



En Ile-de-France, l'usage de la voiture pour aller travailler diminue

En 2011, en Ile-de-France 44 % des actifs en emploi utilisent principalement les transports en commun pour se rendre à leur travail, contre seulement 8 % en province. Cependant, le principal mode de transport domicile-travail diffère selon les territoires franciliens. À Paris, la voiture est peu utilisée, et les transports en commun sont plébiscités. C'est l'inverse en grande couronne, même si l'usage de la voiture y est moins fréquent qu'en province. L'équipement automobile des ménages franciliens reflète en grande partie les différences territoriales dans l'usage des modes de transport domicile-travail. Ainsi, en grande couronne comme en province, neuf ménages actifs occupés sur dix disposent d'au moins une voiture, tandis qu'à Paris six sur dix n'en ont pas du tout. Entre 2006 et 2011, en Ile-de-France l'usage des transports en commun pour aller travailler a légèrement progressé au détriment de la voiture, alors qu'en province la part de la voiture n'a pas diminué.

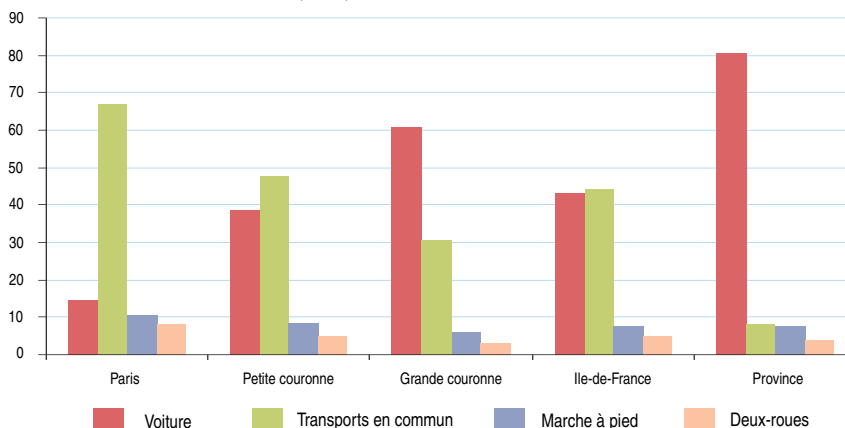
Céline Calvier et Françoise Jacquesson

Au 1^{er} janvier 2011, 5,4 millions d'actifs résidant en Ile-de-France occupent un emploi. Parmi eux, 5,2 millions se déplacent pour se rendre sur leur lieu de travail, que ce soit principalement à pied, en deux-roues, en voiture ou en transport en commun. En Ile-de-France, les prix immobiliers élevés à proximité des pôles

d'emploi entraînent souvent l'éloignement du lieu de travail. Ainsi, seuls 54 % des actifs franciliens en emploi travaillent dans le département dans lequel ils résident, contre 89 % des actifs occupés résidant en province.

1 Les transports en commun, mode de transport le plus utilisé par les actifs franciliens pour aller travailler

Répartition de la population active occupée selon le mode de transport principal pour aller travailler, selon le lieu de résidence en 2011 (en %)



Champ : population active occupée hors "sans transport".

Source : Insee, recensement de la population 2011, exploitation complémentaire

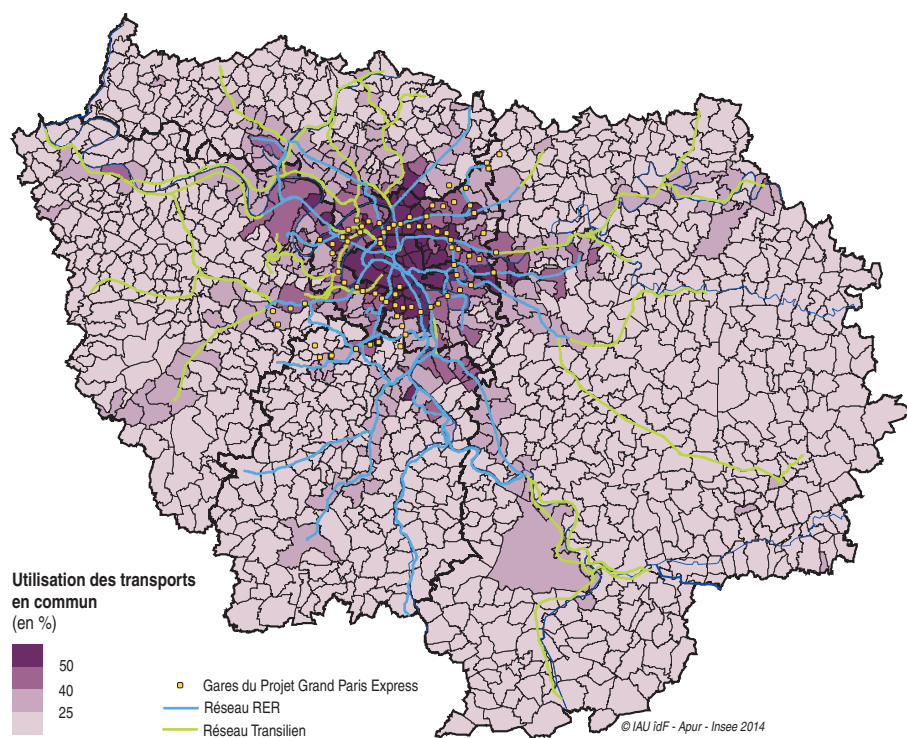
L'usage des transports en commun pour se rendre au travail est beaucoup plus fréquent qu'en province

En 2011, en Ile-de-France, les transports en commun constituent le mode de transport le plus utilisé par les Franciliens pour aller travailler : 44 % des actifs franciliens en emploi (hors ceux qui n'ont pas du tout de transport) utilisent les transports en commun comme mode de transport principal, contre seulement 8 % en province (figure 1).

La voiture est légèrement moins utilisée que les transports en commun (43 %), tandis qu'en province huit actifs sur dix se rendent à leur travail en voiture, soit presque deux fois plus qu'en Ile-de-France.

2 Une utilisation plus importante des transports en commun dans les communes desservies par le réseau RER

Part de la population active occupée utilisant principalement les transports en commun pour aller travailler en 2011 (en %)



Champ : population active occupée hors "sans transport".

Source : Insee, recensement de la population 2011, exploitation complémentaire

Les transports en commun sont deux fois moins utilisés en grande couronne qu'à Paris

Cependant, les modes de transport « domicile-travail » sont très différents selon les territoires franciliens. Plus on s'éloigne du centre de l'agglomération parisienne, plus les choix du mode de transport se rapprochent de ceux de la province.

À Paris, la densité et la fréquence de l'offre, ainsi que la difficulté de circuler et de trouver un endroit pour se garer, incitent la grande majorité des actifs occupés (67 %) à utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail, alors que seulement 15 % se déplacent en voiture. Les deux-roues (vélos et deux-roues motorisés) sont plus utilisés pour les déplacements domicile-travail que dans le reste de l'Île-de-France (8,0 % contre 4,7 % dans l'ensemble de l'Île-de-France). De même, il est plus fréquent pour un Parisien que pour un autre Francilien de se rendre à son travail à pied (10,3 % contre 7,7 % dans l'ensemble de l'Île-de-France). Ces modes de transport, plutôt dédiés aux courtes distances, sont probablement favorisés à Paris par le fait que les deux tiers des actifs occupés parisiens travaillent à Paris. Ainsi, parmi les actifs en emploi résidant et travaillant à

Paris, les deux-roues sont autant utilisés que la voiture (9,1 % contre 9,6 %).

À l'opposé de la situation parisienne, dans les quatre départements de grande couronne (Seine-et-Marne, Yvelines, Essonne et Val-d'Oise) la voiture est utilisée par une large majorité des actifs occupés (61 %) pour les déplacements domicile-travail. Cette proportion est plus de quatre fois plus élevée qu'à Paris, mais elle reste toutefois bien inférieure à celle de province (80 %). En grande couronne, les transports en commun sont utilisés par moins d'un actif en emploi sur trois. Le taux d'utilisation des transports en commun varie selon les départements de grande couronne, de 27 % en Seine-et-Marne à 35 % dans le Val-d'Oise. Par commune, il dépend fortement de la desserte de la commune par le réseau de transports en commun ferroviaires (figure 2). C'est surtout le RER (Réseau express régional) qui fait augmenter le taux d'utilisation des transports en commun. En effet, le RER offre en général des fréquences plus élevées que les autres trains de banlieue et des rames de grande capacité. Pour les trois départements de petite couronne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne), très urbanisés et pourvus d'un maillage plus serré de lignes de transports en commun, la situation est intermédiaire entre Paris et la grande

couronne. Comme à Paris, les transports en commun restent le mode de transport le plus utilisé pour se rendre au travail, devant la voiture. Près de la moitié des actifs en emploi de petite couronne (48 %) empruntent principalement les transports en commun pour leurs déplacements domicile-travail. La voiture est cependant trois fois plus utilisée en petite couronne qu'à Paris (39 % contre 15 %). En Seine-Saint-Denis, les transports en commun sont un peu plus souvent utilisés (51 %) que dans le reste de la petite couronne. Dans ce département, l'offre de transports en commun est plutôt dense sur une partie du territoire, et la population, en moyenne plus modeste que dans le reste de la petite couronne, incline à privilégier un mode de transport moins onéreux que la voiture. Par ailleurs, la marche et les deux-roues sont plus souvent utilisés dans les Hauts-de-Seine que dans le reste de la petite couronne. Ceci peut s'expliquer par le fait que les habitants de ce département ont souvent des déplacements domicile-travail plus courts, les emplois situés dans le département étant nombreux (notamment dans le pôle d'emploi de La Défense).

À Paris, six ménages actifs occupés sur dix n'ont pas de voiture

L'équipement automobile des ménages franciliens dont au moins une personne est active occupée (les ménages « actifs occupés ») reflète en partie les différences territoriales dans l'usage des différents modes de transport domicile-travail.

En Ile-de-France, en 2011, les ménages actifs occupés sont moins équipés en automobiles qu'en province : 73 % ont au moins une voiture, contre 93 % en province (figure 3). Si la proportion de ménages possédant une seule voiture est proche en Ile-de-France et en province, les ménages franciliens sont beaucoup moins souvent multi-équipés : seul un quart des ménages actifs occupés franciliens dispose de deux voitures ou plus, contre la moitié de ceux de province. En Ile-de-France, le nombre d'actifs occupés du ménage semble plus déterminant qu'en province concernant les choix d'équipement automobile. Ainsi, en Ile-de-France, les ménages comprenant un seul actif en emploi ne sont que 62 % à posséder au moins une voiture, contre 86 % pour les ménages comprenant au moins deux actifs occupés, soit un écart de 24 points. En province, cet écart est beaucoup plus faible (89 % contre 98 %, soit 9 points). En outre, les ménages franciliens ont beaucoup plus rarement qu'en province plus de voitures que d'actifs occupés : seuls 12 % des ménages avec un seul actif occupé possèdent deux voitures ou plus, contre 28 % en province.

3 En Ile-de-France, les ménages possèdent moins souvent une voiture qu'en province

Taux d'équipement automobile des ménages*, selon leur lieu de résidence et selon le nombre d'actifs occupés du ménage

	2006			2011		
	Un actif occupé	Deux actifs occupés ou plus	Ensemble	Un actif occupé	Deux actifs occupés ou plus	Ensemble
Paris	37,4	66,2	47,1	33,8	59,8	42,8
Petite couronne	65,6	88,4	75,7	63,2	86,4	73,5
Grande couronne	83,9	96,2	90,5	82,9	95,9	89,8
Ile-de-France	64,3	88,5	75,3	62,1	86,3	73,1
Province	89,1	98,4	93,6	89,0	98,4	93,5

Champ : ménages comprenant au moins un actif occupé.

* Part des ménages équipés d'au moins une voiture (en %).

Source : Insee, recensements de la population 2006 et 2011, exploitations principales

Les modes de déplacements domicile-travail en 2011 dans les communes concernées par le projet Grand Paris Express (GPE)

Le projet du Nouveau Grand Paris prévoit la construction d'un nouveau métro automatique, le Grand Paris Express, qui desservira 72 nouvelles gares à l'horizon 2030, à travers 4 nouvelles lignes (lignes 15, 16, 17 et 18) et deux prolongements de lignes de métro existantes (lignes 11 et 14). Le Grand Paris Express (GPE) devrait permettre de réduire considérablement les temps de trajet, notamment de banlieue à banlieue, avec des lignes en rocade et des métros roulant à une vitesse moyenne de 55 à 60 km/h.

Le GPE vise trois objectifs principaux :

- désaturer le RER et les transports existants,
- réduire la congestion et la pollution automobile,
- lutter contre l'étalement urbain et le grignotage des terres agricoles.

Les quartiers dans lesquels s'implanteront les 72 nouvelles gares du GPE devraient être profondément modifiés. Ainsi, la Société du Grand Paris et d'autres acteurs publics impliqués dans la mise en œuvre du projet du GPE ont décidé d'observer la situation actuelle et les futures évolutions dans ces quartiers, définis par le périmètre situé dans un rayon de 800 mètres autour de la nouvelle gare. Ces 72 quartiers de gare concernent 101 communes « de rattachement » à ces quartiers, majoritairement situées à Paris et en petite couronne.

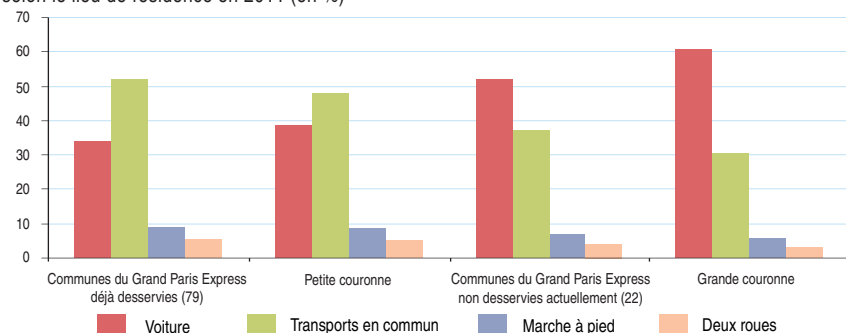
Parmi celles-ci, 22 communes ne comptent actuellement aucune gare de transport ferré (train de banlieue, RER, métro ou tramway) sur leur territoire. Elles sont dans cette étude désignées comme « Communes du GPE non desservies actuellement ». Il s'agit pour moitié de communes de grande couronne, un tiers étant constitué de communes de Seine-Saint-Denis. Les 79 autres communes, désignées comme « Communes du GPE déjà desservies », sont en grande majorité à Paris et en petite couronne ; seules une dizaine sont situées en grande couronne.

En 2011, dans les 22 communes du GPE « non desservies actuellement », la majorité des actifs occupés (52 %) utilisent la voiture comme mode de transport principal pour se rendre à leur travail, tandis que 37 % utilisent les transports en commun. L'utilisation des transports en commun est donc relativement faible, plus proche de la situation en grande couronne (31 %) que de celle de la petite couronne (48 %). De même, le taux d'équipement automobile des ménages dont au moins une personne est active occupée (83 %) est plus proche de celui de l'ensemble de la grande couronne (90 %) que de celui de l'ensemble de la petite couronne (73 %). Dans ces communes, la mise en service du GPE augmentera probablement de manière significative la part des transports en commun dans les modes de déplacements domicile-travail.

Dans les 79 autres communes du GPE, « déjà desservies », l'utilisation des transports en commun pour se rendre au travail est déjà majoritaire (52 %) et plus importante que dans l'ensemble de la petite couronne. Dans ces communes, les ménages sont moins souvent équipés de voitures qu'en petite couronne (67 % contre 73 %), ce qui reflète la moindre utilisation de la voiture dans les déplacements domicile-travail (34 %, contre 39 % en petite couronne). Toutefois, la mise en service du GPE devrait permettre pour ces communes d'améliorer leur taux d'utilisation des transports en commun pour certains trajets domicile-travail de banlieue à banlieue difficiles à effectuer en transports en commun actuellement.

Dans les communes du Grand Paris Express déjà desservies, les actifs occupés utilisent plus les transports en commun que dans l'ensemble de la petite couronne

Répartition de la population active occupée selon le mode de transport principal pour aller travailler, selon le lieu de résidence en 2011 (en %)



Champ : population active occupée hors "sans transport".

Source : Insee, recensement de la population 2011, exploitation complémentaire

À Paris, 57 % des ménages actifs occupés n'ont pas de voiture. Les ménages parisiens comprenant au moins deux actifs en emploi ne sont toutefois que 40 % à ne pas posséder de voiture. Ces ménages ont le plus souvent une seule voiture (49 %), tandis qu'un sur dix seulement dispose d'au moins deux voitures (contre 43 % dans l'ensemble de l'Ile-de-France).

L'équipement automobile des ménages de grande couronne se rapproche de celui des ménages de province. Même si en grande couronne les ménages utilisent moins la voiture qu'en province pour aller travailler, le taux d'équipement automobile des ménages « actifs occupés » résidant en grande couronne est très proche de celui des ménages résidant en province (90 % contre 93 %). En effet, posséder une voiture s'avère souvent nécessaire en grande couronne, où l'offre de transports en commun est généralement moins dense et moins fréquente qu'à Paris ou en petite couronne. Cette nécessité est plus forte pour les ménages dont au moins un actif occupé doit effectuer des trajets domicile-travail entre des banlieues mal reliées par les transports en commun. La part des ménages d'un seul actif occupé possédant une seule voiture est identique en grande couronne et en province (61 %). En revanche, en grande couronne, les ménages de deux actifs occupés ou plus ont moins souvent qu'en province plus d'une voiture (61 % contre 75 %).

L'équipement automobile des ménages de petite couronne est intermédiaire entre celui de Paris et celui de grande couronne. Un quart des ménages actifs occupés n'a pas de voiture, mais la majorité (53 %) possède une seule voiture. Ils sont en revanche deux fois moins nombreux qu'en grande couronne à posséder deux voitures ou plus (20 % contre 42 %).

Les évolutions récentes des modes de déplacement domicile-travail profitent aux transports en commun au détriment de la voiture

En Ile-de-France, les évolutions récentes (de 2006 à 2011) dans le mode de transport

privilegié pour les déplacements domicile-travail ont profité aux transports en commun, au détriment de la voiture.

L'usage des transports en commun pour les déplacements domicile-travail augmente légèrement entre 2006 et 2011, en Ile-de-France comme en province. La part de la population active occupée se rendant sur son lieu de travail en transports en commun passe de 42,5 % en 2006 à 44,3 % en 2011 en Ile-de-France, et de 6,9 % à 7,9 % en province. La hausse du prix des carburants au cours de la période (+ 4,5 % en moyenne annuelle pour le gazole et + 3,8 % en moyenne annuelle pour les supercarburants sans plomb, d'après l'indice des prix à la consommation de l'Insee) peut expliquer en partie cette évolution. Dans le même temps, l'offre de transports en commun franciliens a beaucoup augmenté. Les investissements en tramways ont été notables, avec la mise en service fin 2006 du tronçon sud de la ligne T3 (reliant le Pont de Garigliano à la Porte d'Ivry) et de la ligne T4 en Seine-Saint-Denis. Le volume de l'offre en tramways a ainsi été multiplié par deux entre 2006 et 2011. Sur la même période, l'offre sur le réseau des trains de banlieue a également augmenté (+ 22 % en nombre de kilomètres offerts). L'augmentation de l'usage des transports en commun pour les déplacements domicile-travail s'observe à tous les niveaux géographiques de l'Ile-de-France, que ce soit à Paris, en petite couronne ou en grande couronne.

L'usage des deux-roues pour se rendre au travail se renforce également, notamment à Paris et dans les Hauts-de-Seine. La mise en

service à partir de l'été 2007 du système de vélos en libre-service de Paris, le Vélib', a probablement favorisé cette tendance. En effet, l'offre de Vélib' a constamment augmenté entre 2007 et 2011. Les stations, uniquement dans Paris à l'inauguration du service, se sont progressivement étendues à la proche banlieue, et le nombre de vélos mis en circulation a doublé.

L'augmentation de l'usage des transports en commun s'accompagne d'une baisse de l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail des Franciliens. En 2006, les Franciliens étaient 46 % à choisir leur voiture pour se rendre à leur travail. Cinq ans plus tard, ils ne sont que 43 % à déclarer faire ce choix. En revanche, en province, même si l'usage des transports en commun a légèrement augmenté, ce n'est pas au détriment de la voiture, dont l'utilisation n'a pas diminué dans les déplacements domicile-travail. L'augmentation de l'offre de transports en commun en province entre 2006 et 2011, notamment dans les grandes agglomérations avec la mise en service de plusieurs lignes de tramway, semble avoir plutôt bénéficié aux actifs qui se déplaçaient auparavant à pied ou en deux-roues. En Ile-de-France, la baisse de l'usage de la voiture, à l'instar de l'augmentation de l'usage des transports en commun, s'observe à Paris, en petite couronne et en grande couronne. Cependant, l'utilisation de la voiture diminue le plus en 2011 là où elle était déjà faible en 2006 : ainsi, à Paris la part des actifs occupés utilisant la voiture pour se rendre au travail est passée de 17,3 % à 14,6 %, soit une baisse plus forte

Source et définitions

Les sources mobilisées sont les **recensements de la population 2006 et 2011**. Cette étude analyse le mode de transport principal utilisé lors des déplacements domicile-travail (ou navettes) des actifs ayant un emploi (ou « actifs occupés »), hors ceux déclarant comme mode de transport principal « Pas de transport ». Elle analyse également l'équipement automobile des ménages dont au moins une personne est un actif occupé.

Le **taux d'équipement automobile** des ménages représente la part des ménages équipés d'au moins une voiture.

Un ménage est **multi-équipé** lorsqu'il possède deux voitures ou plus.

qu'en grande couronne où cette même part est passée de 61,8 % à 60,6 %.

Concernant l'équipement en voitures des ménages actifs occupés, il est en léger retrait, en parallèle à la baisse de l'usage de la voiture. Dans l'ensemble de l'Ile-de-France, le taux d'équipement automobile des ménages passe de 75,3 % en 2006 à 73,1 % en 2011, tandis qu'en province il reste stable. C'est à Paris que la baisse du taux d'équipement en voiture est la plus significative, passant de 47,1 % à 42,8 %. Il diminue également en petite couronne, de 75,7 % à 73,5 %. En revanche, il ne baisse que très peu en grande couronne (90,5 % en 2006 contre 89,8 % en 2011). ■

Insee Ile-de-France

1 rue Stephenson
78188 Saint-Quentin-en-Yvelines cedex

Directrice de la publication :

Sylvie Lagarde

Rédactrice en chef :

Christèle Rannou-Heim

Crédits photos :

Phovoir et Denis Sutton/RATP

ISSN 2416-8149

© Insee 2015

Pour en savoir plus

- « Dans le bassin parisien, les résidents de Seine-et-Marne parcourent les plus longues distances pour aller travailler », *Insee Ile-de-France à la page*, n° 380, janvier 2012.
- « Les Franciliens utilisent autant les transports en commun que la voiture pour se rendre au travail », *Insee Ile-de-France à la page*, n° 353, avril 2011.
- « Transports en commun en chiffres », www.omnil.fr, un site du STIF
- « Un nouveau métro pour le Grand Paris », www.societedugrandparis.fr

