

La voiture

L'EGT 2010 marque une rupture de tendance importante par rapport aux enquêtes précédentes, en ce qui concerne les déplacements effectués en voiture particulière. Le nombre de déplacements quotidiens réalisés via ce mode de transport a globalement stagné entre 2001 et 2010, alors que les enquêtes précédentes indiquaient une augmentation continue.

2010**15,53 millions**
de déplacements**1,46 déplacement** par
personne
et par jourUne **portée moyenne** de
6,13 kmUne **durée** de
22 min et 40 s**2001****15,45 millions**
de déplacements**1,54 déplacement** par
personne
et par jourUne **portée moyenne** de
6,45 kmUne **durée** de
22 min et 20 s

Sept ménages sur dix possèdent au moins une automobile en 2010

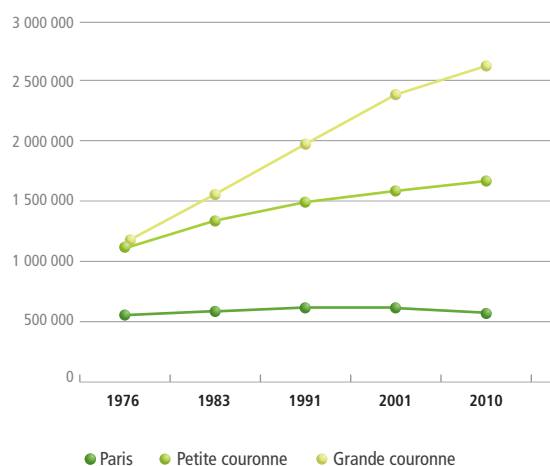
Le parc automobile à disposition des ménages s'élève à **4,9 millions de véhicules** en 2010 soit une hausse de **6 %** par rapport à 2011.

La hausse du parc automobile à disposition des ménages est nettement plus faible que par le passé : la croissance annuelle a été deux fois plus faible sur la période 2001-2010 qu'entre 1991 et 2001.

Toutefois, cette tendance à l'échelle régionale cache de fortes disparités selon les territoires. En grande couronne, le parc automobile a augmenté de 10 %, en petite couronne, de 5 %, tandis qu'à Paris la tendance est clairement à la baisse (- 7 %).

C'est également en grande couronne que le niveau d'équipement automobile est le plus élevé, atteignant 530 véhicules pour 1 000 habitants, alors qu'il est deux fois plus faible à Paris.

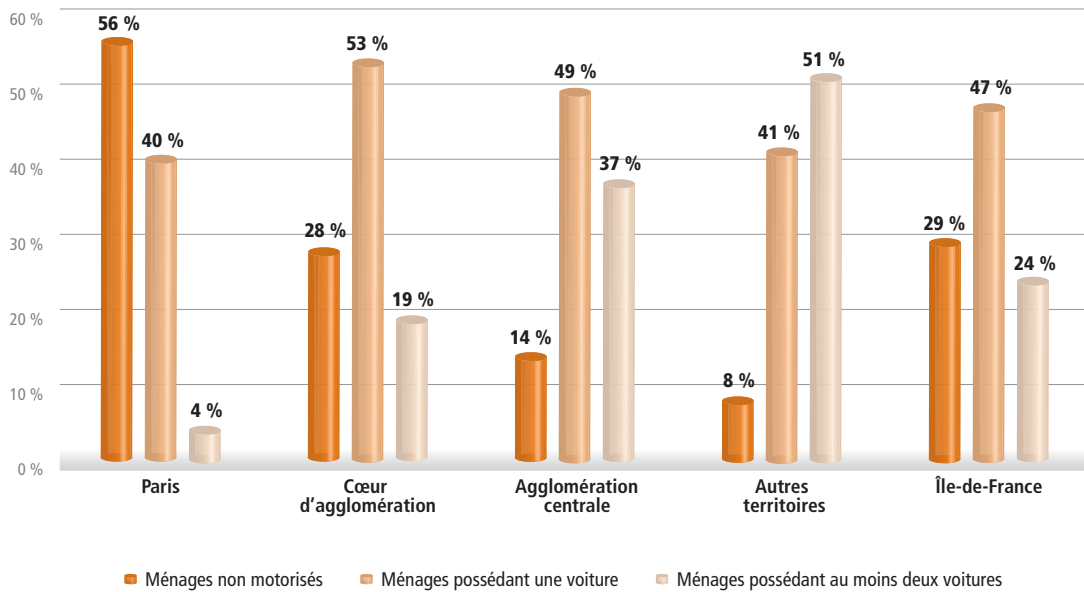
Évolution du nombre de voitures





Répartition des ménages

selon le nombre de voitures et le territoire de résidence



Près de la moitié des ménages franciliens possèdent une seule voiture, une proportion qui varie peu selon le territoire de résidence. Cependant, la proportion des ménages non motorisés ou possédant au contraire plusieurs voitures distingue fortement les territoires.

Dans les territoires denses, un grand nombre de ménages ne disposent d'aucun véhicule. Par exemple, 55 % des ménages parisiens sont non motorisés, tandis que cette part tombe à 29 % pour l'ensemble de l'Île-de-France.

À l'opposé, dans l'agglomération centrale et les autres territoires, un nombre important de ménages disposent de deux véhicules ou plus. Il est rare qu'un ménage ne possède pas de voiture dans ces territoires.

Au niveau Francilien, la part de ménages multi-motorisés est de 24 %.

Un tiers des voitures à disposition des Franciliens n'est pas utilisé un jour de semaine : **65 %** à Paris, **41 %** en cœur d'agglomération, **28 %** en agglomération centrale et **26 %** dans les autres territoires.



Un usage de la voiture très différencié selon les Franciliens

En moyenne, la mobilité individuelle en voiture diminue

Avec plus de 15,5 millions de déplacements quotidiens effectués, la voiture est le deuxième mode de déplacement des Franciliens, derrière la marche, et le premier mode motorisé.

Durant la dernière décennie, le nombre de déplacements en voiture a stagné alors que le nombre de voitures possédées par les Franciliens augmentait (+ 6 %, soit une augmentation légèrement supérieure à celle de la population). L'importance du facteur possession d'un véhicule sur la mobilité quotidienne a plutôt tendance à s'amenuiser.

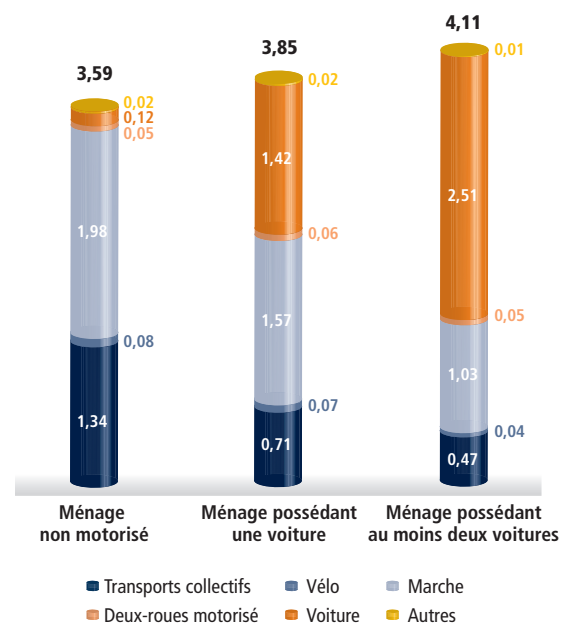


Un Francilien qui utilise la voiture passe en moyenne **78 minutes** par jour dans ce mode de transport.

L'équipement en voiture particulière influence la mobilité

La mobilité individuelle tous modes est d'autant plus forte que l'équipement en voitures des ménages est élevé. Pour les ménages multi-motorisés, la voiture représente près des deux tiers de la mobilité individuelle, la marche seulement un quart ; les transports collectifs restent néanmoins utilisés pour un peu plus de 10 % des déplacements.

Répartition des déplacements par mode selon le taux d'équipement du ménage



Le nombre de déplacements quotidiens réalisé par personne en voiture a diminué entre 2001 et 2010, passant de 1,54 à 1,46. Toutefois, la population francilienne a crû de 5 % sur cette même période, annulant ainsi en volume cette diminution. Ainsi, entre 2001 et 2010, il y a 87 000 déplacements quotidiens supplémentaires en voiture, soit une hausse modérée de 0,6 %.

Cette stabilité du nombre de déplacements en voiture, rompant avec les tendances observées par le passé, doit cependant être nuancée, car derrière cette stagnation se cachent des phénomènes qui se compensent.



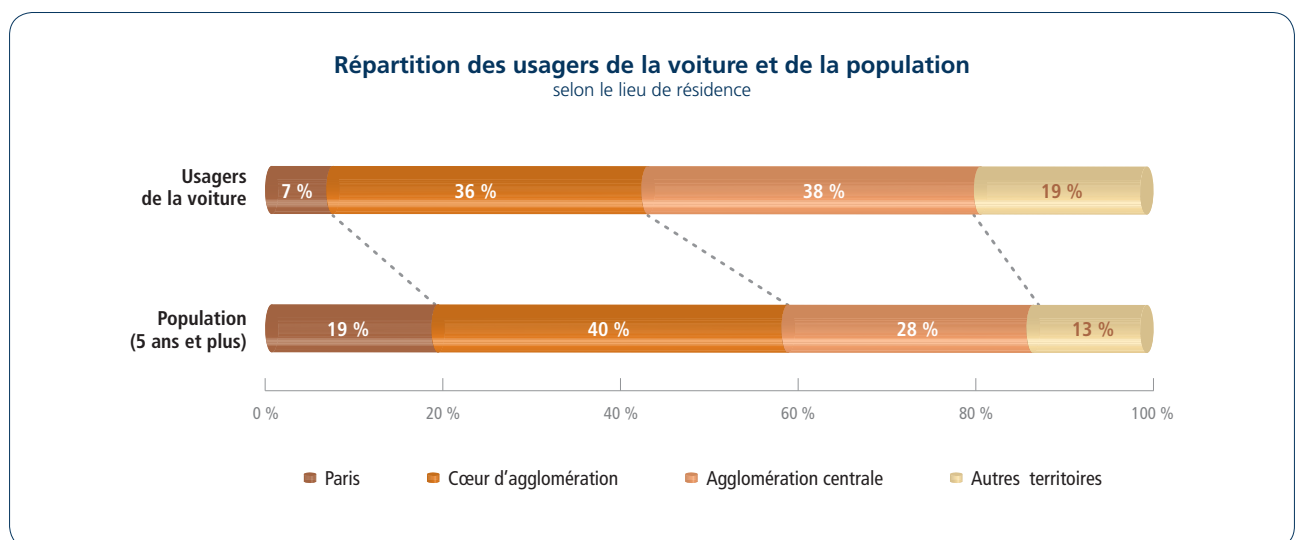
La majorité des usagers de la voiture résident au-delà du cœur d'agglomération

L'équipement des ménages franciliens est inégal selon les territoires. Il en est également de même lorsqu'on considère le nombre d'usagers de la voiture selon le lieu de résidence.

Ainsi, 57 % des usagers de la voiture sont des habitants de l'agglomération centrale et des autres territoires, qui ne regroupent que 41 % de la population francilienne.

À l'inverse, les usagers parisiens de la voiture ne représentent que 7 % du nombre total d'usagers franciliens, alors que Paris concentre 19 % de la population.

Ce constat s'est en outre renforcé ces dernières années puisqu'entre 2001 et 2010, la mobilité individuelle en voiture n'a augmenté qu'en grande couronne.



D'un point de vue géographique, la **mobilité individuelle** en voiture a continué de croître pour les résidents de la **grande couronne**, alors qu'elle a chuté à Paris et en petite couronne.



Un usage diversifié de la voiture selon les catégories socioprofessionnelles

Les actifs automobilistes franciliens représentent 65 % du nombre total d'automobilistes franciliens, un jour de semaine.

Les cadres et employés sont sous-représentés parmi les usagers de la voiture. Leurs emplois sont davantage localisés dans les territoires à forte densité qui bénéficient d'une offre en transports collectifs attractive. Leur usage quotidien de la voiture a diminué entre 2001 et 2010 : individuellement, cette diminution est de 16 % pour les cadres et de 8 % pour les employés.

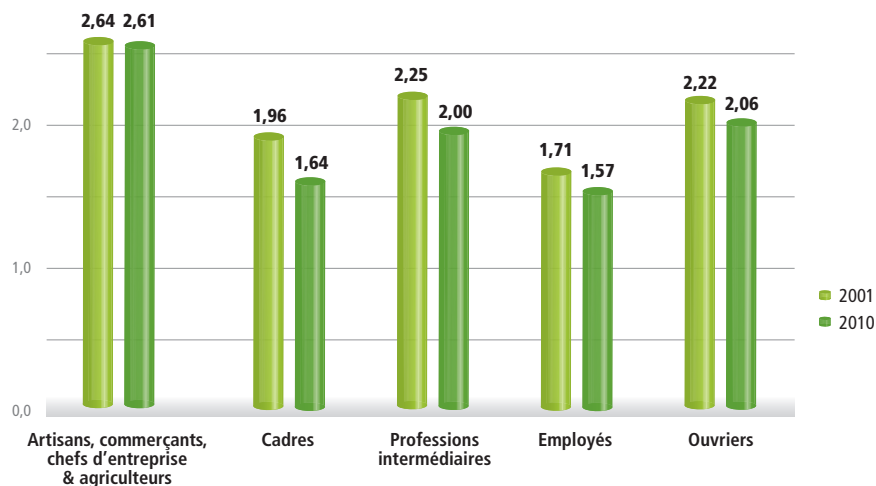
Les ouvriers utilisent la voiture pour plus de la moitié de leurs déplacements. Ce mode est en effet généralement plus

adapté, leurs lieux de travail étant souvent situés dans des territoires périphériques et leurs horaires de travail pouvant être décalés.

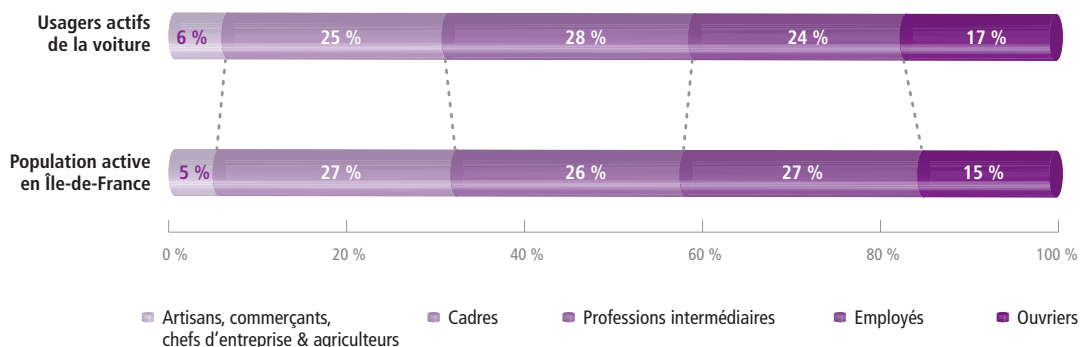
Les professions intermédiaires ont une mobilité individuelle en voiture élevée, mais celle-ci a fortement diminué depuis 2001 (- 11 %). Au sein de la population active, ils constituent la catégorie socioprofessionnelle la plus représentée parmi les usagers de la voiture.

Les chefs d'entreprise, les artisans et commerçants sont ceux qui individuellement utilisent le plus la voiture, notamment pour leurs déplacements professionnels.

Évolution du nombre de déplacements quotidiens en voiture
par catégorie socioprofessionnelle



Répartition des usagers de la voiture et de la population
par catégorie socioprofessionnelle

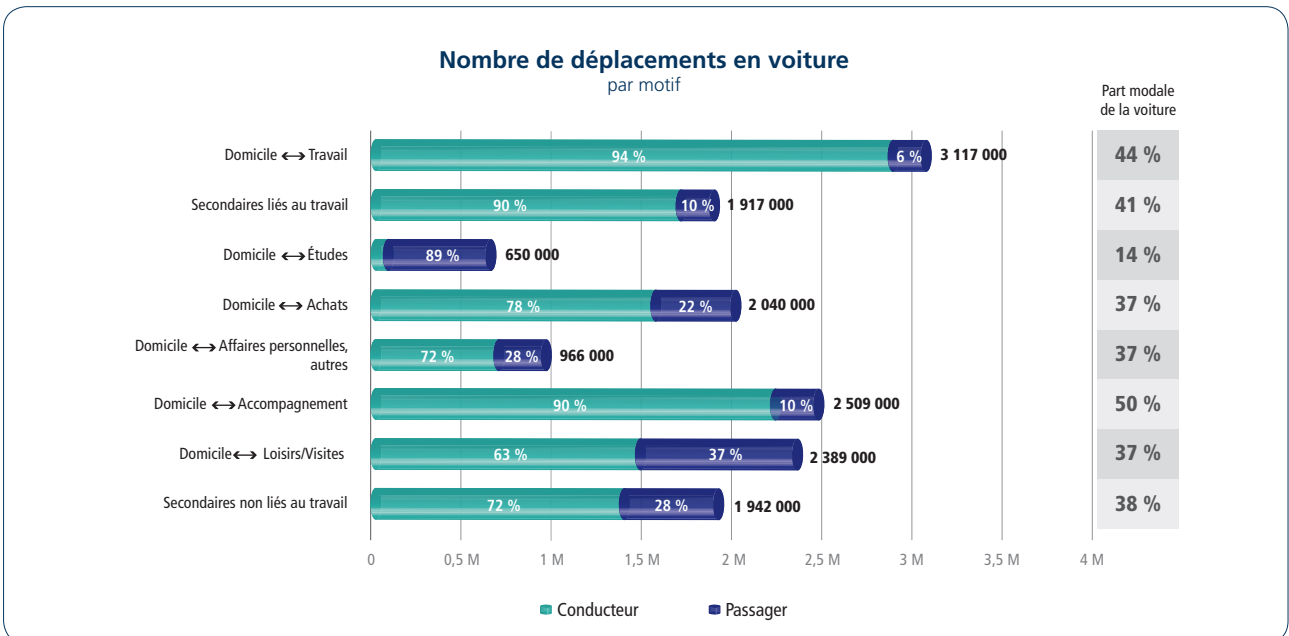




Part de la voiture dans les **déplacements domicile-travail**, selon le lieu de résidence :
 Paris : **16 %**, cœur d'agglomération : **39 %**, agglomération centrale : **56 %**, autres territoires : **72 %**.

La voiture, un mode de déplacement utilisé pour tous types d'activités

Un usage important de la voiture quel que soit le motif



Un déplacement réalisé par une personne accompagnant un enfant à l'école est comptabilisé dans le motif domicile-accompagnement ; le déplacement de l'enfant accompagné est comptabilisé dans le motif domicile-études.

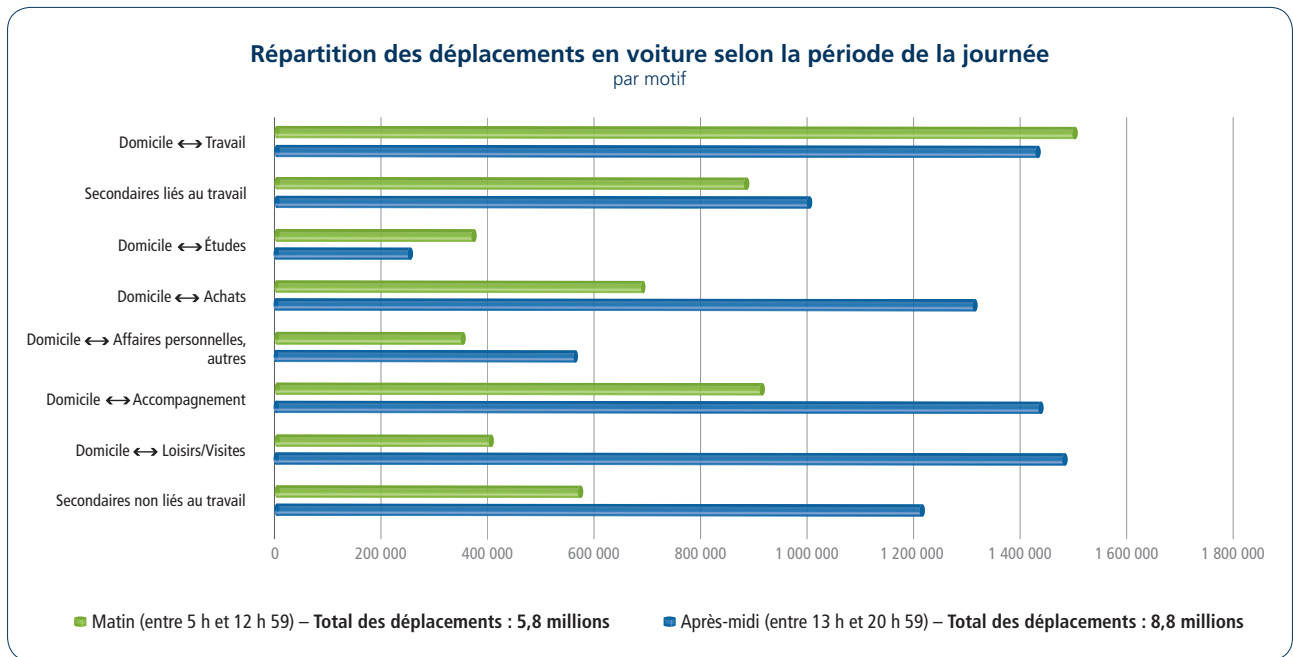
Pour le motif domicile-travail, la voiture est fortement utilisée (44 %), les transports collectifs faisant quasiment jeu égal (40 %). Pour tous les autres motifs, hormis domicile-études, la voiture est de loin le mode motorisé le plus utilisé.

Les accompagnements sont principalement réalisés en voiture. Il s'agit notamment des accompagnements d'enfants à l'école. À l'inverse, les déplacements domicile-études sont peu réalisés dans ce mode, les populations étudiantes ayant peu accès à la voiture.

Pour le motif domicile-travail et pour les motifs secondaires liés au travail, les déplacements s'effectuent très majoritairement seul dans sa voiture. Cette tendance est moins marquée pour les motifs d'ordre personnel, avec notamment une part importante de passagers pour les motifs de loisirs et de visites.



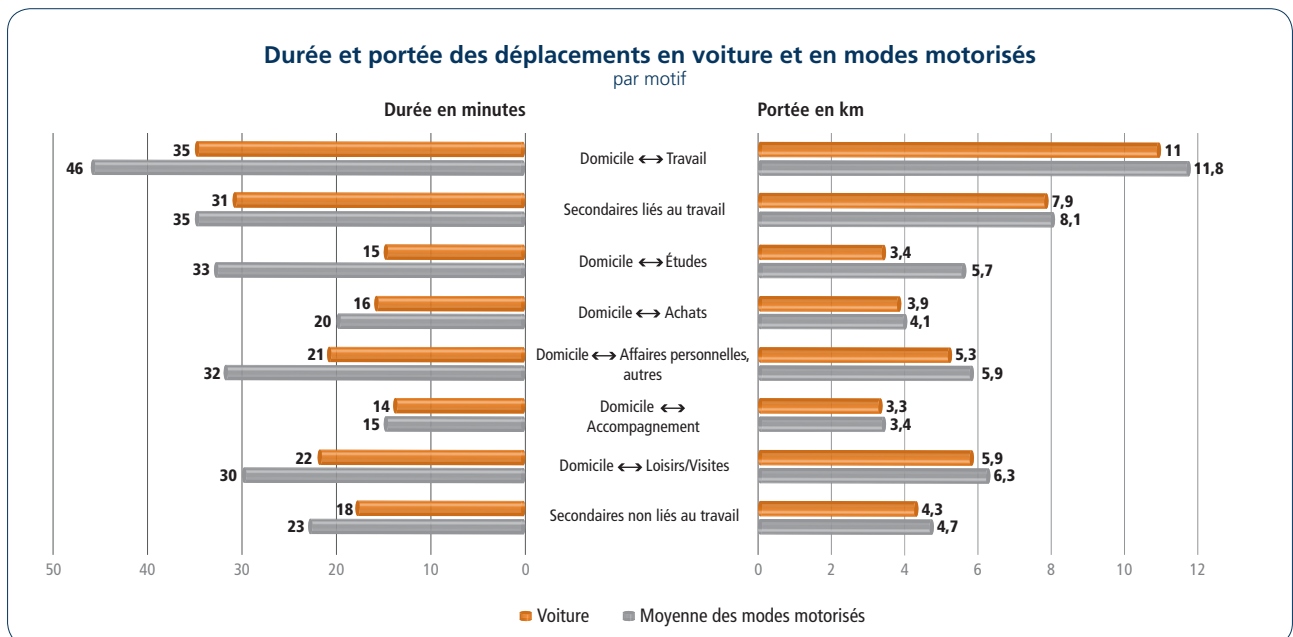
La voiture est plus utilisée l'après-midi que le matin



Les déplacements en voiture réalisés l'après-midi (avec un départ entre 13 h et 20 h 59) sont plus nombreux que ceux réalisés le matin (départ entre 5 h et 12 h 59) : 8,8 millions de déplacements l'après-midi contre 5,8 millions le matin. L'heure de pointe du soir est d'intensité aussi forte que celle du matin, mais elle est plus étalée dans le temps. Il y a en effet une plus grande diversité des motifs l'après-midi.

Le matin, la voiture sert principalement à se rendre au travail. L'après-midi, les déplacements d'ordre personnel s'ajoutent à ceux d'ordre professionnel, avec notamment une augmentation des déplacements de loisirs, de visites, d'achats et de déplacements secondaires non liés au travail.

La voiture est autant utilisée pour des déplacements courts que pour des déplacements longs



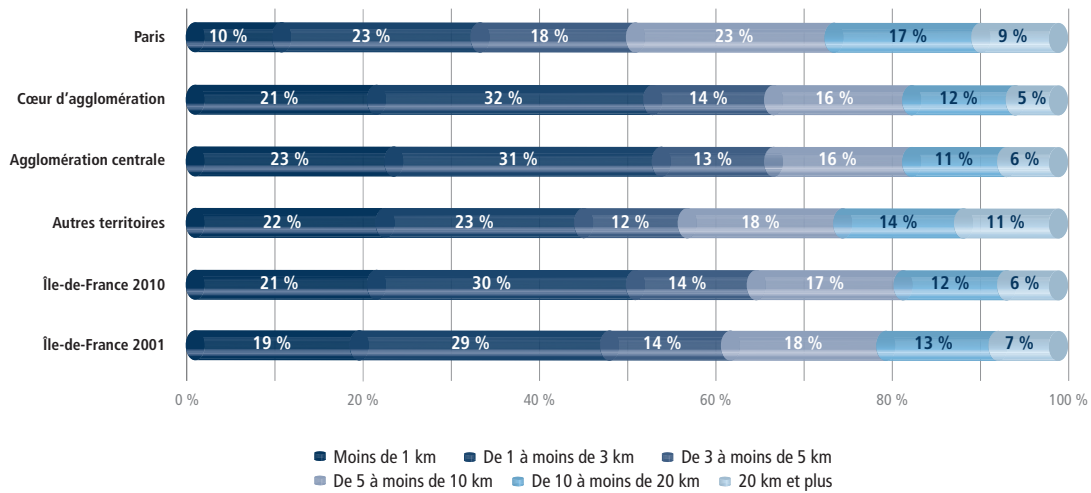
La portée moyenne des déplacements en voiture est la plus faible des modes motorisés. Les écarts ne sont pas très importants en termes de portée (-13 % par rapport à la moyenne des modes motorisés), hormis pour le motif domicile-études.

Quel que soit le motif, un déplacement en mode motorisé dure moins longtemps en moyenne s'il est effectué en voiture (-28 %). Cependant, les origines et les destinations des déplacements en voiture sont différentes de celles des déplacements en transports collectifs notamment.



Les **déplacements** liés au **travail** sont les plus longs, que ce soit **en portée** ou **en durée**.

Répartition des déplacements en voiture par portée
selon l'origine du déplacement



Les déplacements en voiture sont en majorité courts, la moitié faisant moins de 3 kilomètres. La part des déplacements longs est limitée, 18 % ont une portée supérieure à 10 kilomètres. Une nuance est à apporter selon les origines des déplacements : les déplacements en voiture au départ de Paris sont moins fréquemment des déplacements courts (33 % seulement ont une portée inférieure à 3 kilomètres) et plus fréquemment des déplacements longs (26 % font plus

de 10 kilomètres de portée). Dans les autres territoires, la part de déplacements longs est également élevée, avec 25 % des déplacements ayant une portée supérieure à 10 kilomètres.

Par rapport à 2001, il y a davantage de déplacements courts et moins de déplacements très longs (de plus de 20 kilomètres de portée).

L'Enquête Globale Transport a été réalisée entre 2009 et 2011 et pilotée par le STIF en partenariat avec la DRIEA dans le cadre de l'Omnil. Ce sont 18 000 ménages (soit près de 43 000 personnes) qui ont répondu à un questionnaire détaillé sur leurs déplacements.