

## LES EVOLUTIONS DE LA MOBILITE ET DES DEPLACEMENTS EN TRANSPORTS COLLECTIFS

En 25 ans, l'Île-de-France a connu des évolutions majeures : forte augmentation de la motorisation des ménages, urbanisation en banlieue et périurbanisation, évolution des modes de vie. Les effets conjugués de ces évolutions ont eu des impacts notables sur la mobilité des Franciliens et la manière dont ils se déplacent.

### *Une croissance modérée des déplacements en transports collectifs....*

**La croissance des déplacements en transport collectif les jours ouvrables est faible depuis 25 ans (+ 0,5 % par an), voire très faible sur la dernière décennie (+ 0,25 % par an).**

En 2001, on comptait 6,8 millions de déplacements en transports collectifs un jour ouvrable.

La seule hausse significative des déplacements de jour ouvrable ces 10 dernières années concerne les scolaires en Grande Couronne.

La croissance du trafic annuel mesurée sur les réseaux (environ 1,5 % par an) est donc très liée :

- aux déplacements de week-end des Franciliens (3,1 millions de déplacements en transports collectifs le samedi et 1,6 millions le dimanche en 2001),
- aux déplacements des voyageurs non Franciliens.

### *...comparée à celle de la voiture*

**Les transports collectifs sont en recul par rapport à la voiture particulière, principalement du fait de l'évolution de la structure des motifs de déplacement et des liaisons géographiques.**

Tous modes confondus (y compris la marche), les transports collectifs conservent une part de marché relativement stable d'environ 20 %.

Toutefois, la part des transports collectifs dans les modes mécanisés est passée de 33,6 % en 1976 à 29,4 % en 2001, la

diminution de l'usage de la marche et des deux roues se faisant au profit de la voiture, qui a su, mieux que les transports collectifs, s'adapter aux nouvelles formes urbaines et à l'évolution des modes de vie.

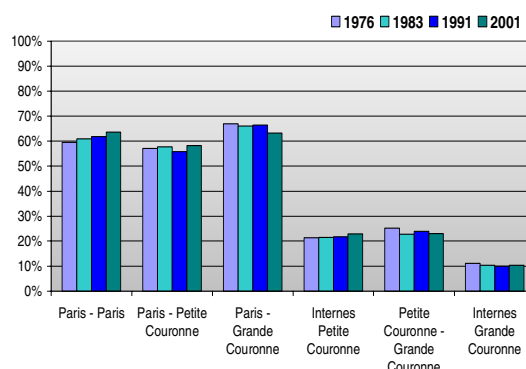
Les transports collectifs restent en revanche performants sur leurs marchés habituels :

- les déplacements ayant au moins une extrémité dans Paris,
- les déplacements pour motifs obligés (travail et école / étude),
- les déplacements aux périodes de pointe.

### *En 25 ans, les transports collectifs ont conservé leur part de marché par liaison mais la répartition géographique des déplacements s'est modifiée*

Pour tous les déplacements ayant une extrémité au moins dans Paris, les transports collectifs ont une part de marché majoritaire. Cependant, le nombre des déplacements internes à Paris ou entre Paris et la Grande Couronne baisse alors qu'on observe une forte augmentation des déplacements internes à la Petite et à la Grande Couronne, qui sont souvent des déplacements courts, pour lesquels la réponse transports collectifs n'est pas toujours satisfaisante (seulement 10 % de part de marché en Grande Couronne).

Part de marché des transports collectifs dans les déplacements mécanisés suivant les liaisons



Source EGT

Ainsi, les déplacements ayant une ou deux extrémités dans Paris représentent 62 % des déplacements en transports collectifs, contre 30 % environ pour les déplacements ayant une ou deux extrémités en Grande Couronne.

Les déplacements internes à Paris ont connu dans les années 90 une légère baisse (-0,1% par an) liée à la perte de population et d'emplois de Paris intra-muros.

L'évolution des déplacements radiaux connaît aussi une rupture au début des années 90 : si les déplacements entre Paris et Petite Couronne continuent à progresser, ceux entre la Grande Couronne et Paris baissent sensiblement (-15 % entre 1991 et 2001), suivant en cela la baisse des emplois de la capitale.

En revanche, les déplacements internes à la banlieue connaissent en transports collectifs une forte croissance en valeur absolue et en part relative (62 % des déplacements), notamment en Petite Couronne (+42 % en 25 ans).

### **L'utilisation de la voiture particulière est majoritaire sur l'ensemble des motifs, à l'exception des déplacements des scolaires et étudiants**

Les modes de vie et les motifs de déplacement des Franciliens ont fortement évolué en 25 ans. Les motifs non obligés (loisirs, achats, affaires personnelles) sont devenus les motifs de déplacements majoritaires (52 % des déplacements tous modes mécanisés).

Toutefois, la part de marché des transports collectifs pour ces motifs reste faible. En effet, ces déplacements sont par nature plus diffus, tant du point de vue géographique que du point de vue temporel, et la réponse en transport collectif est mal adaptée à ce jour. Cependant, on observe une forte croissance de ces déplacements en Petite Couronne (+70%), alors qu'ils restent marginaux en Grande Couronne.

### **La majorité des déplacements en transports collectifs (58,9%) se font pour des motifs obligés : domicile-travail ou domicile-études.**

On constate une diminution de la part relative des déplacements vers le travail (en valeur relative et en valeur absolue), et une stabilité de la part des déplacements études. En effet, les déplacements domicile-études augmentent avec la croissance de la population et l'allongement de la durée des études, en particulier les déplacements internes à la banlieue (multipliés par 2 en 25 ans en Grande Couronne).

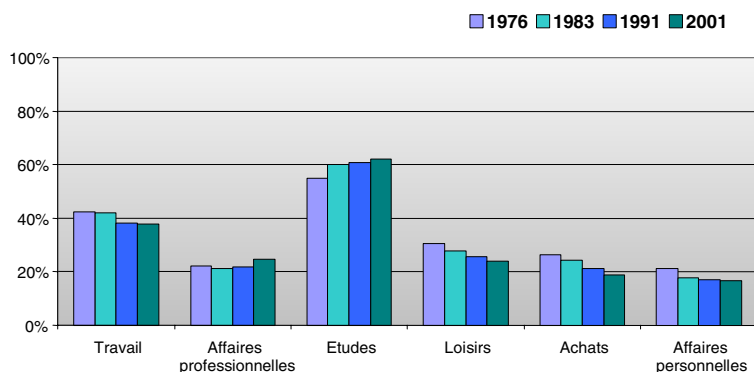
### **La période de pointe du matin est la période horaire privilégiée pour les déplacements en transports collectifs**

Si la part des transports collectifs dans les déplacements mécanisés est de 29,4 % en 2001, ce chiffre atteint 36% aux heures de pointe du matin (7h30 - 9h30) mais dépasse à peine 31% aux heures de pointes du soir (16h30 - 19h30).

L'analyse par type de liaison des déplacements aux heures de pointe du matin montre que :

- La part modale des transports collectifs atteint 70% pour **l'ensemble** des déplacements liés à Paris.
- La part modale des transports collectifs pour les déplacements internes à la grande couronne est de 16% contre 10% sur l'ensemble de la journée

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



Source EGT

## L'utilisation des différents modes de transports collectifs

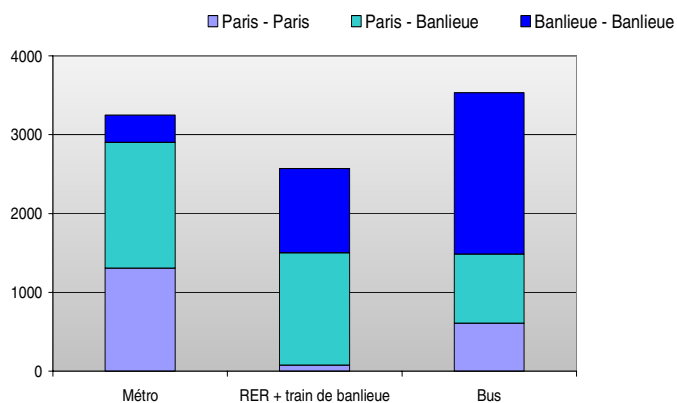
On notera qu'un déplacement peut emprunter un ou plusieurs modes de transports collectifs.

**L'usage du métro reste stable au fil des ans et concerne environ 3,2 millions de déplacements en 2001.** Presque la moitié des déplacements en transports collectifs empruntent le métro sur tout ou partie du trajet.

**Le RER remplace progressivement le train de banlieue depuis les années 70.** Au global, ces modes concernent 38,4% des déplacements en transports collectifs. Cela représente une croissance de 48% en 25 ans, mais une baisse de 5% entre 1991 et 2001 (baisse des déplacements Grande Couronne-Paris).

**Le bus constitue désormais le mode de transport collectif le plus emprunté par les voyageurs : 52,5 % des déplacements, soit + 29,7 % en 25 ans (hausse de 13% depuis 1991). Il croît fortement en banlieue,** notamment en Grande Couronne.

Utilisation des modes de transports collectifs suivant les liaisons en 2001 (en milliers de déplacement par jour)



Source EGT

**Dans Paris, le mode privilégié est le métro.**

Les RER et trains de banlieue, et dans une moindre mesure le métro, constituent le mode privilégié des liaisons Paris - banlieue.

**Le bus est le mode le plus utilisé pour les déplacements internes à la banlieue,** en particulier en Grande Couronne.

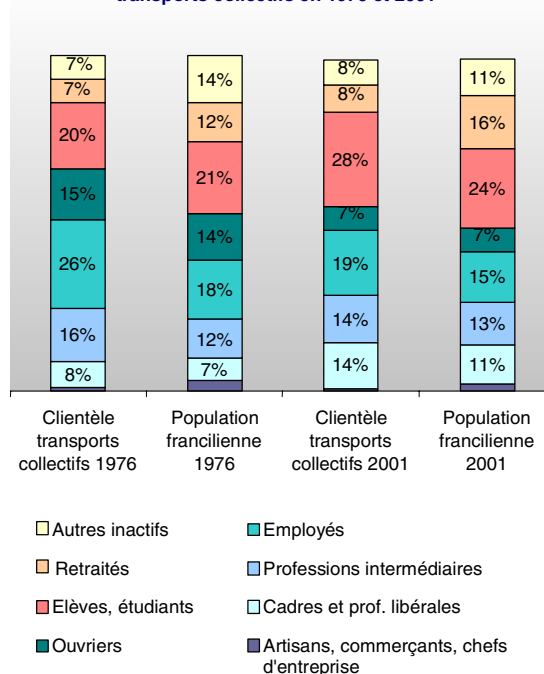
## Qui sont les clients des transports collectifs ?

**La clientèle des transports collectifs est constituée de plus de jeunes adultes et plus de femmes que l'ensemble de la population francilienne.**

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

Toutes les catégories socioprofessionnelles sont représentées parmi les utilisateurs des transports collectifs. Mais les étudiants sont surreprésentés et les retraités sous-représentés.

Répartition par catégorie sociale des utilisateurs des transports collectifs en 1976 et 2001



Source EGT

**Les usagers des transports collectifs ont un accès plus limité que la moyenne à la voiture.**

62,5 % des usagers des transports collectifs en âge d'avoir le permis de conduire le possèdent, contre 74,5 % pour l'ensemble des Franciliens.

Plus de clients des transports collectifs vivent dans des ménages sans voiture et moins dans des ménages multimotorisés que pour l'ensemble des Franciliens.

**Mais le lieu de résidence est bien le facteur le plus discriminant de l'utilisation des transports collectifs.**

Les Parisiens, avec une mobilité en transports collectifs de 1,15 déplacements par personne et par jour, sont ainsi nettement plus utilisateurs que les résidents de Petite Couronne (0,71 déplacement quotidien) et ceux de Grande Couronne (0,44 déplacement quotidien).

**Les clients des transports collectifs sont des habitués de leur usage.**

80% des clients des transports collectifs en Ile-de-France possèdent un abonnement de type Carte Orange, Carte Intégrale ou Carte Imagine'R. La possession d'un abonnement constitue donc un facteur important de l'utilisation des transports collectifs.

***Quels enjeux pour les transports collectifs ?***

Toujours aussi importants en volume, les déplacements à l'heure de pointe pour les liaisons radiales, marchés traditionnels du transport collectif, vont vraisemblablement peu évoluer dans le futur. L'offre de service des réseaux de transports collectifs doit permettre de répondre à des besoins de déplacements dont les motifs se diversifient, tout comme le moment de la journée auxquels ils sont réalisés.

La question cruciale reste celle posée par le Schéma Directeur de l'Ile de France de 1994 et par le Plan de Déplacements Urbains : comment répondre aux besoins croissants de déplacements de banlieue à banlieue ? Seule l'analyse fine de ce que sont ces déplacements internes à la banlieue permet d'esquisser des pistes de réponse. La réponse la plus adaptée ne repose pas automatiquement sur la création de nouvelles infrastructures si les flux de déplacements en jeu ne sont pas suffisamment importants. Des solutions différenciées suivant les densités urbaines en population et en emplois seront à rechercher. C'est un des défis du futur SDRIF.