



FONDATION
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

BAROMÈTRE

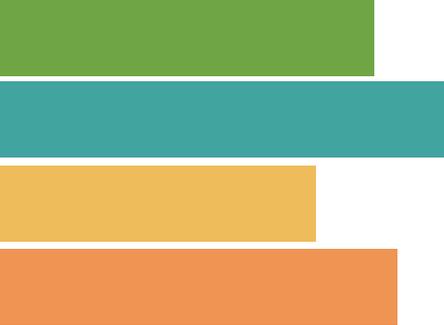
des mobilités du quotidien

— 2^e édition —

Résultats régionaux

Ile-de-France

C:RONOS 



BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

————— 2^e édition —————

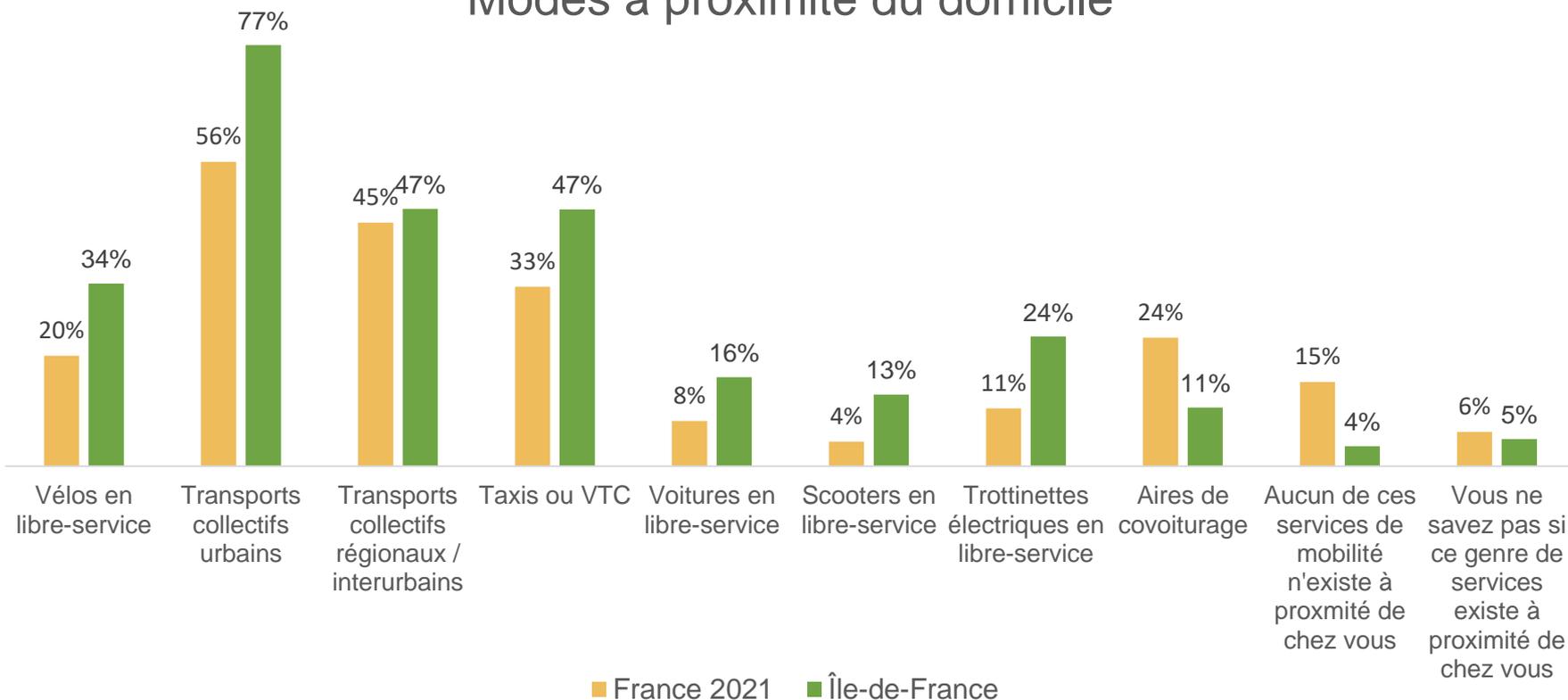


Présentation des résultats

1. Comparaison régionale résultats nationaux / IDF

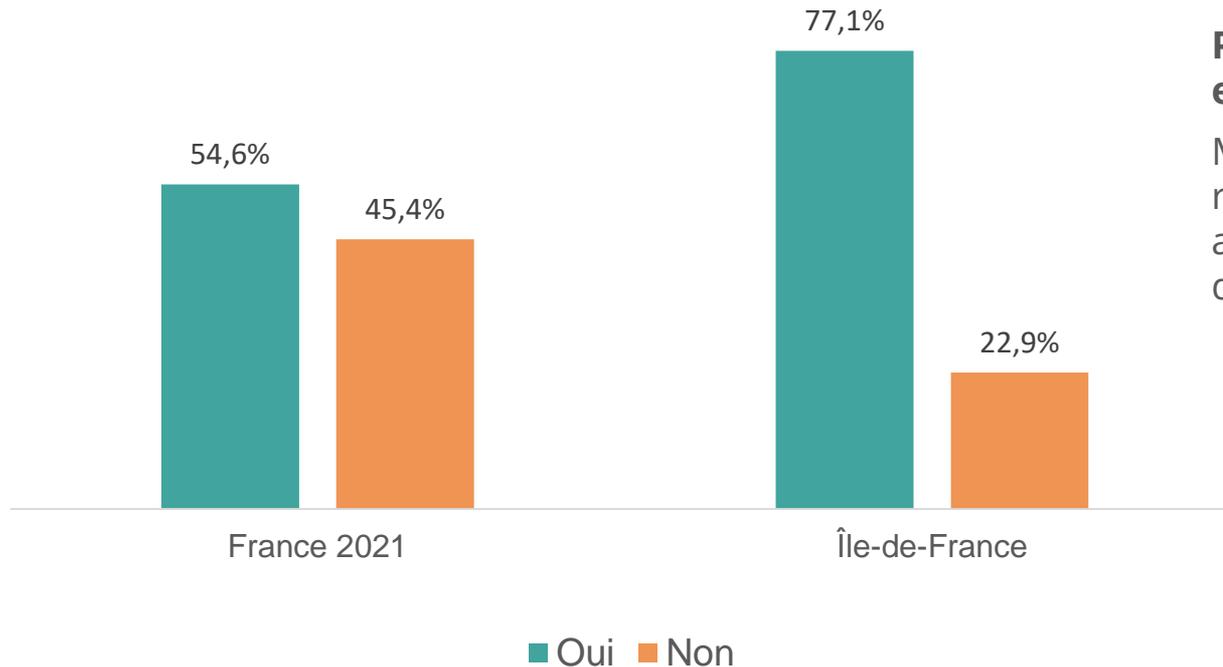
Une progression des services de mobilité disponibles à proximité du domicile (TC, vélos et trott. en libre service)

Modes à proximité du domicile



Des Franciliens plus nombreux à pouvoir choisir leur mode de transport

Possibilité de choix entre plusieurs modes de transport



Plus de possibilités de choix en IDF comparé au national.

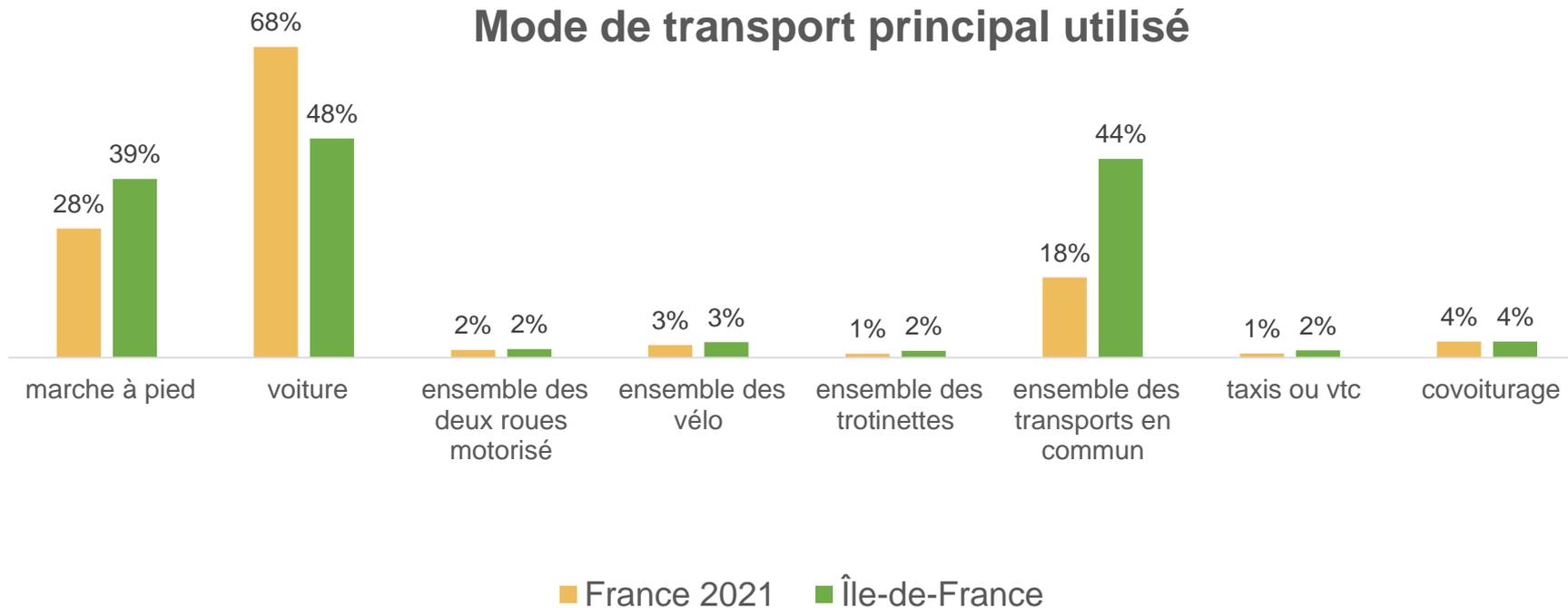
Mais en IDF, 23% des répondant.e.s disent ne pas avoir le choix de leur mode de déplacement.

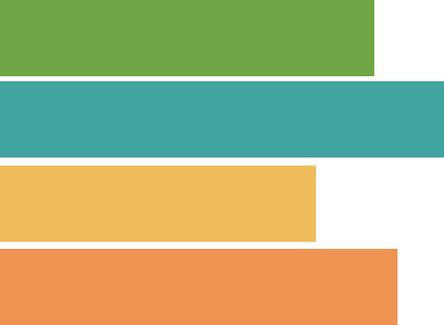
Une stabilité apparente de la répartition des modes de transport

La voiture est le mode de déplacement principal de 48 % des répondant.e.s franciliens

La part des transports collectifs est de 44% bien au-delà de la moyenne nationale (18%)

Mode de transport principal utilisé





BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

————— 2^e édition —————



Présentation des résultats

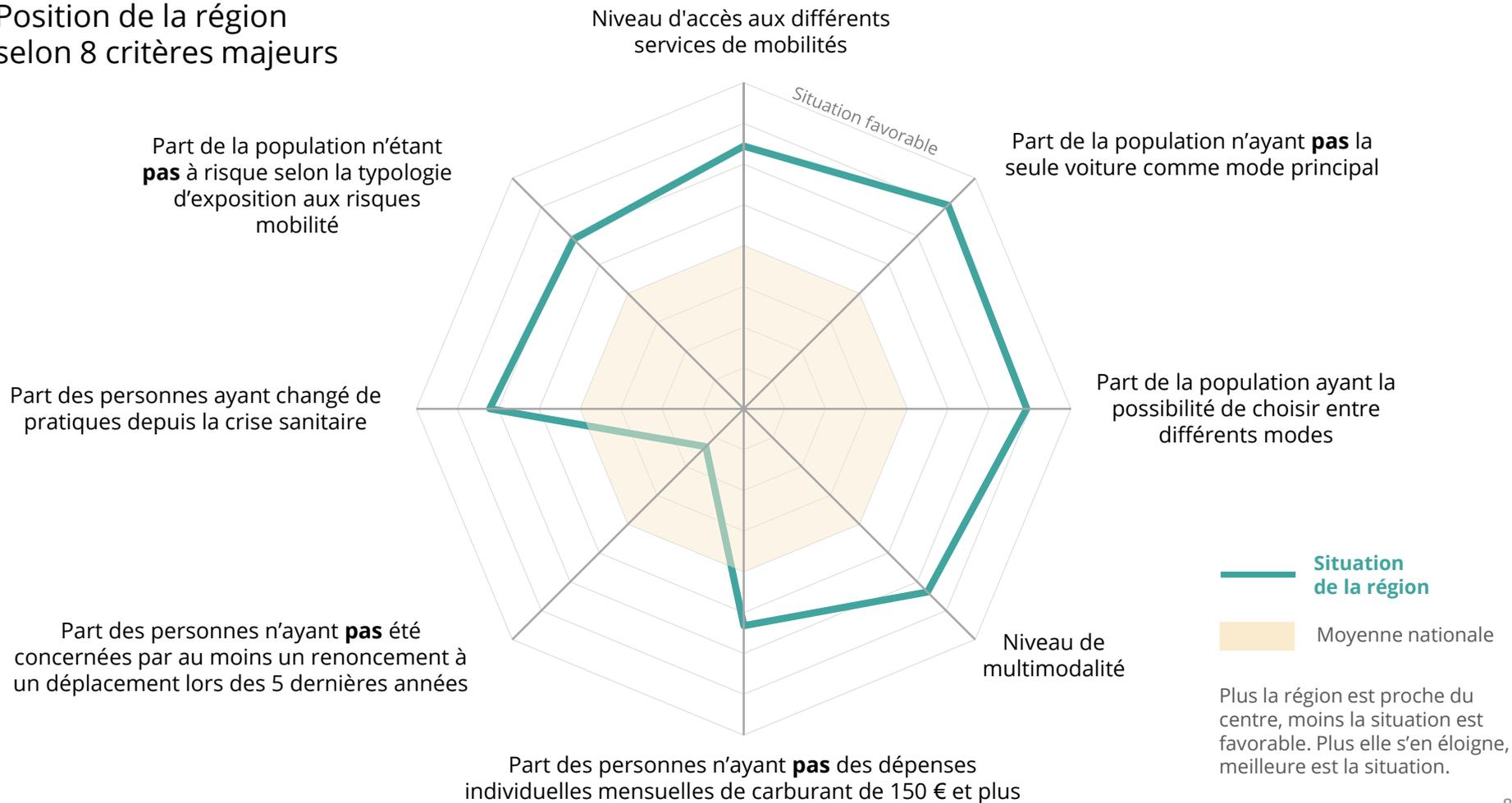
2. Analyse de la précarité mobilité

Classement de la région selon la typologie d'exposition aux risques mobilité et selon la part des personnes sans solution de mobilité

Situation favorable	Île-de-France
Situation plutôt favorable	Provence-Alpes-Côte d'Azur
Situation intermédiaire	Auvergne-Rhône-Alpes Occitanie Hauts-de-France
Situation plutôt défavorable	Grand Est Pays de la Loire Bretagne Bourgogne-Franche-Comté Nouvelle-Aquitaine Normandie Centre-Val de Loire
Situation défavorable	Corse

Le classement repose sur un score global déterminé par la somme pondérée de tous les indicateurs (décrits dans le tableau des résultats détaillés). Les régions sont ensuite classées par ordre décroissant. Les groupes sont ensuite déterminés par proximité entre les notes.

Position de la région selon 8 critères majeurs



Analyse de la précarité mobilité – Rappel

Méthodologie proposée par Wimoov sur la base des travaux d’Audrey Berry

Rappel - Données nationales 2021

Dimensions	Facteurs	Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
Ressources financières	Bas revenu	X	X	
Pratiques de mobilité	Restriction de l’usage de la voiture	et X		
	Dépenses élevées en carburant	ou X		X
Condition de mobilité	Mauvais ajustement spatial ou distances parcourues élevées		et X	et X
	Absence d’alternatives à la voiture		ou X	ou X
	Véhicule à faible rendement		ou X	
Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2021		7%	8,5%	10,5%
Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)		18%		

28% des répondant.e.s présentent une situation à risque en matière de mobilité

Typologie d'exposition aux risques mobilité : situation régionale

		Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
Région	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2021	5%	5%	4%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	10%		
Moyenne nationale	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2021	7%	9%	10%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	18%		

	Description	Niveau de la région	Normandie	Moyenne nationale	Ecart France vs IDF
IND01	Niveau d'accès aux différents services de mobilités	42%	30%	33%	9
IND02	Part de la population ayant la seule voiture en mode principal	26%	58%	51%	-25
IND03	Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes	77%	43%	55%	22
IND04	Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)	3,6	2,6	2,9	0,7
IND05	Part des personnes ayant des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et +	10%	17%	14%	-4
IND06	Part des automobilistes ne changeant pas leurs pratiques malgré une hausse moyenne de 50% des prix	21%	30%	27%	-6
IND07_1	Taux motorisation véhicules thermiques	56%	78%	73%	-17
IND07_2	Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	92%	77%	79%	13
IND09	Part des personnes ayant été concernées par au moins un renoncement à un déplacement lors des 5 dernières années	35%	24%	26%	9
IND10	Part des personnes ayant changé de pratiques depuis la crise notamment vers les modes plus vertueux	20%	11%	14%	6
IND11	Indicateur pondéré d'acceptation au changement pour un mode alternatif à la voiture	28%	22%	25%	3
IND12	Taux de contraintes limitant le report modal	29%	26%	27%	2
IND13	Précarité carburant	5%	7%	7%	-2
IND14	Vulnérabilité de mobilité	5%	9%	9%	-4
IND15	Dépendance à la voiture	4%	14%	10%	-6
IND16	Part de la population à risque selon la typologie d'exposition aux risques mobilité	10%	20%	18%	-8
IND17	Part des personnes déclarant n'avoir accès à aucune solution de mobilité	13%	8%	10%	3

En gras les indicateurs repris dans la représentation graphique

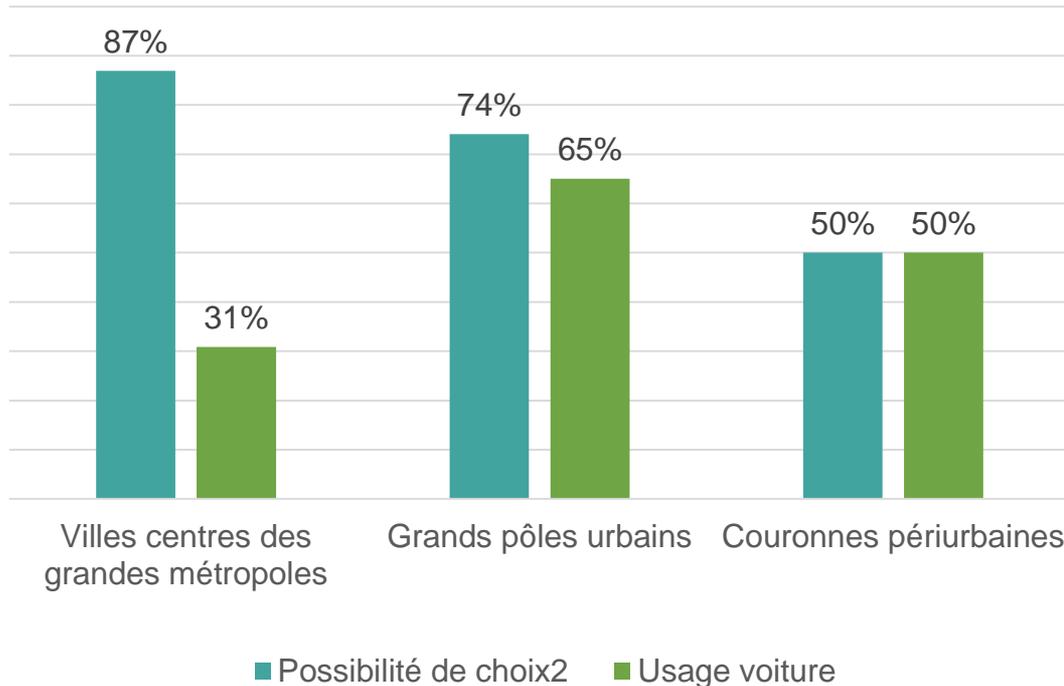
Ampleur des écarts :

 10 points et plus d'écart "favorable"	 5 à 9 points d'écart "défavorable"
 5 à 9 points d'écart "favorable"	 10 points et plus d'écart "défavorable"

Facteurs de précarité : absence d'alternative à la voiture individuelle

23% des répondant.e.s disent ne pas avoir la possibilité de choisir entre différents modes de transport.

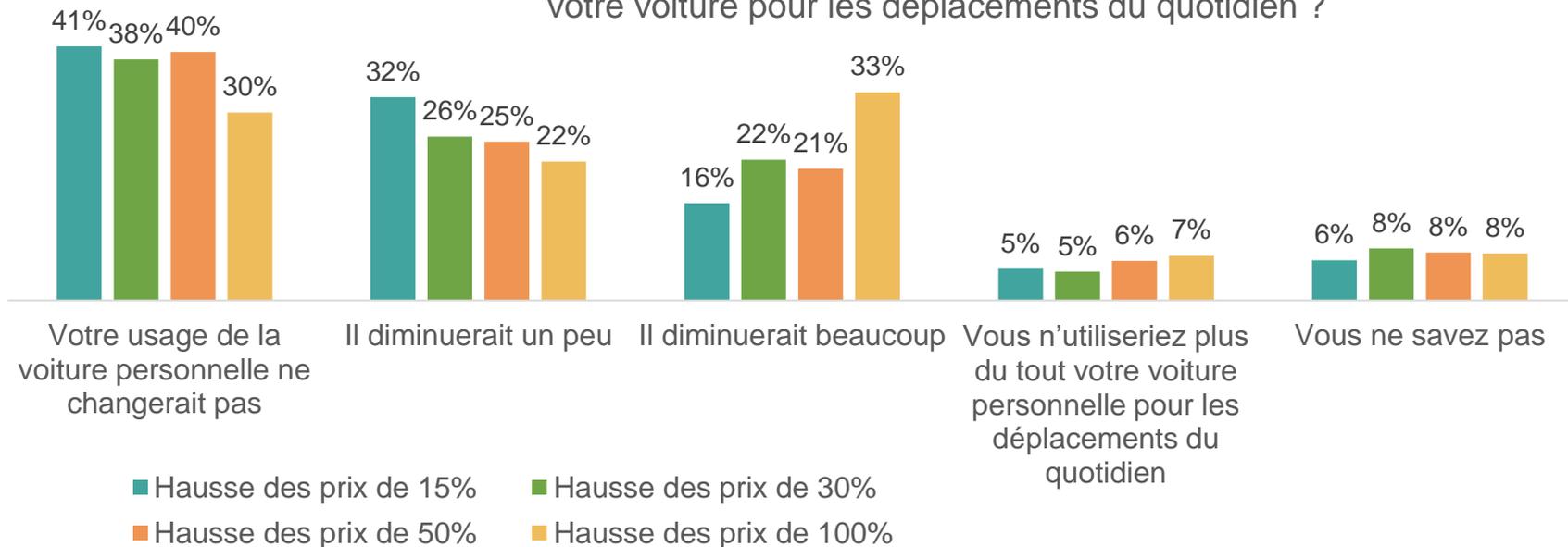
Possibilité de choix et usage de la voiture par type de territoire



Le niveau de criticité dans l'absence de choix semble très fortement corrélé au niveau d'urbanisation du territoire. Dans les couronnes périurbaines, la part des personnes déclarant avoir le choix dans le mode de transport est de 50% quand elle atteint 87% dans les villes centres des grandes métropoles (Paris)

Facteurs de précarité : la hausse du prix du carburant

Quel impact une hausse de ...% du prix du carburant aurait-elle sur l'usage de votre voiture pour les déplacements du quotidien ?



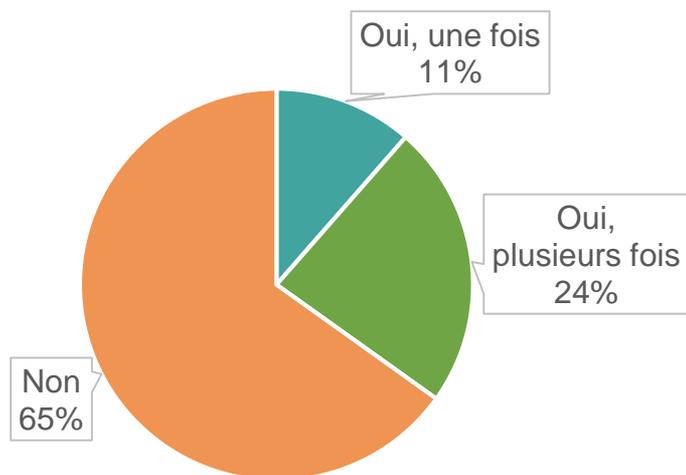
On observe ici une **forte dépendance** à la voiture :

- Malgré une hausse de 100% du prix du carburant, un tiers des franciliens ne changeraient pas leur usage de la voiture

Les franciliens n'ayant pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport sont plus enclins que les autres à ne pas changer leur usage de la voiture (+4 à 5 points par rapport à la moyenne nationale sur l'ensemble des niveaux d'augmentation).

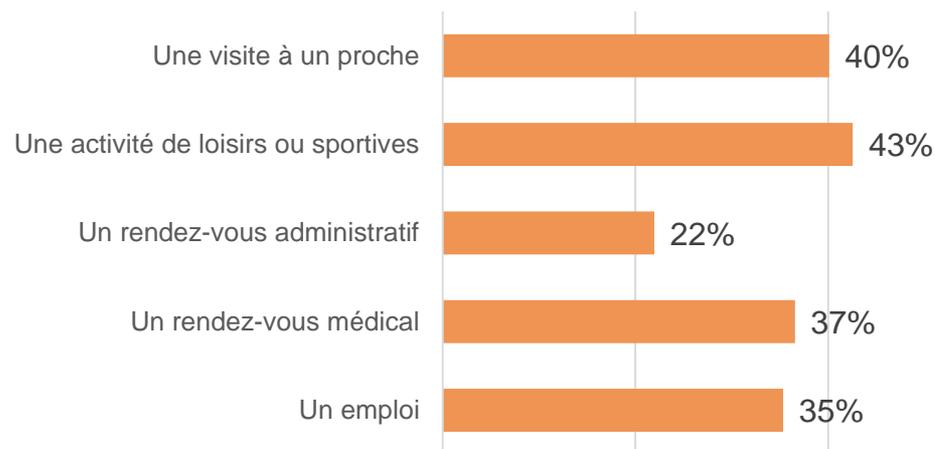
Renoncements liés à la mobilité : une réalité largement partagée

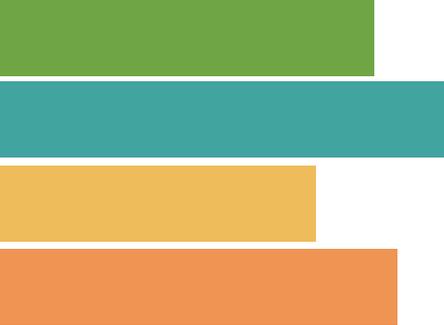
Vous est-il déjà arrivé de renoncer à un déplacement du fait de problème de mobilité ?



On observe une distribution très homogène des motifs de renoncement, à l'exception du rendez-vous administratif, probablement en partie géré à distance.

A quoi avez-vous dû renoncer lors des 5 dernières années en raison de ces problèmes de transport ou de mobilité ?





BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

————— 2^e édition —————

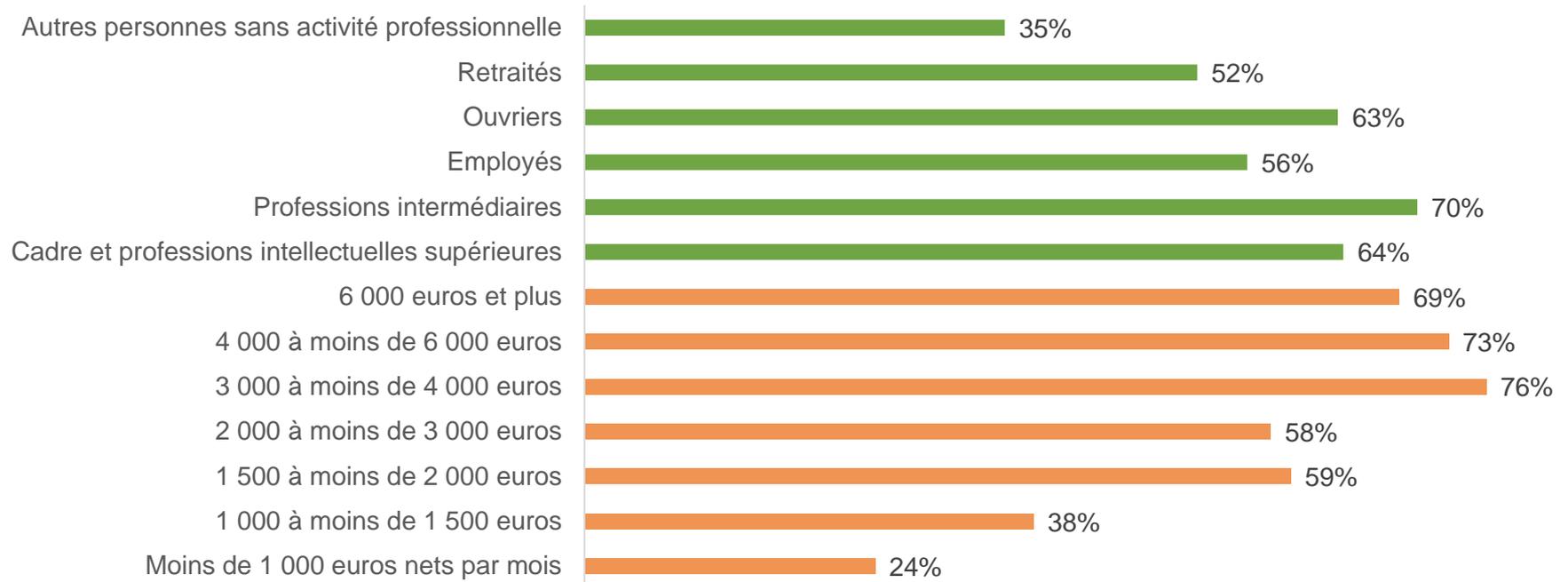


Présentation des résultats

3. Des inégalités : un enjeu pour les politiques publiques

Illustrations de l'inégalité d'accès aux modes

Usage de la voiture (mode principal et occasionnel) selon les CSP et niveaux de revenus

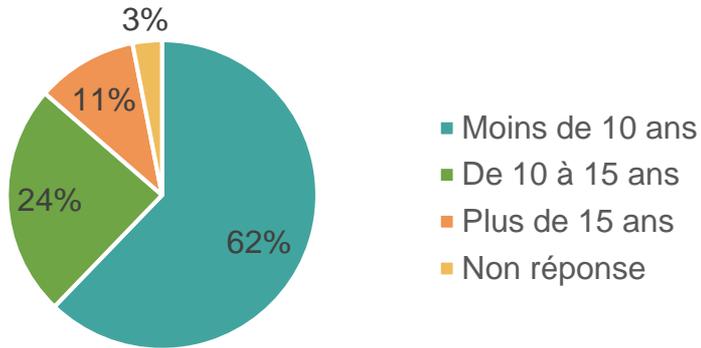


L'usage de la voiture apparaît clairement comme corrélé au niveau de revenu du foyer et à la CSP.

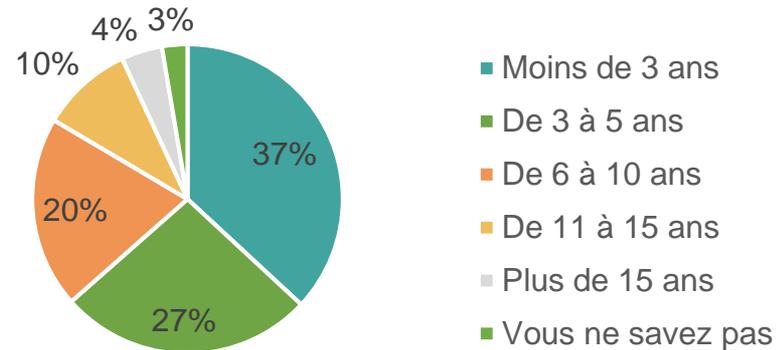
Sociologie des propriétaires de véhicules anciens

35% des répondant.e.s possédant une voiture ont une voiture mise en circulation il y a au moins 10 ans

Date de mise en circulation du véhicule



Date de possession du véhicule

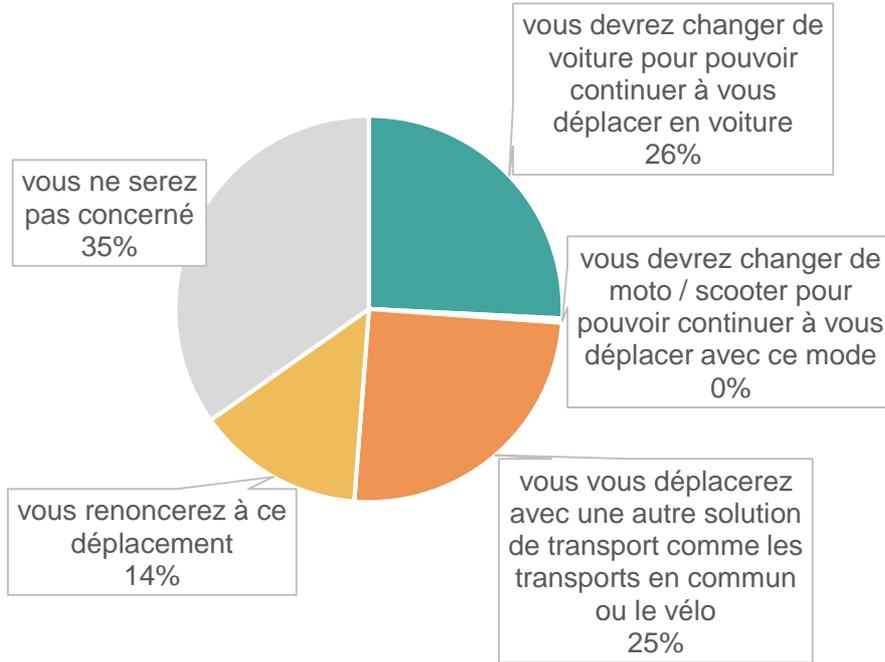


La voiture de 35% des automobilistes a un niveau d'ancienneté qui pourrait à court terme leur interdire l'accès à certaines parties du territoire

Au-delà du coût et des conséquences pratiques sur le quotidien de la détention d'une voiture ancienne, la multiplication des zones prohibant les véhicules les plus polluants devient un enjeu majeur pour les personnes dépendantes de leur voiture.

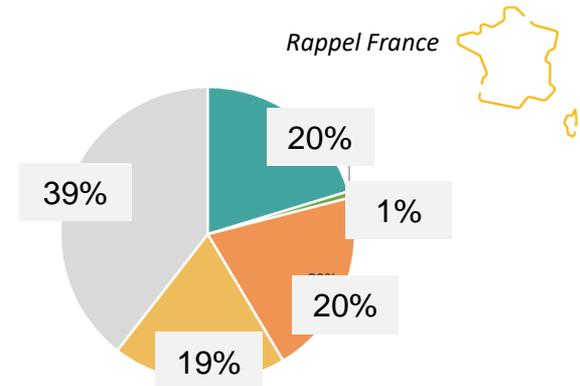
Zone à Faibles Emissions (ZFE)

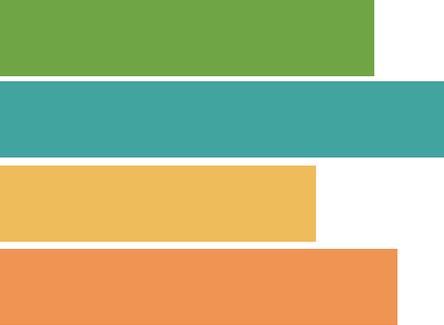
Impact des ZFE sur la mobilité des automobilistes



¾ des répondant.e.s ne savent pas ce qu'est une Zone à Faibles Emissions (ZFE).

Pour **3 automobilistes sur 5**, la mise en place des ZFE signifiera un changement de mobilité, ou de voiture.





BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

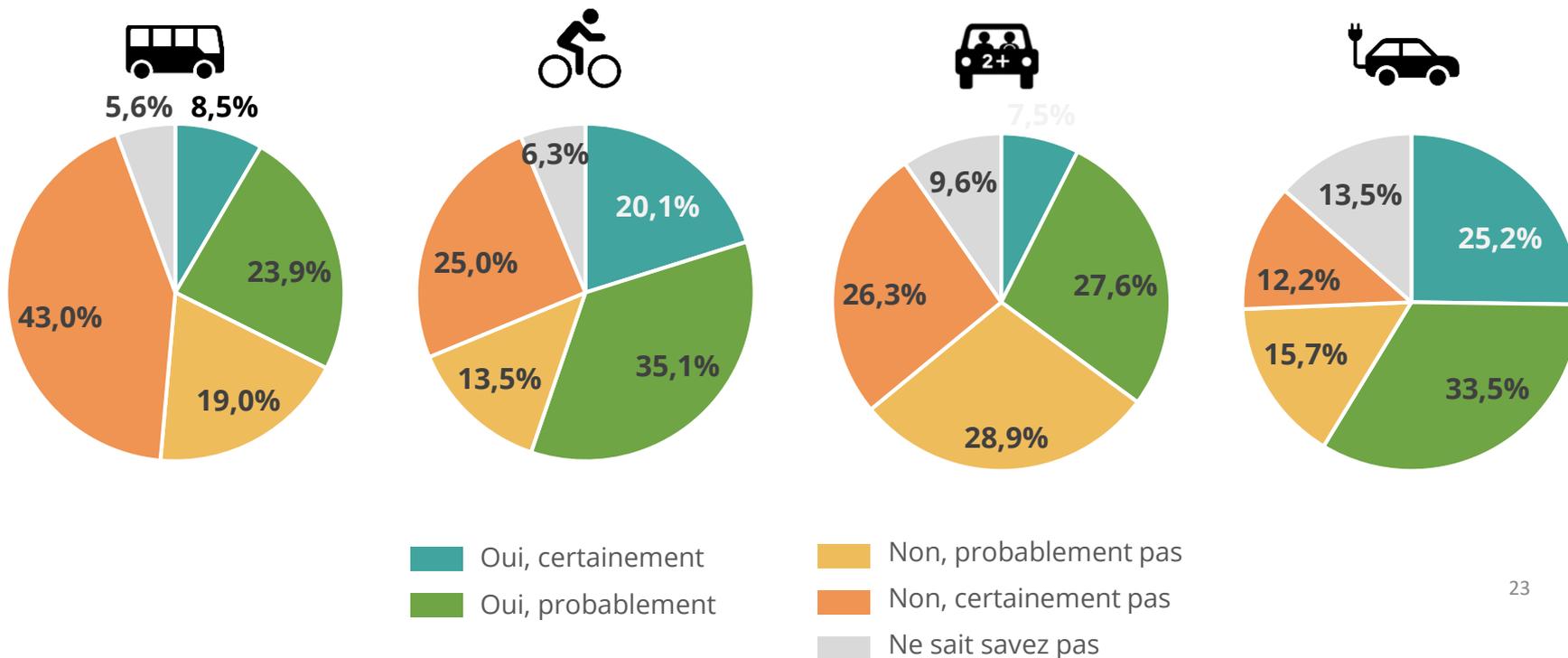
————— 2^e édition —————



Présentation des résultats

4. Fragilité du report modal

Part des automobilistes disposés à essayer un mode de transport alternatif à la voiture



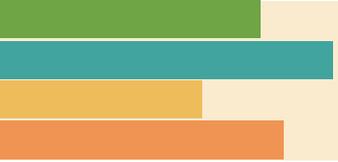


BAROMÈTRE
des mobilités du quotidien
————— 2^e édition —————



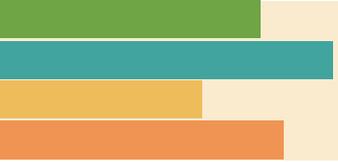
Enseignements du Baromètre 2021

Région Ile-de-France



Baromètre 2021 : le bilan

- Le « risque mobilité » est moins élevé en Ile-de-France, mais il n'est pas nul. Malgré le nombre et la diversité de services de mobilité existants, 23% des répondant.e.s disent ne pas avoir le choix de leur mode de déplacement.
- 13% des francilien.ne.s déclarent ainsi n'avoir accès à aucune solution de mobilité, 3 points de plus qu'à l'échelle nationale.
- 35% des répondant.e.s déclarent avoir renoncé à un déplacement du fait de problème de mobilité, un taux de renoncement de 9 points plus élevé que la moyenne nationale.
- Cela peut s'expliquer par les distances à parcourir, les problèmes rencontrés dans le transport (encombremments, dysfonctionnements) ainsi que la difficulté à assurer des déplacements coûteux et à des horaires atypiques pour des ménages modestes ou vulnérables.



Baromètre 2021 : le bilan

- Un contexte post crise sanitaire qui a favorisé les pratiques de mobilité individuelle : la voiture comme grande gagnante
- Concernant l'utilisation de la voiture en IDF, elle est le mode de déplacement principal de 48 % des répondant.e.s francilien.ne.s, soit 1 francilien.ne sur 2.
- 35% des répondant.e.s possédant une voiture ont une voiture mise en circulation il y a au moins 10 ans. C'est un enjeu important à prendre en compte dans l'accompagnement à la mise en place des ZFE.
- $\frac{3}{4}$ des répondant.e.s ne savent pas ce qu'est une ZFE.
- Mais les changements avérés ainsi que le potentiel de changement pour des modes plus vertueux sont élevés en IDF.

Merci de votre attention

Contact :

Sébastien BAILLEUL

Directeur régional Ile-de-France Wimoov

sebastien.bailleul@wimoov.org

