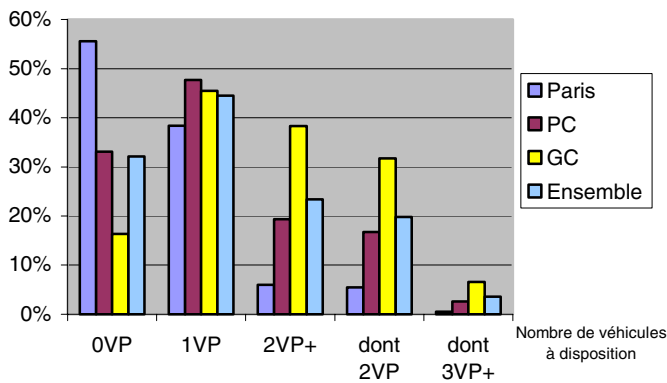


ELEMENTS SUR LA MOTORISATION ET L'USAGE DE L'AUTOMOBILE

La motorisation

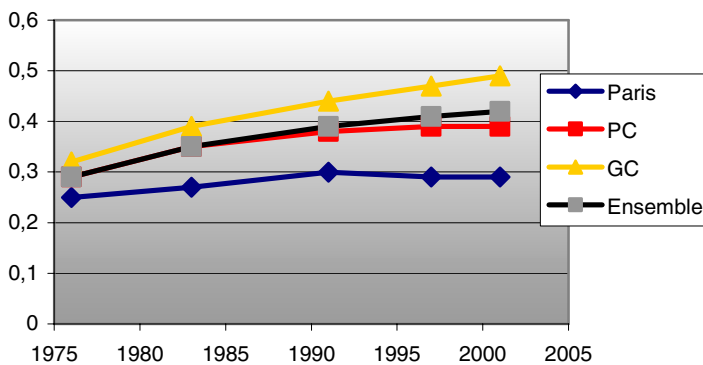
Le parc automobile à la disposition des Franciliens s'élevait à 4,6 millions de véhicules en 2001, dont plus de 90% possédés par les ménages. Cependant, une forte proportion (plus de 30%) des ménages n'est pas équipée et à l'inverse près d'un ménage sur quatre possède deux automobiles ou plus.

Répartition des ménages selon le nombre de VP à disposition en 2001, par zone de résidence



Si l'on compte en moyenne une voiture par ménage, le taux de motorisation varie fortement selon la taille du ménage, sa composition (nombre d'actifs) et surtout selon la zone de résidence, allant de 0,54 à Paris à 1,32 en Grande couronne. En 2001, les ménages résidant en Grande Couronne disposent de 2,4 fois plus de véhicules que les ménages parisiens. Cet écart s'est creusé au fil des années : il n'était que de 1,7 fois plus en 1976.

Nombre de voitures par personne



Toutefois, eu égard à la composition des ménages, les taux de motorisation par personne sont nettement plus resserrés : 0.29 à Paris, 0.39 en Petite Couronne et 0.49 en Grande Couronne, ce dernier taux étant supérieur de 70% à celui des Parisiens. On retiendra également qu'en 2001, la Grande Couronne compte presque autant de ménages multi-équipés (39%) que de ménages disposant d'une seule voiture (46%).

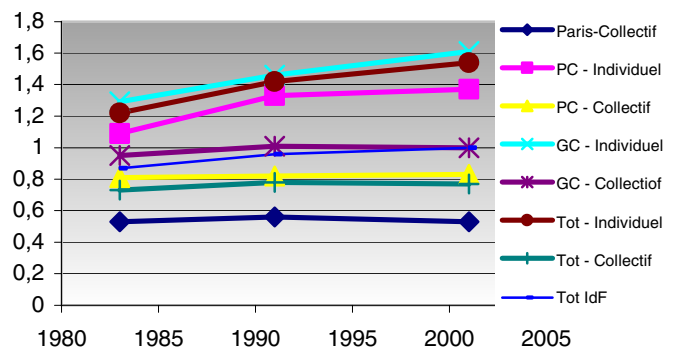
Le taux de motorisation est en outre très lié au type d'habitat. Les ménages résidant en habitat individuel sont systématiquement plus motorisés que ceux résidant en habitat collectif : rapport de 1,65 en petite couronne et 1,61 en grande couronne, en 2001.

Une croissance ralentie de la motorisation dans la période 1991-2001

De 1976 à 2001, le taux de motorisation par personne a crû d'environ 0.6% par an à Paris, de 1.2% en Petite Couronne et de 1.7% en Grande Couronne.

Le taux de motorisation par personne atteste d'une croissance ralentie (+ 0.6% par an) dans la période récente (1991-2001) due à une relative stabilité à Paris (- 0.3%) et en proche couronne (+ 0.3%) et une hausse encore importante en grande couronne (+1 %)

Nombre de voitures par ménage selon le type d'habitat et la zone de résidence

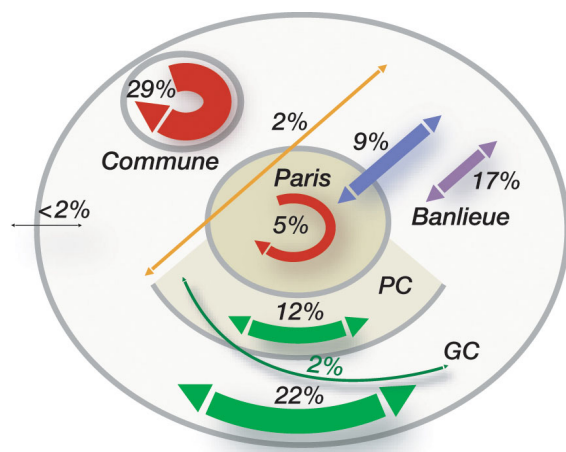


La croissance de la motorisation se manifeste pour l'essentiel (et exclusivement de 1991 à 2001) dans l'habitat individuel - donc en Petite couronne (+0.3% par an depuis 1991) et surtout en Grande Couronne (+1% par an). La motorisation s'est stabilisée partout en habitat collectif.

Les constats précédents renvoient aux questions d'aménagement du territoire francilien et aux disparités sociales en matière d'accès au logement. La recherche de logement à prix modéré conduit certains résidents de grande couronne à se localiser dans des zones mal desservies par les transports collectifs. De ce fait, ils ont encore "besoin" de plus de voitures. Les enjeux routiers se localisent donc surtout en grande couronne ; les besoins d'accessibilité des résidents de grande couronne peuvent toutefois avoir une incidence sur le fonctionnement de la zone centrale et plus particulièrement de la proche couronne.

Spatialisation de la demande de déplacements en voiture

15.5 millions de déplacements en voiture en 2001



Les déplacements intra-communaux en voiture (hors Paris) représentent 29% des déplacements des Franciliens en voiture, soit près de 35 % des déplacements automobiles internes à la banlieue. Par comparaison les déplacements automobiles internes à Paris ne comptent plus que pour 5% du total des déplacements automobiles en Ile-de-France.

Les déplacements radiaux en voiture sont composés pour un tiers seulement d'échanges entre Paris et la banlieue, en diminution de 8% entre 1991 et 2001. Le total des déplacements radiaux (4.2 millions par jour) est stable, traduisant une augmentation significative du poids des déplacements radiaux internes à la banlieue.

Les déplacements non radiaux en voiture, au nombre de 5.7 millions, sont en forte augmentation : +20% entre 1991 et 2001.

Dans la période 1998-2002, le trafic routier s'est stabilisé à l'intérieur de l'A86, voire a diminué – notamment à Paris. En revanche, il

a sensiblement augmenté sur les rocades A86 et Francilienne, ainsi qu'à l'extérieur de la Francilienne.

Le choix de la zone de résidence dépend de facteurs autres que les transports – coût du logement notamment. Il en va de même pour la localisation des activités. Les options à prendre en matière de transports (voiture et transports collectifs) sont donc très liées à celles de l'urbanisation. Le contrôle de l'urbanisation, avec une densification de la zone centrale accompagnée par un développement des transports collectifs n'exclut pas la mise à niveau des réseaux de voirie nécessaires pour répondre aux besoins que les transports collectifs ne peuvent que difficilement satisfaire hors de la zone agglomérée.

Statut social et usage de la voiture

Une évolution différenciée selon le statut social

La croissance de la motorisation est plus forte chez les ouvriers et les inactifs qui sont les classes traditionnellement les moins équipées.

Il semble qu'un phénomène de saturation se manifeste chez les cadres dont la motorisation est en baisse ; il faut toutefois l'apprécier en tenant compte de leur localisation résidentielle.

Stabilisation du nombre de trajets des actifs, pour des distances et durées accrues

Après une forte progression jusqu'en 1991, la croissance des flux d'actifs en voiture est stoppée (baisse de 1,9% par an à Paris, de 0,2% en proche couronne, croissance très ralentie (de 0,6% par an) en grande couronne). La part modale de la voiture est stabilisée vers 55%. La mobilité individuelle des actifs en voiture amorce même une très légère décroissance : -0,2% par an. En revanche, les distances parcourues et les durées de trajet continuent à augmenter.

Une demande féminine fortement croissante

Les déplacements en voiture des femmes continuent à croître fortement, la baisse constatée à Paris (- 0,4% par an) étant plus que compensée par des fortes hausses en petite couronne (+ 0,8%) et surtout en grande couronne (+ 1,4%). La part modale

de la voiture est en croissance modérée vers 40 %. La mobilité individuelle des femmes en voiture enregistre également une croissance ralentie (baisse à Paris, hausse modérée en banlieue). Les distances et les durées augmentent.

Le rapprochement des comportements entre femmes et hommes, même s'il se ralentit, doit être pris en considération en termes de demande d'usage de la voiture.

Une demande des seniors très fortement croissante

Depuis 1976, la croissance du taux de motorisation se manifeste dans les ménages dont le chef a plus de 50 ans et surtout plus de 60 ans.

Les déplacements des retraités en voiture sont en très forte croissance : encore plus de 5% par an dans les dix dernières années, aussi bien à Paris qu'en banlieue. La part modale de la voiture dans les déplacements des retraités est également en forte croissance vers 42%. En revanche, les distances et les durées semblent à peu près stables.

Les retraités (ou les "seniors") ont vu et verront leurs effectifs augmenter, du simple fait de l'allongement de la durée de la vie. La croissance de l'équipement en voiture de ces catégories résulte notamment de la poursuite des habitudes acquises dans la vie active. Leur mobilité individuelle est en forte croissance, se rapprochant de celle des autres catégories. Combinée à l'augmentation de leurs effectifs, elle donne un poids fortement croissant aux besoins de cette catégorie de population.

La demande de déplacements en voiture continue de croître, notamment en grande couronne. Pour les actifs, l'enjeu de répondre à la demande dans des conditions acceptables d'écoulement du trafic y est donc majeur, contrairement au cas de Paris où la demande a fortement diminué au cours des dernières années.

Les modalités d'usage de la voiture

Conducteurs et passagers : covoiturage ou accompagnement ?

Les trois quarts des 15.5 millions de déplacements effectués quotidiennement en voiture le sont en qualité de conducteur. Le quart représenté par les passagers (3.5 millions) est une proportion stable dans le temps et ne varie pas selon la localisation résidentielle.

Les passagers utilisent le plus souvent une voiture du ménage du conducteur : 7 fois sur 10 en banlieue et une fois sur deux à Paris, en reflet du taux d'équipement des ménages. Les trois quarts d'entre eux sont d'ailleurs membres du foyer du conducteur.

La proportion de déplacements passagers est la plus forte parmi les déplacements pour motif enseignement (80% - poids des accompagnements d'enfants), puis pour les motifs loisirs (38%) et achats (24%) ; elle est très faible pour les déplacements pour motifs travail (7%) et affaires professionnelles (8%).

Si le partage d'une même voiture pour se déplacer est un enjeu important pour le contrôle de l'évolution du trafic automobile, faut-il pour autant parler de covoiturage ? Le développement de cette pratique est loin d'être acquis et semble concerner aujourd'hui plutôt l'accompagnement, le partage de la voiture concernant essentiellement des captifs et ayant tendance à diminuer pour les motifs *a priori* les plus favorables comme les loisirs : comment répondre à ce qui pourrait être une individualisation des activités ?

Un usage de la voiture intense et de plus en plus fréquent

Chaque jour, la moitié des Franciliens qui se déplacent utilisent au moins une fois une voiture. Cette proportion a crû fortement par le passé, de façon plus modérée dans la période récente.

L'utilisation de la voiture a tendance à être de plus en plus exclusive de celle des transports collectifs (seul 1 automobiliste sur 8 a aussi utilisé ces derniers dans la même journée, proportion en forte diminution), et cet usage est souvent intensif : 1 automobiliste sur 5 a effectué au moins 5 déplacements en voiture dans la journée.

Individualisation de l'usage de la voiture

L'utilisation de l'automobile est historiquement corrélée à une forte mobilité. Mais cette différence de mobilité entre utilisateurs et non-utilisateurs de l'automobile tend à s'estomper, bien que les premiers fassent en moyenne un déplacement quotidien de plus que les seconds. Il y a en quelque sorte une banalisation de l'usage.

L'utilisation de la voiture est à mettre en relation avec l'augmentation de la part des déplacements non obligés et avec l'influence des modes de vie sur l'utilisation individuelle du temps. L'individualisation de l'usage de la voiture est-elle un phénomène réversible ?