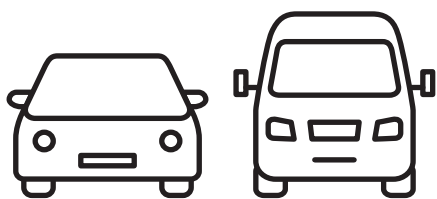


ÉVOLUTION DU PARC IMMATRICULÉ DANS LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS

UNE BAISSSE QUI SE CONFIRME EN 2023



© Apur - Hugo Parsons



- 37 000

véhicules légers
(VP + VUL) dans la MGP
entre 2022 et 2023

Entamée en 2018, la diminution du nombre de véhicules immatriculés dans la Métropole du Grand Paris s'accroît en 2023 avec 31 000 voitures particulières (VP) et 6000 véhicules utilitaires légers (VUL) de moins sur une année.

Fondée sur l'exploitation des dernières données du Service des données et études statistiques (SDES), cette note analyse les principaux éléments quantitatifs par type de véhicules (véhicule particulier et utilitaire) par territoires, par communes mais aussi par motorisation pour révéler les grandes tendances d'évolution à l'échelle métropolitaine.

Les données 2023 confirment le changement de paradigme en cours quant au rôle de la voiture dans la Métropole.

La baisse sur la dernière année est plus forte que la baisse moyenne sur les 5 dernières années, ce qui peut traduire un

phénomène d'accélération de la démotorisation, porté par la mise en service de nouvelles alternatives à la voiture et par les politiques publiques mises en œuvre. À noter toutefois que les chiffres du SDES restent évolutifs, et que la réintégration de véhicules ayant validé leur contrôle technique avec retard peut faire évoluer à la marge les chiffres communiqués sans toutefois remettre en cause les grandes tendances observées. Enfin, la progression des motorisations de nouvelles sources d'énergie (électricité notamment) se prolonge, bien que celles-ci restent encore largement minoritaires à ce jour.

Une baisse générale du nombre de véhicules immatriculés

Après une période de croissance continue, la baisse globale du parc automobile immatriculé dans la Métropole se poursuit pour la seconde année consécutive avec une baisse de plus de 38 000 véhicules tous types confondus (VP, VUL, PL, TCP). Comme en 2022, cette diminution est principalement portée par la diminution des voitures ou véhicules particuliers (VP) qui représentent 85 % du parc total. Les véhicules utilitaires légers (13 % du parc) voient leur nombre évoluer à la baisse pour la première fois. Enfin, les poids lourds et transports en commun restent relativement stables.

Certaines données relatives au parc immatriculé sont disponibles à la maille communale (nombre de véhicules, motorisation, vignettes Crit'Air) tandis que d'autres ne le sont qu'à la maille régionale (âge moyen des véhicules, distances parcourues, type de propriétaires des véhicules). Les analyses réalisées à l'échelle de la Région Île-de-France permettent cependant de donner un éclairage sur les tendances dans la Métropole du Grand Paris étant donné que les véhicules qui y sont immatriculés représentent la moitié du stock francilien.

Les voitures particulières (VP)

Le stock de VP accentue sa baisse dans la Métropole du Grand Paris : après une diminution moyenne annuelle de plus de 7 000 VP sur la période 2018-2022, la période 2022-2023 a enregistré près de 31 000 VP immatriculés en moins.

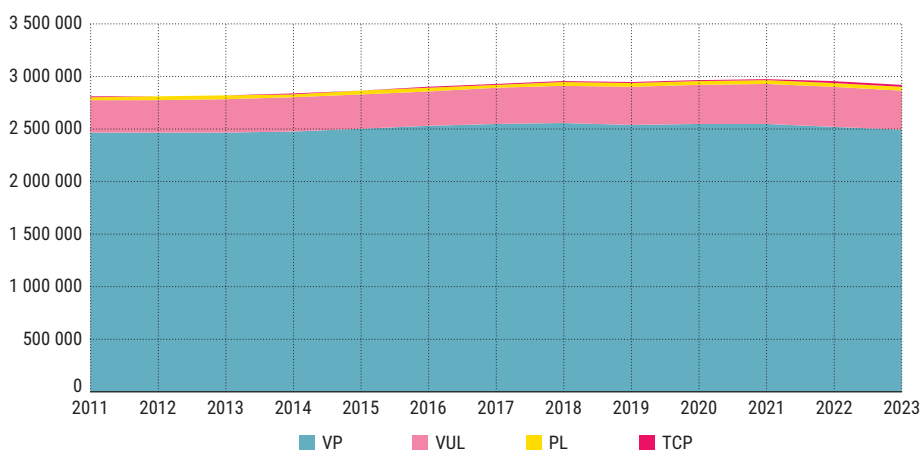
Cette diminution n'est toutefois pas homogène sur le territoire et dépend de nombreux facteurs. On observe une corrélation forte entre le maillage d'alternatives à la voiture (en transports en commun ou infrastructures cyclables) et la dynamique de démotorisation. C'est par exemple le cas des communes de Paris Terres d'Envol (T7), qui disposent d'une accessibilité aux transports en commun en deçà de la moyenne métro-

politaine, et dont le nombre de VP augmente progressivement depuis 5 ans.

Le fait que le parc immatriculé de VP ait augmenté depuis 2018 dans certaines communes ou arrondissements pourtant bien pourvus en termes d'alternatives (8^e arrondissement et 9^e arrondissement à Paris, Clichy, Issy-les-Moulineaux...) peut s'expliquer par un probable « effet

de siège ». Cela correspond aux véhicules des professionnels dont l'immatriculation est affectée à la commune du siège social de l'entreprise. Les augmentations contre-intuitives peuvent également être le fait d'apports de nouvelles populations sur la période 2018-2023. En lien avec la livraison de grands projets d'aménagement, des communes comme Aubervilliers ou Nanterre ont vu leur po-

ÉVOLUTION DU PARC IMMATRICULÉ DANS LA MGP



Source : SDES 2023 - Traitement Apur

ÉVOLUTION DU PARC IMMATRICULÉ DANS LA MGP

	Parc en 2023 dans la MGP	Évolution sur 1 an		Évolution moyenne annuelle sur 5 ans	
		en effectifs	en %	en effectifs	en %
Voitures (VP)	2 489 658	- 31 125	- 1,23 %	- 11 878	- 0,47 %
Utilitaires légers (VUL)	372 728	- 6 210	- 1,67 %	+ 3 094	+ 0,83 %
Poids lourds (PL)	35 342	- 1 957	/	+ 102	/
Autobus et autocars (TCP)	15 803	+ 507	/	+ 1 317	/
Parc total	2 913 530	- 38 785	- 1,30 %	- 7 365	- 0,25 %

Source : SDES 2023 - Traitement Apur

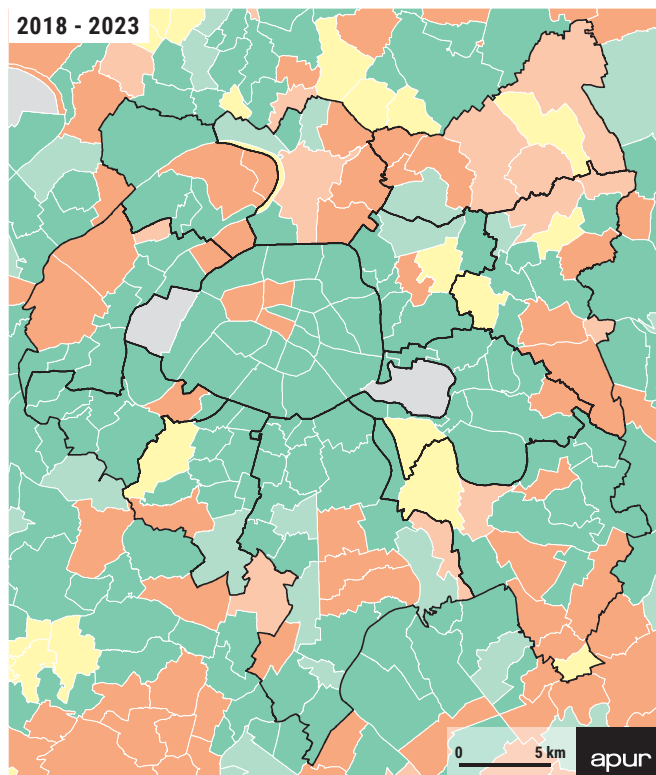
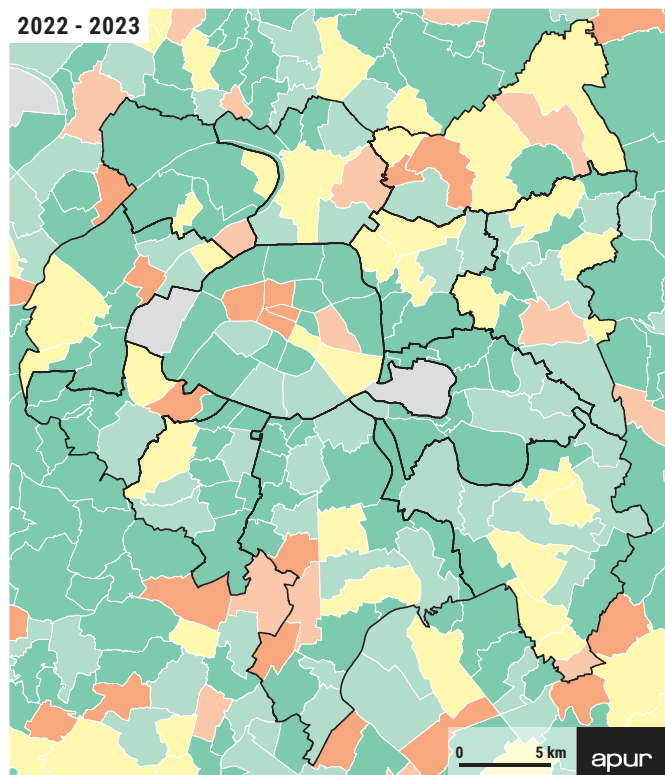
ÉVOLUTION DU PARC DE VP

	Parc de VP en 2023	Évolution sur 1 an		Évolution moyenne annuelle sur 5 ans	
		en effectifs	en %	en effectifs	en %
Région Ile-de-France	5 271 872	- 41 426	- 0,78 %	- 12 722	- 0,24 %
dont Métropole du Grand Paris	2 489 658	- 31 125	- 1,23 %	- 11 878	- 0,47 %
dont Paris	564 969	- 6 938	- 1,21 %	- 5 682	- 0,96 %

Source : SDES 2023 - Traitement Apur

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VP IMMATRICULÉS, PAR COMMUNE

////////////////////



- Baisse importante (moins de -1,5 %)
- Baisse modérée (entre -0,5 % et -1,5 %)
- Stabilité (entre -0,5 % et 0,5 %)
- Hausse modérée (entre 0,5 % et 1,5 %)
- Hausse importante (plus de 1,5 %)

Source : SDES 2023 - Traitement Apur

pulation et leur stock de voitures particulières augmenter sur la période 2018-2023, alors que sur la dernière année, leur nombre y a diminué.

Sur les 5 dernières années, les territoires qui se sont le plus démotorisés sont Paris, Grand Paris Seine Ouest (GPSO, T3) et Paris Est Marne&Bois (T10). À l'inverse, le parc de VP de Boucle Nord de Seine (T5) a augmenté, notamment à cause des effets de siège et de la hausse de population à Clichy et Gennevilliers en lien avec la dynamique de projet urbain observée sur ces communes.

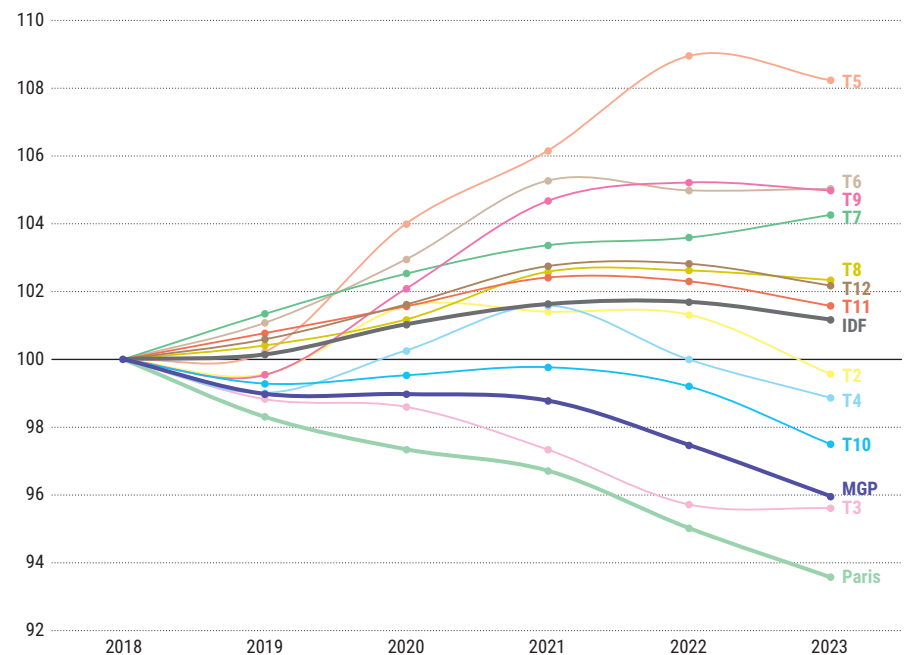
Afin de mettre en exergue les changements de comportements, le graphique p.4 illustre l'évolution du nombre de véhicules corrigée des variations de population connues depuis 2018 (sources recensement Insee jusqu'en 2020 et projections de population de l'Institut Paris Région). À population constante, la baisse observée dans la Métropole est ainsi de 0,8 %/ an depuis 2018 ce qui confirme le retournement de tendance constaté les années précédentes. Mais les

différences territoriales demeurent fortes entre les EPT où l'on constate une baisse durable (Paris, GPSO, Paris Est Marne & Bois), ceux en forte augmentation (Boucle Nord de Seine, Plaine Commune, Grand Paris Grand Est, Paris Terres d'Envol) et les autres, proches d'une relative stabilité. Au-delà des changements d'habitudes à l'œuvre de manière différenciée, la dynamique propre liée au secteur professionnel peut là encore expliquer certaines augmentations.

La démotorisation est essentiellement portée par les ménages, qui représentent 85 % des propriétaires de voiture (VP) en Île-de-France (15 % des VP franciliens sont possédés par des professionnels). En effet, à l'échelle francilienne, on compte environ 70000 VP de ménages de moins en 2023 qu'en 2022. À l'inverse, le nombre de VP des professionnels a augmenté d'environ 30000 sur la même période. Cette tendance n'est pas nouvelle, puisque depuis 2018, on compte 110000 VP professionnels supplémentaires en Île-de-France, contre 220000 VP ménages en moins.

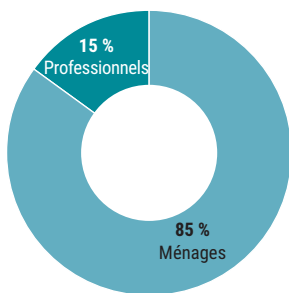
En 2022, les véhicules des professionnels franciliens ont parcouru une distance moyenne largement supérieure à celles des ménages (18 000 km contre 11 500 km, soit 58 % de plus). Les professionnels ont aussi tendance à renouveler plus rapidement leur véhicule qui pourra alors alimenter le marché de l'occasion des ménages : en 2023, l'âge moyen d'un VP professionnel est de moins de 3 ans tandis qu'il est de plus de 10 ans et 6 mois pour un véhicule de ménage. Par ailleurs, on note également une tendance forte à l'allongement de la durée de possession d'un véhicule : l'âge moyen des VP (des ménages et professionnels confondus) est passé de 8 ans et 10 mois en 2020 à 9 ans et 6 mois en 2023, soit environ 1 trimestre supplémentaire par an. Cet allongement de la durée de vie des VP, qui peut être imputable au contexte économique inflationniste, touche aussi bien les ménages que les professionnels.

ÉVOLUTION DU PARC VP, PAR EPT, ENTRE 2018 (INDICE 100) ET 2023 CORRIGÉE DES VARIATIONS DE POPULATION



Sources : SDES 2023, Insee, Institut Paris Région - Traitement Apur

RÉPARTITION DU PARC DE VP EN ILE-DE-FRANCE



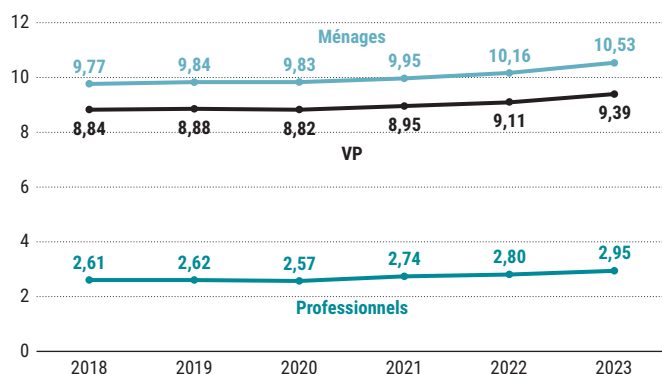
Source : SDES 2023 - Traitement Apur

DISTANCE MOYENNE PARCOURUE (EN KM) DES VP EN ILE-DE-FRANCE EN 2022, SELON LA MOTORISATION ET LE STATUT

Motorisations		Ménages	Professionnels	Total (ménages + pros)
Essence	Thermique	8 205	12 725	8 867
	Hybride non rechargeable	15 202	19 620	15 663
	Hybride rechargeable	15 280	18 969	18 485
Gazole	Thermique	12 624	21 087	13 913
	Hybride non rechargeable	19 173	24 869	22 251
	Hybride rechargeable	24 862	26 055	26 717
Motorisations alternatives	Électrique et hydrogène	9 821	12 216	11 385
	Gaz	10 581	14 331	11 715
Toutes motorisations confondues		11 405 km	18 074 km	11 957 km

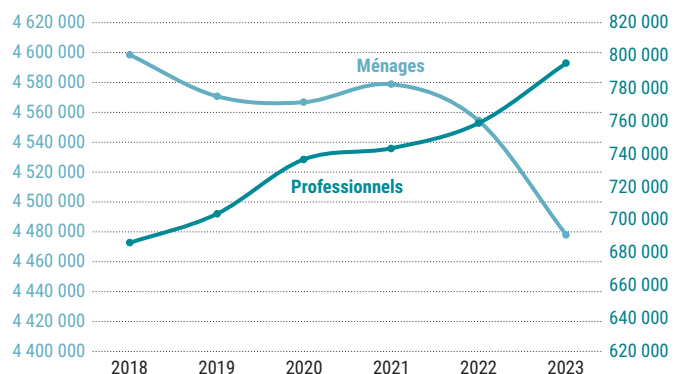
Source : SDES 2023 - Traitement Apur

ÉVOLUTION DE L'ÂGE MOYEN DES VP IMMATRICULÉS EN ILE-DE-FRANCE



Source : SDES 2023 - Traitement Apur

ÉVOLUTION DES VP IMMATRICULÉS EN ILE-DE-FRANCE SELON LEUR STATUT (MÉNAGES/PROFESSIONNELS)



Source : SDES 2023 - Traitement Apur

Les poids lourds (PL) et bus et autocars (TCP)

Les poids lourds et les bus et autocars ne représentent qu'une faible part du parc immatriculé avec 2 % du parc métropolitain et 1 % du parc francilien. Ces types de véhicules, utilisés pour le transport de marchandises, parcourent de longue distance et souvent en dehors des communes où ils sont immatriculés. D'un point de vue territorial, Paris Terres d'Envol concentre près de 30 % des immatriculations de PL de la métropole suivi par Paris avec 15 %. Le parc immatriculé de PL ne représente qu'une part du trafic de marchandises, de nombreux PL qui circulent dans la Métropole étant immatriculés hors Ile-De-France.

En ce qui concerne les autocars, 87 % d'entre eux sont immatriculés à Paris où sont les sièges de la RATP et d'Île-de-France Mobilités. Les autocars sont quant à eux en grande partie immatriculés sur le territoire de Grand Paris Seine Ouest (58 %) et à Paris (26 %). Concernant les motorisations, ces parcs spécifiques sont encore très largement diésélisés en 2023 (95 % des autocars et 93 % des PL) à l'exception des autobus (59 % diesel) dont le verdissement reflète des orientations fixées par les autorités publiques avec 17 % de gaz, 17 % d'hybride et 7 % d'électrique.



LES POIDS LOURDS

35 342 PL immatriculés dans la Métropole
au 1^{er} janvier 2023 (68 601 en Île-de-France) :
-5,25 % sur la dernière année
+1,5 % sur les 5 dernières années

L'âge moyen d'un PL est de 7 ans et 4 mois en Île-de-France en 2023, contre 6 ans et 11 mois en 2020.

La distance moyenne parcourue par un PL francilien en 2022 est de 34 274 km.

Dans la Métropole, 93 % des PL sont diesel et 7 % roulent au gaz. En 2018, les PL diesel représentaient encore 98 %.



Camion diesel à Châtenay-Malabry (92)

© Apur - Hugo Parsonns



LES BUS ET AUTOCARS

15 803 autocars et autobus (TCP) immatriculés dans la Métropole dont 49 % d'autocars et 51 % d'autobus (21 036 en Île-de-France) :
+3,4 % sur la dernière année
+71 % sur les 5 dernières années

L'âge moyen des bus et cars en Île-de-France est de 6 ans et 4 mois en 2023 : 7 ans pour les autobus et 5 ans et 10 mois pour les autocars.

La distance moyenne parcourue par un TCP francilien en 2022 est de 35 861 km.

Dans la Métropole, 95 % des autocars roulent au diesel et 5 % au gaz. En 2018, les autocars diesels représentaient plus de 99 %. En revanche, on note un net verdissement de la flotte d'autobus avec 17 % de gaz en 2023 (0 en 2018), et 7 % d'électrique (2 % en 2018) ainsi que 17 % d'hybride (7 % en 2018) entraînant un recul de la part du diesel de 91 % en 2018 à 59 % en 2023.



Autocar électrique à Châtenay-Malabry (92)

© Apur - Hugo Parsonns

Les véhicules utilitaires légers (VUL)

À l'image du parc de voitures, le parc immatriculé d'utilitaires légers a diminué de 1,7 % dans la Métropole du Grand Paris entre 2022 et 2023 (-6000 VUL). Cependant, cette diminution est récente, car sur les 5 années précédentes on décomptait 15000 VUL supplémentaires immatriculés dans la MGP.

S'ils diminuent également entre 2022 et 2023, les VUL ne répondent pas aux mêmes logiques que les VP. Ce sont majoritairement des véhicules immatriculés par des professionnels (75 % des VUL sont possédés par des professionnels en Ile-de-France). Par conséquent, leur répartition sur le territoire est davantage liée à la présence de pôles d'activité que

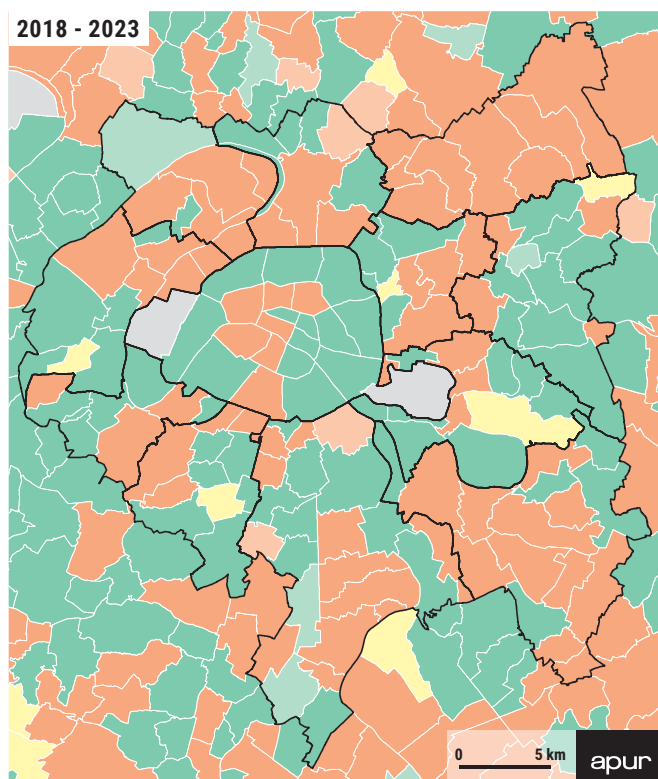
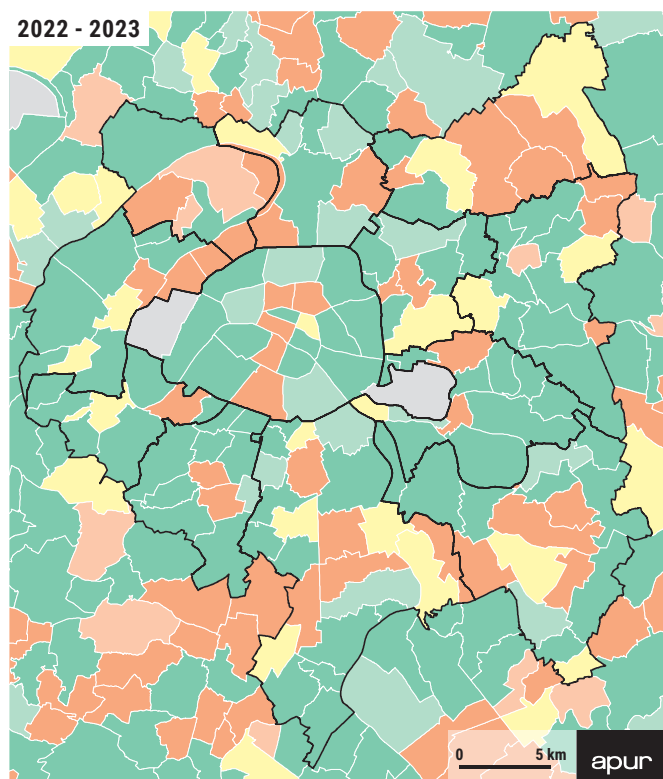
de concentrations de population. Ainsi, Villepinte est la commune ayant le plus de VUL immatriculés dans la Métropole (plus de 20000), alors même qu'elle ne compte que 38000 habitants.

La répartition territoriale des évolutions du nombre de VUL à la commune s'explique donc à la fois par des « effets de siège » et un besoin croissant dans des secteurs spécifiques comme celui de la logistique. En effet, les communes où le parc augmente le plus sur la période 2018-2023 correspondent à d'importants bassins d'activités économiques : la Défense, le secteur d'Orly, le secteur de Roissy - Paris Terres d'Envol, la Boucle Nord de Seine ou encore le plateau de Saclay en dehors de la MGP. Cette tendance à la hausse est peut-

être en passe de s'inverser, puisqu'entre 2022 et 2023, la majorité des communes de la Métropole ont connu une diminution du nombre de VUL immatriculés, même si ce n'est pas toujours le cas des pôles d'activité économique. Ce signal, encore faible, pourrait s'expliquer par l'essor d'alternatives y compris pour les professionnels à l'instar du développement de la cyclologistique pour le dernier kilomètre. Les chiffres des prochaines années devraient permettre de consolider cette évolution.

En termes de distances parcourues, les VUL franciliens roulent davantage que les VP (16 600 km contre 12000 km en 2022). Cela s'explique du fait qu'ils sont majoritairement détenus par des professionnels, qui ont réalisé sensiblement

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VUL IMMATICULÉS, PAR COMMUNE



- Baisse importante (moins de -1,5 %)
- Baisse modérée (entre -0,5 % et -1,5 %)
- Stabilité (entre -0,5 % et 0,5 %)
- Hausse modérée (entre 0,5 % et 1,5 %)
- Hausse importante (plus de 1,5 %)

Source : SDES 2023 - Traitement Apur

les mêmes distances en VUL qu'en VP en 2022 (plus de 18000 km). Le parc francilien d'utilitaires présente la double particularité d'être globalement moins ancien que le parc de VP (du fait de la surreprésentation des professionnels) et d'être moins renouvelé que les voitures chez les professionnels comme chez les ménages. Alors que l'âge moyen d'une

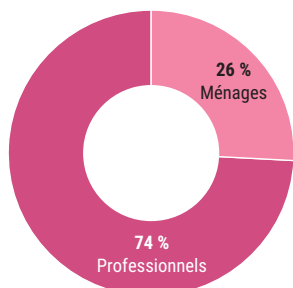
voiture est de 9 ans et 6 mois, il est de 7 ans et 3 mois pour un utilitaire. Les professionnels renouvellent davantage leur véhicule que les ménages avec un âge moyen de 5 ans et 1 mois contre 13 ans et 4 mois pour les ménages, mais dans les deux cas, ces durées de vie des véhicules sont plus longues de 2 à 3 ans que celles des voitures.

ÉVOLUTION DU PARC DE VUL

	Parc de VUL en 2023	Évolution sur 1 an		Évolution moyenne annuelle sur 5 ans	
		en effectifs	en %	en effectifs	en %
Région Ile-de-France	695 236	- 7 674	- 1,10 %	+ 3 586	+ 0,52 %
dont Métropole du Grand Paris	372 728	- 6 210	- 1,67 %	+ 3 094	+ 0,83 %
dont Paris	82 373	- 1 816	- 2,20 %	- 147	- 0,18 %

Source : SDES 2023 - Traitement Apur

RÉPARTITION DU PARC DE VUL EN ÎLE-DE-FRANCE



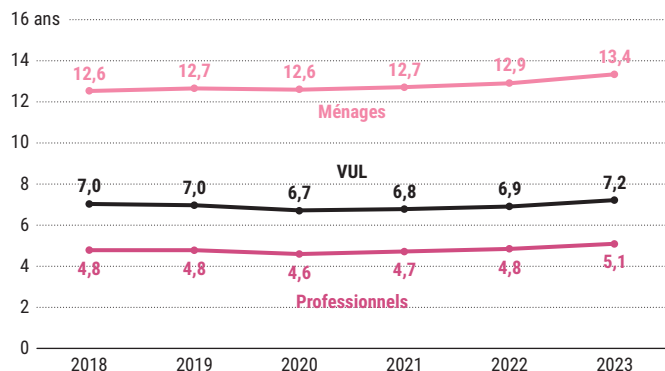
Source : SDES 2023 - Traitement Apur

DISTANCE MOYENNE PARCOURUE (EN KM) DES VUL EN ÎLE-DE-FRANCE EN 2022, SELON LA MOTORISATION ET LE STATUT

Motorisations		Ménages	Professionnels	Total (ménages + pros)
Essence	Thermique	5 086	10 899	9 701
	Hybride non rechargeable	12 915	20 659	20 577
	Hybride rechargeable	12 916	18 251	18 084
Gazole	Thermique	10 979	19 479	17 255
	Hybride non rechargeable	35 537	32 877	33 160
	Hybride rechargeable	12 425	11 401	11 935
Motorisations alternatives	Électrique et hydrogène	7 409	7 046	7 055
	Gaz	7 889	12 717	11 924
Toutes motorisations confondues		10 713 km	18 603 km	16 623 km

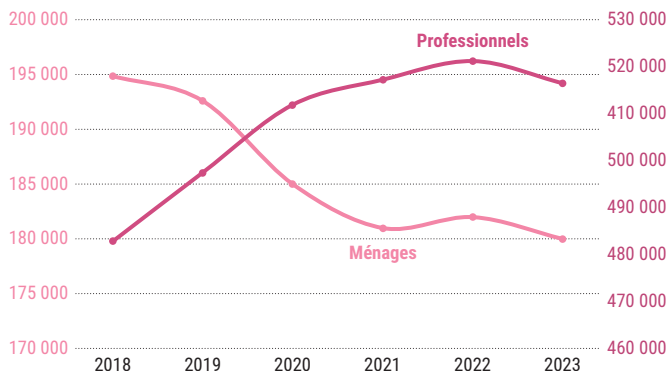
Source : SDES 2023 - Traitement Apur

ÉVOLUTION DE L'ÂGE MOYEN DES VUL IMMATICULÉS EN ÎLE-DE-FRANCE



Source : SDES 2023 - Traitement Apur

ÉVOLUTION DES VUL IMMATICULÉS EN ÎLE-DE-FRANCE SELON LEUR STATUT (MÉNAGES/PROFESSIONNELS)



Source : SDES 2023 - Traitement Apur

La percée des nouvelles énergies se poursuit

La progression des nouvelles énergies dans le parc automobile de la Métropole se poursuit en 2023 : le nombre de VP roulant aux énergies alternatives (électricité, hydrogène, gaz, hybride rechargeable) a augmenté de 325 % sur les 5 dernières années, soit une augmentation annuelle moyenne de 65 %. En d'autres termes, le stock de VP à motorisations alternatives a plus que doublé tous les ans depuis 2018.

Cependant, ils ne représentent à ce jour que 5,5 % du parc de VP dans la MGP : les véhicules hybrides rechargeables représentent 3 % du parc, les voitures électriques et hydrogène 2 % et les voitures roulant au gaz 0,5 %. La majorité des voitures de la Métropole demeurent équipées de motorisations thermiques : 40,8 % de diesels et 53,8 % d'essences. Si le diesel était la motorisation majoritaire jusqu'en 2020, il est en déclin depuis 2017 et les restrictions de circulation à venir en lien avec la ZFE-m devraient contribuer à accentuer la diminution du nombre de véhicules diesels. Les véhicules à essence représentent 53,8 % du parc VP en 2023, mais ils sont concernés à moyen terme par la réglementation européenne d'interdiction de vente des véhicules thermiques en 2035, si bien que cette part devrait avoir tendance à diminuer dans un futur proche.

La percée des nouvelles énergies est moins visible pour les VUL et les PL : du fait des distances importantes parcourues par les professionnels et/ou du manque de véhicules dédiés sur le marché, l'électrique n'est pas encore perçu comme une solution pertinente. Le gaz et l'hydrogène sont à l'inverse identifiés comme des solutions pertinentes pour les poids lourds.

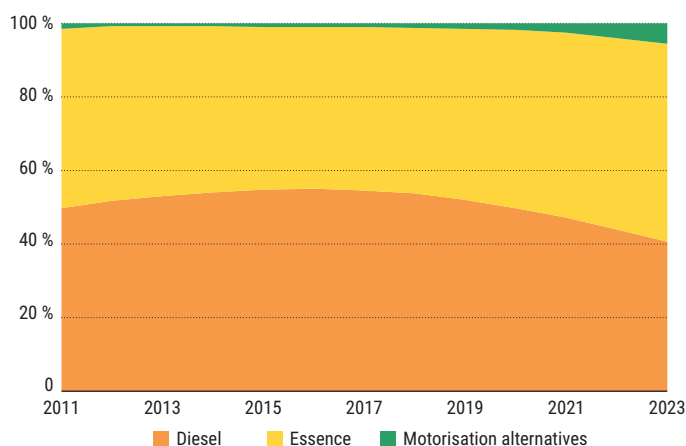
Enfin, le parc de bus et autocars est le plus sensible à la percée des nouvelles énergies : dans la Métropole, 15 % des TCP roulent désormais avec des motorisations alternatives (11 % gaz et 4 % électrique). L'apparition de nouveaux modèles mais aussi les orientations de l'Autorité Organisatrice des Mobilités en ce qui concerne les autobus expliquent le verdissement important du nombre de TCP immatriculés au cours des 5 dernières années.

Le diesel connaît une diminution généralisée dans le parc de VP des communes de la Métropole du Grand Paris, bien que celle-ci soit plus marquée à Paris et dans les communes de l'ouest de la Métropole. À l'inverse, cette diminution est plus lente dans les communes de la Seine-Saint-Denis où le diesel reste souvent la motorisation majoritaire.

Compte tenu du fait que les diesels sont plus anciens que la moyenne des VP et que les diesels immatriculés avant 2011 (Crit'Air 3) devraient être concernés par les restrictions de circulation au 1^{er} janvier 2025 dans le cadre de la ZFE-m, leur sortie du parc devrait s'accroître progressivement.

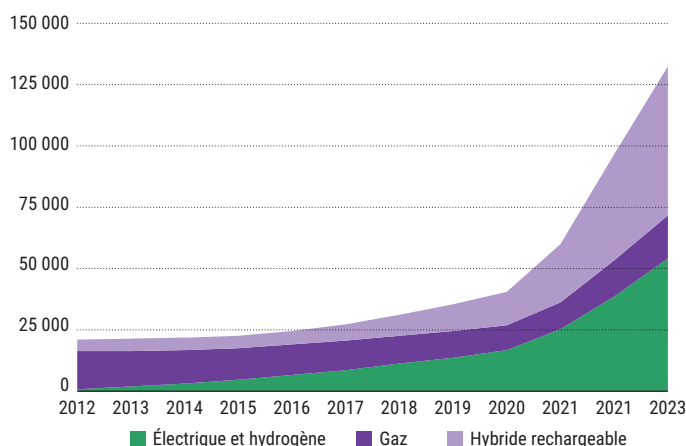
La sortie du parc de ces VP diesels est entre autres compensée par l'arrivée de VP neuves électriques (1 an et 8 mois) et hybrides rechargeables (2 ans en moyenne). La répartition territoriale des VP à énergies alternatives (électriques et hydrogène, hybrides rechargeables) est donc très semblable au négatif de celle des véhicules diesel. Les communes ayant une sous-représentation de véhicules électriques et hybrides rechargeables sont des communes au profil socio-économique relativement modeste, car les coûts à l'achat de ces véhicules sont élevés et le marché de l'occasion est encore peu développé. En dehors de la Métropole, les motorisations alternatives sont surreprésentées dans l'ouest francilien et notamment dans les communes des Yvelines au profil socio-économique davantage aisé, où le tissu pavillonnaire est important, facilitant la possibilité d'installer une borne de recharge chez soi.

ÉVOLUTION DES MOTORISATIONS DU PARC VP DANS LA MGP



Source : SDES 2023 - Traitement Apur

ÉVOLUTION DES MOTORISATIONS ALTERNATIVES DU PARC VP DANS LA MGP



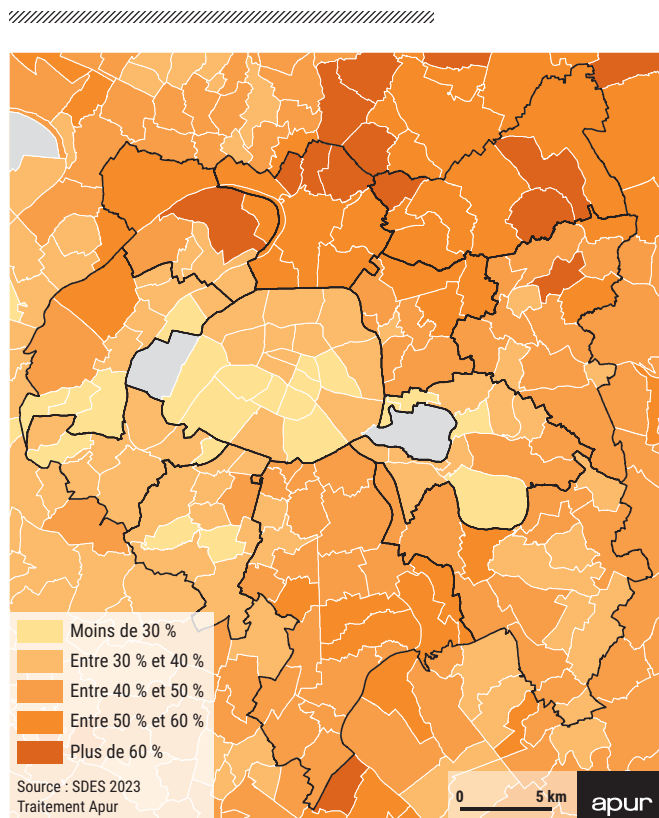
Source : SDES 2023 - Traitement Apur

ÂGE MOYEN DES VÉHICULES EN ÎLE-DE-FRANCE SELON LEUR MOTORISATION

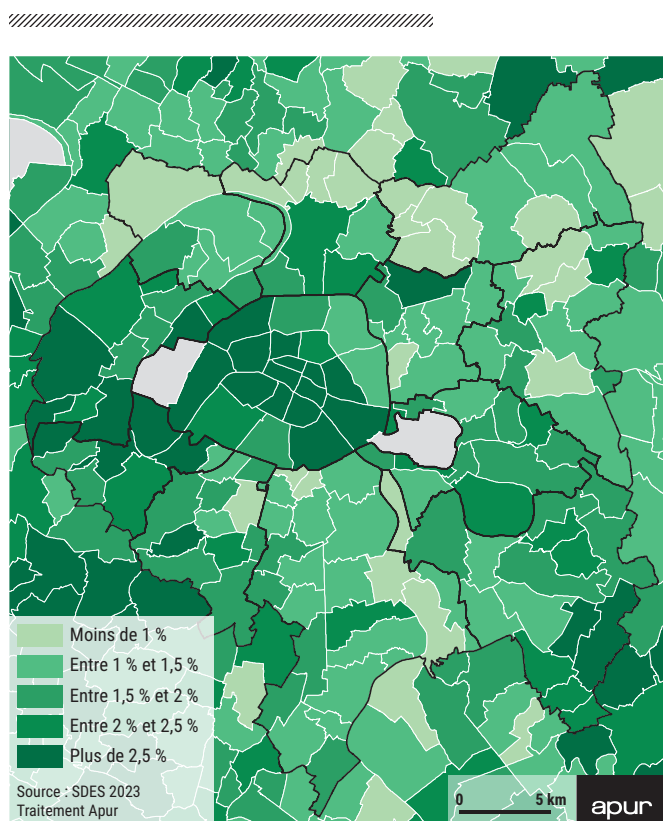
	VP	VUL	PL	TCP
Diesel	10,7	7,5	7,6	7,1
Diesel HNR	3,5	1,0	4,1	5,3
Électrique et hydrogène	1,7	2,7	1,3	2,2
Essence	9,6	6,3	7,5	2,9 *
Essence HNR	2,6	1,1		
Gaz	7,0	7,3	2,7	1,9
Hybride rechargeable	2,0	1,5		
Toutes motorisations confondues	9,4	7,2	7,3	6,3

Source : SDES 2023 - Traitement Apur
 * Il n'y a que 10 autobus et autocars à motorisation essence immatriculés dans la MGP

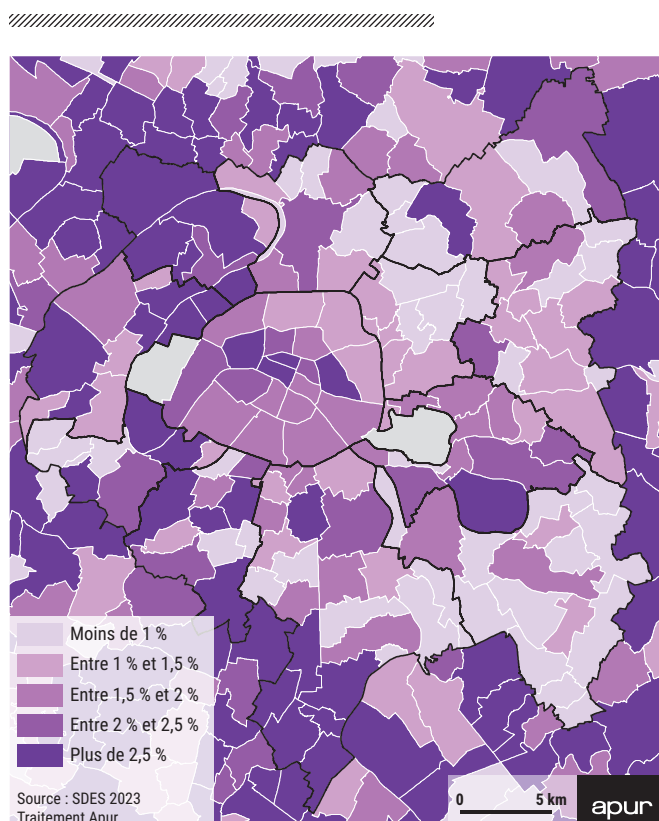
PART DU DIESEL DANS LE PARC DE VP, EN 2023



PART DE L'ÉLECTRIQUE DANS LE PARC DE VP, EN 2023



PART DES HYBRIDES DANS LE PARC DE VP, EN 2023



Enjeux de l'étape Crit'Air 3 de la ZFE-m

Au regard de la prochaine étape de la ZFE-m prévue en 2025, les véhicules Crit'Air 3, 4, 5 et non classés représentent au 1^{er} janvier 2023 25 % des VP de la MGP et 27 % des VP d'Île-de-France. Toutefois la répartition communale dans le périmètre de la ZFE-m est disparate. En effet, les communes de l'est de la ZFE-m et plus largement de la Métropole ont un parc plus ancien que les communes de l'ouest : les territoires de Plaine Commune, Paris Terres d'Envol, Est Ensemble, Grand Paris - Grand Est et la partie sud de Grand Orly Seine Bièvre ont au minimum 30 % de leurs véhicules qui sont concernés, ce taux allant jusqu'à 39 % pour le territoire de Paris Terres d'Envol.

Différents facteurs expliquent cette répartition Crit'Air : certaines communes affichent un taux de motorisation élevé avec des ménages possédant plusieurs véhicules dont des véhicules anciens, d'autres comptent une population âgée qui utilise peu voire plus son véhicule, et enfin certaines rassemblent des populations plus défavorisées renouvelant moins leur véhicule.

La mise en place de l'étape 3 limitant la circulation aux véhicules Crit'Air 3,4,5 et non classés peut concerner 25 % des VUL franciliens, 20 % des VUL immatriculés dans la Métropole.

Cela représente plus de 70 000 véhicules immatriculés dans la ZFE-m au 1^{er} janvier 2023, dont 46 000 véhicules Crit'Air 3.

Bien entendu, d'ici 2025, ces parcs continueront à se renouveler et le stock de véhicules ciblés sera alors plus faible. Les alternatives à la voiture seront aussi plus nombreuses en raison du développement des transports en commun et des infrastructures cyclables à l'œuvre aujourd'hui.

Pour les phases ultérieures visant en particulier la restriction des véhicules Crit'Air 2, l'aide au renouvellement des VUL ou la transformation de la motorisation d'un véhicule utilitaire existant constitue un enjeu de première importance compte tenu de leur motorisation très largement diesel, les Crit'Air 2 représentant 70 % des VUL métropolitains au 1^{er} janvier 2023.

Paris a une situation particulière, avec d'un côté un nombre important de véhicules concernés par l'étape 3 de la ZFE-m (plus de 132 000 véhicules au total dont 92 000 véhicules C3), et de l'autre côté, une pratique spécifique de la voiture, celle-ci étant peu utilisée dans les déplacements quotidiens des habitants. De plus, ces véhicules peuvent être utilisés en dehors de la période de validité de la ZFE-m, c'est-

à-dire entre 20h et 8h, et surtout les week-ends. Pour rappel, le stationnement des véhicules impactés n'est pas interdit au sein des communes de la ZFE-m, même pendant la période de restriction. Cette mesure s'applique également aux deux-roues motorisés et aux véhicules utilitaires légers.



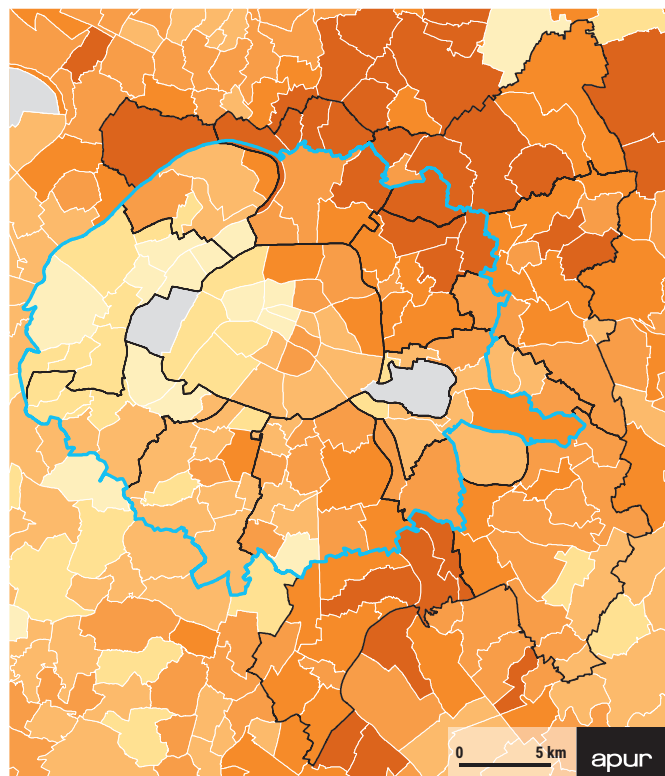
Panneau de rappel des restrictions ZFE-m à Charenton-le-Pont (94)

IMPACT DE LA ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE)

	VP Crit'Air 3		VP Crit'Air 3 et plus		VUL Crit'Air 3		VUL Crit'Air 3 et plus		VP + VUL Crit'Air 3 et plus	
	en effectifs	en %	en effectifs	en %	en effectifs	en %	en effectifs	en %	en effectifs	en %
Paris	83 321	15 %	118 722	21 %	8 925	11 %	13 896	17 %	132 618	20 %
MGP	444 567	18 %	625 850	25 %	46 159	12 %	73 283	20 %	699 133	24 %
Ile-de-France	999 374	19 %	1 413 556	27 %	102 866	15 %	174 108	25 %	1 587 664	27 %

Source : SDES 2023 - Traitement Apur

PART DE CRIT'AIR 3 ET PLUS DANS LE PARC DE VP, EN 2023

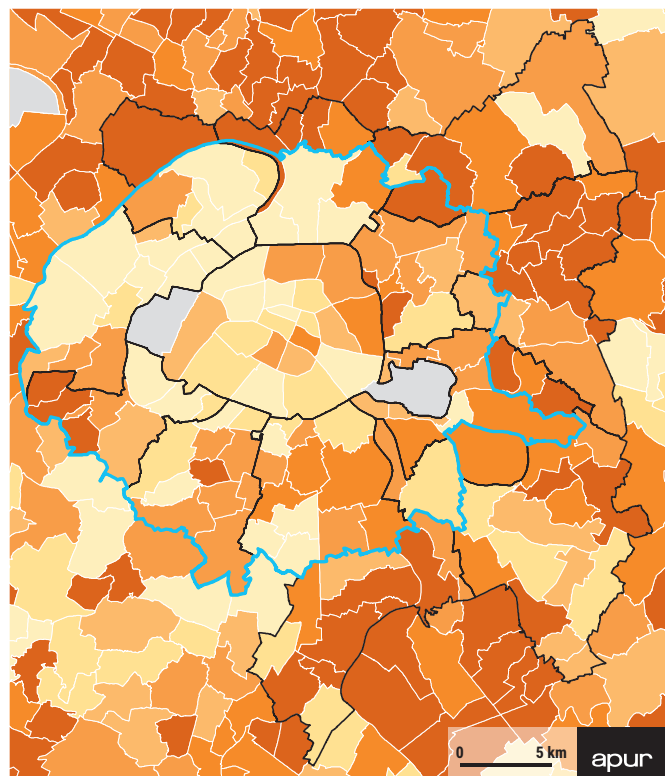


- Moins de 15 %
- Entre 15 % et 20 %
- Entre 20 % et 25 %
- Entre 25 % et 30 %
- Entre 30 % et 35 %
- Plus de 35 %

Périmètre ZFE-m

Source : SDES 2023 - Traitement Apur

PART DE CRIT'AIR 3 ET PLUS DANS LE PARC DE VUL, EN 2023



- Moins de 15 %
- Entre 15 % et 20 %
- Entre 20 % et 25 %
- Entre 25 % et 30 %
- Entre 30 % et 35 %
- Plus de 35 %

Périmètre ZFE-m

Source : SDES 2023 - Traitement Apur



Échangeur de l'A4 et du Boulevard Périphérique à la Porte de Bercy (Paris 12^e)

© Apur - Hugo Parsons

La poursuite de la diminution du nombre de véhicules immatriculés dans la Métropole du Grand Paris confirme le changement à l'œuvre. En effet, si le parc immatriculé dans le Grand Paris a augmenté de manière linéaire jusqu'en 2018, la dynamique s'est progressivement inversée depuis : -38 785 véhicules entre 2022 et 2023. Cependant, le parc demeure relativement inertiel : l'âge moyen des véhicules s'allonge, les véhicules diesel sont encore nombreux en particulier chez les professionnels et les grands rouleurs, et les nouvelles énergies progressent mais restent encore minoritaires. Si l'évolution du parc semble bien liée à celle des mobilités, la décision d'abandon d'un véhicule peut aussi nécessiter davantage de temps que celui nécessaire au changement d'habitudes. Il est probable que les tendances observées se poursuivent jusqu'en 2025 avant de s'accroître avec la mise en application de l'étape Crit'Air 3 de la ZFE-m.

L'étape Crit'Air 3 de la ZFE-m va concerner certains territoires de manière plus importante : les chiffres 2023 montrent que plus d'un VP sur trois serait concerné par les restrictions dans plusieurs communes de Seine-Saint-Denis si l'étape entrait en vigueur aujourd'hui. Il convient donc d'identifier et d'accompagner les publics les plus vulnérables qui seraient impactés. En parallèle, les alternatives à la voiture continuent de se développer et d'ici la fin 2025, les prolongements des lignes de métro 11, 14 et du RER E auront été mis en service, tout comme la ligne 15 Sud dans le cadre du projet de Grand Paris Express. Le réseau de tramway continue également à se développer et de nombreux aménagements cyclables auront été finalisés. La concomitance de ces calendriers en lien avec la poursuite des tendances observées quant à l'évolution du parc et la mise en œuvre de mesures d'accompagnement dédiées constituent autant d'opportunités pour continuer à faire évoluer le parc automobile et les pratiques de mobilités.

apur

PORTAIL DES MOBILITÉS DANS LE GRAND PARIS

DATA PORTRAIT ET ÉVOLUTION DANS LES 131 COMMUNES ET LES 12 ÉTABLISSEMENTS PUBLICS TERRITORIAUX

NOTE n°214
JUILLET 2024

L'Apur a réalisé une datavisualisation compliant plus de 50 indicateurs et données illustrant la mobilité des habitants du Grand Paris. Cet outil s'accompagne d'interfaces graphiques permettant de visualiser les dynamiques et de comparer plusieurs communes ou territoires.

+ de 50
indicateurs et données complètes dans une datavisualisation illustrant la **mobilité** des habitants du Grand Paris

À la suite de l'outil « Data portrait » mis en ligne en 2019 et complété en 2022, le portail de Visualiser et comparer 70 indicateurs illustrant les thématiques Démographie, Société, Ménagement, Famille, Logement, Habitat, Climat, Environnement, Économie, Emploi et Culture, Santé publique en 2022 un outil de datavisualisation des données de mobilité des déplacements, communes et territoires de la Métropole du Grand Paris. L'interface est accessible sur mobile, tablette et ordinateur.

Cet outil vise à faire un focus spécifique sur les données illustrant les habitudes de mobilité des habitants d'un territoire, d'une commune ou d'un établissement, mais également les opportunités qui leur sont offertes en termes d'offre de mobilité (évolution de l'équipement des ménages en véhicule, accès aux transports en commun actuel et à venir, offre cyclable) et d'accès aux pôles générateurs de déplacements comme l'école, les services et commerces.

ATELIER PARISIEN D'URBANISME

POUR ALLER PLUS LOIN :

<https://www.apur.org/dataviz/portail-mobilité-paris-metropole/index3.html>



Voiture électrique à Montreuil (93)

Directeur et directrice de la publication :
Alexandre LABASSE
Patricia PELLOUX
 Note réalisée par : **Hugo PARSONS**
 Sous la direction de : **Olivier RICHARD**
 Cartographie et traitement statistique :
Hugo PARSONS
 Photos et illustrations :
Apur sauf mention contraire
 Mise en page : **Apur**
www.apur.org

L'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, est une association loi 1901 qui réunit autour de ses membres fondateurs, la Ville de Paris et l'État, les acteurs de la Métropole du Grand Paris. Ses partenaires sont :

