



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ILE-DE-FRANCE



INSEE
ILE-DE-FRANCE



Note rapide

Territoires
Habitat
Économie
Gestion locale
Outils/méthodes
Société
Environnement

Mobilité

N° 542 - avril 2011

www.iau-idf.fr

Les Franciliens utilisent autant les transports en commun que la voiture pour se rendre au travail



© Alain Bachellier / www.flickr.com

Les Franciliens utilisent autant la voiture que les transports en commun pour aller travailler. Les cadres et les employés franciliens sont plus nombreux à utiliser les transports en commun que les autres catégories socioprofessionnelles. Les femmes ont plus souvent recours que les hommes aux transports en commun et à la marche. Les Franciliens mettent, en moyenne, 34 min pour se rendre au travail : deux fois plus de temps que les provinciaux, alors qu'ils parcourent, en moyenne, des distances identiques.

En Île-de-France, les déplacements à destination du travail pèsent davantage dans l'ensemble des déplacements des actifs qu'en province. Hors retour au domicile, ils représentent ainsi 52 % du temps passé à se déplacer un jour de semaine et 53 % des distances parcourues, contre respectivement 37 % et 40 % en province (fig. 1).

Trajet domicile-travail : 34 minutes en Île-de-France, 19 en province

Avec 34 minutes en moyenne par jour, les Franciliens mettent près de deux fois plus de temps pour aller travailler que les provinciaux, que ces derniers habitent dans les grandes agglomérations ou dans l'espace à dominante rurale (fig. 2). Pour autant, la distance moyenne qui sépare

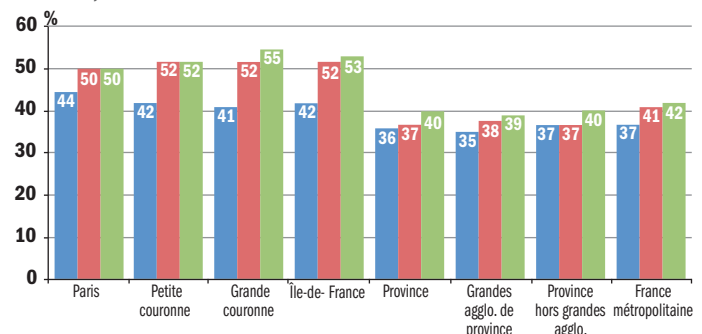
le domicile du lieu de travail est sensiblement la même en Île-de-France (10,7 km) qu'en province (11,1 km).

En province, 77 % des actifs mettent moins d'une demi-heure pour se rendre au travail, contre 45 % en Île-de-France. De plus, 19 % effectuent plus d'une heure de trajet, contre seulement 4 % des provinciaux. Les durées plus longues des déplacements domicile-travail en Île-de-France pèsent ainsi sur l'emploi du temps des actifs et laissent moins de place à la réalisation d'autres activités (visites, loisirs, achats...) durant la semaine.

Des temps de trajet assez proches entre Parisiens et autres Franciliens

Habiter en petite et, plus encore, en grande couronne, implique de parcourir des distances plus importantes, notamment pour aller travailler. Ainsi, lorsqu'ils résident en grande couronne, les actifs parcourent en moyenne

1 - Poids relatif des déplacements vers le lieu de travail en nombre, durée et distance selon le lieu de résidence des actifs



■ Nbre de déplacements vers le lieu de travail / Nbre de déplacements*

■ Durée des déplacements vers le lieu de travail / Durée totale des déplacements*

■ Portée des déplacements vers le lieu de travail / Portée totale des déplacements*

* Hors retour au domicile.

Champ : actifs de plus de 15 ans ayant un emploi situé dans un rayon de 80 km de leur domicile et résidant en France métropolitaine.

Sources : Insee - SOeS, ENT2 2008.

N.B. : tous les tableaux et graphiques de cet article ont les mêmes sources.

2 - Distance et durée moyennes des déplacements domicile-travail selon le lieu de résidence des actifs

Lieu de résidence	Paris	Petite couronne	Grande couronne	Île-de-France	Province	Grandes agglom. de prov.	Province hors gdes agglom.	France métrop.
Portée moyenne des déplacements professionnels	6,6	8,3	14,6	10,7	11,1	9,9	12,5	11,0
Durée moyenne des déplacements professionnels (en min)	31	33	36	34	19	20	19	22

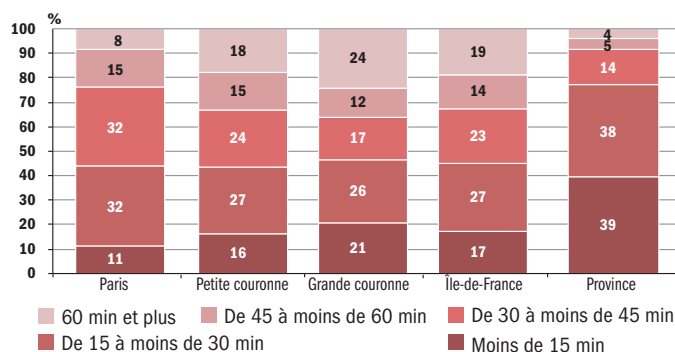
plus du double de kilomètres que les actifs parisiens pour se rendre sur leur lieu de travail (14,6 km contre 6,6 km). Toutefois, la durée moyenne des trajets domicile-travail varie peu au sein de l'Île-de-France. Si les Parisiens mettent en moyenne 31 minutes pour se rendre sur leur lieu de travail, les actifs de petite et de grande couronne mettent respectivement 33 et 36 minutes. Plus on s'éloigne de Paris, plus les situations extrêmes deviennent fréquentes (fig. 3). Ainsi, la grande couronne compte à la fois la plus grande proportion d'actifs habitant à plus d'une heure de leur travail (24 % contre 8 % à Paris) et celle d'actifs habitant à moins d'un quart d'heure (21 % contre 11 % à Paris).

Les Franciliens utilisent autant les transports en commun (TC) que la voiture...

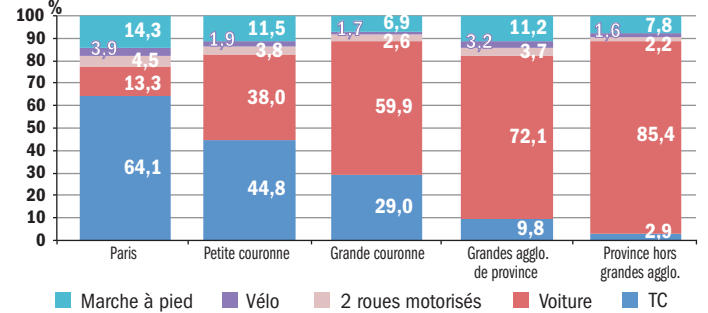
Les Franciliens utilisent en moyenne autant la voiture (43 %) pour les trajets domicile-travail que les transports en commun (42 %). À Paris, la densité et la fréquence de l'offre incitent la grande majorité des actifs (64 %) à utiliser les TC pour se rendre sur leur lieu de travail, alors que seulement 13 % se déplacent en

voiture et 14 % à pied (fig. 4). En petite couronne, ils utilisent principalement les TC (45 %). Néanmoins, 38 % d'entre eux (trois fois plus qu'à Paris) prennent leur voiture. La part des actifs qui se rendent à pied au travail est très proche en petite couronne (12 %) et à Paris (14 %). En grande couronne, trois actifs sur cinq effectuent le trajet domicile-travail en voiture. Seuls 29 % empruntent les TC. Le recours plus fréquent à la voiture s'explique par une plus faible densité de l'offre en TC, notamment pour certaines liaisons de banlieue à banlieue et, plus généralement, par une plus grande dispersion des lieux d'activités (achats, école, garderie...). Cet éparpillement rend difficile la mise en place de lignes de TC performantes et favorise l'usage de la voiture. Parmi les Franciliens qui se rendent au travail en TC, la plupart utilisent les modes collectifs ferrés. La préférence des Parisiens va au métro (71 %), aux RER et trains (20 %). En petite couronne, 53 % des usagers des TC prennent les RER ou le train, 28 % le métro et 16 % le bus. En grande couronne, plus de 90 % des actifs usagers des TC empruntent le réseau ferré. Le bus est plus particulière-

3 - Répartition des déplacements domicile-travail selon leur durée et le lieu de résidence des actifs



4 - Répartition des déplacements domicile-travail selon le mode de transport utilisé et le lieu de résidence des actifs



ment utilisé pour des déplacements de banlieue à banlieue. Les personnes recourant à plusieurs modes successifs sont très peu nombreuses. En France, elles représentent 2,7 % des actifs. Ce type de déplacements est un peu moins marginal en Île-de-France, surtout en grande couronne, qu'en province. Ce sont ainsi 4,3 % des actifs franciliens et jusqu'à près de 7 % des actifs de grande couronne qui utilisent plusieurs modes pour aller travailler, contre seulement 2,3 % des actifs de province. La plupart du temps, il s'agit de rejoindre les TC en voiture.

... tandis que 80 % des actifs de province vont travailler en voiture

En province, quatre actifs sur cinq se rendent au travail en voiture, presque deux fois plus qu'en Île-de-France. Ce recours à la voiture augmente encore en dehors des grandes agglomérations de province. Dans ces dernières, seuls 10 % des actifs vont quotidiennement travailler en TC, contre 29 % en grande couronne et 45 % en petite couronne. Le niveau de congestion routière, plus faible aux abords des grandes agglomérations de province qu'à proximité de Paris, et l'offre de TC glo-

Définitions

Un **déplacement** correspond au mouvement d'une personne utilisant un ou plusieurs moyens de transports (marche à pied incluse) pour se rendre d'un point de départ à un point d'arrivée avec pour objectif une activité, un motif précis : se rendre à son domicile, se rendre à son travail, etc. Tout changement de motif entraîne un changement de déplacement.

Le **mode de transport principal** est déterminé par convention comme le moyen de transport utilisé le plus « lourd ». Par exemple, dans le cas où une personne aurait emprunté le bus, le train de banlieue et le métro, le mode principal est le train de banlieue.

Les **motifs** : Dans cette étude, on considère comme déplacements professionnels les seuls déplacements à destination du lieu de travail fixe et habituel. Le poids de ces déplacements est évalué par rapport à l'ensemble des motifs de déplacements hors retours au domicile.

Les **distances** : Dans l'enquête, pour chaque déplacement, deux types de distance sont renseignés : une distance à vol d'oiseau entre le chef-lieu de la commune de départ du déplacement et de celui d'arrivée et une distance déclarée par la personne interrogée. Dans cette publication, une combinaison des deux types de distance a été retenue : lorsque la personne ne travaille pas dans sa commune de résidence, la distance conservée est celle à vol d'oiseau. Dans le cas contraire, on conservera la distance déclarée.

Les **grandes agglomérations de province** : Ce sont ici les 78 pôles des aires urbaines de plus de 100 000 habitants au recensement de 1999 (hors aire urbaine de Paris). De Lyon, la plus grande, à Creil, la plus petite. L'ensemble complémentaire regroupe l'espace à dominante rurale, les communes multipolarisées, les aires urbaines de moins de 100 000 habitants et la périphérie des grandes agglomérations.

blement moins performante en province qu'en Île-de-France peut expliquer la nette préférence des provinciaux pour la voiture.

Les Franciliens fidèles à leur mode de transport

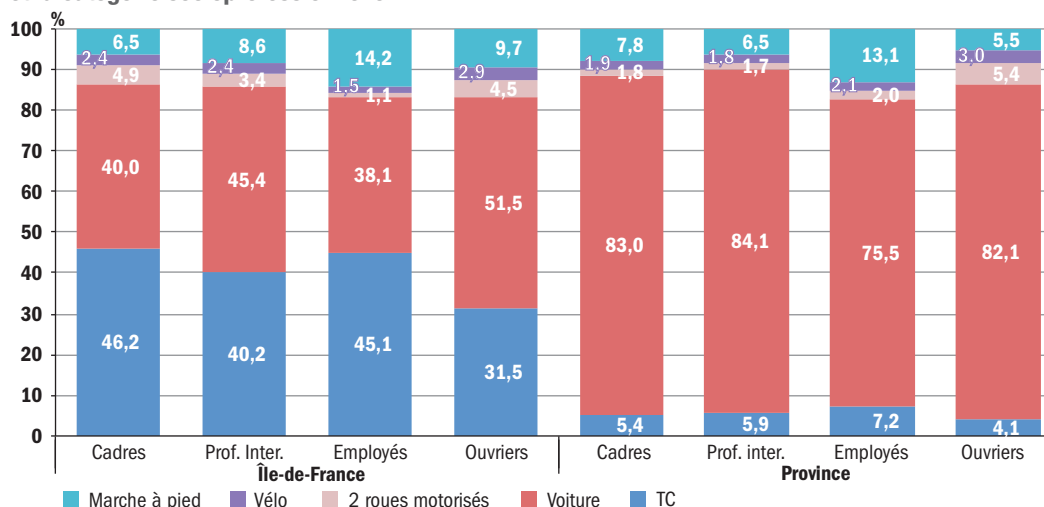
En Île-de-France, plus de 60 % des actifs interrogés considèrent avoir la possibilité de se rendre sur leur lieu de travail au moyen d'un autre mode de transport que celui utilisé habituellement, contre 40 % en province. Cette différence s'explique principalement par la présence d'une offre de TC plus importante qui conduit un plus grand nombre d'automobilistes ou de motocyclistes à considérer qu'ils disposent d'une alternative. Ainsi, en Île-de-France, 64 % des usagers de la voiture déclarent pouvoir utiliser d'autres moyens de transports, contre seulement 36 % en province. Toutefois, parmi eux, moins d'un Francilien sur cinq et seulement 14 % des provinciaux font appel à cette alternative, même occasionnellement.

Les raisons les plus fréquemment invoquées par les Franciliens pour expliquer cet attachement à leur mode de transport habituel sont liées au temps de trajet : s'ils en changeaient, ce dernier serait plus lent (35 %), les horaires moins bien adaptés (9 %), ou le temps de parcours plus irrégulier (5 %). Viennent ensuite les questions de confort, citées dans 20 % des cas. Les raisons de confort et de temps sont plus souvent évoquées lorsque le mode habituel est la voiture. Le troisième type d'argument cité est d'ordre économique. Ainsi, un usager des TC sur cinq déclare que changer de mode de transport régulier lui reviendrait plus cher, alors que cette raison n'est presque jamais citée par les automobilistes (2 %).

La polarisation de l'emploi favorise l'usage des transports en commun

Les cadres et les employés franciliens (59 % des actifs de la région) utilisent principalement les TC pour aller travailler. L'usage de la voiture prédomine dans toutes

5 - Répartition des déplacements domicile-travail selon le mode principal de transport utilisé et la catégorie socioprofessionnelle



les autres catégories socioprofessionnelles (CSP).

Les emplois de cadres ou d'employés sont le plus souvent situés au centre de l'agglomération (Paris, La Défense, Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, préfectures des départements de petite couronne...) ou dans des pôles situés en périphérie, mais dotés d'une bonne desserte en TC (villes nouvelles). Cette polarisation est mieux adaptée à l'usage des TC. À l'inverse, les emplois et les lieux de résidence des ouvriers sont plus dispersés et plus souvent situés en périphérie, dans des territoires difficilement accessibles en TC (fig. 5). En Île-de-France, les cadres ou les artisans et commerçants utilisent plus fréquemment les deux-roues motorisés pour se rendre à leur travail qu'ailleurs en France métropolitaine. En province, cette pratique reste très marginale, sauf chez les ouvriers (5,4 %).

Comme en province, le trajet domicile-travail des cadres franciliens est plus long que celui des autres CSP : 12,2 km en moyenne (fig. 6). Les écarts entre CSP sont toutefois moins importants en Île-de-France. En province, un cadre parcourt des distances plus longues de 70 % que celles effectuées par un employé, alors que l'écart est à peine supérieur à 30 % en Île-de-France.

Le temps nécessaire pour se rendre au travail est également plus élevé pour les cadres que pour

les employés. Comme pour les distances, ces écarts restent moins importants en Île-de-France qu'en province (respectivement 15 % de temps supplémentaire pour les cadres par rapport aux employés en Île-de-France, contre 35 % en province).

TC et marche pour les Franciliennes

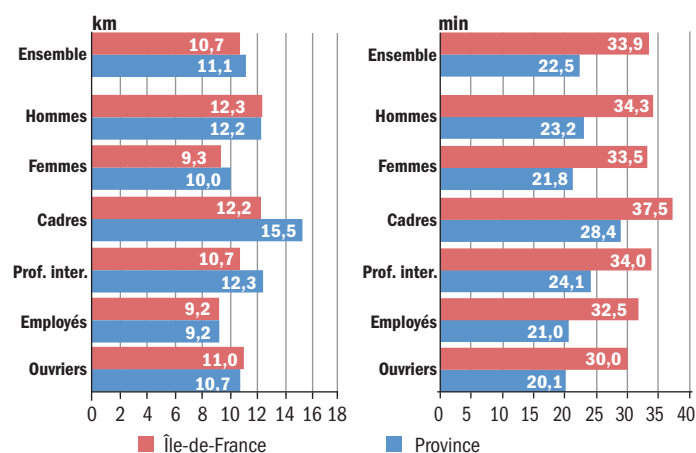
Pour se rendre sur leur lieu de travail, les Franciliennes utilisent davantage les TC (46 %) que les Franciliens (36 %). À l'inverse, les hommes sont plus nombreux à recourir à la voiture (47 % contre 39 %). Cette situation spécifique à l'Île-de-France est à rapprocher du plus faible niveau de motorisation des ménages franciliens. Lorsqu'une seule voiture est disponible dans un ménage d'au moins deux actifs, elle est en effet plus souvent

utilisée par l'homme.

En province, les femmes utilisent également un peu plus fréquemment les TC que les hommes (6,3 % contre 4,8 %). Toutefois, du fait du plus grand nombre de voitures disponibles au sein des ménages, les actives sont aussi nombreuses que leurs homologues masculins à aller travailler en voiture (81 % contre 80 %) (fig. 7).

L'utilisation régulière d'un deux-roues motorisé est une pratique très masculine, en Île-de-France comme en province : 87 % des personnes utilisant ce mode pour se rendre sur leur lieu de travail sont des hommes. C'est également le cas, dans une moindre mesure toutefois, pour le vélo, pratiqué à 60 % par des hommes. La marche est plutôt une pratique féminine, plus encore en Île-de-France qu'en province.

6 - Distance domicile-travail (km) / Durée domicile-travail (min)

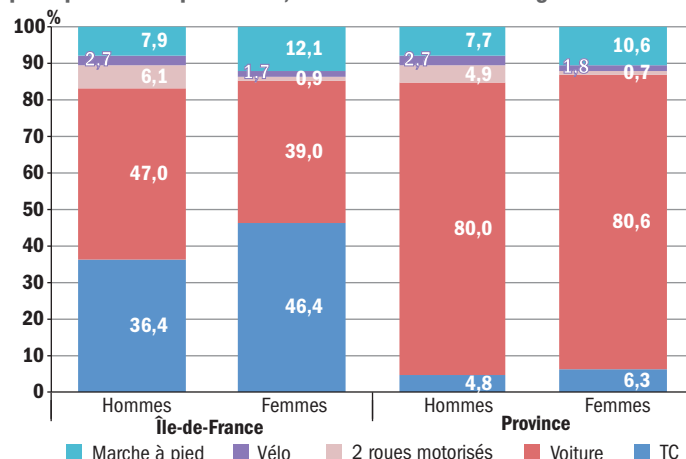


Des distances plus courtes pour les femmes, mais autant de temps

En Île-de-France comme en province, le lieu de travail des hommes est, en général, plus éloigné du domicile que celui des femmes. Les hommes parcourent ainsi une distance moyenne supérieure de 30 % à celle des femmes. La recherche d'une certaine proximité entre domicile et travail est notamment liée au fait que les femmes continuent aujourd'hui de prendre en charge la majeure partie des activités domestiques et parentales : courses, accompagnement des enfants, etc. Pour les actives, ne pas être trop éloignées de leur lieu de travail facilite la conciliation entre les contraintes d'ordres professionnel et familial.

Néanmoins, cette proximité n'assure pas de gains de temps significatifs. En Île-de-France, si les femmes travaillent plus près de

7 - Répartition des déplacements domicile-travail selon le mode principal de transport utilisé, le lieu de résidence et le genre des actifs



leur domicile que les hommes (9 km pour les premières, 12 km pour les seconds), la durée de leurs déplacements domicile-travail reste aussi longue, soit 34 mn environ. Cette situation tient au fait que les femmes recourent plus souvent à des modes moins rapides (marche et TC contre voiture et deux-

roues motorisés). C'est également le cas en province, même si les femmes mettent, en moyenne, 10 % de temps en moins que les hommes pour se rendre au travail.

Yann Caenen (Insee Île-de-France), Jérémie Courel (IAU idF), Christelle Paulo (Stif), Denise Schmitt (DRIEA) ■

MÉTHODOLOGIE

L'Enquête nationale transports et déplacements

(ENTD) 2008 a été réalisée auprès d'un échantillon de 20 200 ménages en France métropolitaine, en partenariat entre le service de l'observation et des statistiques du ministère en charge des Transports, l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets) et de nombreux organismes financeurs. Elle s'inscrit dans le prolongement des précédentes « Enquêtes Transports » conduites par le ministère en charge des Transports, dont la dernière datait de 1994.

L'objectif de ces enquêtes est la connaissance des déplacements des ménages résidant en France et de leur usage des moyens de transport tant collectifs qu'individuels. Ces enquêtes sont les seules sur la mobilité réalisées à cette échelle et qui décrivent tous les déplacements, quels que soient le motif, la longueur, la durée, le mode de transport, la période de l'année ou le moment de la journée. Pour comprendre les comportements liés à la mobilité, elles s'intéressent aussi aux possibilités d'accès aux transports collectifs et aux moyens de transport individuels dont disposent les ménages.

Pour l'édition de 2008, l'échantillon francilien a fait l'objet d'une extension, destinée à permettre une représentativité au niveau de la région, en particulier de Paris, de la

petite couronne et de la grande couronne. Au total, 5 900 ménages franciliens ont ainsi été interrogés.

Une enquête au service des politiques publiques

Le plan de déplacements urbains d'Île-de-France est un document de planification et de programmation qui définit les objectifs à atteindre et les actions à entreprendre pour organiser de façon durable les déplacements des Franciliens. Les mesures envisagées doivent permettre d'organiser le transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. L'ENTD 2008 a fourni des données de cadrage pour l'élaboration du plan.

Champ de l'étude

Le champ de cette étude est restreint aux actifs de plus de 15 ans ayant un lieu d'emploi fixe situé dans un rayon de 80 km de leur domicile et résidant en France métropolitaine. Sont exclus de l'analyse les personnes travaillant à leur domicile, celles dont le lieu de travail n'est pas fixe et effectuant moins de 3 déplacements professionnels dans la semaine. Les résultats publiés ici peuvent ainsi légèrement différer de ceux de l'Île-de-France à la page n° 331 citée en bibliographie.

Pour en savoir plus

- STIF, « Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France », projet proposé par le conseil du Stif par délibération du 9 février 2011.
- LA REVUE DU CGDD : « La mobilité des Français - Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 », décembre 2010.
- CAENEN Y., COUDERC C., COUREL J., PAULO C., SIMÉON T. : « Les Franciliens consacrent 1h20 par jour à leurs déplacements », Île-de-France à la page, n° 331, avril 2010.
- STIF, « Diagnostic et orientations pour le nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France », août 2009.
- HUBERT J.-P. : « Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs », *Insee première*, n° 1252, juillet 2009.
- COUREL J. : « 170 millions de kilomètres par jour : les distances parcourues quotidiennement par les Franciliens », IAU idF, novembre 2008.