

En Ile-de-France, l'usage de la voiture marque un recul historique

Une enquête montre que les trajets du quotidien en automobile ont diminué de 4,7 % dans la région par rapport à 2010. Une première depuis l'après-guerre.

Par [Éric Béziat](#) Publié hier à 04h29, mis à jour hier à 18h05

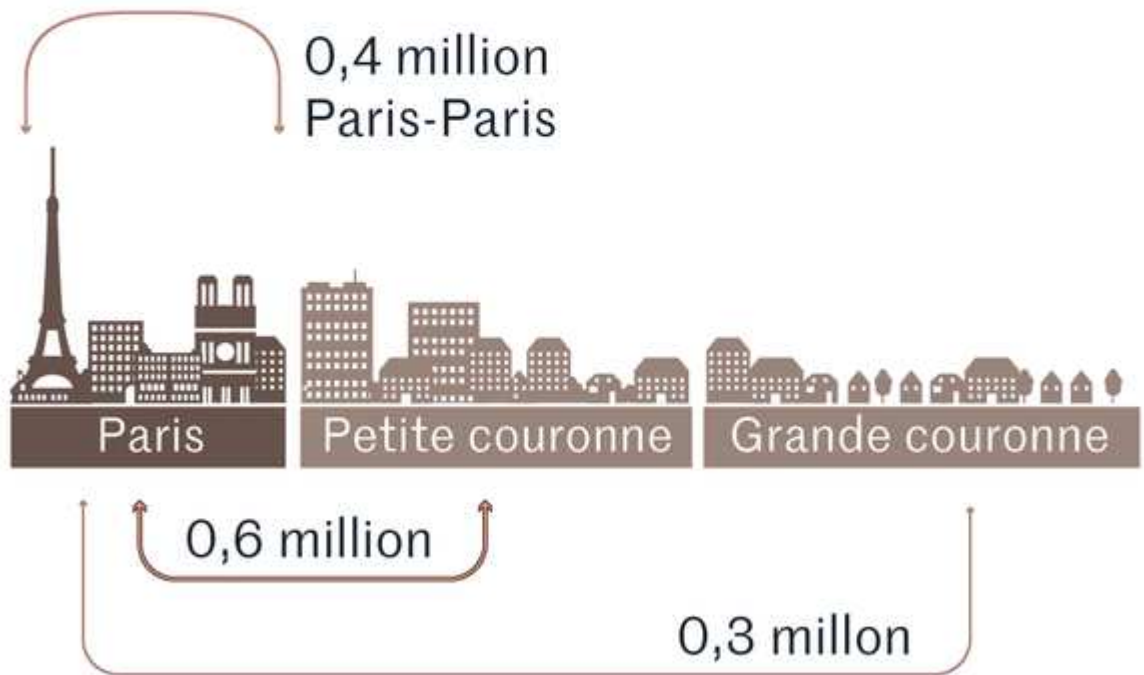
Article réservé aux abonnés

Devant l'Opéra Garnier pendant la « journée sans voiture » à Paris, le 22 septembre.
DOMINIQUE FAGET / AFP

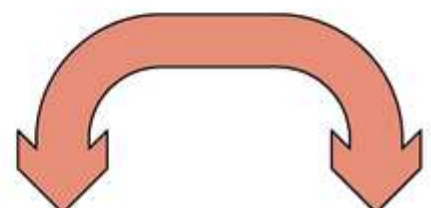
L'*Homo automobilis*a-t-il amorcé son déclin ? En région parisienne, cela pourrait bien être le cas. La part de la voiture individuelle dans les déplacements recule à l'échelle de l'Ile-de-France tout entière. Et ce n'est pas un petit retrait, selon l'Enquête Globale Transport, que *Le Monde* s'est procurée. Menée en 2018 par Ile-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports dans la région capitale, cette étude montre que l'usage de l'automobile dans les déplacements du quotidien a diminué de 4,7 % par rapport à 2010, date de la dernière étude comparable (soit – 700 000 trajets quotidiens en voiture individuelle sur 14,8 millions). C'est la première fois que cette enquête (sa première version date de 1976) montre un retrait de l'automobile.

« *C'est un vrai renversement*, se félicite Valérie Pécresse, présidente de la région Ile-de-France. *Il y a une envie de lâcher sa voiture. Ce n'était jamais arrivé depuis l'après-guerre.* » Celle qui se pose en rassembleuse d'une droite républicaine aux accents sociaux et teintée de préoccupations écologiques semble s'être convertie à la politique du moins de voitures. « *Je suis surtout pour la politique du moins de bouchons, sources de pollution et de stress* », précise-t-elle.

Nombre de déplacements quotidiens en voiture en 2018



8,5 millions
grande couronne-
grande couronne



Moins de bouchons, l'enquête ne le garantit pas. Elle se fonde sur les déclarations de 7 000 Franciliens appartenant à 3 000 ménages et effectuant près de 28 000 déplacements quotidiens. L'étude a toutefois ses limites : elle ne prend en compte que les déplacements en semaine des Franciliens (et donc pas les touristes ou régionaux en transit) et elle laisse passer sous son radar de nombreux déplacements : livraisons de marchandises et tournées professionnelles, cars de tourisme, circulation à vide des VTC et des taxis.

Inflexion historique

Il n'empêche, le signal est d'importance et l'inflexion, historique. D'autant que l'ensemble des déplacements quotidiens des Franciliens a connu une hausse de 4,9 % en huit ans (43 millions contre 41 millions en 2010). Si l'on regarde les chiffres dans le détail, presque tous les types de déplacement et la majorité des publics (cadres, employés, ouvriers, chômeurs, conjoints au foyer... à l'exception des agriculteurs, des retraités, des artisans-commerçants et des scolaires) sont concernés par l'abandon de la voiture ces dix dernières années.

Pour Valérie Pécresse, ce résultat est un des effets de la politique de transport qu'elle a mise en place depuis son élection à la tête de l'exécutif régional, fin 2015

Le fait nouveau, c'est que Paris n'est plus le seul territoire francilien à voir l'usage de la voiture diminuer. Les déplacements automobiles à l'intérieur de la petite couronne génèrent 490 000 trajets quotidiens de moins qu'en 2010 (- 13 %). Même en grande couronne, royaume de l'automobile par excellence, elle est en léger recul (- 1 % entre 2010 et 2018, alors que la population y a crû de 5 % sur la période).

Pour M^{me} Pécresse, ce résultat est un des effets de la politique de transport qu'elle a mise en place depuis son élection à la tête de l'exécutif régional, fin 2015 : « *Nous avons renforcé l'offre de bus en grande couronne, nous développons le tramway en petite et moyenne couronne. Le ressenti des voyageurs a changé sur les lignes du Transilien dotées de nouveaux trains confortables, climatisés.* »

Transfert de la voiture vers les transports collectifs

C'est effectivement à un transfert des voyageurs du quotidien de leur voiture vers les transports collectifs que l'on assiste. Les bus, métros, trains ont vu leur usage augmenter de 13 %, passant de 8,3 millions à 9,4 millions de trajets journaliers. Les modes doux aussi ont vu leur part progresser : la marche (+ 8 % et premier mode de déplacement avec 17,2 millions de trajets), le vélo (+ 29 %, avec 840 000 déplacements), la trottinette (130 000 trajets). « *Je crois au vélo électrique, parfaitement adapté à la banlieue et à ses côtes* », souligne M^{me} Pécresse, qui vient de lancer [Véligo, un service de location longue durée de vélos à assistance électrique](#).

Lire aussi [L'Ile-de-France met en route son projet d'application numérique de mobilité universelle](#)

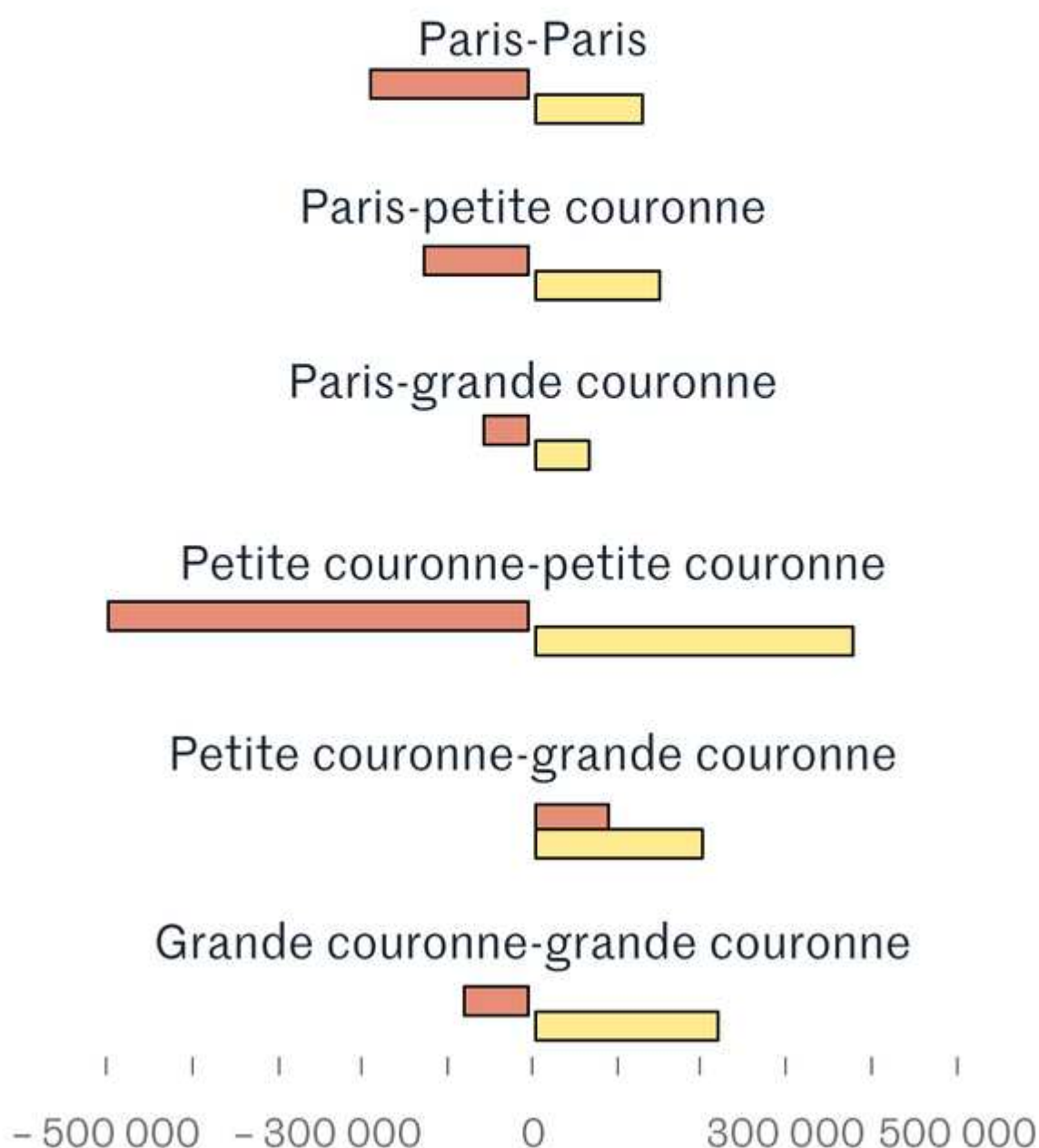
Dans un contexte de rivalité avec la maire de Paris, Anne Hidalgo, ravivé par l'approche des élections municipales de mars 2020 et à deux ans du prochain scrutin régional, Valérie Pécresse entend continuer à montrer qu'elle aussi sait faire baisser l'usage de la voiture. Le

tout dans un exercice d'équilibre à la mode centriste. « *Je préfère être dans la concertation que dans la brutalité des interdictions ou des fermetures d'axe, argumente-t-elle. Il n'est pas question de créer un conflit artificiel entre Franciliens. Les habitants de la grande couronne ne prennent pas leur automobile par plaisir. Il y aura toujours des voitures sur les routes.* »

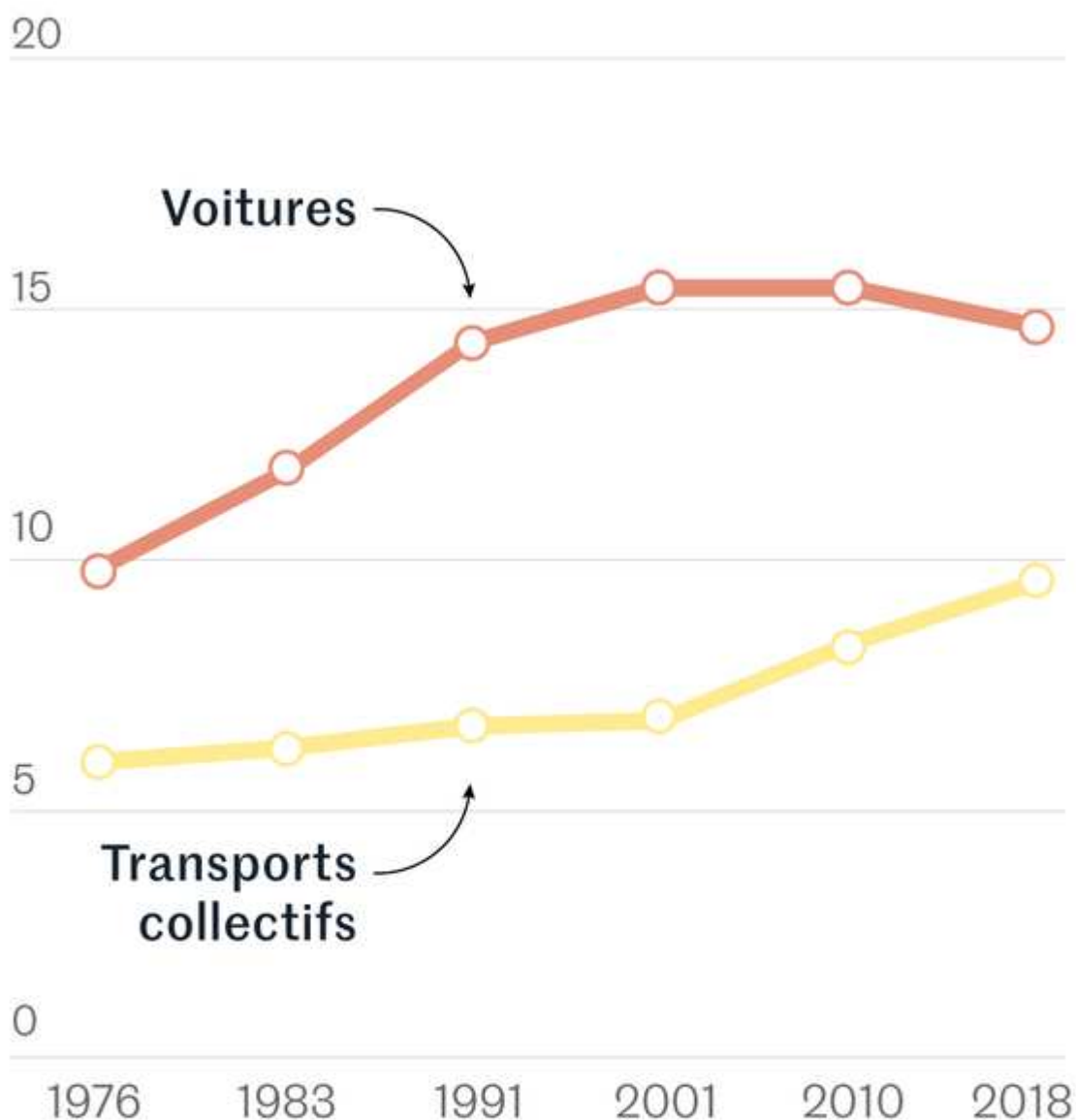
Une baisse des déplacements en voiture

Evolution du nombre de déplacements quotidiens, selon le mode de transport entre 2010 et 2018

● Voiture ● Transports collectifs



Evolution du nombre de déplacements en Ile-de-France, en millions de déplacements par jour



Source : La nouvelle enquête globale de transport, OMNIL, septembre 2019

Infographie : *LE MONDE*

Paris pourrait faire payer le stationnement au poids

La maire socialiste de Paris, Anne Hidalgo, envisage, si elle est réélue en 2020, de refondre les tarifs de stationnement de tous les véhicules. Un vœu en ce sens va être soumis au conseil municipal, qui se tient jusqu'au vendredi 15 novembre. Il préconise d'organiser dans la foulée des municipales des « états généraux du stationnement ». Cette concertation pourrait aboutir, non seulement à faire payer le stationnement des deux-roues motorisés, comme le recommande le candidat macroniste de droite Pierre-Yves Bournazel, mais aussi à revoir les tarifs pour les voitures. « *On réfléchit à l'idée de faire varier les prix en fonction du poids des véhicules*, précise Jean-Louis Missika, l'un des adjoints de la maire. *Cela permettrait de pénaliser les SUV qui polluent, encombrent l'espace public et abîment la chaussée.* »