

# Transport

## Croissance des transports collectifs franciliens

En 2014, le trafic aérien poursuit sa croissance en raison du dynamisme des lignes à bas coût. L'activité rebondit dans les transports collectifs urbains grâce aux tramways et aux bus. Le marché des voitures particulières neuves reste stable. A contrario, le transport routier de marchandises continue de se dégrader.

Martine Mounoury, Insee Ile-de-France, Service études et diffusion

En France métropolitaine, le trafic aérien atteint un niveau record en 2014. Les aéroports ont accueilli 164 millions de passagers, soit 2,1 % de plus qu'en 2013 (figure 1). Les compagnies aériennes à bas coût poursuivent leur développement et affichent une hausse de fréquentation de 12,6 %.

### Poursuite de la croissance du trafic aérien

En Ile-de-France, le trafic croît de 2,6 % malgré les mouvements de grève des pilotes d'Air France. Il atteint la barre des 93 millions de passagers et représente plus de la moitié du trafic national. Ce résultat s'explique par une plus forte augmentation du trafic des lignes à bas coût dans la région qu'au niveau national (+ 23,5 %), notamment pour les destinations européennes. Comme en province, le trafic international croît alors que le trafic national recule.

### Rebond des transports collectifs

Avec 4,3 milliards de voyages en 2014, le trafic des transports en commun franciliens augmente de façon significative en un an (+ 2,5 %) grâce à une bonne dynamique du réseau de surface (figure 2). Le trafic des tramways progresse à un rythme plus élevé que les autres modes de transports (+ 21,9 %), notamment du fait de l'extension du réseau. La fréquentation des RER, des bus de banlieue et plus particulièrement des bus

parisiens repart à la hausse après une baisse en 2013.

Le rebond dans les transports collectifs est dû notamment au renforcement du réseau de bus qui permet de desservir de nouveaux territoires et à la mise en place de mesures de dézouage pendant les week-ends et les vacances.

L'activité du métro et du réseau SNCF, pour sa part, est quasi stable.

### Stagnation des immatriculations de voitures neuves

En métropole, malgré une baisse au 4<sup>e</sup> trimestre, les ventes de véhicules particuliers neufs progressent légèrement (+ 0,5 %) en 2014 par rapport à 2013 (figure 3).

Les immatriculations de voitures diesel sont en repli de 4,6 % au profit des modèles à essence (+ 10,6 %). Sur l'année 2014, la part des marques françaises augmente de 1,3 point.

En Ile-de-France, l'ensemble des immatriculations neuves reste quasiment stable.

Le département des Yvelines est le plus affecté par la diminution des ventes. En revanche, les Hauts-de-Seine et la Seine-Saint-Denis enregistrent une croissance importante en 2014 (respectivement + 4,9 % et + 10,5 %).

### Nouvelle dégradation du fret terrestre

En 2014, l'activité de transports routiers de marchandises continue de reculer au niveau

national. La concurrence européenne intensive sur le marché intérieur et la diminution du transport des produits manufacturés par voie terrestre en sont les principales raisons. Mesurés en tonnes-kilomètres, les flux de marchandises entrants et sortants d'Ile-de-France sont en baisse de l'ordre de 2 % en rythme moyen annuel sur la période 2009-2014. Le trafic interne au sein de la région est aussi en léger repli (figures 4 et 5). ■

### Le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF)

Après avoir évalué le PDUIF de 2000, le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) a lancé sa révision en 2008 afin de tenir compte de l'évolution des enjeux de mobilité et de pallier les difficultés constatées lors de la mise en œuvre du premier plan. Le PDUIF a définitivement été approuvé en juin 2014 par le Conseil régional d'Ile-de-France.

Le PDUIF a identifié 9 défis à relever, déclinés en 34 actions opérationnelles, pour atteindre cet équilibre. Le plan d'action porte sur la période 2010-2020.

**Défi 1** : construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs.

**Défi 2** : rendre les transports collectifs plus attractifs.

**Défis 3 et 4** : redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo.

**Défi 5** : agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés.

**Défi 6** : rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement.

**Défi 7** : rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train.

**Défi 8** : construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF.

**Défi 9** : faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

Source : Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif)

### Pour en savoir plus

- Chiffres clés du transport, Repères, SoeS, Edition 2015, mars 2015.
- Calvier C., Jacquesson F., « En Ile-de-France, l'usage de la voiture pour aller travailler diminue », *Insee Analyses Ile-de-France* n° 11, janvier 2015.
- Caenen Y., Praznocy C., « Marcher ou pédaler davantage : des effets bénéfiques sur la santé et sur l'environnement des Franciliens », *Insee Ile-de-France à la page* n° 406, avril 2013.
- Site du ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie : [www.statistiques.develo-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.develo-durable.gouv.fr)
- Le syndicat des transports en Ile-de-France : [www.stif-idf.fr](http://www.stif-idf.fr)

## 1 Passagers des aéroports (en %)

	Ile-de-France			France métropolitaine	
	Passagers 2014 (nombre)	Évolution 2014/2013	Évolution annuelle moyenne 2013/2008 (1)	Évolution 2014/2013	Évolution annuelle moyenne 2013/2008 (1)
Lignes nationales	15 985 820	-2,5	-0,4	-2,6	1,3
Lignes internationales	76 624 067	3,7	1,0	4,2	2,1
Transit	66 455	-5,4	-18,1	-12,5	-9,9
<b>Total</b>	<b>92 676 342</b>	<b>2,6</b>	<b>0,7</b>	<b>2,1</b>	<b>1,8</b>
<i>Dont lignes à bas coût (low cost)</i>	15 577 115	23,5	4,6	12,6	8,4
<i>Part des lignes à bas coût (low cost) (en %)</i>	16,8	///	///	///	///

Note : données brutes.

(1) Taux d'évolution annuel qu'aurait connu le trafic passager si l'évolution avait été la même pour chaque année de la période considérée.

/// Absence de donnée due à la nature des choses.

Source : Union des aéroports français

## 2 Nombre de voyages en Ile-de-France

(en millions)

	2013	2014	Evolution 2014/2013 (en %)
<b>RATP dont :</b>	<b>3 111</b>	<b>3 206</b>	<b>3,1</b>
Métro	1 520	1 526	0,4
RER	469	474	1,1
Bus Paris	315	331	5,1
Bus banlieue	624	652	4,5
Tramways	183	223	21,9
<b>SNCF*</b>	<b>736</b>	<b>737</b>	<b>0,1</b>
<b>Bus Optile + TRA</b>	<b>335</b>	<b>345</b>	<b>3,0</b>
<b>Ensemble</b>	<b>4 182</b>	<b>4 288</b>	<b>2,5</b>

Chiffres provisoires en 2014.

\* Trafic SNCF hors parcours complémentaire (au-delà des zones 1 à 6) ; trafic Trans-Val-de-Marne dans Bus en première et grande couronne.

Note : 23 mars 2013, ouverture de la station "Mairie de Montrouge", ligne 4 ; 16 novembre 2013, ouverture du T7 ; 13 décembre 2014, ouverture du T6 ; 16 décembre 2014, ouverture du T8.

Source : Stif d'après SNCF, RATP, Optile

## 3 Immatriculations de véhicules neufs

	Véhicules particuliers		Véhicules utilitaires légers (1)		Véhicules industriels à moteur (2)		Ensemble immatriculations (3)	
	2014 (nombre)	Évolution 2014/2013 (en %)	2014 (nombre)	Évolution 2014/2013 (en %)	2014 (nombre)	Évolution 2014/2013 (en %)	2014 (nombre)	Évolution 2014/2013 (en %)
Paris	48 148	-2,6	10 822	4,2	255	1,6	59 584	-1,7
Seine-et-Marne	35 964	-0,7	7 277	-0,2	553	-5,1	44 018	-0,5
Yvelines	63 339	-6,4	8 178	-17,5	407	-6,2	72 096	-7,8
Essonne	33 091	1,7	6 686	2,4	580	-13,3	40 513	1,6
Hauts-de-Seine	69 165	4,9	11 684	6,8	664	-7,9	82 142	5,0
Seine-Saint-Denis	30 248	10,5	9 037	8,0	1 119	-2,9	40 450	9,5
Val-de-Marne	25 866	0,5	7 055	8,0	337	-16,2	33 282	1,8
Val-d'Oise	25 885	-3,7	5 422	-4,2	403	-15,0	31 995	-3,8
<b>Ile-de-France</b>	<b>331 706</b>	<b>0,0</b>	<b>66 161</b>	<b>0,8</b>	<b>4 318</b>	<b>-7,9</b>	<b>404 080</b>	<b>0,0</b>
<b>France métropolitaine</b>	<b>1 765 855</b>	<b>0,5</b>	<b>370 130</b>	<b>1,5</b>	<b>38 895</b>	<b>-13,6</b>	<b>2 180 776</b>	<b>0,3</b>

Données brutes.

(1) Camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés <= 3,5 t de PTAC.

(2) Camions, véhicules automoteurs spécialisés > 3,5 t de PTAC et tracteurs routiers.

(3) Y compris immatriculations de transports en commun.

Source : SOeS, SIDIV

## 4 Transport de marchandises par la route

Ile-de-France	2014 (p) (en millions de tonnes-kilomètres transportées)	Evolution annuelle moyenne 2014/2009 (1) (en %)
Entrées dans la région	9 809	-2,0
Sorties de la région	8 166	-2,2
Intérieur de la région	3 546	-1,0

(p) Données provisoires.

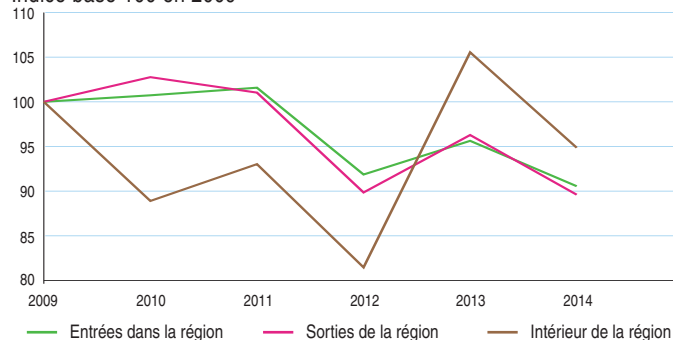
(1) Taux d'évolution annuel qu'aurait connu le transport de marchandises si l'évolution avait été la même pour chaque année de la période considérée.

Données hors transport international.

Source : SOeS, Enquête Transport routier de marchandises

## 5 Évolution du transport routier de marchandises dans la région Ile-de-France

Indice base 100 en 2009



Champ : hors transport international.

Source : SOeS, Enquête Transport routier de marchandises