Étude Travel Skeleton Paris 2026

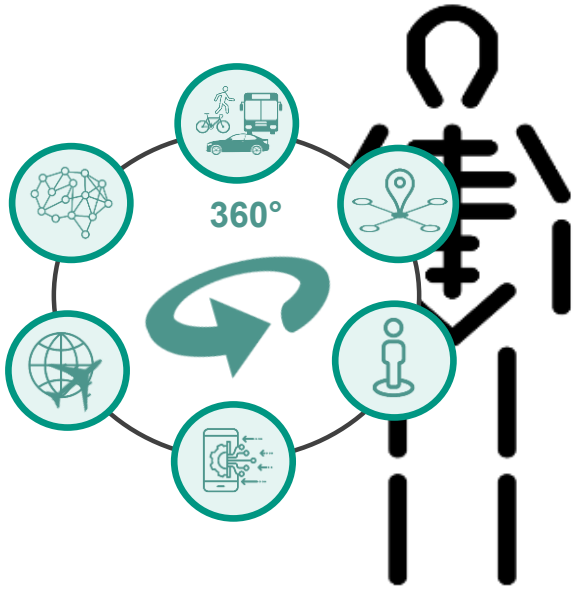


Institute for Transport Studies
Karlsruhe Institute of Technology (KIT)
23/11/2026

Le concept Travel Skeleton

Le concept de l’enquête Travel Skeleton
Saisir efficacement l’essentiel de la mobilité

Enquête Travel Skeleton



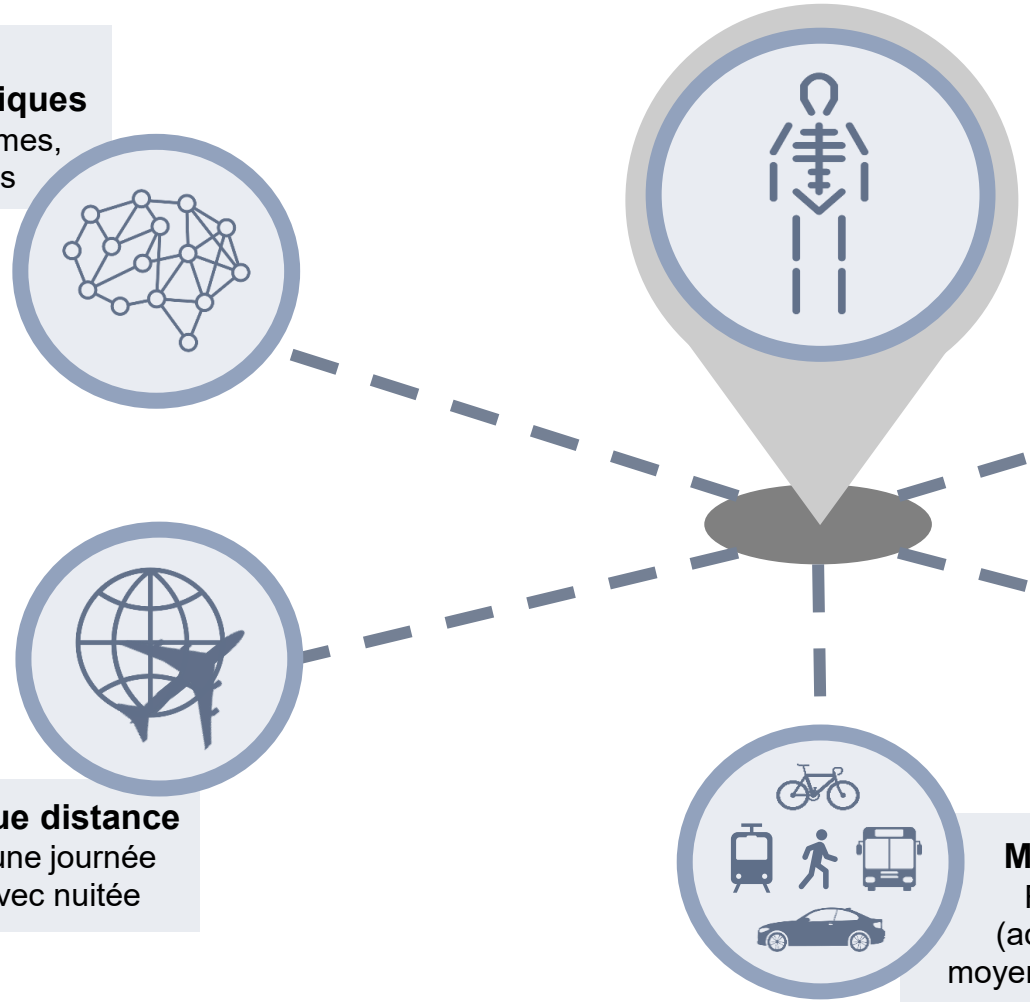
Objectifs :

- **Saisir** les **routines de déplacement** et leurs **déterminants**
- **Vue d’ensemble** pour une ville ou un quartier
- **Comparaison** de villes ou de quartiers
- Identification des **potentiels et des freins au changement**

Approche :

- **Enquête pseudo-longitudinale** sur les **routines de déplacement** au lieu de carnets de déplacements longitudinaux chronophages :
  - **Mobilité quotidienne** au cours d’une **semaine type**
  - **Mobilité longue distance** au cours d’une **année type**
- Charge de réponse réduite permettant de recueillir d’importants **déterminants** du comportement de mobilité

Ce que mesure l'enquête Travel Skeleton



Aspects psychographiques
Attitudes, normes, perceptions

Virtualisation et externalisation
Télétravail, achats en ligne, …

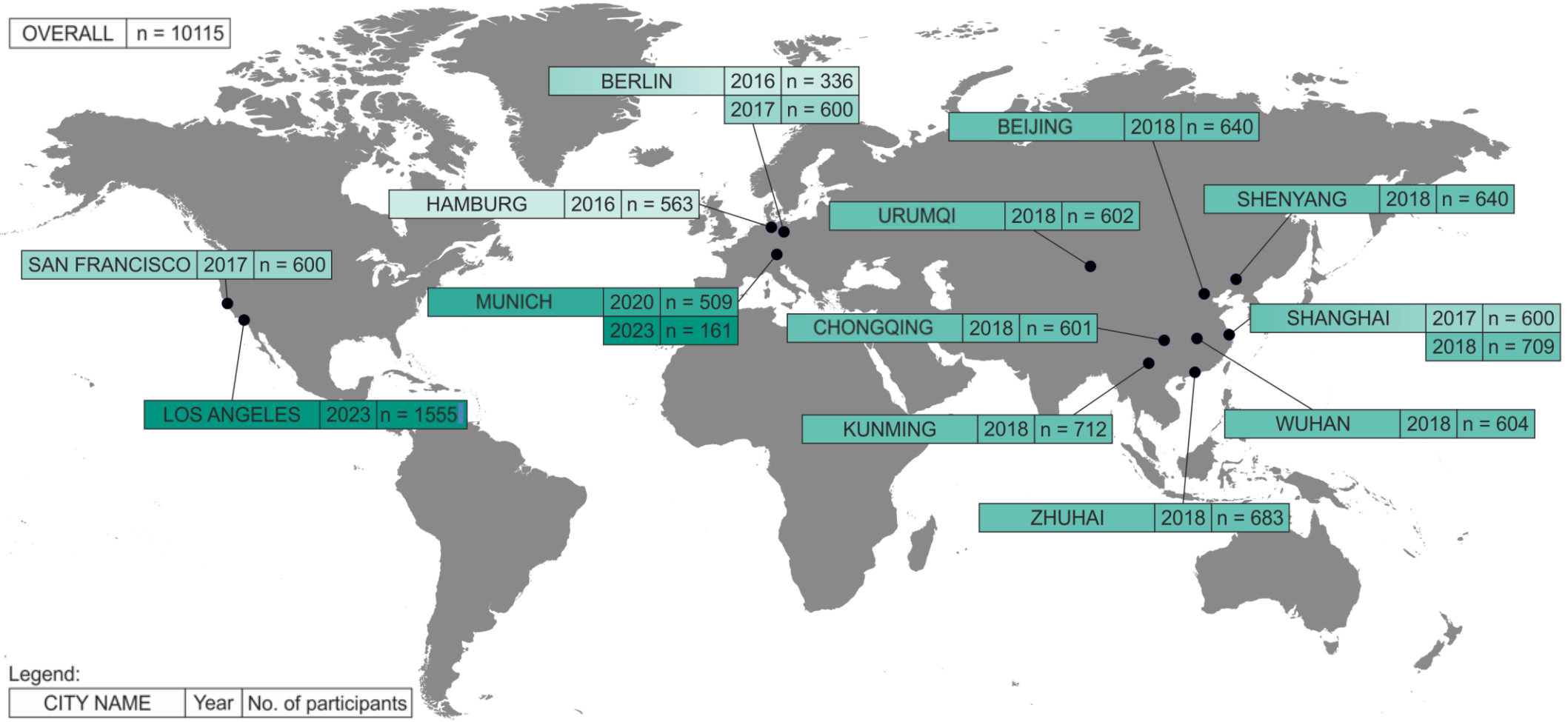
Mobilité longue distance
Excursions d'une journée et voyages avec nuitée

Mobilité quotidienne
Routines de mobilité (activités, fréquences, moyens de transport utilisés)

Caractéristiques sociodémographiques
Âge, sexe, revenu, enfants, …

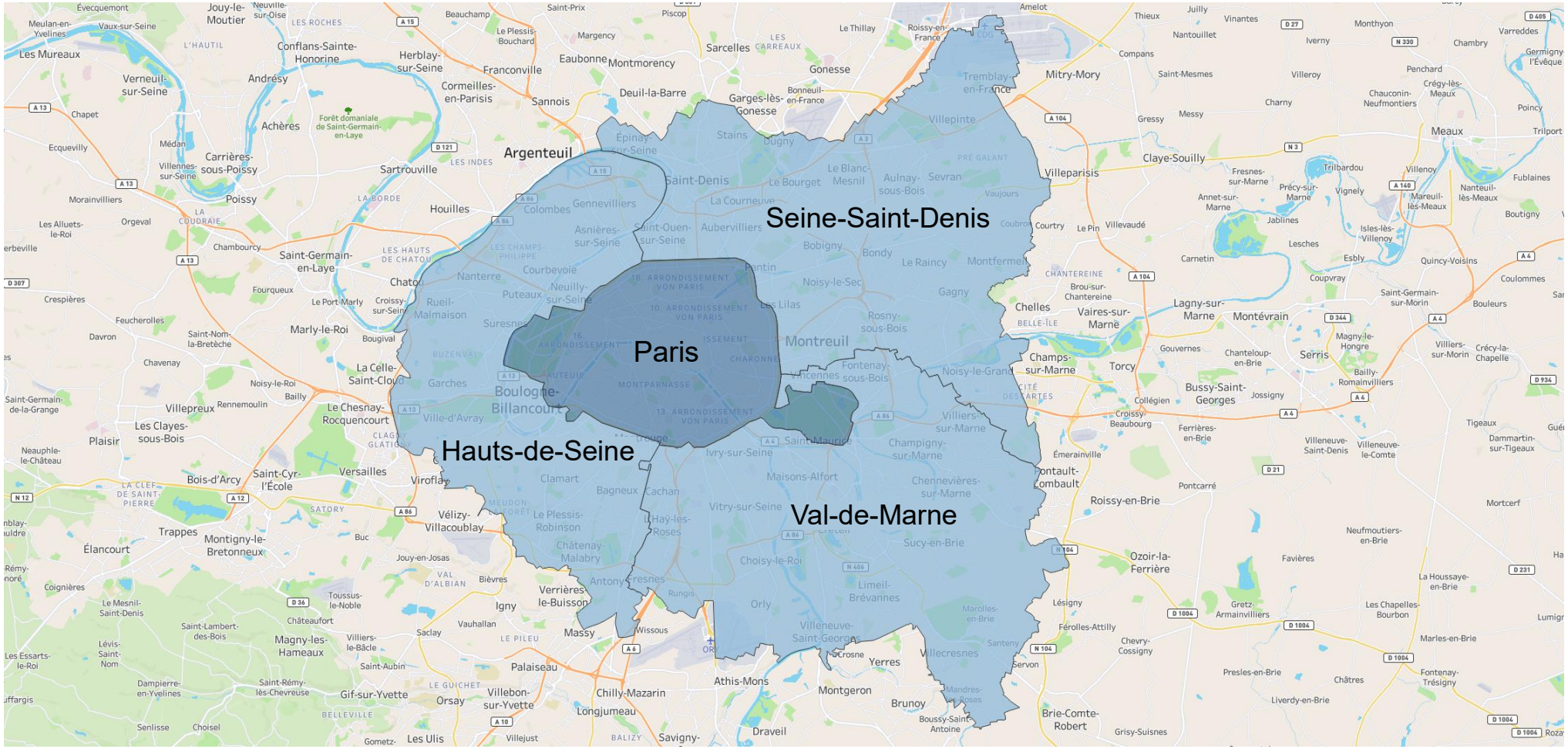
Études Travel Skeleton précédentes

Villes et quartiers en Allemagne, aux États-Unis et en Chine



Zone d’étude et échantillon

Zone d’étude
Paris et Petite Couronne



Caractéristiques et pondération de l'échantillon

Pondération séparée pour chaque département

Variables	Catégories	Population	Échantillon	Écarts initiaux
Département	Paris	32,6 %	32,4 %	-0,2 pt
	Hauts-de-Seine	23,8 %	24,0 %	+0,2 pt
	Seine-Saint-Denis	23,3 %	23,0 %	-0,3 pt
	Val-de-Marne	20,4 %	20,6 %	+0,2 pt
Sexe	Femmes	52,6 %	52,8 %	+0,2 pt
	Hommes	47,4 %	47,2 %	-0,2 pt
Âge	18-29	26,0 %	16,7 %	-9,3 pt
	30-44	26,5 %	34,5 %	+8,0 pt
	45-59	22,7 %	23,6 %	+0,9 pt
	60-74	16,0 %	19,6 %	+3,6 pt
	75 ans ou plus	8,8 %	5,6 %	-3,2 pt
Voitures du foyer	Aucune voiture	47,7 %	31,6 %	-16,1 pt
	1 voiture	41,0 %	53,3 %	+12,3 pt
	2 voitures ou plus	11,3 %	14,9 %	+3,6 pt

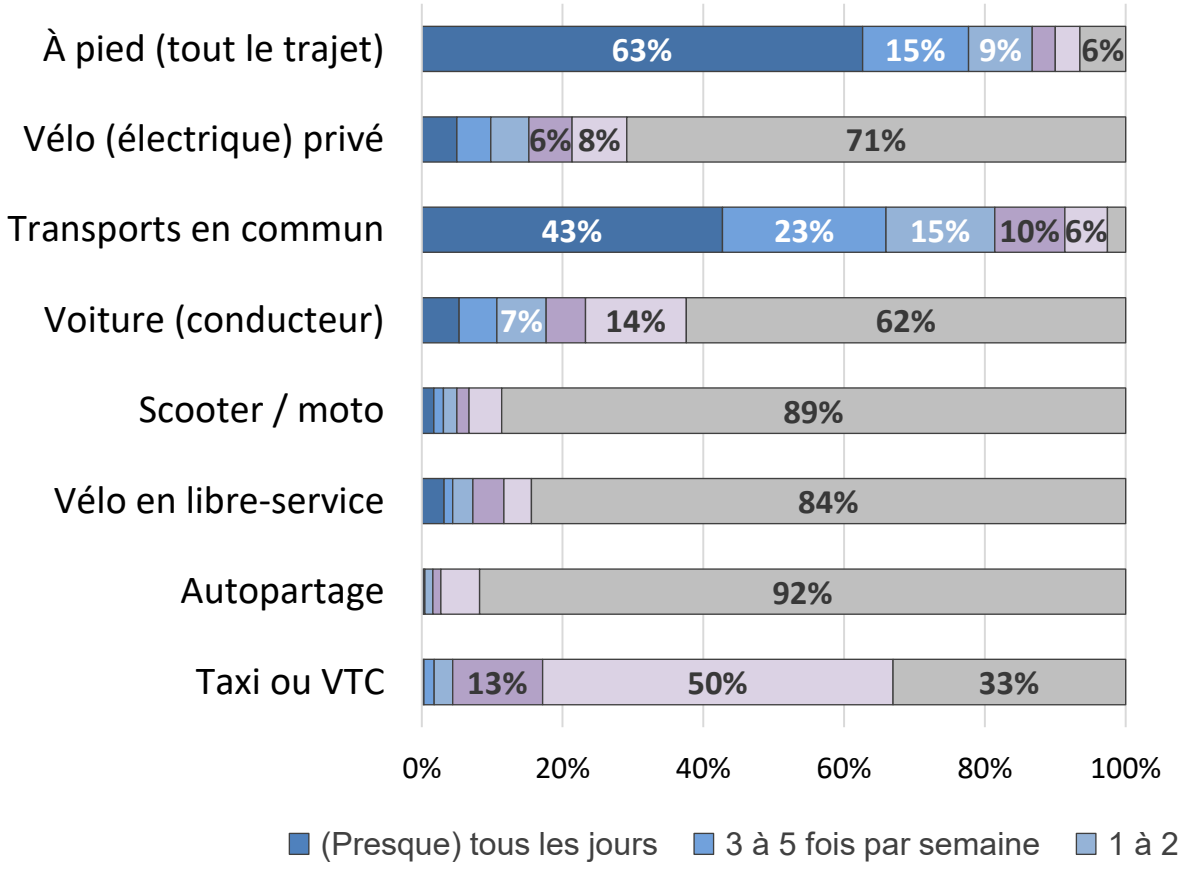
Pondération

Échantillon pondéré	Écarts finaux
32,6 %	0,0 pt
23,8 %	0,0 pt
23,3 %	0,0 pt
20,4 %	0,0 pt
52,7 %	+0,1 pt
47,3 %	-0,1 pt
26,0 %	0,0 pt
26,5 %	0,0 pt
22,7 %	0,0 pt
16,0 %	0,0 pt
8,8 %	0,0 pt
47,7 %	0,0 pt
41,0 %	0,0 pt
11,3 %	0,0 pt

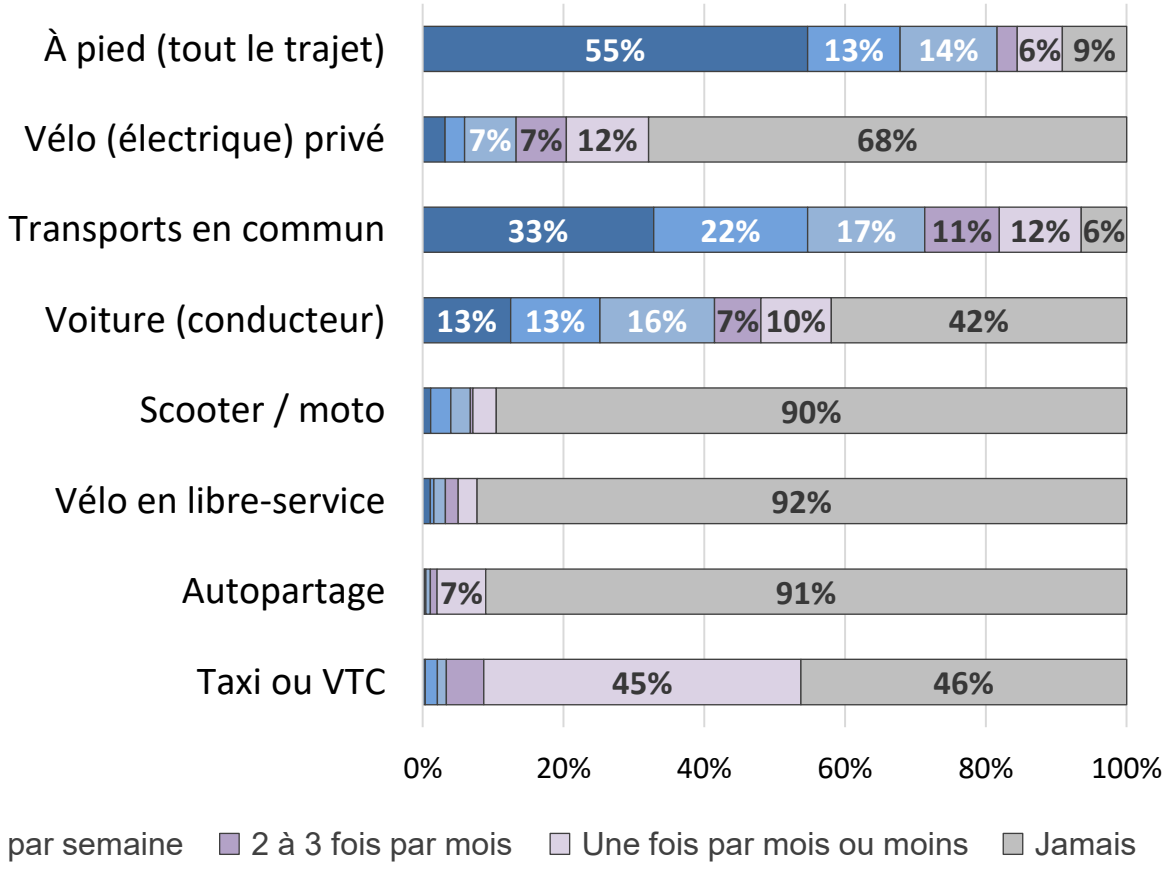
Utilisation des moyens de transport

Fréquences d'usage déclarées par moyen de transport
Comparaison entre Paris et la Petite Couronne

Paris



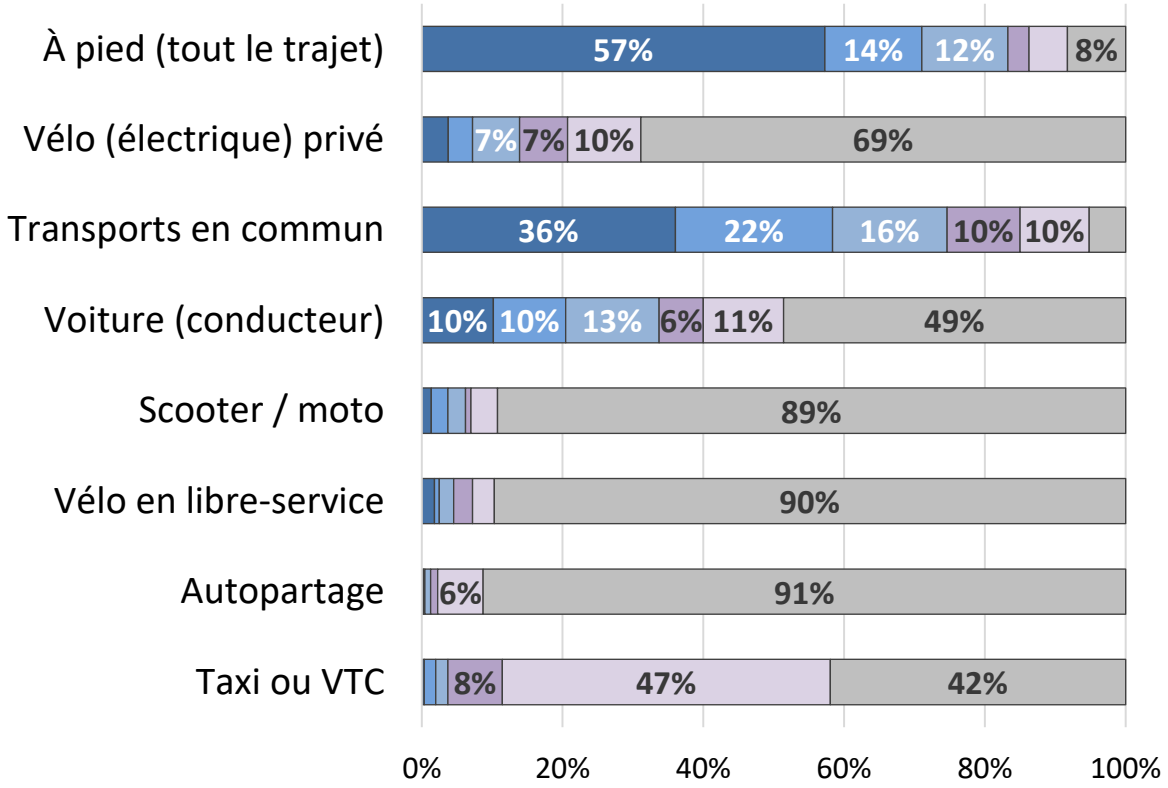
Petite Couronne



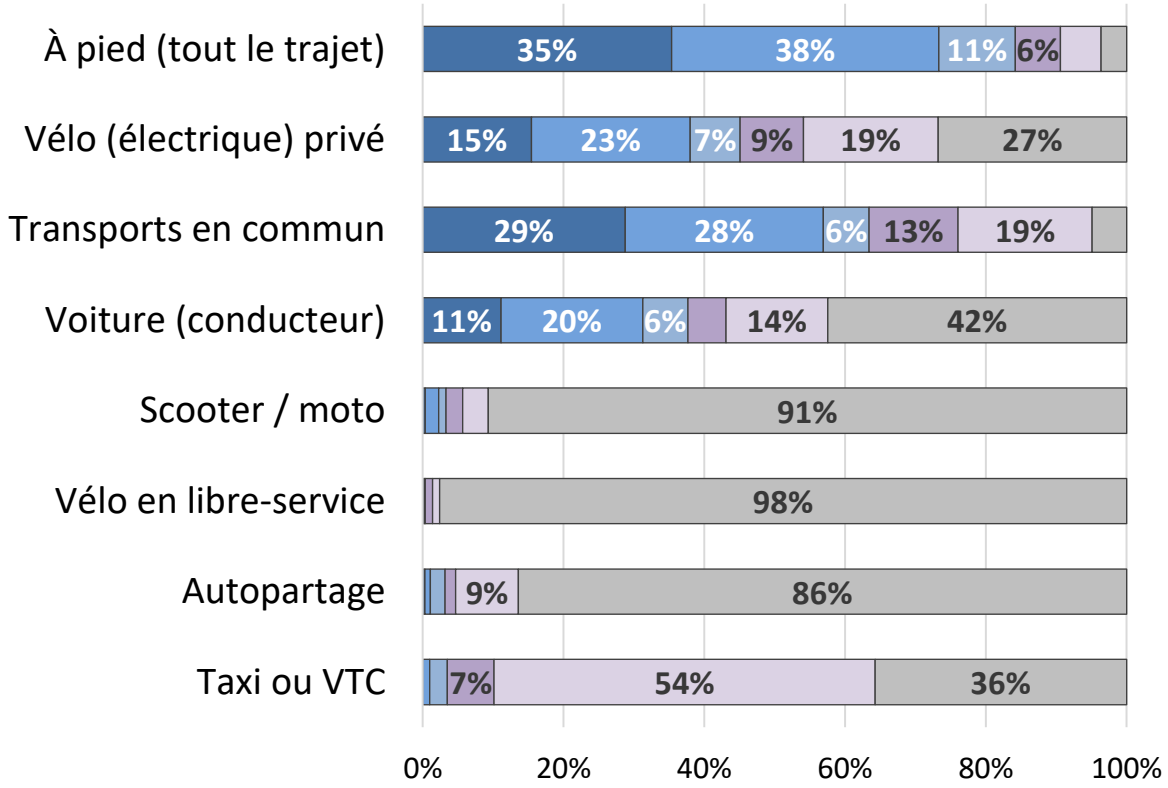
(Presque) tous les jours | 3 à 5 fois par semaine | 1 à 2 fois par semaine | 2 à 3 fois par mois | Une fois par mois ou moins | Jamais

Fréquences d'usage déclarées par moyen de transport
Comparaison avec Berlin

Paris & Petite Couronne (2026)



Berlin (2017)

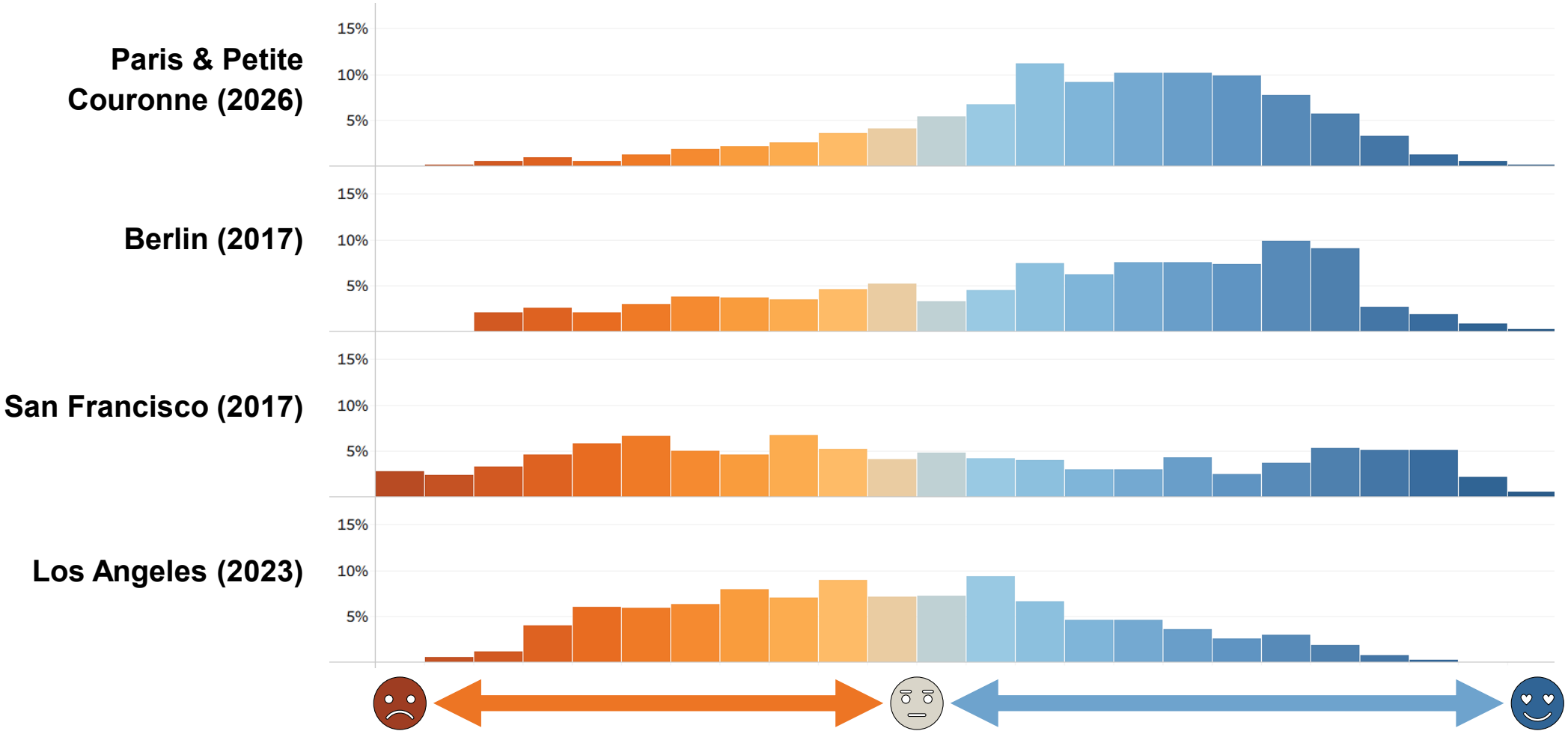


(Presque) tous les jours | 3 à 5 fois par semaine | 1 à 2 fois par semaine | 2 à 3 fois par mois | Une fois par mois ou moins | Jamais

Attitudes envers les moyens de transport

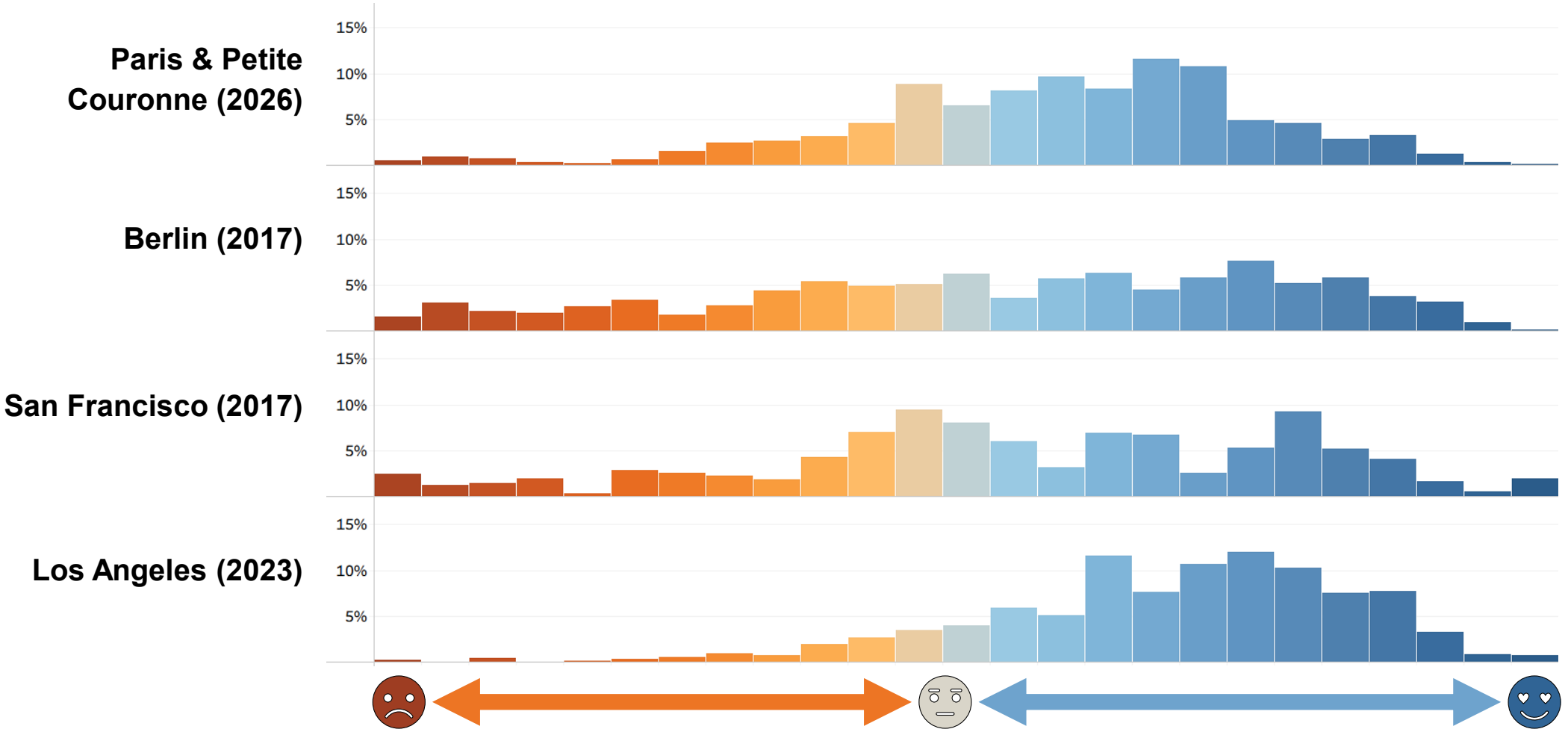
Attitude envers les transports en commun

Comprend le goût pour les TC et leur adéquation aux besoins



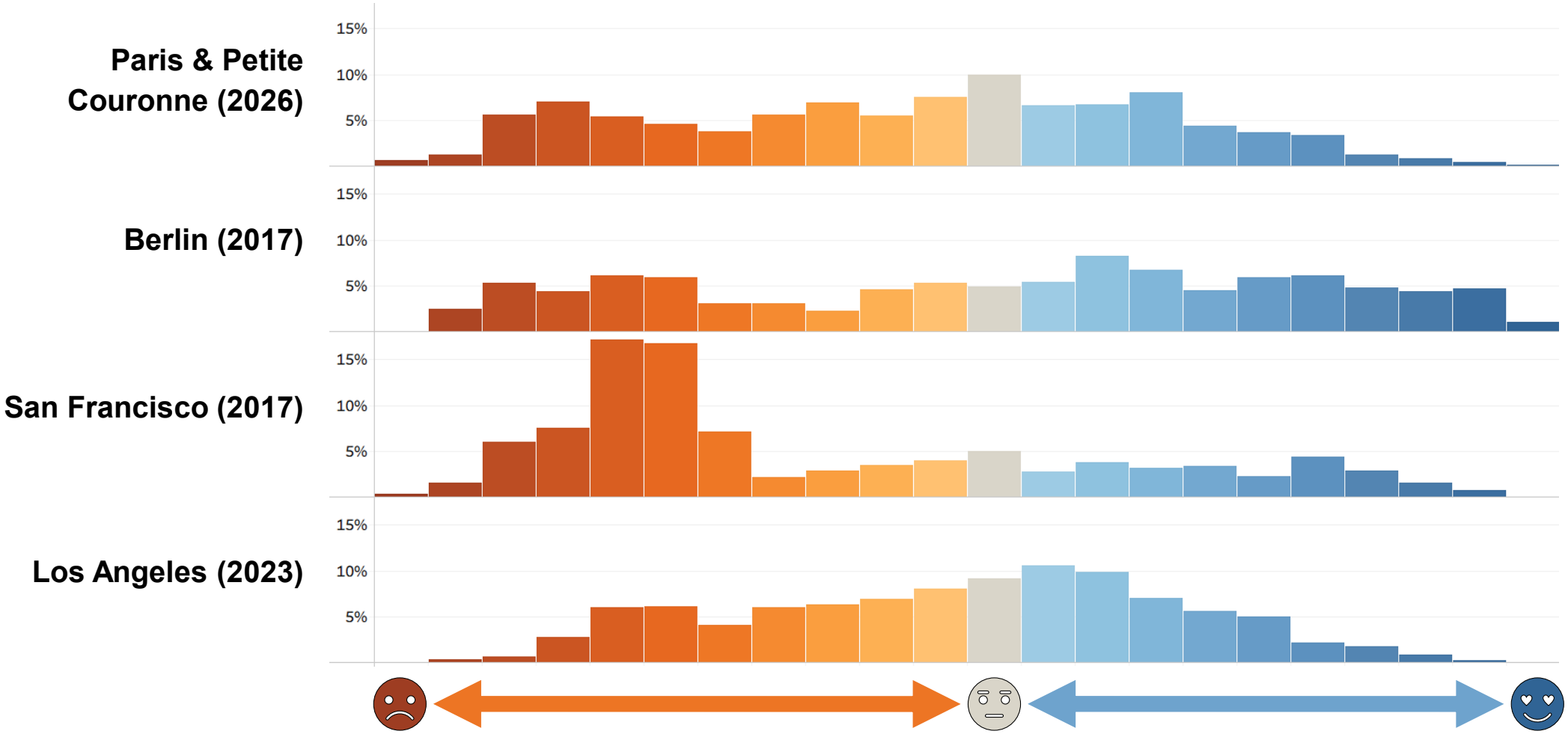
Attitude envers la voiture (conducteur ou passager)

Comprend le plaisir et la sécurité perçue



Attitude envers le vélo

Comprend le goût pour le vélo face aux intempéries

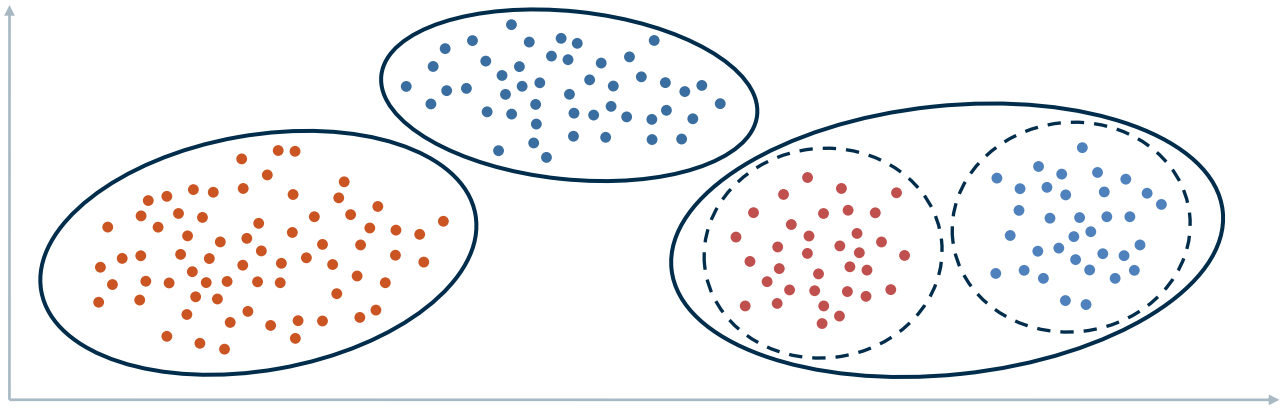


Segmentations de la population

Mieux comprendre grâce aux segmentations

Segmentation

*« Processus consistant à diviser une population ou un groupe en **(sous-)groupes pertinents** aux **caractéristiques**, **comportements**, **besoins** et/ou **préférences similaires**. »*



Segmentation de l'ensemble de la population

Segmentation d'un sous-groupe

Types de segmentation

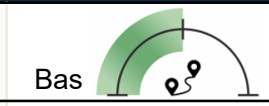
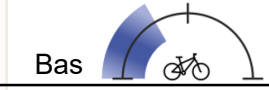
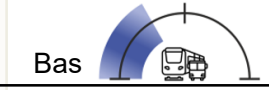
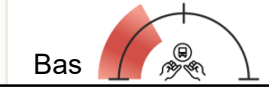
Démographique	**Comportemental**	**Psychographique**	**Géographique**

Types de mobilité urbaine

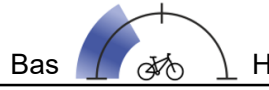
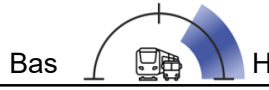
Illustration exemplaire de deux types de mobilité urbaine

Chaque personne est affectée à l'un des 11 types

Type 1 : « Automobilistes peu mobiles »

Mobilité quotidienne	
Fréquence des déplacements	
% de trajets travail/études	
% de trajets en voiture	
Mobilité longue distance	
Fréquence des déplacements	
Attitudes et normes	
Attitude envers le vélo	
Attitude envers les TC	
Norme perçue pour les TC	

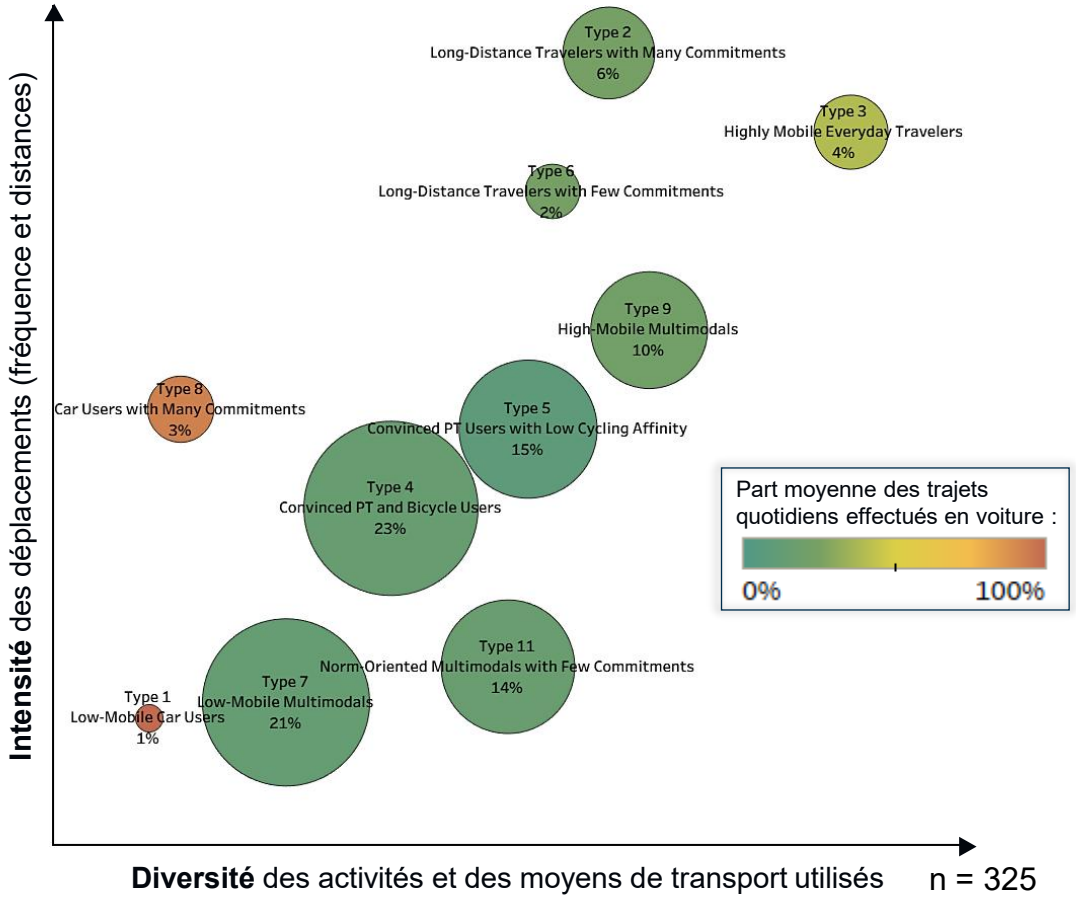
Type 5 : « Usagers convaincus des TC peu cyclistes »

Mobilité quotidienne	
Fréquence des déplacements	
% de trajets travail/études	
% de trajets en voiture	
Mobilité longue distance	
Fréquence des déplacements	
Attitudes et normes	
Attitude envers le vélo	
Attitude envers les TC	
Norme perçue pour les TC	–

Répartition de la population selon les types
Comparaison entre Paris et la Petite Couronne

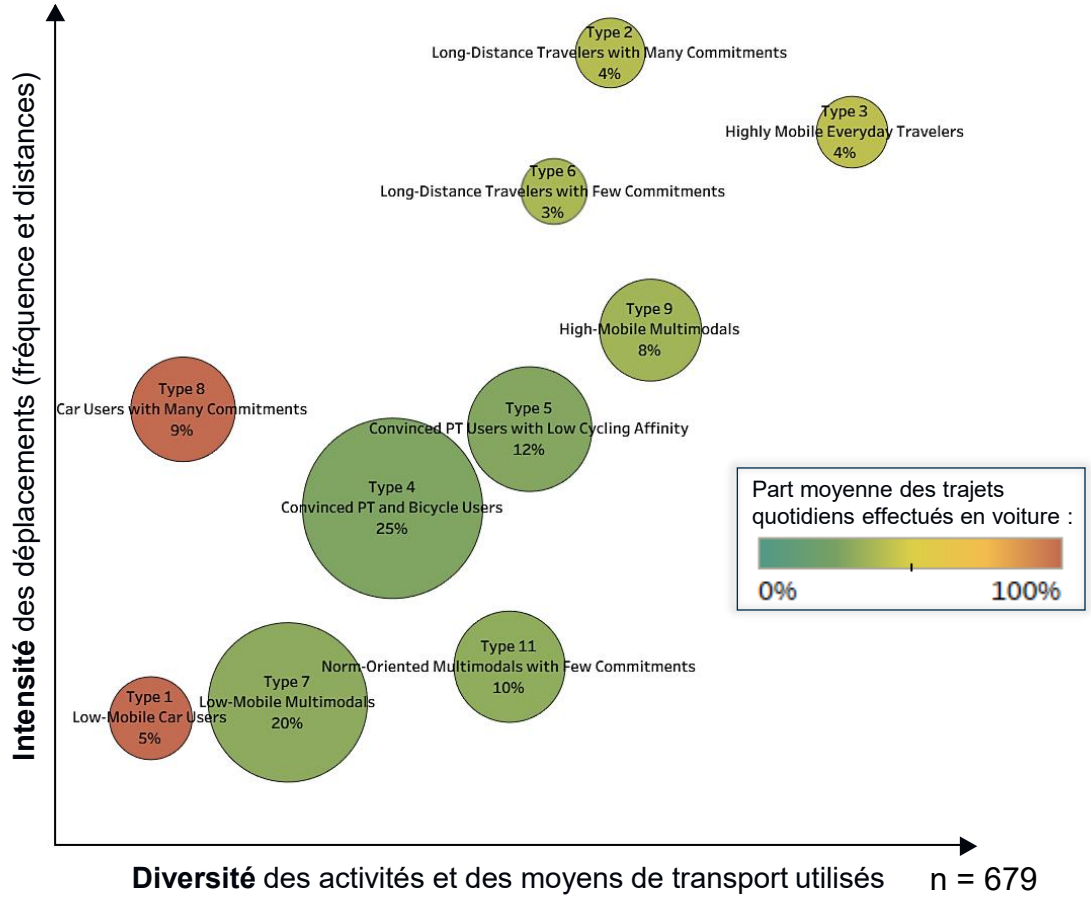
* Visualisation qualitative

Paris



n = 325

Petite Couronne

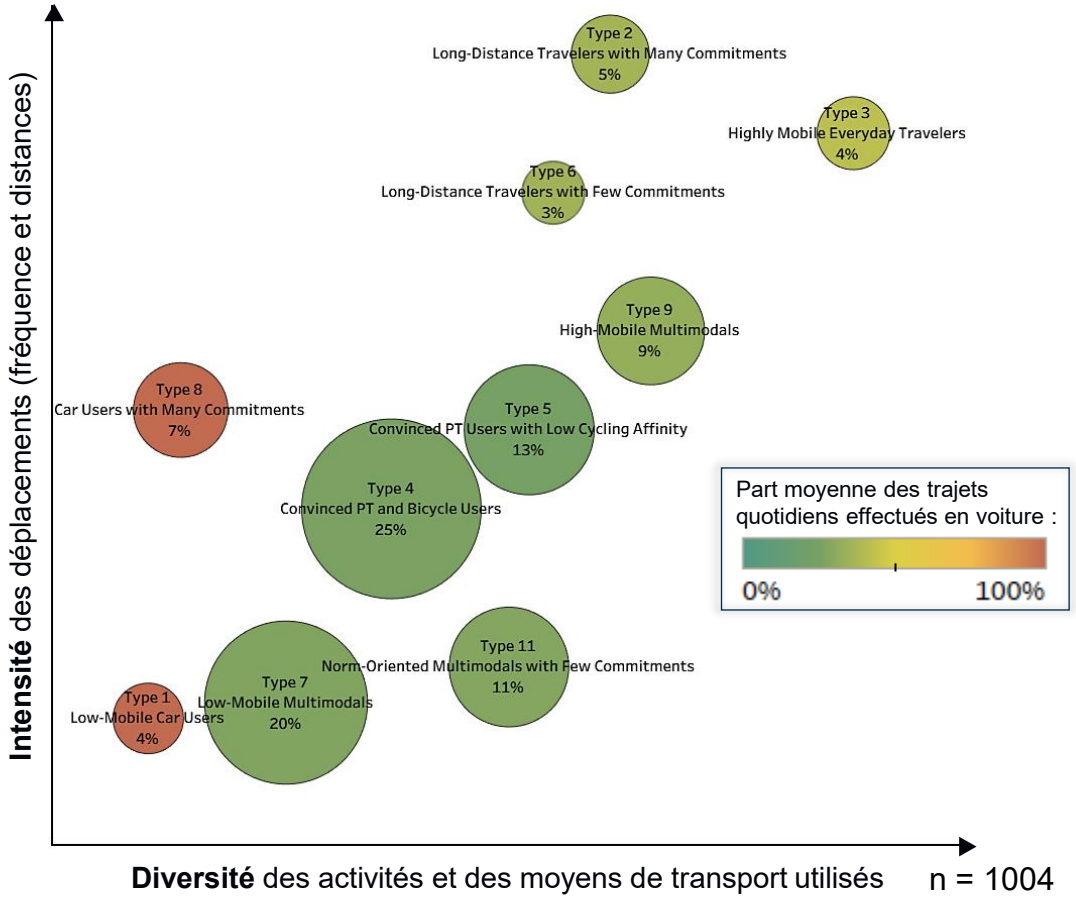


n = 679

Répartition de la population selon les types
Comparaison entre Paris et Los Angeles

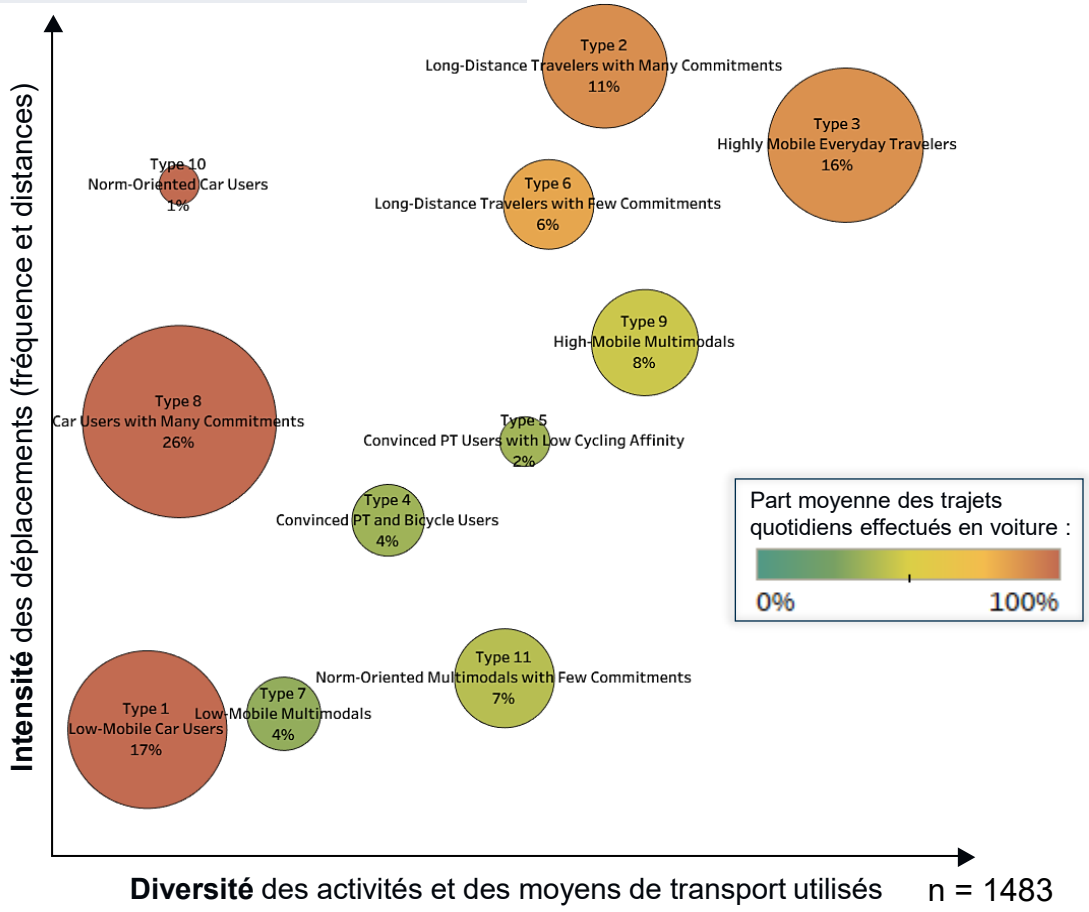
* Visualisation qualitative

Paris & Petite Couronne (2026)



n = 1004

Los Angeles (2023)



n = 1483

Types de dépendance à la voiture

Focus sur les propriétaires de voiture
Qui dépend de sa voiture et qui n'en dépend pas ?

Dimension objective

Organiser son quotidien sans voiture privée serait **difficile**.



Organiser son quotidien sans voiture privée serait **facile**.

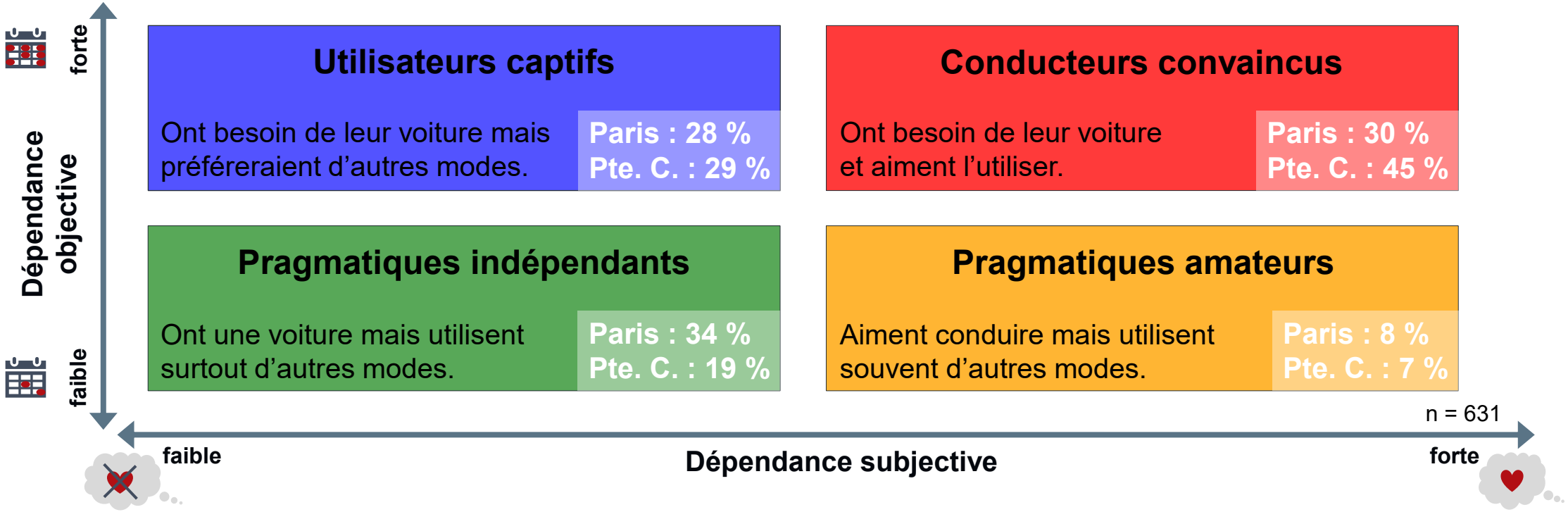
Dimension subjective

Aime la voiture et pense **en avoir besoin**.



N'aime pas la voiture et pense **ne pas en avoir besoin**.

Les « Types de dépendance à la voiture »
Segmentation des propriétaires selon leur dépendance

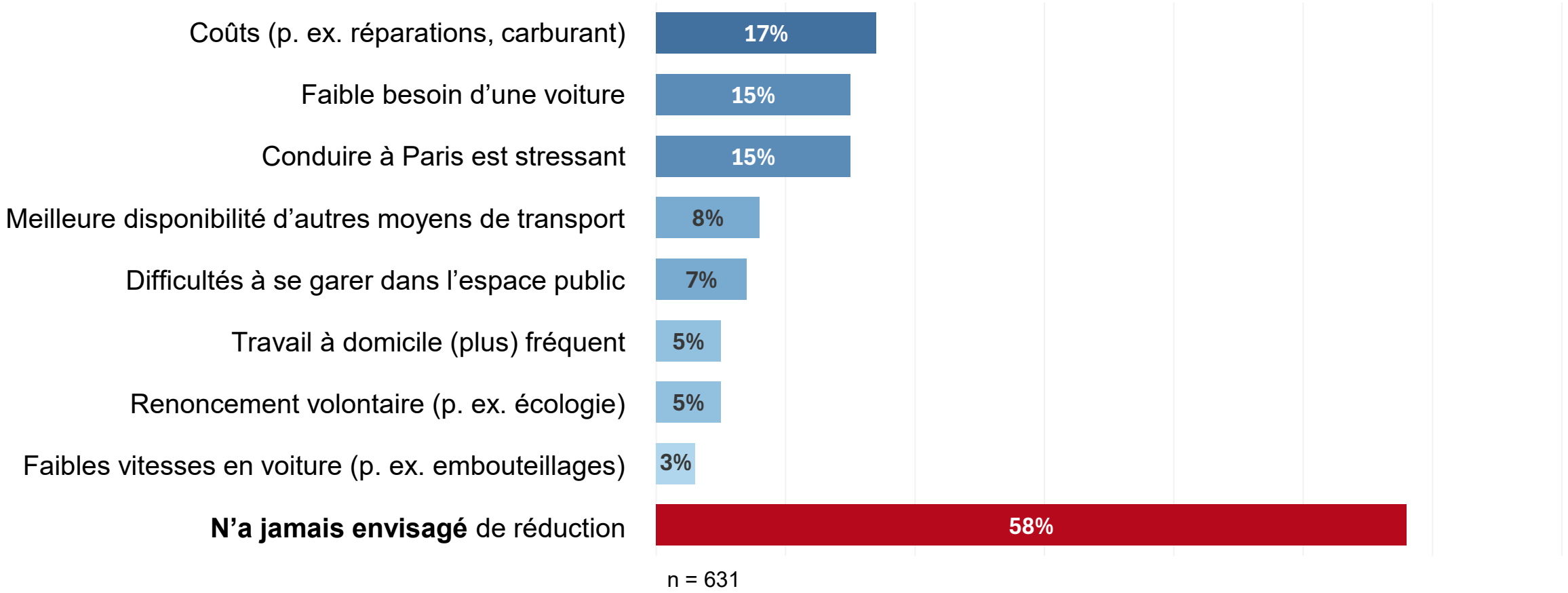


Principales raisons de la dépendance objective

- **Long trajet pendulaire** sans alternative à la voiture
- Accompagnement fréquent **d'enfants** ou de **proches**
- Fréquents **longs voyages**

Pourquoi réduire le nombre de véhicules du foyer?
Plus de 40 % des propriétaires l'ont envisagé

* Plusieurs réponses possibles

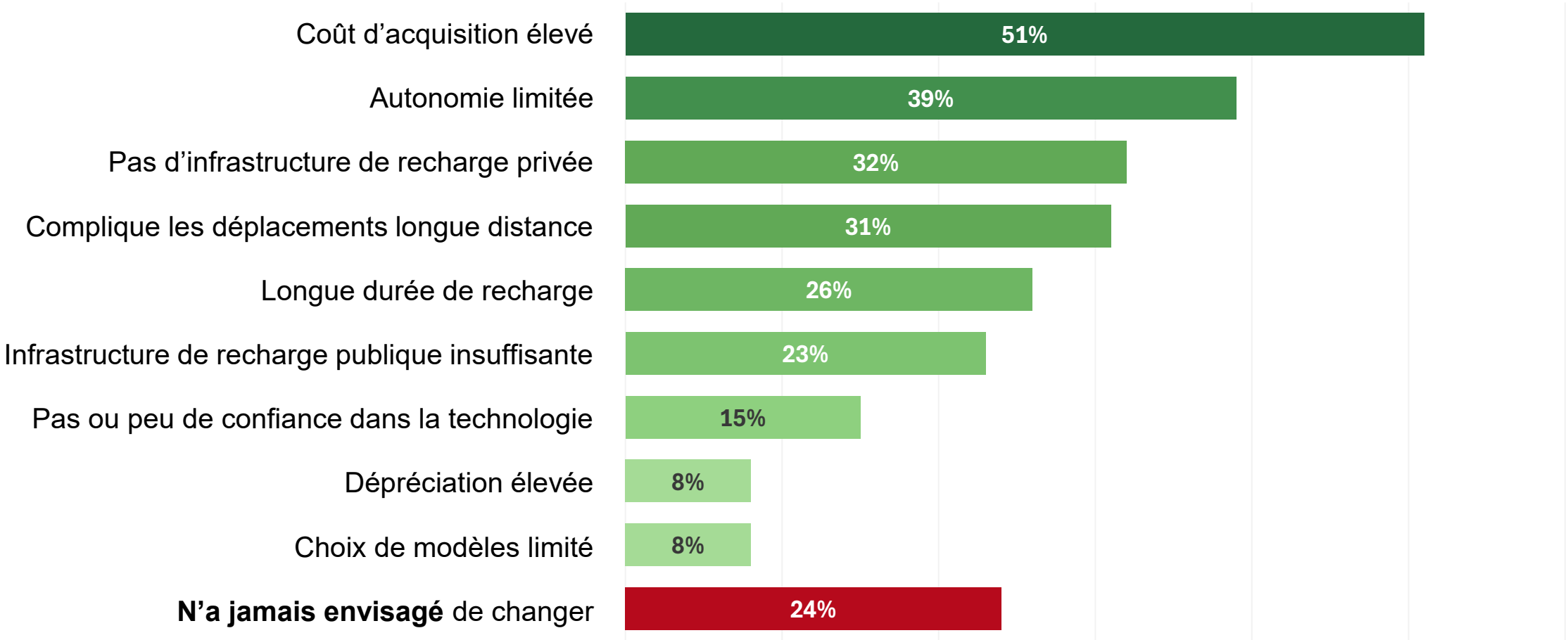


n = 631

Freins au passage à un véhicule 100 % électrique (VE)

Envisagé par trois quarts des propriétaires

* Plusieurs réponses possibles



n = 588

Synthèse des principaux résultats

Principaux résultats pour l'ensemble de la population

Utilisation des moyens de transport :

- **La marche** et les **TC** constituent l'**épine dorsale de la mobilité** à Paris et en Petite Couronne
- Plus de 60 % des habitants déclarent **ne jamais** utiliser de **vélo privé**
- La moitié des habitants **ne conduisent jamais de voiture privée** (plus de 60 % à Paris, environ 40 % en Petite Couronne)
- Seuls environ 10 % des habitants sont des **automobilistes monomodaux**
- La plupart des habitants **n'utilisent jamais de services de partage**

Attitudes envers les modes :

- De nombreux habitants ont une **attitude (plutôt) négative** envers **le vélo**
- La plupart des habitants ont une **attitude plutôt positive** envers **la voiture (conducteur ou passager)**

Principaux résultats pour les propriétaires de voiture

Dépendance à la voiture :

- **Les « conducteurs convaincus »** représentent **30 %** des propriétaires de voiture à **Paris** et **45 %** en **Petite Couronne**
- **Les « pragmatiques indépendants »** représentent **34 %** des propriétaires de voiture à **Paris** et **près de 20 %** en **Petite Couronne**

Réduction du nombre de voitures :

- **Plus de 40 %** des propriétaires de voiture ont **envisagé de réduire le nombre de véhicules** de leur foyer

Passage à un VE :

- **Plus de 75 %** des propriétaires de véhicules thermiques ont **envisagé de passer à un VE**

Implications pour l’action publique et l’aménagement

Implications pour l'action publique et l'aménagement
Ce que suggèrent les résultats

1. S'appuyer sur la base solide que constituent **la marche** et **les transports en commun**
2. Compléter les infrastructures cyclables par des mesures qui **rendent le vélo plus attractif**
3. Rendre plus attractives les **alternatives au véhicule personnel**, comme **l'autopartage**
4. Lever les **freins pratiques** au **passage au VE**
5. Utiliser les **segmentations** pour :
   a. identifier et cibler des **groupes spécifiques** (p. ex. mesures visant à réduire la possession de voiture chez les « pragmatiques indépendants »)
   b. évaluer les effets des politiques sur **tous les segments de la population**

Merci de votre attention !

Plus d'informations sur l'enquête et les publications : cliquez ici ou scannez le QR code



M.Sc. Lukas Burger
Institute for Transport Studies
Karlsruhe Institute of Technology (KIT)
lukas.burger@kit.edu