

La voiture à Paris : un bien en perte de vitesse

Insee Analyses Île-de-France • n° 176 • Novembre 2023



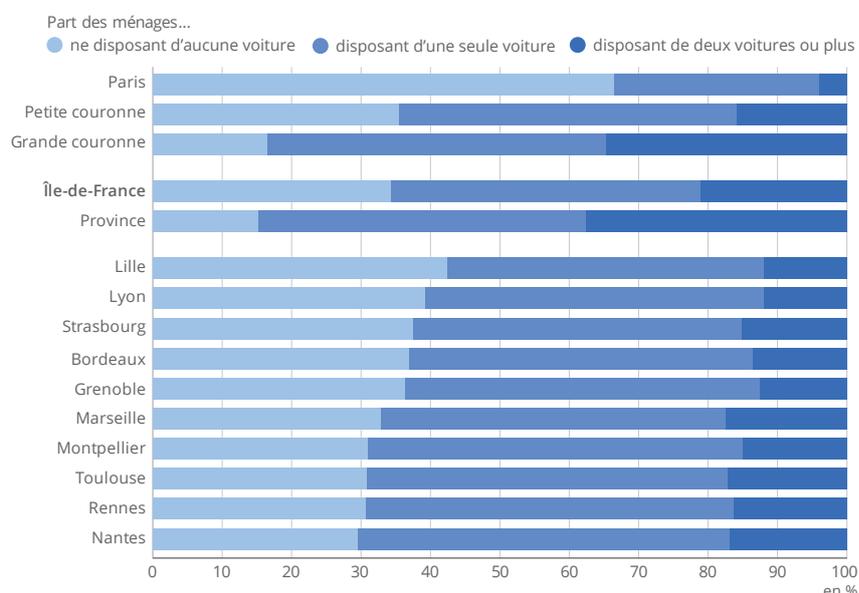
À Paris, à peine un ménage sur trois dispose d'une voiture. Pour l'ensemble de l'Île-de-France, le taux d'équipement est deux fois plus élevé, à 66 %. Il reste néanmoins très en deçà du taux d'équipement observé en moyenne en province. La part des ménages équipés augmente au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la capitale. Les ménages composés d'au moins un actif ou résidant dans une maison disposent plus souvent d'une voiture. Une fraction notable des familles avec enfant(s) et des ménages comprenant deux actifs dispose de deux voitures. Depuis 2000, le taux d'équipement reflue en Île-de-France. À Paris, cette tendance s'observe depuis les années 1990. Selon l'âge de la personne de référence du ménage, les comportements évoluent différemment : en dessous de 40 ans, le taux d'équipement recule par rapport à 1975 alors qu'il progresse à partir de 55 ans.

En 2019, en Île-de-France, deux ménages sur trois disposent d'au moins une voiture. Le **taux d'équipement** est très variable selon les caractéristiques des ménages et leur zone de résidence. L'équipement automobile des ménages est fortement dépendant de leur profil socio-démographique et de diverses contraintes auxquelles ils font face. Celles-ci sont notamment matérielles (pouvoir stationner son véhicule) et financières (le fait du budget nécessaire pour l'achat, l'assurance et l'entretien. Enfin, la voiture répond souvent à une nécessité (se déplacer pour aller travailler, étudier...).

En Île-de-France, le taux d'équipement automobile croît quand on s'éloigne du centre de la région

En Île-de-France, près de la moitié des ménages (45 %) ne disposent que d'une seule voiture. Cette part est similaire en province (47 %). Cependant, dans la région francilienne, la part des ménages multi-motorisés, c'est-à-dire ayant deux voitures ou plus, est nettement moindre (21 % contre 38 %) et celle des ménages ne disposant d'aucune voiture est plus importante (34 % contre 15 %). Au final, en Île-de-France, le parc automobile de l'ensemble des ménages est de 4,6 millions de voitures, soit 0,87 voiture par ménage en moyenne, contre 1,26 en province.

► 1. Taux d'équipement automobile des ménages en Île-de-France et dans des grandes villes de France métropolitaine en 2019



Lecture : en 2019, 34,4 % des ménages franciliens ne disposent d'aucune voiture, 65,6 % en ont au moins une (44,6 %, une seule et 21,0 %, deux voitures ou plus).

Champ : ménages ayant leur résidence principale en France métropolitaine.

Source : Insee, recensement de la population 2019, exploitation complémentaire.

Au sein de la région, les disparités territoriales sont très marquées. À Paris, seul un ménage sur trois dispose d'au moins une voiture. Plus on s'éloigne de Paris, plus cette proportion est importante. Elle est deux fois plus élevée dans la petite couronne (65 %) et 2,5 fois plus élevée

en grande couronne (83 %) qu'à Paris. Par contraste, dans les dix principales villes françaises, le taux d'équipement automobile est comparable à celui de la petite couronne, autour de 65 %. Il est compris entre 58 % à Lille et 70 % à Nantes, et atteint 67 % à Marseille et 61 % à Lyon. En

province, les taux de mono-équipement et de multi-équipement sont similaires à ceux observés en grande couronne francilienne, qui semble pourtant offrir un meilleur accès aux transports en commun, notamment aux abords des villes ► **figure 1**.

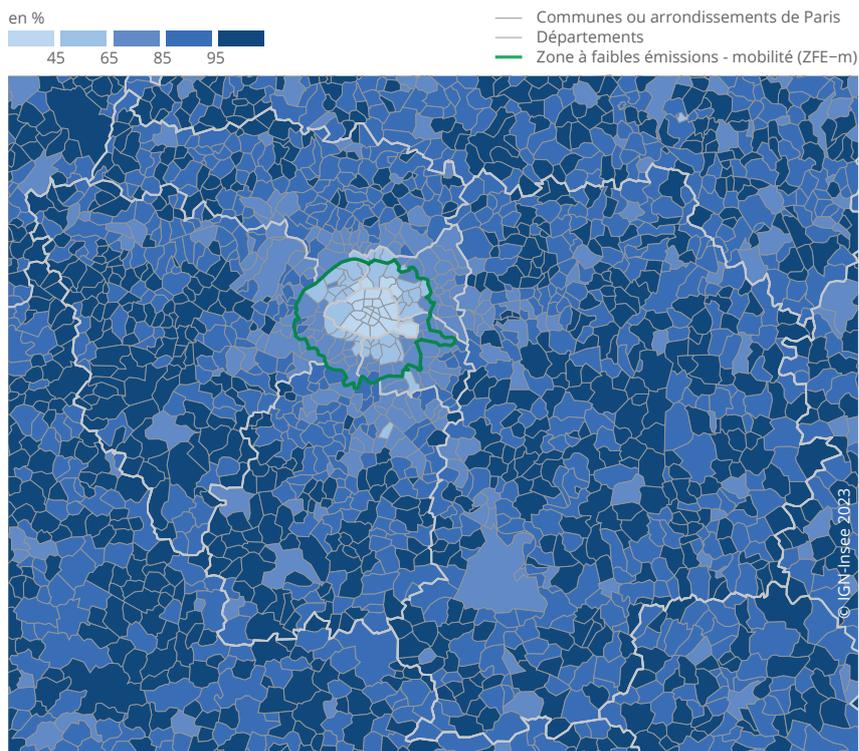
La situation de Paris est profondément atypique s'agissant de taux d'équipement automobile. Du fait de l'offre abondante et diversifiée de transports en commun, le besoin d'une voiture s'y fait moins ressentir. Ces transports peuvent couvrir à la fois les besoins du quotidien pour aller travailler, faire ses courses ou avoir des activités de loisir (principalement bus, métro, tramway, Transilien), et ceux du week-end ou des vacances (accès aisé à des transports de longue distance : TGV, avion). À cela, s'ajoutent la limitation des places de stationnement et les contraintes de circulation, à la fois inhérentes à toute grande ville et qui ont connu une accentuation dans le cadre des politiques de mobilité engagées depuis plusieurs années. Enfin, la structure des ménages parisiens, composés majoritairement de personnes seules (52 %) et souvent de personnes soit jeunes soit très âgées, contribue à expliquer le faible taux d'équipement.

Une autre particularité parisienne concerne les caractéristiques de son parc automobile : les voitures sont plutôt récentes et sont, au regard de la législation en vigueur pour les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), moins polluantes. Ainsi, à Paris, deux voitures sur trois sont classées Crit'Air 1 ou 2 contre une sur deux au niveau national. À l'inverse, en Seine-Saint-Denis, les voitures classées Crit'Air 4, 5 ou non classées, interdites dans le périmètre de la ZFE-m, sont majoritaires (52 %) ► **encadré**.

La dépendance à la voiture n'est pas le seul motif d'équipement

À l'échelle communale, les différences de taux d'équipement témoignent de deux types de rapport des ménages à la voiture ► **figure 2**. Dans la plupart des communes, le taux d'équipement reflète le niveau de dépendance à la voiture. Le taux est ainsi globalement plus élevé en grande couronne et surtout dans les communes rurales, moins bien desservies par les transports en commun. À l'opposé, dans les villes possédant une gare, il est plus faible, proche des valeurs observées en petite couronne. Cependant, dans un petit nombre de communes, le taux d'équipement reflète aussi la capacité financière à disposer d'une voiture, considérée alors comme un bien de consommation courante. C'est notamment le cas dans des communes caractérisées par un niveau de vie élevé de leurs ménages, même lorsqu'elles sont très bien desservies en transports en commun. Ainsi, à Paris, le 16^e arrondissement se distingue des autres

► 2. Part des ménages disposant d'au moins une voiture, par commune de résidence en Île-de-France en 2019



Lecture : dans plusieurs arrondissements de Paris, moins de 45 % des ménages résidents disposent d'au moins une voiture.

Champ : ménages ayant leur résidence principale en Île-de-France ou dans ses franges extérieures.

Source : Insee, recensement de la population 2019, exploitation complémentaire.

arrondissements par un taux d'équipement automobile élevé (52 %), suivi par le 8^e (44 %) et le 7^e (43 %). Il en est de même pour Vaucluse, Marnes-la-Coquette et Saint-Cloud (Hauts-de-Seine), Le Vésinet, Saint-Nom-la-Bretèche et Croissy-sur-Seine (Yvelines).

Cela s'explique pour un grand nombre d'actifs par le besoin d'un véhicule pour travailler ou se rendre sur son lieu de travail. Les exploitants agricoles et les artisans, commerçants et chefs d'entreprise sont ainsi plus motorisés que les autres catégories socioprofessionnelles, c'est également le cas en province.

Les actifs disposent plus souvent d'au moins une voiture que les inactifs

En Île-de-France, les ménages comprenant au moins un actif sont en moyenne plus équipés en automobile que les ménages composés d'inactifs (retraités ou étudiants).

En outre, quelles que soient les caractéristiques du ménage, le taux d'équipement croît avec l'âge de la personne de référence dans le ménage, et ce jusqu'à 64 ans : de 31 % chez les 18-24 ans, il passe à 60 % chez les 25-39 ans, atteignant 74 % chez les 55-64 ans. Puis,

► Encadré - Des politiques publiques pour favoriser des alternatives à la voiture

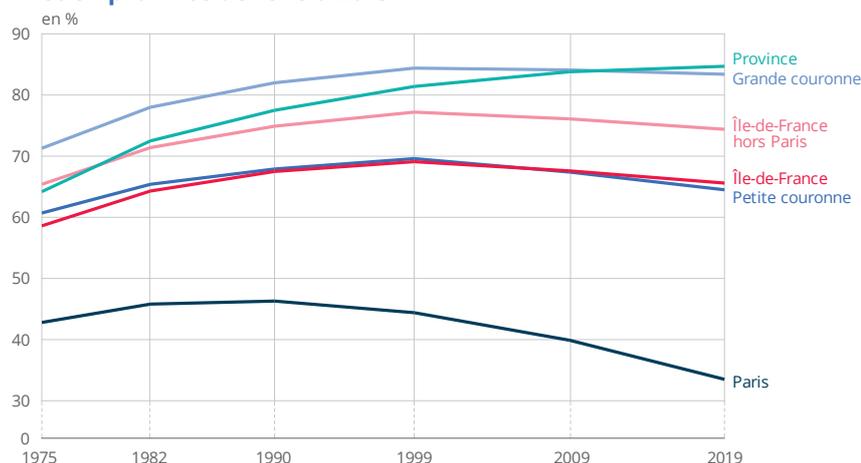
Les politiques de mobilité sont définies autour de trois axes : le développement des transports collectifs, la promotion des mobilités actives (marche, vélo) et la régulation des usages de l'automobile.

En Île-de-France, le développement du transport collectif se concrétise principalement par le projet de Grand Paris Express, réseau composé de quatre lignes de métro automatique autour de Paris, et de l'extension de deux lignes existantes. D'une longueur totale de 200 kilomètres, il s'inscrit dans un projet plus large de développement économique et social pour la région parisienne dont il est un des piliers majeurs (loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris).

La croissance des modes dits « doux », et notamment du vélo, comme alternative à la voiture, est très forte, mais elle concerne des pratiques encore minoritaires. Le « Plan vélo et marche 2023-2027 » vise à rendre la pratique du vélo et de la marche plus courante dans le quotidien des Français. Il repose sur trois piliers : former au vélo dès le plus jeune âge, faire du vélo une alternative aux autres transports, développer une filière économique et industrielle du vélo.

Enfin, le dispositif de zone à faibles émissions (ZFE) consiste à interdire l'accès à un territoire aux véhicules les plus polluants, en se basant sur la « vignette Crit'Air », telle que définie par un arrêté du 21 juin 2016. <https://www.zonefaiblesemissionsmetropolitaine.fr>

► 3. Évolution du taux d'équipement automobile en Île-de-France et en province de 1975 à 2019



Lecture : en 2019, en Île-de-France, 65,6 % des ménages disposent d'au moins une voiture contre 58,6 % en 1975.

Champ : ménages ayant leur résidence principale en France métropolitaine.

Source : Insee, Saphir, recensements de la population de 1975 à 2019, exploitation complémentaire.

aux âges où l'activité professionnelle est de moins en moins fréquente, le taux d'équipement diminue rapidement.

La composition du ménage est un autre facteur déterminant. Ainsi, parmi les ménages âgés de 25 à 39 ans, 40 % des personnes seules disposent d'une voiture alors que cette part atteint 63 % pour les couples sans enfant. En outre, la venue du premier enfant est un événement déclenchant souvent l'achat pour les couples ne disposant pas de voiture : 85 % des couples de cette tranche d'âge n'ayant que des enfants mineurs ont une voiture. Cette proportion augmente peu avec le nombre d'enfants ou avec leur âge, tant qu'ils sont mineurs. Enfin, quel que soit l'âge du couple, elle atteint 91 % si tous les enfants sont majeurs. Ce fort taux d'équipement pourrait s'expliquer par des besoins accrus de la voiture dans ces ménages et par le fait que certains jeunes majeurs vivant chez leurs parents disposent de leur propre voiture alors même que leurs parents n'en sont pas équipés.

Résider en maison favorise la détention d'une voiture

Les conditions de logement influent aussi sur le taux d'équipement d'une voiture. Dans la région, 88 % des ménages disposant d'un emplacement de stationnement sont motorisés contre 39 % de ceux qui n'en disposent pas. Dans les 2^e et 3^e arrondissements de la capitale, où les logements sans box ni garage sont relativement plus nombreux, quatre ménages sur cinq sont sans voiture. Toutefois, le type de logement est également déterminant : à localisation, âge et composition du ménage identiques, les ménages qui résident en maison ont plus souvent une voiture que ceux habitant en appartement. Ce n'est pas seulement

la présence du garage qui explique cette situation. En effet, les ménages qui résident dans une maison sans emplacement de stationnement sont en moyenne presque autant équipés d'une voiture que ceux habitant un appartement avec un tel emplacement, et le sont même plus à caractéristiques identiques du ménage et de localisation. Cela peut être dû aux possibilités de se garer dans la rue à proximité de leur maison.

Le multi-équipement est plus fréquent chez les familles avec enfant(s)...

En Île-de-France, un ménage sur cinq dispose de deux voitures ou plus. Les ménages **multi-motorisés** ont globalement le même profil que les ménages **mono-motorisés**.

Ainsi, la part des ménages multi-équipés augmente avec le nombre d'adultes dans le ménage : cette part, quasi nulle pour les ménages franciliens ne comptant qu'une personne et les familles monoparentales avec enfants mineurs, atteint 33 % pour les couples sans enfant. Elle culmine à 38 % chez les couples n'ayant que des enfants mineurs. Comme pour le taux de motorisation des ménages, le taux de multi-équipement est stable quel que soit le nombre d'enfants du ménage lorsqu'ils sont mineurs. En revanche, la présence d'enfants majeurs dans le ménage joue un rôle significatif : 20 % des familles monoparentales avec enfants majeurs ont deux voitures ou plus et 55 % des couples avec enfants majeurs.

... et pour les actifs

De même, la part des ménages multi-équipés croît avec le nombre d'actifs

présents dans le ménage. Ainsi, la proportion de multi-motorisés est deux fois plus importante parmi les ménages comptant au moins un actif que parmi ceux n'en comptant aucun (24 % contre 12 %). Elle concerne 10 % des ménages comprenant un seul actif, mais atteint 38 % s'ils comprennent au moins deux actifs. Des différences s'observent en fonction de la catégorie socioprofessionnelle : 53 % des agriculteurs sont multi-motorisés contre 33 % des artisans, commerçants et chefs d'entreprise et entre 20 et 25 % des ouvriers, employés, professions intermédiaires et cadres. Inversement, les personnes inactives (retraités, étudiants...), déjà moins fréquemment équipées, disposent aussi moins fréquemment de plusieurs voitures.

Un coup d'œil dans le rétro : en 40 ans, une progression trois fois moindre qu'en province

En l'espace de quelque quarante ans, en Île-de-France, le taux d'équipement automobile augmente de 7 points : entre 1975 et 2019, il passe de 59 % à 66 % ► **figure 3**. Cette hausse est trois fois moindre que celle observée en province où le taux grimpe de 21 points, passant de 64 % à 85 %.

La progression du taux d'équipement en voiture en Île-de-France est surtout portée par celle de la grande couronne, de 71 % à 83 %. En petite couronne, la croissance est très faible (de 61 % à 65 %). Dans la capitale, le taux d'équipement diminue nettement dans le même temps : en 1975, les ménages parisiens étaient 43 % à être équipés d'une voiture ; ils ne sont plus que 34 % en 2019.

Ces évolutions contrastées traduisent de nombreuses transformations, en particulier de l'offre de transports en commun et des incitations au développement de modes de mobilité plus doux. Elles diffèrent aussi selon les caractéristiques des ménages et leur mode de vie. On peut ainsi y voir à la fois le reflet des politiques publiques d'aménagement du territoire et de considérations particulières propres à chaque catégorie de population.

Le multi-équipement a, comparativement, plus progressé que le mono-équipement sur les quatre dernières décennies. La proportion de ménages disposant de deux voitures ou plus passe ainsi de 8 % en 1975 à 21 % en 2019 en Île-de-France et de 10 % à 38 % en province. Cela tient notamment au développement du travail des femmes, à l'étalement urbain induisant de plus grandes distances pour aller travailler et à l'extension du modèle pavillonnaire.

Indépendamment de tout autre facteur, la présence d'enfant(s) dans un couple reste un déterminant de la motorisation,

et conduit encore plus systématiquement aujourd'hui qu'il y a quarante ans à disposer d'une voiture : le taux d'équipement des couples avec un ou plusieurs enfants est passé de 80 % en 1975 à 87 % en 2019. En revanche, la catégorie socioprofessionnelle n'est plus déterminante : en 1975, 87 % des cadres disposaient d'au moins une voiture contre 60 % des ouvriers. En 2019, cela ne concerne plus que 68 % des cadres, mais 70 % des ouvriers. La concentration des cadres dans le centre de l'agglomération parisienne, par contraste avec les ouvriers qui résident plus souvent en grande couronne, participe de cette évolution.

Une inversion de tendance plus tôt à Paris et chez les 18-24 ans

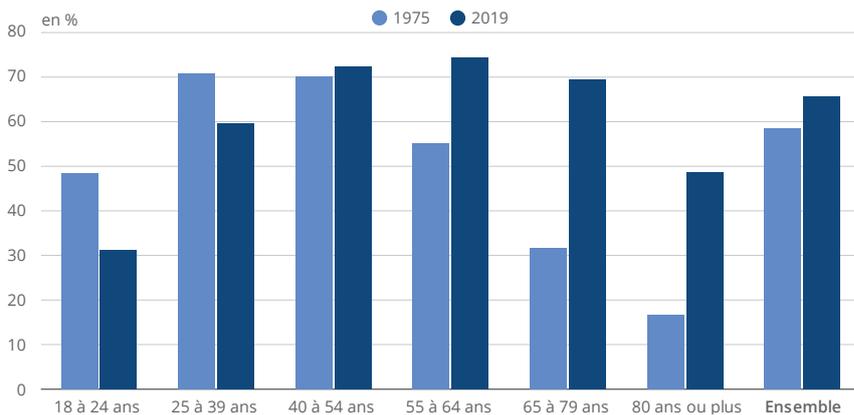
Initié à la fin des années 1990, le mouvement de renonciation à la voiture s'accroît progressivement, avec un plus fort recours aux transports en commun et aux mobilités douces, à la faveur des politiques publiques qui encouragent ces alternatives à la voiture. Le retournement de tendance intervient à un moment différent selon les territoires et selon l'âge.

À Paris, le taux d'équipement décroît très tôt, dès les années 1990. Égal à 46,3 % en 1990, il perd 2 points en dix ans, puis 4,5 points dans les dix années suivantes pour atteindre 39,9 % en 2009. La baisse s'accroît encore dans la dernière décennie : ainsi, seul un tiers des ménages résidant dans la capitale sont équipés d'au moins une voiture en 2019.

En petite couronne, après une phase de croissance jusqu'à la fin des années 1990, le taux d'équipement s'est contracté de 5 points entre 1999 et 2019 (64,5 %). En grande couronne, les ménages restent encore très largement équipés, même si la part de ceux qui disposent d'une voiture a très légèrement décliné en vingt ans (-1 point).

Selon l'âge de la personne de référence du ménage, les comportements évoluent différemment. Chez les jeunes, le mouvement de reflux s'est enclenché relativement tôt : au cours des années 1980 pour ceux de moins de 25 ans et dans la décennie 1990 pour ceux âgés de 25 à 39 ans. Pour les générations plus âgées, il se diffuse progressivement au cours des décennies suivantes. Néanmoins, ce recul ne s'observe pas au-delà de 65 ans : le taux d'équipement augmente continuellement, partant d'un niveau relativement faible en 1975. Au final, sur l'ensemble de la période 1975-2019, le taux d'équipement baisse très nettement pour les ménages dont la

► 4. Taux d'équipement automobile selon l'âge de la personne de référence du ménage en Île-de-France en 1975 et en 2019



Lecture : en 2019, en Île-de-France, 48,7 % des ménages dont la personne de référence a 80 ans ou plus disposent d'au moins une voiture contre 16,7 % en 1975.

Champ : ménages ayant leur résidence principale en Île-de-France.

Source : Insee, Saphir, recensements de la population 1975 et 2019, exploitation complémentaire.

► Pour comprendre

L'étude repose sur l'exploitation du recensement de la population de 2019 et du système d'analyse de la population par l'historique des recensements (Saphir), fichier constitué par l'empilement des recensements depuis 1968. Plus précisément, cette étude exploite deux questions de la feuille de logement du recensement de la population, l'une portant sur le nombre de voitures à disposition, l'autre, sur la présence d'un emplacement de stationnement.

Les questions posées au recensement de la population de 2019 :

12 De combien de voitures les habitants de ce logement disposent-ils ?
Ne comptez pas les voitures ou les fourgonnettes à usage exclusivement professionnel.

- Aucune..... 0
- 1..... 1
- 2..... 2
- 3 ou plus..... 3

13 Disposez-vous d'un emplacement de stationnement réservé à votre usage personnel ?
Cet emplacement peut être un garage, un box ou une place de parking de plein air ou souterrain.

Oui 1 Non 2

Remarque : les informations récoltées sont déclaratives. Ainsi, il est possible qu'un ménage utilisant une voiture de fonction à des fins personnelles la déclare comme étant une voiture appartenant au ménage. Toutefois, le nombre total de voitures déclarées au recensement par les ménages résidant en Île-de-France est proche du parc francilien de voitures estimé par le Service des données et des études statistiques (Sdes) à partir du Répertoire statistique des véhicules routiers (Rsvero) : 4,72 millions pour le premier, 4,57 millions pour le second.

► Définitions

Le taux de motorisation ou le **taux d'équipement** rapporte, une année donnée, le nombre de ménages motorisés au nombre total de ménages.

Un ménage motorisé est un ménage disposant au moins d'une voiture. Le ménage est dit **mono-motorisé** s'il dispose d'une seule voiture, **multi-motorisé** s'il en dispose de deux ou plus.

personne de référence a moins de 40 ans alors qu'il est stable entre 40 et 54 ans et en hausse au-delà de 55 ans ► [figure 4](#).

François Dubujet, Myriam Yahyaoui (Insee)

Retrouvez plus de données en téléchargement sur www.insee.fr

► Pour en savoir plus

- Charansonney L., Dubujet F., Roy H., Tissot I., Tremblin G., « En Île-de-France, les femmes utilisent moins la voiture et émettent donc moins de CO₂ que les hommes pour aller travailler », *Insee Analyses Île-de-France* n° 174, septembre 2023.
- Sarron C., Trevien C., « Se déplacer en voiture : des distances parcourues une fois et demie plus importantes pour les habitants des couronnes que pour ceux des pôles », in *La France et ses territoires*, coll. « Insee Références », édition 2021.
- Mainaud Th., « En 2017, les ménages consacrent 11 % de leur revenu disponible à la voiture », *Insee Première* n° 1855, avril 2021.
- Brutel Ch., Pages J., « La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances », *Insee Première* n° 1835, janvier 2021.

