

Recul historique de la voiture en Ile-de-France

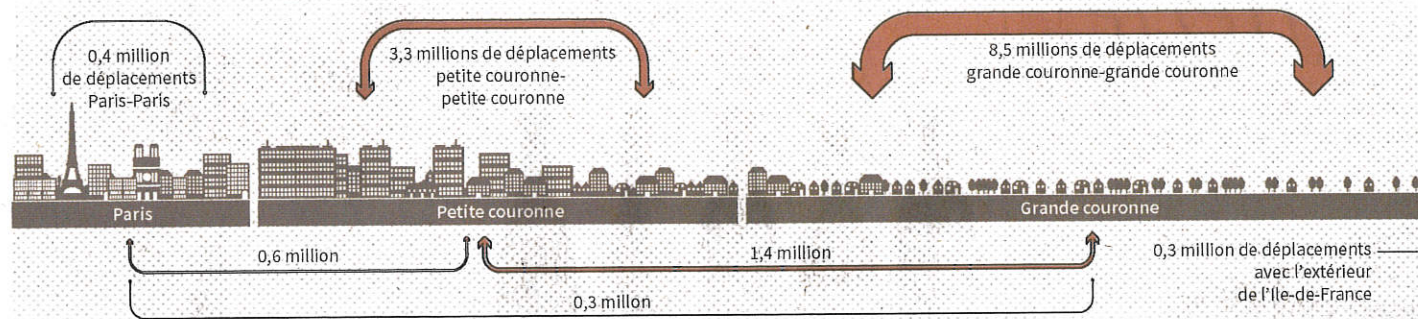
Les trajets du quotidien en automobile ont diminué de 4,7% dans la région par rapport à 2010

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, 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.

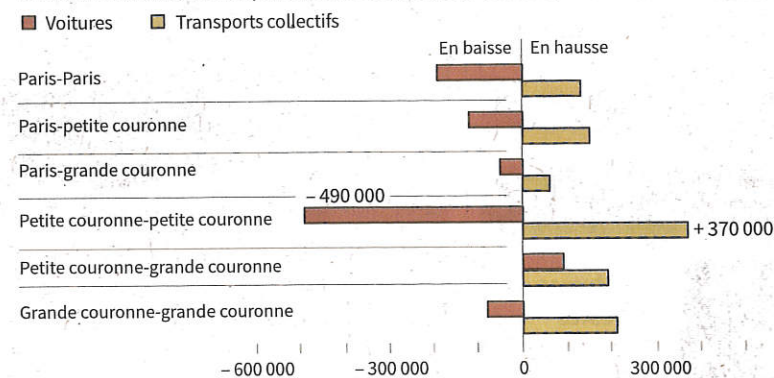
«C'est un vrai renversement, se félicite Valérie Pécresse, présidente de la région Ile-de-France. Il y a une envie de lâcher sa voiture. Ce n'était jamais arrivé depuis l'après-guerre.» Celle qui se pose en rassembleuse d'une droite républicaine aux accents sociaux et teintée de préoccupations écologiques 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.»

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 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 mar-

Nombre de déplacements quotidiens en voiture en 2018



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



SOURCE : « LA NOUVELLE ENQUÊTE GLOBALE DE TRANSPORT », OMNIL, SEPTEMBRE 2019 | INFOGRAPHIE : LE MONDE

L'inflexion est historique. Et ce, d'autant que l'ensemble des déplacements quotidiens des Franciliens a connu une hausse de 4,9% en huit ans. 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.

Le fait nouveau, c'est que Paris

mobiles 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).

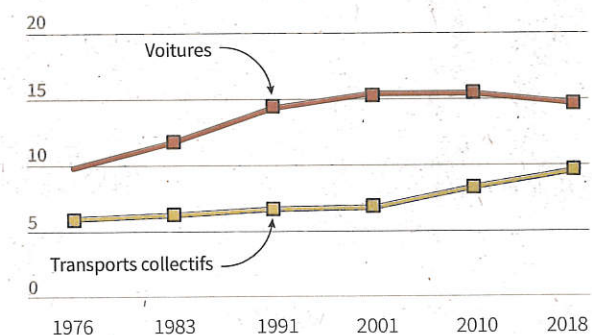
Offre de bus renforcée

Pour M^{me} Pécresse, ce résultat est un des effets de la politique de transport qu'elle a mise en place depuis fin 2015 : « Nous avons ren-

On assiste à un transfert des voyageurs de leur voiture vers les transports collectifs

ronne. Le ressenti des voyageurs a changé sur les lignes de Transilien dotées de nouveaux trains confortables, climatisés. »

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



Vers un paiement du stationnement au poids à Paris?

La maire socialiste de Paris, Anne Hidalgo, envisage, dans le cas où elle serait 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, encombrant l'espace public et abîment la chaussée. »

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 », note M^{me} Pécresse, qui vient de lancer Véligo, un service de location longue durée de

dalgo, 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 est capable de faire baisser l'usage de la voiture. « 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