



54ème colloque
ASRDLF

5-7 juillet 2017, Athènes, Grèce



15th conference
ERSA-GR



Les défis de développement pour les villes et les régions dans une Europe en mutation

Dis-moi comment tu te déplaces, je te dirai qui tu es : évolution des comportements de mobilité quotidienne des actifs franciliens entre 2001 et 2011.

Mr Laurent PROULHAC

Laboratoire Ville Mobilité Transport Assistant Ingénieur d'études
Laboratoire Ville Mobilité Transport, 6-8 Avenue Blaise Pascal F-77455 Marne la
Vallée Cedex 2 France
laurent.proulhac@enpc.fr

Référence à la session / reference to the session

B3 - Accessibilité, mobilité, transport et communication

Résumé / Summary

De nombreux travaux ont analysé ces dernières décennies les mobilités quotidiennes des actifs de la région Île-de-France et leurs évolutions. Les transformations de la structure urbaine, et plus précisément des localisations des activités et des résidences, apparaît comme un déterminant décisif des changements des mobilités (Le Jeannic, 1997 ; Aguilera et Mignot, 2002 ; Berroir et al., 2007). La délocalisation des emplois et des ménages vers la périphérie, portée par le développement des infrastructures de transport et la généralisation de l'automobile, s'est accompagnée d'une hausse de la part modale de la voiture et d'un allongement des distances de déplacements, en particulier des navettes domicile-travail, sans croissance des temps de parcours (Orfeuill, 2000). Par ailleurs, il apparaît que les caractéristiques socio-économiques et démographiques des actifs sont aussi explicatives pour une part des mobilités quotidiennes (Baccaïni, 1996 ; Wenglenski, 2006 ; Sari, 2011). Les différences observées dans les pratiques peuvent être liées aux caractéristiques du ménage (le revenu, la structure, la motorisation...) et de l'individu (l'âge, le genre, le temps de travail, la catégorie socio-professionnelle...). Ces recherches qui ont révélé les principaux déterminants spatiaux et sociaux des évolutions dans le temps des mobilités se sont souvent construites sur des comparaisons de groupes d'actifs préalablement définis, comme par exemple les catégories socio-professionnelles et les périurbains (Baccaïni, 1996 ; Berger et al., 2015), et à partir des navettes de recensement domicile-travail.

Dans ce contexte, l'objet de la communication est double : d'une part définir en grands groupes typiques les comportements actuels de mobilité individuelle (tous motifs) de la totalité des actifs franciliens et d'autre part expliquer leur dynamique depuis le début des années 2000. Pour cela, une typologie, construite exclusivement à partir des caractéristiques de l'ensemble des déplacements quotidiens, définit les principaux profils de mobilité des actifs. Ensuite, ces profils sont caractérisés d'un point de vue socio-économique et

spatial (Courel, 2007 ; Grimal, 2012). Cette approche typologique, plus rare à notre connaissance, constitue l'originalité de la communication. Elle synthétise l'ensemble des déterminants et offre une photographie exhaustive et dynamique des comportements quotidiens de mobilité des actifs.

L'analyse des comportements de mobilité des actifs franciliens s'appuie sur les Enquêtes Ménages Déplacements d'Île-de-France de 2001 et 2011 (DRIEA-OMNIL-STIF) qui renseignent l'ensemble des déplacements un jour de semaine. L'échantillon brut de la population active occupée s'élève à 11 000 individus en 2001 et 15 000 en 2011. La typologie est construite en deux étapes. La première est une analyse factorielle (analyse des correspondances multiples) élaborée sur des variables actives qualifiant les pratiques (le mode de transport, le motif, la distance, la durée, la spatialité et la temporalité) qui dégage les principales dimensions de différenciation des comportements. La première dimension est relative à l'intensité de la mobilité, conditionnée à la réalisation d'activités personnelles, la deuxième oppose la mobilité liée à Paris et au transport collectif à celle associée au périurbain et à la voiture, et la troisième reflète l'échelle de la mobilité, opposant celle de la longue distance à celle de la courte distance. L'analyse factorielle rend également compte des principaux déterminants de la mobilité des actifs, à savoir les lieux de résidence et de travail, le temps de travail et l'accès aux moyens de transport. La seconde étape est une classification ascendante hiérarchique, construite à partir des trois dimensions, définissant des groupes ad hoc de mobilité. Chacun des groupes est ensuite défini par des indicateurs de mobilité (nombre de déplacements, distances parcourues, durées, motifs, modes...), quantifié (nombre d'actifs) et caractérisé par les variables socio-économiques des actifs (lieu de résidence, âge, PCS, revenu...).

Parmi ces profils de mobilité, l'analyse diachronique révèle deux principaux résultats. D'une part elle souligne une croissance significative de la part du groupe des altermodaux (+ 7 points), c'est-à-dire ceux ayant recours aux modes alternatifs à la voiture. Ce groupe compte aujourd'hui de plus en plus d'actifs du pôle urbain dense en dehors de Paris et de cadres. Les politiques d'offre, d'investissement, de contraintes et d'aménagement ainsi que la congestion routière sont susceptibles d'expliquer cette évolution. D'autre part, l'analyse met au grand jour une baisse de la part relative des actifs qualifiés de routiers (- 3 points), c'est-à-dire se déplaçant exclusivement en voiture sur de longues distances. Ce groupe se recentre de plus en plus autour des actifs des espaces périphériques, des ouvriers et des artisans-commerçants, c'est-à-dire autour des catégories les plus dépendantes de l'automobile. Dans ce cas, l'explication est plutôt du côté de l'accroissement d'une offre d'emplois, de services et d'équipements à proximité favorisant l'émergence de pratiques de mobilité des périurbains plus ancrées dans des bassins de vie locaux depuis quelques années (Bonnin-Oliveira et al., 2014 ; Berger et al., 2015).

Mots-clés : Mobilité quotidienne, actifs, analyse factorielle, classification, Île-de-France

Bibliographie / Bibliography

- Aguilera A., Mignot D., 2002, « Structure des localisations intra-urbaines et mobilité domicile-travail », Recherche-Transports-Sécurité, Vol. 77, 311-325.
- Baccaïni, B., 1996, « Les trajets domicile-travail en Île-de-France. Contrastes entre catégories socioprofessionnelles », Economie et statistique, No. 94, 109-126.
- Berger M., Bouleau M., Mangeney C., 2015, « Les périurbains franciliens : vers de nouveaux comportements de mobilité ? », EchoGéo [En ligne], 15 décembre 2015. URL : <http://echogeo.revues.org/14399>
- Berroi S., Mathian H., Saint-Julien T., 2002, « Déplacements domicile-travail : vers le polycentrisme », INSEE Île-de-France Regards, No. 54, 5-8.
- Bonnin-Oliveira S., Berger M., Aragau C., Rougé L., Desbordes F., Thouzellier C., Desponds D., Escaffre F., Jaillot M-C., 2014, « Les 'pôles secondaires' dans la réorganisation des mobilités : maturité et durabilité des espaces périurbains ? », Synthèse de programme de recherche Vivre en ville hors des villes,

MELT/MEDDE/PUCA, 29-41.

Courel J., 2007, « Portraits de Franciliens en mouvement. Une typologie des comportements de mobilité quotidienne en lien avec les caractéristiques socio-économiques des individus », Rapport IAU Île-de-France.

Gallez C., Orfeuil J.-P., 1998, « Dis-moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces ». In Pumain D., Mattei M.-F. (ed.), Données Urbaines, N°2, Anthropos, pp. 157-164.

Grimal R., 2012, « Des mobilités plus homogènes ou plus diversifiées ? », Economie et statistique, Vol. 457, No. 1, 13-34.

Le Jeannic T., 1997 « Trente ans de périurbanisation : extension et dilution des villes », Economie et statistique, Vol. 307, N°1, 21-41.

Orfeuil J.-P., 2000, L'évolution de la mobilité quotidienne, Synthèse INRETS, No. 37.

Wenglenski S., 2006, Regard sur la mobilité des classes populaires, une exploration du cas parisien. Les Cahiers Scientifiques du Transport, n°49, pp. 103-127.