



ÎLE-DE-FRANCE | TRANSPORTS UNE ÉTUDE RÉVÈLE QUE LE NOMBRE D'IMMATRICULATIONS A SENSIBLEMENT BAISSÉ EN 2021.

Demain, un Grand Paris sans voitures ?

L'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) vient de sortir une étude qui révèle une baisse inédite de 1,21 % du nombre de véhicules légers immatriculés à l'échelle du Grand Paris. Une tendance qui marquerait un « changement de paradigme » sur la place de la voiture.

Pauline Darvey

35 436 voitures en moins sur les routes de la Métropole du Grand Paris. Entre 2021 et 2022, le nombre de véhicules dits légers immatriculés — voitures particulières et utilitaires légers — a baissé de 1,21 % dans les 131 communes du territoire. Une diminution d'une ampleur inédite, comme le révèle une étude que vient de sortir l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) sur l'évolution du parc automobile.

« On sait déjà que la démotorisation est une tendance très forte à Paris depuis une vingtaine d'années, avec un peu plus d'un tiers des ménages qui possède une voiture, contextualise Olivier Richard, directeur d'études à l'Apur. Ce qui est intéressant, c'est que ce phénomène s'étend désormais bien au-delà, à l'échelle de la métropole mais aussi de la région. On assiste à un changement de paradigme par rapport à la place de la voiture. »

« Le big bang, ce sera en 2030 »

Dans la métropole, le nombre de véhicules immatriculés a baissé pour la première fois en 2018 d'environ 0,3 %, avant de repartir légèrement à la hausse jusqu'en 2021. Une « dynamique globalement suivie par la région Île-de-France », comme l'in-

dique l'étude, « bien que l'évolution des immatriculations y soit légèrement supérieure, ce que l'on peut corréliser avec une offre d'alternatives à la voiture moins importante en dehors du territoire métropolitain ».

Une diminution de la voiture loin d'être « homogène » en Île-de-France. Le nombre d'immatriculations est même en légère augmentation dans les villes des intercommunalités Boucle nord de Seine (Argenteuil, Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes, Clichy, Colombes, Ville-neuve-la-Garenne) et dans celles Paris Terres d'envol (Aulnay-sous-Bois, Drancy, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Sevran, Tremblay-en-France, Villepinte). « Mais il faut rester assez prudent dans l'analyse de ces chiffres, nuance Olivier Richard. Car dans certaines communes, la livraison de nouveaux logements et l'arrivée de nouveaux habitants — dont une partie possède une voiture — viennent aussi contrebalancer cette baisse. »

Dans l'ensemble, l'Apur observe que les particuliers délaissent plus facilement leur voiture dans les territoires « qui sont les mieux desservis par les transports en commun ». Une situation qui devrait largement évoluer à court ou moyen terme. « Le big bang, ce sera surtout en 2030 avec la livraison du réseau du Grand Paris Express, qui va révolutionner l'offre de transports sur des territoires qu'on

voit un peu stable », poursuit le directeur d'études.

L'essor du vélo

Depuis la crise sanitaire, le vélo prend, lui aussi, de plus en plus de place sur les routes franciliennes. L'Apur rappelle dans son étude que « 287 km de nouvelles pistes cyclables ou voies vertes » ont été créées dans la métropole entre février 2020 et mars 2023. Un essor également boosté par le développement des vélos à assistance électrique.

Autre facteur qui pèse dans la balance et surtout sur le compte en banque des automobilistes : le coût des voitures auquel s'ajoute l'augmentation du prix de l'énergie. « Cela représente des montants importants qui peuvent être questionnés au vu des alternatives qui sont aujourd'hui disponibles dans la métropole », développe Olivier Richard.

« La voiture est en train de redevenir un produit de luxe, enrage Pierre Chasseray, le porte-parole de l'association 40 Millions d'automobilistes. Le fait d'en avoir une est à nouveau considéré comme un marqueur social. »

Si lui dénonce une « chasse à la voiture », d'autres regrettent au contraire « l'absence de volonté politique pour sortir de ce modèle ». « On

continue à tout penser autour de la voiture, se désole David Belliard, adjoint (EELV) à la maire de Paris en charge des transports. Il y a toujours des projets de construction d'auto-roues et encore beaucoup de réticence quand on parle de covoiturage ou de transformation du boulevard périphérique. On voit aussi toutes les tergiversations autour du prix du passe Navigo alors qu'il faudrait investir massivement dans les transports en commun. »

Une « prime » pour accélérer le mouvement ?

L'élu se félicite tout de même de « l'évolution de la place de la voiture ». « Les chiffres montrent bien qu'il y a une tendance à ne plus en avoir, insiste-t-il. C'est en train de changer et pas uniquement à Paris intra-muros, comme on le caricature souvent dans le débat public. » Des

changements qui ne vont pourtant, selon lui, « pas assez vite ». « Les gens qui abandonnent leur voiture devraient avoir une prime ou d'autres compensations pour pouvoir accéder à d'autres types de mobilités », martèle David Belliard.

Différentes pistes de ce type seraient à l'étude, selon Geoffroy Boulard, vice-président (LR) de la métropole en charge de la communication. « Nous devons accompagner la mutation du parc automobile vers un modèle plus vertueux pour réduire la pollution, abonde celui qui est également maire du XVII^e arrondissement de Paris. Améliorer la qualité de l'air de la métropole est un enjeu de santé publique. »

En février 2022, une étude d'Airparif révélait que près de 8 000 décès prématurés étaient liés à la pollution aux particules fines en région parisienne chaque année. Or l'Apur rappelle dans son rapport que « les

transports routiers sont à l'origine de 18 à 20 % des émissions de particules fines dans la métropole ».

Une pollution qui devrait aussi être limitée par « le verdissement du parc automobile » souligné par l'Apur. Entre 2012 et 2022, la part de voitures et d'utilitaires légers Crit'Air 1 est passée de « 4 à 33 % ». Une évolution qui devrait faciliter la mise en place de la future étape de la zone à faibles émissions (ou ZFE), qui vise à interdire les véhicules Crit'Air 3 d'ici à 2025. ■

Déserté pendant le confinement (notre photo), le périphérique reste en temps normal la route la plus embouteillée de France. Mais son avenir fait l'objet de débats.

Déserté pendant le confinement (notre photo), le périphérique reste en temps normal la route la plus embouteillée de France. Mais son avenir fait l'objet de débats.

