



Les comportements d'achat en Ile-de-France dans les enquêtes globales de transport

Octobre 2000

SOMMAIRE

SYNHESE	page 2
A. LES COMPORTEMENTS D'ACHAT DES FRANCILIENS	page 4
<ul style="list-style-type: none"> A.1. L'attractivité de Paris sur l'ensemble des franciliens A.2. Des pratiques d'achat différenciées dans Paris entre le centre et la périphérie A.3. Les motifs à l'origine des déplacements pour achat à Paris A.4. Une plus forte mobilité pour achat des parisiens A.5. Les déplacements pour achat des parisiens hors Paris 	
B. LES DEPLACEMENTS POUR ACHATS EN SEMAINE	page 10
<ul style="list-style-type: none"> B.1. Les modes de déplacements utilisés selon le lieu d'achat B.2. Les modes de déplacements utilisés selon le lieu de résidence B.3. Les modes de déplacements détaillés selon le type d'achat B.4. La part des déplacements pour achat dans le trafic automobile 	
C. LES DEPLACEMENTS POUR ACHAT LE SAMEDI (HORS MARCHÉ À PIED)	page 15
<ul style="list-style-type: none"> C.1. À Paris C.2. Hors Paris 	
D. LES ÉVOLUTIONS ENTRE 1991 ET 1997	page 18
ANNEXES	page 19
<ul style="list-style-type: none"> ANNEXE 1 : récapitulatif des déplacements pour achat un jour de semaine Paris-Petite Couronne-Grande Couronne ANNEXE 2 : L'équipement commercial en Ile-de-France vers 1995 <ul style="list-style-type: none"> - Première implantation des principales surfaces et ensembles commerciaux en Ile-de-France (1994) - L'équipement commercial à Paris (1996) - Les commerces alimentaires de proximité à Paris (1995). 	

SYNTHESE

Les Enquêtes Globales de Transport (EGT) réalisées en Ile-de-France fournissent des éléments sur les comportements d'achat des franciliens.

Les déplacements pour achats y sont analysés selon leur origine, leur destination, le mode de transport utilisé. En s'appuyant sur la fréquence des achats, l'EGT distingue comme motifs : les achats quotidiens, les achats hebdomadaires ou bihebdomadaires et les achats exceptionnels.

Ces enquêtes sont réalisées périodiquement auprès d'un échantillon de ménages de la région. Les deux dernières enquêtes ont été utilisées dans la présente étude : celle de 1991 et en complément, celle de 1997, dite intermédiaire, plus récente mais réalisée sur un échantillon réduit.

Les principaux résultats de l'étude qui suit concernent les comportements d'achat des franciliens, les modes de déplacements qu'ils utilisent (en semaine et le samedi) et les évolutions observées entre 1991 et 1997.

Un jour de semaine, les ménages d'Ile-de-France effectuent 3,1 millions de déplacements pour motif achat dans la région, ce qui représente 9 % de l'ensemble de leurs déplacements de la journée. On constate une différence de comportement très nette entre les personnes effectuant des achats à Paris et hors Paris :

- la marche à pied est le mode de déplacement le plus utilisé lorsque l'achat se situe à Paris. L'usage de la voiture apparaît réduit, quel que soit le type d'achat. Les raisons tiennent aussi bien des caractéristiques de l'urbanisme parisien liées à la densité urbaine : proximité des magasins, qualité de la desserte en transports en commun, que des contraintes de stationnement ou de la faiblesse de l'équipement en automobile des ménages parisiens.

Il existe donc un décalage important entre la pratique modale réelle des acheteurs à Paris et la perception qu'en ont usuellement les commerçants et leurs représentants, qui tendent à surestimer très largement la part des automobilistes dans les clients des commerces de proximité et probablement dans leur chiffre d'affaires.

- hors Paris, et principalement en grande couronne, l'affaiblissement très rapide du choix modal en faveur des transports en commun s'explique par la structure des réseaux de transports en commun, l'effritement de l'utilisation de la marche à pied comme moyen de transport reflète quant à elle à la fois l'étalement des espaces urbanisés –et son corollaire, un fort équipement en voiture des ménages- ainsi que l'existence d'une structure commerciale largement dédiée à la voiture particulière (hypermarchés plutôt que petits commerces).

Le samedi, le nombre de déplacements pour achats est supérieur à celui d'un jour de semaine. L'utilisation de la voiture particulière dans les déplacements mécanisés est accrue à Paris comme hors Paris.

Entre 1991 et 1997, le volume des déplacements pour achats des ménages d'Ile-de-France a augmenté de 23 % un jour de semaine soit deux fois plus vite que l'ensemble des déplacements tous motifs confondus. Cette croissance se traduit essentiellement par un accroissement du trafic automobile pour motif achat hors Paris.

Les EGT apportent des informations utiles à la compréhension des pratiques d'achat en Ile-de-France. Mais ces informations mériteraient d'être complétées par des études spécifiques. En effet :

- les résultats concernent un jour de semaine moyen. Des résultats plus partiels existent dans l'enquête de 1991 pour la fin de semaine et notamment le samedi mais présentent l'inconvénient majeur pour l'analyse des déplacements pour achat, de ne pas comptabiliser les déplacements à pied. En 1997, l'enquête n'a porté que sur les déplacements de jour de semaine,
- la totalité des déplacements pour achat n'est pas prise en compte puisque seuls les ménages de la région ont été interrogés. Certaines catégories d'acheteurs échappent ainsi à l'enquête, les touristes et les visiteurs par exemple,
- on ne dispose pas de renseignements sur la valeur dépensée.

L'intérêt de l'EGT pour l'analyse globale des déplacements d'achat serait d'ailleurs largement accru si à l'avenir les déplacements d'achat réalisés à pied en fin de semaine et notamment le samedi étaient intégrés dans le champ de l'enquête.

A. LES COMPORTEMENTS D'ACHAT DES FRANCILIENS

A.1. L'attractivité de Paris sur l'ensemble des franciliens

Un jour de semaine, les ménages d'Ile-de-France effectuent 3,1 millions de déplacements pour motif achat dans la région, soit 9 % de l'ensemble de leurs déplacements :

- 29 % des déplacements pour achats sont effectués à Paris (20 % des habitants de la région),
- 34 % dans les départements de la Petite Couronne (37 % des habitants de la région),
- 37 % dans les départements de la Grande Couronne (43 % des habitants de la région).

Qu'ils soient ou non parisiens, les franciliens effectuent la majorité de leurs achats un jour de semaine dans la zone où ils résident : 95 % des déplacements pour achats des parisiens sont réalisés à Paris et plus de 85 % des déplacements pour achats des non parisiens sont réalisés hors Paris.

L'attraction de Paris est plus forte pour les habitants des communes de la Petite Couronne : ils effectuent 10 % de leurs déplacements pour achat en semaine à Paris. Il s'agit pour la moitié de ces déplacements, de personnes qui sont déjà à Paris, pour un autre motif.

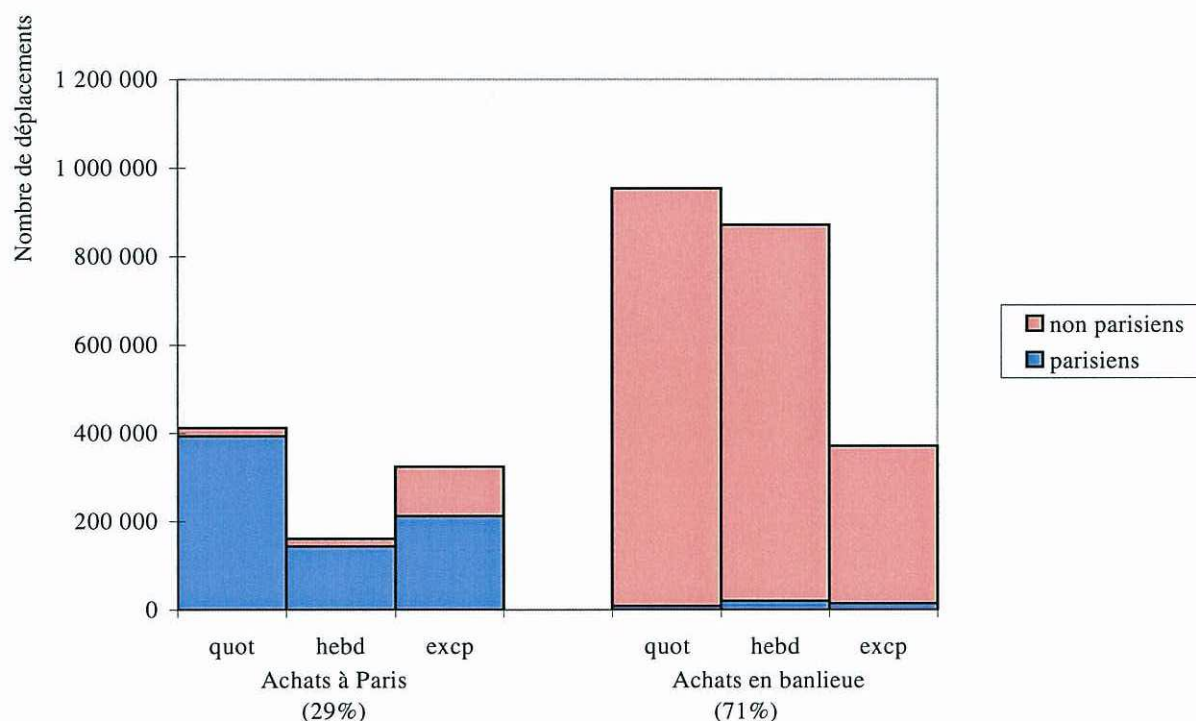
Destination des déplacements d'achat des franciliens un jour de semaine		Lieu de résidence (100%)		
		Paris	Petite Couronne	Grande Couronne
Lieu d'achat	Paris	95 %	10 %	3 %
	Petite Couronne	5 %	85 %	4 %
	Grande Couronne	-	5 %	93 %

Source : EGT 1991

Compte tenu de l'inégalité des masses de déplacements en jeu, les déplacements d'achat des ménages hors de leur zone de résidence n'ont pas le même poids à destination :

- les déplacements pour achats des parisiens hors Paris représentent 2 % de l'ensemble des déplacements pour achats de cette zone,
- les déplacements pour achats à Paris des non parisiens représentent 17 % de l'ensemble des déplacements pour achats réalisés à Paris par les ménages de la région. Très faible pour les achats quotidiens, ce pourcentage équivaut à 10 % pour les achats hebdomadaires mais atteint 35 % pour les achats exceptionnels.

Répartition des déplacements pour achat en Ile-de-France un jour de semaine selon le lieu de résidence de l'acheteur (EGT 1991)



NB : quot : achat quotidien, hebd : achat hebdomadaire ou bihebdomadaire
excp : achat exceptionnel

A.2. Des pratiques d'achat différenciées dans Paris entre le centre et la périphérie

Les achats réalisés à Paris, quel que soit le lieu de résidence de l'acheteur, sont géographiquement très typés et renvoient à la typologie des commerces de la capitale :

- 65 % des déplacements pour achats exceptionnels sont réalisés dans les arrondissements du centre de la capitale (arrondissements 1 à 11). Leur attraction sur les habitants de la banlieue est encore plus marquée,
- près de 70 % des déplacements pour achats hebdomadaires et quotidiens sont réalisés dans les arrondissements périphériques (arrondissements 12 à 20), où résident 71 % de la population parisienne.

A.3. Les motifs à l'origine des déplacements pour achat à Paris

Le motif le plus courant à l'origine des déplacements pour achat, où qu'ils se situent, est le domicile. Cela concerne 60% des déplacements pour achat des parisiens et 66% des déplacements pour achats des non parisiens.

Lorsque la destination du déplacement pour achat se situe à Paris :

- 84 % des déplacements sont effectués par des parisiens et le domicile est l'origine du déplacement dans 62 % des cas,
- 16 % des déplacements sont effectués par des non parisiens, dont 12 % par des habitants de la Petite Couronne. Ils sont 37 % à venir de leur domicile et effectuent à 80% des achats exceptionnels. Parmi les 63 % restants, 54 % sont déjà à Paris à l'origine de leur déplacement. Ils se déplacent pour faire des achats principalement depuis leur lieu de travail ou de réunion (26%) ou réalisent déjà des achats à Paris (11%). Lorsqu'ils se déplacent depuis leur lieu de travail, le mode de transport le plus fréquent est la marche à pied, elle est utilisée dans 57% des déplacements. Les transports en commun arrivent en bonne seconde position, ils concernent 33% de ces déplacements. 29% des déplacements ont pour but des achats quotidiens et 57% des achats exceptionnels. La structure des achats et les modes de transport utilisés s'éloignent de ceux de l'ensemble des non parisiens effectuant des achats à Paris pour se rapprocher du comportement des parisiens.

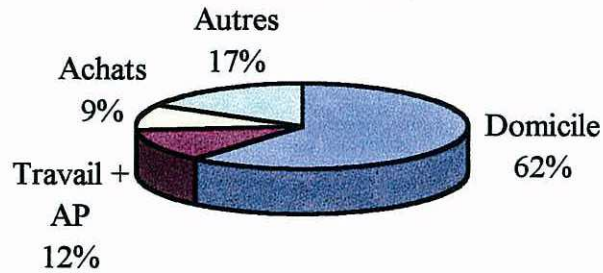
Lorsque la destination du déplacement pour achat se situe hors Paris :

- 98 % des déplacements sont effectués par des non parisiens. Ils réalisent leurs déplacements depuis leur domicile à 69 %,
- seulement 2 % des déplacements d'achat hors Paris sont réalisés par des parisiens. Les motifs à l'origine de leur déplacement sont variables. Pour 43 %, ils proviennent de leur domicile et pour 21 % de leur lieu de travail ou de réunion.

Motifs à l'origine des déplacements pour achat à Paris un jour de semaine
(EGT 1991)

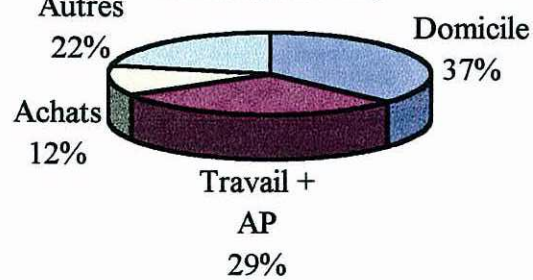
Parisiens

(748 735 déplacements = 84% des déplacements pour motif achat à Paris)



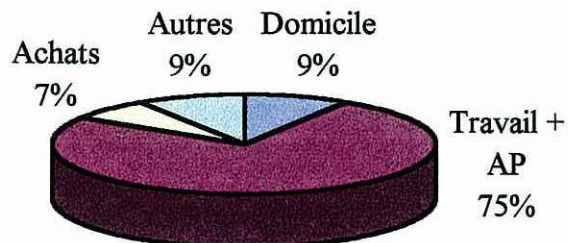
Banlieusards

(147 477 déplacements = 16% des déplacements pour motif achat à Paris)



Banlieusards travaillant à Paris

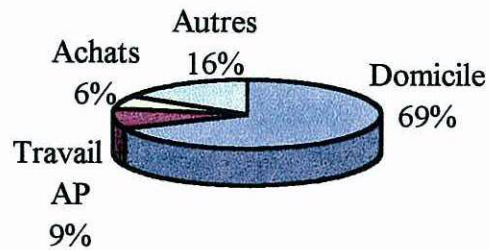
(47 658 déplacements = 32% des déplacements pour motif achat des banlieusards à Paris)



**Motifs à l'origine des déplacements pour achat hors Paris un jour de semaine
(EGT 1991)**

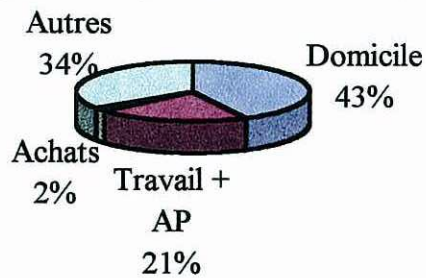
Banlieusards

(2 154 278 déplacements = 98% des déplacements pour achat en banlieue)



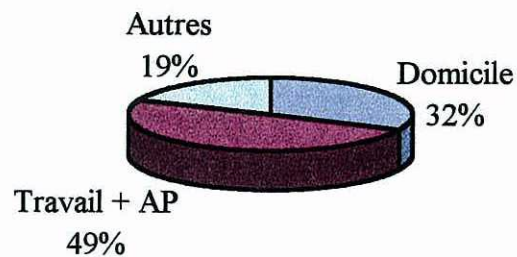
Parisiens

(43 086 déplacements = 2% des déplacements pour achat en banlieue)



Parisiens travaillant en banlieue

(12 239 déplacements = 29% des déplacements pour achat des parisiens en banlieue)

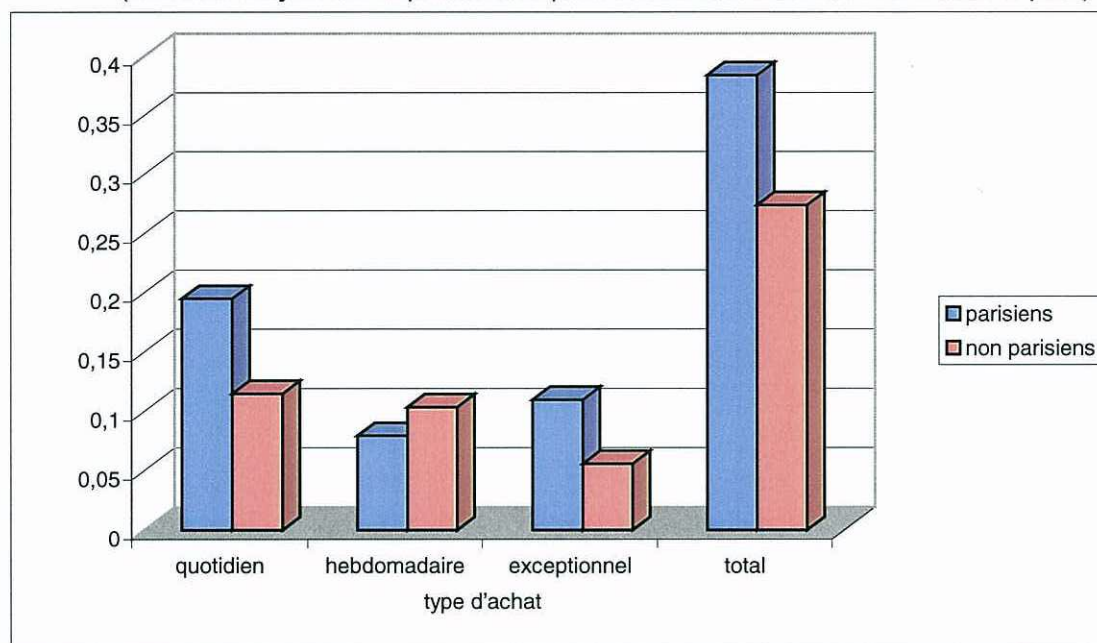


A.4. Une plus forte mobilité pour achat des parisiens

La mobilité moyenne pour achat des parisiens est plus élevée que celle des banlieusards : les parisiens effectuent en moyenne 0,38 déplacement pour achat un jour de semaine contre 0,27 pour les non parisiens.

La mobilité varie en fait selon le type d'achat : un jour de semaine, les déplacements quotidiens ou exceptionnels sont plus fréquents pour les parisiens alors que les déplacements pour achats hebdomadaires sont plus fréquents pour les non parisiens.

Mobilité pour achat en Ile-de-France selon le lieu de résidence (EGT 1991)
(nombre moyen de déplacement pour achat des individus de 6 ans et plus)



Comme pour l'ensemble des déplacements, la plus forte mobilité des parisiens se double d'une importante part de mobilité à pied (Cf. ci-après).

A.5. Les déplacements pour achat des parisiens hors Paris

L'importance des achats effectués par des parisiens hors Paris est une question importante compte tenu du développement de grandes surfaces commerciales en limite ou à proximité de Paris, cherchant à capter la clientèle parisienne. Ces logiques d'implantations se sont d'ailleurs encore développées après 1991, date de l'enquête.

En 1991 et un jour de semaine, 12 % des achats hebdomadaires ou bihebdomadaires effectués par des parisiens se situent hors Paris, dont 3 sur 4 génèrent un déplacement spécifique entre Paris et la banlieue. Il s'agit pour près de 70 % de ces déplacements, de déplacements mécanisés avec une nette prédominance de la voiture particulière comme mode de transport.

B. LES DEPLACEMENTS POUR ACHATS EN SEMAINE

B.1. Les modes de déplacements utilisés selon le lieu d'achat

- En semaine, la marche à pied est le mode de déplacement le plus utilisé pour faire ses achats à Paris et en Petite Couronne, la voiture est le mode dominant en Grande Couronne.

Mode utilisé dans les déplacements pour achat un jour de semaine	Lieu d'achat (100%)		
	Paris	Petite Couronne	Grande Couronne
Marche à pied (AP)	65%	56%	35%
Transports en commun (TC)	26%	8%	4%
Voiture particulière (VP)	9%	36%	61%

Source : EGT 1991

Lorsque les achats sont effectués à Paris, la marche à pied est de loin le mode le plus utilisé (dans 65 % des déplacements) devant les transports en commun : le métro et secondairement l'autobus.

L'utilisation de la voiture particulière peut être motivée soit par l'avantage procuré par ce mode de transport pour l'achat lui-même (colis encombrant, achat réalisé en famille,...) soit parce que ce déplacement s'inscrit dans une chaîne de déplacements plus complexe dont un maillon requiert ou utilise déjà la voiture.

Mais quelle qu'en soit la raison, l'utilisation de la voiture est réduite lorsque l'achat se situe à Paris. Elle est utilisée dans 9 % des déplacements. Le véhicule stationne généralement sur la voirie (payante dans 2 cas sur 3 en 1991). Tous types de stationnement confondus, le stationnement est payant à destination pour près de 80 % des automobilistes réalisant leurs achats à Paris en semaine. Depuis 1991, ce taux s'est probablement encore accru, compte tenu du développement du stationnement payant sur voirie.

Lorsque les achats sont effectués hors Paris, l'utilisation de la voiture augmente avec l'éloignement à Paris aux dépens des transports en commun et de la marche à pied.

Le stationnement à destination est gratuit dans près de 90 % des déplacements pour achat hors Paris, qu'il s'agisse de stationnement sur voirie ou hors voirie. Ces pourcentages sont de 82 % en Petite Couronne et de 92 % en Grande Couronne.

A Paris comme hors Paris, lorsque le motif à destination du déplacement est un achat, le taux d'occupation des voitures particulières est plus élevé que pour l'ensemble des déplacements :

- 1,45 personnes en moyenne lorsque l'achat se situe à Paris (avec un taux de 1,53 pour les achats exceptionnels),
- 1,38 personnes en moyenne lorsque l'achat se situe hors Paris (avec un maximum de 1,47 pour les achats hebdomadaires).

Par comparaison, le taux d'occupation des véhicules est de 1,30 tous motifs confondus.

B.2. Les modes de déplacements utilisés selon le lieu de résidence

Le choix du mode de transport pour réaliser des achats est fortement lié au lieu de résidence. La marche à pied est le mode dominant des parisiens pour réaliser leurs achats. La voiture particulière est le mode dominant des habitants de la grande couronne. Le comportement des habitants de la Petite Couronne est intermédiaire.

Mode utilisé dans les déplacements pour achat un jour de semaine	Lieu de résidence (100%)		
	Paris	Petite Couronne	Grande Couronne
Marche à pied (AP)	70%	53%	34%
Transports en commun (TC)	20%	12%	5%
Voiture particulière (VP)	10%	34%	59%
Autres modes (AM)	-	-	2%

Source : EGT 1991

B.3. Les modes de déplacements détaillés selon le type d'achat

Les achats quotidiens :

Un jour de semaine, les achats quotidiens représentent 46 % des déplacements pour achat à Paris, 44 % en Petite Couronne et 42 % en Grande Couronne. Ils sont majoritairement réalisés à pied, à Paris comme hors Paris. Il s'agit d'abord d'achat de proximité.

A Paris :

- 86 % des déplacements pour achats quotidiens sont réalisés à pied,
- l'utilisation des transports en commun est réduite et concerne 12 % des déplacements pour achat,
- l'utilisation de la voiture particulière est marginale, elle concerne 2 % des déplacements.

Hors Paris : la marche à pied est également le mode de déplacement dominant mais l'utilisation de la voiture particulière s'affirme aux dépens de la marche à pied : 14 % des déplacements pour achat quotidiens sont réalisés en voiture en Petite Couronne, ce taux atteint 35 % en Grande Couronne. L'utilisation des transports en commun est marginale.

Les achats hebdomadaires ou bi-hebdomadaires :

Un jour de semaine, les achats hebdomadaires ou bihebdomadaires représentent 18 % des déplacements pour achat à Paris, 39 % en Petite Couronne et 41 % en Grande Couronne. Ils sont majoritairement réalisés à pied à Paris et en voiture particulière hors Paris.

A Paris :

- 73 % des déplacements pour achats hebdomadaires ou bihebdomadaires sont effectués à pied,
- 18 % sont réalisés en transports en commun,
- 9 % sont réalisés en voiture particulière.

Hors Paris : 50 % des déplacements pour achat hebdomadaire sont réalisés en voiture en Petite Couronne, ce taux dépasse 80 % pour les achats en Grande Couronne.

Les achats exceptionnels :

Un jour de semaine, les achats exceptionnels représentent 36 % des déplacements pour achat à Paris, 17 % en Petite Couronne et 17 % en Grande Couronne. Ils sont majoritairement réalisés en transports en commun à Paris et en voiture hors Paris.

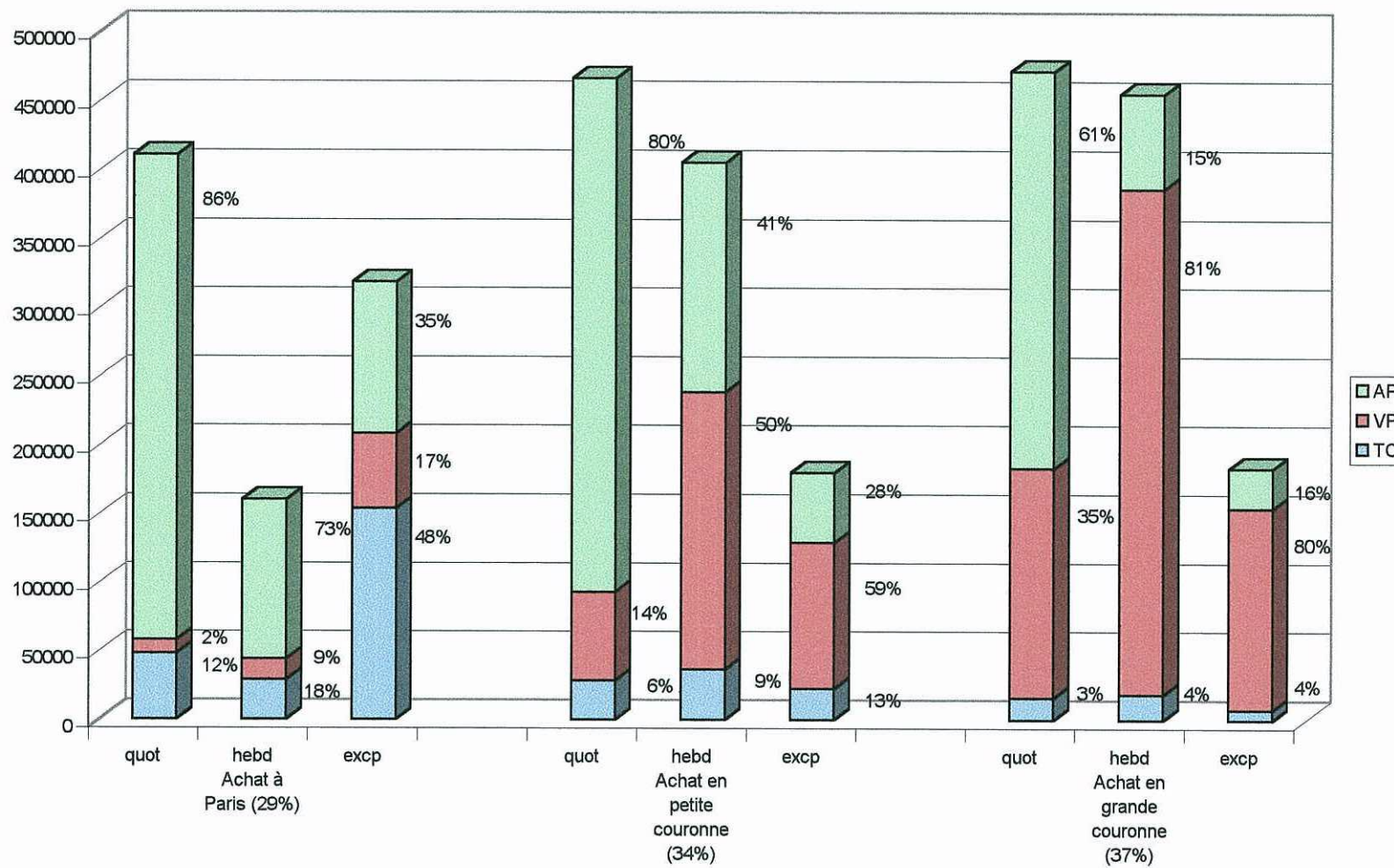
A Paris :

- 47 % des déplacements pour achats exceptionnels sont réalisés en transports en commun,
- 34 % sont réalisés à pied,
- 17 % en voiture particulière ; quel que soit le lieu de résidence de l'acheteur (Paris ou hors Paris).

Hors Paris : 60 % des achats exceptionnels sont effectués en voiture en Petite Couronne et jusqu'à 80 % en Grande Couronne.

Choix modaux dans les déplacements pour achats en Ile-de-France (un jour de semaine)

Nombre de déplacements



B.4. La part des déplacements pour achat dans le trafic automobile

Les chiffres qui suivent doivent être considérés comme des ordres de grandeur car les distances sont estimées dans l'EGT (l'ensemble du territoire de la région est quadrillé par des carrés de 300 mètres de côté et les distances sont estimées de centre à centre, à vol d'oiseau).

En 1991, le motif achat apparaît globalement moins générateur de déplacements ou de kilomètres parcourus en voiture, un jour de semaine, que d'autres motifs comme le travail ou les affaires professionnelles. Ces déplacements sont également moins longs, surtout hors Paris :

- lorsque la destination du déplacement se situe hors Paris, les achats sont responsables de 8 % des déplacements en voiture et de 5 % des kilomètres parcourus en voiture par les ménages,
- ces parts sont encore plus faibles lorsque la destination du déplacement se situe à Paris : les achats ne sont responsables que de 4 % des déplacements en voiture et de 3 % des kilomètres parcourus en voiture par les ménages.

Cependant qu'ils se situent dans ou hors Paris, 60 % des déplacements pour achat effectués en voiture sont des déplacements courts (de moins de 3 kilomètres), considérés comme plus polluants.

C. LES DEPLACEMENTS POUR ACHAT LE SAMEDI (HORS MARCHE A PIED)

Les déplacements à pied ne sont pas comptabilisés dans l'EGT le samedi. Il s'agit d'un biais important, notamment pour les achats effectués à Paris, où l'utilisation de la marche à pied est probablement aussi fréquente, voire plus fréquente qu'en semaine.

Pour mémoire, un jour de semaine, les déplacements pour achat réalisés avec un mode mécanisé représentent :

- 35 % des déplacements pour achat à Paris (respectivement 14% pour les achats quotidiens, 27% pour les achats hebdomadaires et 66 % pour les achats exceptionnels),
- 55 % des déplacements pour achat hors Paris (31 % pour les achats quotidiens et 75 % environ pour les autres achats).

La comparaison samedi/jour de semaine porte donc uniquement sur les déplacements effectués avec un mode mécanisé. Le taux de sondage est en outre plus faible le samedi, de sorte que les résultats énoncés ci-dessous doivent être considérés comme des ordres de grandeur.

Dans l'ensemble de la région, les déplacements mécanisés pour achat sont 2,4 fois plus nombreux le samedi qu'un jour de semaine et l'usage de la voiture particulière se renforce à Paris comme hors Paris.

Ces observations se déclinent de la façon suivante :

C.1. A Paris

Les déplacements mécanisés pour achat sont 1,7 fois plus nombreux le samedi qu'un jour de semaine. La structure des achats et l'origine des acheteurs varie également : les achats hebdomadaires sont plus fréquents et les personnes qui se déplacent pour achat à Paris résident plus souvent hors Paris (47% des déplacements pour achats sont effectués par des non parisiens le samedi contre 33% en semaine).

L'utilisation des transports en commun chute de 73% à 42%.

L'utilisation de la voiture particulière passe de 25% (1) en semaine à 57% le samedi. Cet accroissement structurel se traduit aussi par une augmentation en volume du nombre des déplacements en voiture qui sont 3,8 fois plus nombreux à Paris le samedi qu'un jour de semaine : estimés à 80 000 un jour de semaine, on compte 300 000 déplacements pour achat effectués en voiture le samedi à Paris. Cette hausse est notamment le fait des ménages non parisiens : lors de leurs déplacements pour achats à Paris le samedi, le choix modal en faveur de la voiture particulière est de 68 % (contre 26 % en semaine) ; le nombre de déplacements en voiture correspondant est 6 fois plus élevé.

En flux de circulation, l'augmentation est plus modérée car le taux d'occupation des véhicules est supérieur le samedi (1,64) qu'en semaine (1,45), mais au total, les flux de circulation liés aux achats à Paris paraissent toujours environ trois fois plus importants le samedi qu'un jour de semaine.

(1) : Le taux de 25% évoqué est calculé en référence aux seuls déplacements mécanisés (il de 9% en prenant en compte les déplacements à pied).

Déplacements mécanisés pour achat à Paris (EGT 1991)

samedi / jour de semaine	modes mécanisés	voiture particulière
parisiens	x 1,3	x 2,5
Non parisiens	x 2,3	x 6,1
Franciliens	x 1,7	x 3,8

Source EGT 1991

Déplacements en voiture pour achat à Paris (EGT 1991)

	Jour de semaine	samedi
parisiens	52 000	133 000
Non parisiens	28 000	167 000
Franciliens	80 000	300 000

Source EGT 1991

Sur l'ensemble de la capitale, l'effet de pointe de fréquentation commerciale est donc très sensible entre le samedi et un jour de semaine d'autant que ce chiffre moyen masque de fortes disparités spatiales, fonction de la différente attractivité commerciale des quartiers. Elle peut poser des questions de dimensionnement de l'offre de stationnement. Cependant, un dimensionnement de l'offre sur ces pointes, très localisées dans le temps, paraît généralement difficile, en surface, pour des raisons d'occupation de l'espace comme en souterrain, car elles ne permettent pas de rentabiliser un ouvrage.

En outre, le phénomène de pointe commerciale est certainement également très important pour les piétons.

C.2. Hors Paris

Hors Paris, les déplacements mécanisés pour achat sont 2,6 fois plus nombreux en volume le samedi qu'un jour de semaine. Le choix modal en faveur de la voiture particulière atteint 94 % le samedi contre 87 % un jour de semaine. Les déplacements pour achat en voiture particulière sont ainsi 2,8 fois plus nombreux le samedi hors Paris.

Le samedi, les parisiens qui font des achats hors Paris sont près de 5 fois plus nombreux qu'un jour de semaine (plus de 145 000 selon l'EGT). Comme en semaine, leurs motifs sont les achats hebdomadaires et les achats exceptionnels et la voiture est le mode de transport dominant (80 % des déplacements mécanisés sont effectués en voiture particulière).

Déplacements mécanisés pour achat hors Paris (EGT 1991)

samedi / jour de semaine	modes mécanisés	voiture particulière
parisiens	X 4,8	x 4,73
Non parisiens	x 2,5	x 2,8
Franciliens	x 2,6	x 2,8

Source EGT 1991

Déplacements en voiture pour achat hors Paris (EGT 1991)

	Jour de semaine	samedi
parisiens	25 000	117 000
Non parisiens	1 031 000	2 863 000
Franciliens	1 056 000	2 980 000

Source EGT 1991

Au total, à Paris comme hors Paris, on constate un fort accroissement du volume de déplacements pour achats le samedi par rapport à un jour de semaine.

D. LES EVOLUTIONS ENTRE 1991 ET 1997

La moindre qualité de l'enquête intermédiaire (échantillon réduit, problèmes d'interviews) ne permet pas une analyse aussi précise en 1997. Elle ne concerne d'ailleurs que les jours de semaine. La principale évolution à retenir concerne la croissance du volume de déplacements pour achat un jour de semaine, estimé à 3,8 millions de déplacements en 1997, soit un accroissement de 23 % sur la période (3,5 % par an).

La croissance du volume des déplacements pour achat ne modifie pas la répartition spatiale de ces déplacements entre Paris, la petite couronne et de la grande couronne. Mais à l'intérieur de ces grandes zones géographiques, le type d'achat et le choix du mode de transport retenu évolue :

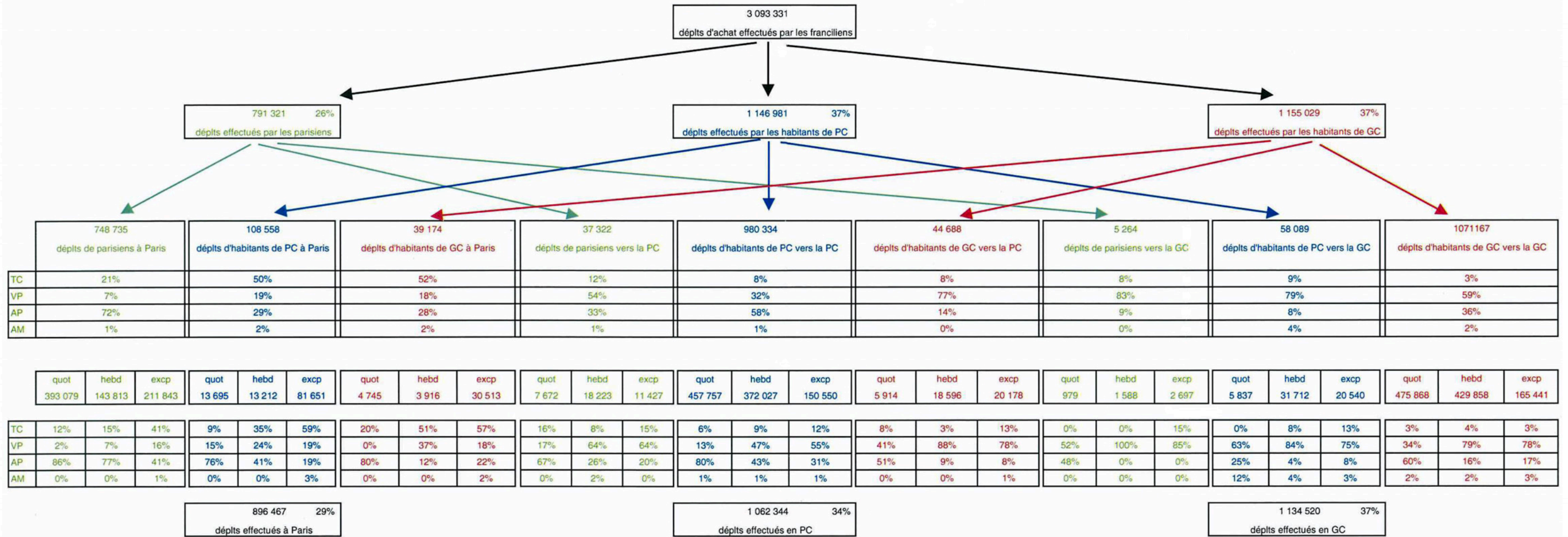
- à Paris, la croissance du nombre de déplacements pour achat concerne tous les types d'achat, même si on constate une croissance légèrement plus soutenue du volume de déplacement pour achat exceptionnel. La relative stabilité de la structure des déplacements pour achats s'accompagne d'une stabilité des choix modaux,
- hors Paris, l'accroissement concerne principalement les déplacements pour achat exceptionnels (+69 % sur la période) et hebdomadaires (+27 %) alors que le volume de déplacements quotidiens évolue moins vite (+5 %). Elle traduit sans doute une évolution des comportements d'achats hors Paris.

L'accroissement du choix modal moyen en faveur de la voiture particulière résulte pour partie de la croissance plus soutenue des déplacements pour achats exceptionnels et hebdomadaires, traditionnellement plus nombreux à être réalisés en voiture particulière hors Paris, mais aussi de l'accroissement du choix modal en faveur de la voiture particulière, pour les achats quotidiens, notamment.

ANNEXES

**ANNEXE 1 : récapitulatif des déplacements pour achat un jour de semaine :
Paris-Petite Couronne-Grande Couronne**

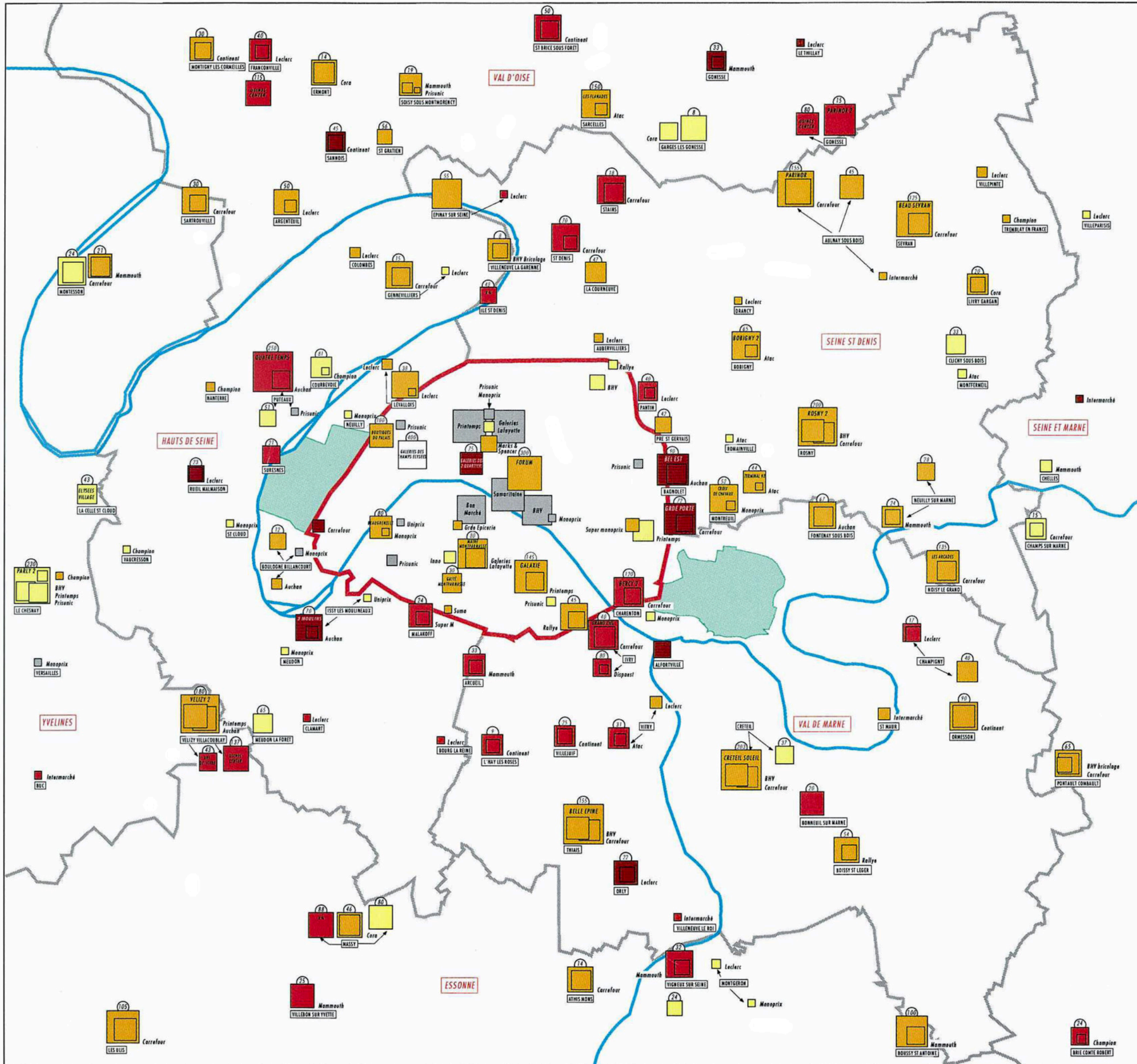
Les déplacements pour achats un jour de semaine en Ile-de-France (EGT 1991)



ANNEXE 2 : L'équipement commercial en Ile-de-France vers 1995

- Première implantation des principales surfaces et ensembles commerciaux en Ile-de-France (1994),
- L'équipement commercial à Paris (1996)
- Les commerces alimentaires de proximité à Paris (1995).

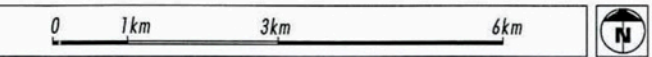
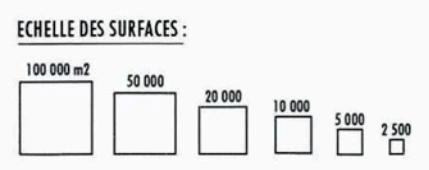
TERE IMPLANTATION DES PRINCIPALES SURFACES ET ENSEMBLES COMMERCIAUX EN REGION ILE DE FRANCE EN 1994



DATES D'IMPLANTATION

- Avant 1960
- 1961 - 1970
- 1971 - 1980
- 1981 - 1990
- Depuis 1991

- GRANDE SURFACE COMMERCIALE ≥ 2500 m²
- CENTRE COMMERCIAL > 7000 m²
- COMMUNE D'IMPLANTATION
- ENSEIGNE COMMERCIALE

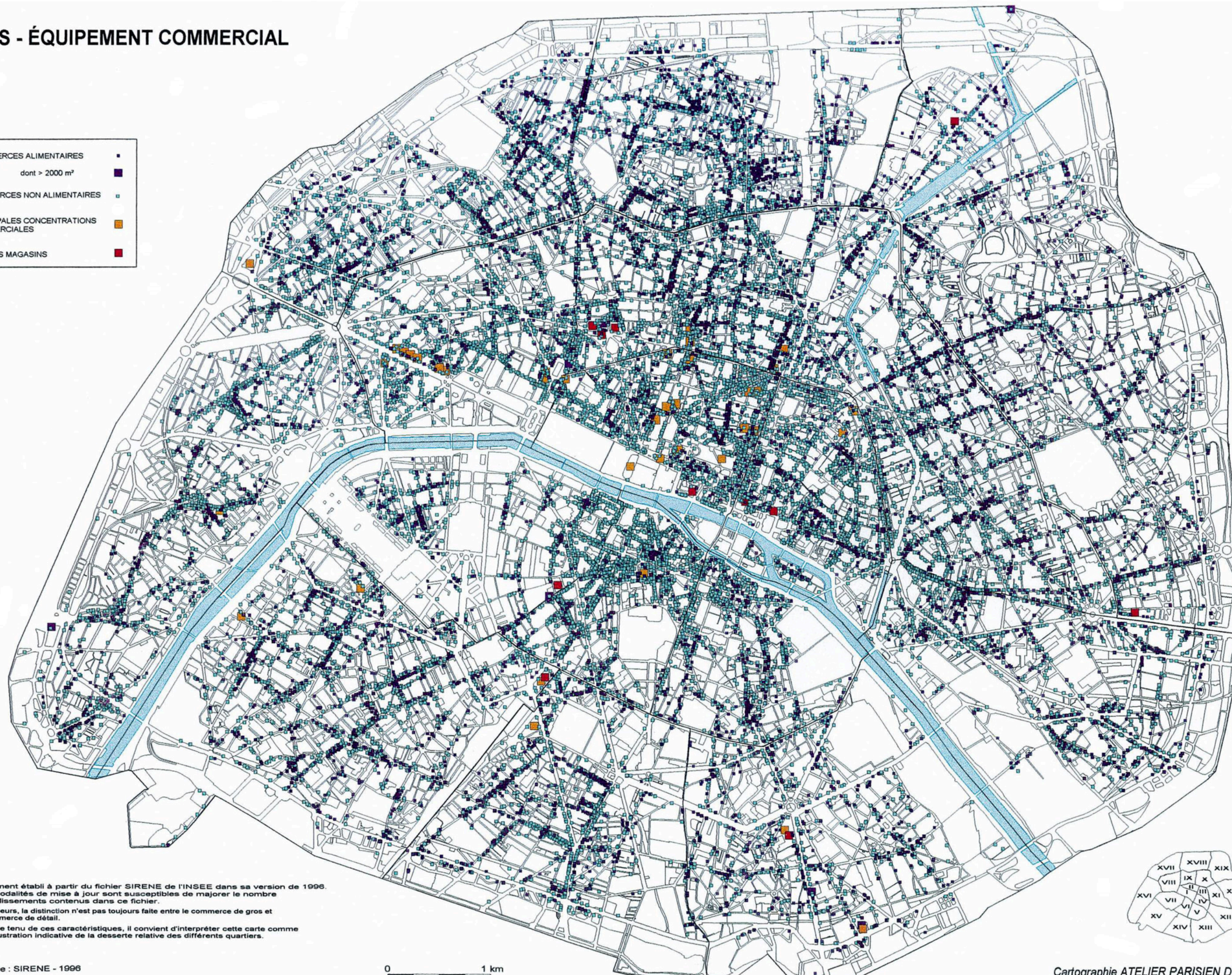


apur N° D'ETUDE - 2.6.02 (1761) DATE DE CREATION : JANVIER 1993
 DATES DE MODIFICATION : MAI 1994

SOURCES : PANORAMA 1994 - Enquêtes APUR 1994

PARIS - ÉQUIPEMENT COMMERCIAL

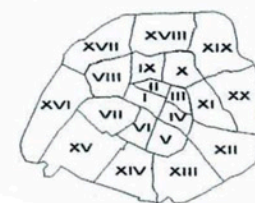
- COMMERCE ALIMENTAIRES
dont > 2000 m²
- COMMERCE NON ALIMENTAIRES
- PRINCIPALES CONCENTRATIONS COMMERCIALES
- GRANDS MAGASINS



Document établi à partir du fichier SIRENE de l'INSEE dans sa version de 1996.
Les modalités de mise à jour sont susceptibles de majorer le nombre d'établissements contenus dans ce fichier.
Par ailleurs, la distinction n'est pas toujours faite entre le commerce de gros et le commerce de détail.
Compte tenu de ces caractéristiques, il convient d'interpréter cette carte comme une illustration indicative de la desserte relative des différents quartiers.

Source : SIRENE - 1996

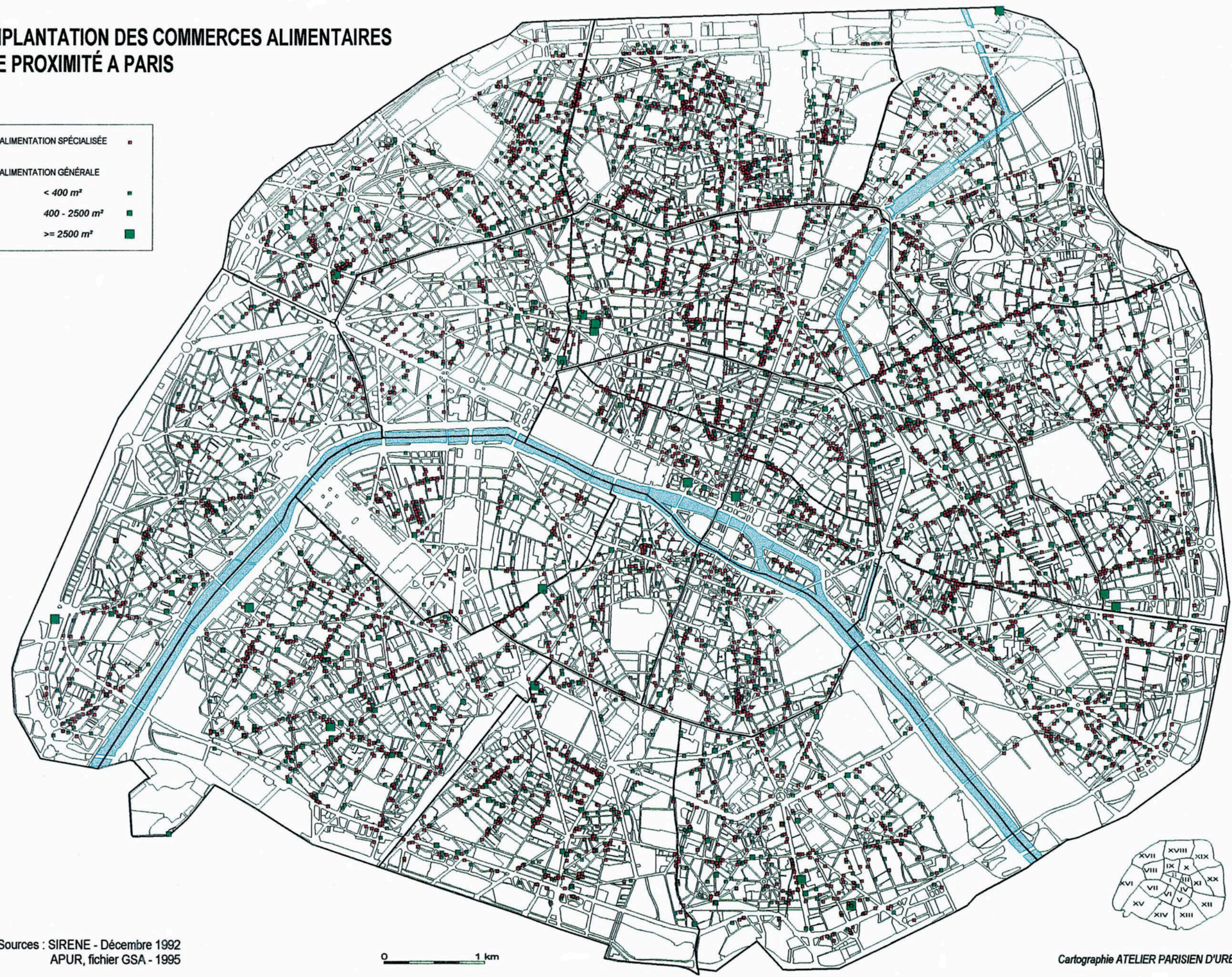
0 1 km



Cartographie ATELIER PARISIEN D'URBANISME

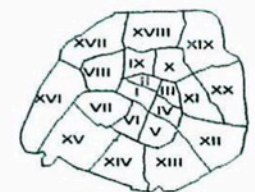
IMPLANTATION DES COMMERCES ALIMENTAIRES DE PROXIMITÉ A PARIS

- ALIMENTATION SPÉCIALISÉE ■
- ALIMENTATION GÉNÉRALE
 - < 400 m² ■
 - 400 - 2500 m² ■
 - >= 2500 m² ■



Sources : SIRENE - Décembre 1992
APUR, fichier GSA - 1995

0 1 km



Cartographie ATELIER PARISIEN D'URBANISME