

## LES DÉPLACEMENTS DES FRANCILIENS EN BANLIEUE

Par convention, on dénomme dans cette fiche sous le terme « banlieue », l'ensemble formé par la Petite et la Grande Couronnes. Les déplacements en banlieue recouvrent donc dans la suite de cette fiche les déplacements :

- internes à la Petite Couronne,
- internes à la Grande Couronne,
- entre la Petite et la Grande Couronne.

Il ne s'agit pas nécessairement de déplacements effectués par des habitants des Petite et Grande Couronnes.

### La mobilité des habitants de banlieue diffère nettement de celle des Parisiens

Les ménages résidant en Petite et Grande Couronne sont plus fortement motorisés que les Parisiens.

nombre moyen d'automobiles par ménage en 2001

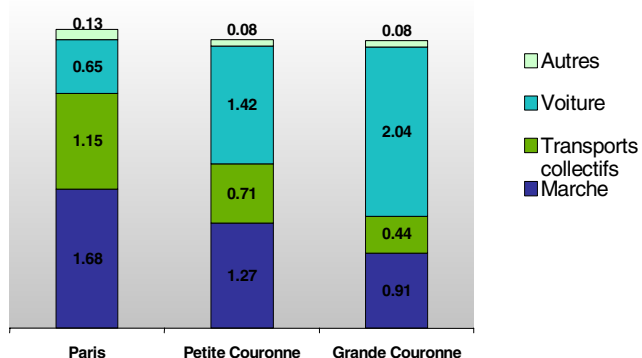
Paris	Petite Couronne	Grande Couronne
0,54	0,96	1,32

source EGT

La mobilité quotidienne des Parisiens et des non-Parisiens est peu différente en termes de motifs et de nombre de déplacements (3,61 à Paris et 3,47 en banlieue).

La principale différence entre Parisiens et habitants de la banlieue réside dans les modes de déplacements avec un usage accru de la voiture au fur et à mesure qu'on s'éloigne de Paris. Les distances parcourues quotidiennement vont aussi en augmentant : 3,3 km par jour pour les Parisiens, 4,1 km pour les résidents de Petite Couronne et 6,7 km pour ceux de Grande Couronne.

Mobilité quotidienne par mode selon la zone de résidence en 2001



Source EGT

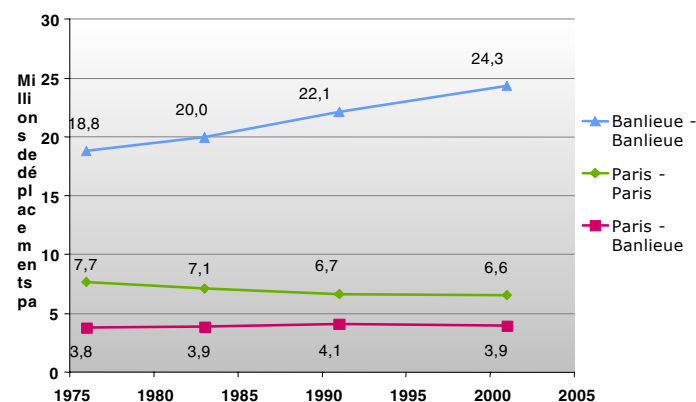
Les déplacements en banlieue sont presque uniquement le fait de ses habitants (à 99 %) qui se retrouvent aussi majoritairement dans les déplacements entre la banlieue et Paris (à 75 %) et dans une faible mesure dans les déplacements internes à Paris (10%).

### Les déplacements en banlieue sont en très forte augmentation depuis 25 ans

En 2001, les Franciliens ont effectué 24,3 millions déplacements de banlieue à banlieue par jour ouvrable (tous modes et tous motifs de déplacements confondus). **Les déplacements en banlieue représentent ainsi 70 % de l'ensemble des déplacements des Franciliens.**

Sous l'effet de l'urbanisation croissante, en Grande Couronne principalement, les déplacements de banlieue à banlieue ont connu une progression constante depuis 25 ans, de l'ordre de 1 % chaque année.

Déplacements par liaison (tous modes)

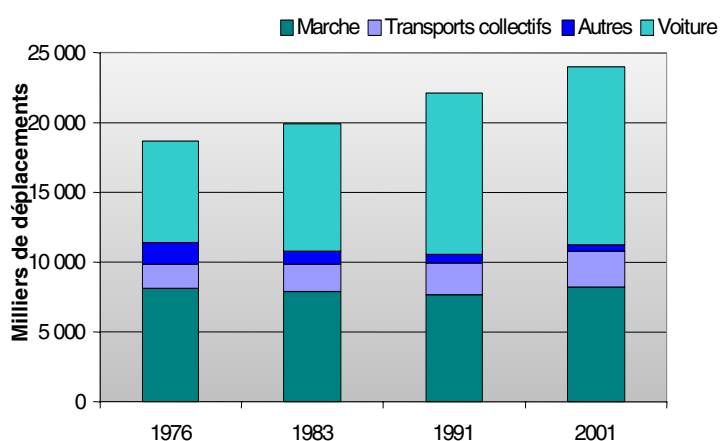


Source EGT

### La voiture occupe une place prépondérante

**La voiture est le mode de déplacement dominant hors Paris** (53 % des déplacements) et cela depuis 1991. L'essor de la voiture est indissociable du développement urbain de la banlieue. En fonction des densités et des formes urbaines, on passe ainsi, du cœur de l'agglomération parisienne où les transports collectifs et la marche sont les modes utilisés presque exclusivement aux franges de l'Île de France où l'automobile n'a pas de concurrent économiquement viable.

### Evolution des modes de déplacements hors Paris



Source EGT

### Un tiers des déplacements en banlieue se font en marchant

Le nombre de déplacements effectués en marchant en banlieue est stable depuis 25 ans, autour de 8 millions par jour, alors même que la population et les emplois y ont fortement augmenté.

On marche plus en Petite Couronne qu'en Grande Couronne mais moins qu'à Paris, ce qui est logique compte tenu des formes urbaines. Toutefois, quelle que soit la zone géographique, **la part de la marche montre l'existence de l'échelle de proximité où que l'on soit en banlieue** et même en Grande Couronne.

#### Part de la marche dans l'ensemble des déplacements en 2001

Internes à Paris	55 %
Internes à la Petite Couronne	45 %
Internes à la Grande Couronne	31 %

Source EGT

La part des déplacements effectués en marchant a cependant fortement diminué de 1976 à 1991 (elle est passée de 43 % du total des déplacements internes à la banlieue à 34%), accusant une baisse plus forte en Grande Couronne qu'en Petite Couronne. **Depuis 1991, la part de la marche est désormais stabilisée.**

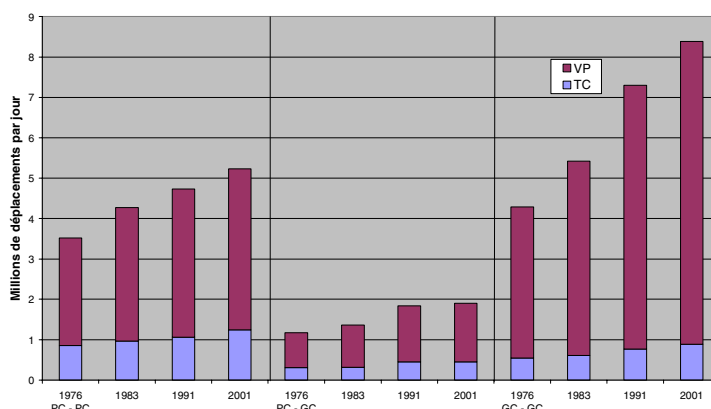
### Les transports collectifs jouent un rôle limité dans la mobilité en banlieue

La part des transports collectifs est plutôt limitée en banlieue. Cependant, par catégorie de liaisons (déplacements internes à la Petite Couronne, déplacements internes à la Grande Couronne et déplacements entre Petite et Grande Couronne), la part des transports collectifs dans les déplacements mécanisés est

stable depuis 25 ans (cf. fiche mobilité et déplacements en transports collectifs).

L'accroissement d'offre sur les réseaux de transports collectifs (forte augmentation de l'offre bus, création des lignes RER et prolongements de métro en proche couronne) ont ainsi permis de conserver la part de marché des transports collectifs. Ces chiffres moyens cachent des disparités locales : les transports collectifs progressent légèrement pour les déplacements en liaison avec la Petite Couronne mais stagnent pour les déplacements entre la Petite et la Grande Couronne.

#### Evolution des déplacements VP-TC par liaison



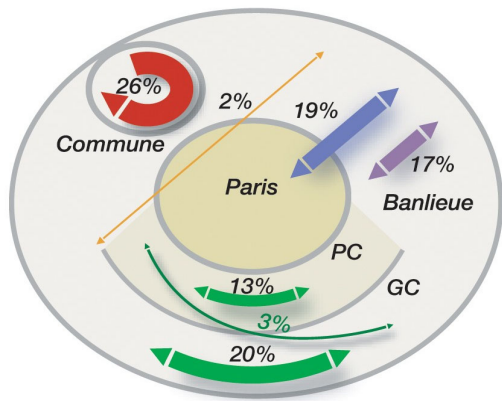
Source EGT

### La diversité des déplacements en banlieue

Le SDRIF de 1994 avait déjà fait le constat de la croissance des déplacements en banlieue qui devait conduire à l'horizon 2015 à une très forte augmentation des distances parcourues pour les modes de transports mécanisés (voiture et transports collectifs en particulier). Face à cette croissance, le SDRIF de 1994 apportait des réponses en termes d'infrastructures visant surtout les déplacements les plus longs puisque les portées des déplacements devaient croître.

La croissance observée depuis 1991 a été nettement plus limitée que les prévisions du SDRIF de 1994. Les distances parcourues n'augmentent pas comme cela avait été envisagé. **Il est aujourd'hui nécessaire d'aller au-delà des chiffres globaux et d'envisager la diversité des déplacements réalisés en banlieue.**

**Répartition géographique des déplacements motorisés ayant une origine et/ou une destination en banlieue en 2001**



Source EGT

Les déplacements motorisés effectués en banlieue recouvrent des déplacements de natures diverses :

- des déplacements qui restent à l'intérieur d'une même commune
- des déplacements de type rocade ou tangentiel
- des déplacements de type radial allant ou non jusqu'à Paris
- des déplacements diamétraux allant d'une banlieue à une autre en passant par Paris

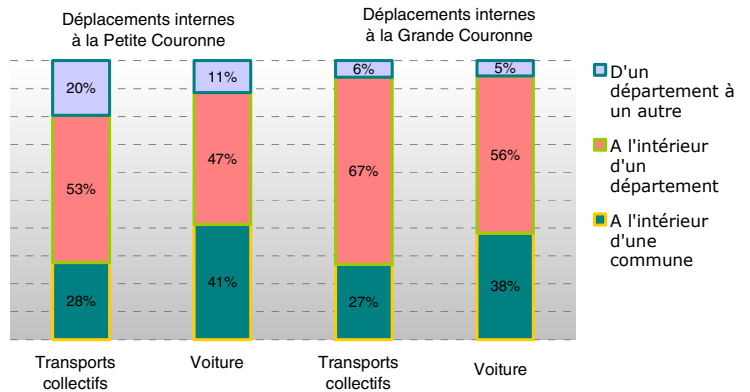
Contrairement à l'idée que l'on peut en avoir, le nombre de déplacements diamétraux est extrêmement limité. C'est logique puisque ces déplacements ne sont pas aisés à effectuer. Les transports collectifs sont d'ailleurs prédominants sur cette catégorie car les lignes du RER sont bien souvent la seule solution acceptable en durée de déplacement pour de telles liaisons.

Pour les autres flux, c'est la diversité des origines et des destinations qui est le phénomène le plus marquant. C'est évidemment cette caractéristique qui conduit à la suprématie de l'usage de la voiture particulière qui est bien souvent la solution la mieux adaptée.

**Les déplacements en banlieue sont en premier lieu des déplacements de proximité ....**

Les déplacements effectués en marchant sont par nature des déplacements de proximité restant à l'intérieur d'une même commune. En voiture, l'échelle de proximité reste une des principales caractéristiques des déplacements en banlieue. Environ 40 % des déplacements en voiture ne quittent pas la commune où est situé leur point d'origine. Cette proportion est la même en Petite et en Grande Couronne.

**Typologie des déplacements en banlieue**



Source EGT

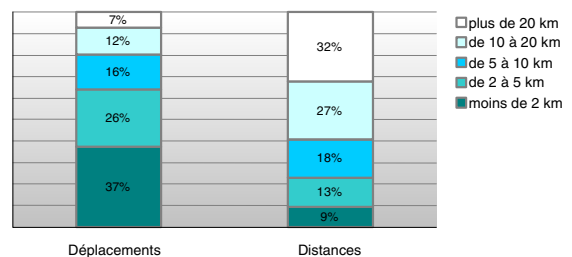
**.....mais les déplacements de longue distance sont ceux qui occupent le plus les réseaux de transport**

A l'inverse, **les déplacements qui changent de département en transports collectifs, et encore plus en voiture, sont minoritaires.** La demande de déplacement en banlieue n'est pas une demande de longue distance. En effet, si les réseaux ou les lignes font souvent défaut en transports collectifs, ce n'est pas le cas pour la voirie pour laquelle les rocades telles que l'A 86 ou la Francilienne facilitent ce type de déplacements.

Si l'on s'intéresse aux distances parcourues, c'est-à-dire à l'occupation des réseaux, les déplacements de longue distance prennent alors une forte importance. 59 % des distances parcourues (tous modes de déplacements confondus) est le fait des 19 % des déplacements dont la portée dépasse les 10 km.

Les déplacements courts, forts nombreux, provoquent des embouteillages récurrents dans les centres villes ou pour les accès aux équipements. Les déplacements longs se retrouvent sur les grands axes de circulation. Ils se superposent généralement à des circulations locales utilisant ces mêmes axes ce qui conduit aussi à leur saturation.

**Déplacements en banlieue (tous modes) selon les distances parcourues en 2001**



Source EGT 2001 – distances à vol d'oiseau

## Des structures de déplacements différentes en Petite et en Grande Couronne

L'organisation de l'espace est différente en Petite et en Grande Couronne ce qui conduit à des structures de déplacements nettement différenciées.

En Petite Couronne, l'organisation du territoire est continue avec une densité élevée (250 à 550 habitants plus emplois à l'hectare pour de nombreuses communes). La portée moyenne des déplacements y est ainsi peu différente de celle qu'on observe à Paris.

En Grande Couronne, le polycentrisme, objectif poursuivi par les documents de planification régionale depuis plusieurs décennies, devient désormais une réalité. Les bassins de vie concentrent ainsi la plupart des déplacements de leurs habitants (cf. fiche bassins de vie – fonctionnement à plusieurs échelles). Ils ont aussi un effet de polarisation des déplacements en particulier des déplacements vers le travail.

### Portée moyenne des déplacements tous modes

Internes Paris	Internes Petite Couronne	Internes Grande Couronne
1,9 km	2,5 km	4,3 km

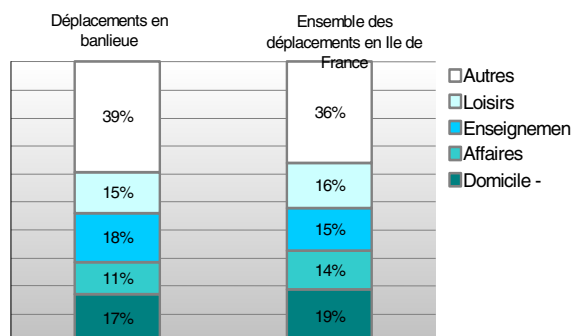
Source EGT 2001

## Quels motifs de déplacements en banlieue ?

Les motifs de déplacements en banlieue sont assez proches de ceux de l'ensemble de l'Île de France avec quelques différences liées notamment à la structure de la population qui y réside et la structure de l'urbanisation : un peu plus de déplacements vers l'école ou les lieux d'étude et un peu moins de déplacements vers le travail ou les affaires professionnelles.

Au sein des déplacements banlieue-banlieue, on ne trouve aucune différence significative entre les motifs des déplacements internes à la Petite Couronne et ceux des déplacements internes à la Grande Couronne. En revanche, les déplacements entre Petite et Grande Couronne s'apparentent aux déplacements entre Paris et la banlieue : ils sont très majoritairement constitués de déplacements pour le travail et les affaires professionnelles.

## Répartition des motifs de déplacements en 2001



Source EGT

**En banlieue, on marche surtout pour motifs personnels (60 % des déplacements) et pour aller à l'école ou au lieu d'étude (28 %).**

**Les transports collectifs sont peu utilisés pour les loisirs, les achats et les affaires personnelles où que l'on soit en banlieue.**

En revanche, au sein des motifs obligés, domicile – travail, affaires professionnelles et enseignement, on constate des différences importantes entre la Petite et la Grande Couronne. En Petite Couronne, les déplacements pour motifs travail et enseignement sont représentés à part égale (environ 30 % chacun). En Grande Couronne, les transports collectifs sont majoritairement utilisés pour des déplacements école/études (60% des déplacements en transports collectifs).

L'usage de la voiture est équivalent en Petite et Grande Couronne, surtout lié aux loisirs, aux achats et aux affaires personnelles (à 58 % en Petite Couronne et 62 % en Grande Couronne).

**Les déplacements en banlieue sont restés pendant longtemps mal connus. Constat leur croissance, particulièrement en voiture, comme cela a été fait par le SDRIF de 1994 n'est pas suffisant. C'est en reconnaissant leur diversité, diversité des motifs de déplacements, diversité des échelles de déplacements, que le futur SDRIF sera à même de proposer des solutions de transport adaptées.**