

# L'usage de la voiture aujourd'hui et demain sur le territoire de GPSEA

## L'Observatoire

MAI 2022

A partir de 1945, la voiture s'est imposée comme le principal mode de transport en France. Elle a bouleversé les modes de vies et les espaces puisqu'elle a participé à l'étalement urbain : banlieues pavillonnaires, centres commerciaux, zones industrielles...

La voiture est aujourd'hui le moyen de transport le plus flexible pour se déplacer. Elle permet de répondre aux problèmes d'inégalités spatiales et sociales telles qu'elles existent sur Grand Paris Sud Est Avenir (GPSEA) qui a la particularité de compter une densité de population très hétérogène, avec des parties de territoire très urbaines et d'autres plus rurales. 47 % des actifs du territoire utilisent la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail contre 28 % des actifs de la Métropole du Grand Paris (MGP).

Seulement, l'exigence d'amélioration de la qualité de l'air, la raréfaction des énergies fossiles et leur coût qui ne cesse d'augmenter ou même la quête d'une mobilité plus fluide, entraînent depuis quelques années des changements significatifs. Le développement des modes alternatifs à la voiture thermique et la création des Zones à Faibles Emissions-mobilités (ZFE-m) auront des impacts à court et moyen termes. Au niveau national, ces zones vont par exemple impacter plus de 10 millions de véhicules, soit 1/3 du parc automobile français.

Cette publication a pour objectif d'apporter des éclairages pour mieux comprendre l'usage de la voiture sur le territoire de GPSEA aujourd'hui, en synthétisant un diagnostic de l'existant, mais aussi en parcourant des facteurs d'évolution pour les usages de demain.



**159 460**  
véhicules sur GPSEA



**47 %**  
des actifs utilisent la voiture

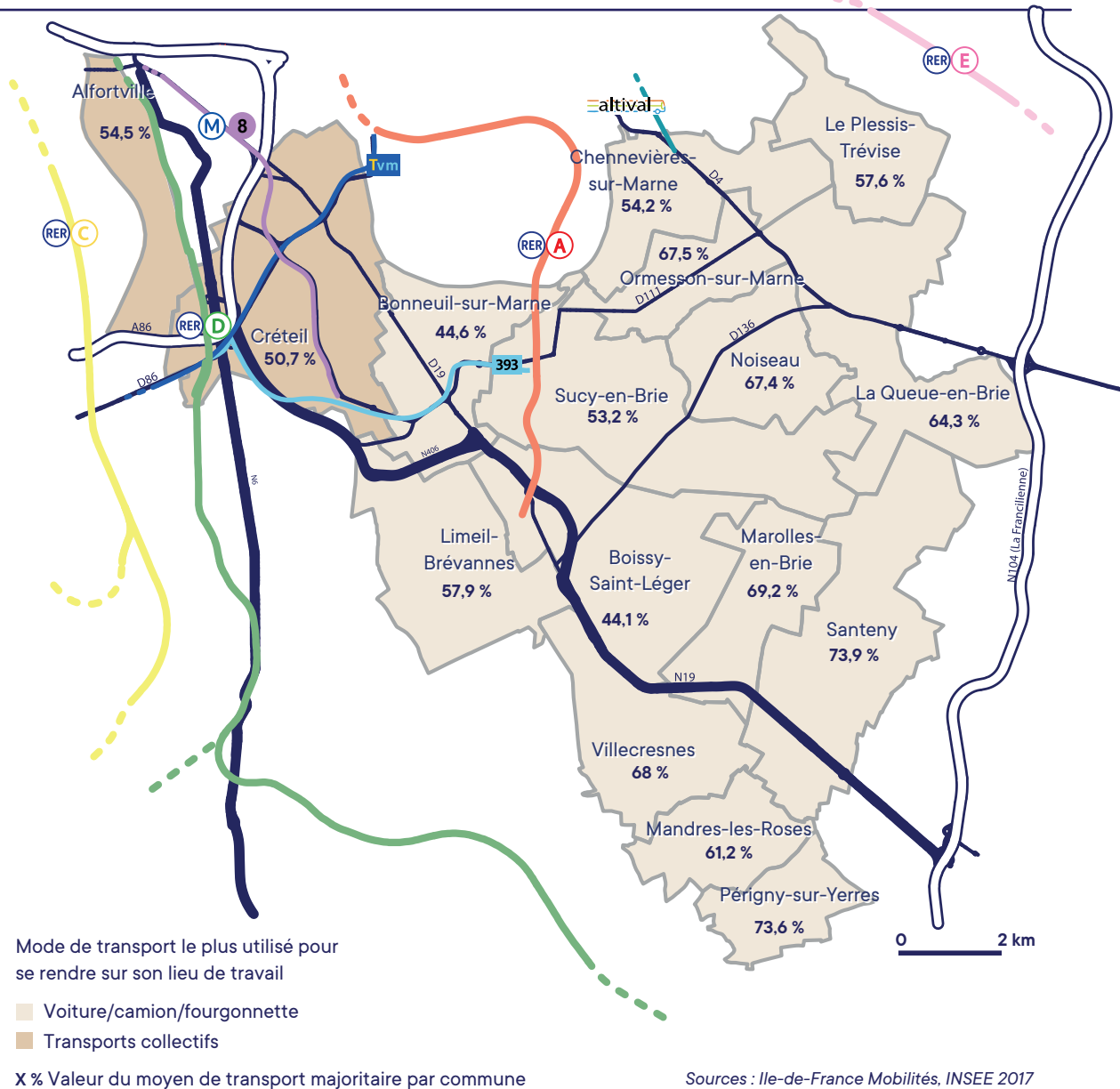


**45**  
ZFE prévues en 2025



**0**  
véhicules diesel en 2024 dans  
la ZFE du Grand Paris

## Une prédominance des infrastructures routières sur GPSEA



### CLÉ DE LECTURE

Seuls les actifs de 2 communes ont les transports en commun comme moyen de transports majoritaire pour se rendre sur leur lieu de travail : Alfortville (54,5 %) et Créteil (50,7 %). Pour les 14 autres, c'est la voiture qui est privilégiée.

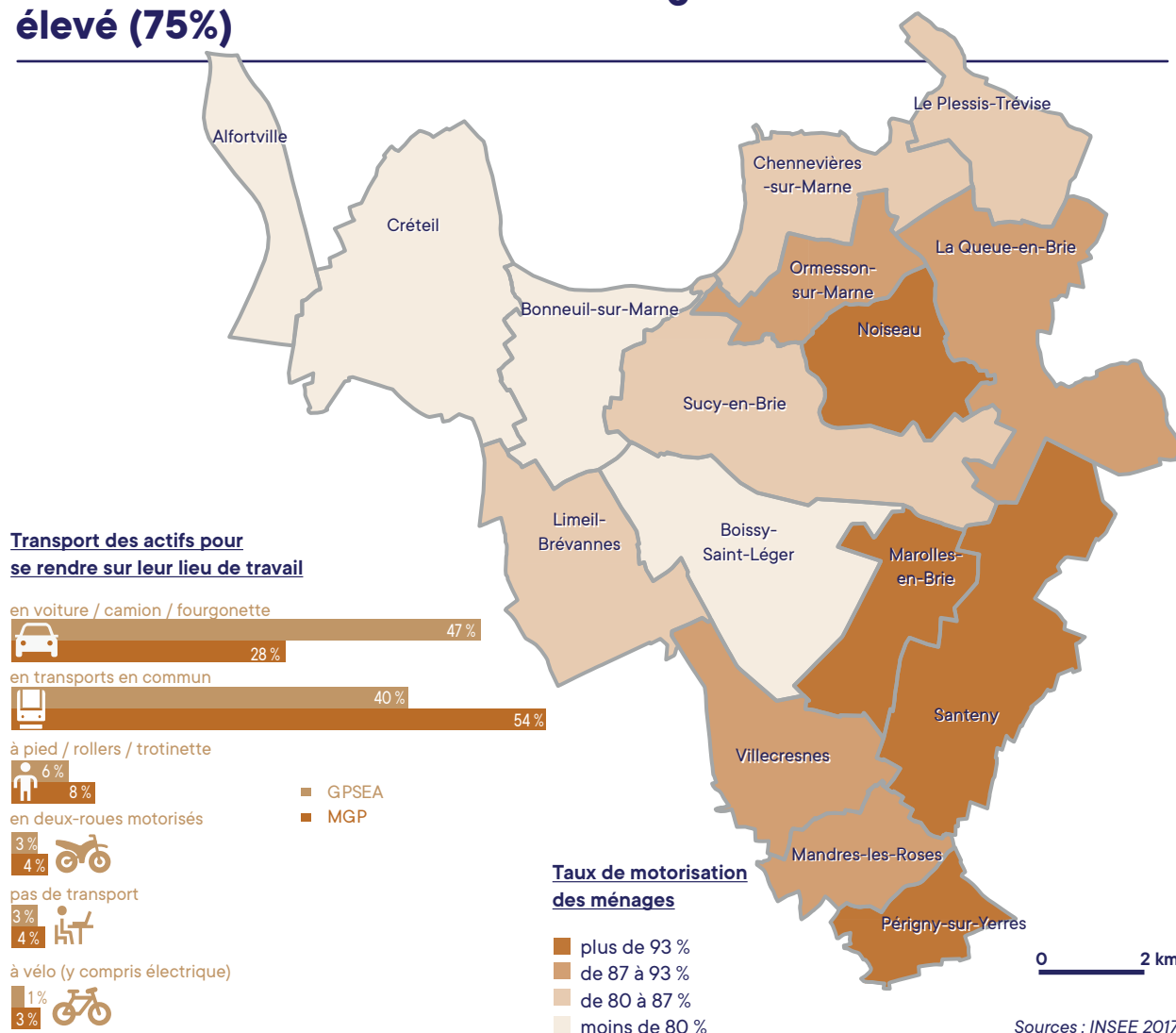


### L'ANALYSE

Compte tenu de la géographie des infrastructures de transports sur le territoire de GPSEA, il n'est pas étonnant de constater que **les actifs plébiscitent la voiture au détriment des transports en commun**. En effet, les lignes ferrées sont concentrées sur l'extrême ouest du territoire. Le reste de GPSEA est traversé par la nationale 19 d'est en ouest et par des départementales au nord.

Sur l'ensemble des déplacements, ceux qui concernent **le domicile-travail** sont les plus significatifs et **ils ne se produisent pas seulement à l'intérieur de GPSEA**. Par exemple, sur les 65 % d'actifs travaillant à l'extérieur du territoire, 23 % se rendent à Paris et 19 % dans le reste du Val-de-Marne.

## Un taux de motorisation des ménages élevé (75%)



### CLÉ DE LECTURE

Les ménages de 4 communes sur 16 sont motorisés à plus de 93 %.

40 % des actifs habitant GPSEA se rendent sur leur lieu de travail en transports en commun.



### L'ANALYSE

Grand Paris Sud Est Avenir est un territoire où la voiture est fortement utilisée pour se déplacer puisque 47 % des actifs l'utilisent pour se rendre sur leur lieu de travail. Toutefois, en 2007, ils étaient 50 % à utiliser leur voiture, la tendance est donc à la baisse. Les transports en communs étaient empruntés à 36 % en 2007 et le sont à 40 % en 2017.

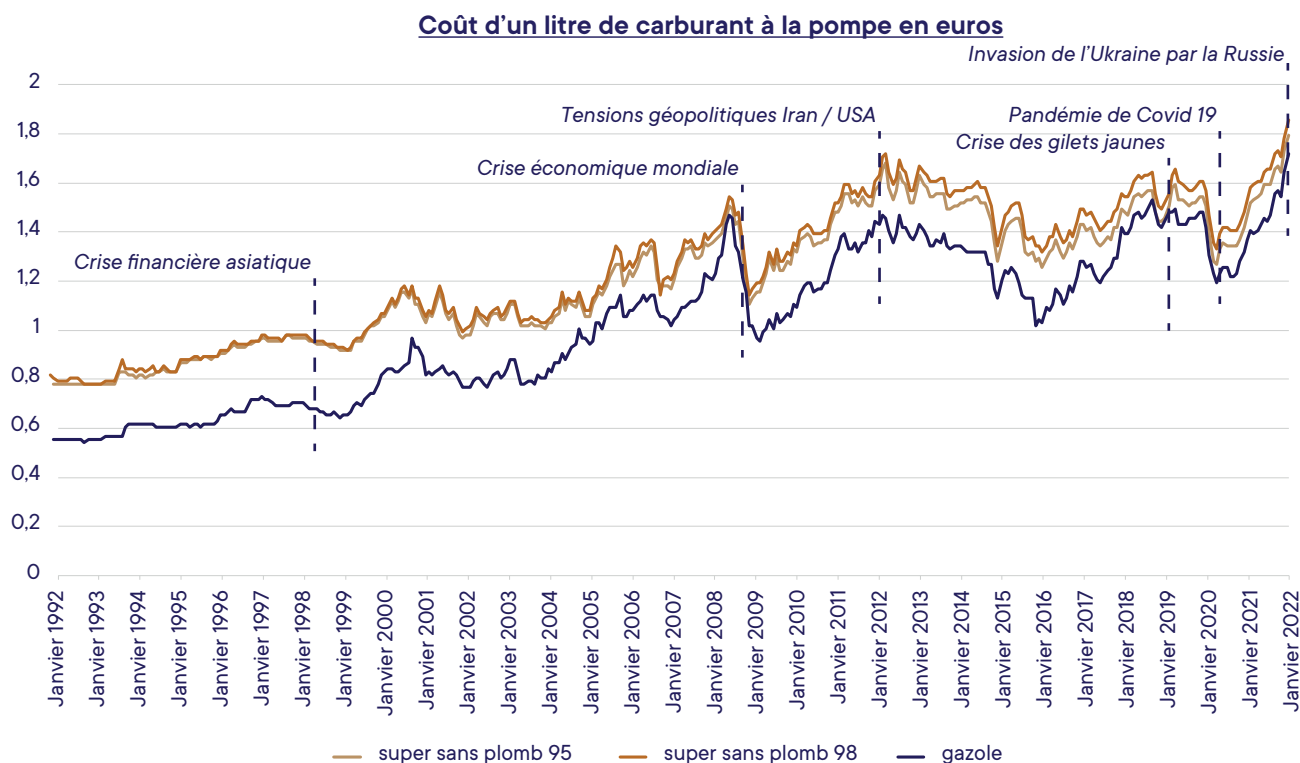
Les déplacements doux\* ne sont utilisés qu'à 10 % mais il est possible que des habitudes prises par les actifs pendant la pandémie de COVID-19 amènent à changer l'évolution de ces modes de déplacement.

Le taux de motorisation des ménages passe de 77 % en 2007 à 75 % en 2017 (de 58 % à 54% sur la MGP). Même si ce dernier diminue très progressivement, **les habitants de GPSEA sont encore très dépendants de leur véhicule particulier pour se déplacer**. Sur le territoire il y a une différence importante entre la commune d'Alfortville, très fortement urbanisée, où l'offre de transports en commun est variée, qui compte 62 % de ménages motorisés et la commune de Marolles-en-Brie, plus rurale, qui compte quant à elle 94 % de ménages motorisés.

En complément, il est à noter que 33% des ménages motorisés ont plus d'une voiture contre 22% des ménages métropolitains.

\* définitions p.6

## Un coût du carburant qui pèse de plus en plus lourd sur le budget des ménages



Source : ministère de la transition écologique 2022



**2,1 €**

le litre de gazole en mars 2022



**32 %**

des usagers de la voiture personnelle ne changeraient pas leur utilisation suite à une hausse de prix du carburant de 100 %

Source : Baromètre des mobilités du quotidien Fondation pour la Nature et l'Homme & Wimoov - résultats nationaux - février 2022



### CLÉ DE LECTURE

En mars 2022, le coût du gazole atteint 2,1 € le litre, somme jamais atteinte jusqu'alors.

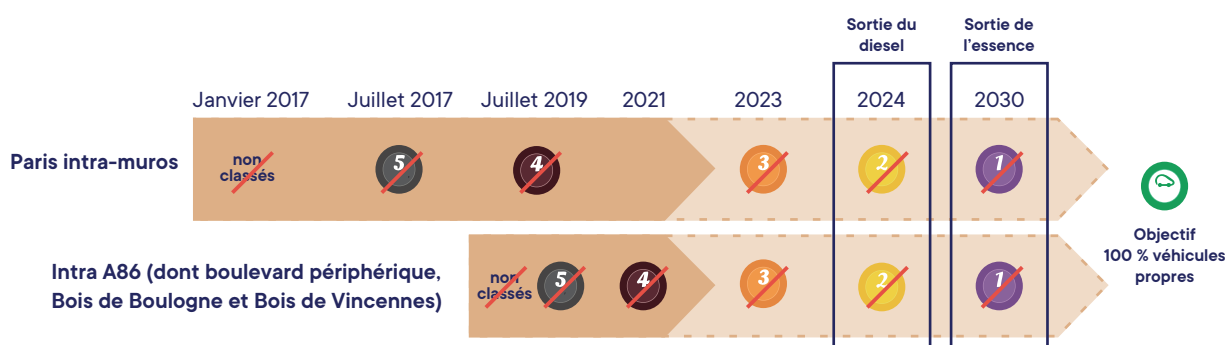
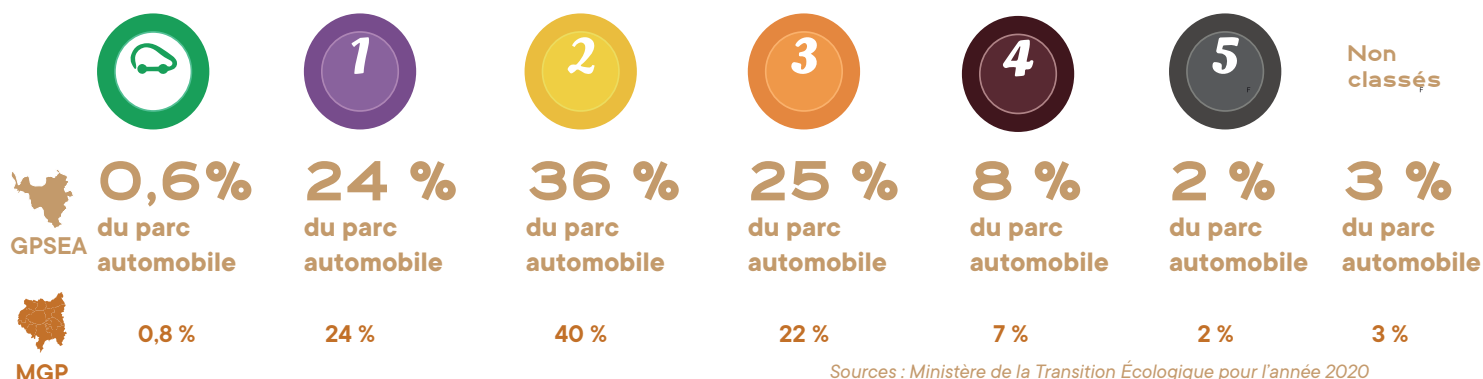


### L'ANALYSE

De par la configuration du territoire et la réduction du maillage des transports en commun dû à l'éloignement de Paris, de nombreux habitants n'ont pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport. **La dépendance à la voiture thermique individuelle est encore très importante aujourd'hui.**

Elle est fortement corrélée au niveau d'urbanisation du territoire. **Dans les communes les plus isolées, la part des personnes déclarant avoir le choix dans le mode de transport n'est que de 26 % quand elle atteint 80 % dans les villes centres des grandes métropoles.** Cette absence de choix a un coût, plus on s'éloigne des grands centre urbains, plus les dépenses de carburant sont élevées. Ces situations de dépendance sont encore plus mises en lumière par le maintien de l'usage de la voiture en cas de hausses spectaculaires des prix du carburant. En effet, avec un scénario de hausse de 100 % du prix, un tiers des français ne changeraient pas leur usage de la voiture.

## Crit'Air la vignette qui interdit les véhicules trop polluants



### CLÉ DE LECTURE

Le parc automobile de GPSEA compte 36 % de véhicules Crit'Air 2.

La première ZFE-m a été créée en 2015 et renforcée en janvier 2017 : les véhicules non classés ne pouvaient plus circuler dans Paris intra-muros. En 2019, la ZFE-m parisienne a été étendue aux communes situées à l'intérieur de l'autoroute A86 et les restrictions seront renforcées au fil des années.



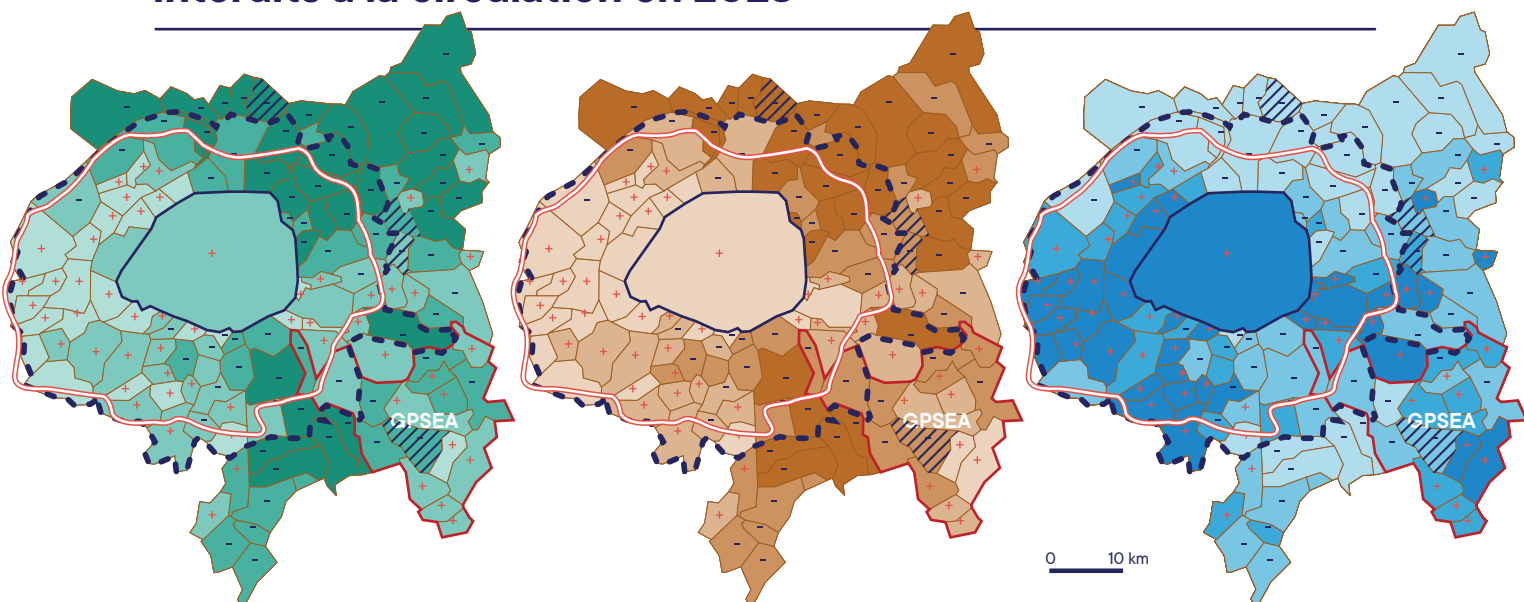
### L'ANALYSE

**Le certificat qualité de l'air est un document sécurisé qui permet de classer les véhicules en fonction de leurs émissions polluantes.** Il y a 6 vignettes : la 1ère considère les véhicules électriques ou à hydrogène comme moins polluants, et la dernière (Crit'Air 5) les diesels immatriculés entre 1997 et 2000 comme les plus polluants.

Entre les deux, 4 vignettes (1, 2, 3, 4) répartissent les véhicules selon leur carburant et leur année d'immatriculation. Les véhicules non classés n'ont pas le droit à une vignette Crit'Air : voitures et utilitaires immatriculés avant le 1er janvier 1997 et les deux-roues immatriculés avant le 1er juin 2000.

En France, des restrictions de circulation s'appuient sur les vignettes Crit'Air dans quatre ZFE-m: Paris, la Métropole du Grand Paris, la Métropole de Lyon et Grenoble-Alpes-Métropole. De plus, cette certification permet de prendre des mesures ponctuelles lors d'un épisode de pollution, comme la circulation différenciée.

## Une augmentation de 26 % de véhicules particuliers de GPSEA interdits à la circulation en 2023



Part des véhicules particuliers interdits\* à la circulation dans la ZFE-m depuis le 1er juin 2021

- plus de 16 %
- 13 à 16 %
- 9 à 13 %
- moins de 9 %

\* véhicules inconnus, non classés, Crit'air 4 et 5

Part des véhicules particuliers qui seront interdits\* à la circulation dans la ZFE-m à partir de 2023

- plus de 45 %
- 37 à 45 %
- 31 à 37 %
- moins de 31 %

\* véhicules inconnus, non classés, Crit'air 3, 4 et 5

Part des véhicules particuliers qui sont classés Crit'air Electric et Crit'air 1

- plus de 32 %
- 28 à 32 %
- 22 à 28 %
- moins de 22 %

■ GPSEA

--- Zone à Faibles Émissions

□ boulevard périphérique

/// commune ayant signé un arrêté pour la ZFE, hors du périmètre

□ Autoroute A86

Revenu médian disponible par commune

+ > au revenu médian de la MGP

- < au revenu médian de la MGP

Sources : Ministère de la transition écologique 2020, INSEE 2018, ZFE métropolitaine 2021



### CLÉ DE LECTURE

Sur la base des véhicules enregistrés à ce jour, entre 37 et 45 % du parc de véhicules particuliers\* de 10 communes de GPSEA seraient interdits à la circulation dans la ZFE-m du Grand Paris à partir de 2023.



### L'ANALYSE

La ZFE-m de Paris a été **étendue en 2019 aux communes de la Métropole du Grand Paris** (+ Viroflay et Vélizy-Villacoublay) situées à l'intérieur de l'A86 (attention pour Créteil, seul le quartier à l'intérieur de l'A86 est concerné pour l'instant). Depuis cette date, une **vignette Crit'Air doit être apposée au pare-brise** et certains véhicules ne peuvent circuler à certains horaires. 4 communes, hors périmètre, ont signé un arrêté en faveur de la ZFE.

Sur la base des données du parc automobile 2020, l'interdiction des **Crit'Air 3 (2023) occasionneraient une augmentation de 26 % de véhicules particuliers concernés sur GPSEA** (+ 23 % sur la MGP), soit 36 059 véhicules pour GPSEA et 591 775 pour la MGP. Ces chiffres ne tiennent pas compte des véhicules non autorisés qui se trouvent en dehors de cette zone mais qui devront, pour leur déplacement professionnel ou de loisirs (vers Paris ou Créteil) traverser celle-ci. De ce fait, l'impact pour GPSEA sera bien plus important. GPSEA compte 65 % d'actifs qui travaillent en dehors du territoire et 47 % de ceux-ci se déplacent en voiture.

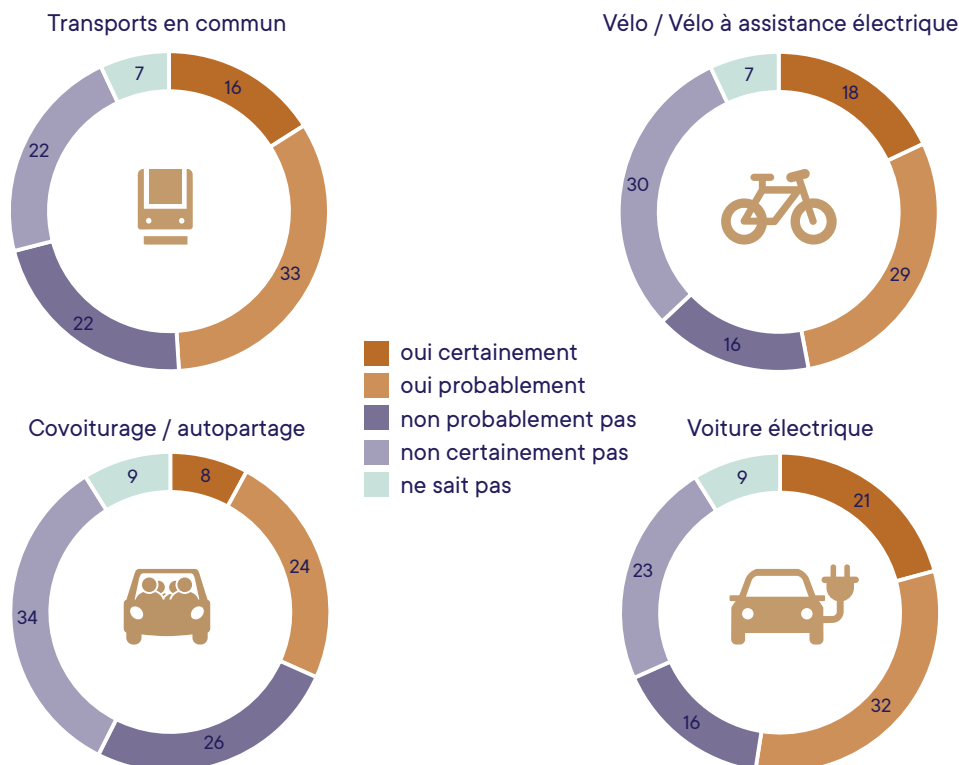
Il est à noter que malgré, les aides financières mises en place, **les populations à faibles revenus sont les plus impactées par ce dispositif**. Les véhicules électriques et Crit'Air 1 sont très minoritaires (seule le parc automobile de Vaucresson, dans l'ouest métropolitain, est composé à plus de 50 % de Crit'Air E et Crit'Air 1).

\* définitions p.6

## Un attrait pour la voiture électrique, le moyen alternatif le moins écologique

Question posées dans le cadre du baromètre des mobilités :

S'il était possible d'apporter des solutions à au moins une partie des difficultés liées à l'utilisation de la voiture thermique seriez-vous prêt à essayer dans les 12 prochains mois (le mode de référence) pour vos déplacements ?



Source : Baromètre des mobilités du quotidien Fondation pour la Nature et l'Homme & Wimoov - résultats nationaux - février 2022



### CLÉ DE LECTURE

21 % des personnes utilisant principalement ou occasionnellement un véhicule thermique seraient disposées à essayer «certainement» la voiture électrique comme moyen de transport alternatif.



### L'ANALYSE

Aujourd'hui, parmi les transports alternatifs à la voiture thermique, la voiture électrique est le moyen le plus cité. **53 % des personnes interrogées se disent «certainement» ou «probablement» prêtes à essayer la voiture électrique.** Si elle cumule des freins de coût d'acquisition et d'accès à des bornes de rechargement, elle est la plus proche de la voiture thermique en termes de liberté et de facilité au quotidien. Les politiques nationales, via notamment le plan de soutien aux véhicules propres, orientent les automobilistes à une transition vers ces alternatives considérées comme moins polluantes et moins émettrice de gaz à effet de serre.

Certains spécialistes alertent néanmoins sur **l'impact écologique à long terme des véhicules électriques.** Leur production nécessite une extraction massive de minerais et risque d'affaiblir des territoires déjà bien pollués. L'absence de modèle économique de recyclage des métaux ne permet pas un recyclage des batteries à 100 %. Le flou sur le modèle de production électrique, les demandes exponentielles en électricité poussées par des modèles de smart city ou encore la potentielle délocalisation du parc de véhicules thermiques actuel vers les pays en développement sont autant de facteurs d'inquiétude supplémentaires.

D'un point de vue prospectif, **les changements de comportements des habitants** passent par la proposition d'infrastructures de transports mais aussi par une prise de conscience de sobriété énergétique. Des pistes pour repenser les déplacements individuels sont en germe comme l'autopartage ; les tendances lourdes de raréfaction des ressources (et son pendant économique d'hausse des prix) pourront jouer un rôle en faveur de ces transitions.

## Pour aller plus loin



### Des restrictions de plus en plus fortes à prévoir.

En 2024, la ZFE-m planifie l'interdiction des Crit'Air 2, signifiant la fin des véhicules diesel dans la capitale et les communes alentours.

En parallèle, le Plan Climat de la France a inscrit la fin de la vente des véhicules thermiques d'ici 2040, objectif repris par l'Assemblée nationale dans la Loi d'orientation des mobilités.

Ces restrictions pourraient impliquer à moyen terme des comportements plus sobres (transfert vers les transports en commun, mobilité douce, autopartage et covoiturage) et un renouvellement du parc automobile des particuliers et des entreprises vers des véhicules plus performants ou vers un changement de motorisation (hybride, hybride rechargeable,

GNV/BioGNV, électriques à batterie, hydrogène), mais cela en repensant également les usages.

En effet, l'utilisation de la voiture personnelle telle que nous la connaissons aujourd'hui semble devoir évoluer. L'usage personnel de ces véhicules pourrait devenir plus collectif. Certains experts préconisent par exemple la recherche sur les transports low-tech, la réhabilitation et l'entretien de lignes de train existantes ou la promotion accrue des déplacements doux.

Dans ce contexte, une enquête sur les modes de déplacement des habitants de GPSEA pourrait être menée pour analyser l'impact de ces mesures sur la population du territoire.



### Liens vers d'autres publications complémentaires :

- Les modes de transport sur le territoire de GPSEA ? (juin 2021)
- Portrait de territoire de GPSEA ? (juin 2020)

## Méthodologie

Les données utilisées pour cette publication sont toutes issues du Ministère de la Transition Écologique pour l'année 2020, de l'INSEE, du Baromètre des mobilités du quotidien Fondation pour la Nature et l'Homme & Wimoov - résultats nationaux - février 2022 et enfin de l'enquête énergie «non, la voiture électrique n'est pas écologique» du magazine Reporterre (1er septembre 2020).

Pour chaque territoire concerné par la mise en place d'une ZFE, une estimation du parc roulant des véhicules selon leur catégorie Crit'Air est fournie pour l'ensemble des véhicules, à savoir les voitures, les véhicules utilitaires légers et les poids lourds, autobus et autocars, par commune et pour l'ensemble de l'agglomération.

## Quelques définitions

**Déplacements doux** : réalisés grâce aux moyens de transport doux qui caractérisent tous les modes de transports sans moteurs, qui ne génèrent pas de pollution ou de gaz à effet de serre (la marche, le vélo, la trottinette...). Ils contribuent à la réduction de la pollution de l'air et à la lutte contre le réchauffement climatique et permettent de se maintenir en bonne santé physique en

pratiquant régulièrement de l'exercice. Ils peuvent se combiner à d'autres modes alternatifs (voiture électrique, transports en commun, vélo à assistance électrique...)

**Véhicule particulier** : véhicule routier de tourisme destiné au transport de personnes communément appelé voiture.

L'usage de la voiture aujourd'hui et demain sur le territoire de GPSEA

**Conception et rédaction** : Direction de l'Observatoire  
[observatoire@gpsea.fr](mailto:observatoire@gpsea.fr)

**Sources** : Ministère de la transition écologique

**Date** : mai 2022

[www.facebook.com/sudestavenir](https://www.facebook.com/sudestavenir) [www.twitter.com/sudestavenir](https://www.twitter.com/sudestavenir) [www.linkedin.com/company/27021702](https://www.linkedin.com/company/27021702)

EUROPARC  
14, rue Le Corbusier  
94046 CRÉTEIL CEDEX  
01 41 94 30 00  
<https://sudestavenir.fr/>

