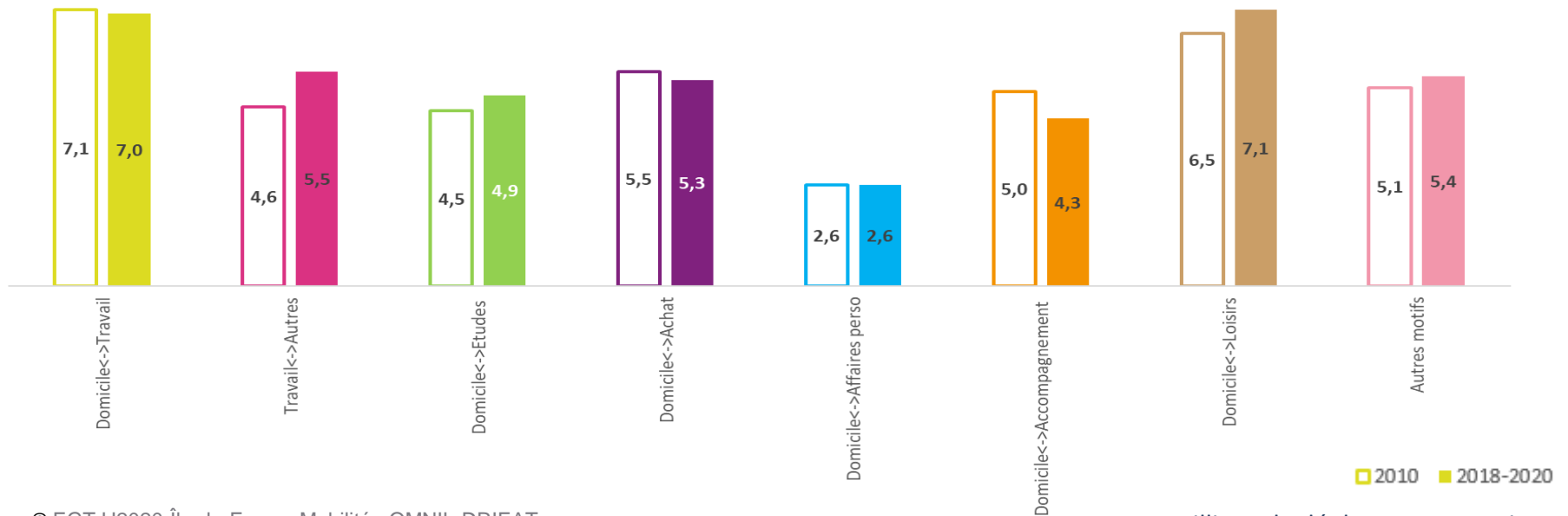
- 7 % des Franciliens ne se déplacent pas un jour donné (mais la part des personnes non-mobiles est plus élevée dans certaines catégories de population : une personne sur 8 parmi les 60-74 ans, 2 personnes sur 10 parmi les personnes âgées de 75 ans et plus, et un quart des personnes au foyer ne se déplacent pas un jour donné).
- Les Parisiens sont ceux qui se déplacent le plus en nombre de déplacements (4,3) mais pas en distance parcourue (11 km). Ce sont les habitants de grande couronne qui se déplacent le plus en distance (22 km), malgré une mobilité moindre (3,6).

Ce sont les actifs occupés qui se déplacent le plus avec 4,2 déplacements par jour. Les retraités se déplacent moins (surtout en termes de distances parcourues), cette tendance se renforçant avec l'âge.

Toutefois, le **budget-temps quotidien** passé à se déplacer est **identique quel que soit le lieu de résidence** : environ 1h30 par jour. En effet, même en grande couronne, certaines personnes se déplacent uniquement dans leur bassin de vie ce qui compense les budgets-temps de ceux qui se rendent à Paris.

Plus de loisirs pour tous

La journée des actifs évolue



© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT

En millions de déplacements par jour

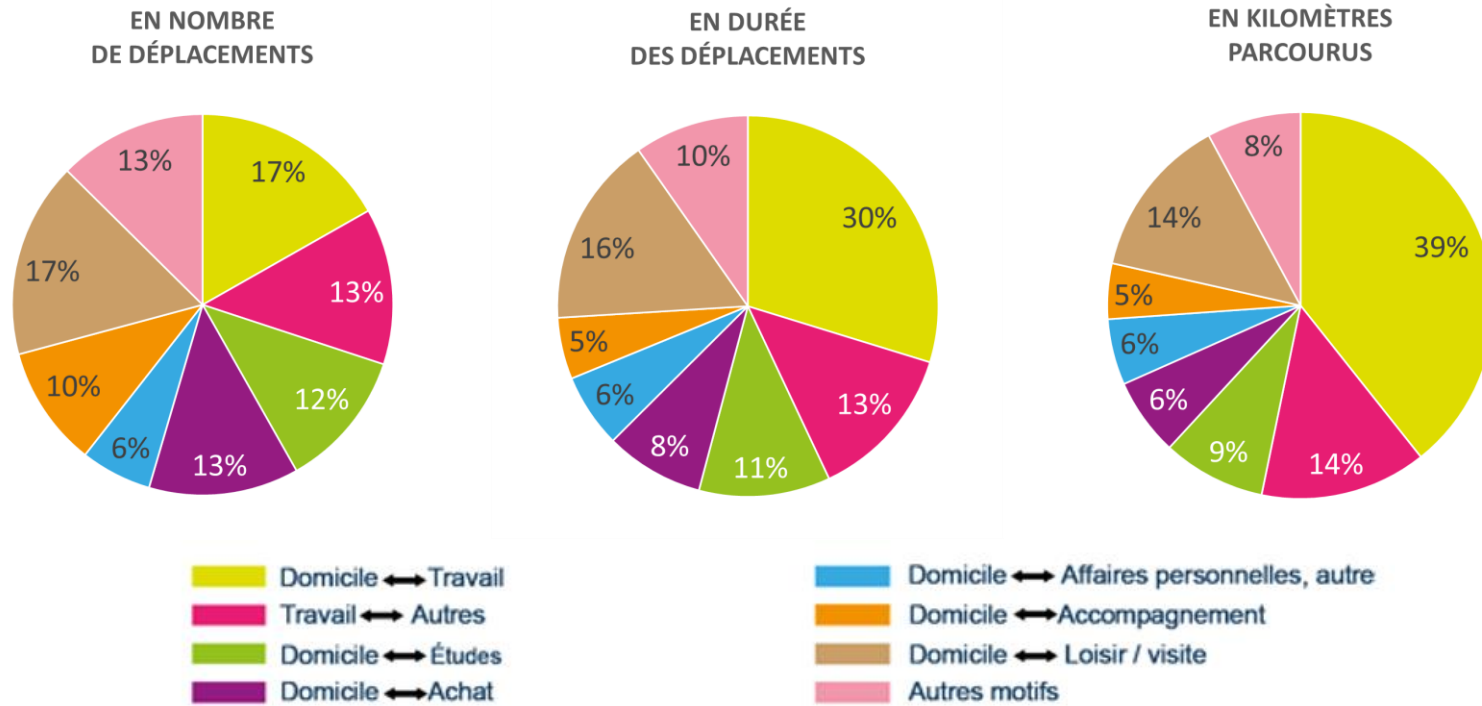
Les déplacements domicile-travail ne représentent qu'une part limitée de l'ensemble des déplacements de la journée.

Toutefois, il convient de leur ajouter les déplacements Travail - Autres motifs pour mieux représenter la mobilité en lien avec le travail. C'est d'ailleurs cette catégorie de déplacements qui a le plus augmenté entre 2010 et 2018-2020. Cette croissance s'explique surtout par l'augmentation des déplacements pour la pause-déjeuner, mais aussi celle des déplacements de loisirs ainsi que des déplacements pour achats qui font augmenter fortement les déplacements en lien avec le travail. Leur hausse est surtout notable en dehors des périodes de pointe : le midi et en début de soirée.

Les déplacements pour le motif études sont en croissance depuis 2010, sous l'effet de la croissance du nombre d'enfants. Les déplacements pour les loisirs ont eux aussi fortement augmenté en semaine.

Les déplacements domicile - achats sont plutôt en diminution, ce qui résulte sans doute de deux évolutions contraires : plus d'achats du quotidien en supérette, moins d'achats occasionnels qui se font plus par internet.

Le travail, une part conséquente du temps passé à se déplacer et des distances parcourues

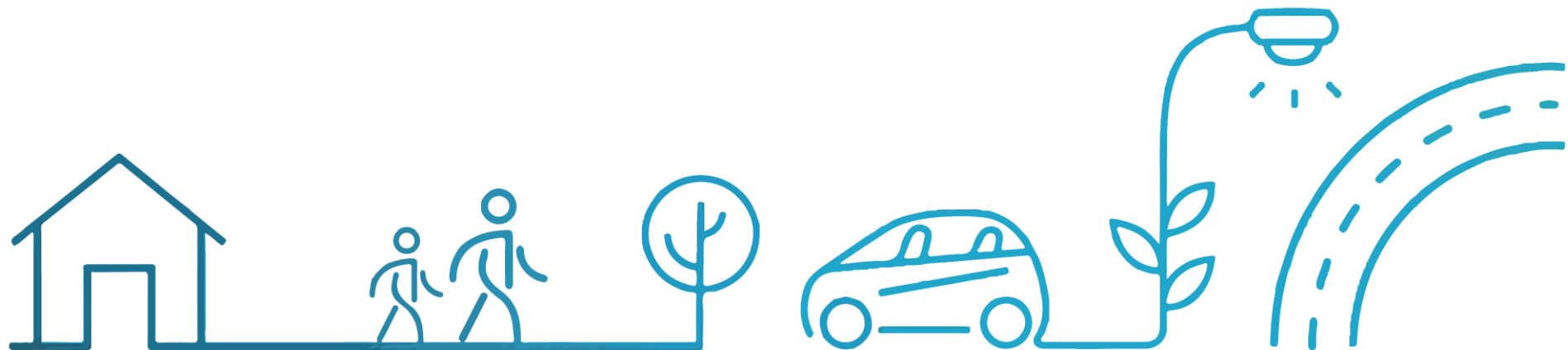


© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT

La part de chacun des motifs de déplacements en nombre de déplacements reflète les activités de la journée. Cependant, elle reflète mal la perception des déplacements au quotidien. Les durées et les distances de déplacements sont une meilleure mesure de la pénibilité de la mobilité pour les Franciliens.

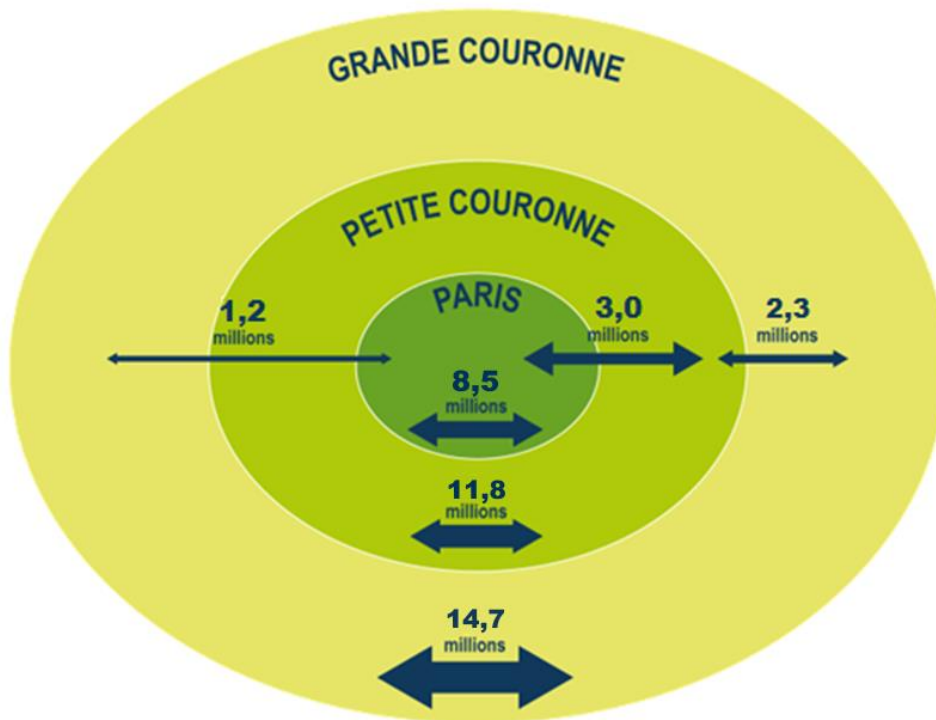
Ainsi, les déplacements liés au travail prennent plus d'importance en durée de déplacements, et encore plus en kilomètres parcourus dans la journée – ce qui est cohérent avec l'intensité de l'usage des réseaux aux périodes de pointe.

Où se déplace-t-on ?



41,8 millions de déplacements quotidiens

Près de 70 % en dehors de Paris



*ainsi que 0,3 million de déplacements
d'échange avec l'extérieur de l'Île-de-France*

Avant la crise sanitaire, ce sont près **41,8 millions de déplacements** qui sont réalisés chaque jour de semaine en Île-de-France. Il y en avait 41 millions en 2010, soit une hausse d'environ 2 % qui est liée principalement à la croissance de la population francilienne (la mobilité par personne étant par ailleurs restée stable).

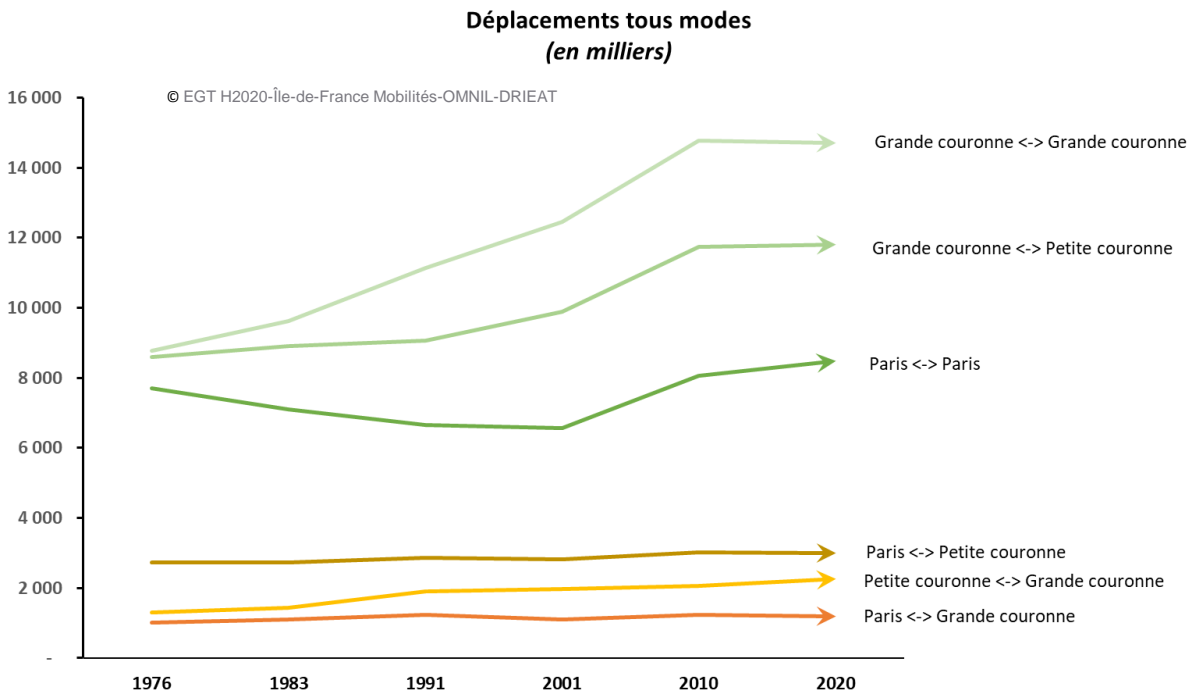
Les déplacements se font **majoritairement en dehors de Paris** à près de 70 %. Ils se font en premier lieu à l'intérieur de la grande couronne, puis en petite couronne.

Les déplacements entre Paris et la banlieue représentent moins de 10 % des déplacements quotidiens.

Des ruptures de tendance à conforter par les enquêtes à venir

Les déplacements entre la petite couronne et la grande couronne sont ceux qui ont le plus augmenté, ce qui s'explique par l'évolution démographique et celle du nombre d'emplois sur ces territoires. Les déplacements dans Paris sont restés très stables entre 2010 et 2018-2020. En revanche les déplacements internes à la petite couronne et à la grande couronne tendent à se stabiliser alors qu'ils avaient augmenté lors de la décennie précédente (*).

Ces évolutions correspondent plus à des **évolutions démographiques ou du territoire** qu'à une évolution de la mobilité individuelle à profil identique. Plus d'enfants et plus de personnes âgées conduisent à une diminution de la mobilité individuelle moyenne. Plus d'emplois en petite couronne renforce l'attractivité de ce territoire.



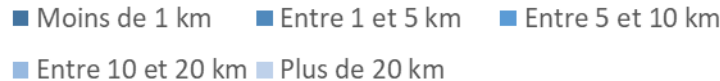
(*) Certaines évolutions dans l'organisation régionale des déplacements sont en rupture avec les tendances passées et devront être confortées par les enquêtes à venir.

Les trois quarts des déplacements font moins de 5 km et durent moins de 30 minutes

Répartition des déplacements
Selon leur portée



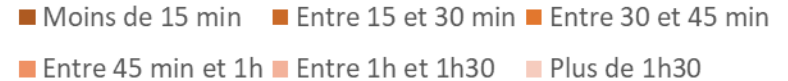
Portée moyenne : 4,5 kilomètres



Répartition des déplacements
Selon leur durée



Durée moyenne : 24 minutes



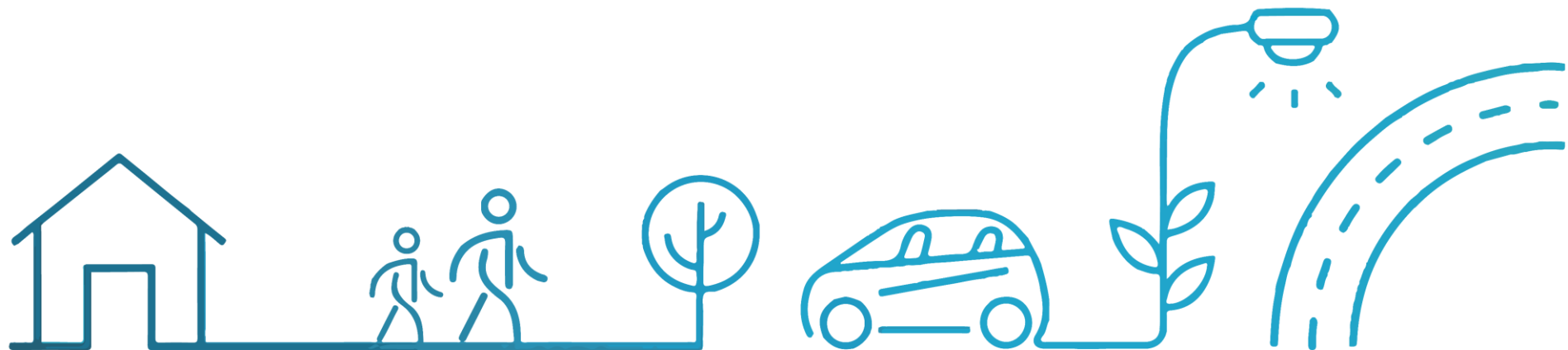
© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT

Les déplacements sont en **grande majorité de faible portée** (distance à vol d'oiseau). La portée moyenne d'un déplacement est de moins de 6 km et près de la moitié fait moins d'un kilomètre. Environ un déplacement sur huit fait plus de dix kilomètres.

Le constat en durée est un peu différent. La durée moyenne d'un déplacement s'élève à 23 minutes. Mais un tiers des déplacements durent plus de 30 minutes et 18% plus de 45 minutes. Cela pèse dans le temps passé à se déplacer dans la journée. Les déplacements les plus longs sont réalisés en transports collectifs (qui durent 45 minutes en moyenne pour parcourir 9km à vol d'oiseau).

Ces répartitions sont toutefois **peu différentes de celles observées en 2010** : la mobilité de proximité reste prédominante au sein de la mobilité quotidienne, et les déplacements les plus longs en temps ou en distance ne sont pas plus fréquents.

Quels modes de déplacements ?



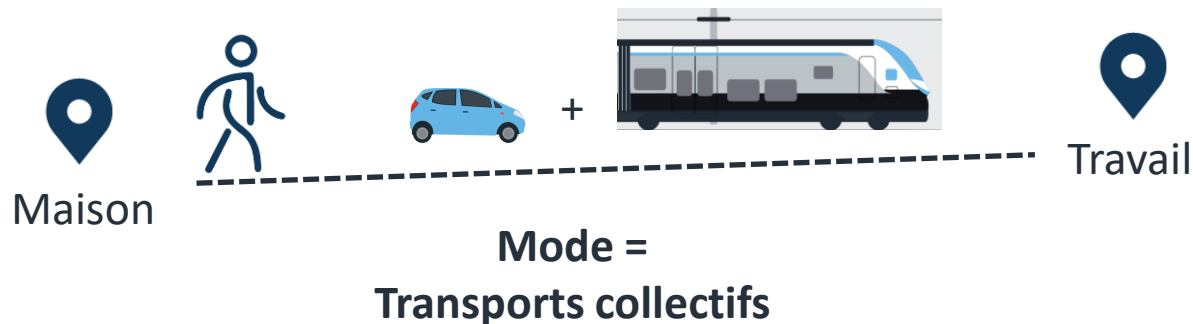
Définition du mode principal d'un déplacement

Une personne peut utiliser un ou plusieurs modes de transports pour réaliser un déplacement.

Il est donc utile de définir un **mode principal** pour chaque déplacement.

Une hiérarchie des modes de transports est définie, « du plus lourd au plus léger » :
Transports collectifs > voiture > deux-roues motorisés > vélo > marche
C'est le mode « le plus lourd » qui est retenu comme mode principal.

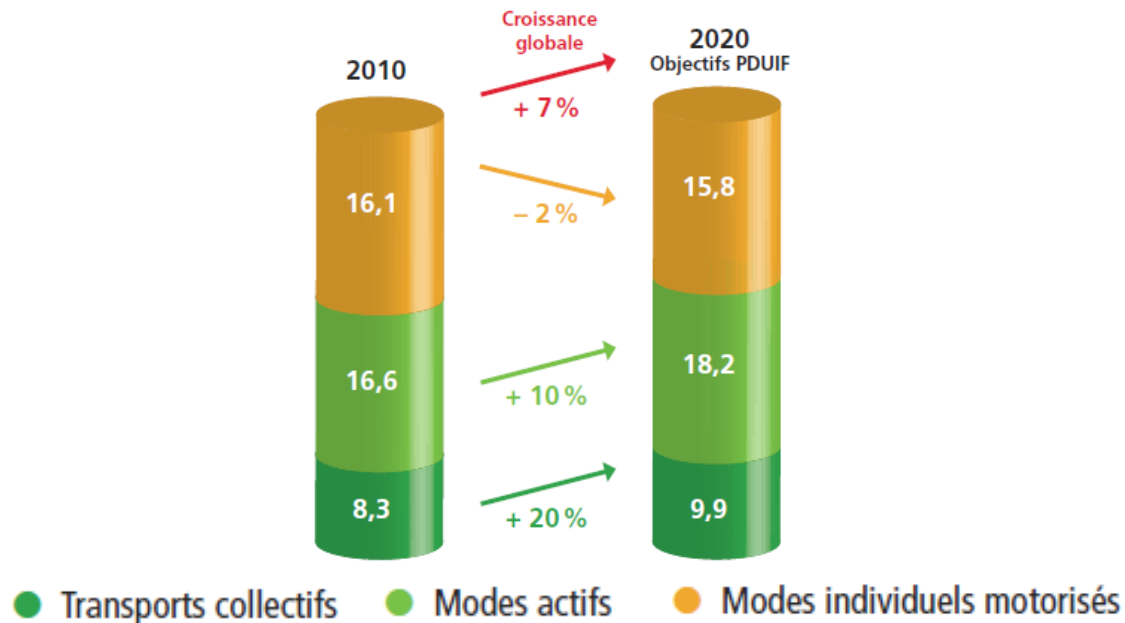
Ainsi, un déplacement qui utilise les transports collectifs est classé « transports collectifs » même s'il utilise d'autres modes.



La marche étant le mode « le plus léger », les déplacements dont le mode principal est la marche sont réalisés **exclusivement à pied**.

Rappel des objectifs du PDUIF à l'horizon 2020

Evolution des déplacements quotidiens (en millions par jour)

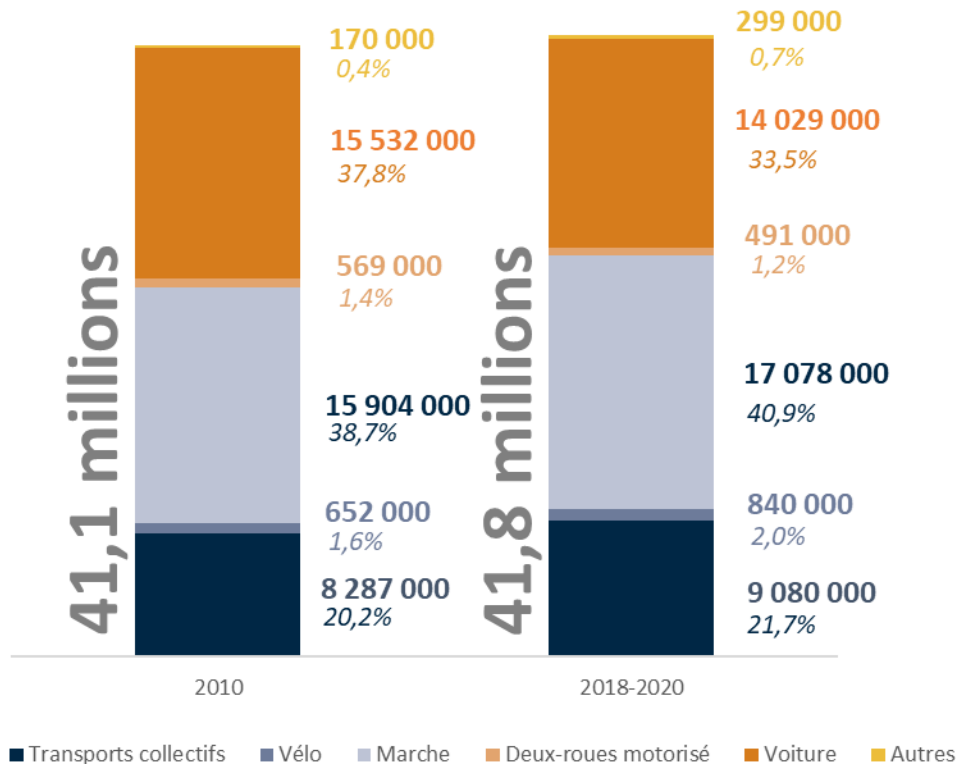


Les résultats de cette EGT vont permettre d'apprécier l'atteinte des objectifs d'évolution de la mobilité fixés par le PDUIF pour la période 2010-2020 qui étaient les suivants :

- La croissance globale des déplacements en Île-de-France était estimée à + 7% en lien avec la croissance démographique.
- Afin de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements, il était nécessaire de réduire de 2 % les déplacements en voiture et deux roues motorisés (selon les modélisations réalisées par Airparif en tenant compte des évolutions technologiques des motorisations).
- Afin de compenser cette réduction, les déplacements réalisés par les autres modes devaient augmenter, augmentation fixée à parts égales en volume entre les transports collectifs et les modes actifs.
- Ainsi, les déplacements en transports collectifs devaient continuer à croître de 20 % entre 2010 et 2020 et les déplacements à pied et à vélo de 10%.

Une évolution de l'usage des modes de déplacements globalement en phase avec les objectifs du PDUIF

Nombre de déplacements quotidiens selon le mode



© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT

On compte avant la crise sanitaire près de **9,1 millions de déplacements en transports collectifs** en jour ouvrable, ce qui représente une croissance de 10% par rapport à 2010 et une augmentation de leur part modale.

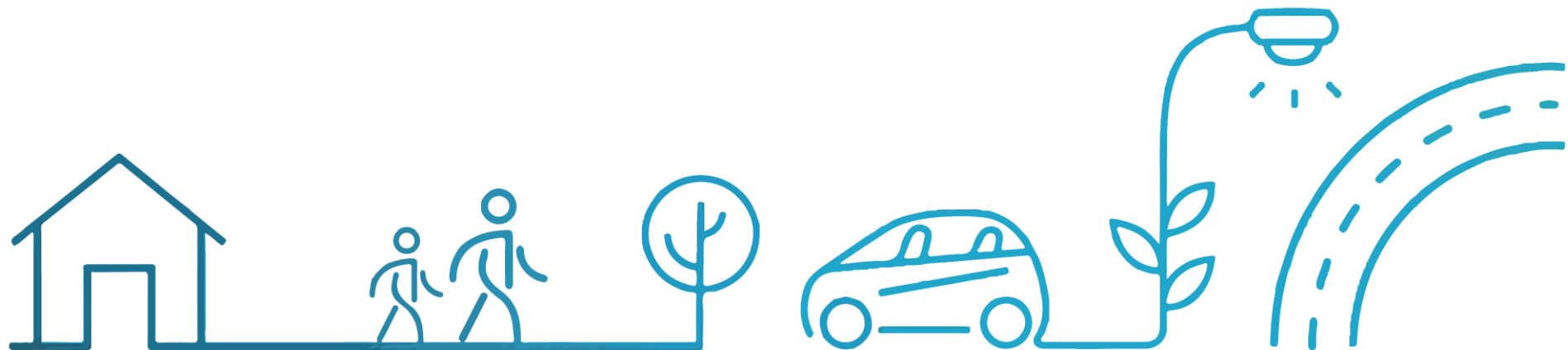
Les déplacements en voiture diminuent de 10% sur l'ensemble de l'Île-de-France et voient ainsi leur part modale diminuer. Les déplacements en deux-roues motorisés baissent également.

Globalement, la tendance à la **diminution des modes individuels motorisés** est plus importante que celle fixée par le PDUIF.

L'ensemble des **modes actifs présente une croissance** de près de 10% (7% pour les déplacements à pied et 29% pour les vélos), ce qui est tout à fait dans les tendances du PDUIF.

L'EGT H2020 voit par ailleurs émerger les **nouvelles mobilités**, avec l'apparition de volumes certes faibles mais tout de même détectables de déplacements en VTC et taxis, ainsi qu'en trottinettes.

Focus par mode de déplacements



17,1 millions de déplacements à pied

La marche est le premier mode de déplacement

17,1 millions : c'est le nombre de déplacements réalisés exclusivement à pied. Cela ne reflète toutefois pas la totalité de l'usage de ce mode de déplacement puisque les déplacements en transports collectifs impliquent aussi nécessairement des trajets à pied.

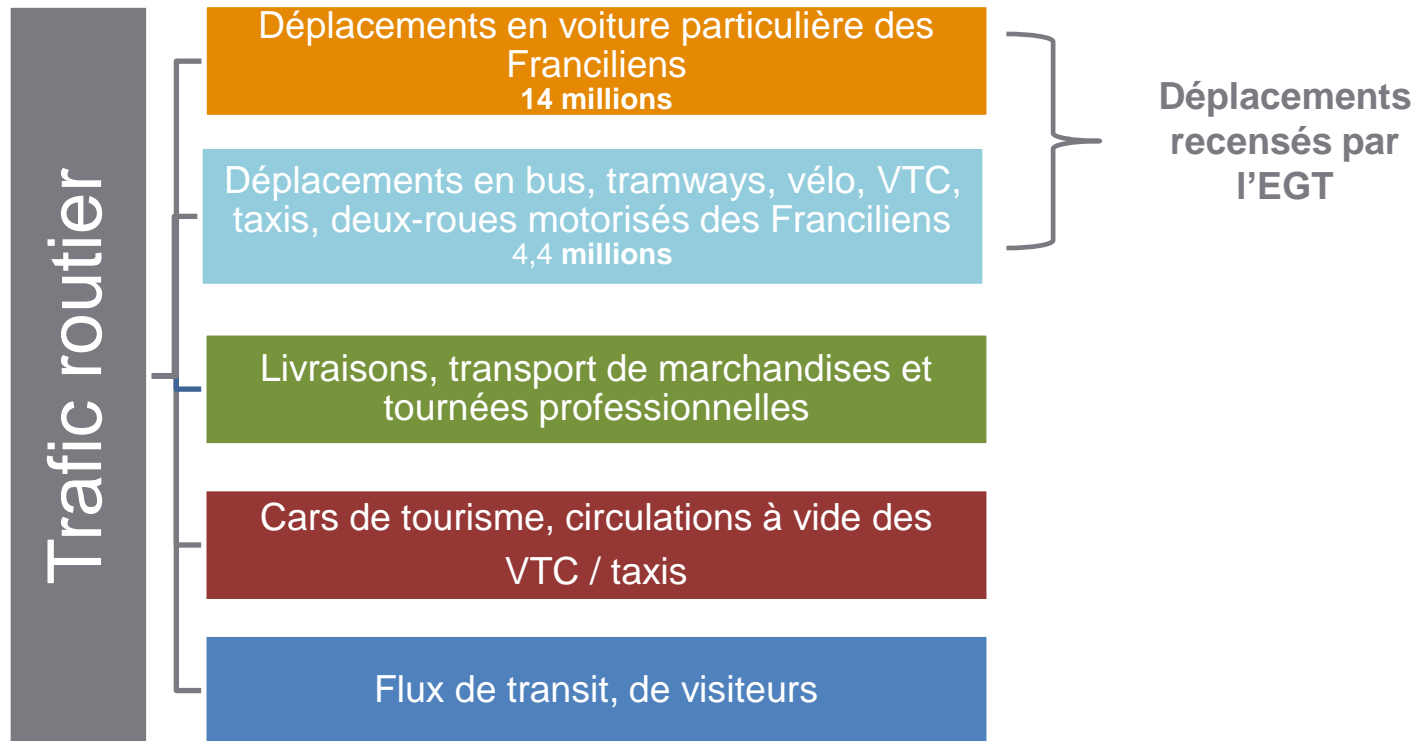
C'est le mode dominant à Paris (56 %) et en petite couronne (44 %).

Elle connaît une forte croissance : + 7 % de déplacements à pied.

- En particulier à Paris
- Dans une moindre mesure en petite couronne



Les déplacements recensés dans l'EGT ne reflètent qu'une partie de l'usage des réseaux de voirie

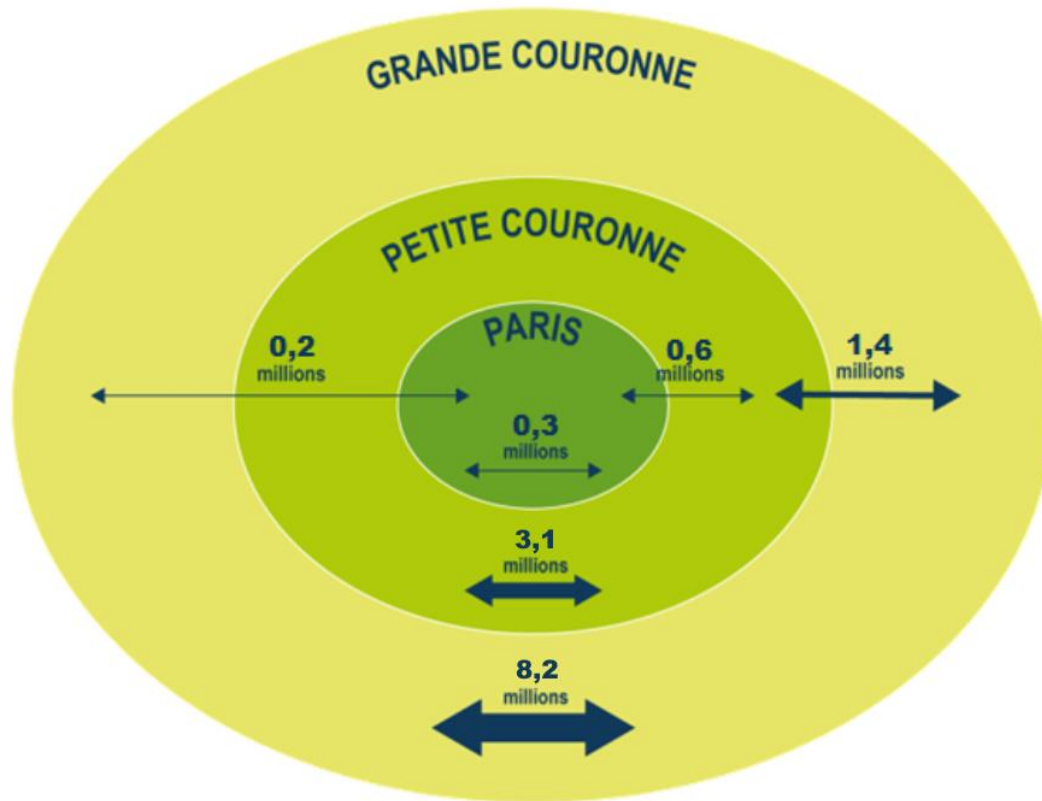


Il faut noter que comme toutes les enquêtes ménages déplacements, **l'EGT ne recense qu'une partie des flux qui empruntent les réseaux routiers.**

D'une part, l'EGT porte seulement sur les déplacements des Franciliens. D'autre part, l'ensemble des tournées professionnelles ne sont pas décrites, elles sont simplifiées. Les livraisons et le transport de marchandises ne sont pas recensés.

Ainsi, la diminution des déplacements en voiture et deux-roues motorisés n'implique pas forcément une diminution des trafics routiers dans les proportions observées dans l'EGT.

14 millions de déplacements en voiture particulière



ainsi que 0,2 million de déplacements d'échange avec l'extérieur de l'Île-de-France

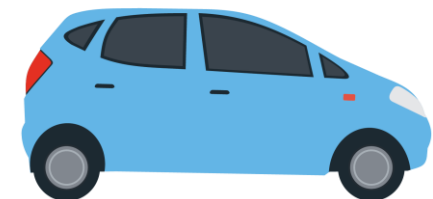
La répartition géographique des déplacements en voiture diffère nettement de celle de l'ensemble des modes.

12,8 millions de déplacements en voiture particulière ont lieu en dehors de Paris, c'est-à-dire plus de 9 déplacements en voiture sur 10.

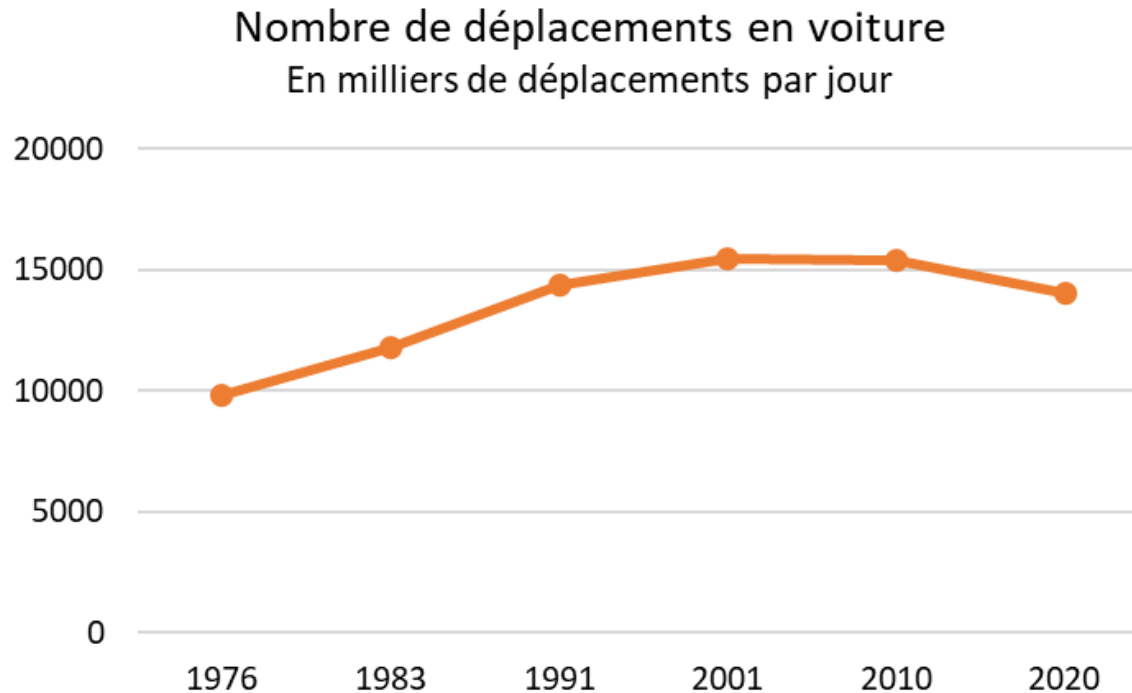
Les déplacements en voiture se font **principalement en grande couronne**, où la voiture est le mode majoritaire.

Les déplacements dans Paris ne représentent qu'environ 2% du total. Les déplacements radiaux banlieue – Paris (800 000), en représentent quant à eux 6%.

© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT



La diminution des déplacements en voiture : une tendance à confirmer

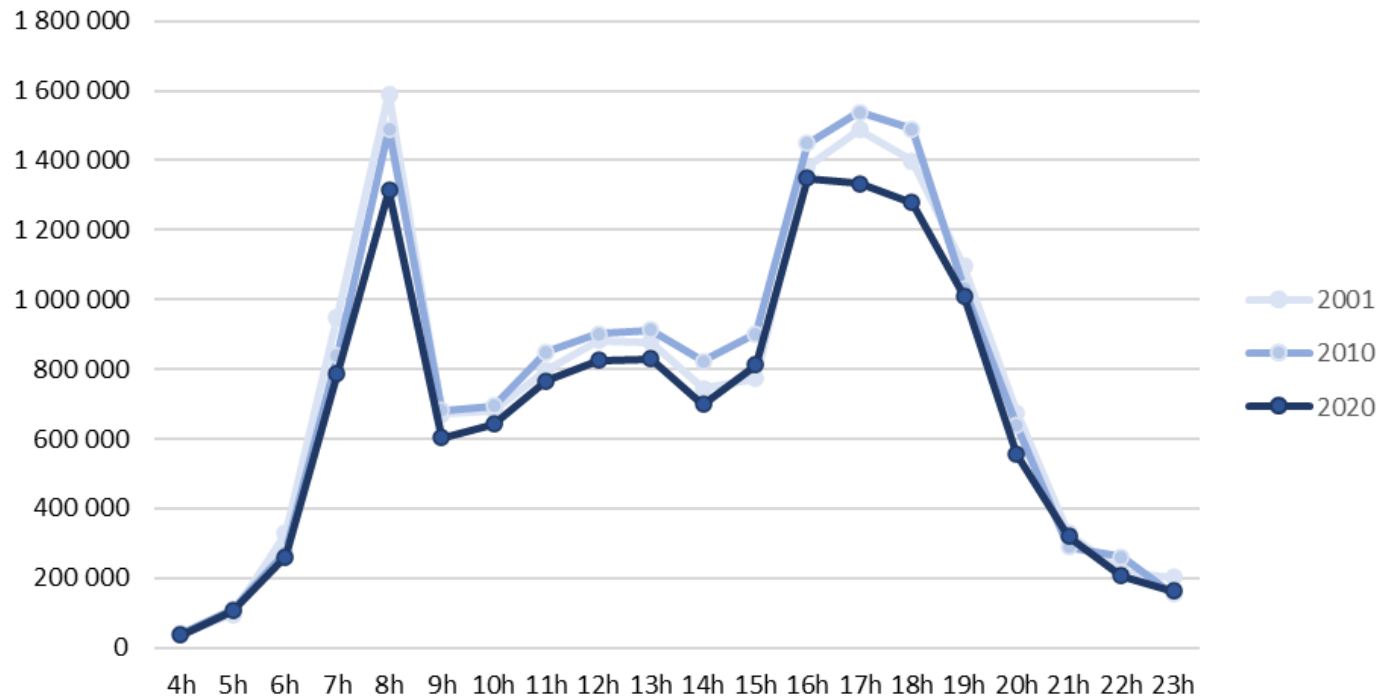


© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT

Les années 90 étaient marquées par un ralentissement de la croissance des déplacements en voiture. La décennie 2000 par une stabilisation. La décennie 2010 a donc vu une amorce de diminution de ces déplacements à l'échelle de l'Île-de-France.

La diminution des déplacements en voiture : une tendance à confirmer

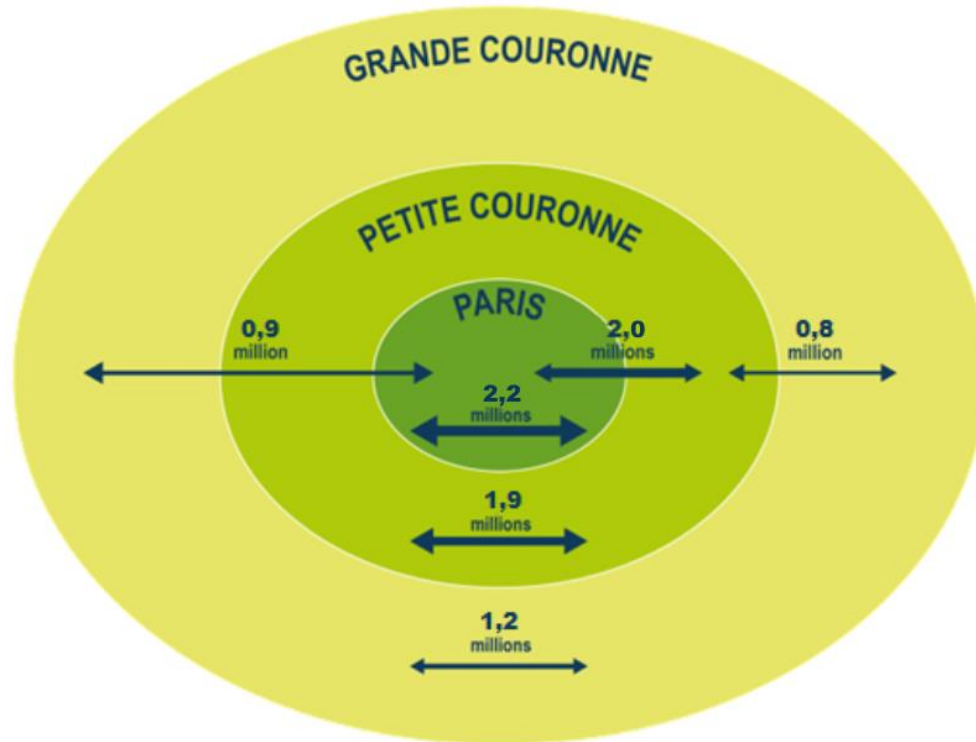
Répartition horaire des déplacements des Franciliens en
voiture
selon l'heure de départ



© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT

Au cours de la journée, ce sont **toutes les périodes horaires** qui voient le nombre de déplacements en voiture **diminuer**.

9,1 millions de déplacements en transports collectifs



Moins de 0,1 million de déplacements d'échange avec l'extérieur de l'Île-de-France



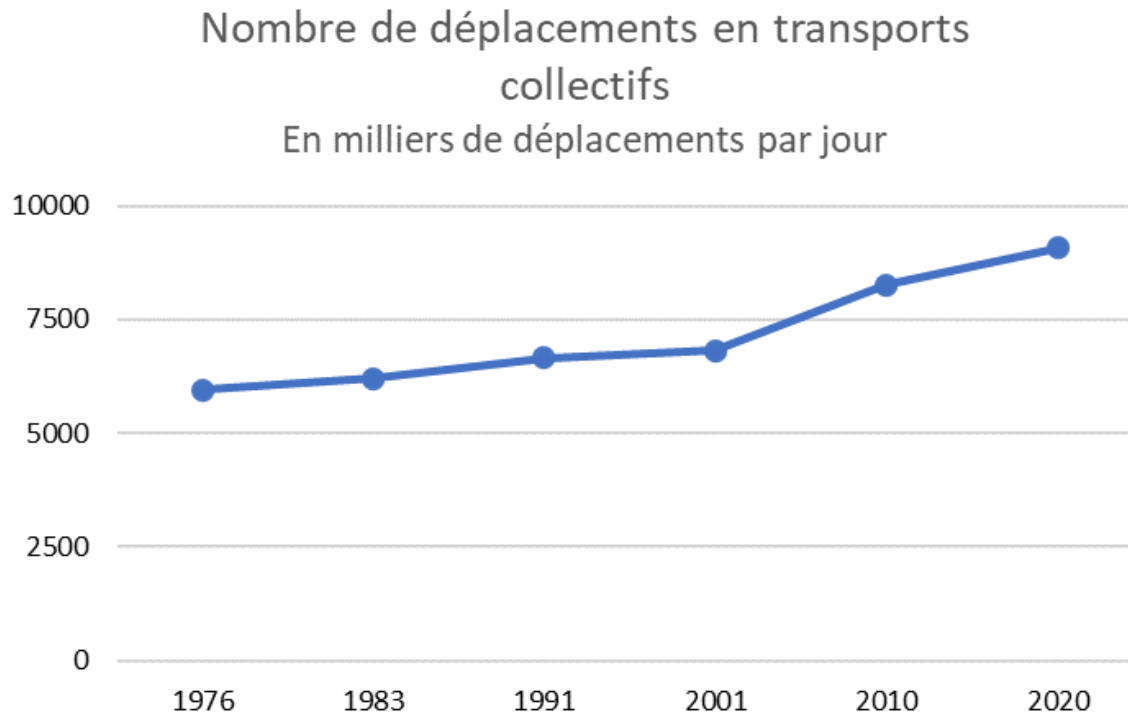
Le nombre de déplacements en transports collectifs est important **à l'intérieur de Paris** : un quart des déplacements y sont réalisés en transports collectifs contre seulement 2% en voiture.

Les déplacements radiaux en transports collectifs entre Paris et la banlieue sont plus nombreux (3 millions de déplacements). Pour ces déplacements, les transports collectifs sont le mode largement majoritaire (aux deux-tiers avec la petite couronne, aux trois-quarts avec la grande couronne). Ce sont des parts modales qui sont confortées par rapport à 2010.

Avant la crise sanitaire, les déplacements réalisés intégralement hors de Paris dépassent les 4 millions et le volume de déplacements à l'intérieur de la petite couronne se rapproche de celui à l'intérieur de Paris (1,6 million / 2 millions).

En banlieue, la part modale des transports collectifs a augmenté : en petite couronne, entre la petite et la grande couronne ainsi qu'en grande couronne.

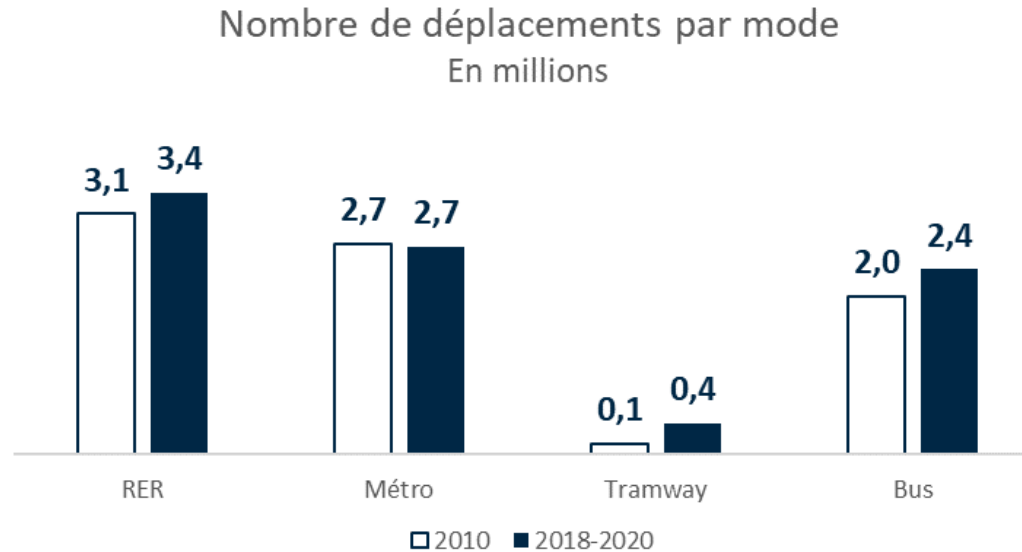
Croissance des transports collectifs : une tendance qui se poursuit



© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT

Les années 70, 80 et 90 avaient été marquées par une stagnation des déplacements en transports collectifs autour de 6 millions par jour. La tendance est désormais toute autre. La période 2010 – 2020 a poursuivi la tendance 2001 – 2010 en termes de croissance de l’usage des transports collectifs.

Croissance des transports collectifs : une tendance qui se poursuit



© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT

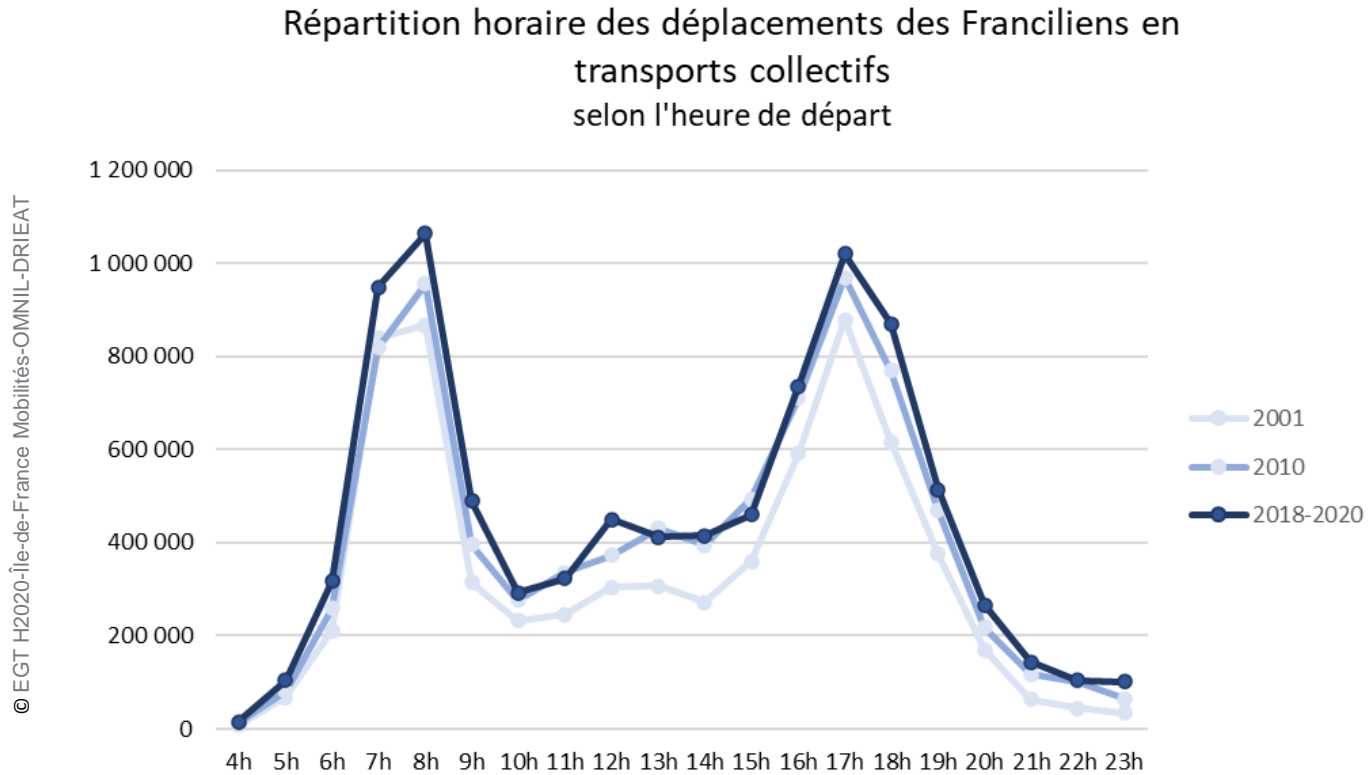
L'évolution de l'usage des différents modes de transport est à la fois le reflet de l'évolution démographique et économique ainsi que de l'évolution de l'offre de transport.

Ainsi le mode qui a le plus augmenté est le **tramway** dont le réseau a été considérablement étendu depuis 2010. L'usage du bus a augmenté alors même que les lignes de tramway sont pour la plupart venues remplacer des lignes de bus à fort trafic.

Le train et surtout le RER totalisent à eux deux une forte croissance sous l'effet conjugué des renforts d'offre (notamment aux heures creuses), de l'évolution démographique et des emplois ainsi que des évolutions tarifaires.

Les déplacements utilisant le métro connaissent une évolution plus limitée notamment sous l'effet de l'évolution démographique à Paris (pour rappel, les non-Franciliens – touristes et visiteurs, ne sont pas enquêtés dans l'EGT).

Une croissance marquée aux heures de pointe



L'augmentation des flux concerne la **quasi-totalité des périodes horaires**. C'est la conséquence directe de l'évolution de l'offre de transports collectifs (nouvelles infrastructures, développement de l'offre sur les réseaux ferrés existants et développement de l'offre bus) qui a permis un report modal.

Elle est très **marquée aux heures de pointe** notamment à celles du matin, en lien notamment avec la croissance du nombre de cadres.

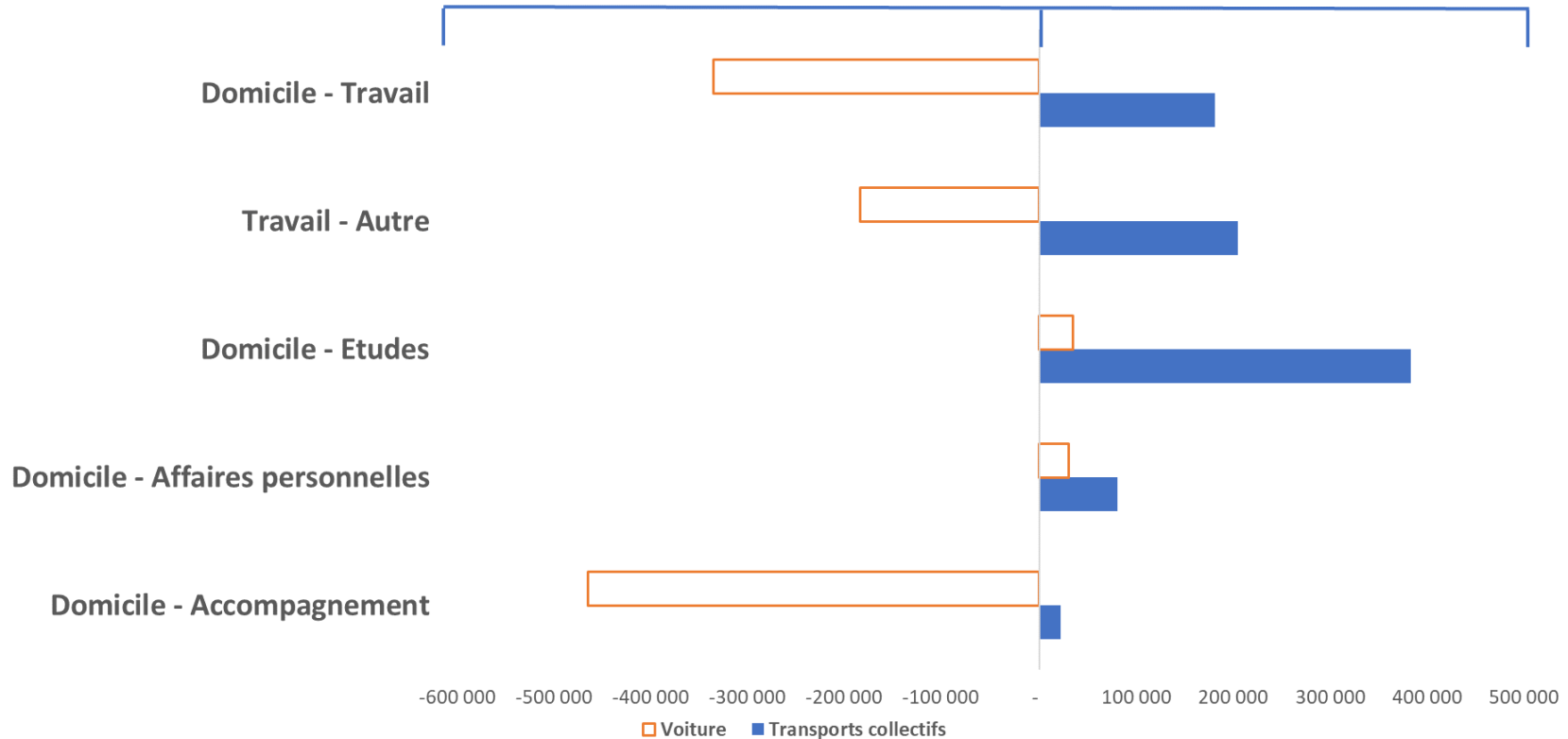
On note aussi d'avantage de retours tardifs le soir.

0,9 million de déplacements en moins en voiture 0,9 million en plus en transports collectifs

Par motif, ce sont surtout ...

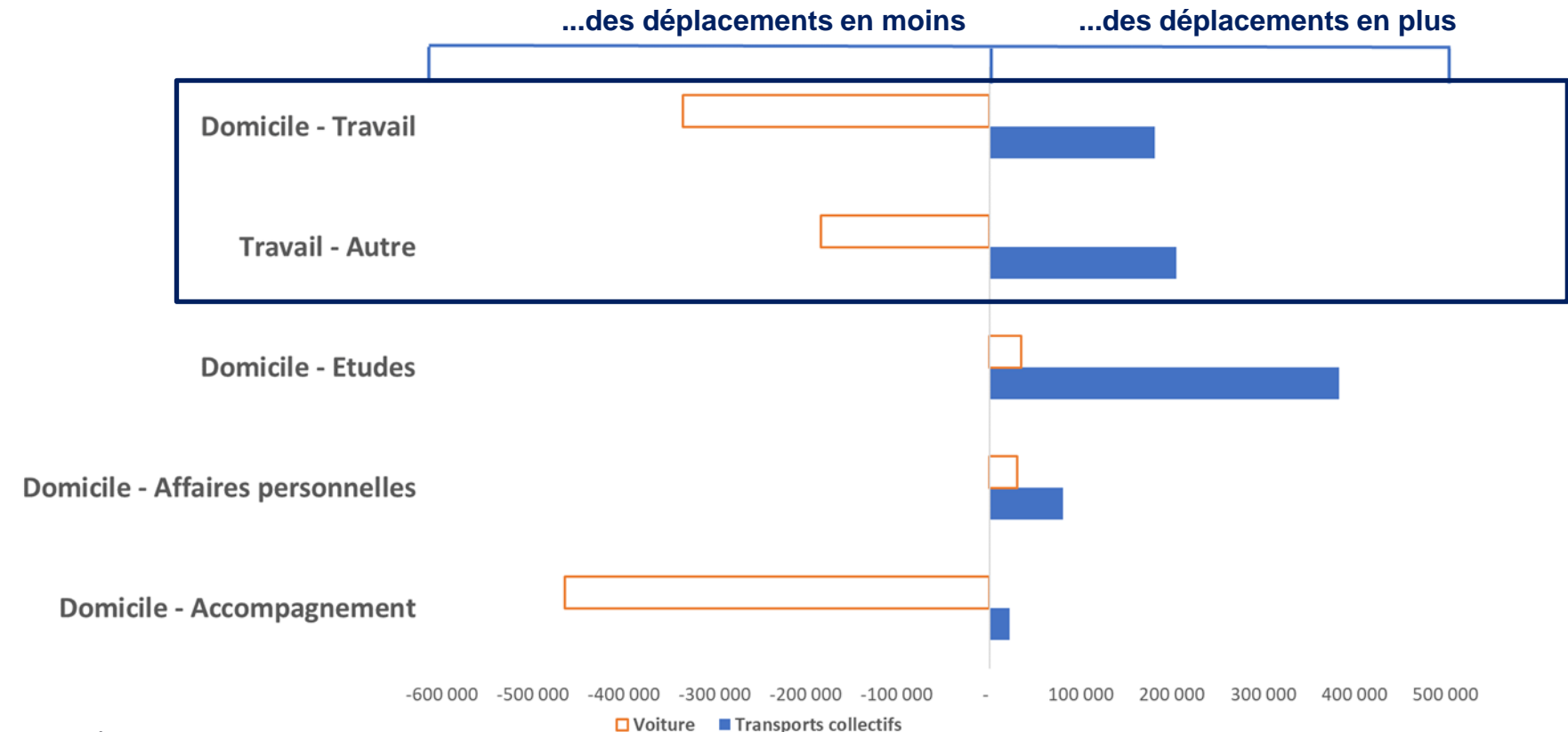
...des déplacements en moins

...des déplacements en plus



0,9 million de déplacements en moins en voiture 0,9 million en plus en transports collectifs

Par motif, ce sont surtout ...

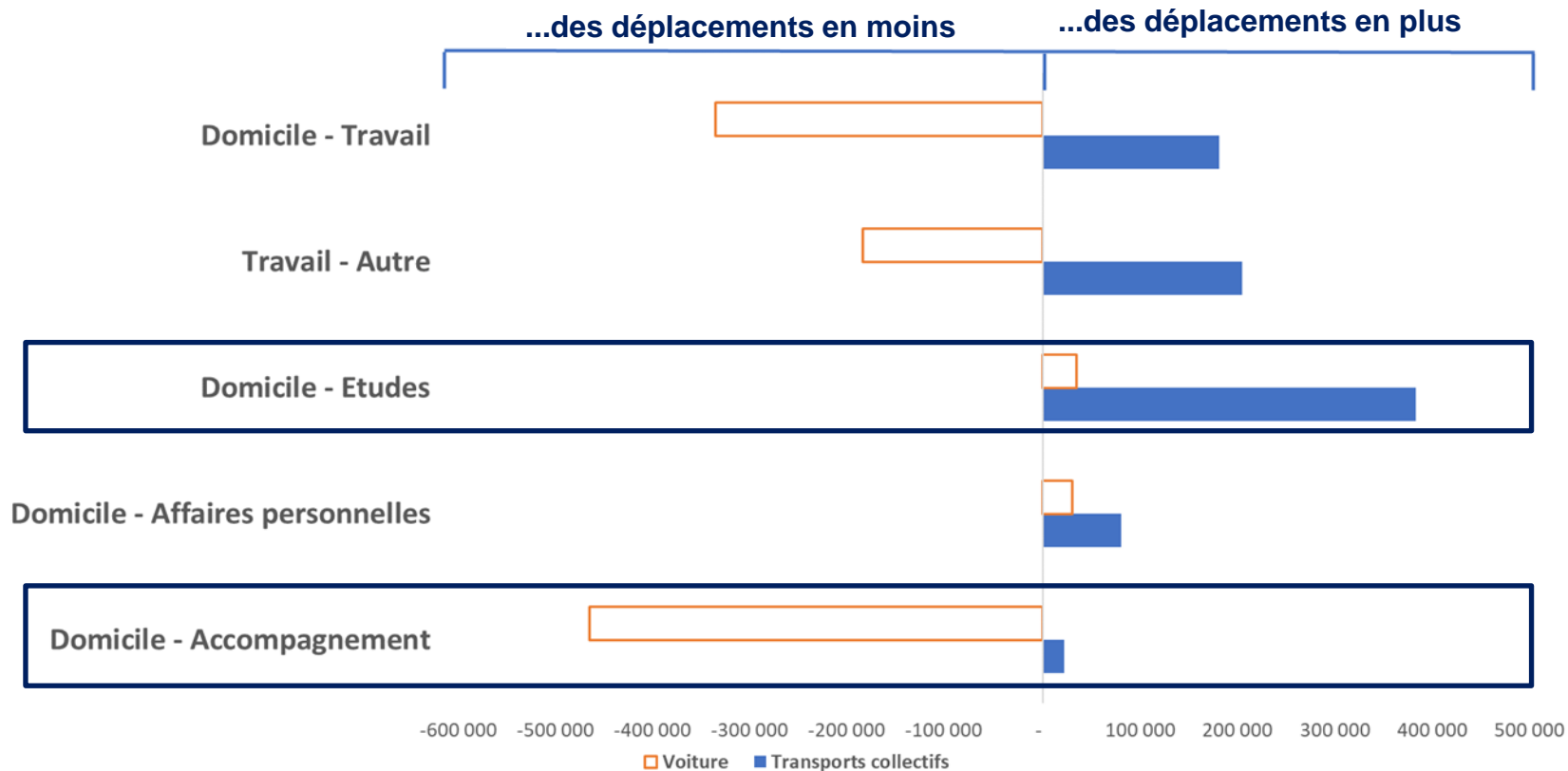


© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT

Les déplacements liés au travail se font moins en voiture et plus en transports collectifs. La part modale des transports collectifs s'est fortement accrue sous l'effet de la croissance des emplois de cadres situés au cœur de l'Île-de-France, où les réseaux de transports collectifs sont les plus développés.

0,9 million de déplacements en moins en voiture 0,9 million en plus en transports collectifs

Par motif, ce sont surtout ...

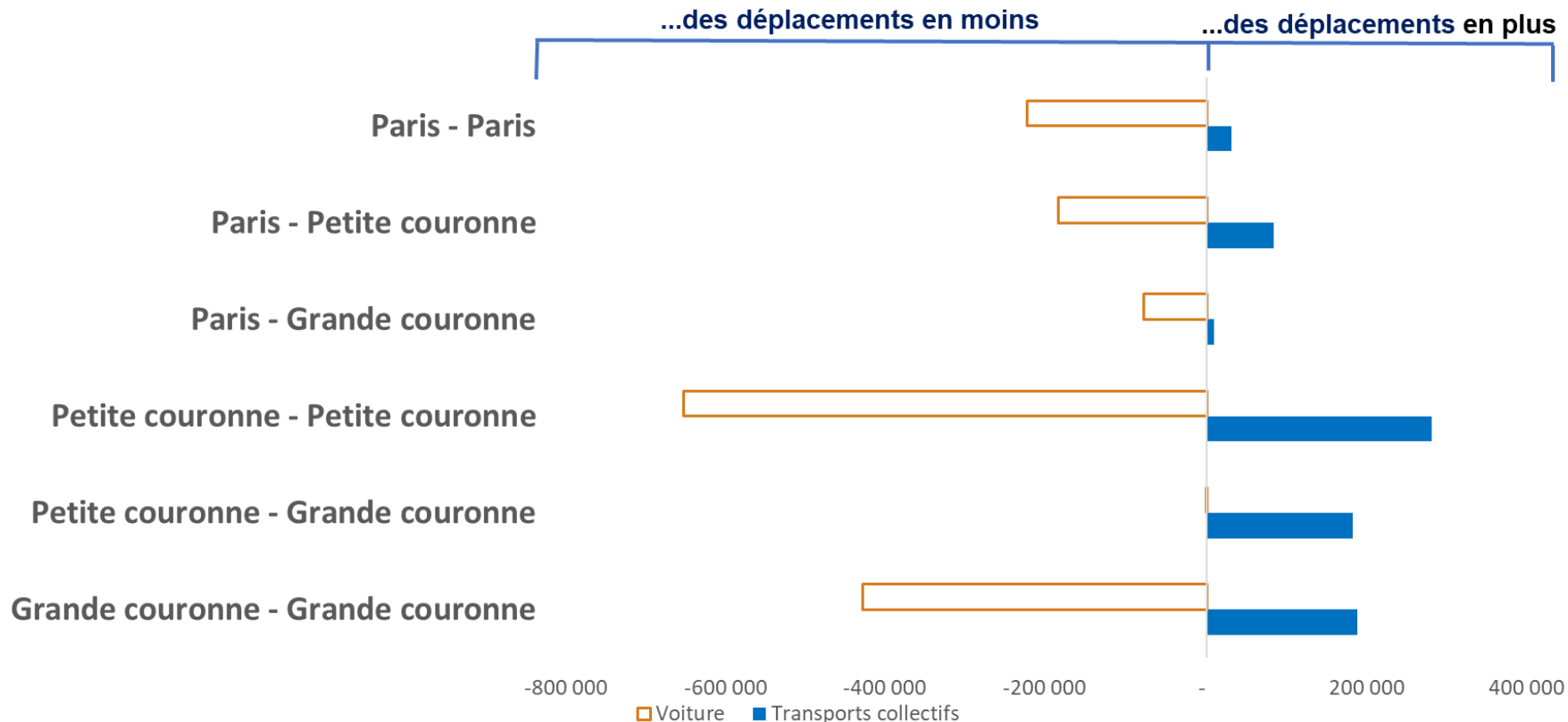


© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT

Les déplacements domicile-études en transports collectifs augmentent sous l'effet de l'arrivée au collège des enfants des années 2000 et des renforts de l'offre de bus en banlieue. En parallèle, les déplacements d'accompagnement (en voiture) diminuent.

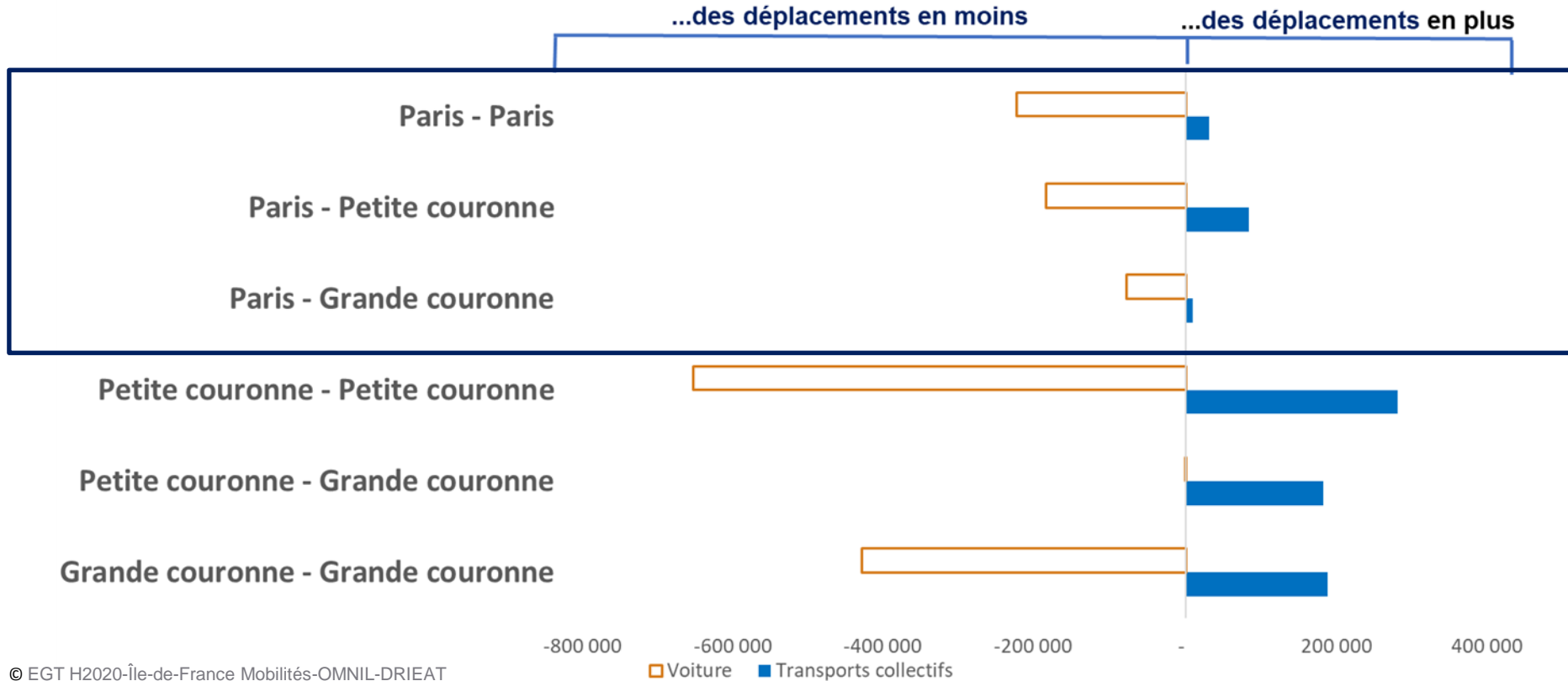
0,9 million de déplacements en moins en voiture 0,9 million en plus en transports collectifs

Par liaison, ce sont surtout ...



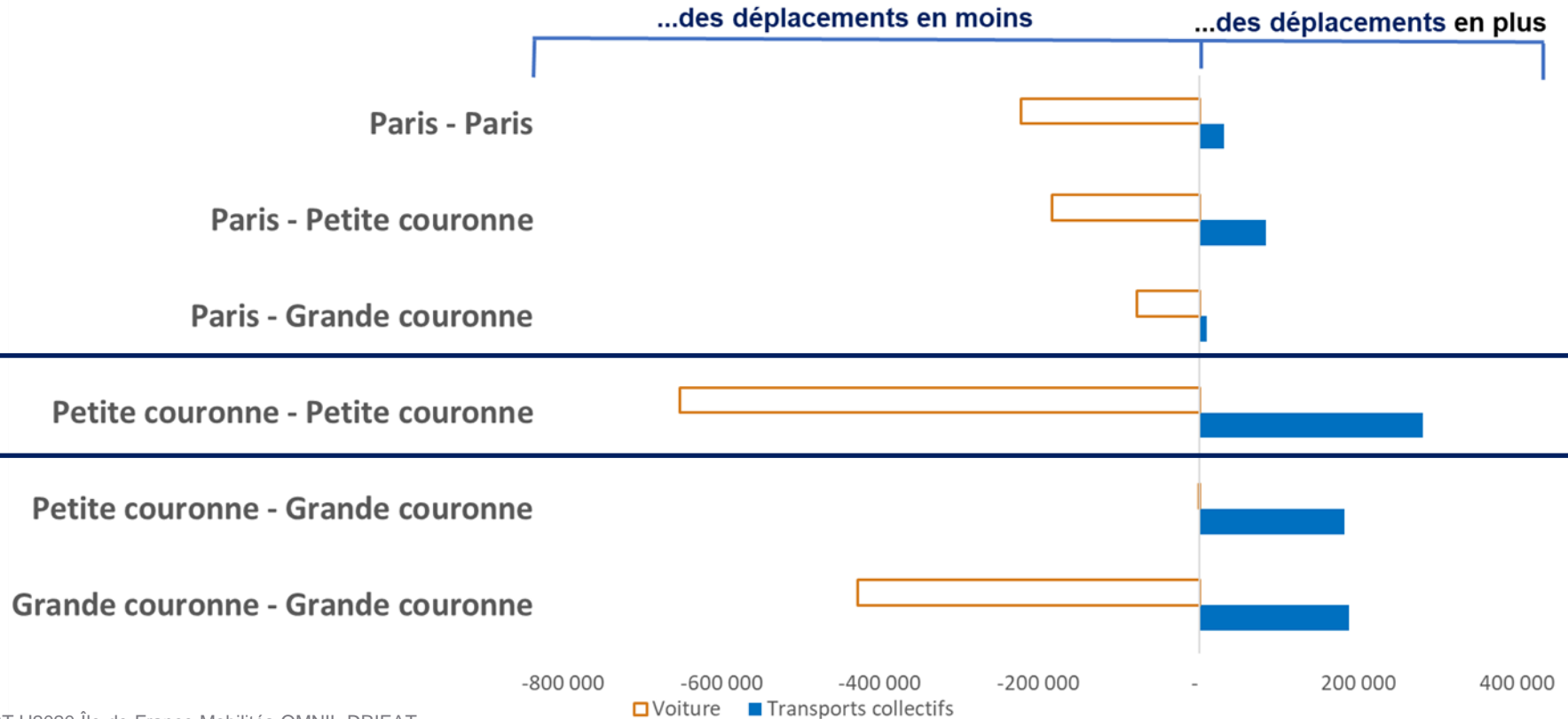
0,9 million de déplacements en moins en voiture 0,9 million en plus en transports collectifs

Par liaison, ce sont surtout ...



Dans Paris, la diminution de la voiture est importante. Elle n'est pas complètement compensée par la croissance des transports collectifs car une part importante des déplacements se fait à pied (dans une moindre mesure : en utilisant les nouveaux services de mobilité). Les déplacements banlieue – Paris évoluent peu.

0,9 million de déplacements en moins en voiture 0,9 million en plus en transports collectifs

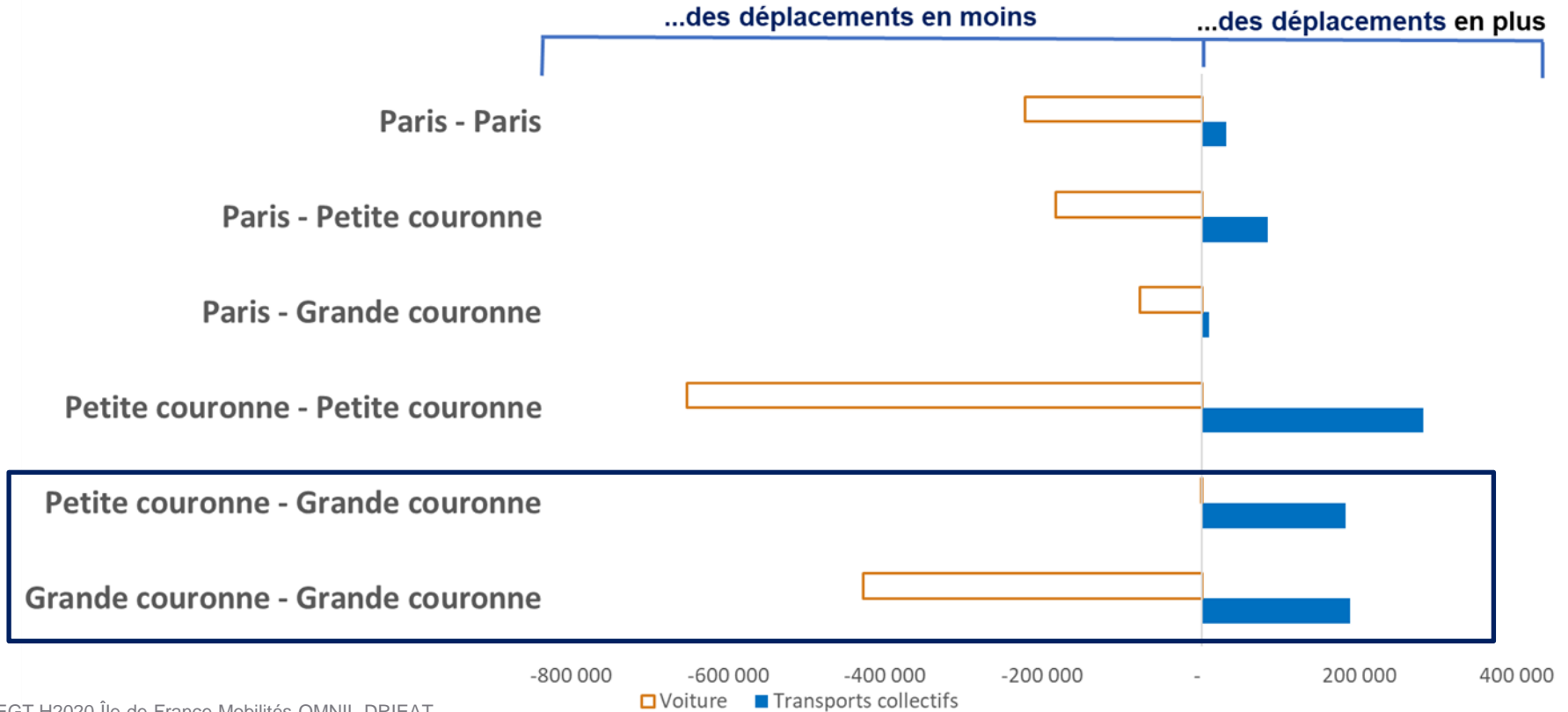


© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT

Les déplacements en lien avec la petite couronne sont ceux qui connaissent l'évolution la plus importante avec un fort accroissement des transports collectifs et une diminution nette de l'usage de la voiture à l'intérieur de la petite couronne.

C'est en petite couronne qu'ont été mises en service de nombreuses lignes de tramway, des prolongements de lignes de métro et des arrêts plus nombreux des lignes radiales ferrées.

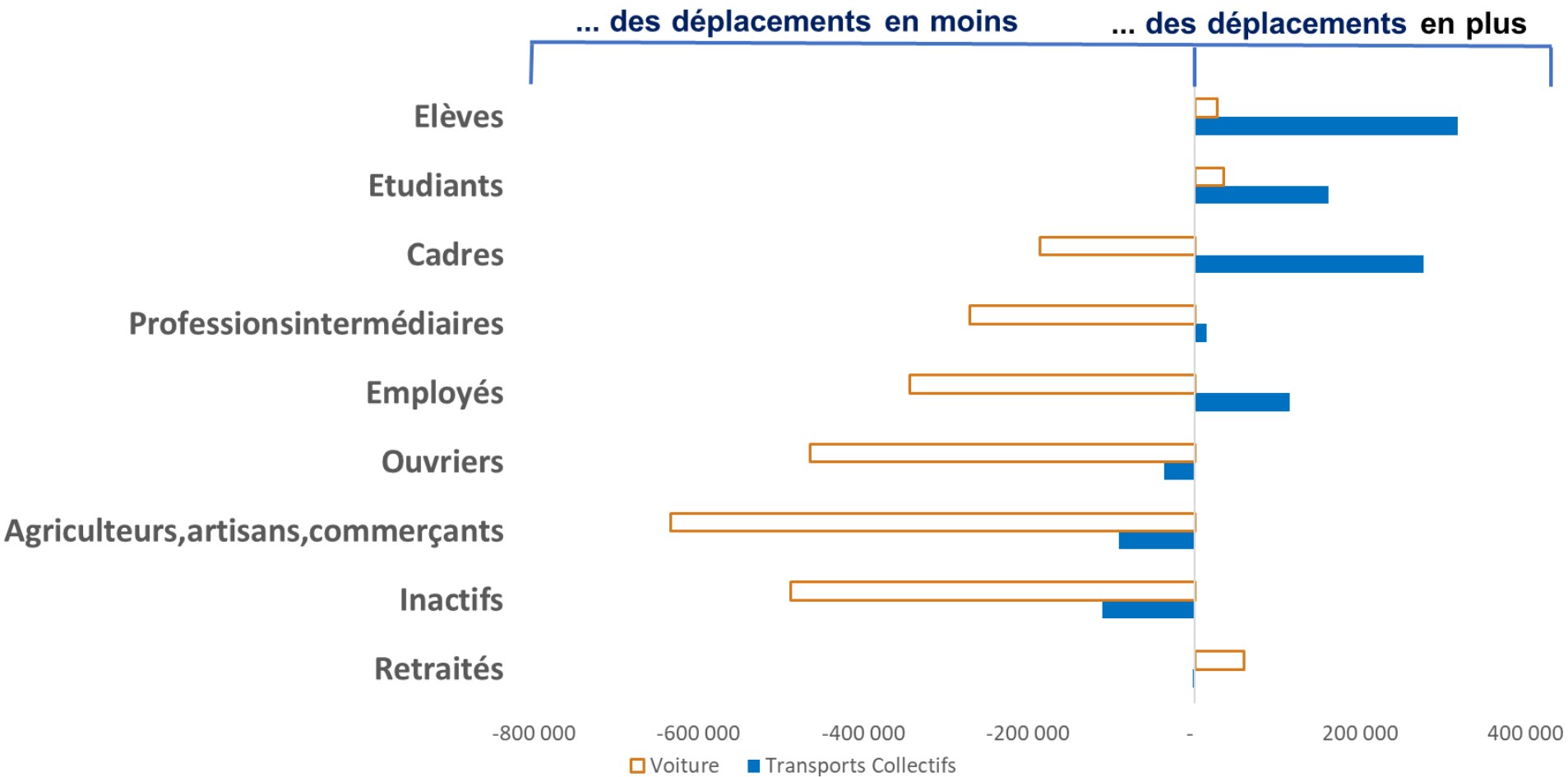
0,9 million de déplacements en moins en voiture 0,9 million en plus en transports collectifs



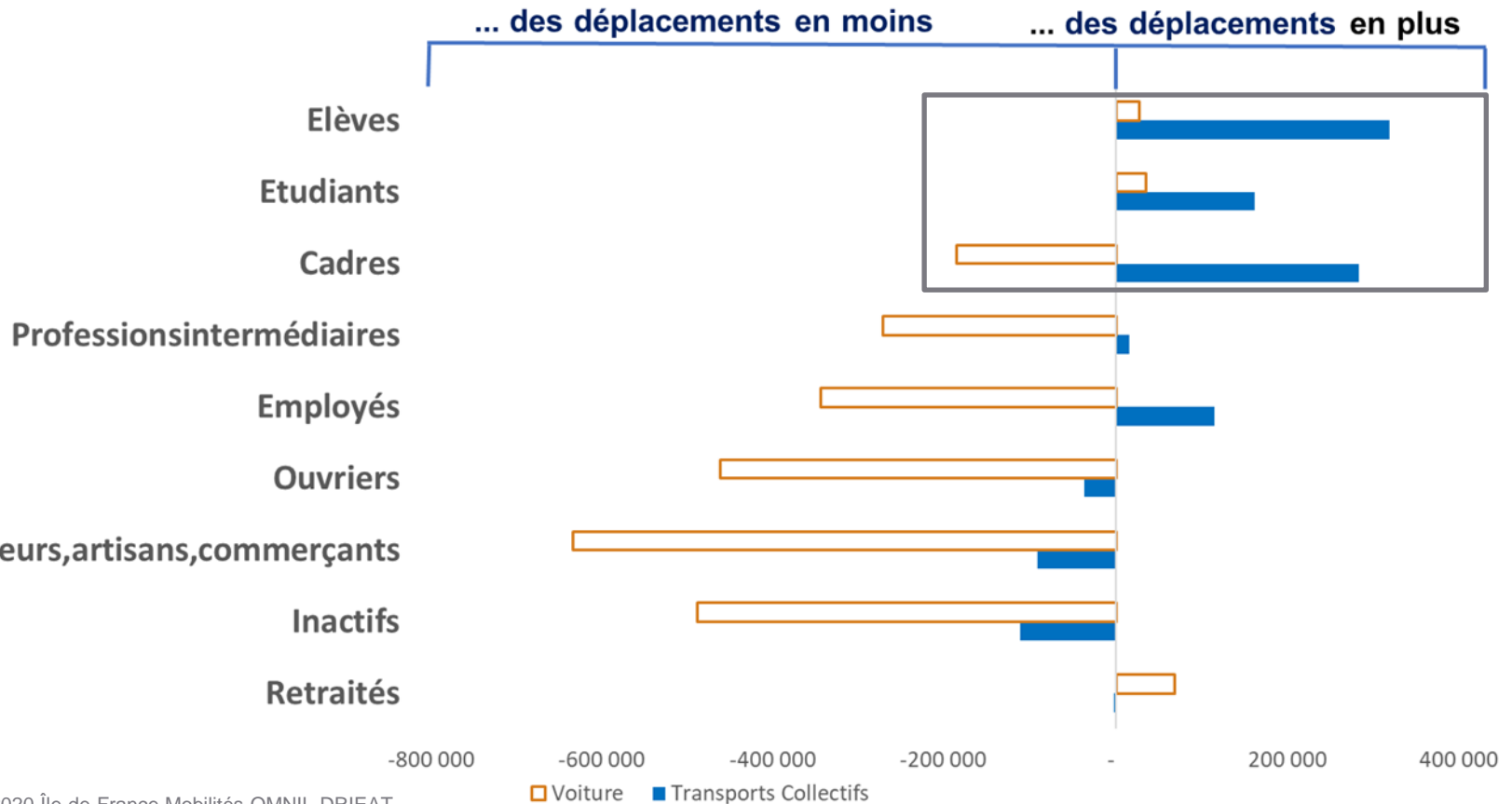
En grande couronne, la croissance des transports collectifs est significative. Ces évolutions s'expliquent principalement par l'évolution démographique de la grande couronne (plus de personnes âgées et plus d'enfants) ainsi que par le développement de l'offre de transports collectifs (en particulier des bus).

On observe aussi une légère diminution de la voiture qui reste à confirmer par la suite de l'enquête.

0,9 million de déplacements en moins en voiture 0,9 million en plus en transports collectifs



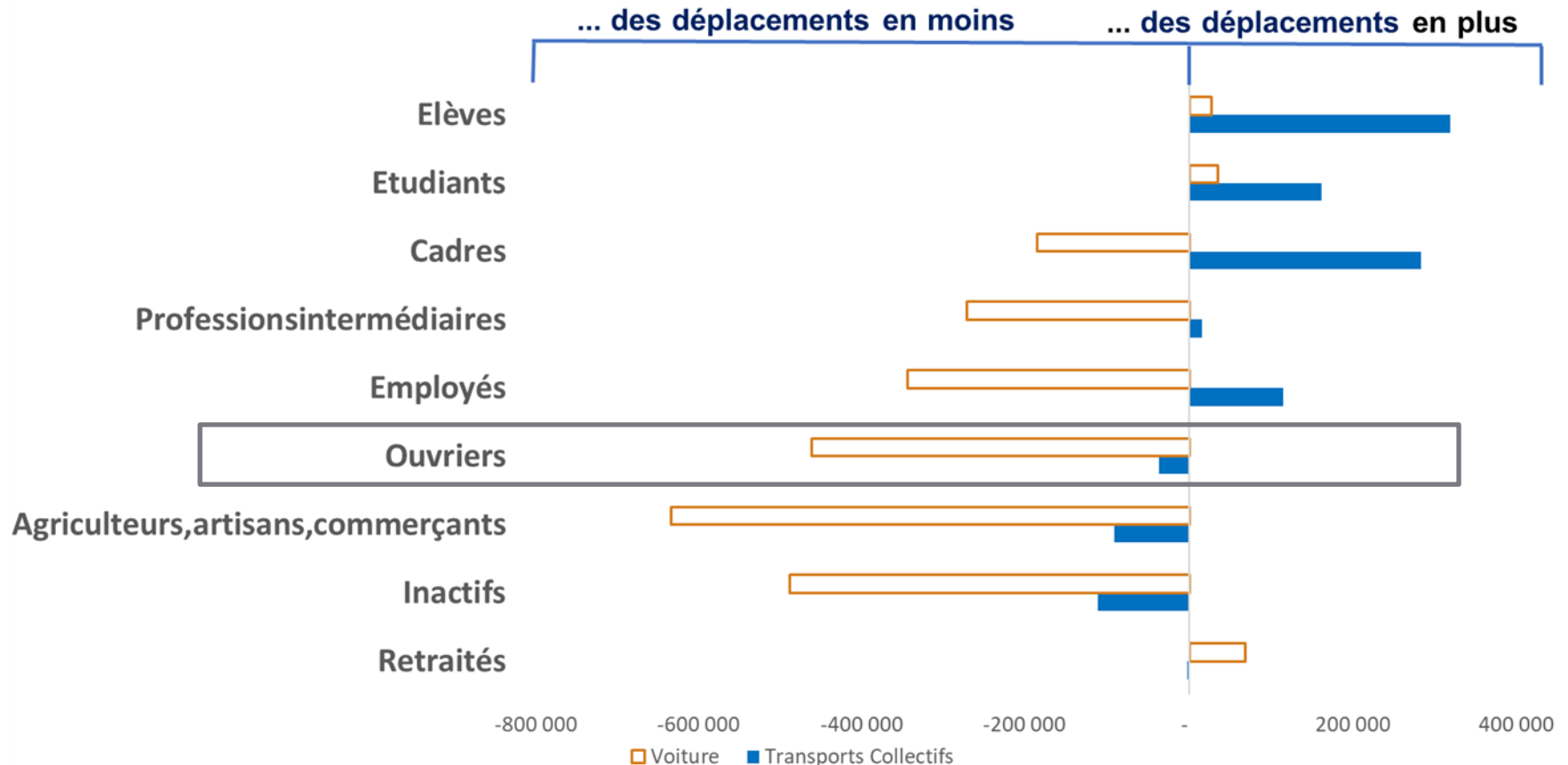
0,9 million de déplacements en moins en voiture 0,9 million en plus en transports collectifs



La dynamique des transports collectifs est tirée par :

- La croissance du nombre d'enfants
- Les étudiants qui utilisent plus les transports collectifs et moins la voiture
- Les cadres et professions intermédiaires qui accèdent plus facilement à leur emploi en transports collectifs (car leurs emplois sont plus souvent situés dans des zones bien desservies).

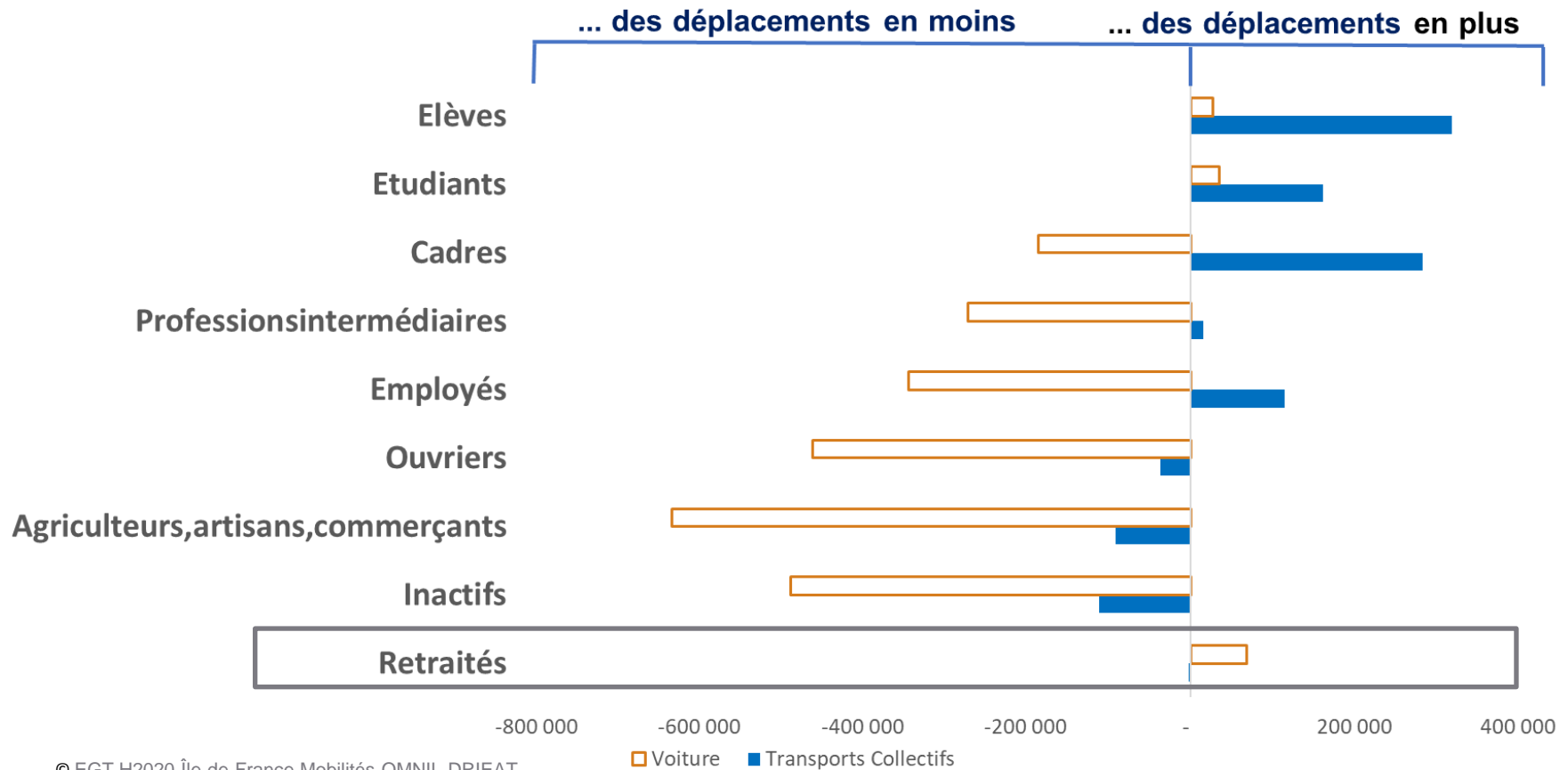
0,9 million de déplacements en moins en voiture 0,9 million en plus en transports collectifs



© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT

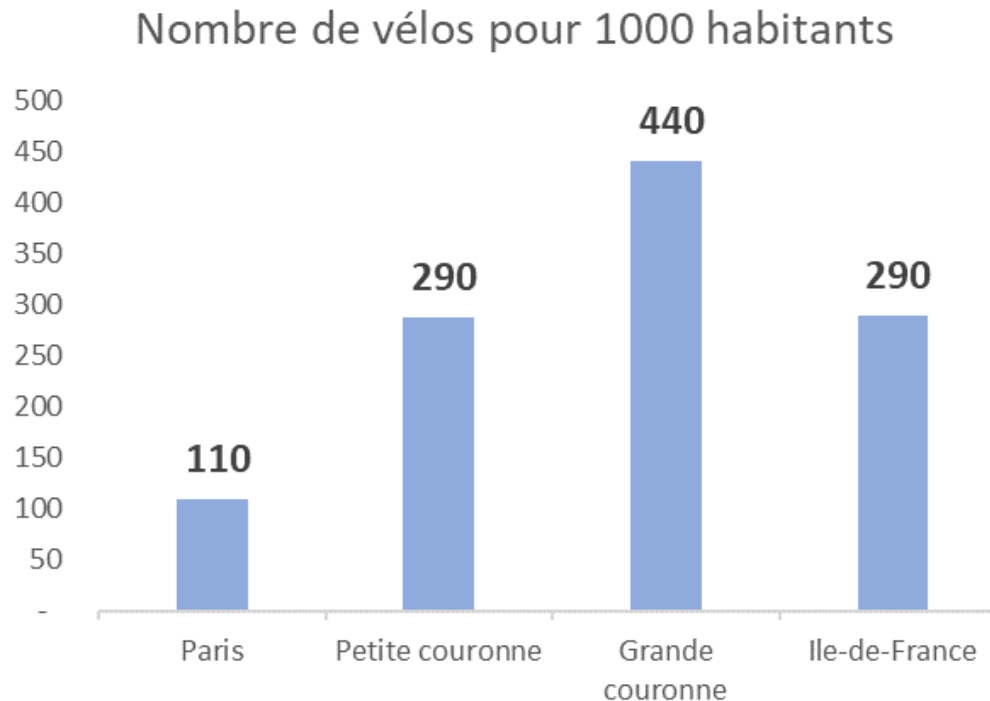
La diminution des déplacements en voiture des ouvriers s'explique par la diminution de cette catégorie professionnelle en Île-de-France.

0,9 million de déplacements en moins en voiture 0,9 million en plus en transports collectifs



Sur la décennie 2001-2010, l'usage de la voiture était porté par l'arrivée à l'âge de la retraite de personnes bénéficiant d'un bon niveau de vie, et de générations de femmes autant motorisées que les hommes. Ces phénomènes ralentissent.

3,6 millions de vélos en Île-de-France



© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT

Le nombre de vélos possédés par les ménages est estimé à 3,7 millions. Les Parisiens sont les moins équipés en vélo, ceux de grande couronne les plus équipés. Cela s'explique principalement par la difficulté à garer un vélo à son domicile. Le nombre de vélos électriques a été multiplié par trois en Île-de-France depuis 2010. Il ne représente toutefois aujourd'hui que 3 % du parc de vélos possédés par les Franciliens.



840 000 déplacements à vélo

C'est environ 30% de plus qu'en 2010.

A ces déplacements s'ajoutent 70 000 déplacements comprenant des trajets à vélo combinés avec les transports collectifs.

Un jour de semaine, 325 000 Franciliens utilisent le vélo pour se déplacer.

Des déplacements réalisés :

- Par des hommes (65%)
- Par des actifs occupés (60%)
- En petite couronne (1/3 des déplacements), à Paris (1/4), en grande couronne (1/4)
- Pour se rendre au travail (30%) - mais le vélo représente seulement 4% des déplacements domicile – travail
- Sur de courtes distances

L'EGT H2020 représente principalement les déplacements en dehors de l'été
Elle représente une valeur moyenne alors que l'usage du vélo présente une saisonnalité importante. D'autre part, la période de collecte couvre l'année 2018 pendant laquelle Vélib' a connu des difficultés importantes.

490 000 déplacements en deux-roues motorisés

Des déplacements réalisés principalement en petite couronne et à Paris (les deux tiers)

En diminution depuis 2010, surtout :

- Dans Paris
- Entre Paris et la petite couronne

Tendance à conforter dans les années à venir

Des déplacements réalisés :

- Par des hommes (9 sur 10)
- Par des actifs occupés (8 sur 10)
majoritairement des cadres, chefs d'entreprises et artisans
- Pour travailler (2/3 des déplacements)



200 000 déplacements en VTC et taxis

Des déplacements qui ont plus que doublé depuis 2010 mais une part modale qui reste limitée à l'échelle de la mobilité un jour donné.

Une croissance qui s'explique par l'émergence des VTC

- 50 % des déplacements réalisés en VTC
- 50 % en taxis

La croissance des déplacements en VTC et taxis est liée à l'apparition de l'offre de VTC

- Développement rapide de l'offre de VTC à partir de 2012
- En 2017 en Île-de-France, le nombre de VTC (18 900) est supérieur au nombre de taxis (17 300)
- Toutefois, l'offre de taxis semble résister (le nombre de taxis reste constant).

Des déplacements réalisés surtout :

- Dans Paris (40 %) ou en lien avec Paris (25 %)
- En lien avec le travail (1/3)



125 000 déplacements en trottinette

Les trottinettes sont majoritairement utilisées :

- Par des enfants de 14 ans et moins ($\frac{3}{4}$ des déplacements)
- En lien avec l'école (40 % des déplacements)
- Dans les secteurs denses de la région (40 % dans Paris, 45 % en petite couronne)

Les trottinettes électriques sont marginales.



L'EGT H2020 reflète l'usage de ce mode en Île-de-France de janvier 2018 à mars 2020

Pour rappel sur le contexte:

Les trottinettes électriques en free-floating sont apparues à l'été 2018.

Au printemps 2019, on comptait environ 20 000 trottinettes en libre service à Paris.

Une étude réalisée par le bureau 6t a montré que la moitié environ des déplacements réalisés avec ces trottinettes sont faits par des non-Franciliens. L'EGT H2020 sous-estime donc sans doute un peu les déplacements des Franciliens en trottinettes free-floating.

En résumé, depuis l'EGT 2010

L'Île-de-France a un peu changé :

- Croissance de la population francilienne (sauf à Paris) mais vieillissement
- Croissance des emplois à Paris et en petite couronne avec plus de cadres, moins d'ouvriers et d'employés

Stabilité de la mobilité individuelle moyenne

L'évolution des modes de vie continue :

- La journée des actifs change : des pauses déjeuner plus occupées, plus d'activités avant de rentrer chez soi.
- Les loisirs continuent de se développer.

Les changements dans l'usage des modes de déplacement sont le reflet de l'évolution de la population et des modes de vie, des politiques de déplacements et de l'apparition des nouveaux acteurs de la mobilité.

- Croissance de la marche à Paris, modérée en petite et grande couronnes
- Diminution marquée des déplacements en voiture à Paris et en petite couronne ; fin de la croissance de la voiture en grande couronne, malgré la croissance de la population
- Croissance importante des transports collectifs y compris en pointe, et surtout en petite couronne
- Croissance modérée du vélo (à relativiser par la période d'enquête)
- Diminution des deux-roues motorisés
- Emergence des nouvelles mobilités (VTC, trottinettes)