

La nouvelle enquête globale transport

Présentation des premiers résultats 2018

Assises de la mobilité en Île-de-France
24 septembre 2019



Les Enquêtes Globales Transport

La dernière enquête globale transport date de 2010. Les résultats de 2010 sont disponibles sur <http://www.omnil.fr>.

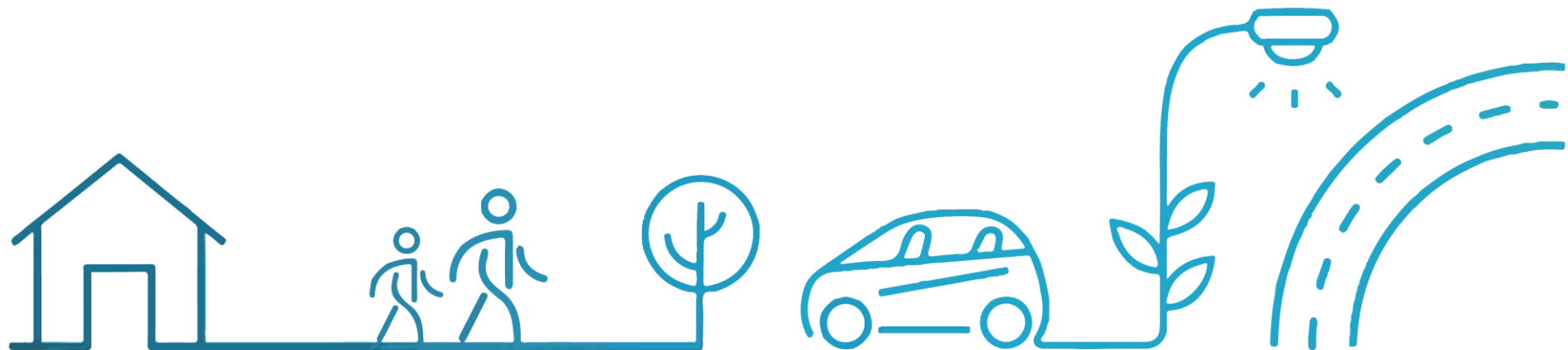
Une nouvelle enquête est en cours, pilotée par Île-de-France Mobilités, et co-financée avec l'Etat.

De janvier 2018 à juin 2019 – hors périodes de vacances scolaires et de mouvements sociaux- , ce sont plus de 3 000 ménages qui ont été enquêtés en face à face à leur domicile, soit près de **7 000 Franciliens et près de 28 000 déplacements en jour de semaine**. Ils ont décrit l'intégralité de leurs déplacements la veille du jour d'enquête. Les résultats présentés lors des Assises de la mobilité le 24 septembre 2019 ne concernent que les **jours de semaine du lundi au vendredi**.

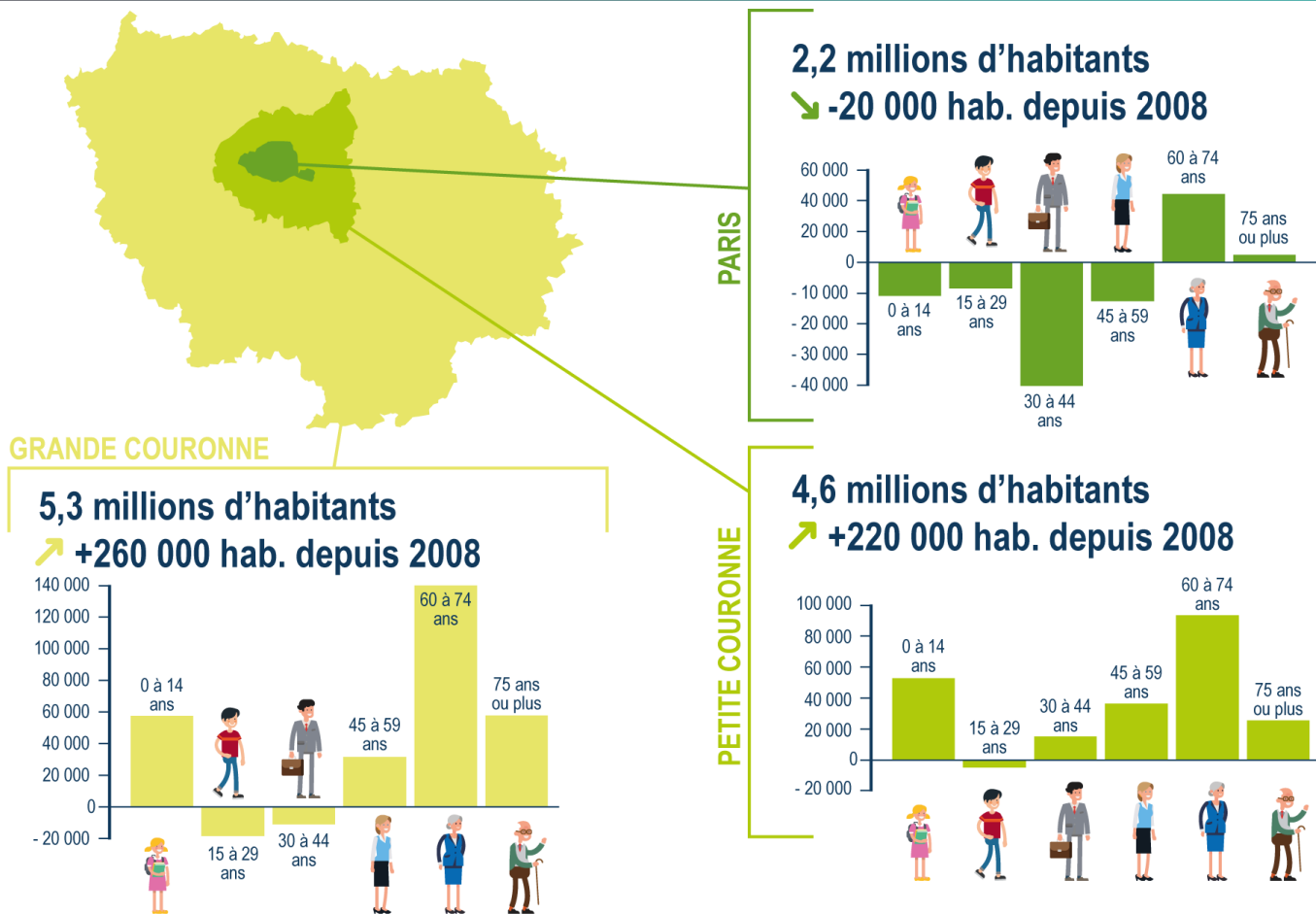
La nouvelle EGT se poursuit. Elle portera in fine sur la période 2018-2022, avec pour objectif de passer d'une photographie de la mobilité des Franciliens tous les 10 ans à un **recueil en continu** sur le principe du recensement de la population.

La publication de documents, articles, cartes, rapports ou présentations citant les résultats présentés dans ce document doit obligatoirement porter la mention de la source : « EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018 ».

L'évolution de l'Île-de-France de 2010 à 2018

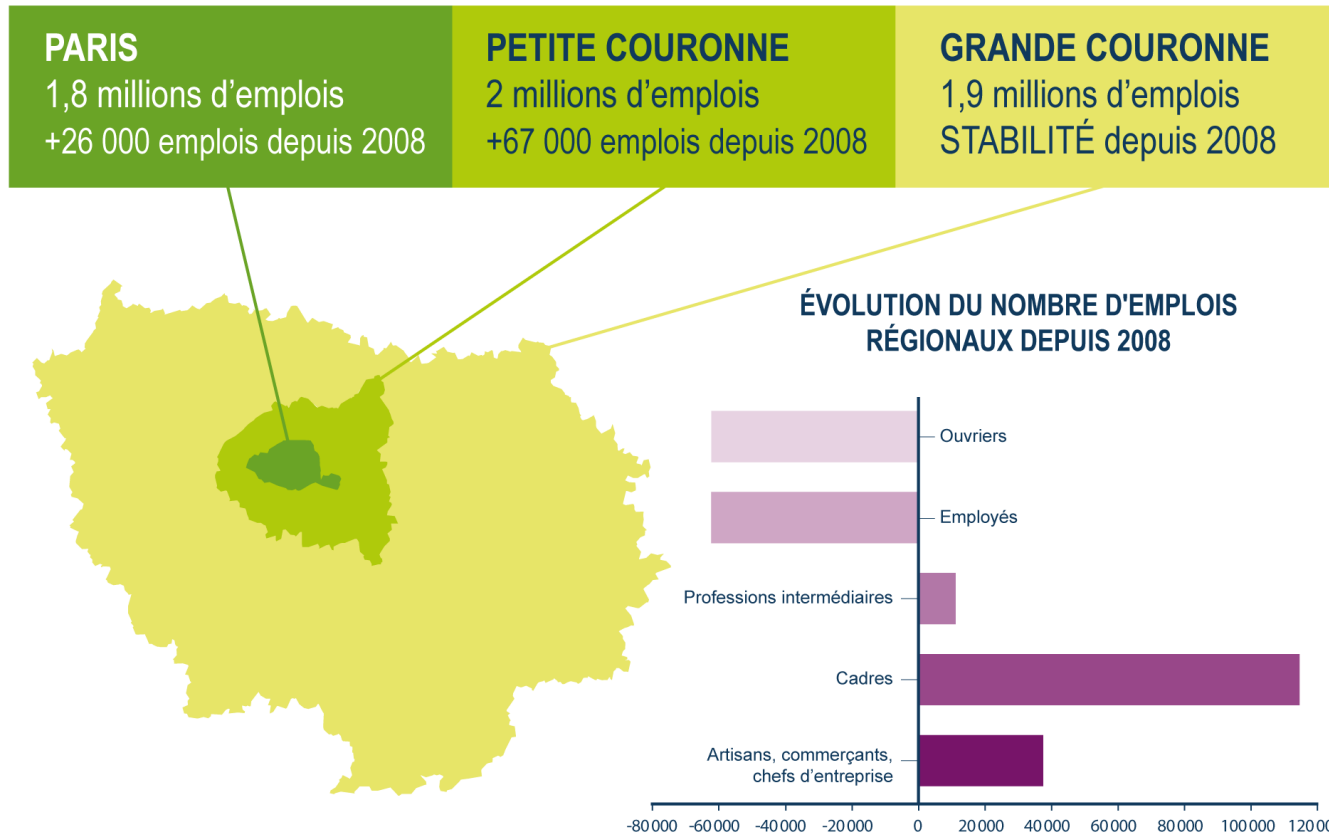


La population francilienne continue de croître



L'Île-de-France compte **12,1 millions d'habitants** en 2016. Sa population continue de croître, toutefois les tendances diffèrent selon les territoires. A Paris, la population diminue. Ailleurs, elle continue à augmenter. Les enfants sont globalement plus nombreux, sous l'effet du mini baby-boom des années 2000. Le phénomène le plus marquant est celui du **vieillissement de la population**. La population âgée de 60 à 74 ans augmente fortement sur l'ensemble du territoire francilien et celle âgée de 75 ans et plus augmente en grande couronne.

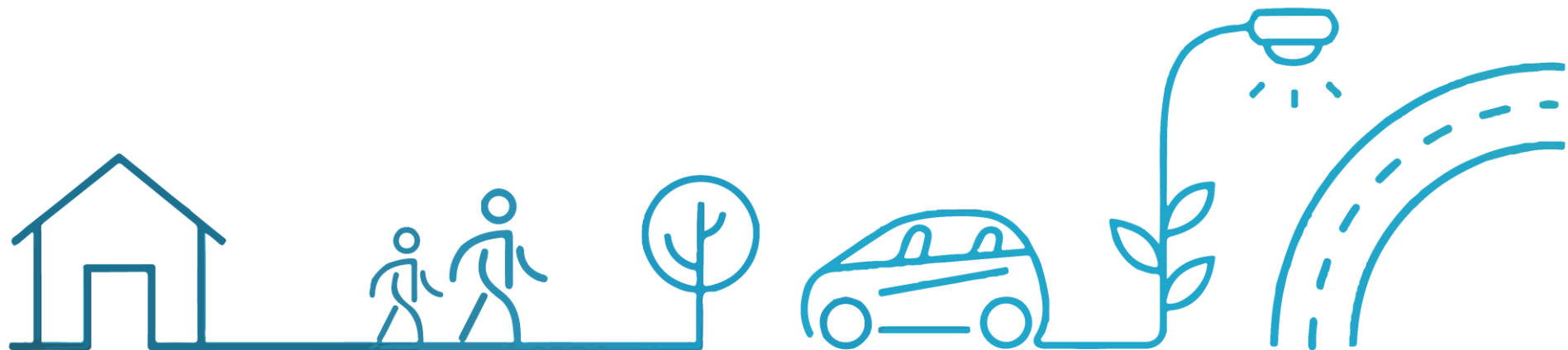
Croissance des emplois au cœur de l'Île-de-France, avec de plus en plus de cadres



Il y a **5,7 millions d'emplois** en Île-de-France, répartis à parts égales entre Paris, petite et grande couronnes. Le nombre d'emplois a un peu augmenté depuis la dernière EGT et cette croissance a concerné principalement la petite couronne.

La nature des emplois a, en revanche, nettement évolué avec une diminution des emplois d'ouvriers et d'employés au profit des emplois de cadres, chefs d'entreprises, artisans et commerçants.

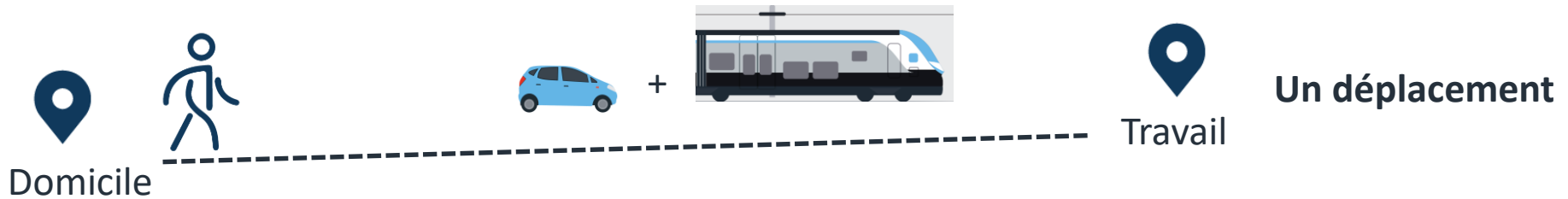
La mobilité des Franciliens



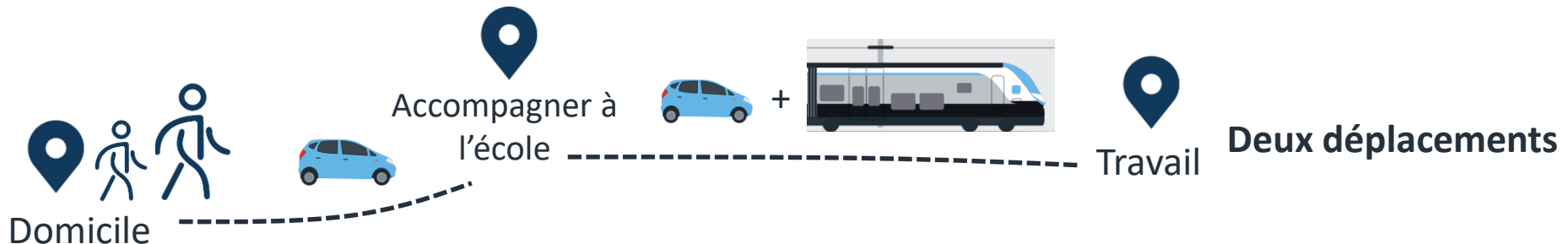
Définition d'un déplacement

Un déplacement est caractérisé par un motif (une activité) à l'origine et un motif à la destination, quel(s) que soi(en)t le(s) mode(s) de transports utilisé(s).

Par exemple : je pars de chez moi le matin, je vais à mon travail en prenant la voiture puis le train, c'est **un déplacement** entre mon domicile et mon travail.



Mais si je pars de chez moi le matin pour emmener mon enfant à l'école puis vais à mon travail, cela compte pour **deux déplacements** : un déplacement pour accompagner mon enfant puis un déplacement pour me rendre au travail.



En 2018, en moyenne chaque jour, un Francilien ...



fait **3,8**
déplacements



passé **1h30** à
se déplacer



parcourt **18**
kilomètres

Les moyennes présentées ci-dessus sont stables par rapport à 2010.

Cette moyenne de 3,8 déplacements par personne et par jour cache en réalité **de fortes disparités** :

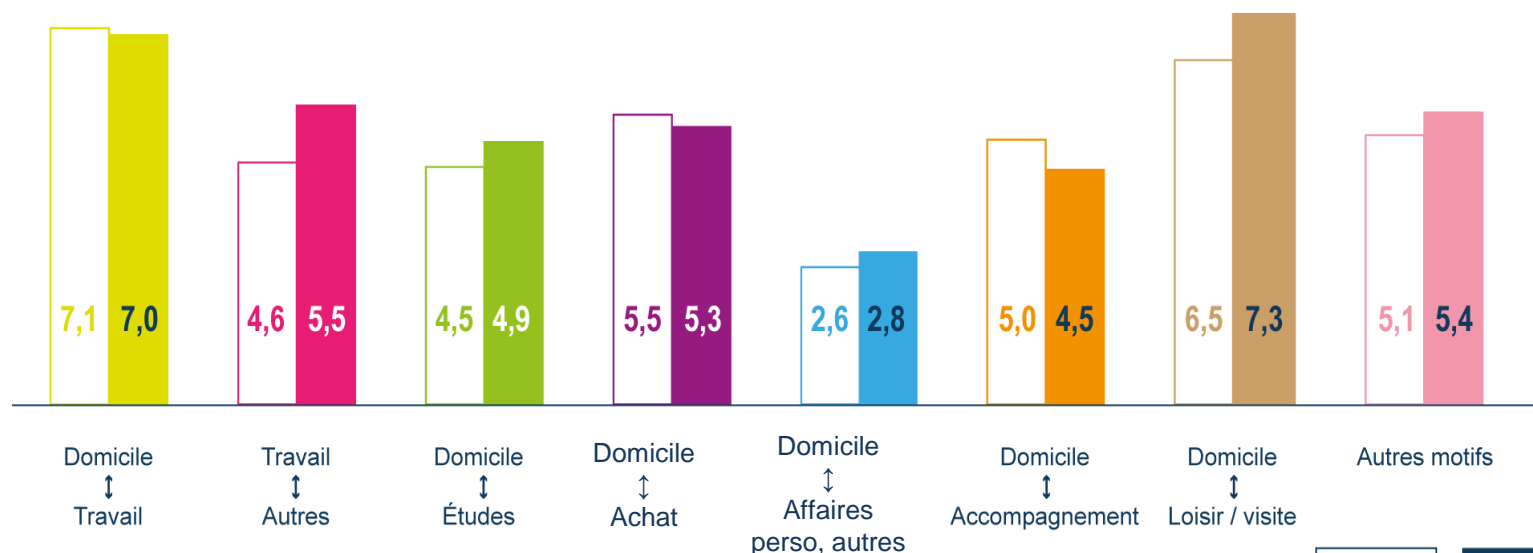
- 7 % des Franciliens ne se déplacent pas un jour donné (mais la part des personnes non-mobiles est plus élevée dans certaines catégories de population : une personne sur 10 parmi les 60-74 ans, 2 personnes sur 10 parmi les personnes âgées de 75 ans et plus, et un quart des personnes au foyer ne se déplacent pas un jour donné).
- Les Parisiens sont ceux qui se déplacent le plus en nombre de déplacements (4,3) mais le moins en distance parcourue (12 km). A l'inverse, les habitants de grande couronne sont ceux qui se déplacent le plus en distance (24 km).

Ce sont les actifs occupés qui se déplacent le plus avec 4,3 déplacements par jour. Les retraités se déplacent moins surtout en termes de distances parcourues, cette tendance se renforçant avec l'âge.

Toutefois, le **budget-temps quotidien** passé à se déplacer est **identique quel que soit le lieu de résidence** : 1h30 par jour. En effet, même en grande couronne, certaines personnes se déplacent uniquement dans leur bassin de vie ce qui compense les budgets-temps de ceux qui se rendent à Paris.

Plus de loisirs pour tous

La journée des actifs évolue



© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018 En millions de déplacements par jour **en 2010** **en 2018**

Les déplacements domicile-travail ne représentent qu'une part limitée de l'ensemble des déplacements de la journée.

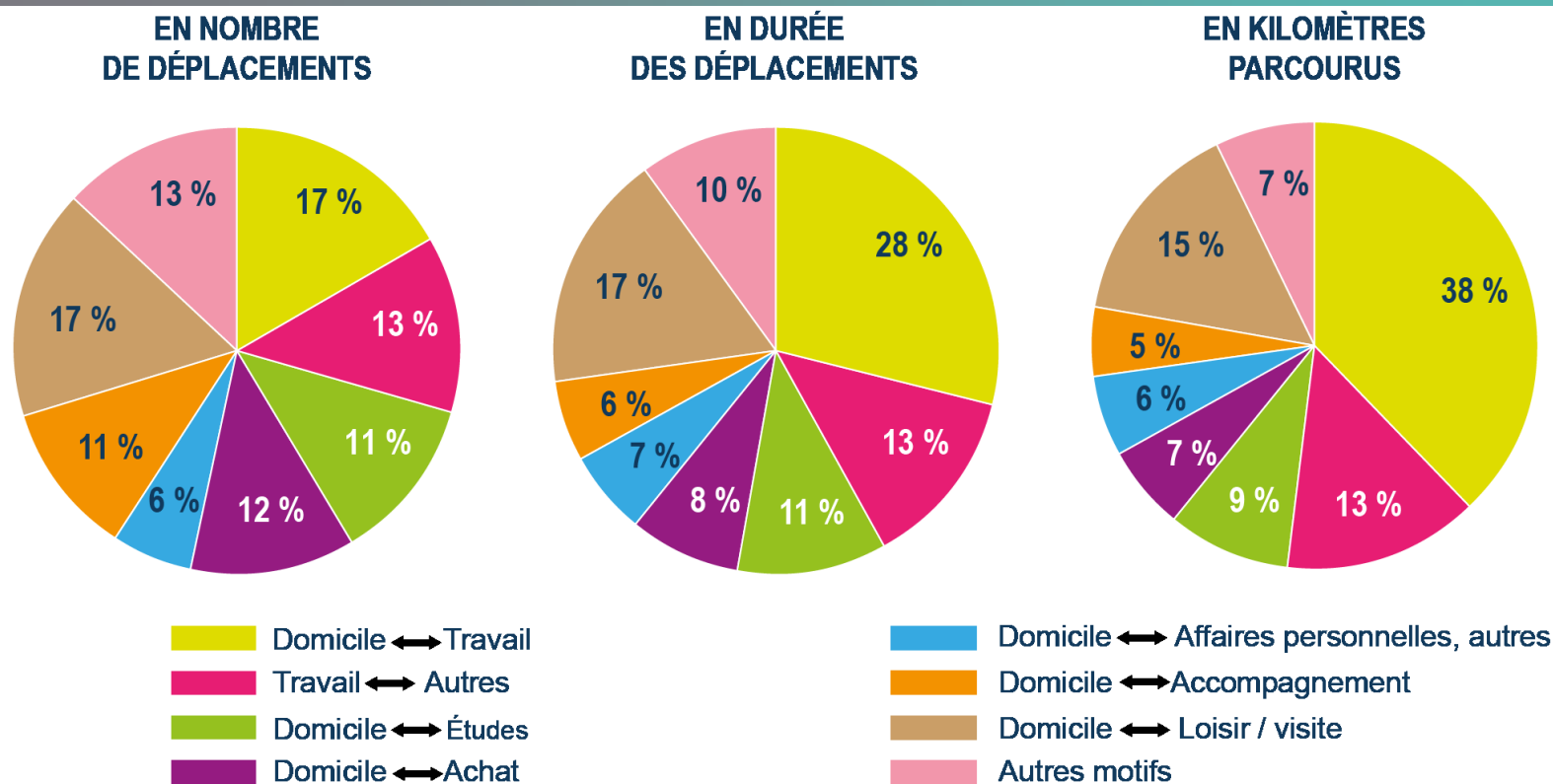
Toutefois, il convient de leur ajouter les déplacements Travail - Autres motifs pour mieux représenter la mobilité en lien avec le travail. C'est d'ailleurs cette catégorie de déplacements qui a le plus augmenté entre 2010 et 2018.

Cette croissance s'explique surtout par l'augmentation des déplacements pour la pause-déjeuner, mais aussi celle des déplacements de loisirs ainsi que des déplacements pour achats qui font augmenter fortement les déplacements en lien avec le travail. Leur hausse est surtout notable en dehors des périodes de pointe : le midi et en début de soirée.

Les déplacements pour le motif études sont en croissance depuis 2010, sous l'effet de la croissance du nombre d'enfants. Les déplacements pour les loisirs ont eux aussi fortement augmenté en semaine.

Les déplacements domicile - achats sont plutôt en diminution, ce qui résulte sans doute de deux évolutions contraires : plus d'achats du quotidien en supérette, moins d'achats occasionnels qui se font plus par internet.

Le travail, une part conséquente du temps passé à se déplacer et des distances parcourues

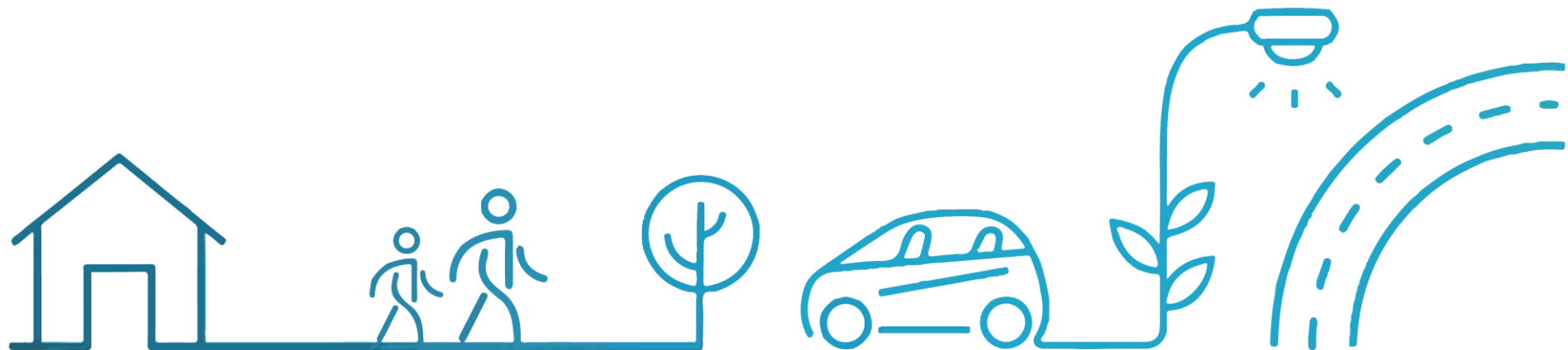


© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018

La part de chacun des motifs de déplacements en nombre de déplacements reflète les activités de la journée. Cependant, elle reflète mal la perception des déplacements au quotidien. Les durées et les distances de déplacements sont une meilleure mesure de la pénibilité de la mobilité pour les Franciliens.

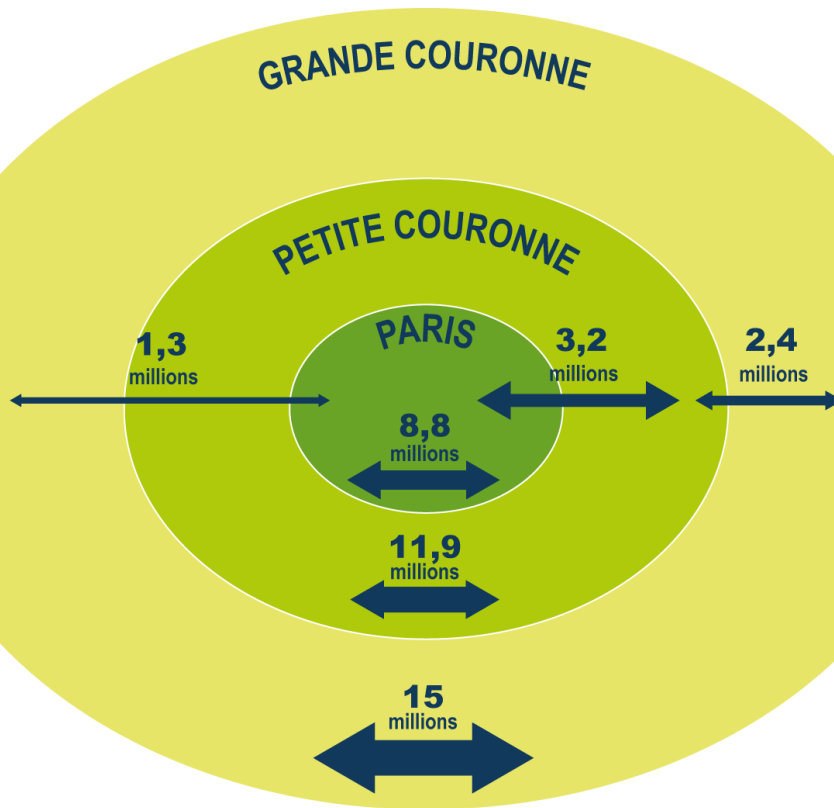
Ainsi, les déplacements liés au travail prennent plus d'importance en durée de déplacements, et encore plus en kilomètres parcourus dans la journée – ce qui est cohérent avec l'intensité de l'usage des réseaux aux périodes de pointe.

Où se déplace-t-on ?



43 millions de déplacements quotidiens

Près de 70 % en dehors de Paris



ainsi que 0,4 million de déplacements d'échange avec l'extérieur de l'Île-de-France

© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018

En 2018, ce sont **43 millions de déplacements** qui sont réalisés chaque jour de semaine en Île-de-France. Ils étaient 41 millions en 2010, soit une hausse d'environ 5 % qui est liée principalement à la croissance de la population francilienne (puisque la mobilité par personne est restée stable).

Les déplacements se font **majoritairement en dehors de Paris** à près de 70 %. Ils se font en premier lieu à l'intérieur de la grande couronne, puis en petite couronne.

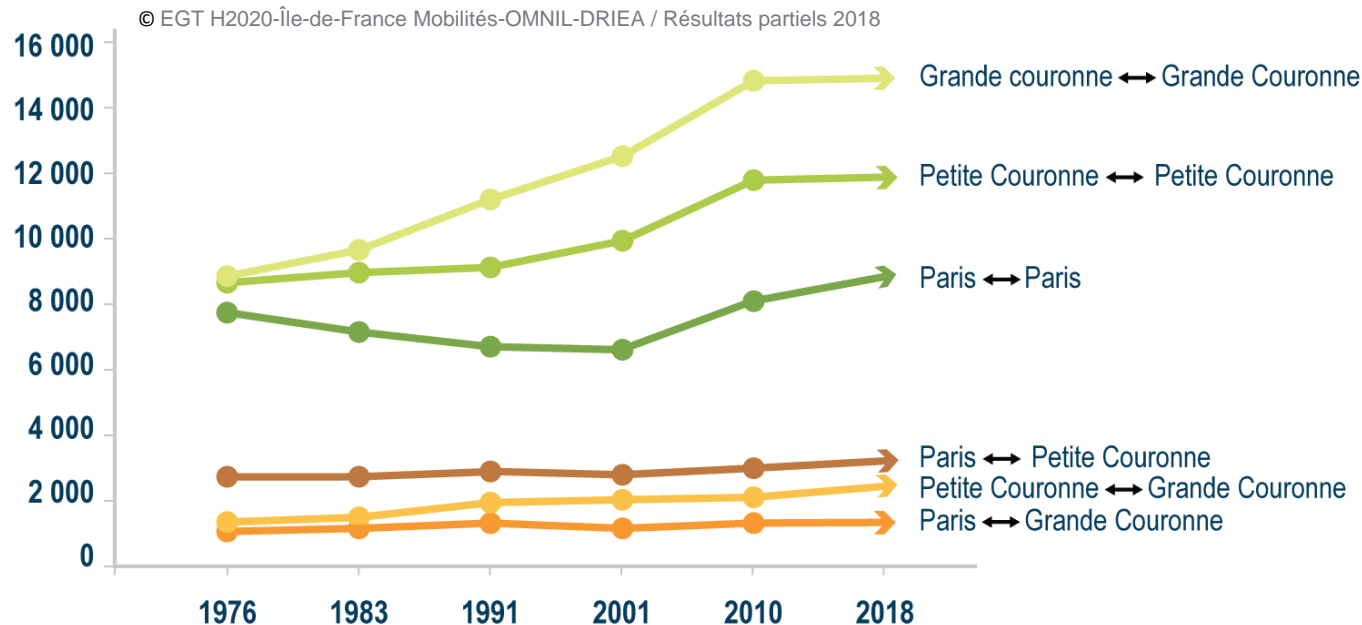
Les déplacements entre Paris et la banlieue ne représentent qu'environ 10 % des déplacements quotidiens.

Des ruptures de tendance à conforter par les enquêtes à venir

Les déplacements entre la petite couronne et la grande couronne sont ceux qui ont le plus augmenté, ce qui s'explique par l'évolution démographique et celle du nombre d'emplois sur ces territoires. Les déplacements dans Paris ont aussi fortement crû (+9 %), tendance qui s'explique par des déplacements supplémentaires à pied. En revanche les déplacements internes à la petite couronne et à la grande couronne tendent à se stabiliser alors qu'ils avaient augmenté lors de la décennie précédente (*).

Ces évolutions correspondent plus à des **évolutions démographiques ou du territoire** qu'à une évolution de la mobilité individuelle à profil identique. Plus d'enfants et plus de personnes âgées conduisent à une diminution de la mobilité individuelle moyenne. Plus d'emplois en petite couronne renforce l'attractivité de ce territoire.

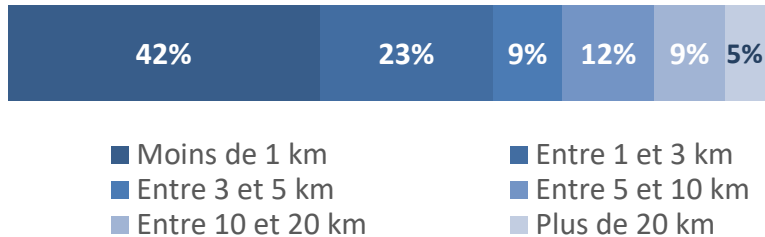
Déplacements tous modes (en milliers)



(*) Certaines évolutions dans l'organisation régionale des déplacements sont en rupture avec les tendances passées et devront être confortées par les enquêtes à venir.

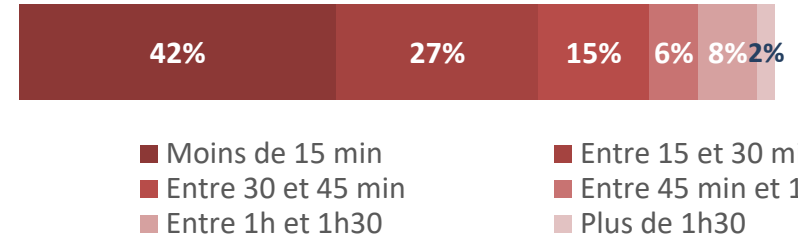
Les deux-tiers des déplacements font moins de 3 km et durent moins de 30 minutes

Répartition des déplacements
selon leur portée



Portée moyenne : 4,7 kilomètres

Répartition des déplacements
selon leur durée



Durée moyenne : 23 minutes

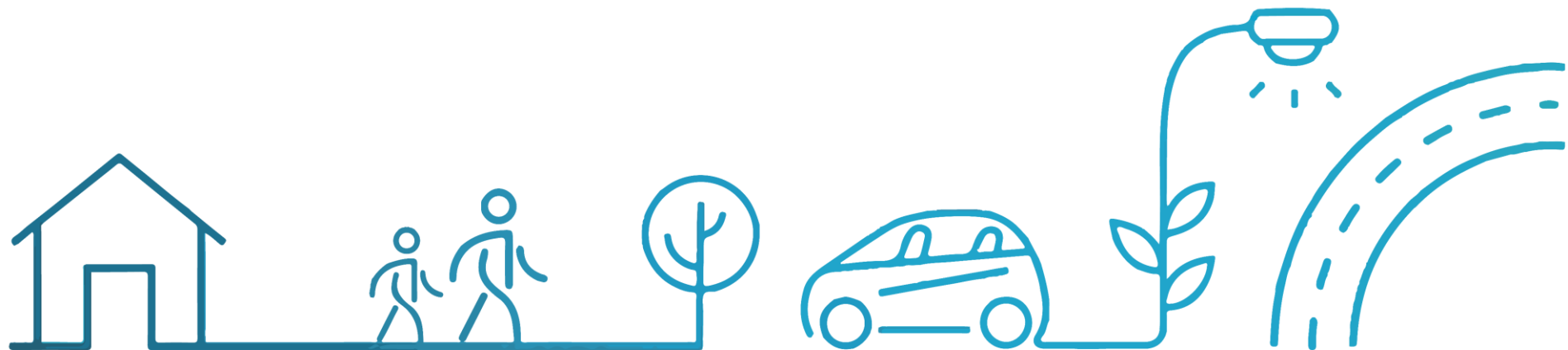
© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018

Les déplacements sont en **grande majorité de faible portée** (distance à vol d'oiseau). La portée moyenne d'un déplacement est de 4,7 km mais les deux-tiers font moins de 3 km et 14 % font 10 km et plus.

Le constat en durée est un peu différent. La durée moyenne d'un déplacement s'élève à 23 minutes. Mais un tiers durent plus de 30 minutes et 16% plus de 45 minutes. Cela pèse dans le temps passé à se déplacer dans la journée. Les déplacements les plus longs sont réalisés en transports collectifs (qui durent 46 minutes en moyenne pour parcourir 9 km à vol d'oiseau).

Ces répartitions sont toutefois **peu différentes de celles observées en 2010** : la mobilité de proximité reste prédominante au sein de la mobilité quotidienne, et les déplacements les plus longs en temps ou en distance ne sont pas plus fréquents.

Quels modes de déplacements ?



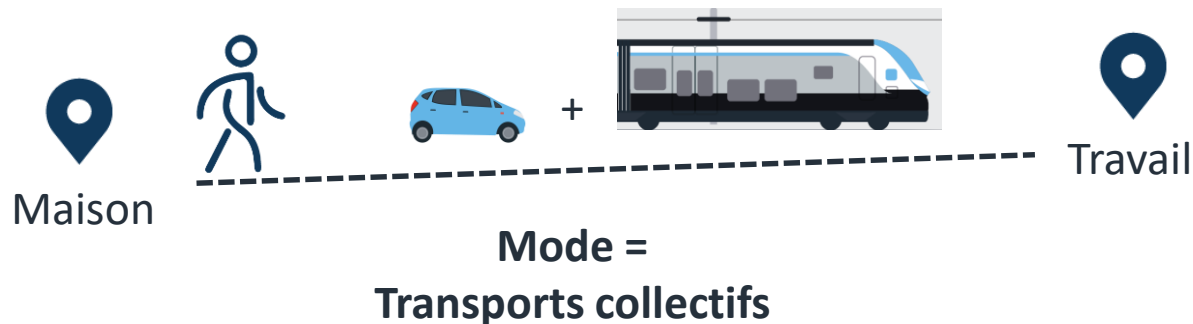
Définition du mode principal d'un déplacement

Une personne peut utiliser un ou plusieurs modes de transports pour réaliser un déplacement.

Il est donc utile de définir un **mode principal** pour chaque déplacement.

Une hiérarchie des modes de transports est définie, « du plus lourd au plus léger » :
Transports collectifs > voiture > deux-roues motorisés > vélo > marche
C'est le mode « le plus lourd » qui est retenu comme mode principal.

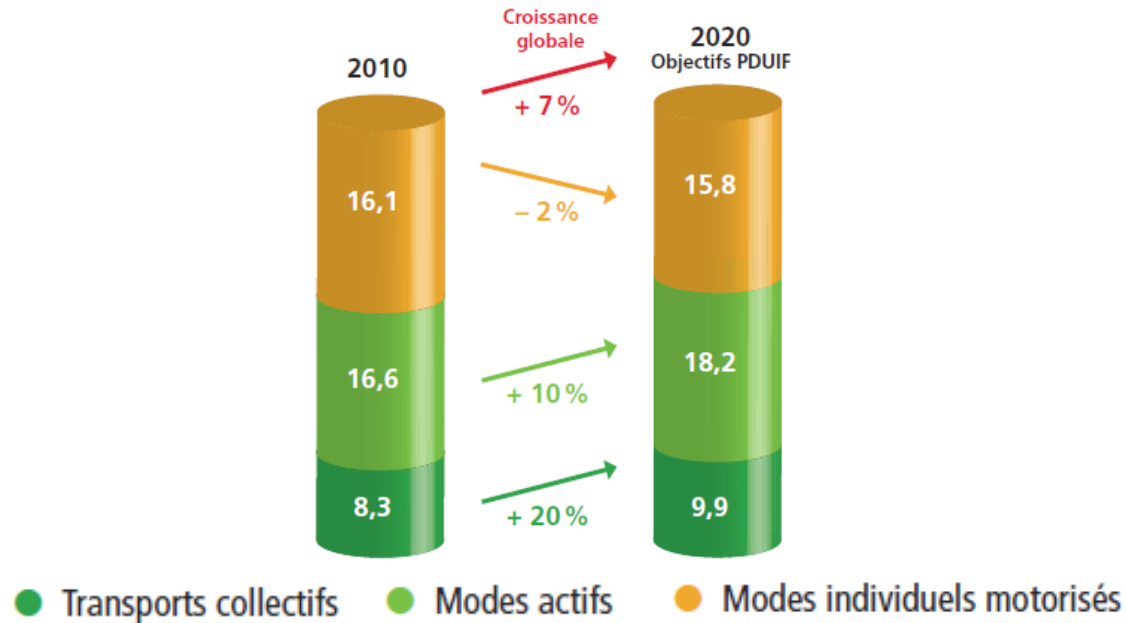
Ainsi, un déplacement qui utilise les transports collectifs est classé « transports collectifs » même s'il utilise d'autres modes.



La marche étant le mode « le plus léger », les déplacements dont le mode principal est la marche sont réalisés **exclusivement à pied**.

Rappel des objectifs du PDUIF à l'horizon 2020

Evolution des déplacements quotidiens (en millions par jour)



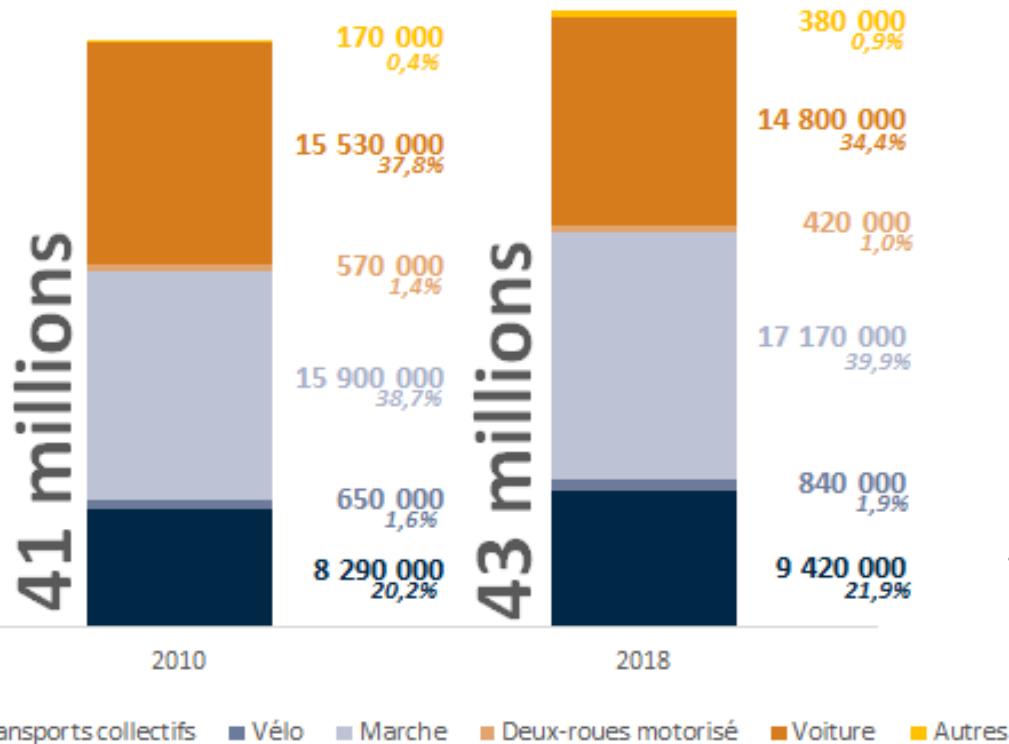
La nouvelle EGT va permettre d'apprécier l'atteinte des objectifs d'évolution de la mobilité fixés par le PDUIF pour la période 2010-2020 qui étaient les suivants :

- La croissance globale des déplacements en Île-de-France était estimée à + 7 % en lien avec la croissance démographique.
- Afin de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements, il était nécessaire de réduire de 2 % les déplacements en voiture et deux roues motorisés (selon les modélisations réalisés par Airparif en tenant compte des évolutions technologiques des motorisations).
- Afin de compenser cette réduction, les déplacements réalisés par les autres modes devaient augmenter, augmentation fixée à parts égales en volume entre les transports collectifs et les modes actifs.
- Ainsi, les déplacements en transports collectifs devaient continuer à croître de 20 % entre 2010 et 2020 et les déplacements à pied et à vélo de 10%.

Une évolution de l'usage des modes de déplacements globalement en phase avec les objectifs du PDUIF

Nombre de déplacements quotidien
selon le mode

dont :
130 000 en trottinette
180 000 en VTC, taxi



On compte désormais **9,4 millions de déplacements en transports collectifs** en jour ouvrable, ce qui représente une croissance de 14% par rapport à 2010 et une augmentation de leur part modale.

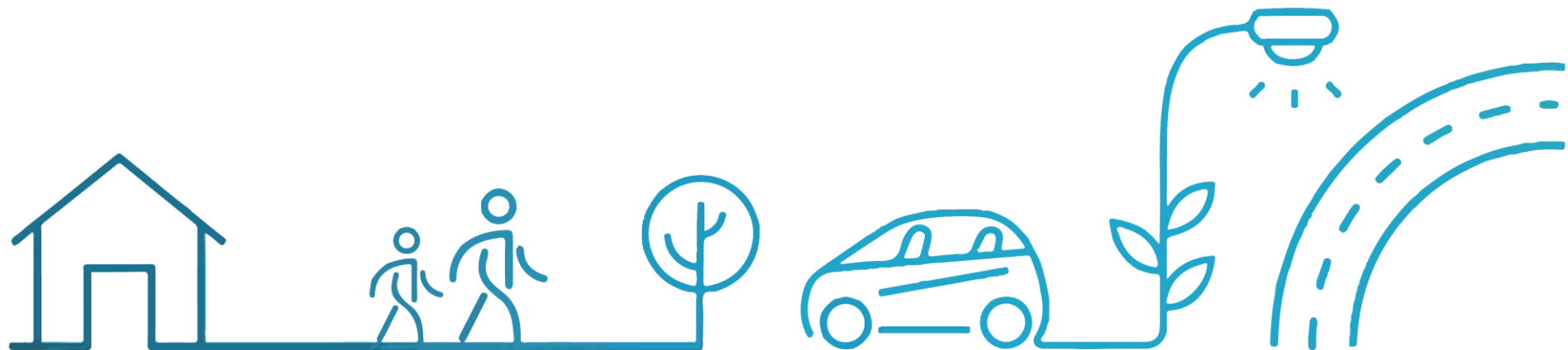
Les déplacements en voiture diminuent de 5 % sur l'ensemble de l'Île-de-France et voient ainsi leur part modale diminuer. Les déplacements en deux-roues motorisés baissent fortement.

Globalement, la tendance à la **diminution des modes individuels motorisés** est plus importante que celle fixée par le PDUIF.

L'ensemble des **modes actifs présente une croissance** de près de 9% (8% pour les déplacements à pied et 30% pour les vélos), ce qui est tout à fait dans les tendances du PDUIF.

L'EGT 2018 voit par ailleurs émerger les **nouvelles mobilités**, avec l'apparition de volumes certes faibles mais tout de même détectables de déplacements en VTC et taxis, ainsi qu'en trottinettes.

Focus par mode de déplacements



17,2 millions de déplacements à pied

La marche est le premier mode de déplacement

17,2 millions c'est le nombre de déplacements réalisés exclusivement à pied. Cela ne reflète toutefois pas la totalité de l'usage de ce mode de déplacement puisque les déplacements en transports collectifs impliquent aussi nécessairement des trajets à pied.

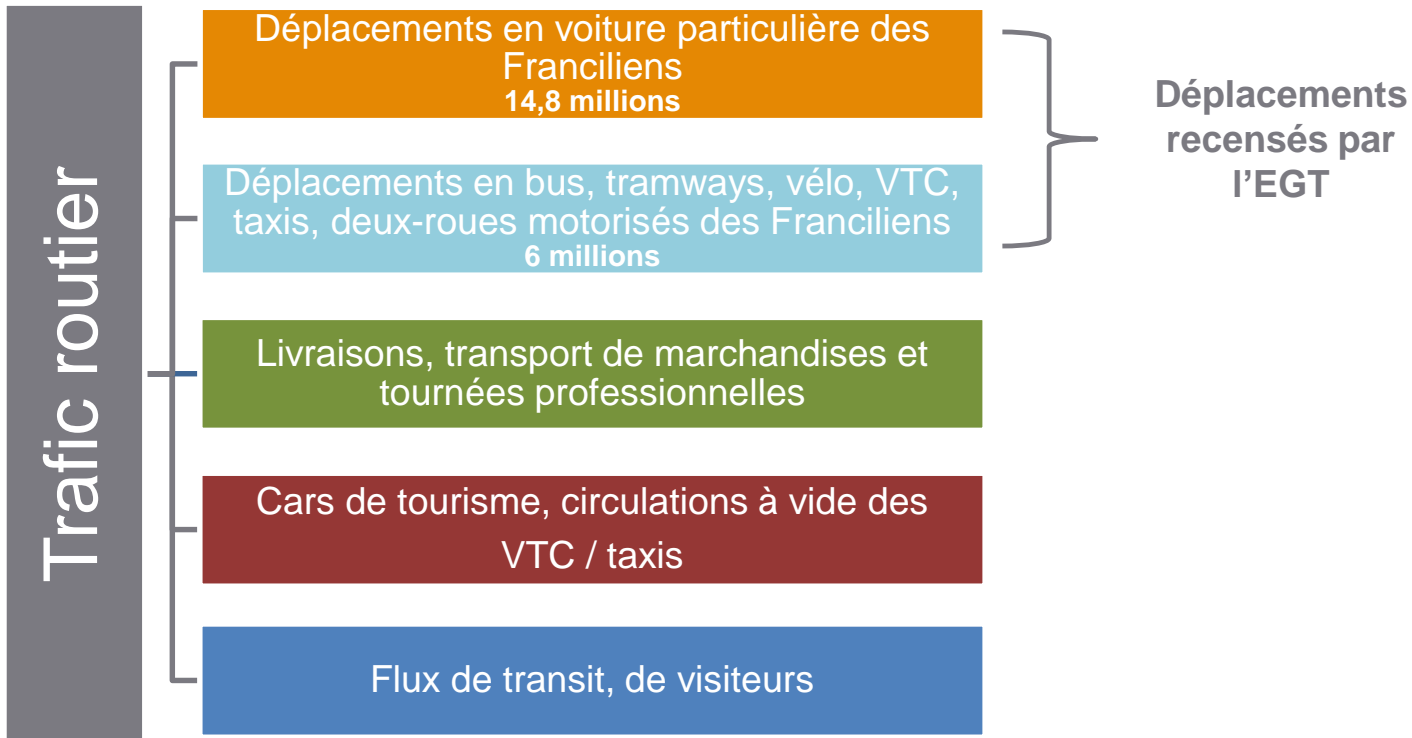
C'est le mode dominant à Paris et en petite couronne.

Elle connaît une forte croissance : + 9 % de déplacements à pied.

- En particulier à Paris
- Dans une moindre mesure en petite couronne



Les déplacements recensés dans l'EGT ne reflètent qu'une partie de l'usage des réseaux de voirie

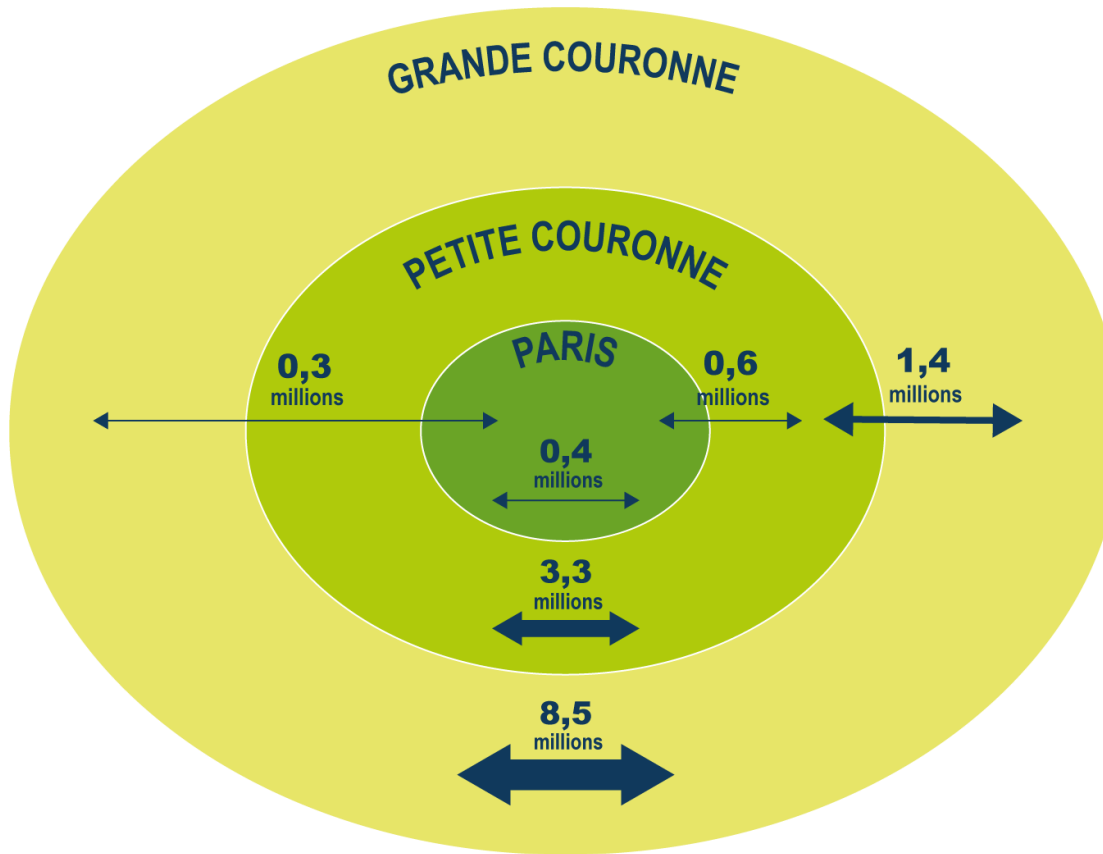


Il faut noter que comme toutes les enquêtes ménages déplacements, **l'EGT ne recense qu'une partie des flux qui empruntent les réseaux routiers.**

D'une part, l'EGT porte seulement sur les déplacements des Franciliens. D'autre part, l'ensemble des tournées professionnelles ne sont pas décrites, elles sont simplifiées. Les livraisons et le transport de marchandises ne sont pas recensés.

Ainsi, la diminution des déplacements en voiture et deux-roues motorisés n'implique pas forcément une diminution des trafics routiers dans les proportions observées dans l'EGT.

14,8 millions de déplacements en voiture particulière



ainsi que 0,3 million de déplacements d'échange avec l'extérieur de l'Île-de-France

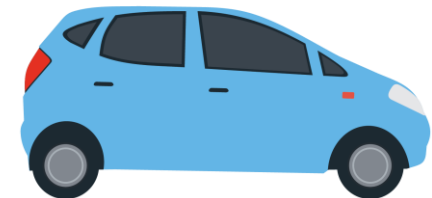
La répartition géographique des déplacements en voiture diffère nettement de celle de l'ensemble des modes.

13,2 millions de déplacements en voiture particulière ont lieu en dehors de Paris, c'est-à-dire 9 déplacements en voiture sur 10.

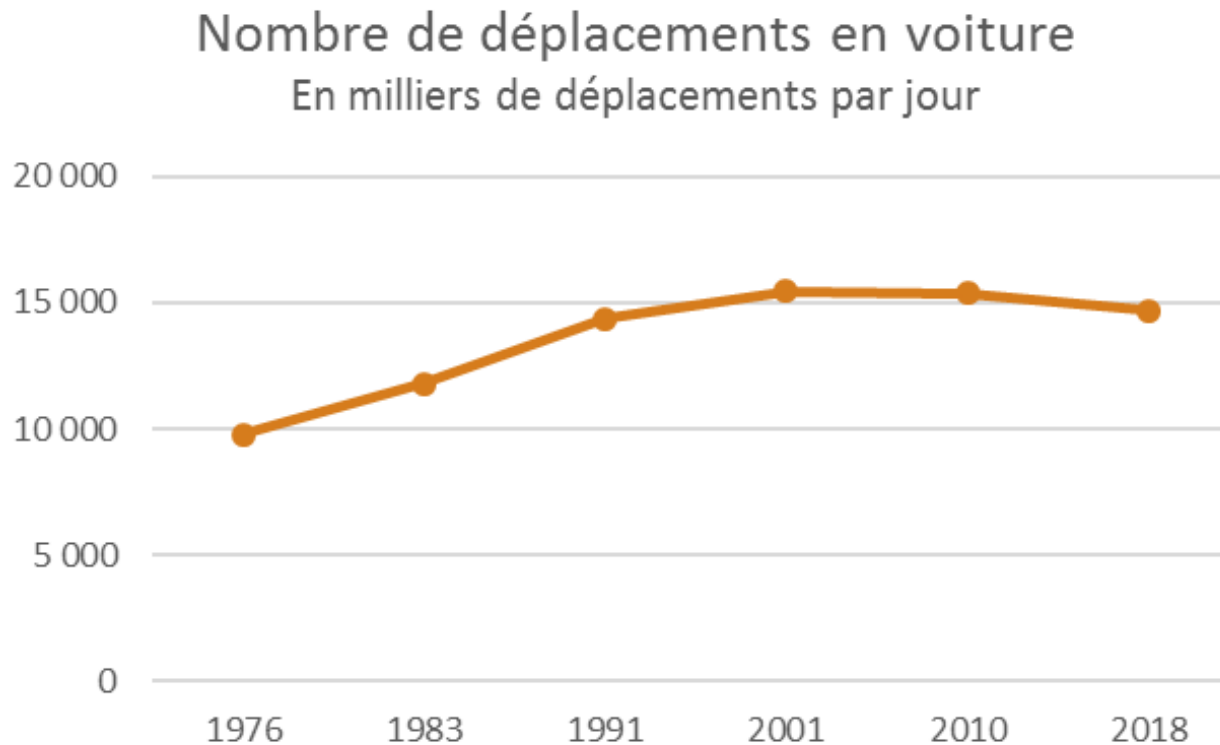
Les déplacements en voiture se font **principalement en grande couronne**, où la voiture est le mode majoritaire.

Les déplacements dans Paris ne représentent qu'environ 2,5% du total. Et les déplacements radiaux banlieue – Paris (900 000), 6%.

© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018



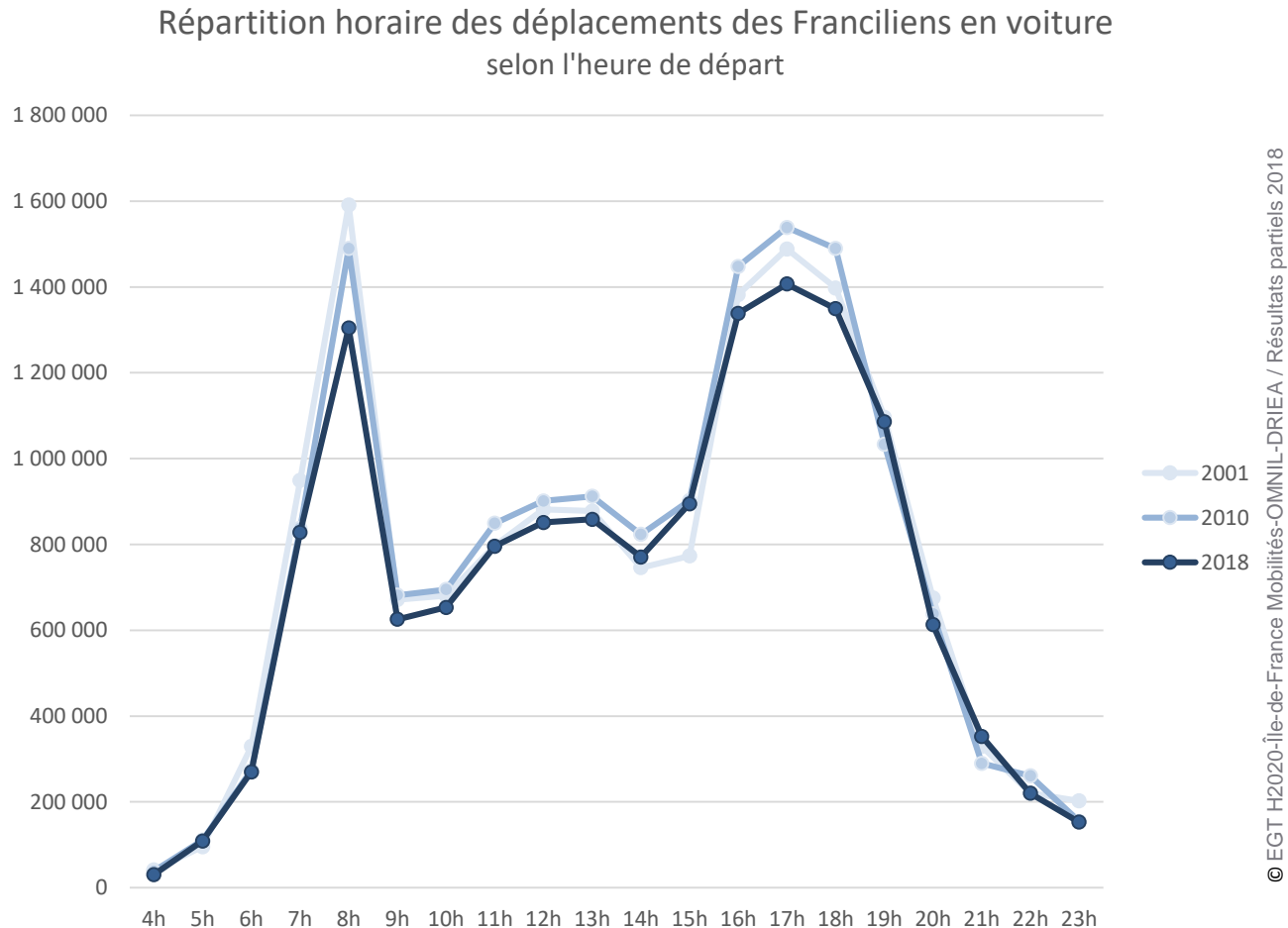
La diminution des déplacements en voiture : une tendance à confirmer



© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018

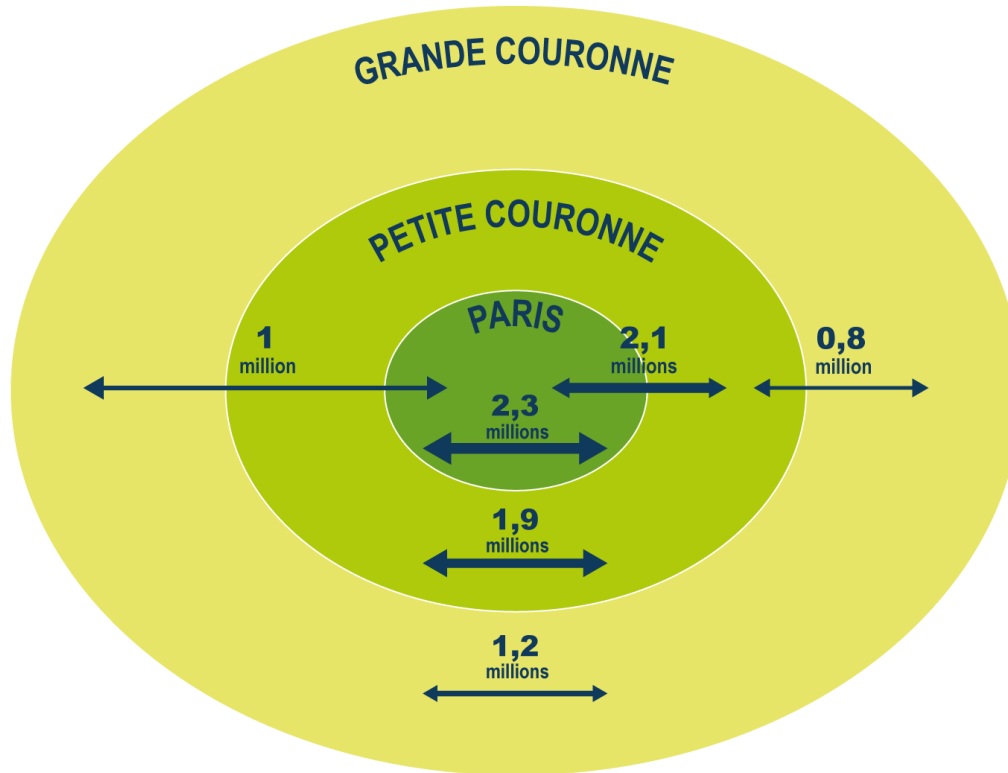
Les années 90 étaient marquées par un ralentissement de la croissance des déplacements en voiture. La décennie 2000 par une stabilisation. La décennie 2010 verrait donc une **amorce de diminution** de ces déplacements à l'échelle de l'Île-de-France.

La diminution des déplacements en voiture : une tendance à confirmer



Au cours de la journée, ce sont **toutes les périodes horaires** qui voient le nombre de déplacements en voiture **diminuer**, hormis en soirée.

9,4 millions de déplacements en transports collectifs



Moins de 0,1 million de déplacements d'échange avec l'extérieur de l'Île-de-France



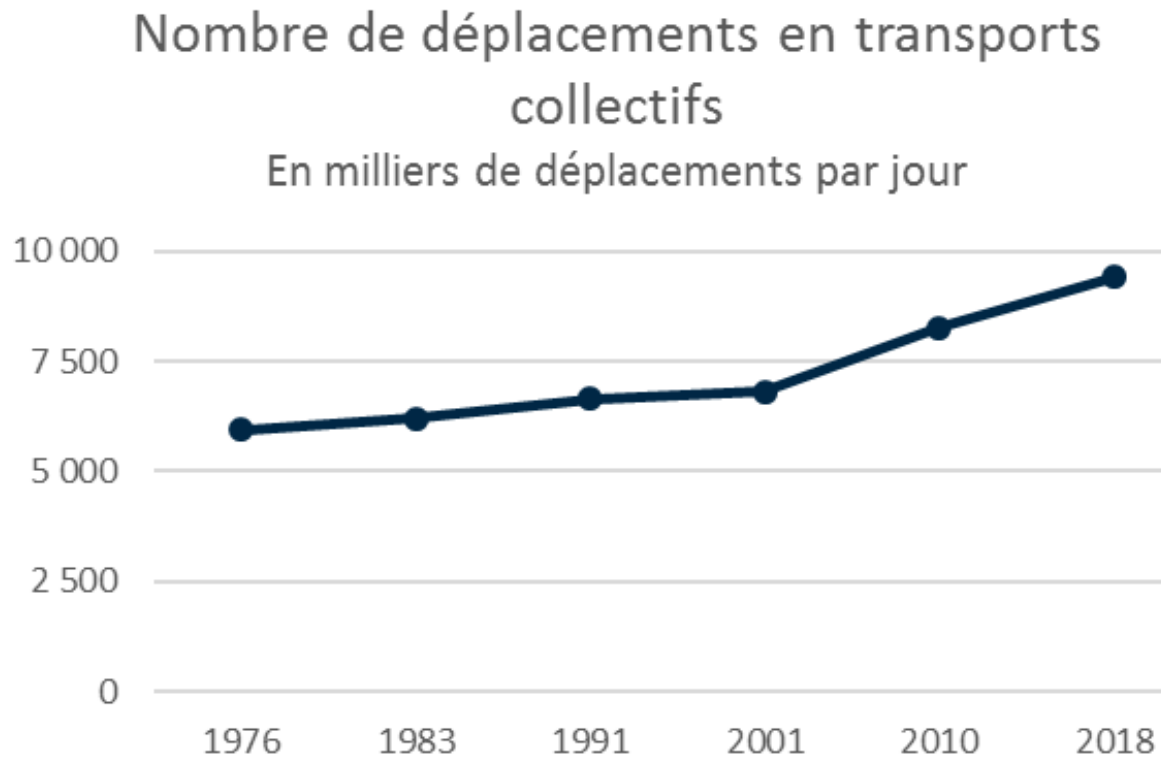
Le nombre de déplacements en transports collectifs est important **à l'intérieur de Paris** : un quart des déplacements y sont réalisés en transports collectifs contre moins de 5 % en voiture.

Les déplacements radiaux en transports collectifs entre Paris et la banlieue sont plus nombreux (3,1 millions de déplacements). Pour ces déplacements, les transports collectifs sont le mode largement majoritaire (aux deux-tiers avec la petite couronne, aux trois-quarts avec la grande couronne). Ce sont des parts modales qui sont confortées par rapport à 2010.

En 2018, les déplacements réalisés intégralement hors de Paris atteignent 4 millions et le volume de déplacements à l'intérieur de la petite couronne se rapproche de celui à l'intérieur de Paris (1,9 million / 2,3 millions).

En banlieue, la part modale des transports collectifs a augmenté : en petite couronne, entre la petite et la grande couronne ainsi qu'en grande couronne.

Croissance des transports collectifs : une tendance qui se poursuit

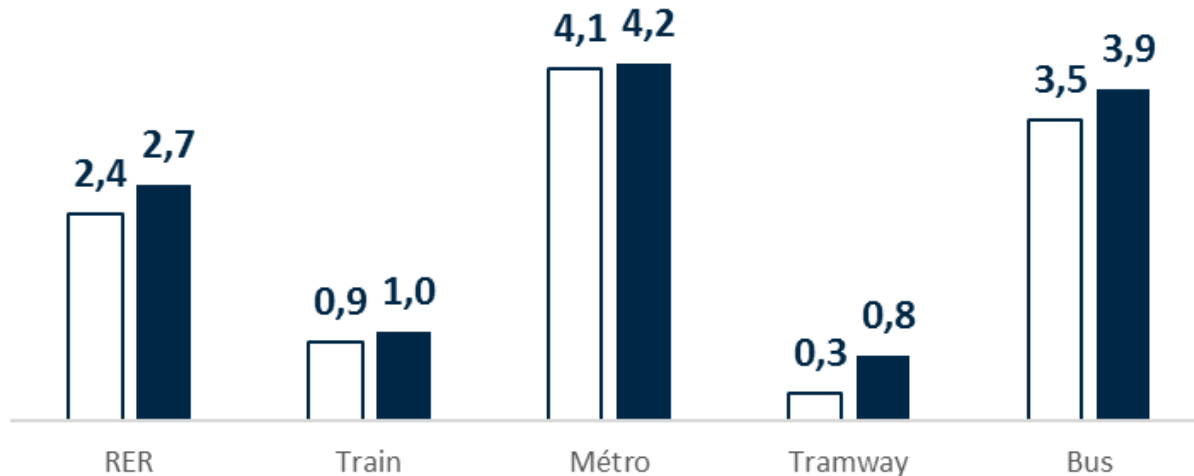


© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018

Les années 70, 80 et 90 avaient été marquées par une stagnation des déplacements en transports collectifs autour de 6 millions par jour. La tendance est désormais toute autre. La période 2010 – 2018 a poursuivi la tendance 2001 – 2010 en termes de croissance de l'usage des transports collectifs.

Croissance des transports collectifs : une tendance qui se poursuit

Nombre de déplacements utilisant chaque mode
En millions



© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018 □ 2010 ■ 2018

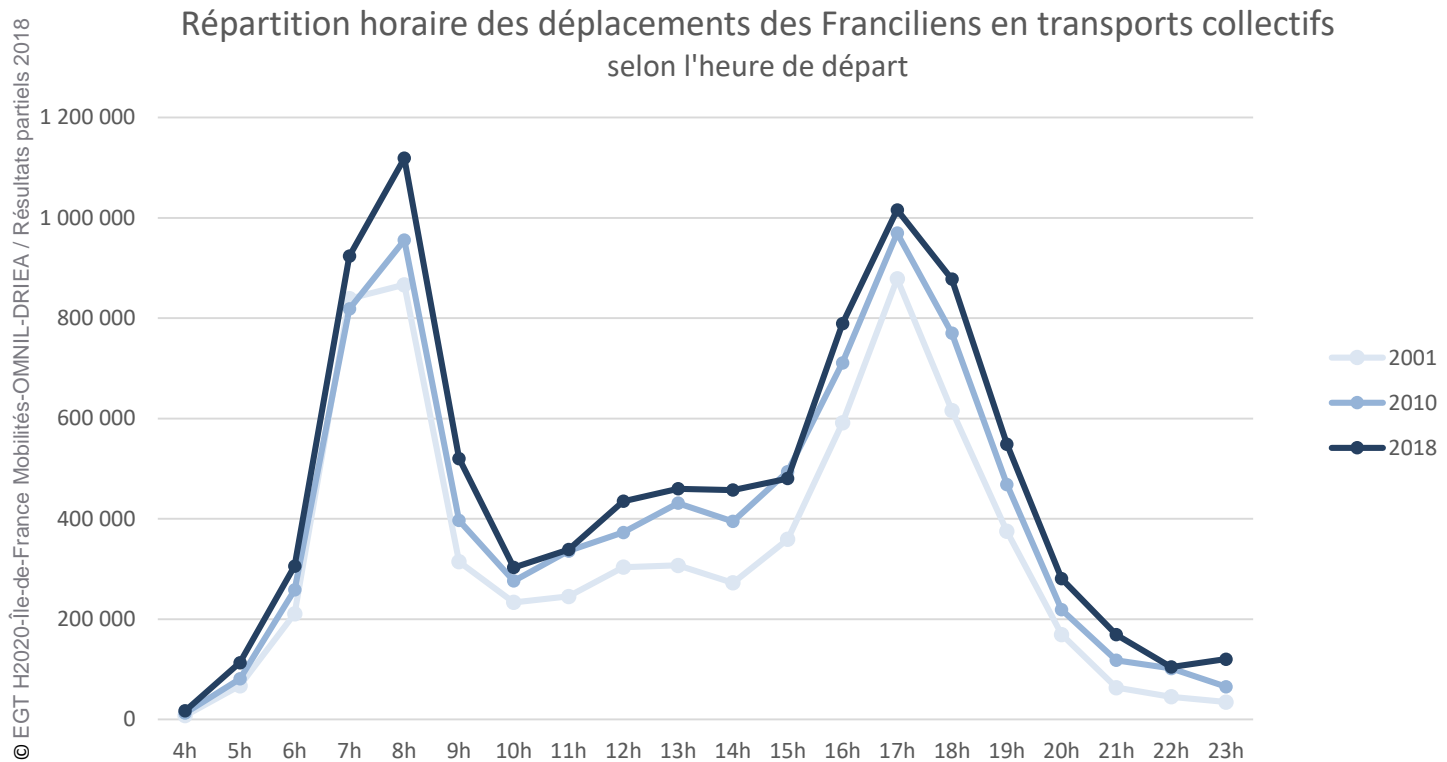
L'évolution de l'usage des différents modes de transport est à la fois le reflet de l'évolution démographique et économique ainsi que de l'évolution de l'offre de transport.

Ainsi le mode qui a le plus augmenté est le **tramway** dont le réseau a été considérablement étendu depuis 2010. L'usage du bus a augmenté alors même que les lignes de tramway sont pour la plupart venues remplacer des lignes de bus à fort trafic.

Le train et surtout le RER totalisent à eux deux une forte croissance sous l'effet conjugué des renforts d'offre (notamment aux heures creuses), de l'évolution démographique et des emplois ainsi que des évolutions tarifaires.

Les déplacements utilisant le métro connaissent une évolution plus limitée notamment sous l'effet de l'évolution démographique à Paris (pour rappel, les non-Franciliens – touristes et visiteurs, ne sont pas enquêtés dans l'EGT).

Une croissance marquée aux heures de pointe



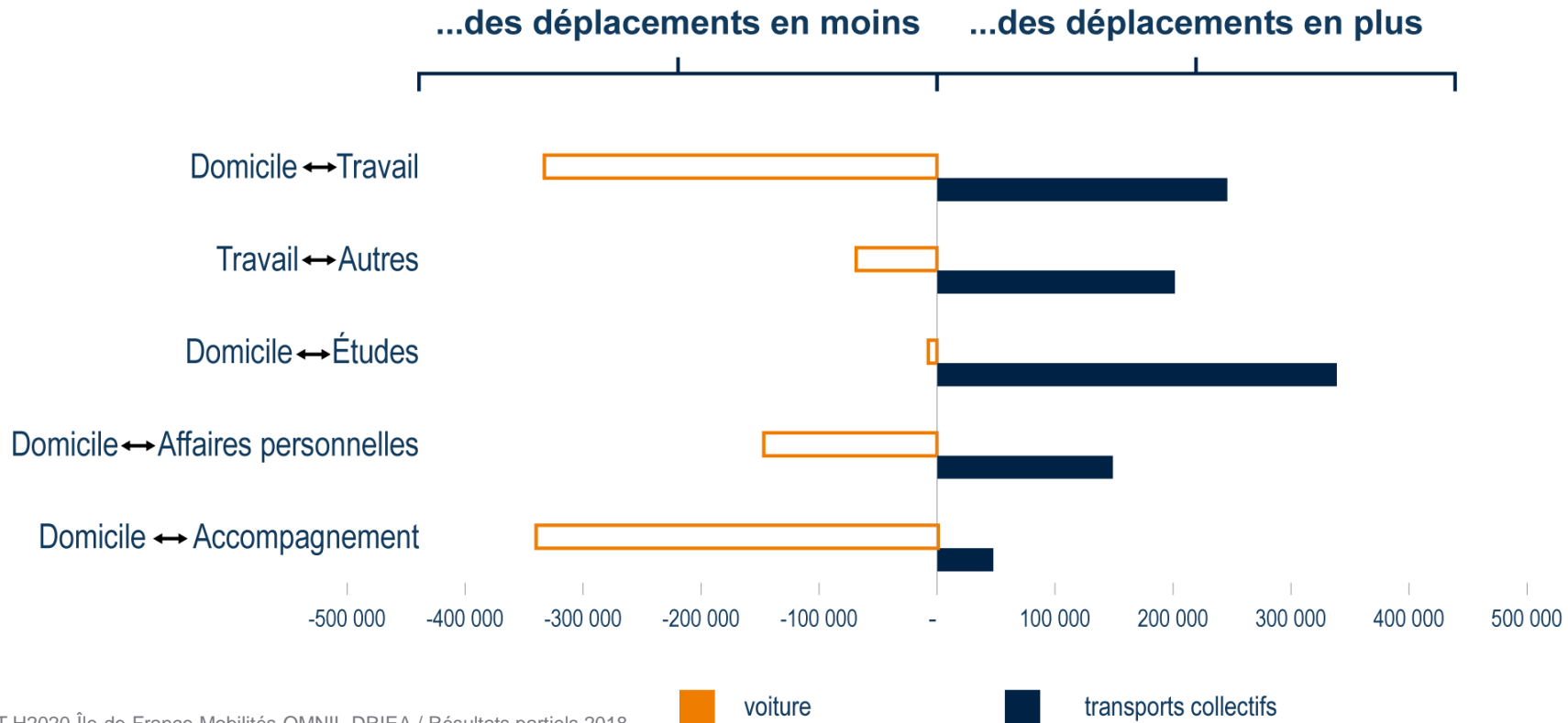
L'augmentation des flux concerne la **quasi-totalité des périodes horaires**. C'est la conséquence directe de l'évolution de l'offre de transports collectifs (nouvelles infrastructures, développement de l'offre sur les réseaux ferrés existants et développement de l'offre bus) qui a permis un report modal.

Elle est très **marquée aux heures de pointes** notamment à celles du matin, en lien notamment avec la croissance du nombre de cadres.

On note aussi d'avantage de retours tardifs le soir.

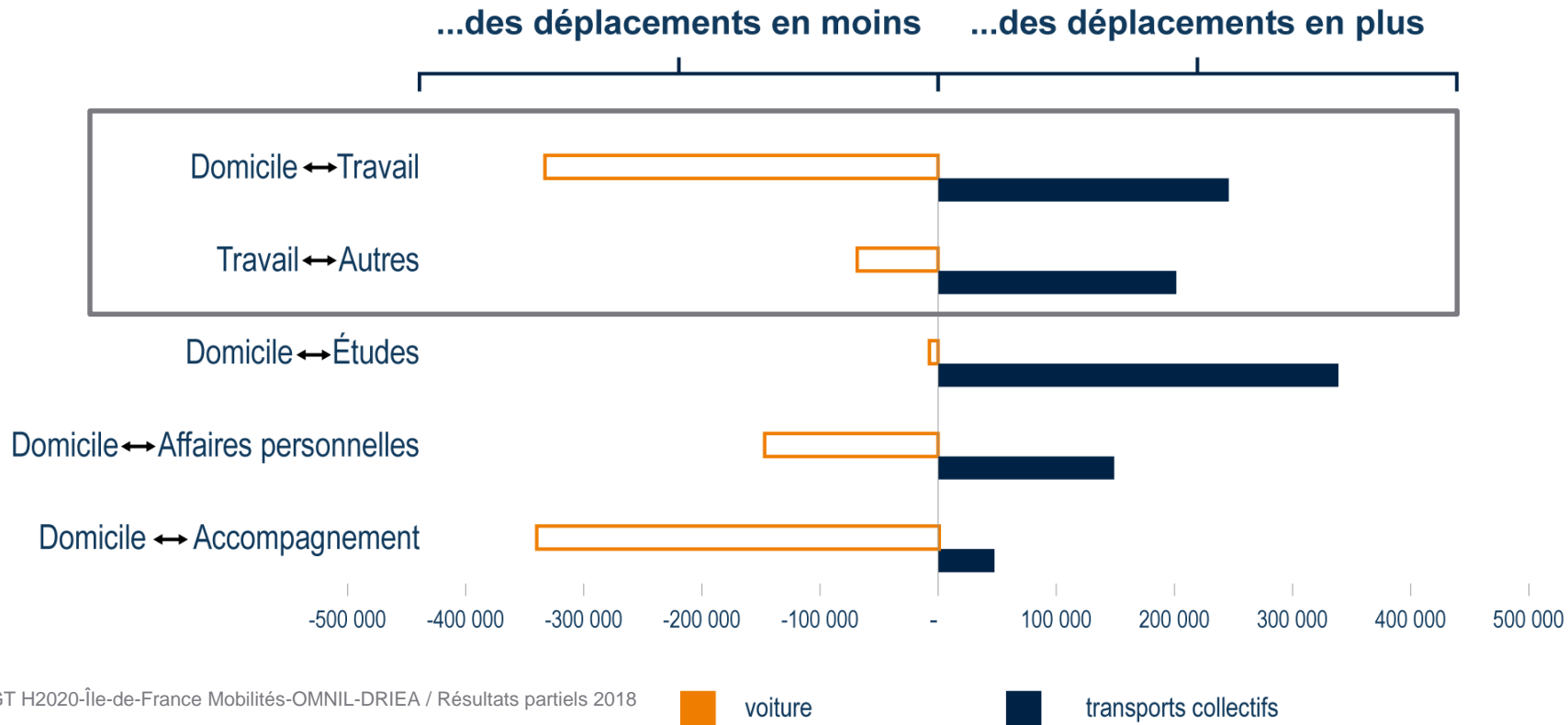
0,7 million de déplacements en moins en voiture 1,1 million en plus en transports collectifs

Par motif, ce sont surtout ...



0,7 million de déplacements en moins en voiture 1,1 million en plus en transports collectifs

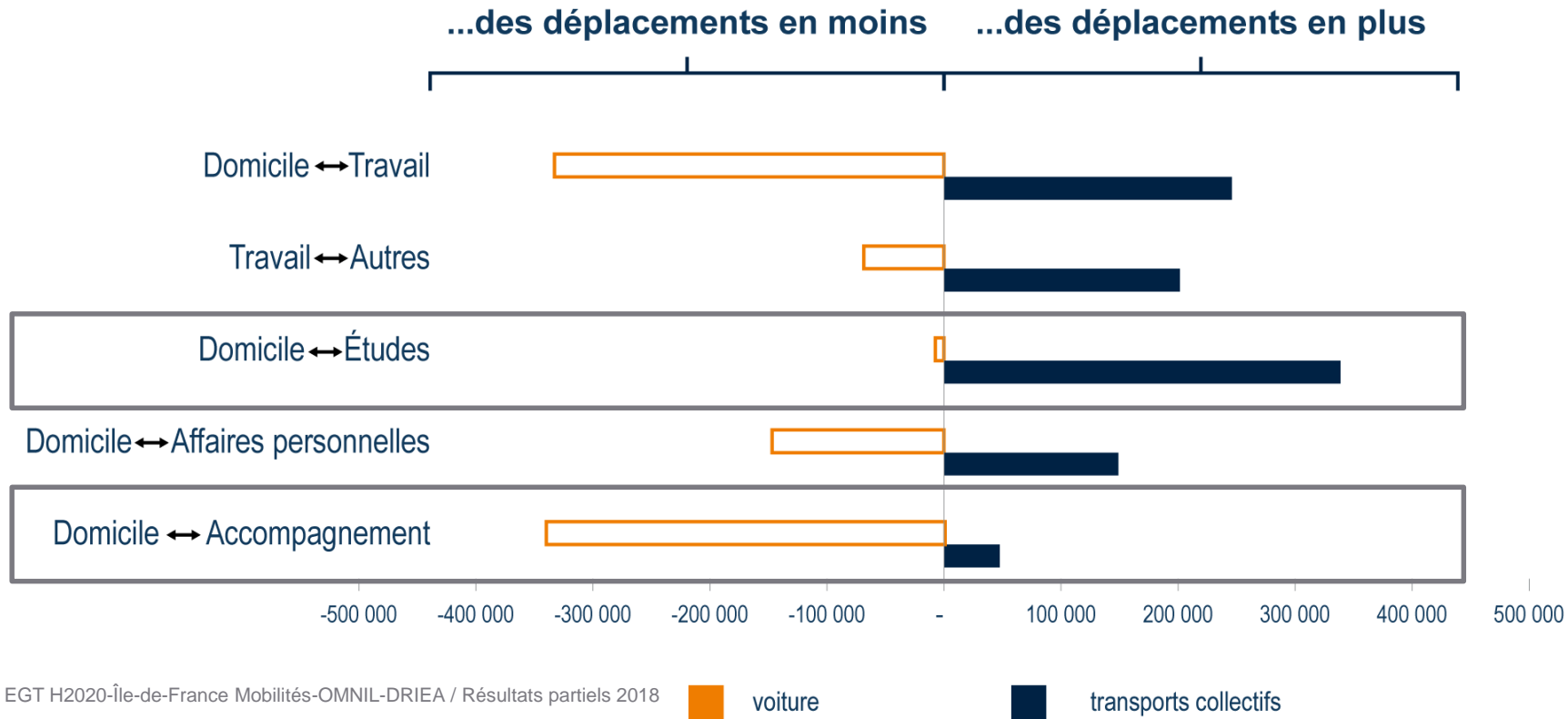
Par motif, ce sont surtout ...



Les déplacements liés au travail se font moins en voiture et plus en transports collectifs. La part modale des transports collectifs s'est fortement accrue sous l'effet de la croissance des emplois de cadres situés au cœur de l'Île-de-France, où les réseaux de transports collectifs sont les plus développés.

0,7 million de déplacements en moins en voiture 1,1 million en plus en transports collectifs

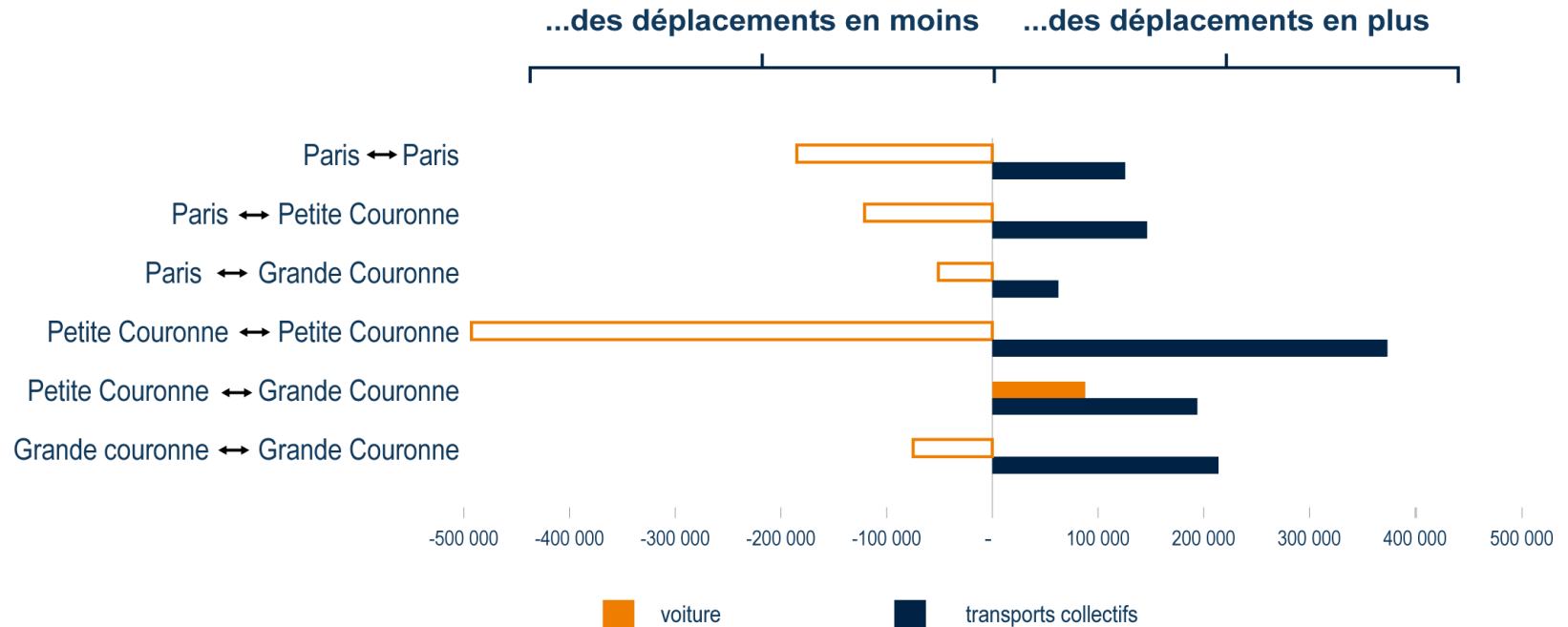
Par motif, ce sont surtout ...



Les déplacements domicile-études en transports collectifs augmentent sous l'effet de l'arrivée au collège des enfants des années 2000 et des renforts de l'offre de bus en banlieue. En parallèle, les déplacements d'accompagnement (en voiture) diminuent.

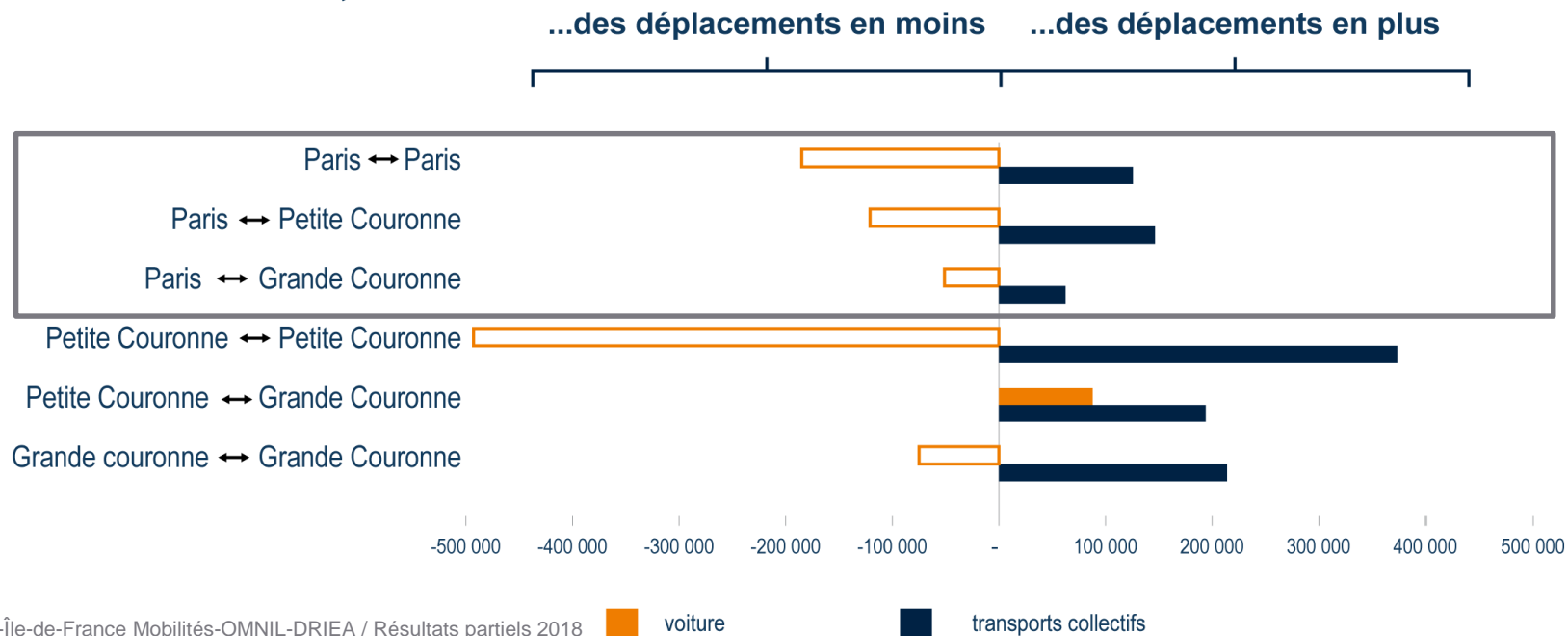
0,7 million de déplacements en moins en voiture, 1,1 million en plus en transports collectifs

Par liaison, ce sont surtout ...



0,7 million de déplacements en moins en voiture, 1,1 million en plus en transports collectifs

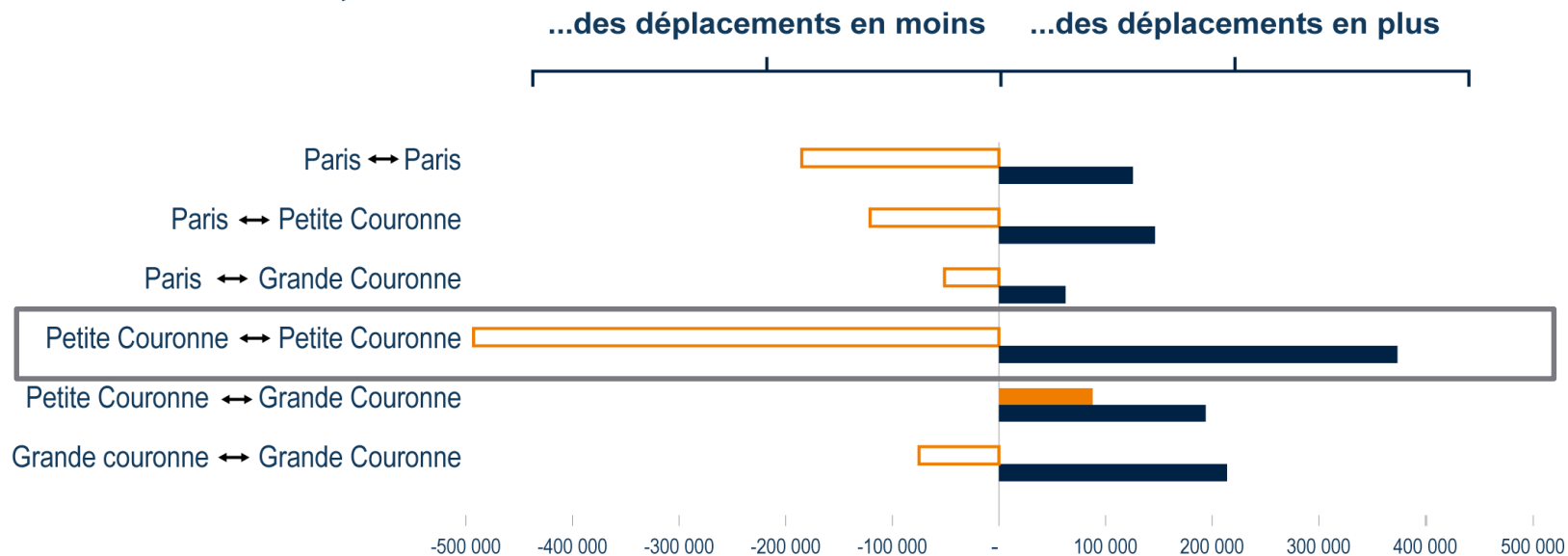
Par liaison, ce sont surtout ...



Dans Paris, la diminution de la voiture est importante. Elle n'est pas complètement compensée par la croissance des transports collectifs car une part importante des déplacements se fait à pied (dans une moindre mesure : en utilisant les nouveaux services de mobilité).
Les déplacements banlieue – Paris évoluent peu.

0,7 million de déplacements en moins en voiture, 1,1 million en plus en transports collectifs

Par liaison, ce sont surtout ...



© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018

voiture

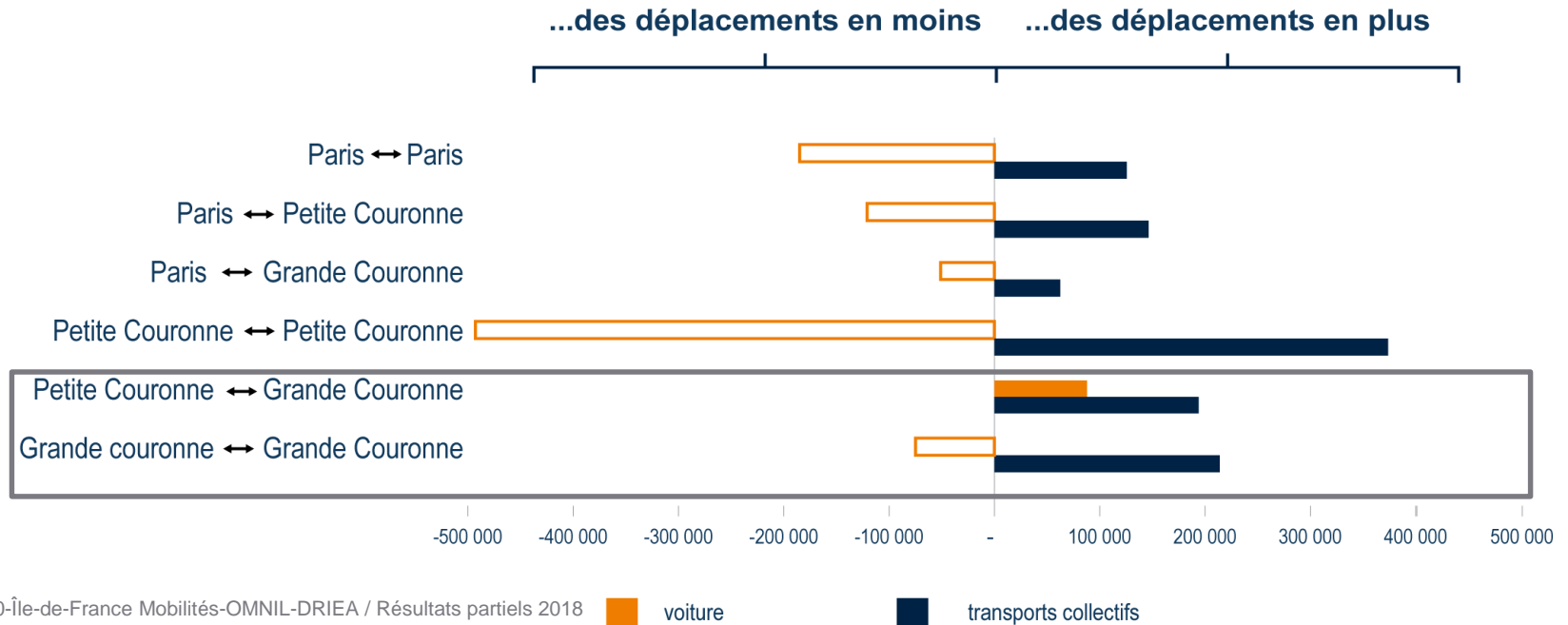
transports collectifs

Les déplacements en lien avec la petite couronne sont ceux qui connaissent l'évolution la plus importante avec un fort accroissement des transports collectifs et une diminution nette de l'usage de la voiture à l'intérieur de la petite couronne.

C'est en petite couronne qu'ont été mises en service de nombreuses lignes de tramway, des prolongements de lignes de métro et des arrêts plus nombreux des lignes radiales ferrées.

0,7 million de déplacements en moins en voiture, 1,1 million en plus en transports collectifs

Par liaison, ce sont surtout ...

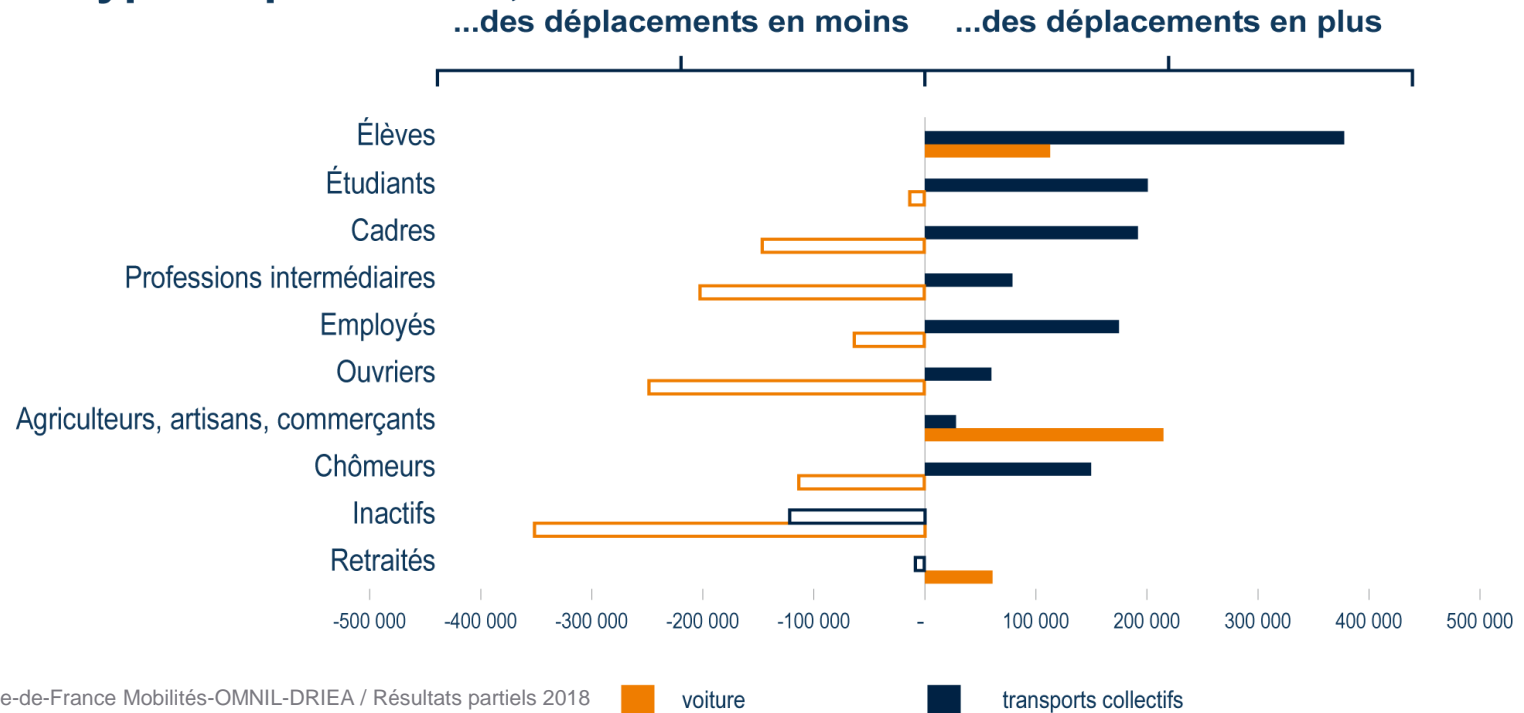


En grande couronne, la croissance des transports collectifs est significative. Ces évolutions s'expliquent principalement par l'évolution démographique de la grande couronne (plus de personnes âgées et plus d'enfants) ainsi que par le développement de l'offre de transports collectifs (en particulier des bus).

On observe aussi une légère diminution de la voiture qui reste à confirmer par la suite de l'enquête.

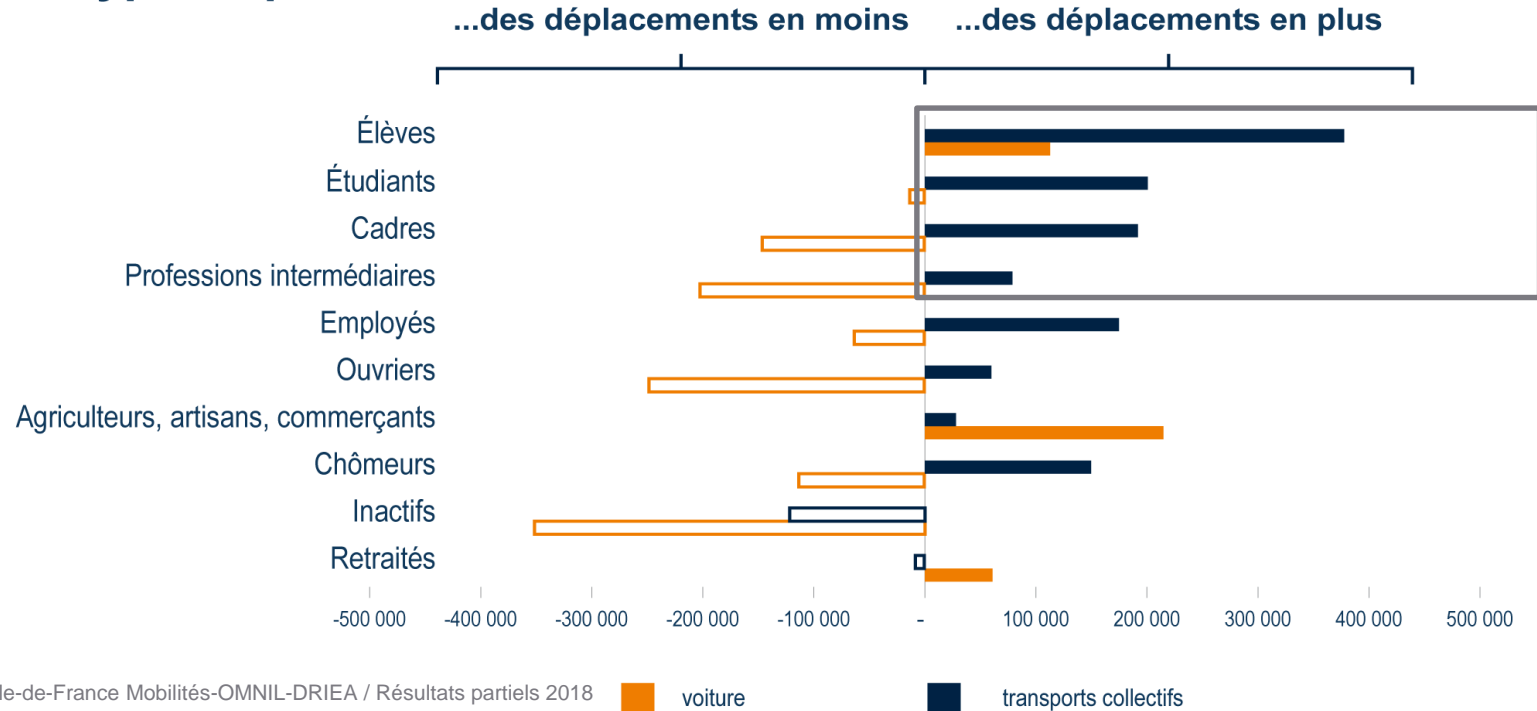
0,7 million de déplacements en moins en voiture, 1,1 million en plus en transports collectifs

Par type de personnes, ce sont surtout ...



0,7 million de déplacements en moins en voiture, 1,1 million en plus en transports collectifs

Par type de personnes, ce sont surtout ...

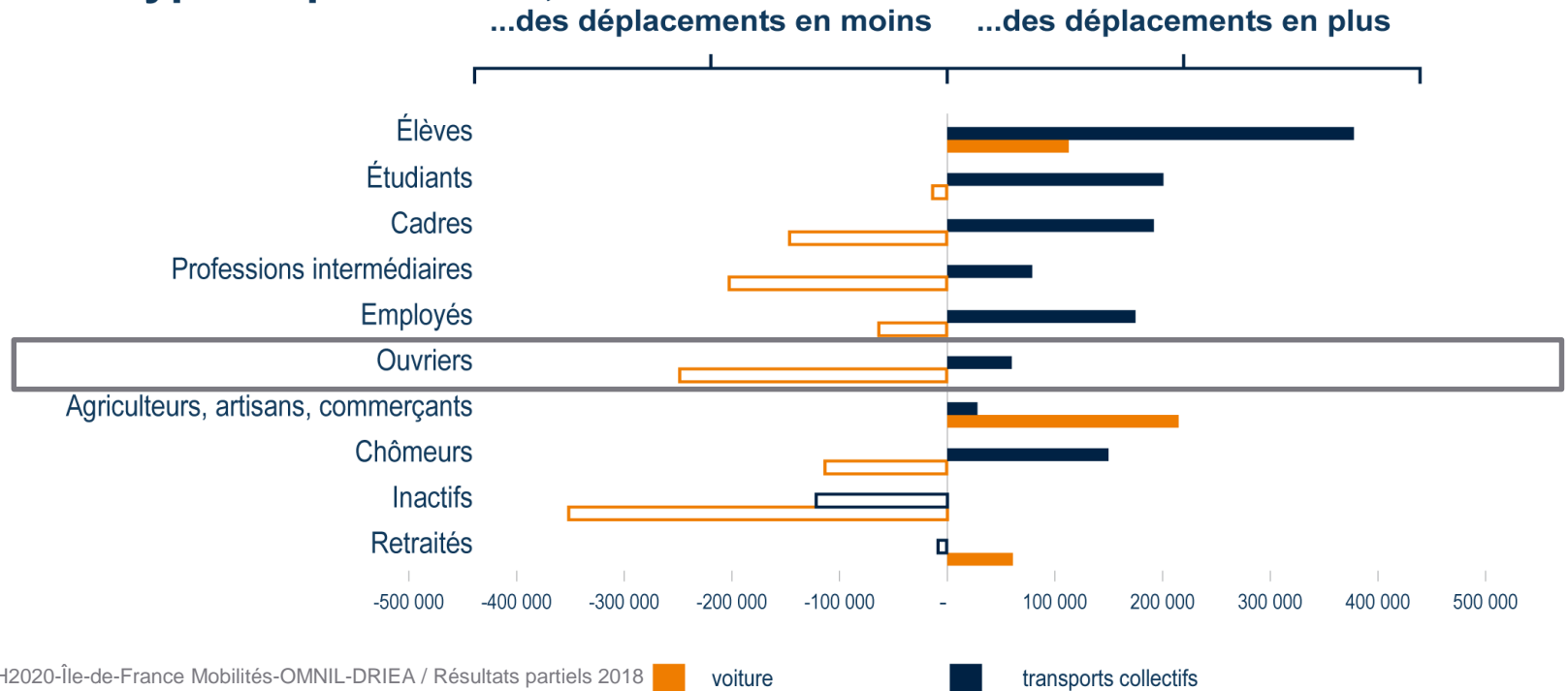


La dynamique des transports collectifs est tirée par :

- La croissance du nombre d'enfants
- Les étudiants qui utilisent plus les transports collectifs et moins la voiture
- Les cadres et professions intermédiaires qui accèdent plus facilement à leur emploi en transports collectifs (car leurs emplois sont plus souvent situés dans des zones bien desservies).

0,7 million de déplacements en moins en voiture, 1,1 million en plus en transports collectifs

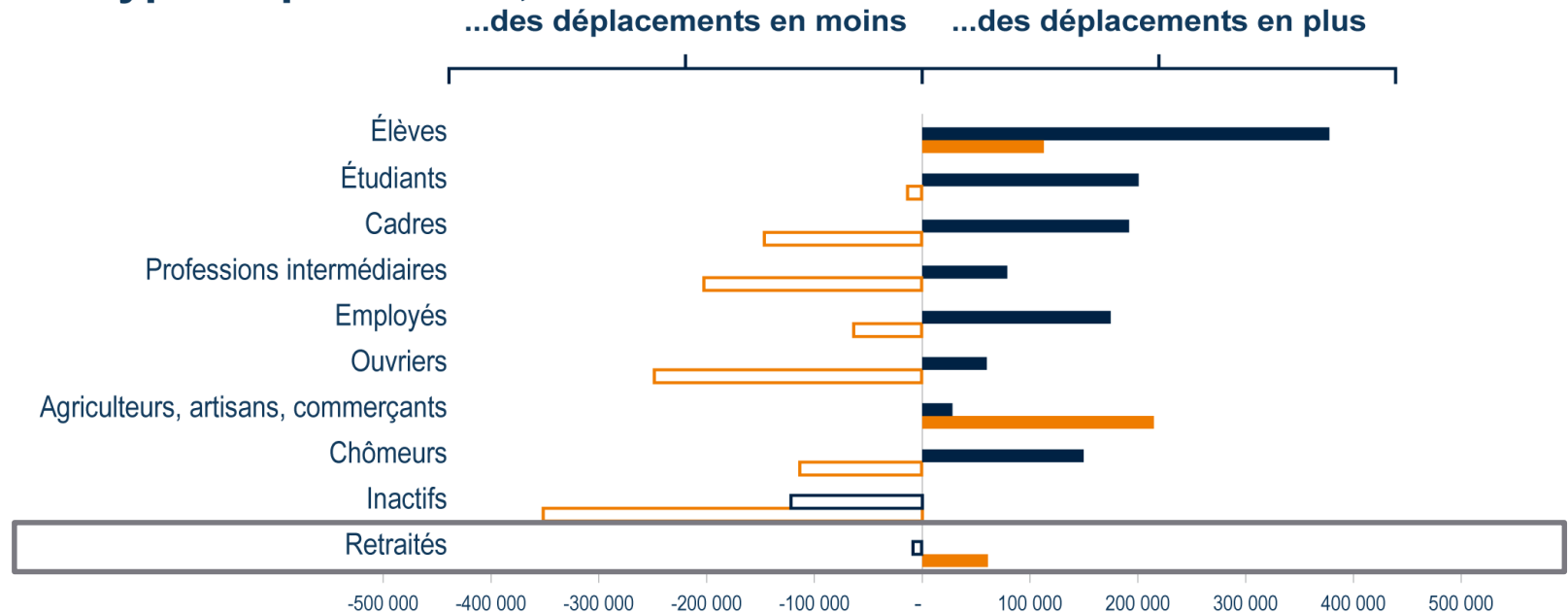
Par type de personnes, ce sont surtout ...



La diminution des déplacements en voiture des ouvriers s'explique par la diminution de cette catégorie professionnelle en Île-de-France.

0,7 million de déplacements en moins en voiture, 1,1 million en plus en transports collectifs

Par type de personnes, ce sont surtout ...



© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018

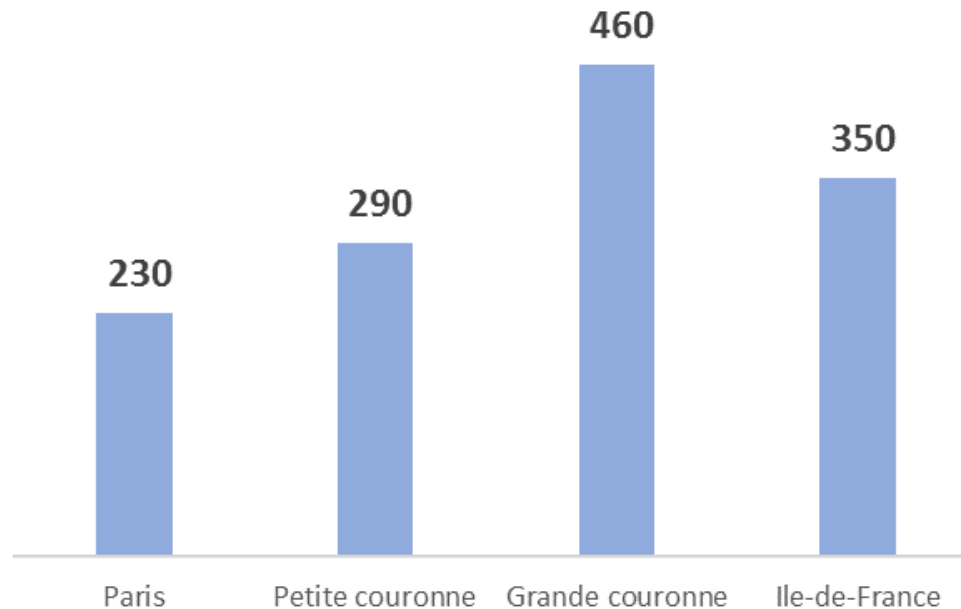
voiture

transports collectifs

La stabilité des déplacements des retraités est notable, puisque sur la décennie 2001-2010, l'usage de la voiture était porté par l'arrivée à l'âge de la retraite de personnes bénéficiant d'un bon niveau de vie, et de générations de femmes autant motorisées que les hommes. Ces phénomènes sont désormais stabilisés.

3,7 millions de vélos en Île-de-France

Nombre de vélos pour 1000 habitants



© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018

Le nombre de vélos possédés par les ménages est estimé à 3,7 millions. Les Parisiens sont les moins équipés en vélo, ceux de grande couronne les plus équipés. Cela s'explique principalement par la difficulté à garer un vélo à son domicile. Le nombre de vélos électriques a été multiplié par trois en Île-de-France depuis 2010. Il ne représente toutefois aujourd'hui que 3 % du parc de vélos possédés par les Franciliens.



840 000 déplacements à vélo

C'est un tiers de plus qu'en 2010.

A ces déplacements s'ajoutent 90 000 déplacements comprenant des trajets à vélo combinés avec les transports collectifs.

Un jour de semaine, 320 000 Franciliens utilisent le vélo pour se déplacer.

Des déplacements réalisés :

- Par des hommes (plus de 60 %)
- Par des actifs occupés (plus de 60%)
- En petite couronne (1/3 des déplacements), à Paris (1/4), en grande couronne (1/4)
- Pour se rendre au travail (40%) - mais le vélo représente seulement 4% des déplacements domicile – travail
- Sur de courtes distances



L'EGT 2018 ne reflète pas les déplacements à vélo à l'été 2019.

D'une part, la saisonnalité est mal prise en compte dans les résultats de l'EGT car les périodes d'hiver sont sur-représentées (hivers avec épisodes neigeux). D'autre part, Vélib a connu des difficultés importantes en 2018. La suite de l'enquête permettra d'appréhender le potentiel d'évolution de ce mode.

420 000 déplacements en deux-roues motorisés

Des déplacements réalisés principalement en petite couronne et à Paris (les deux tiers)

En diminution depuis 2010, surtout :

- Dans Paris
- Entre Paris et la petite couronne



Tendance à conforter dans les années à venir

Des déplacements réalisés :

- Par des hommes (9 sur 10)
- Par des actifs occupés (8 sur 10)
majoritairement des cadres, chefs d'entreprises et artisans
- Pour travailler (2/3 des déplacements)



180 000 déplacements en VTC et taxis

Des déplacements qui ont plus que doublé depuis 2010 mais une part modale qui reste limitée à l'échelle de la mobilité un jour donné.

Une croissance qui s'explique par l'émergence des VTC

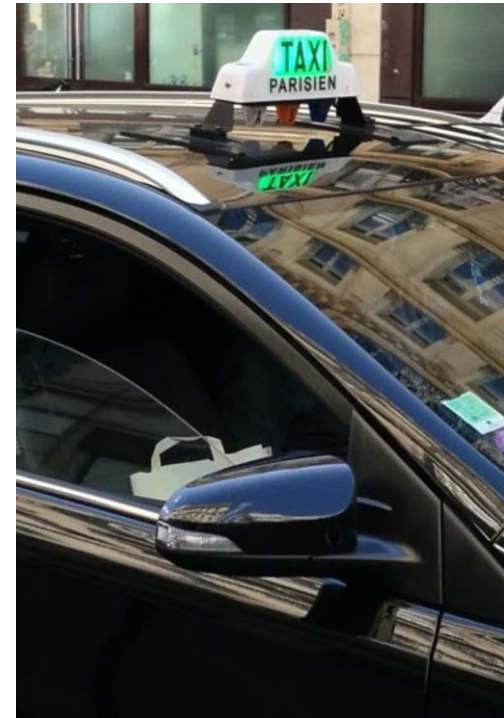
- 60 % des déplacements réalisés en VTC
- 40 % en taxis

La croissance des déplacements en VTC et taxis est liée à l'apparition de l'offre de VTC

- Développement rapide de l'offre de VTC à partir de 2012
- En 2017 en Île-de-France, le nombre de VTC (18 900) est supérieur au nombre de taxis (17 300)
- Toutefois, l'offre de taxis semble résister (le nombre de taxis reste constant).

Des déplacements réalisés surtout :

- Dans Paris (40 %) ou en lien avec Paris (20 %)
- En lien avec le travail (1/3)



130 000 déplacements en trottinette

Les trottinettes sont majoritairement utilisées :

- Par des enfants de 14 ans et moins (2/3 des déplacements)
- En lien avec l'école (40 % des déplacements)
- Dans les secteurs denses de la région (40 % dans Paris, 40 % en petite couronne)

Les trottinettes électriques sont marginales.



L'EGT reflète l'usage de ce mode en Île-de-France de janvier 2018 à juin 2019.

Pour rappel sur le contexte :

Les trottinettes électriques en free-floating sont apparues à l'été 2018.

Au printemps 2019, on comptait environ 20 000 trottinettes en libre service à Paris. Une étude réalisée par le bureau 6t a montré que la moitié environ des déplacements réalisés avec ces trottinettes sont faits par des non-Franciliens. L'EGT 2018 sous-estime donc sans doute un peu les déplacements des Franciliens en trottinettes free-floating.

En résumé, depuis l'EGT 2010

L'Île-de-France a un peu changé :

- Croissance de la population francilienne (sauf à Paris) mais vieillissement
- Croissance des emplois à Paris et en petite couronne avec plus de cadres, moins d'ouvriers et d'employés

Stabilité de la mobilité individuelle moyenne

L'évolution des modes de vie continue :

- La journée des actifs change : des pauses déjeuner plus occupées, plus d'activités avant de rentrer chez soi.
- Les loisirs continuent de se développer.

Les changements dans l'usage des modes de déplacement sont le reflet de l'évolution de la population et des modes de vie, des politiques de déplacements et de l'apparition des nouveaux acteurs de la mobilité.

- Croissance de la marche à Paris, modérée en petite et grande couronnes
- Diminution marquée des déplacements en voiture à Paris et en petite couronne ; fin de la croissance de la voiture en grande couronne, malgré la croissance de la population
- Croissance importante des transports collectifs y compris en pointe, et surtout en petite couronne
- Croissance modérée du vélo (à relativiser par la période d'enquête)
- Diminution des deux-roues motorisés
- Emergence des nouvelles mobilités (VTC, trottinettes)