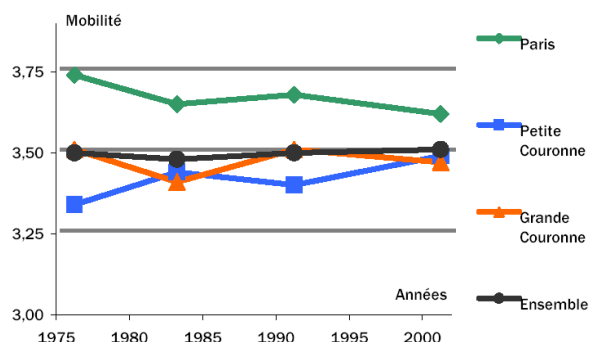


LES CHIFFRES-CLÉS DE LA MOBILITÉ EN ILE-DE-FRANCE

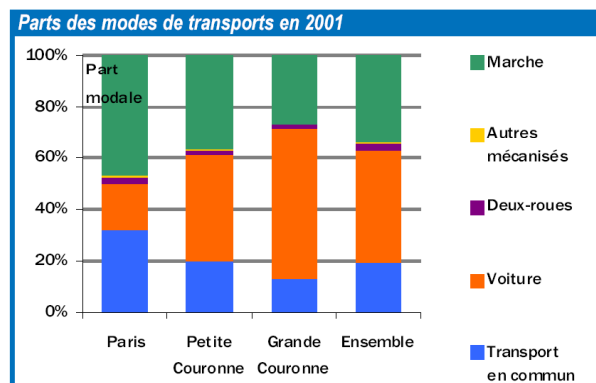
Une mobilité constante depuis 1976

Globalement, la mobilité individuelle, c'est-à-dire le nombre moyen de déplacements effectués par chaque Francilien un jour de semaine, est en 2001 au même niveau qu'en 1991 et qu'en 1976, soit 3,5 déplacements par jour et par personne de six ans ou plus. L'apparente stabilité des comportements sur le long terme laisse cependant apparaître des évolutions différenciées selon les modes de transport utilisés, les motifs des déplacements et les lieux où s'effectuent ces déplacements.



L'infléchissement de la progression de l'automobile

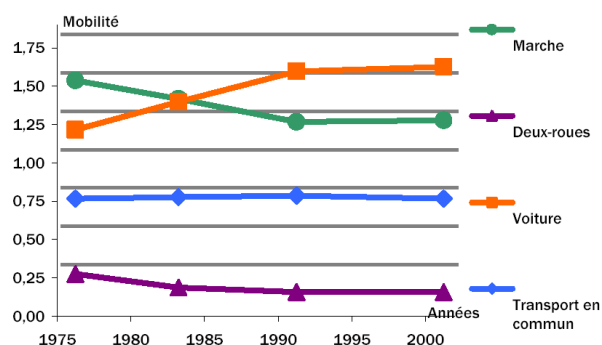
Depuis 25 ans, on constate que la voiture a pris une place prépondérante dans les déplacements quotidiens des Franciliens (c'est également le cas dans les autres agglomérations françaises). Les résultats de l'enquête 2001 montrent un net infléchissement de cette tendance, avec une hausse moyenne annuelle d'à peine 1 % entre 1991 et 2001 pour le nombre total de déplacements effectués en voiture, contre 2,6 % entre 1976 et 1991.



Source : EGT 1976 - 2001 - DREIF/INSEE

La marche, en baisse continue depuis 1976, a connu parallèlement un regain d'intérêt, même dans la périphérie de l'agglomération traditionnellement attachée aux déplacements en voiture. La baisse de l'emploi des deux-roues (vélo et deux-roues à moteur) s'est également arrêtée.

Bien qu'en léger fléchissement, l'usage des transports en commun se maintient à un niveau relativement important par rapport aux autres agglomérations françaises.

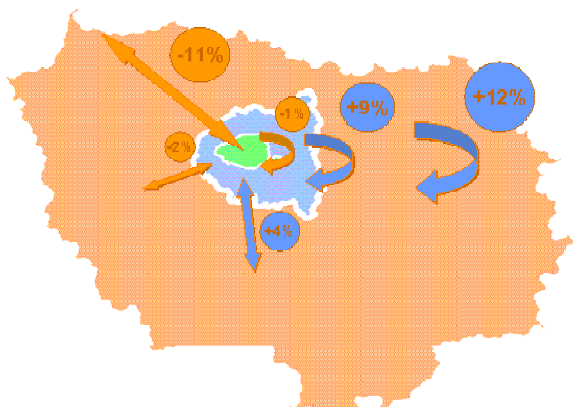


Un rééquilibrage des déplacements au sein de l'espace francilien

Cette enquête montre un changement de la structure des déplacements. Paris attire traditionnellement les Franciliens, que ce soit pour les emplois qu'elle offre ou les services de niveau régional que l'on peut y trouver.

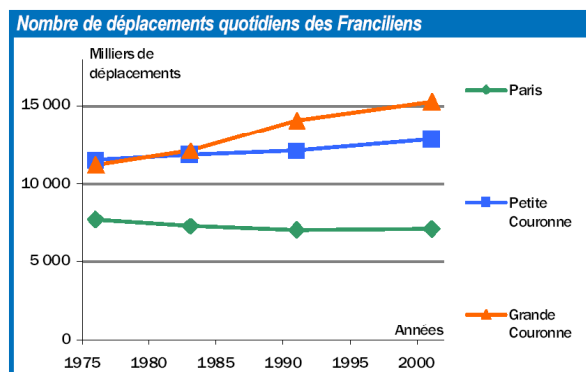
Les flux de déplacements dont une des extrémités se situe à Paris ont stagné, voire diminué, entre 1991 et 2001, alors qu'ils augmentaient dans les périodes précédentes.

A l'inverse, les déplacements internes à la Petite Couronne et à la Grande Couronne ont fortement augmenté.



Évolution du nombre de déplacements entre 1991 et 2001

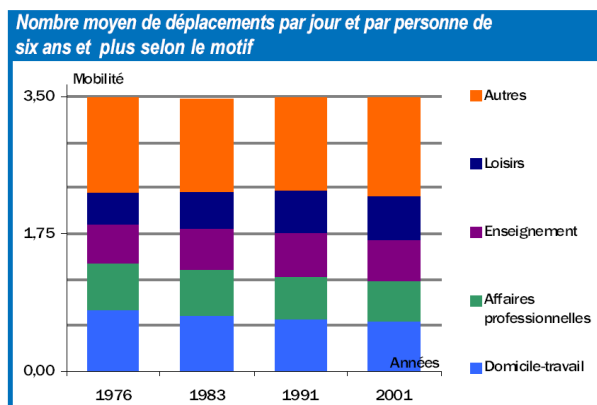
On peut lire à travers ces évolutions les changements de l'agglomération qui ont eu lieu pendant les dernières décennies, marquée par le desserrement spatial de la population et des emplois.



Source : EGT 1976 - 2001 - DREIF/INSEE

La poursuite de la diversification des motifs de déplacements

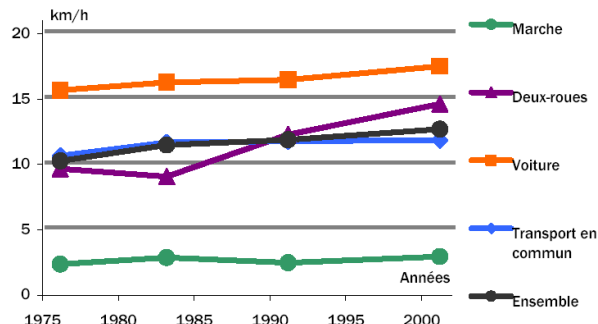
Les Franciliens se déplacent de plus en plus pour des motifs différents des motifs obligés que sont les déplacements entre le domicile et le travail et entre le domicile et le lieu d'étude. Les motifs de déplacements liés aux activités privées des personnes - loisirs, achats, etc. - ont quant à eux encore fortement progressé. Ils représentent désormais plus de la moitié des déplacements effectués par les Franciliens.



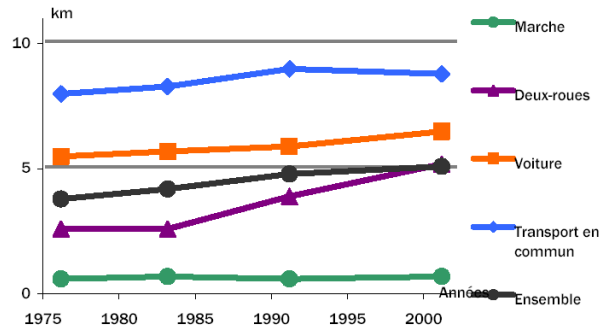
Source : EGT 1976 - 2001 - DREIF/INSEE

Des gains de vitesse et de portée

Les vitesses moyennes des déplacements ont continué d'augmenter entre 1991 et 2001, passant de 10,1 km/h en 1976 à 12,5 km/h en 2001. Cette évolution peut être rapprochée de l'augmentation du nombre des déplacements effectués en périphérie, du recours plus important à des modes de transports plus rapides, mais aussi de l'amélioration globale du système de transport régional.



Globalement, ce gain de vitesse s'est traduit par une augmentation des distances parcourues plutôt que par une diminution du temps consacré au transport par les Franciliens, qui représente en moyenne 83 minutes par jour et par personne en 2001.



La mobilité de l'Île-de-France par rapport aux autres villes françaises

En mobilité générale, l'Île-de-France n'apparaît pas comme atypique en comparaison des autres grandes agglomérations françaises. En revanche, la mobilité en automobile et la mobilité en transport en commun sont nettement différentes. La mobilité en transport en commun est nettement au-dessus de l'ensemble des autres agglomérations. Symétriquement, la mobilité en automobile apparaît nettement moins élevée en Île-de-France que dans les autres agglomérations.

Même s'il faut relativiser les comparaisons car elles ne sont pas effectuées sur les mêmes périodes historiques, l'évolution de la mobilité en Île-de-France se détache essentiellement de la mobilité des agglomérations de Province par la mobilité en automobile. Dans les années 1980 et 1990, à l'instar de celle des agglomérations de Province, la mobilité automobile des Franciliens a fortement augmenté. Depuis les années 1990 en revanche, cette progression a été ralentie, alors qu'elle a continué à progresser en Province, tirant d'ailleurs la mobilité tout mode vers le haut.

