

Les cahiers de l'Enquête Globale de Transport

Décembre 2006

8

Les déplacements de fin de semaine

**Analyse de la mobilité des Franciliens
le samedi et le dimanche**

**Alain Méyère
Jérémy Courel - IAURIF
Christine Couderc - DREIF**

Cet article se propose d'étudier les déplacements qu'effectuent les Franciliens lors des deux jours de fin de semaine. En effet, les analyses se concentrent habituellement sur les résultats de l'enquête dite "jours de semaine" qui n'inclut pas le samedi et le dimanche car les programmes d'activités à l'origine des déplacements de fin de semaine sont de nature différente. Ici, nous utiliserons les résultats de l'enquête spécifiquement dédiée à ces deux journées particulières. Nous nous attacherons à décrire précisément ces déplacements de fin de semaine notamment du point de vue des modes utilisés, des activités motivant les déplacements ou encore de la sociologie des individus se déplaçant. Au sein de ces déplacements, nous distinguerons ceux effectués le samedi de ceux réalisés le dimanche et nous les comparerons aux déplacements de semaine. Par ailleurs, nous analyserons les évolutions de ces déplacements depuis 1983, date de la première EGT prenant en compte les déplacements de fin de semaine.



Photo DREIF / Gobry

Panorama des déplacements de fin de semaine

Chaque fin de semaine, les Franciliens effectuent en moyenne un peu plus de 47,6 millions de déplacements, dont 28,5 millions le samedi et 19,1 millions le dimanche. En semaine, ce sont 35,2 millions de déplacements qui sont faits chaque jour en moyenne. Au total sur les sept jours de la semaine, ce sont donc un peu plus de 220 millions de déplacements qui sont effectués dont environ un sur cinq au cours de la fin de semaine. Les Franciliens réalisent donc en moyenne un peu plus de 22 (22,24) déplacements par semaine.

Du lundi au vendredi, les Franciliens effectuent en moyenne 3,5 déplacements chaque jour, le samedi, ce sont 2,84 déplacements qui sont réalisés et 1,90 le dimanche pour un total de 4,74 déplacements par personne en fin de semaine.

Qui se déplace en fin de semaine ?

Pour commencer, qui ne se déplace pas ?

En semaine, la part des non mobiles (c'est à dire de ceux n'effectuant aucun déplacement le jour enquêté) est d'un peu moins de 6 % (5,8 %). En fin de semaine (samedi et dimanche), cette part passe à un peu plus de 9 %, c'est le dimanche que l'on compte le plus grand nombre de personnes qui ne se déplacent pas : plus d'une personne sur quatre (27,6 %) est "non-mobile" le dimanche contre moins d'une personne sur 6 (16 %) le samedi. Cependant, la part de ceux ne se déplaçant ni le samedi, ni le dimanche est plus faible : environ 9 %.

Le profil des non mobiles reste relativement inchangé que l'on s'intéresse à la semaine ou à sa fin. Les femmes sont un peu plus nombreuses à ne pas se déplacer que les hommes, l'écart étant un peu moins marqué le samedi que les autres jours, ce qui s'explique sans doute par les déplacements d'achat et d'accompagnement plus souvent effectués par les femmes et un peu plus nombreux le samedi. Les personnes de 65 ans et plus sont assez logiquement plus souvent "non mobiles" que les plus jeunes, mais cette différence est plus sensible le samedi (elles sont alors 25 % à ne pas se

déplacer contre 16 % pour l'ensemble) que le dimanche (32 % contre 27,6 %). Ces écarts sont toutefois nettement moindres que ceux constatés en semaine où les plus âgés sont proportionnellement 2,6 plus nombreux que l'ensemble de la population à ne pas se déplacer (14,9 % contre 5,8 %). Le samedi, ce sont les enfants qui sont les moins nombreux à ne pas se déplacer, école du samedi matin oblige, alors que le dimanche ce sont les classes intermédiaires (les 25-54 ans) qui sortent le plus de chez eux. Enfin, l'écart entre Paris et le reste de l'Île de France en termes de non-mobilité tend à diminuer en fin de semaine : du lundi au vendredi, seuls 3,5 % des Parisiens ne se déplacent pas le jour d'enquête, ils sont 13,6 % le samedi et 20,9 % le dimanche.

Les Parisiens restent les plus mobiles en fin de semaine

Avec un peu plus de 10 millions de déplacements, les Parisiens effectuent près de 22 % des déplacements de fin de semaine, contre 20 % de ceux de semaine. Cela tient principalement à leur plus grande mobilité le dimanche. Les habitants de grande couronne sont à l'inverse un peu moins mobiles sur ce dernier jour. La part de leur déplacements dans l'ensemble y est inférieure à celle observée en semaine (40 % contre 43 %).

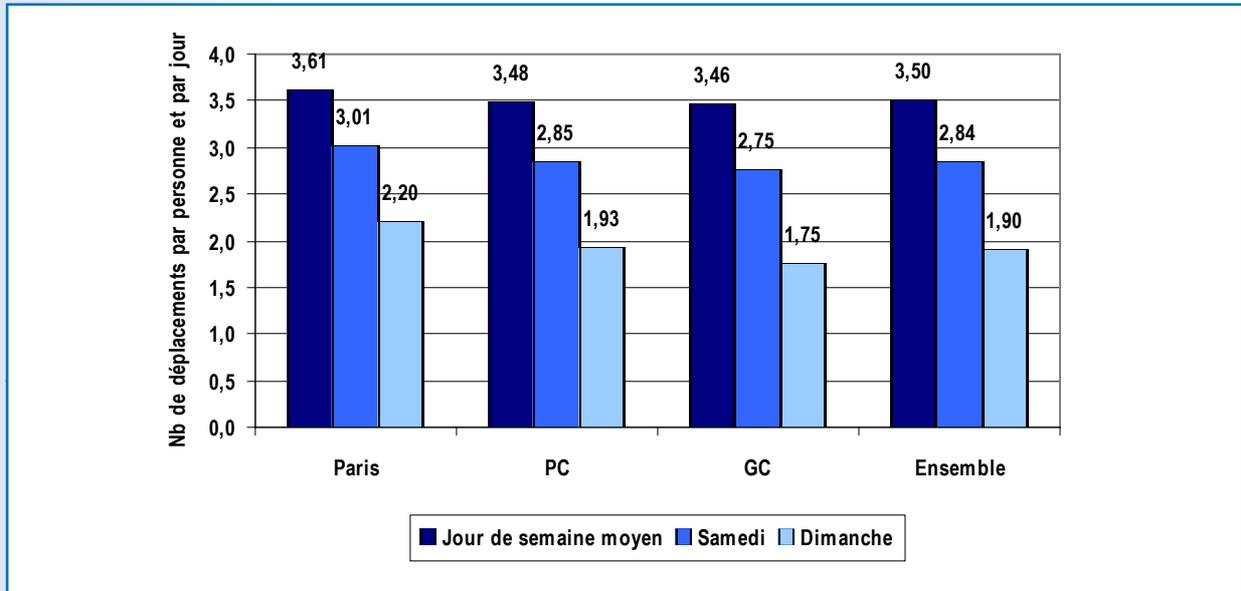
Volumes de déplacements (en milliers) selon le jour et la zone de résidence

	Jour de semaine moyen		Samedi		Dimanche		Ensemble fin de semaine	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Paris	7 120	20,3%	5 940	20,8%	4 341	22,7%	10 281	21,6%
PC	12 835	36,5%	10 511	36,8%	7 108	37,2%	17 619	37,0%
GC	15 204	43,2%	12 074	42,3%	7 671	40,1%	19 744	41,4%
Ensemble	35 160	100,0%	28 525	100,0%	19 120	100,0%	47 645	100,0%

Mais à l'exception de ces deux points, les profils observés pour les déplacements de fin de semaine sont assez comparables à ceux des jours ouvrés : l'importance de chaque zone géographique de résidence dans l'ensemble des déplacements est similaire que l'on soit en semaine ou en fin de semaine. Ainsi, la mobilité des Parisiens est supérieure à celle

des autres Franciliens en fin de semaine comme on l'observe pour les déplacements de semaine. En moyenne, chaque Parisien effectue 3 déplacements le samedi et 2,2 le dimanche contre, respectivement 2,75 et 1,75 pour les habitants de grande couronne, ceux de la petite couronne ayant une mobilité intermédiaire à peine supérieure à la moyenne francilienne.

Mobilité selon le lieu de résidence



Les hommes se déplacent plus que les femmes en fin de semaine

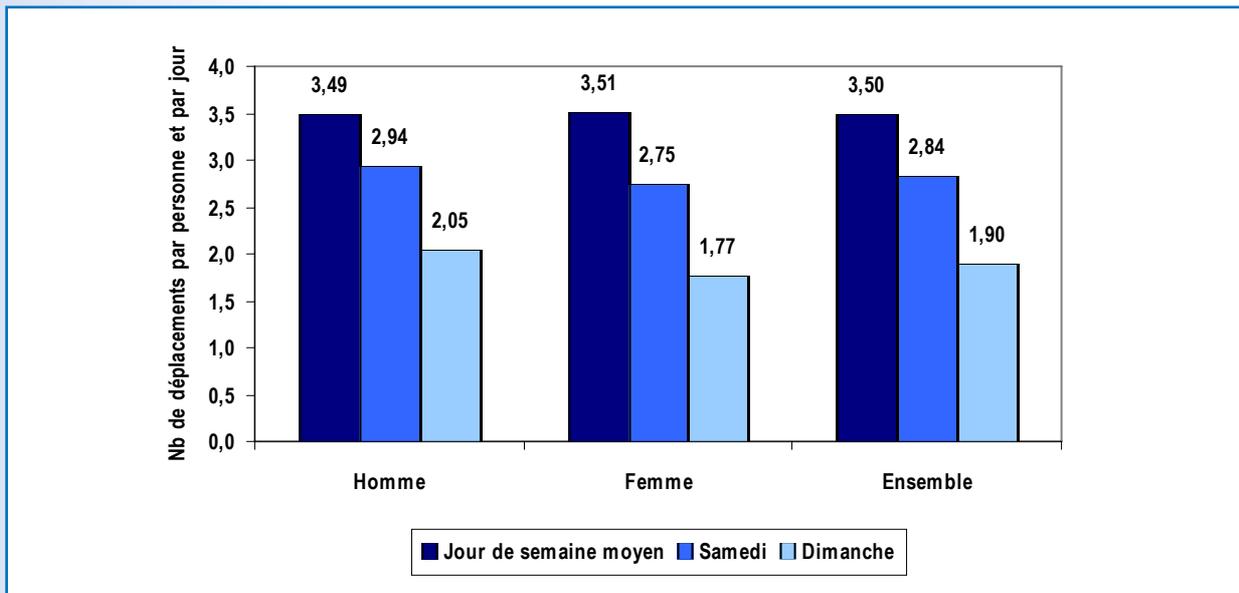
Volumes de déplacements (en milliers) selon le jour et le sexe

	Jour de semaine moyen		Samedi		Dimanche		Ensemble fin de semaine	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Homme	16 810	47,8%	14 145	49,6%	9 869	51,6%	24 014	50,4%
Femme	18 343	52,2%	14 370	50,4%	9 242	48,3%	23 613	49,6%
Ensemble	35 160	100,0%	28 525	100,0%	19 120	100,0%	47 645	100,0%

En semaine, avec 18,3 millions de déplacements quotidiens, les femmes, qui représentent 52 % de la population francilienne de 6 ans et plus, concentrent également un peu plus de 52 % des déplacements. Le samedi et le dimanche, avec un total de 24,0 millions de déplacements pour les hommes (contre 23,6 pour les femmes), la part de ceux-ci dans l'ensemble des déplacements est très légèrement supérieure à 50 %. Le dimanche, ce phénomène est particulièrement accentué puisque l'on y observe des proportions inverses de celles de la semaine : 52 % des déplacements du dimanche sont le fait d'hommes. En 2001, la mobilité de semaine des femmes a rattrapé

et même dépassé celle des hommes avec 3,51 déplacements par femme et par jour contre 3,49 par homme. En fin de semaine, les hommes se révèlent beaucoup plus mobiles que les femmes avec 2,94 déplacements le samedi et 2,05 le dimanche pour les premiers contre respectivement 2,75 et 1,77 pour les secondes. On notera toutefois que les femmes actives ont une mobilité comparable à celle des hommes actifs sur la journée du samedi : 3,15 déplacements par personne le samedi pour les premiers contre 3,09 pour les secondes. En revanche, le dimanche, les différences entre hommes et femmes demeurent que l'on s'intéresse aux actifs ou aux inactifs.

Mobilité selon le sexe



Une importance relative des classes d'âges similaire en début et fin de semaine

En fin de semaine la part des déplacements des plus jeunes (de 6 à 24 ans) dans l'ensemble des déplacements s'accroît légèrement, surtout le samedi avec les déplacements scolaires pour les cours du samedi matin. À l'inverse, celle des 25-34 ans tend à diminuer assez sensiblement (de 18,5 % à 17,2 %). Pour les autres classes d'âges, elle est parfaitement stable même si l'on observe quelques différences significatives entre le samedi et le dimanche.

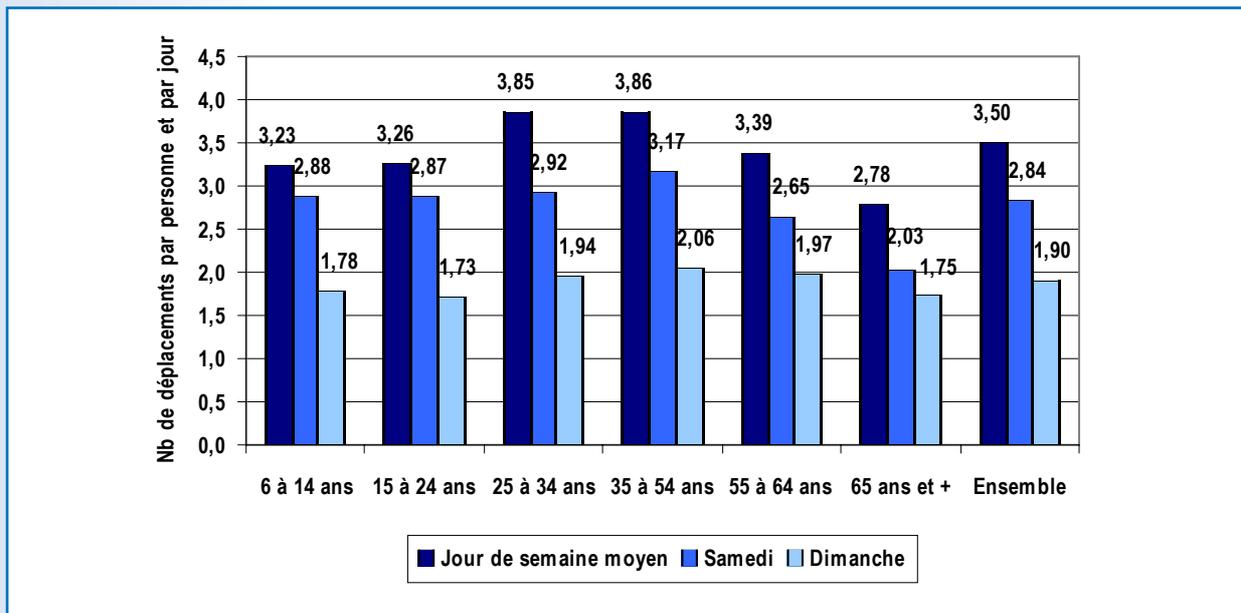
Volumes de déplacements (en milliers) selon le jour et l'âge

	Jour de semaine moyen		Samedi		Dimanche		Ensemble fin de semaine	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
6 à 14 ans	4 160	11,8%	3 706	13,0%	2 299	12,0%	6 006	12,6%
15 à 24 ans	4 625	13,2%	4 074	14,3%	2 449	12,8%	6 523	13,7%
25 à 34 ans	6 507	18,5%	4 928	17,3%	3 281	17,2%	8 209	17,2%
35 à 54 ans	12 499	35,5%	10 274	36,0%	6 657	34,8%	16 931	35,5%
55 à 64 ans	3 645	10,4%	2 853	10,0%	2 116	11,1%	4 969	10,4%
65 ans et +	3 682	10,5%	2 684	9,4%	2 314	12,1%	4 998	10,5%
N.R.	42	0,1%	6	0,0%	2	0,0%	8	0,0%
Ensemble	35 160	100,0%	28 525	100,0%	19 120	100,0%	47 645	100,0%

En observant les variations dans la mobilité individuelle, on distingue mieux ces évolutions : la fin de semaine tend à atténuer les différences observées selon la classe d'âge. En semaine les classes d'âges intermédiaires, celles des actifs (de 25 à 54 ans), sont environ 20 % plus mobiles que celles des plus jeunes (de 6 à 24 ans). En fin de semaine, cet écart tombe à moins de 10 % (14 % le dimanche et 6 % le samedi). De la

même manière, l'écart entre ces mêmes classes intermédiaires et celles des plus âgés (les 55 ans et plus) tombe de 25 % en semaine à 20 % en fin de semaine. Mais dans ce dernier cas, l'écart est plus élevé le samedi (35 %) et beaucoup plus faible le dimanche (8 %).

Mobilité selon l'âge



Des cadres beaucoup plus mobiles que les autres catégories de population en fin de semaine

Seules deux catégories de population voient leurs parts dans l'ensemble des déplacements varier entre la semaine et la fin de semaine : les cadres dont la part passe de 12 à 14 % et les autres inactifs dont la part passe de 12 à 9 %. On peut supposer qu'il s'agit là d'un effet de ressources principalement.

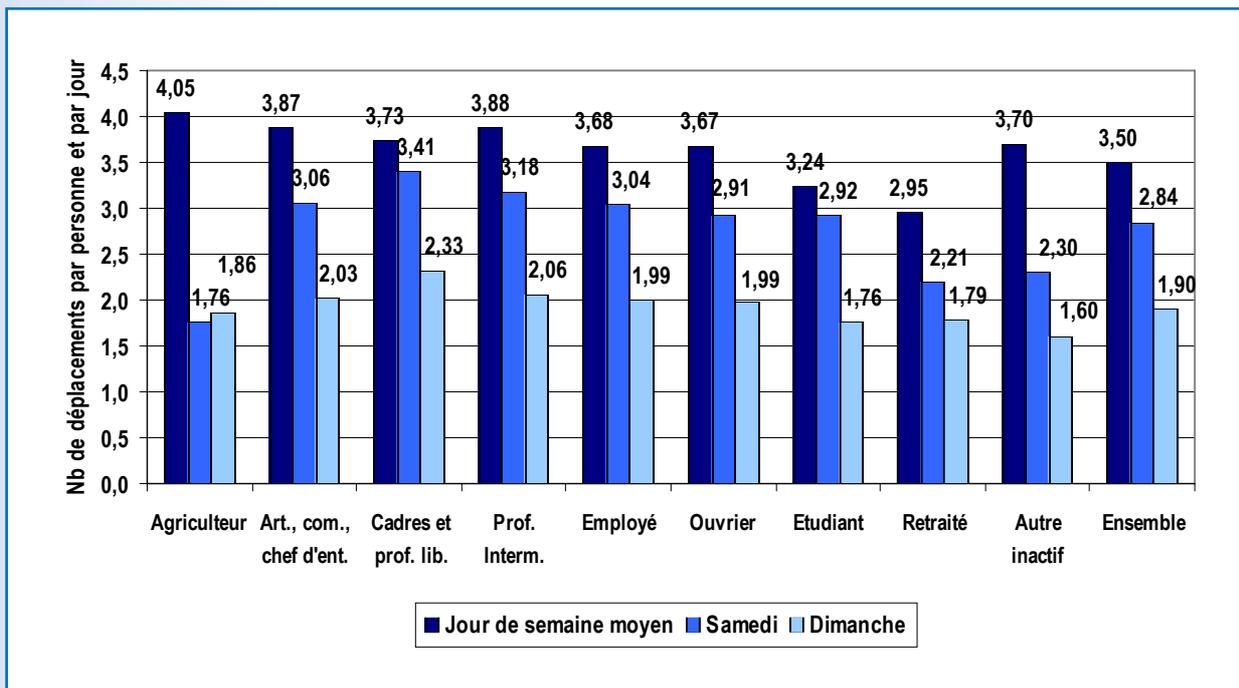
Volumes de déplacements (en milliers) selon le jour et la catégorie sociale

	Jour de semaine moyen		Samedi		Dimanche		Ensemble fin de semaine	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Agriculteur	66	0,2%	29	0,1%	30	0,2%	59	0,1%
Art., com., chef d'ent.	814	2,3%	643	2,3%	426	2,2%	1 069	2,2%
Cadres et prof. lib.	4 283	12,2%	3 909	13,7%	2 668	14,0%	6 577	13,8%
Prof. Interm.	4 990	14,2%	4 098	14,4%	2 649	13,9%	6 746	14,2%
Employé	5 584	15,9%	4 608	16,2%	3 020	15,8%	7 629	16,0%
Ouvrier	2 555	7,3%	2 026	7,1%	1 382	7,2%	3 408	7,2%
Etudiant	7 713	21,9%	6 936	24,3%	4 182	21,9%	11 118	23,3%
Retraité	4 696	13,4%	3 516	12,3%	2 841	14,9%	6 358	13,3%
Autre inactif	4 103	11,7%	2 554	9,0%	1 773	9,3%	4 327	9,1%
N.R.	357	1,0%	206	0,7%	148	0,8%	354	0,7%
Ensemble	35 160	100,0%	28 525	100,0%	19 120	100,0%	47 645	100,0%

Les cadres dominent toutes les autres catégories sociales en termes de mobilité de fin de semaine. Ils effectuent en moyenne 3,41 déplacements le samedi et 2,33 le dimanche. Suivent les professions intermédiaires avec respectivement 3,18 et 2,06 déplacements. Les employés sont encore en deçà de ce niveau de

même que les ouvriers. Enfin, les autres inactifs (les chômeurs notamment) viennent après, avec une mobilité proche de celle des retraités. On voit assez nettement apparaître une corrélation étroite entre le niveau social (selon la classification hiérarchique classique) et la mobilité de fin de semaine.

Mobilité selon la catégorie sociale



Comment se déplace-t-on en fin de semaine ?

Effondrement de la part modale des transports en commun, hausse de celle de la voiture particulière, stabilité pour la marche

Volumes de déplacements (en milliers) selon le jour et le mode

	Jour de semaine moyen		Samedi		Dimanche		Ensemble fin de semaine	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
TC	6 821	19,4%	3 180	11,1%	1 677	8,8%	4 857	10,2%
VP	15 445	43,9%	16 223	56,9%	10 519	55,0%	26 742	56,1%
2R	727	2,1%	547	1,9%	596	3,1%	1 143	2,4%
Marche	11 996	34,1%	8 458	29,7%	6 217	32,5%	14 675	30,8%
Autres	171	0,5%	118	0,4%	111	0,6%	228	0,5%
Ensemble	35 160	100,0%	28 525	100,0%	19 120	100,0%	47 645	100,0%

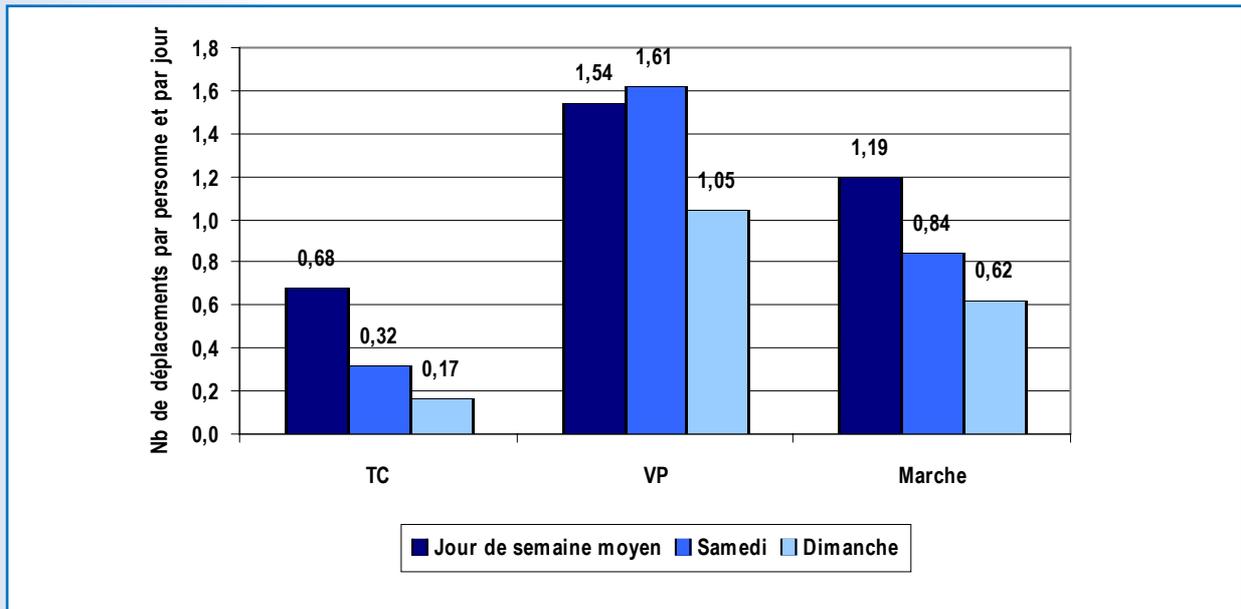
En fin de semaine, la part des transports en commun dans l'ensemble des déplacements s'effondre : elle est divisée par près de deux, passant de 19 % à 10 %. Inversement, la part modale de la voiture s'envole de 44 % à 56 %. La marche, enfin, se maintient un peu au-dessus des 30 %.

Sur les 47,6 millions de déplacements de fin de semaine, 26,7 sont effectués en voiture, dont 16,2 le samedi et 10,5 le dimanche. C'est d'ailleurs le samedi que la mobilité en voiture particulière est la plus élevée : elle atteint en effet 1,61 déplacements par jour et par personne contre

1,54 en semaine. La voiture est à ce titre le seul mode pour lequel la mobilité est maximum un des jours de fin de semaine, pour tous les autres la mobilité est au plus haut en semaine.

Les Franciliens effectuent deux fois moins de déplacements en transports en commun le samedi et quatre fois moins le dimanche que durant les autres jours de la semaine. On marche également moins le samedi et le dimanche que durant la semaine : 1/3 de moins le samedi et moitié moins le dimanche relativement aux autres jours de la semaine.

Mobilité selon le mode



Par rapport à un jour de semaine moyen, les Franciliens effectuent près de 20% de déplacements en moins le samedi et presque moitié moins (46% en moins) le

dimanche. Cette baisse est très différenciée selon le mode de déplacements, le lieu de résidence et le type de liaison notamment.

Un effet du lieu de résidence particulièrement visible dans les variations de choix modal

Variation du nombre de déplacements entre un jour de semaine moyen et le samedi et le dimanche selon le lieu de résidence et le mode

	Paris		PC		GC		Ensemble	
	Samedi	Dimanche	Samedi	Dimanche	Samedi	Dimanche	Samedi	Dimanche
TC	-43%	-63%	-53%	-78%	-66%	-87%	-53%	-75%
VP	19%	13%	17%	-25%	-4%	-42%	5%	-32%
2R	-44%	-42%	-21%	-30%	-15%	9%	-25%	-18%
Marche	-10%	-42%	-38%	-50%	-35%	-51%	-29%	-48%
Ensemble	-17%	-39%	-18%	-45%	-21%	-50%	-19%	-46%

Exemple : les Parisiens effectuent 19 % de déplacements en voiture en plus et 43 % de déplacements en transports en commun en moins le samedi par rapport à un jour de semaine moyen.

Le samedi, on n'observe pas de différence sensible selon la zone de résidence du point de vue de la baisse du volume total des déplacements. Celle-ci est de 21 % pour les habitants de grande couronne et de 17 % pour les Parisiens. Par contre, des différences importantes apparaissent lorsqu'on distingue les modes. La baisse particulièrement marquée pour les transports en commun, est d'autant plus forte que le lieu de résidence est éloigné de Paris : de 43 % de déplacements en moins pour les Parisiens le samedi, on passe à 66 % pour les habitants de grande couronne. Le phénomène est inverse pour les deux roues : la baisse est forte pour les

Parisiens (- 44 %) et beaucoup plus faible pour les autres Franciliens (- 21 % en petite couronne et - 15 % en grande). Pour ce qui est des déplacements en voiture, on constate une augmentation du nombre de déplacements le samedi par rapport à un jour de semaine moyen. Cette hausse, de 5 % à l'échelle de la région, est imputable aux Parisiens et aux habitants de proche banlieue. Enfin, la marche, en recul d'un peu moins d'un tiers (- 29 %), baisse surtout en banlieue : - 10 % pour les Parisiens, - 38 % pour les habitants de petite couronne et - 35 % pour ceux de grande couronne.

Le constat est différent le dimanche. L'usage de la voiture notamment, baisse pour tous les Franciliens, à l'exception des Parisiens qui effectuent 13 % de déplacements en véhicule particulier en plus par rapport à un jour de semaine moyen (et donc à peine moins que le samedi). Au final, l'usage de la voiture le dimanche diminue de plus de 30 % sur l'ensemble de l'Ile-de-France avec une baisse très marquée pour les habitants de grande couronne (- 42 %). Constat également différent pour la marche dont la baisse se généralise à l'ensemble des Franciliens, Parisiens compris. Au niveau de l'usage des deux roues, les divergences sont faibles entre le samedi et le dimanche pour les Parisiens et les habitants de petite couronne. En revanche, les habitants de grande couronne accroissent assez fortement leur usage puisque le nombre de déplacements deux roues du dimanche est supérieur de près de 10 % à celui d'un jour moyen de semaine. Enfin, la baisse du nombre de déplacements en transports en commun, encore plus importante le dimanche, est toujours d'autant plus forte que le domicile s'éloigne du centre de l'agglomération.

Ces évolutions très variables de l'usage des modes de déplacements selon qu'on habite à Paris, en petite couronne ou en grande couronne conduisent donc à des évolutions de structures modales différenciées selon la zone de résidence.

Plus l'on s'éloigne de la zone centre, plus l'usage de la voiture est prépondérant. La part de marché de l'automobile s'accroît durant la fin de semaine quelle que soit la zone de résidence. Les transports en commun sont donc délaissés en fin de semaine au profit de l'automobile. Les Parisiens restent les plus fervents adeptes de la marche à pied et plus l'on s'éloigne de la zone dense, moins cette pratique est répandue. En outre, en proportion, c'est le samedi que les Parisiens marchent le plus alors que c'est le jour où les banlieusards marchent le moins. Mais dans tous les cas, les volumes de déplacements effectués à pied sur chacun des jours de fin de semaine sont inférieurs à ceux effectués durant la semaine, quelque soit la zone de résidence.

Volumes de déplacements et parts modales selon le jour et la zone de résidence

	Paris						Petite couronne						Grande couronne					
	JdS		samedi		Dimanche		JdS		samedi		Dimanche		JdS		samedi		Dimanche	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
TC	2 259	31,7%	1 278	21,5%	837	19,3%	2 620	20,4%	1 236	11,8%	582	8,2%	1 942	12,8%	666	5,5%	258	3,4%
VP	1 274	17,9%	1 522	25,6%	1 444	33,3%	5 225	40,7%	6 136	58,4%	3 930	55,3%	8 946	58,8%	8 565	70,9%	5 145	67,1%
2R	194	2,7%	108	1,8%	114	2,6%	248	1,9%	197	1,9%	174	2,4%	285	1,9%	242	2,0%	309	4,0%
Marche	3 317	46,6%	2 983	50,2%	1 913	44,1%	4 690	36,5%	2 900	27,6%	2 365	33,3%	3 989	26,2%	2 575	21,3%	1 939	25,3%
Autres	76	1,1%	48	0,8%	34	0,8%	53	0,4%	43	0,4%	57	0,8%	42	0,3%	26	0,2%	20	0,3%
Ensemble	7 120	100,0%	5 940	100,0%	4 341	100,0%	12 835	100,0%	10 511	100,0%	7 108	100,0%	15 204	100,0%	12 074	100,0%	7 671	100,0%

Moins d'échanges entre Paris et la banlieue et plus de déplacements hors de l'Ile-de-France

La baisse du nombre de déplacements le samedi relativement aux jours de semaine touche également de façon différenciée les différentes liaisons : ce sont notamment les relations Paris-banlieue qui sont le plus affectées (- 32 % de déplacements entre Paris et la petite couronne et - 36 % pour les liaisons entre Paris et la grande couronne). Plus en détail on peut remarquer que la baisse des transports en commun affecte moins les liaisons internes à Paris

(- 38 %) et beaucoup plus celles qui ont une extrémité en grande couronne : - 68 % pour les déplacements entre Paris et cette dernière et - 71 % pour ceux entre la petite et la grande couronne. Concernant la voiture, la hausse se fait sur tous les types de liaisons mais est particulièrement marquée dans les déplacements internes à Paris et à la petite couronne.

Variation du nombre de déplacements entre un jour de semaine moyen et le samedi selon le type de liaison et le mode

	Paris-Paris	Paris-PC	Paris-GC	PC-PC	PC-GC	GC-GC	Autres	Ensemble
TC	-38%	-59%	-68%	-54%	-71%	-58%	33%	-53%
VP	17%	9%	24%	2%	9%	0%	95%	5%
2R	-45%	-65%	-80%	6%	-60%	-5%	n.s.	-25%
Marche	-17%	35%	n.s.	-37%	-62%	-34%	n.s.	-29%
Ensemble	-20%	-32%	-36%	-23%	-12%	-15%	84%	-19%

Le dimanche, la baisse du nombre de déplacements par rapport à un jour de semaine moyen est plus homogène. Elle est d'environ 50 % pour l'ensemble des types de liaisons à l'exception des déplacements entre la petite et la grande couronne où elle est plus faible (- 35 %). Cette fois encore, ce sont les transports en commun qui sont le plus touchés avec une baisse de 75 % en moyenne et de 90% pour les seuls déplacements internes à la grande couronne tandis que les deux roues, utilisés

pour les loisirs, le sont beaucoup moins : ils se maintiennent au niveau de la semaine pour la mobilité interne à la petite couronne (- 13 % seulement) et s'accroissent dans les déplacements internes à la grande (+ 22 %). En voiture, seuls les déplacements internes à Paris et entre Paris et la grande couronne progressent. Sur tous les autres types de liaisons, le volume de déplacements est en baisse particulièrement dans les déplacements internes à la petite et à la grande couronne.

Variation du nombre de déplacements entre un jour de semaine moyen et le dimanche selon le type de liaison et le mode

	Paris-Paris	Paris-PC	Paris-GC	PC-PC	PC-GC	GC-GC	Autres	Ensemble
TC	-65%	-78%	-74%	-82%	-79%	-90%	86%	-75%
VP	3%	-12%	4%	-40%	-21%	-43%	131%	-32%
2R	-52%	-49%	-61%	-13%	-47%	22%	n.s.	-18%
Marche	-48%	28%	n.s.	-49%	-42%	-50%	n.s.	-48%
Ensemble	-47%	-50%	-46%	-49%	-35%	-48%	117%	-46%

On note assez peu de variations dans la structure par grande liaison des déplacements entre le début et la fin de semaine. La part des déplacements internes à la capitale ou celle de ceux internes à la banlieue est quasi identique en semaine et en fin de semaine. Dans le détail, la part des déplacements internes à la petite couronne diminue légèrement pour la fin de semaine tandis que les échanges entre la petite et la grande couronne et ceux internes à cette dernière augmentent dans le même

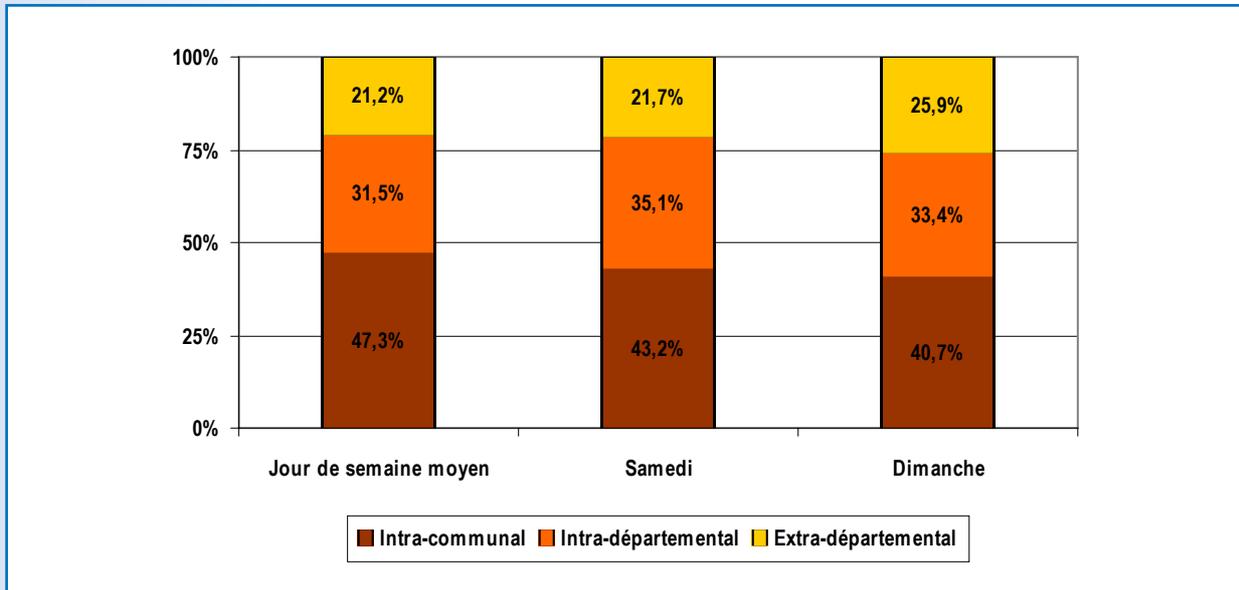
temps légèrement. La part des échanges entre Paris et la banlieue diminue sensiblement en fin de semaine (elle passe de 11,2 % à 9,7 %). La seule variation importante concerne les déplacements hors de l'Ile-de-France dont le volume s'accroît très fortement les samedi et dimanche. De 300 000 en semaine, on passe à 600 000 le samedi et à 700 000 le dimanche pour un total de 1,3 millions de déplacements hors Ile de France en fin de semaine soit près de 3 % de l'ensemble des déplacements.

Volumes de déplacements (en milliers) selon le jour et la liaison

	Jour de semaine moyen		Samedi		Dimanche		Ensemble fin de semaine	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Paris-Paris	6 575	18,7%	5 270	18,5%	3 496	18,3%	8 767	18,4%
Paris-PC	2 812	8,0%	1 924	6,7%	1 397	7,3%	3 321	7,0%
Paris-GC	1 114	3,2%	715	2,5%	599	3,1%	1 314	2,8%
PC-PC	9 885	28,1%	7 616	26,7%	5 086	26,6%	12 702	26,7%
PC-GC	1 984	5,6%	1 737	6,1%	1 281	6,7%	3 018	6,3%
GC-GC	12 458	35,4%	10 651	37,3%	6 539	34,2%	17 190	36,1%
Autres	333	0,9%	612	2,1%	722	3,8%	1 334	2,8%
Ensemble	35 160	100,0%	28 525	100,0%	19 120	100,0%	47 645	100,0%

A un niveau plus fin, on constate une baisse assez nette des déplacements intra-communaux et une hausse des déplacements à l'intérieur d'un département le samedi et entre départements le dimanche.

Répartition des déplacements selon le jour et le type de liaison



Marche à pied dans Paris intra muros et usage intensif de la voiture pour les déplacements internes à la banlieue

Avec plus d'un déplacement sur deux, la marche est le mode le plus fréquemment adopté pour se déplacer dans Paris. Cette proportion reste constante quel que soit le jour de la semaine. En revanche, les déplacements en transports en commun, au sein de la capitale, tendent à diminuer en fin de semaine au profit de la voiture. Cette baisse amorcée le samedi, s'accroît le dimanche. Cette modification, durant la fin de semaine, des parts modales de la voiture et des transports en commun est encore plus marquée sur les liaisons entre Paris et la banlieue. En effet, bien que fortement majoritaires les jours ouvrables pour les déplacements ayant au moins une extrémité dans Paris, les transports collectifs voient leur part de marché diminuer considérablement au profit de la voiture particulière dès l'arrivée de la fin de semaine.

On remarquera que cet accroissement important de la part de la voiture en fin de semaine dans les liaisons avec Paris résulte à la fois d'une hausse modérée ou au moins d'une stabilité des volumes de déplacements en voiture et d'une forte baisse des déplacements en transports en commun. En effet, à l'exception des déplacements entre Paris et la petite couronne le dimanche, les volumes de déplacements en véhicule particulier de fin de semaine sont systématiquement légèrement supérieurs à ceux observés un jour de semaine classique, tandis que les volumes de déplacements en transports en commun sont divisés par 3 ou 4 en fin de semaine.

Pour les liaisons entre la petite et la grande couronne, en l'absence d'une offre de transports en commun appropriée, l'automobile reste le mode de prédilection. Cependant, la part de celle-ci déjà très importante sur ces liaisons durant les jours ouvrables s'amplifie en fin de semaine jusqu'à représenter neuf déplacements sur dix. L'usage de voiture prédomine également sur les liaisons internes à la petite et à la grande couronne. La part des trajets réalisés en transports en commun sur ces liaisons se réduit de moitié le samedi par rapport à un jour ouvrable et devient quatre fois moins importante le dimanche. Les transports en commun déjà peu empruntés pour se déplacer à l'intérieur de la grande couronne sont abandonnés durant la fin de semaine notamment le dimanche.

L'augmentation des volumes de déplacements en voiture observés le samedi sur les liaisons internes à la banlieue est modérée. La hausse de la part de marché de la voiture sur ce jour résulte essentiellement de la baisse de l'usage des autres modes : transports en commun pour les trois types de liaisons et marche pour les liaisons internes aux deux couronnes. Par contre, le dimanche, le volume de déplacements en voiture baisse fortement. Très fortement, pour les déplacements internes aux couronnes (- 40 à - 45 %) et très significativement pour les liaisons entre couronnes (- 20 %). L'usage des transports en commun devient anecdotique en volume comme en part et la marche diminue également mais dans des proportions réduites : entre la semaine et le samedi la baisse est de 35 % environ tandis qu'entre le samedi et le dimanche elle n'est plus que de 20 % environ. Il en résulte ainsi une baisse modérée de la part de la voiture du samedi au dimanche sur les liaisons de banlieue à banlieue.

Volumes de déplacements (en milliers) un jour moyen de semaine, selon le mode et la liaison

	Paris-Paris		Paris-PC		Paris-GC		PC-PC		PC-GC		GC-GC		Autres	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%								
TC	1 889	28,7%	1 602	57,0%	704	63,2%	1 239	12,5%	449	22,6%	888	7,1%	50	15,1%
VP	836	12,7%	1 045	37,2%	386	34,6%	3 990	40,4%	1 448	73,0%	7 492	60,1%	249	74,8%
2R	192	2,9%	79	2,8%	20	1,8%	155	1,6%	49	2,5%	230	1,8%	2	0,7%
Marche	3 605	54,8%	64	2,3%	1	0,1%	4 471	45,2%	32	1,6%	3 821	30,7%	2	0,7%
Autres	53	0,8%	22	0,8%	3	0,2%	31	0,3%	7	0,3%	27	0,2%	29	8,7%
Ensemble	6 575	100,0%	2 812	100,0%	1 114	100,0%	9 885	100,0%	1 984	100,0%	12 458	100,0%	333	100,0%

Volumes de déplacements (en milliers) un samedi, selon le mode et la liaison

	Paris-Paris		Paris-PC		Paris-GC		PC-PC		PC-GC		GC-GC		Autres	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
TC	1 163	22,1%	655	34,1%	224	31,3%	569	7,5%	131	7,6%	370	3,5%	67	11,0%
VP	978	18,6%	1 141	59,3%	479	67,0%	4 055	53,2%	1 574	90,6%	7 508	70,5%	487	79,5%
2R	106	2,0%	28	1,5%	4	0,6%	163	2,1%	20	1,1%	219	2,1%	6	1,0%
Marche	2 983	56,6%	86	4,5%	5	0,7%	2 805	36,8%	12	0,7%	2 535	23,8%	31	5,0%
Autres	39	0,7%	13	0,7%	3	0,4%	23	0,3%	0	0,0%	19	0,2%	21	3,5%
Ensemble	5 270	100,0%	1 924	100,0%	715	100,0%	7 616	100,0%	1 737	100,0%	10 651	100,0%	612	100,0%

Volumes de déplacements (en milliers) un dimanche, selon le mode et la liaison

	Paris-Paris		Paris-PC		Paris-GC		PC-PC		PC-GC		GC-GC		Autres	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
TC	653	18,7%	347	24,8%	181	30,3%	223	4,4%	93	7,3%	87	1,3%	94	13,0%
VP	857	24,5%	916	65,6%	401	66,9%	2 391	47,0%	1 143	89,3%	4 236	64,8%	575	79,6%
2R	92	2,6%	40	2,9%	8	1,3%	134	2,6%	26	2,0%	281	4,3%	14	2,0%
Marche	1 869	53,5%	82	5,9%	2	0,3%	2 295	45,1%	18	1,4%	1 925	29,4%	25	3,5%
Autres	24	0,7%	12	0,9%	8	1,3%	43	0,8%	0	0,0%	10	0,2%	14	1,9%
Ensemble	3 496	100,0%	1 397	100,0%	599	100,0%	5 086	100,0%	1 281	100,0%	6 539	100,0%	722	100,0%

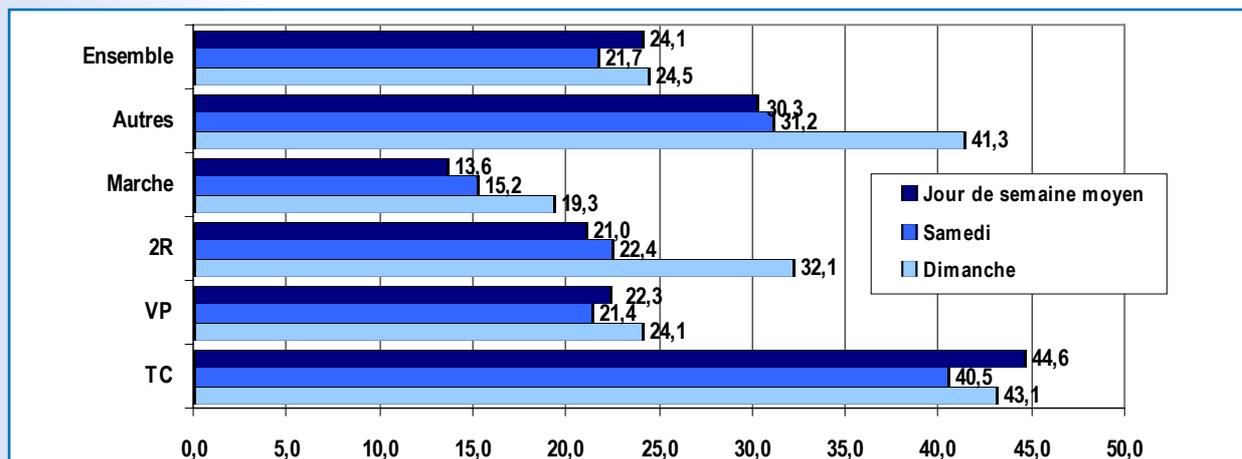
Par rapport à la semaine, des durées de déplacement plus faibles le samedi et plus longues le dimanche sur la plupart des modes

En moyenne, la durée des déplacements de fin de semaine est inférieure à celle des déplacements de semaine : 22,8 minutes contre 24,1. Mais, c'est uniquement le samedi que cette différence se fait, la durée des

déplacements y est alors en moyenne de 21,7 minutes tandis qu'elle est de 24,5 minutes le dimanche. Ce phénomène est observable tant en transports en commun qu'en voiture. Pour ce dernier mode, les déplacements du dimanche sont un peu plus longs que ceux de semaine (24 minutes contre 22).

On marche plus longtemps en fin de semaine et surtout le dimanche qu'au cours de la semaine. De même les trajets en deux roues du dimanche durent plus d'une fois et demi plus longtemps que durant la semaine.

Durée des déplacements selon le jour et le mode



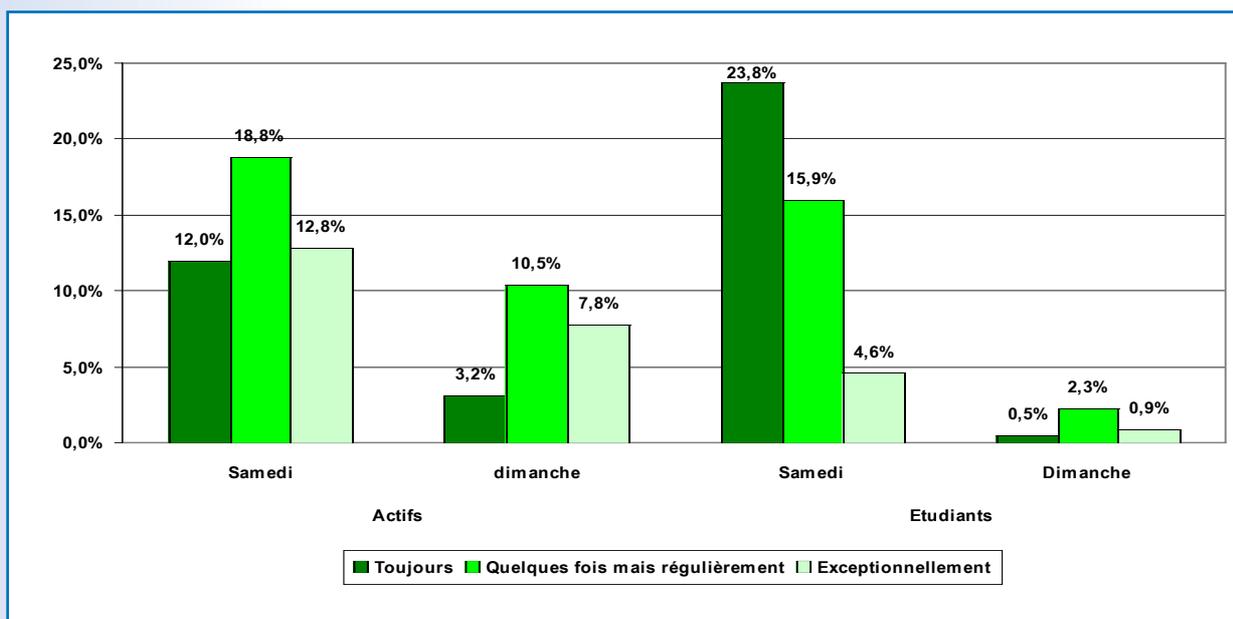
Pourquoi se déplace-t-on en fin de semaine ?

Des déplacements pour activité professionnelle ou scolaire non négligeables en fin de semaine

Le samedi et le dimanche, la répartition des activités motivant les déplacements diffère nécessairement de celle observée du lundi au vendredi. Ne serait-ce que parce que l'activité professionnelle est beaucoup plus réduite pour la grande majorité des actifs le samedi et plus encore le dimanche et que, s'il y a parfois des cours pour les élèves et les étudiants le samedi, il n'y en a pas le dimanche.

Plus de la moitié des actifs déclarent ne jamais travailler le samedi et plus des trois quarts ne travaillent pas le dimanche. Il reste donc quand même plus de deux actifs sur cinq qui travaillent le samedi au moins de temps en temps dont 12 % pour qui c'est la règle. Et, l'on compte encore 15 % de personnes qui ont au moins régulièrement une activité professionnelle le dimanche. Même si ces chiffres sont assez faibles, il ne s'agit pas d'une situation marginale.

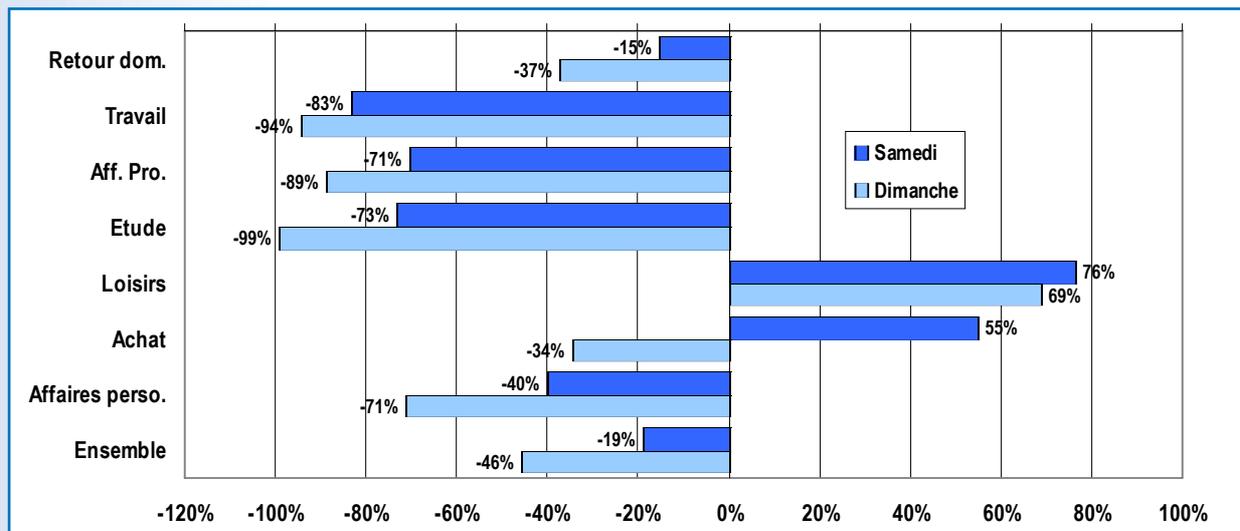
Fréquence du travail et des études le samedi et le dimanche



Pour les étudiants et élèves, on a une proportion de personnes déclarant ne jamais étudier le samedi, similaire à celles des actifs. On en compte toutefois deux fois plus (en proportion) qui vont systématiquement à l'école (ou se déplacent pour étudier d'une manière générale) ce premier jour de la fin de semaine. Se déplacer pour étudier le dimanche est par contre une activité plus que marginale puisque plus de 96 % des étudiants ne le font jamais. On peut imaginer que la faible fraction d'élève qui n'ont pas répondu "jamais" à cette question se déplacent en bibliothèque ou pour aller suivre des cours particuliers.

Au final, même si le poids des activités professionnelles et scolaires dans l'ensemble des déplacements se réduit fortement en fin de semaine, il n'en est pas moins non négligeable. Notamment le samedi où il est de près de 12 % (et seulement de 4,5 % le dimanche).

Variation du volume de déplacements entre un jour de semaine moyen et le samedi ou le dimanche selon l'activité



Le samedi, seuls les volumes de déplacements pour loisirs et achats sont plus importants que ceux observés sur un jour de semaine moyen. Les premiers s'accroissent de 76 % et les seconds de 55 %. On a vu que les activités professionnelles et scolaires étaient logiquement nettement moins importantes qu'en semaine mais on voit que les déplacements pour affaires personnelles sont également en net retrait le samedi relativement aux jours de semaine avec 41 % de déplacements pour ce motif en moins. Cette baisse vient principalement de la diminution des accompagnements, scolaires notamment (voir ci-après dans l'analyse par activités détaillées).

Le dimanche, la baisse du nombre de déplacements par rapport à un jour de semaine est sensible sur l'ensemble des motifs à l'exception des loisirs dont le volume est presque identique à celui du samedi (69 % de plus

qu'un jour de semaine). On compte environ 1/3 de déplacements pour achats en moins et plus de 2/3 pour les affaires personnelles.

Achats le samedi, famille et amis le dimanche

Parmi les activités dites "non contraintes" (loisirs, achats, affaires personnelles) ce sont les loisirs qui voient leur part progresser le plus fortement le samedi et le dimanche par rapport à la semaine. Avec 12,7 millions de déplacements chaque fin de semaine, répartis équitablement entre les deux jours de la fin de semaine, cette activité est à l'origine de près de la moitié (47 %) des déplacements cumulés du samedi et du dimanche (hors retour au domicile). Mais c'est sur ce dernier jour que les loisirs sont les plus prégnants puisqu'ils concernent environ six déplacements sur dix.

Volume de déplacements (en milliers) selon le jour et l'activité motivant le déplacement

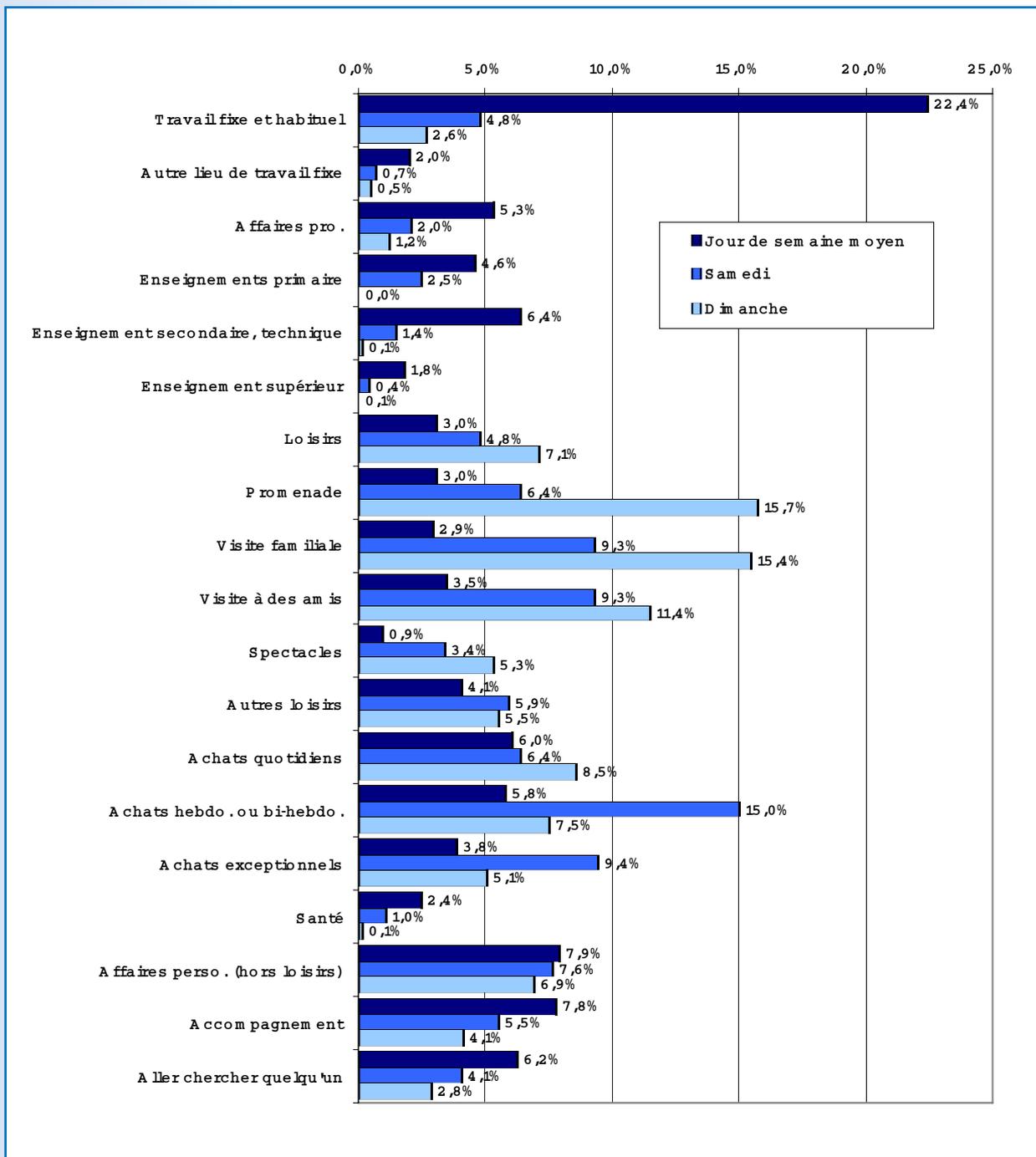
	Jour de semaine moyen		Samedi		Dimanche		Ensemble fin de semaine	
	Nb	%*	Nb	%*	Nb	%*	Nb	%*
Retour dom.	14 093	-	11 914	-	8 823	-	20 737	-
Travail	4 728	22,4%	794	4,8%	271	2,6%	1 066	4,0%
Aff. Pro.	1 548	7,3%	454	2,7%	170	1,6%	624	2,3%
Etudes	2 688	12,8%	713	4,3%	16	0,2%	729	2,7%
Loisirs	3 674	17,4%	6 477	39,0%	6 200	60,2%	12 677	47,1%
Achat	3 297	15,7%	5 111	30,8%	2 160	21,0%	7 271	27,0%
Affaires perso.	5 132	24,4%	3 062	18,4%	1 480	14,4%	4 542	16,9%
Ensemble (hors retour dom.)	21 067	100,0%	16 611	100,0%	10 297	100,0%	26 908	100,0%
Ensemble	35 160	-	28 525	-	19 120	-	47 645	-

* les % sont calculés par rapport au total des déplacements hors retour à domicile

Les achats se font principalement le samedi avec plus de cinq millions de déplacements pour ce motif sur ce jour contre 3,3 les jours de semaine et 2,2 le dimanche. En fin de semaine, c'est ainsi plus d'un déplacement sur quatre qui est consacré aux achats et près d'un sur trois sur le seul samedi.

À l'inverse, les déplacements pour affaires personnelles sont moins nombreux, que ce soit en volume ou en parts, en fin de semaine. Avec 4,5 millions de déplacements sur les deux jours de fin de semaine, ce motif ne représente que 17 % des déplacements de fin de semaine contre plus de 24 % de ceux des autres jours de la semaine.

Part des activités dans l'ensemble des déplacements (hors retour au domicile) selon le jour



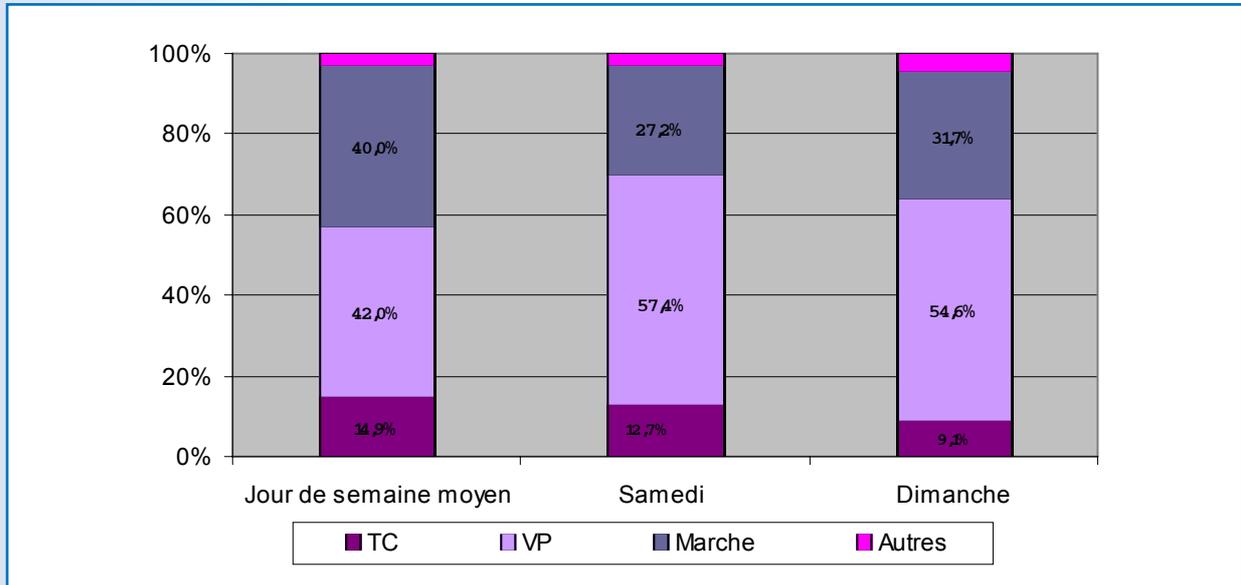
Lorsque l'on observe les activités à un niveau plus détaillé, on constate que ce sont les achats (hebdomadaires et exceptionnels) qui engendrent le plus grand nombre de déplacements le samedi (respectivement 15 % et 9,3 %). Viennent ensuite les visites (familiales et à des amis) : un peu plus de 9 % des déplacements pour chacune de ces deux activités. Le dimanche, de nombreux déplacements sont également consacrés à

ces deux types de visites (15,4 % pour la famille, 11,4 % pour les amis) mais ce sont les promenades qui occupent la première place des activités avec près de 16 % des déplacements.

Les loisirs (loisirs, spectacles et autres loisirs) représentent, cumulés, 14 % des déplacements du samedi et seulement 8 % de ceux du dimanche.

Gros achats en voiture le samedi et petits achats à pied le dimanche

Répartition des déplacements pour achats selon le jour et le mode

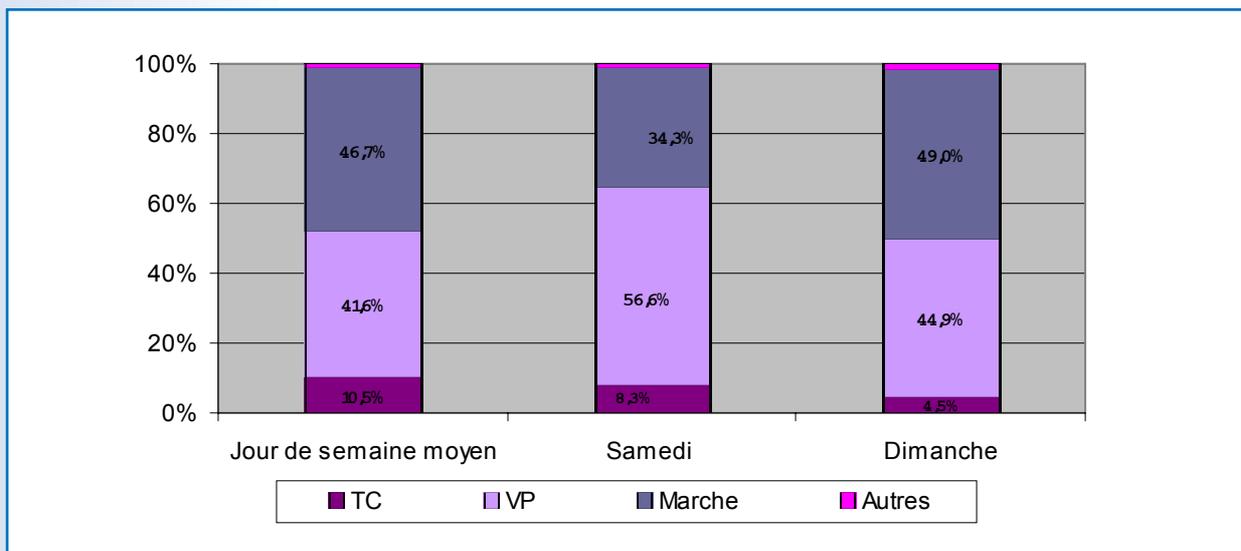


Le samedi plus d'un déplacement sur deux pour faire ses achats est réalisé en voiture. Le samedi étant traditionnellement dévolu aux achats importants, la part des achats hebdomadaires et exceptionnels y est plus élevée que les autres jours de la semaine.

À l'inverse, le dimanche s'apparente beaucoup plus à un jour ouvrable où près d'un déplacement sur deux pour faire ses achats s'effectue à pied : le dimanche est le jour où la part des achats quotidiens culmine.

Les loisirs de fin de semaine plébiscitent la voiture

Répartition des déplacements pour loisirs selon le jour et le mode

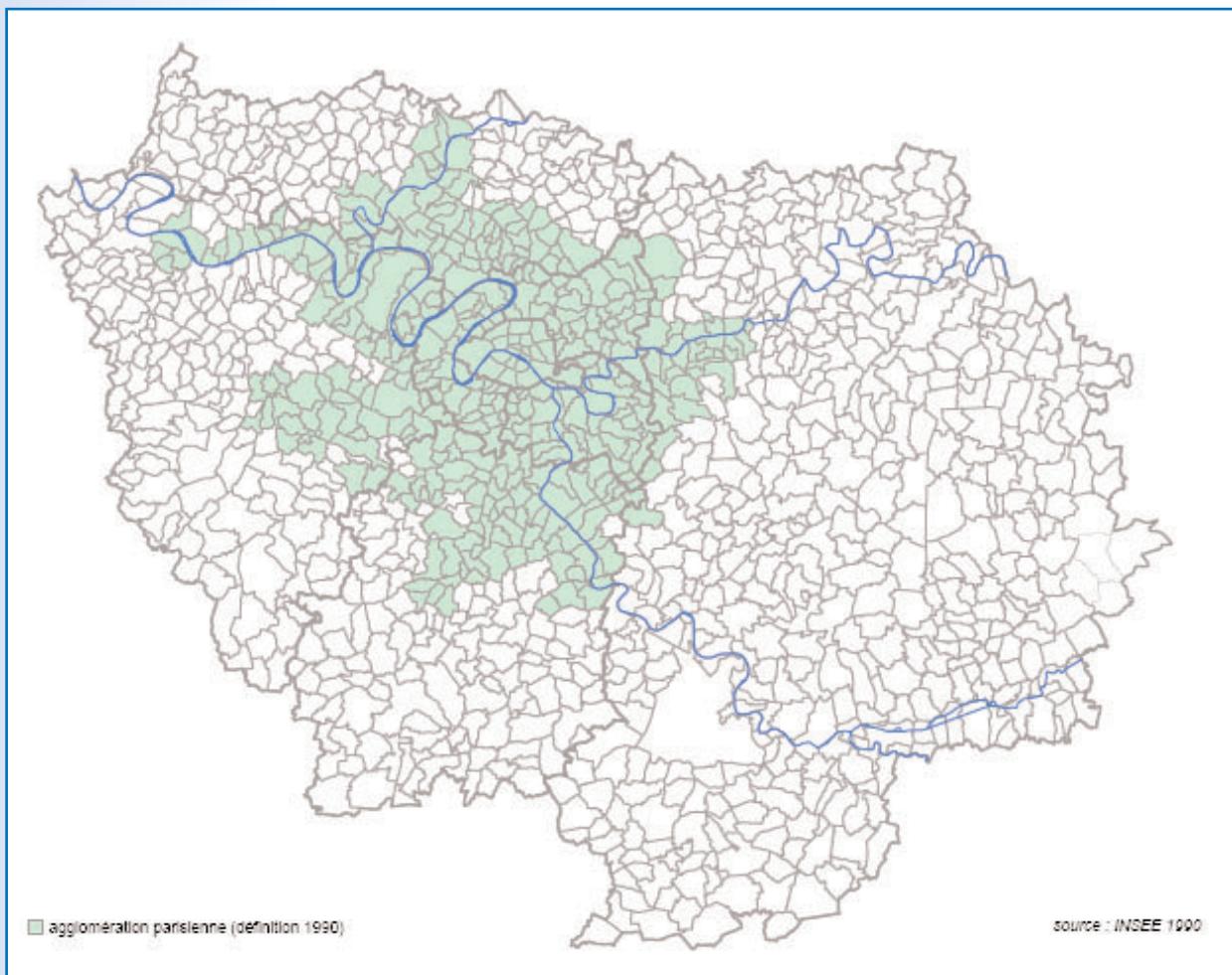


Contrairement aux jours ouvrables, les loisirs de fin de semaine font la part belle à l'automobile, en particulier le samedi. Néanmoins, le dimanche, promenade ne

signifie pas nécessairement flânerie puisque l'on s'y déplace presque deux fois plus en automobile qu'à pied.

Évolution des déplacements de fin de semaine de 1983 à 2001

Depuis 1983, l'Enquête Globale Transport comporte un questionnaire sur les déplacements de fin de semaine. Cependant, le champ d'interrogation et les conditions de recueil des informations a varié selon les enquêtes. En 1983, seuls les ménages résidant dans l'agglomération parisienne (définition du recensement de 1982) ont été enquêtés, tandis qu'en 1991 et 2001, le sous-échantillon (un ménage sur trois) a été tiré parmi l'ensemble des ménages d'Ile de France. En 1983 et 2001, l'ensemble de leurs déplacements (mécanisés et marche) a été recensé alors qu'en 1991, seuls les déplacements mécanisés ont été décrits. Enfin, lors de la première enquête, le questionnaire était auto-administré (rempli par l'enquêté) alors qu'en 1991 et 2001, c'est l'enquêteur qui recueillait les informations.



Afin de pouvoir comparer ces trois enquêtes, le champ d'étude a été restreint à l'agglomération parisienne (définition du recensement de 1990). Néanmoins, cette définition étant un peu plus étendue que celle de 1982, le nombre de déplacements de 1983 est légèrement sous-estimé par rapport à 1991 et 2001. En outre, le questionnaire de l'enquête 1983 s'avère beaucoup moins complet que celui des enquêtes suivantes et l'on

ne dispose d'aucun élément pour étudier l'évolution de la clientèle des transports durant la fin de semaine. On s'attachera donc à comparer, en priorité, l'évolution de la mobilité et de la répartition des déplacements par mode, par activité et type de liaison. Pour tenir compte des spécificités de l'enquête de 1991, les résultats présentés ici ne prennent en compte que les déplacements mécanisés (déplacements pour lesquels la marche est exclue).

Évolution de la mobilité individuelle au sein de l'agglomération parisienne durant la fin de semaine

La mobilité des habitants de l'agglomération parisienne durant la fin de semaine n'a cessé d'augmenter depuis 1983 : seulement 9,4 % des personnes de 6 ans et plus ne sont pas déplacées en 2001 contre 12,3 % en 1983. Les personnes qui ont effectué au moins un déplacement le samedi et le dimanche sont également plus nombreuses qu'il y a une vingtaine d'années mais, c'est en 1991 que cette proportion est la plus importante. La part de la population qui ne s'est déplacé que le dimanche reste stable depuis 1983 en dépit d'une très légère baisse en 1991. À l'inverse, la part de celle qui ne s'est déplacé que le samedi diminue sensiblement par rapport à 1983, bien qu'elle opère une remontée depuis dix ans.

Évolution de la mobilité de fin de semaine des habitants de l'agglomération parisienne

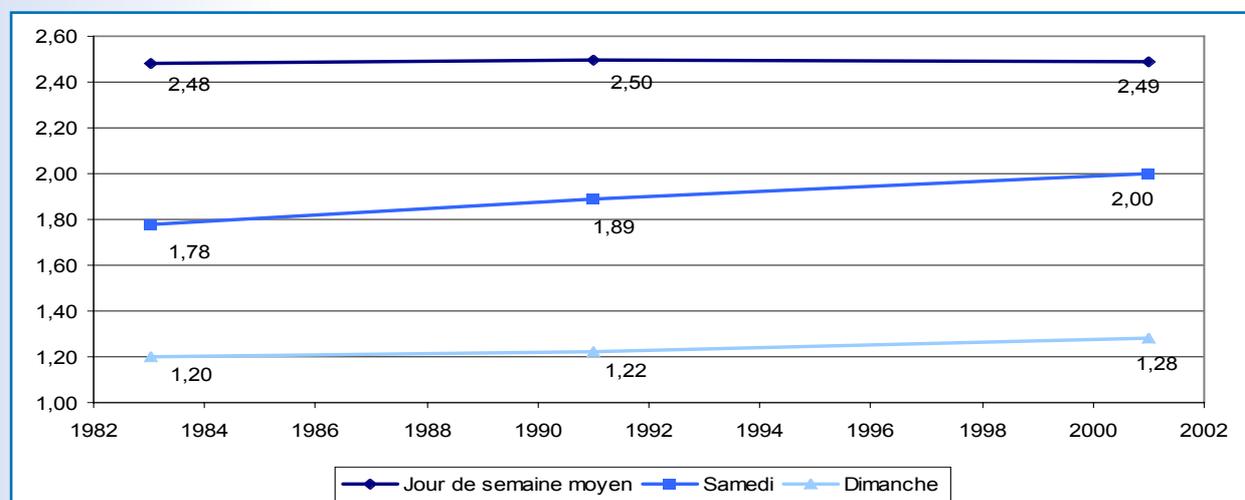
	1983	1991	2001
Ne s'est déplacé ni le samedi, ni le dimanche	12,3%	10,0%	9,4%
S'est déplacé le samedi mais pas le dimanche	21,5%	16,1%	17,8%
S'est déplacé le dimanche mais pas le samedi	6,7%	6,1%	6,7%
S'est déplacé le samedi et le dimanche	59,5%	67,8%	66,2%
dont uniquement à pied	8,0%	11,0%	8,2%
dont uniquement à pied le samedi	21,2%	21,6%	19,7%
dont uniquement à pied le dimanche	16,7%	24,3%	19,5%

La part de ceux qui ne se sont déplacés qu'à pied n'a que peu progressé depuis près de vingt ans, malgré une hausse sensible en 1991. Néanmoins, la répartition de ces déplacements s'est structurellement modifiée et la hausse de 1991 est avant tout imputable à l'augmentation de la fréquence des déplacements réalisés uniquement à pied le dimanche.

Depuis 1983, la mobilité mécanisée a augmenté au sein de l'agglomération parisienne sur l'ensemble de la fin de semaine. Cependant, c'est surtout le samedi que

cette hausse est la plus importante : elle s'établit en 2001 à deux déplacements par personne de six ans et plus en moyenne contre 1,8 en 1983. La progression est plus faible le dimanche : le nombre de déplacements mécanisés passe de 1,2 en moyenne en 1983 contre 1,3 en 2001. En effet, un individu qui ne se déplace pas un des deux jours de la fin de semaine, le fera plutôt le dimanche. En comparaison, la mobilité d'un jour de semaine moyen n'a sur la même période quasiment pas variée.

Évolution de la mobilité mécanisée au sein de l'agglomération parisienne



Note : En 2001, la mobilité mécanisée des habitants de l'Agglomération parisienne est en semaine plus importante que celle des Franciliens (2,5 déplacements mécanisés par jour et par personne de 6 ans et plus pour les habitants de l'agglomération parisienne contre 2,3 pour les Franciliens). En revanche durant la fin de semaine, les résidents de l'agglomération parisienne ont une mobilité mécanisée identique à celle des Franciliens le samedi comme le dimanche.

Évolution de la répartition des déplacements mécanisés par type de liaison au sein de l'agglomération parisienne durant la fin de semaine

Une hausse des déplacements internes au département sur l'ensemble de la fin de semaine

Volumes de déplacements (en milliers) effectués par les résidents de l'agglomération parisienne en modes mécanisés selon le jour, l'année et le type de liaison

	1983			1991			2001		
	JdS	Samedi	Dimanche	JdS	Samedi	Dimanche	JdS	Samedi	Dimanche
Infra-communal	4 139	4 019	2 365	4 582	3 773	1 803	4 986	4 457	2 319
Infra-départementale	6 758	5 547	3 372	7 592	6 160	3 842	8 201	7 401	4 603
Extra-départementale	5 654	4 279	3 395	6 426	4 769	3 692	6 358	4 874	3 699
Hors Ile de France	196	417	562	207	373	495	243	427	561
Ensemble	16 747	14 262	9 694	18 807	15 075	9 832	19 788	17 159	11 182

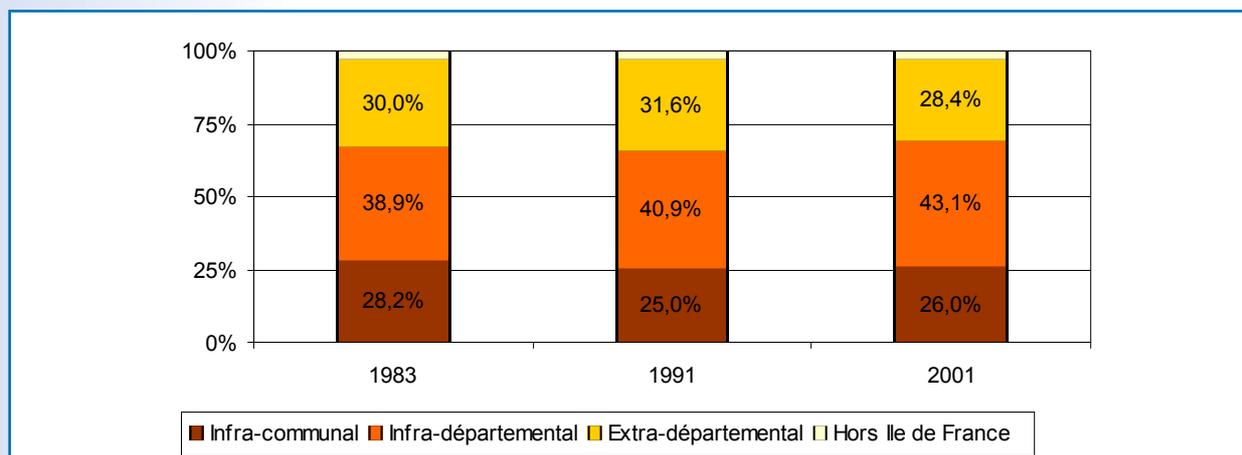
Parts des déplacements (en pourcentages) effectués par les résidents de l'agglomération parisienne en modes mécanisés selon le jour, l'année et le type de liaison

	1983			1991			2001		
	JdS	Samedi	Dimanche	JdS	Samedi	Dimanche	JdS	Samedi	Dimanche
Infra-communal	24,7%	28,2%	24,4%	24,4%	25,0%	18,3%	25,2%	26,0%	20,7%
Infra-départementale	40,4%	38,9%	34,8%	40,4%	40,9%	39,1%	41,4%	43,1%	41,2%
Extra-départementale	33,8%	30,0%	35,0%	34,2%	31,6%	37,6%	32,1%	28,4%	33,1%
Hors Ile de France	1,2%	2,9%	5,8%	1,1%	2,5%	5,0%	1,2%	2,5%	5,0%
Ensemble	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

La répartition des déplacements en modes mécanisés selon le type de liaison des résidents de l'agglomération parisienne durant la fin de semaine a beaucoup évolué en près de vingt ans alors que la structure de ces mêmes déplacements pour un jour de semaine variait peu sur la même période. Après avoir augmenté légèrement entre 1983 et 1991, la part des déplacements externes au département diminue fortement à partir de cette dernière date au bénéfice des liaisons infra-communales et

infra-départementales. Tant le samedi que le dimanche, ces dernières n'ont cessé d'augmenter depuis près de vingt ans : en 2001, le samedi comme le dimanche, plus de deux déplacements sur cinq sont internes au département (et externe à la commune). Les liaisons infra-communales, qui avaient diminué le samedi et le dimanche en 1991, regagnent des parts de marché sur l'ensemble de la fin de semaine sans pour autant retrouver leur niveau de 1983.

Répartition des déplacements du samedi selon l'année et le type de liaison



La part des déplacements externes à l'Île de France, en diminution entre 1983 et 1991, n'a pas évolué depuis cette dernière année. Les habitants de l'agglomération parisienne auraient tendance, depuis une dizaine d'année, à privilégier davantage durant la fin de semaine les déplacements de proximité : la part des déplacements intra-départementaux (y compris infra-communaux) est ainsi passée de 66 % à 69 % le samedi et de 57 % à 62 % le dimanche entre 1991 et 2001. Toutefois, les déplacements extra-régionaux ne sont pas négligea-

bles, en particulier le dimanche où leur volume a augmenté de 66 000 déplacements entre 1991 et 2001. En outre, près des deux-tiers de ces déplacements ayant lieu après 17 heures, ils correspondent à des retours de week-end et sont d'autant plus conséquents qu'ils se condensent sur une plage horaire restreinte. Plus généralement, les parts des déplacements extra-départementaux et extra-régionaux se sont réduites mais leurs volumes ont néanmoins augmenté de manière significative.

Répartition des déplacements du dimanche selon l'année et le type de liaison

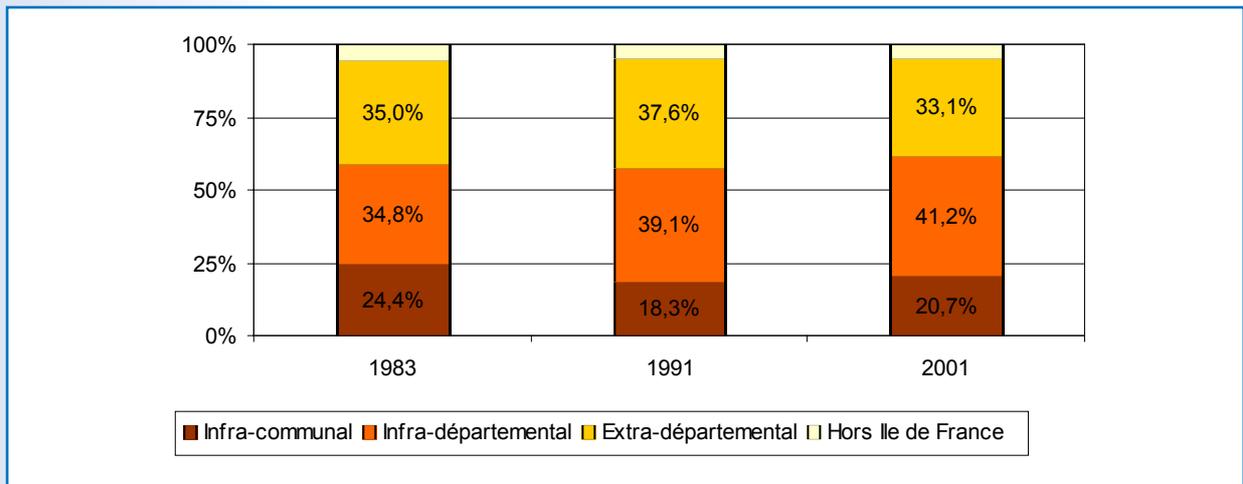


Photo DREIF / Gobry



Évolution de la répartition des déplacements mécanisés par mode au sein de l'agglomération parisienne durant la fin de semaine

L'automobile conforte sa première place dans les déplacements de fin de semaine en dépit d'un léger infléchissement de la croissance

Volumes de déplacements (en milliers) effectués par les résidents de l'agglomération parisienne en modes mécanisés selon le jour, l'année et le mode de transport utilisé

	1983			1991			2001		
	JdS	Samedi	Dimanche	JdS	Samedi	Dimanche	JdS	Samedi	Dimanche
TC	5 639	2 975	1 413	5 980	2 720	1 314	6 159	2 971	1 634
VP	9 619	10 625	7 804	11 469	11 870	8 131	12 296	13 402	8 847
2R	387	205	121	313	180	152	391	215	168
Autres mécanisés	1 102	457	356	1 045	305	235	942	571	533
Ensemble	16 747	14 262	9 694	18 807	15 075	9 832	19 788	17 159	11 182

Parts des déplacements (en pourcentages) effectués par les résidents de l'agglomération parisienne en modes mécanisés selon le jour, l'année et le mode de transport utilisé

	1983			1991			2001		
	JdS	Samedi	Dimanche	JdS	Samedi	Dimanche	JdS	Samedi	Dimanche
TC	33,7%	20,9%	14,6%	31,8%	18,0%	13,4%	31,1%	17,3%	14,6%
VP	57,4%	74,5%	80,5%	61,0%	78,7%	82,7%	62,1%	78,1%	79,1%
2R	2,3%	1,4%	1,2%	1,7%	1,2%	1,5%	2,0%	1,3%	1,5%
Autres mécanisés	6,6%	3,2%	3,7%	5,6%	2,0%	2,4%	4,8%	3,3%	4,8%
Ensemble	100,0%								

Note : En 2001, quel que soit le jour de la semaine, la part de l'automobile dans l'ensemble des déplacements mécanisés est moins élevée pour l'agglomération parisienne que pour l'Ile-de-France. On observe le phénomène inverse pour les transports en commun.

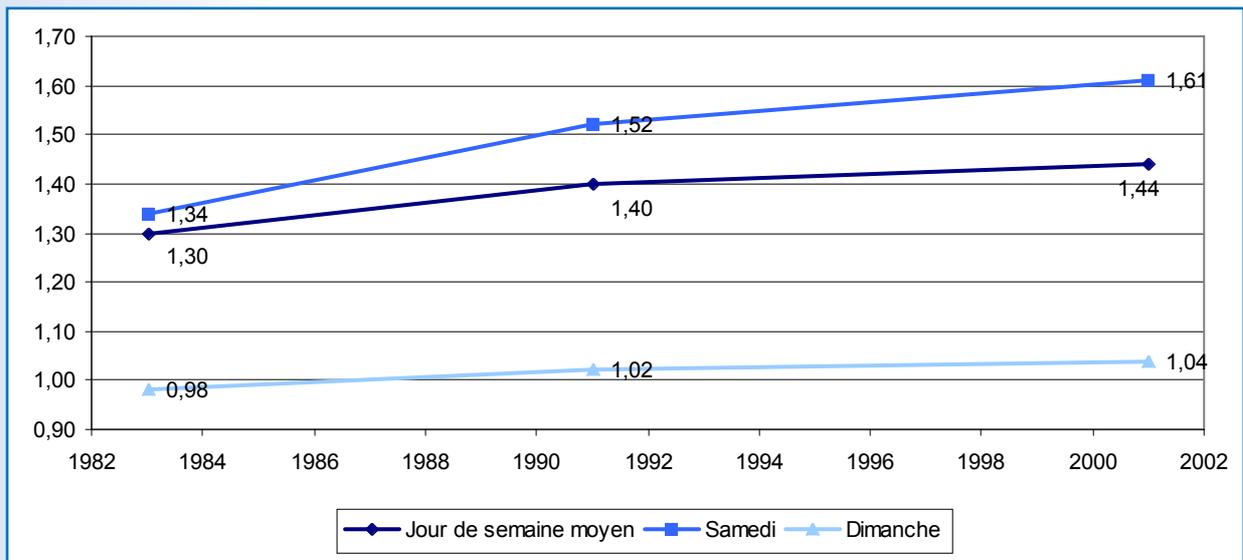
La part modale de l'automobile pour les habitants de l'agglomération parisienne augmente fortement entre 1983 et 1991 pour la fin de semaine puis s'infléchit en 2001, en particulier le dimanche. En revanche, en semaine, elle croît sur l'ensemble de la période. Depuis près de vingt ans, la part modale des transports en commun ne cesse de baisser en semaine et le samedi. Le dimanche, elle reste stable par rapport à 1983 après avoir connu un ralentissement en 1991.

Entre 1983 et 1991, la hausse du nombre de déplacements est essentiellement concentrée sur la semaine et résulte d'un fort accroissement de l'usage de la voiture particulière. Durant cette période, les déplacements automobiles s'intensifient le samedi comme le dimanche aux dépens des autres modes et notamment des transports en commun. Entre 1991 et 2001, le volume des déplacements mécanisés s'accroît davantage durant la fin de semaine : l'augmentation globale des déplacements de 2 millions le samedi et de 1,3 million le dimanche, est sur ces deux jours presque trois supérieure à un jour de semaine. Cette progression profite à tous les modes de transports. Les déplacements automobiles voient leur nombre s'accroître surtout le samedi tandis que les transports en commun enregistrent le

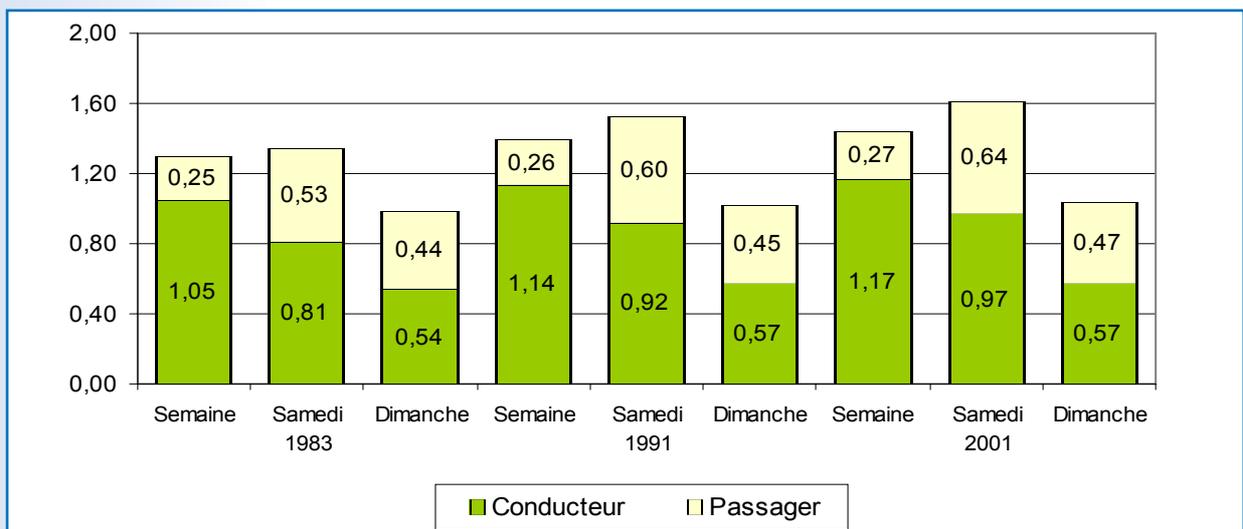
dimanche un regain de fréquentation. Les modes de transport "doux", en perte de vitesse entre 1983 et 1991, réalisent sur les dix dernières années une belle envolée : entre 1991 et 2001, le nombre de ces déplacements a plus que doublé le dimanche.

Compte tenu de l'augmentation du nombre de déplacements mécanisés durant la fin de semaine, la mobilité en véhicule particulier est en constante augmentation. Elle est plus forte le samedi qu'un jour de semaine mais le nombre de déplacements réalisés en tant que conducteur y est moindre. Il y a donc plus de déplacements en voiture mais moins de voitures en déplacement le samedi qu'un jour de semaine moyen. Le taux d'occupation des véhicules davantage renforcé le dimanche, accentué de ce fait, la part de la mobilité en tant que passager d'un véhicule particulier par rapport à celle du conducteur. La mobilité en transports en commun est, quant à elle, en régression sur l'ensemble de la période quel que soit le jour de la semaine, à l'exception du dimanche où elle conserve son niveau de 1983. Très importante en semaine au sein de l'agglomération parisienne, elle est divisée par trois le samedi par rapport à la semaine et par six le dimanche.

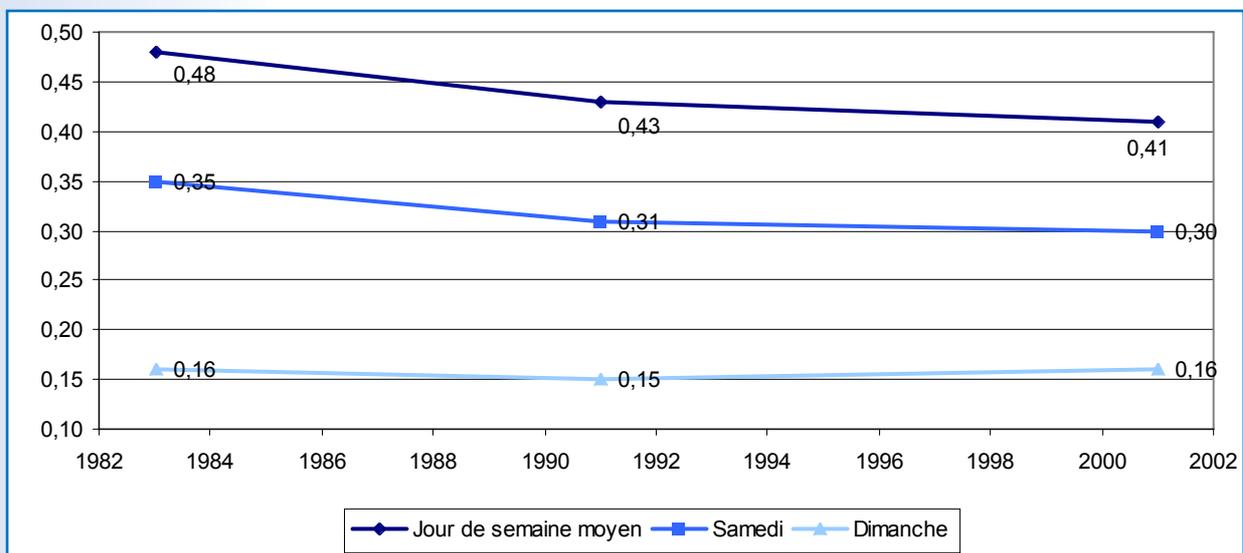
Évolution de la mobilité en véhicule particulier au sein de l'agglomération parisienne



Contribution des déplacements conducteurs ou passagers à la mobilité en véhicules particuliers au sein de l'agglomération parisienne



Évolution de la mobilité en transports en commun au sein de l'agglomération parisienne



Évolution de la répartition des déplacements mécanisés par activité au sein de l'agglomération parisienne durant la fin de semaine

Les activités "non contraintes" se répartissent un peu plus équitablement tout au long de la semaine

Volumes de déplacements (en milliers) effectués par les résidents de l'agglomération parisienne en modes mécanisés selon le jour, l'année et l'activité motivant le déplacement

	1983				1991				2001			
	JdS	Samedi	Dimanche	Semaine	JdS	Samedi	Dimanche	Semaine	JdS	Samedi	Dimanche	Semaine
Retour dom.	6442	5081	4465	41756	7196	6107	4554	46641	7790	6946	5175	51071
Travail	3331	670	165	17490	3424	665	194	17979	3410	544	193	17787
Affaires Professionnelles	1321	153	53	6811	1343	220	91	7026	1201	362	147	6514
Etudes	868	357	10	4707	1066	281	8	5619	1065	268	14	5607
Loisirs	1390	3299	3597	13846	1827	3796	3357	16288	1927	4119	3697	17451
Achats	1209	2552	716	9313	1315	2469	760	9804	1473	2865	903	11133
Affaires Personnelles	2186	1429	688	13047	2636	1537	870	15587	2922	2055	1053	17718
Ensemble (hors retour dom.)	10305	8460	5229	65214	11611	8968	5280	72303	11998	10213	6007	76210
Ensemble	16747	13541	9694	106970	18807	15075	9834	118944	19788	17159	11182	127281

* Les déplacements d'un jour de semaine moyen sont multipliés par cinq pour reconstituer la semaine complète.

Parts des déplacements hors retour au domicile (en pourcentages) effectués par les résidents de l'agglomération parisienne en modes mécanisés selon le jour, l'année et l'activité motivant le déplacement

	1983				1991				2001			
	JdS	Samedi	Dimanche	Semaine	JdS	Samedi	Dimanche	Semaine	JdS	Samedi	Dimanche	Semaine
Travail	95,2%	3,8%	0,9%	100,0%	95,2%	3,7%	1,1%	100,0%	95,9%	3,1%	1,1%	100,0%
Affaires Professionnelles	97,0%	2,2%	0,8%	100,0%	95,6%	3,1%	1,3%	100,0%	92,2%	5,6%	2,3%	100,0%
Etudes	92,2%	7,6%	0,2%	100,0%	94,9%	5,0%	0,1%	100,0%	95,0%	4,8%	0,2%	100,0%
Loisirs	50,2%	23,8%	26,0%	100,0%	56,1%	23,3%	20,6%	100,0%	55,2%	23,6%	21,2%	100,0%
Achats	64,9%	27,4%	7,7%	100,0%	67,1%	25,2%	7,8%	100,0%	66,2%	25,7%	8,1%	100,0%
Affaires Personnelles	83,8%	11,0%	5,3%	100,0%	84,6%	9,9%	5,6%	100,0%	82,5%	11,6%	5,9%	100,0%
Ensemble (hors retour dom.)	79,0%	13,0%	8,0%	100,0%	80,3%	12,4%	7,3%	100,0%	78,7%	13,4%	7,9%	100,0%

Depuis 1983, la part des déplacements pour se rendre au travail a diminué le samedi tandis qu'elle s'est maintenue le dimanche après une légère remontée en 1991. Les déplacements pour affaires professionnelles sont en semaine proportionnellement moins nombreux en 2001 qu'en 1983 ; ils ont, dans le même temps, plus que doublé le samedi et le dimanche. Les déplacements pour étude sont en recul le samedi depuis près de vingt ans. La répartition des activités "non contraintes" s'est quant à elle, sensiblement modifiée au cours de la période. Les déplacements pour loisirs ont gagné de

l'importance durant la semaine, sont restés stables le samedi et se sont réduits le dimanche. La part des déplacements pour achats le samedi est plus faible qu'il y a une vingtaine d'années tandis qu'elle est plus élevée en semaine et le dimanche. Les volumes de déplacements pour affaires personnelles sont en augmentation quel que soit le jour de la semaine. Bien qu'elle soit toujours très largement concentrée sur la semaine, la part de ces déplacements tend malgré tout à diminuer légèrement au profit du week-end.

Volumes (en milliers) et parts (en pourcentages) des déplacements effectués par les résidents de l'agglomération parisienne en modes mécanisés au cours d'une semaine selon l'année et l'activité motivant le déplacement

	1983				1991				2001			
	JdS	Samedi	Dimanche	Semaine	JdS	Samedi	Dimanche	Semaine	JdS	Samedi	Dimanche	Semaine
Travail	32,3%	7,9%	3,2%	26,8%	29,5%	7,4%	3,7%	24,9%	28,4%	5,3%	3,2%	23,3%
Affaires Professionnelles	12,8%	1,8%	1,0%	10,4%	11,6%	2,5%	1,7%	9,7%	10,0%	3,5%	2,4%	8,5%
Etudes	8,4%	4,2%	0,2%	7,2%	9,2%	3,1%	0,2%	7,8%	8,9%	2,6%	0,2%	7,4%
Loisirs	13,5%	39,0%	68,8%	21,2%	15,7%	42,3%	63,6%	22,5%	16,1%	40,3%	61,5%	22,9%
Achats	11,7%	30,2%	13,7%	14,3%	11,3%	27,5%	14,4%	13,6%	12,3%	28,1%	15,0%	14,6%
Affaires Personnelles	21,2%	16,9%	13,2%	20,0%	22,7%	17,1%	16,5%	21,6%	24,4%	20,1%	17,5%	23,2%
Ensemble (hors retour dom.)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Les déplacements d'un jour de semaine restent avant tout motivés par les activités professionnelles, les achats sont effectués plutôt le samedi et les loisirs demeurent plus prégnants durant la fin de semaine, surtout le dimanche, mais ces particularités sont en 2001 un peu moins marquées que par le passé.

Sur l'ensemble de la semaine, les déplacements motivés par les activités "non contraintes" prennent le pas sur ceux occasionnés par les activités scolaires et professionnelles.

Conclusion

La fin de semaine est un temps particulier et la mobilité du samedi et du dimanche se différencie assez nettement de celle observée les autres jours de la semaine. Ces différences s'établissent à plusieurs niveaux :

- **1** - Au niveau du profil des personnes se déplaçant, les différences sont faibles mais significatives :
 - les Parisiens sont encore un peu plus mobiles que les autres Franciliens en fin de semaine et notamment le dimanche ;
 - les hommes, dont la mobilité de semaine a été rattrapée et même dépassée par celle des femmes, se révèlent plus mobiles que ces dernières en fin de semaine, notamment le dimanche ;
 - par contre, la fin de semaine tend à atténuer les différences de mobilité entre classes d'âges avec un resserrement autour de la moyenne ;
 - enfin, la fin de semaine révèle une réelle sur-mobilité des cadres sur ces deux jours par rapport aux autres catégories sociales.
- **2** - L'une des variations les plus importantes concerne le choix modal : en fin de semaine la part modale des transports en commun s'effondre tandis que celle de la voiture s'accroît très fortement, la marche restant stable. Le samedi, le nombre de déplacements en transports en commun est en recul tandis que celui de la voiture particulière s'accroît. Le dimanche, la baisse de l'usage des transports en commun est encore plus forte alors que celui de la voiture diminue également mais dans des proportions beaucoup plus faibles. Il s'accroît même pour les Parisiens qui ont plus recours à la voiture le week-end que durant la semaine.
- **3** - Au niveau des liaisons, on remarque qu'en fin de semaine les échanges entre la banlieue et Paris se réduisent fortement en volume mais également en part relativement aux autres types de liaisons, ces dernières baissant également mais dans des proportions moindres. À l'inverse, le volume des échanges avec l'extérieur de l'Ile-de-France fait plus que doubler par rapport à la semaine.
- **4** - Au niveau des activités motivant la mobilité : les déplacements dits "contraints" liés à l'activité professionnelle ou scolaire se réduisent évidemment fortement en fin de semaine. Ils ne disparaissent toutefois pas complètement : de

nombreux actifs travaillent en effet de temps en temps, voire régulièrement, le samedi (plus de deux sur cinq) ainsi que le dimanche (15 %) et une part non négligeable d'élèves suivent des cours le samedi matin. Les deux seules activités pour lesquelles on enregistre un accroissement du nombre de déplacements en fin de semaine sont les loisirs et les achats. Les achats engendrent un volume de déplacements important le samedi uniquement tandis que les loisirs génèrent plus de six millions de déplacements sur chacun des deux jours de fin de semaine contre moins de quatre en semaine.

La mobilité de fin de semaine a également notablement évolué dans le temps :

- **1** - Depuis 1983, la mobilité des Franciliens en fin de semaine s'est accrue. La part des non mobiles a nettement diminué et le nombre de déplacements moyen par jour et par personne a significativement augmenté, notamment le samedi. C'est toutefois la mobilité mécanisée qui s'est accrue principalement.
- **2** - Depuis 1991, la part des déplacements de proximité (internes au département) s'est significativement accrue au détriment de celle des liaisons extra-départementales et extra-régionales. Toutefois, ces dernières ont connu une hausse importante en volume de déplacements.
- **3** - Comme durant la semaine, la croissance de l'usage de l'automobile s'est ralentie. Cependant, cette croissance reste vive le samedi qui est le jour où la domination de la voiture sur les autres modes est la plus marquée et où les déplacements en voiture particulière sont les plus nombreux. Pourtant, s'il y a plus de déplacements en voiture, il y a moins de voitures en déplacement le samedi qu'un jour de semaine moyen (moins de conducteurs mais beaucoup plus de passagers).
- **4** - Le nombre de déplacements en transports en commun a baissé entre 1983 et 1991 en raison d'une baisse de la mobilité individuelle pour ce mode. Entre 1991 et 2001, la mobilité individuelle a peu évolué, et le nombre de déplacements en transport collectif a augmenté sous l'effet de la démographie.
- **5** - Enfin, la répartition des activités dites "non contraintes" (loisirs, achats, affaires personnelles) s'est lissée sur l'ensemble de la semaine. Les déplacements pour achats se font toujours plutôt le samedi et les loisirs en fin de semaine et surtout le dimanche mais les différences sont moins nettes en 2001 qu'auparavant.

Numéros déjà édités :

- 1 - *L'impact des changements démographiques sur la mobilité régionale* - Carine Burricand, Myreille Resplandy - INSEE
- 2- *Le profil des déplacements journaliers en transport en commun et voiture particulière*
Joëlle Deyfus - RATP
- 3 - *Répartition géographique des déplacements*
Nguyen-Luong - IAURIF
- 4 - *L'impact des modes de vie sur les déplacements*
Jérémy Courel, Alain Meyere, Dany Nguyen-Luong- IAURIF
- 5 - *Les déplacements en transports collectifs en Ile-de-France*
Serge Bernard, Laurence Debrincat, Thierry Siméon - STIF
- 6 - *Motorisation et usage de l'automobile en Ile-de-France*
François Bertrand - DREIF
- 7 - *Les déplacements pour achats*
Carole Delaporte, Jérémy Courel - IAURIF

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 :

Christine Couderc, 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>