

BAROMÈTRE

des Mobilités du Quotidien



EN PARTENARIAT AVEC :



Résultats régionaux

Ile-de-France

EN PARTENARIAT AVEC :



Direction générale
des infrastructures
transports et mobilité





Portrait régional

BMQ 2023, portraits régionaux Île-de-France

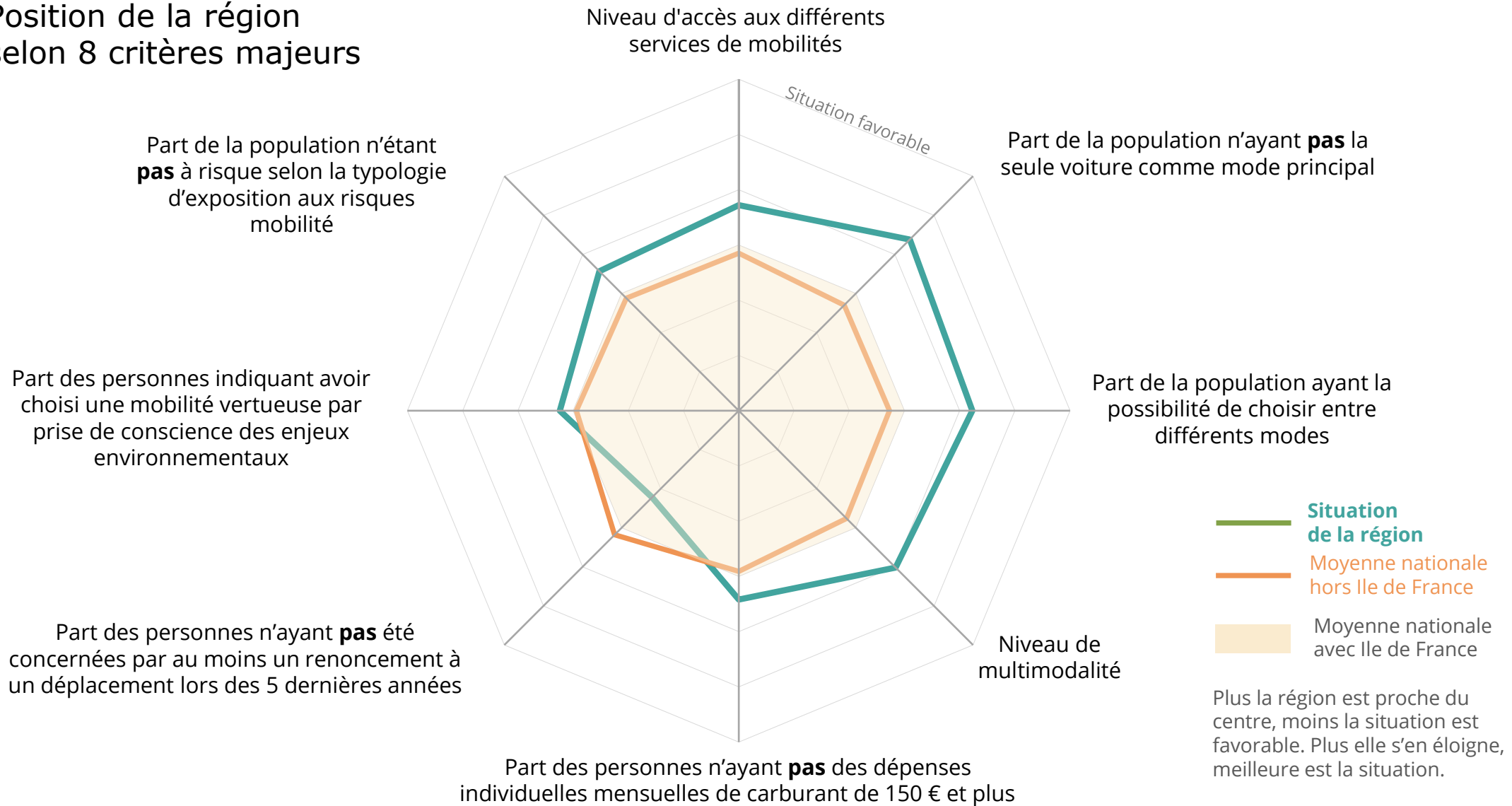
Classement de la région selon la typologie d'exposition aux risques mobilité et selon la part des personnes sans solution de mobilité

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

Le classement repose sur une note globale déterminée par la somme pondérée de tous les indicateurs (décrits sur la diapositive des résultats détaillés). Les régions sont ensuite classées par ordre décroissant. Les groupes sont enfin déterminés par proximité entre les notes.

BMQ 2023, portraits régionaux Île-de-France

Position de la région selon 8 critères majeurs



BMQ 2023, portraits régionaux Île-de-France

	Niveau de la région	Moyenne nationale avec Île-de-France	Ecart
IND01 Niveau d'accès aux différents services de mobilité	37%	31%	+6
IND02 Part de la population ayant la seule voiture en mode principal	26%	49%	-23
IND03 Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes	75%	55%	+20
IND04 Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)	3,6	3,0	+0,5
IND05 Part des personnes ayant des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et +	8%	13%	-5
IND06 Part des automobilistes ne changeant pas leurs pratiques malgré une hausse moyenne de 50% des prix	27%	31%	-4
IND07_1 Taux motorisation véhicules thermiques	53%	71%	-18
IND07_2 Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	92%	78%	+14
IND09 Part des personnes ayant été concernées par au moins un renoncement à un déplacement lors des 5 dernières années	53%	40%	+13
IND13 Précarité carburant	7%	10%	-3
IND14 Vulnérabilité de mobilité	6%	10%	-4
IND15 Dépendance à la voiture	4%	12%	-8
IND16 Part de la population à risque selon la typologie d'exposition aux risques mobilité	12%	20%	-8
IND17 Part des personnes déclarant n'avoir accès à aucune solution de mobilité	16%	12%	+4
IND20 Proportion de personnes indiquant avoir une voiture avec une vignette de niveau 0 ou 1 (base répondant ayant une voiture, y compris les personnes sans vignette ou ne sachant pas)	37%	23%	+14
IND21_1 Proportion de personnes indiquant avoir choisi une mobilité vertueuse par conscience environnementale	23%	20%	+3
IND22_1 Indicateur pondéré de personnes mentionnant avoir renoncé à des déplacements pour des raisons liées aux aléas climatiques	13%	12%	+1
IND23_1 Proportion de personnes indiquant ne pas savoir comment obtenir une aide permettant de faciliter le passage à un mode plus propre ou jugeant la démarche trop complexe	19%	16%	+3

En gras les indicateurs repris dans la représentation graphique

Indicateurs à dimension négative

Ampleur des écarts :



BMQ 2023, portraits régionaux Île-de-France

Comparaisons 2021 – 2023 au sein de la région

Indicateurs comparables

	Niveau de la région 2021	Niveau de la région 2023	Ecart
IND01 Niveau d'accès aux différents services de mobilité	42%	37%	-5
IND02 Part de la population ayant la seule voiture en mode principal	26%	26%	0
IND03 Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes	77%	75%	-2
IND04 Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)	3,6	3,6	0,0
IND05 Part des personnes ayant des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et +	10%	8%	-2
IND06 Part des automobilistes ne changeant pas leurs pratiques malgré une hausse moyenne de 50% des prix	21%	27%	+6
IND07_1 Taux motorisation véhicules thermiques	56%	53%	-3
IND07_2 Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	92%	92%	0
IND13 Précarité carburant	5%	7%	+2
IND14 Vulnérabilité de mobilité	5%	6%	+1
IND15 Dépendance à la voiture	4%	4%	0
IND16 Part de la population à risque selon la typologie d'exposition aux risques mobilité	10%	12%	+2

En gras les indicateurs repris dans la représentation graphique

Indicateurs à dimension négative

Ampleur des écarts :





BMQ 2023, portraits régionaux Ile-de-France

Indicateurs permettant de mesurer l'accessibilité aux solutions de mobilité sur un territoire (1 à 4)

Les habitants de la région sont très nettement favorisés par rapport à la moyenne nationale : un meilleur accès aux solutions alternatives (+6 points), une possibilité de choisir son mode largement supérieure (+20 points) et une part réduite de la population à n'avoir que la voiture en mode principal (-23 points). Le niveau de multimodalité est également significativement supérieur.

Indicateurs permettant d'illustrer le poids de la voiture dans les mobilités du quotidien (5 et 6)

La part des personnes dont le budget mensuel carburant est de 150 € est inférieure de 5 points par rapport à la moyenne nationale. Le maintien de l'usage de la voiture dans l'hypothèse d'une augmentation de 50% des prix du carburant serait également moins important (-4 points).

Indicateurs mesurant l'équipement des répondants en matière de mobilité (7_1 et 7_2)

L'équipement en solutions alternatives de mobilité (abonnement à un service de transport, de vélo en libre-service, propriété d'un vélo, etc.) des habitants de la région est très supérieur à la moyenne nationale (+14 points), à l'inverse du taux de motorisation (-18 points).

Indicateurs permettant de mesurer les renoncements et les populations à risque en matière de mobilité (9 à 17)

Les phénomènes de renoncement des habitants de la région sont nettement plus marqués qu'au niveau national, potentiellement en lien avec une plus forte possibilité de télétravailler (+13 points).

En revanche, le « risque mobilité » est bien inférieur à la moyenne nationale pour les différents indicateurs, en particulier en ce qui concerne la dépendance à la voiture (-8 points) et l'indicateur composite (-8 points). Pour autant, 16% de la population régionale déclare n'avoir accès à aucune solution de mobilité (+4 points).

Indicateurs permettant de mesurer le comportement en lien avec les enjeux ou évènements climatiques (20 à 22)

La proportion de propriétaires déclarés de véhicules avec une vignette 0 ou 1 est nettement supérieure à la moyenne nationale (+14 points). La propension à choisir son mode de déplacement pour des motifs environnementaux est également supérieure de 3 points. Le renoncement à des déplacements pour des raisons liées aux aléas climatiques est supérieur de 1 point.

Mesure du non-recours aux aides à la mobilité (23)

La proportion de personnes indiquant ne pas savoir comment obtenir une aide permettant de faciliter le passage à un mode plus propre ou jugeant la démarche trop complexe est supérieure de 3 points à la moyenne nationale.

Comparaison 2021 – 2023

En 2023, si le taux de motorisation des Franciliens a diminué (-3 points), c'est également le cas de l'estimation d'accès aux services en proximité (-5 points).

En écho, la part des personnes concernées par le « risque mobilité » a augmenté de 2 points.



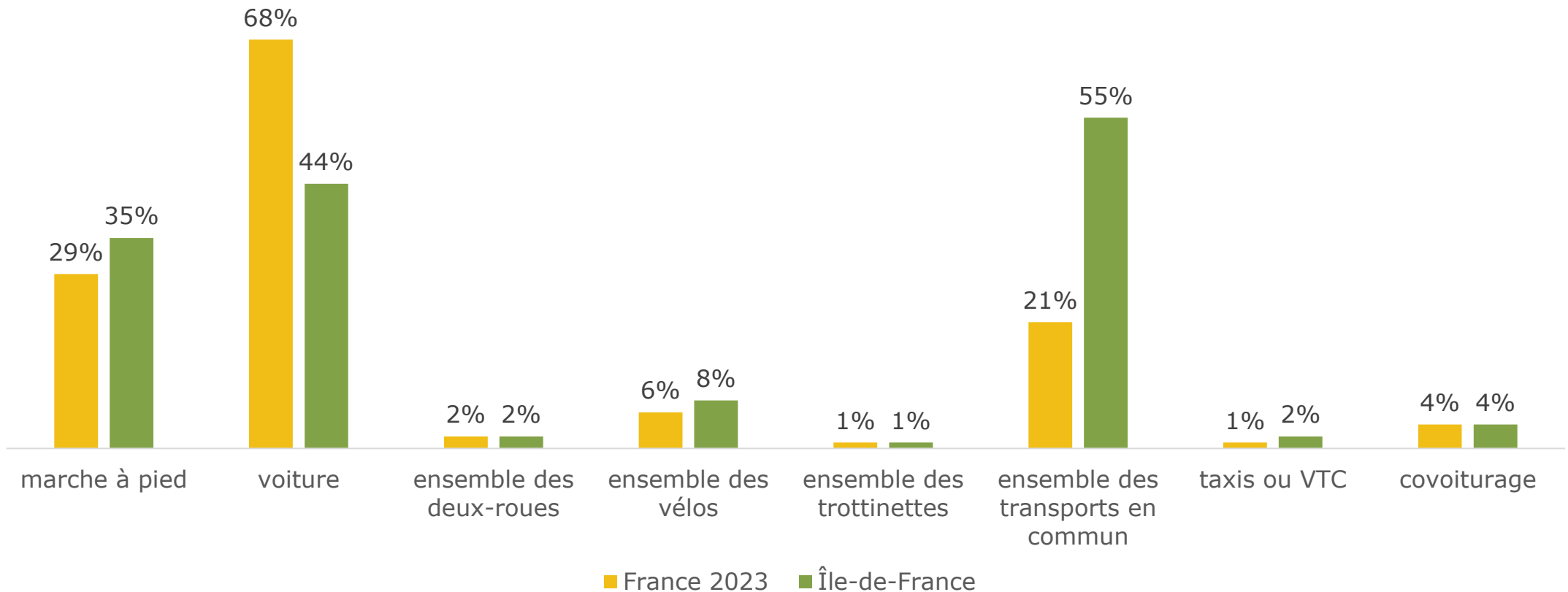
Principales solutions de mobilité : usages et accès

Modes de transport principaux

La voiture est le mode de déplacement principal de 44 % des répondant.e.s franciliens, très nettement en-dessous de la moyenne nationale

A l'inverse, la part des transports collectifs est de 55%, contre 21% en moyenne nationale

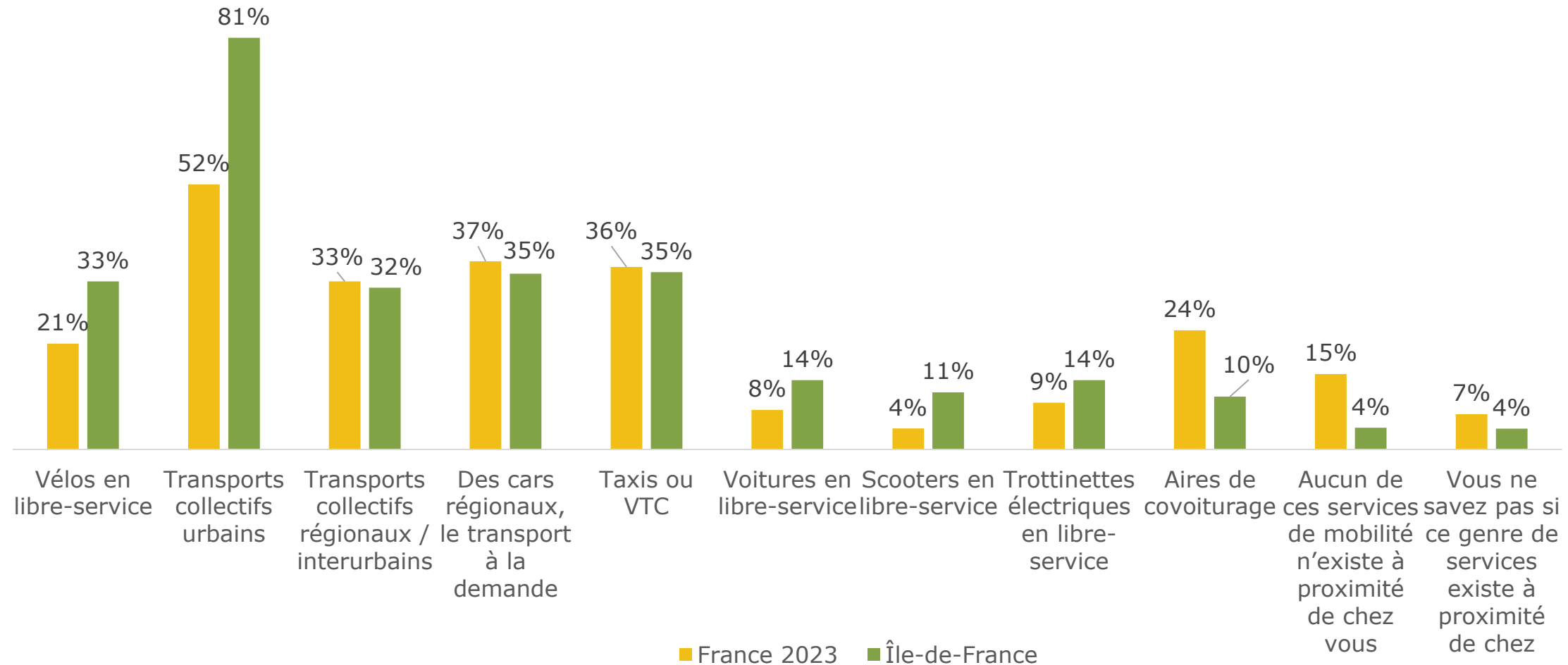
Mode de transport principal utilisé



Modes de transport à proximité du domicile

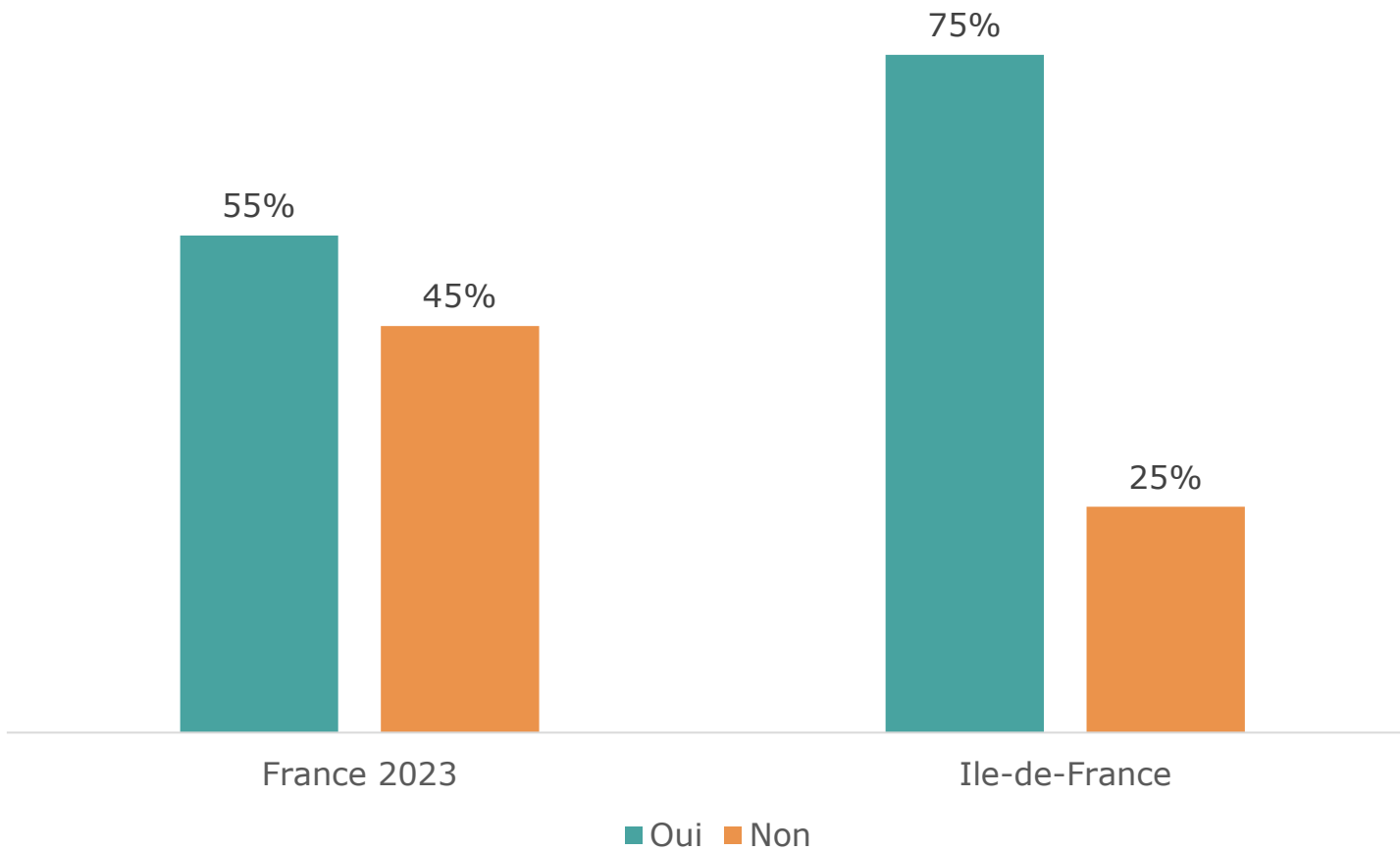
Les habitants de la région bénéficient d'une offre largement supérieure à la moyenne, notamment pour les transports collectifs urbains, mais aussi pour les solutions en libre-service (vélos, voitures, scooters, trottinettes). Seuls 4% des répondant.e.s francilien.ne.s considèrent ne disposer d'aucun service alternatif en proximité.

Modes à proximité du domicile



Possibilité de choisir son mode de transport

Possibilité de choix entre plusieurs modes

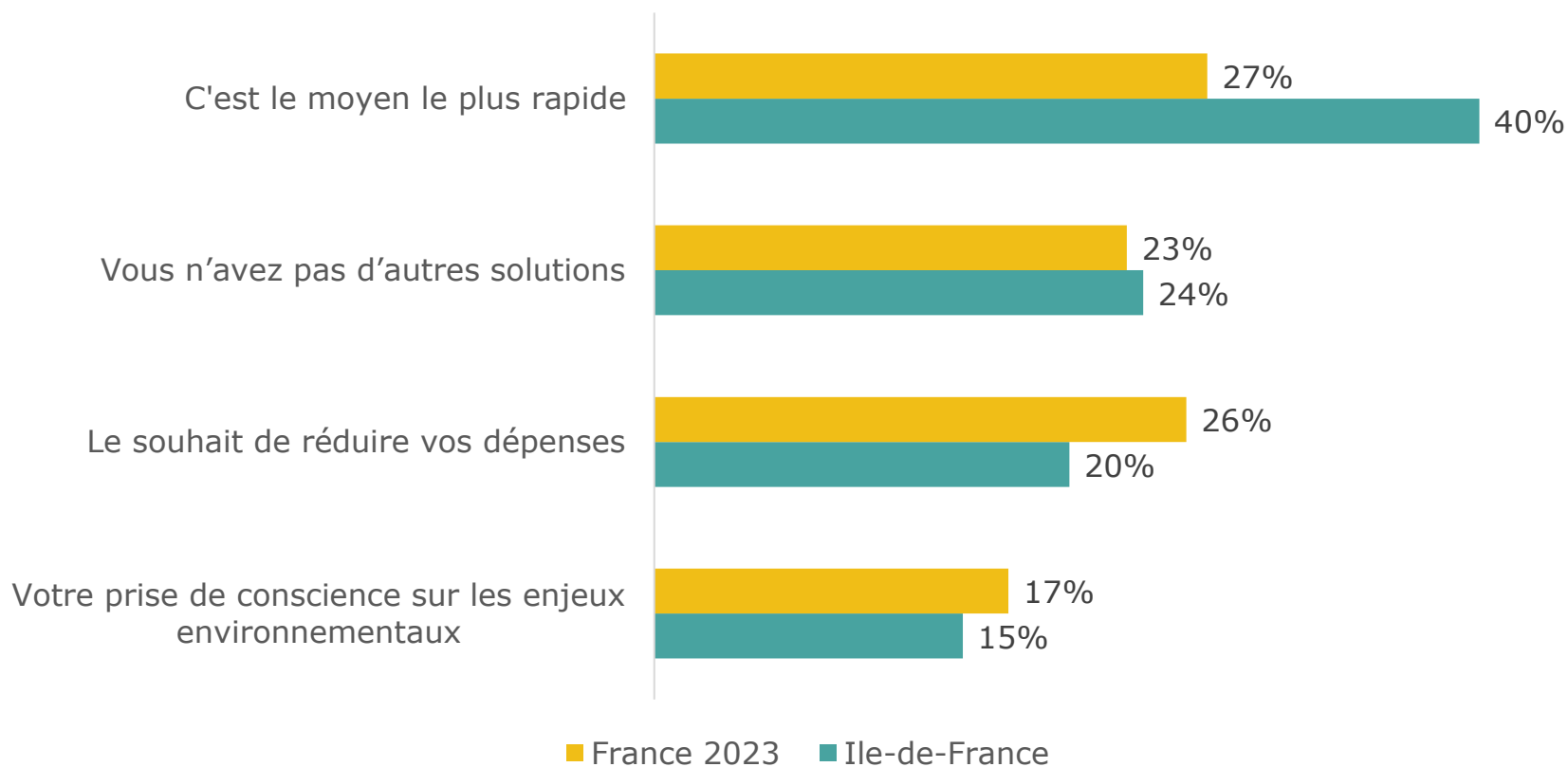


Beaucoup plus de possibilités de choix en IDF comparé au national

En IDF, 75% des répondant.e.s disent avoir le choix de leur mode de déplacement.

En Ile-de-France, le choix des transports en commun est d'abord une question d'efficacité

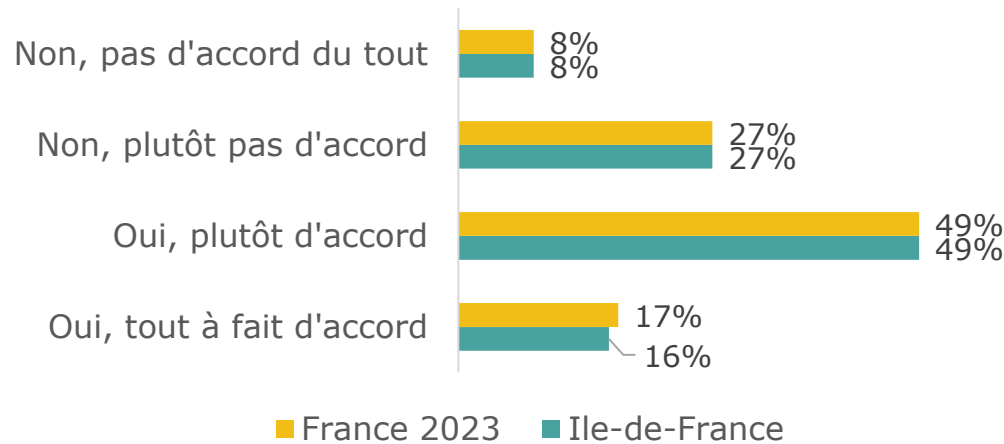
Incitatifs à l'usage des transports en commun pour les déplacements du quotidien



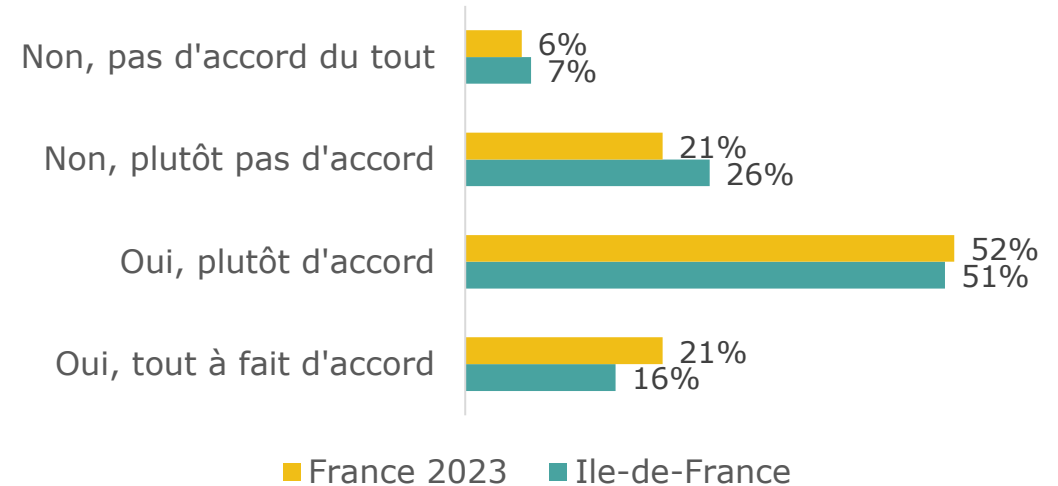
Des conditions d'usage des transports en commun contrastées proches de la moyenne nationale

Quand vous prenez les transports collectifs, êtes-vous d'accord avec l'idée suivante (base répondants usagers des TC) :

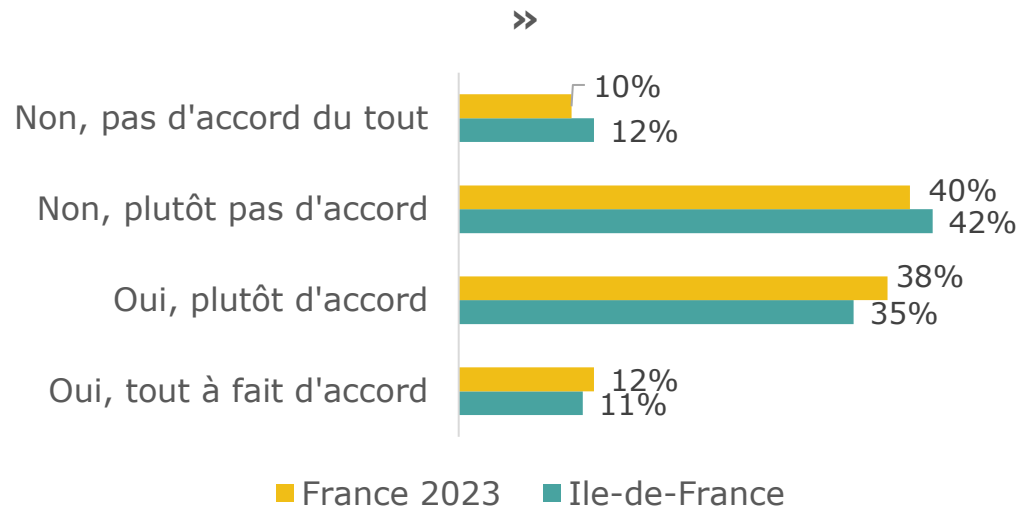
« Vous êtes presque certain d'arriver à l'heure »



« Vous vous sentez en sécurité »



« Les lieux d'attente sont confortables »

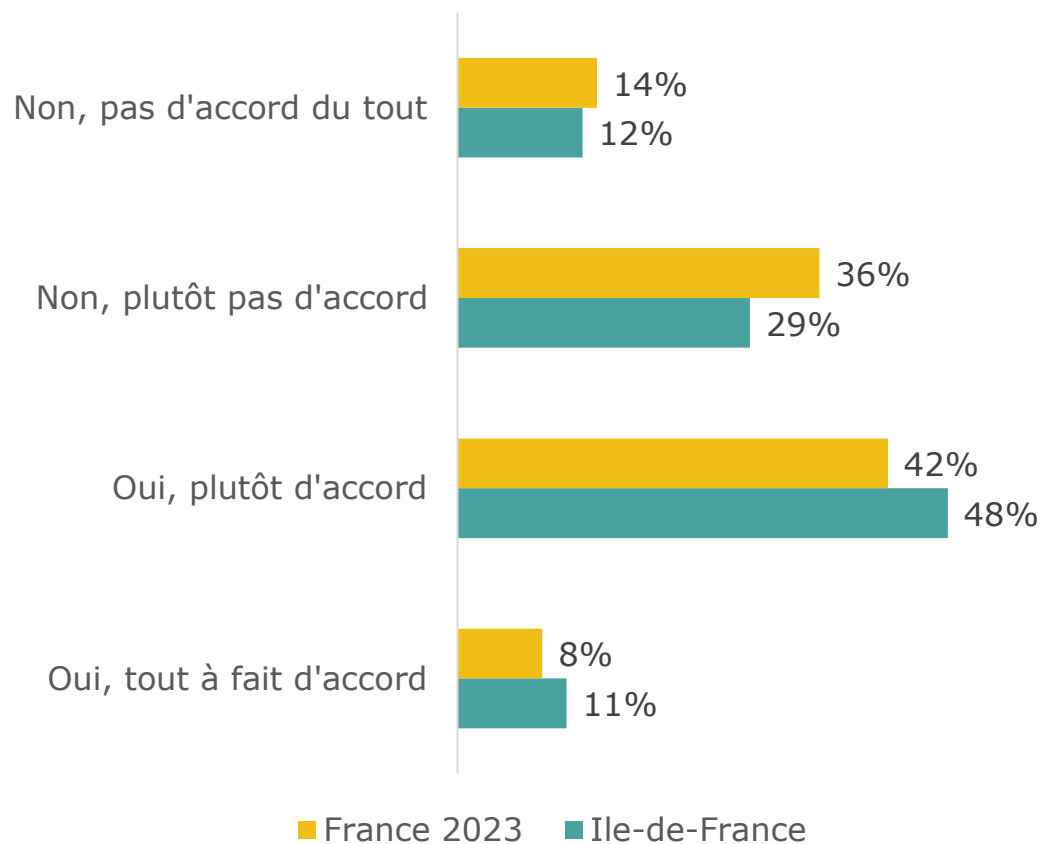
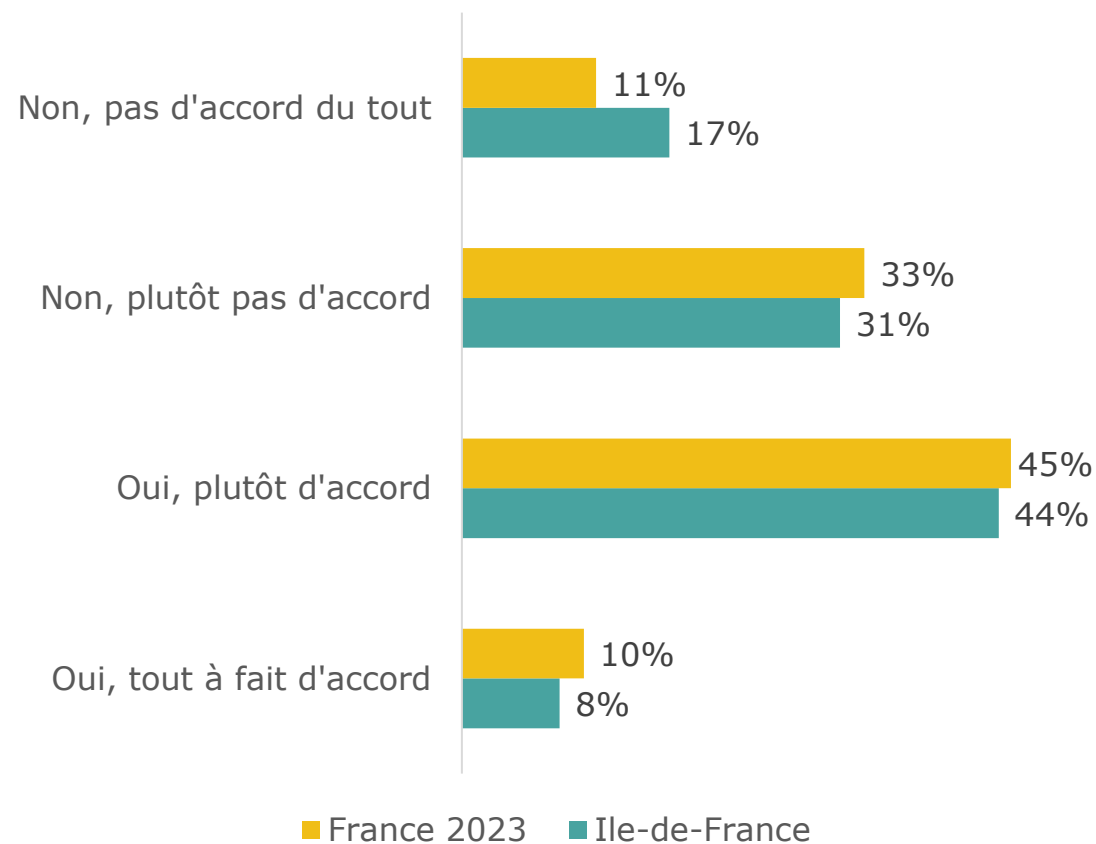


En Ile-de-France, le prix des transports en commun reste un sujet pour les non-usagers, qui sont cependant plus nombreux qu'en moyenne à considérer pouvoir les emprunter

Avec les transports en commun (base répondants non-usagers TC mais usagers de la voiture) ...

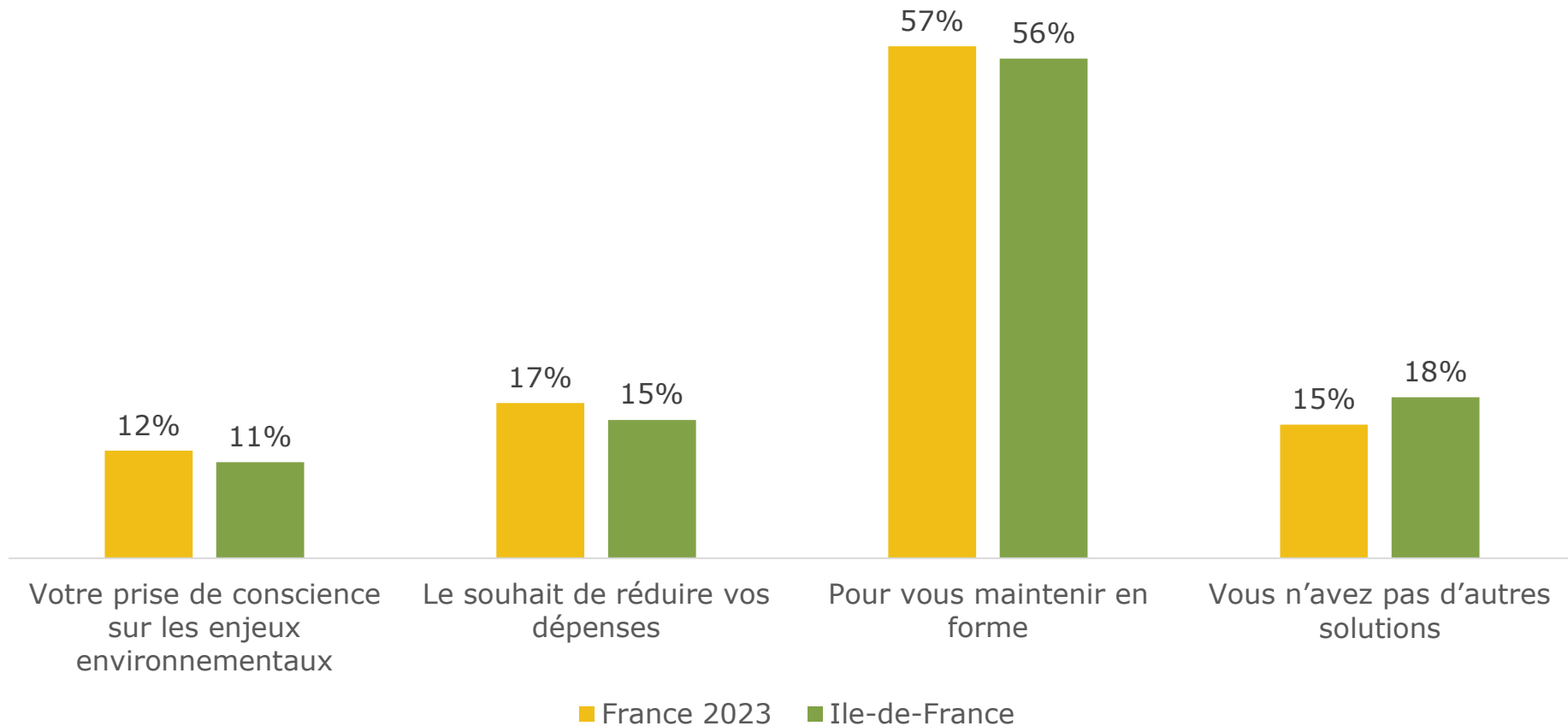
Les prix sont moins onéreux que la voiture

Il est facile de savoir comment faire un trajet



Usages de la marche : l'Ile-de-France dans la moyenne

Incitatifs à la marche pour les déplacements du quotidien





Précarité et empêchements de mobilité

Analyse de la précarité mobilité : rappel approche nationale

Dimensions	Facteurs	Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
Ressources financières	Bas revenus	X	X	
Pratiques de mobilité	Restrictions de l'usage de la voiture	X		
	Dépenses élevées en carburant	X		X
Condition de mobilité	Mauvais ajustement spatial ou distances parcourues élevées		X	X
	Absence d'alternative à la voiture		X	X
	Véhicule à faible rendement		X	
Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023		10%	9,5%	11,5%
Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)		19,5%		

En 2023, 19,5%
des Français.es
présentent une situation
à risque en matière de
mobilité

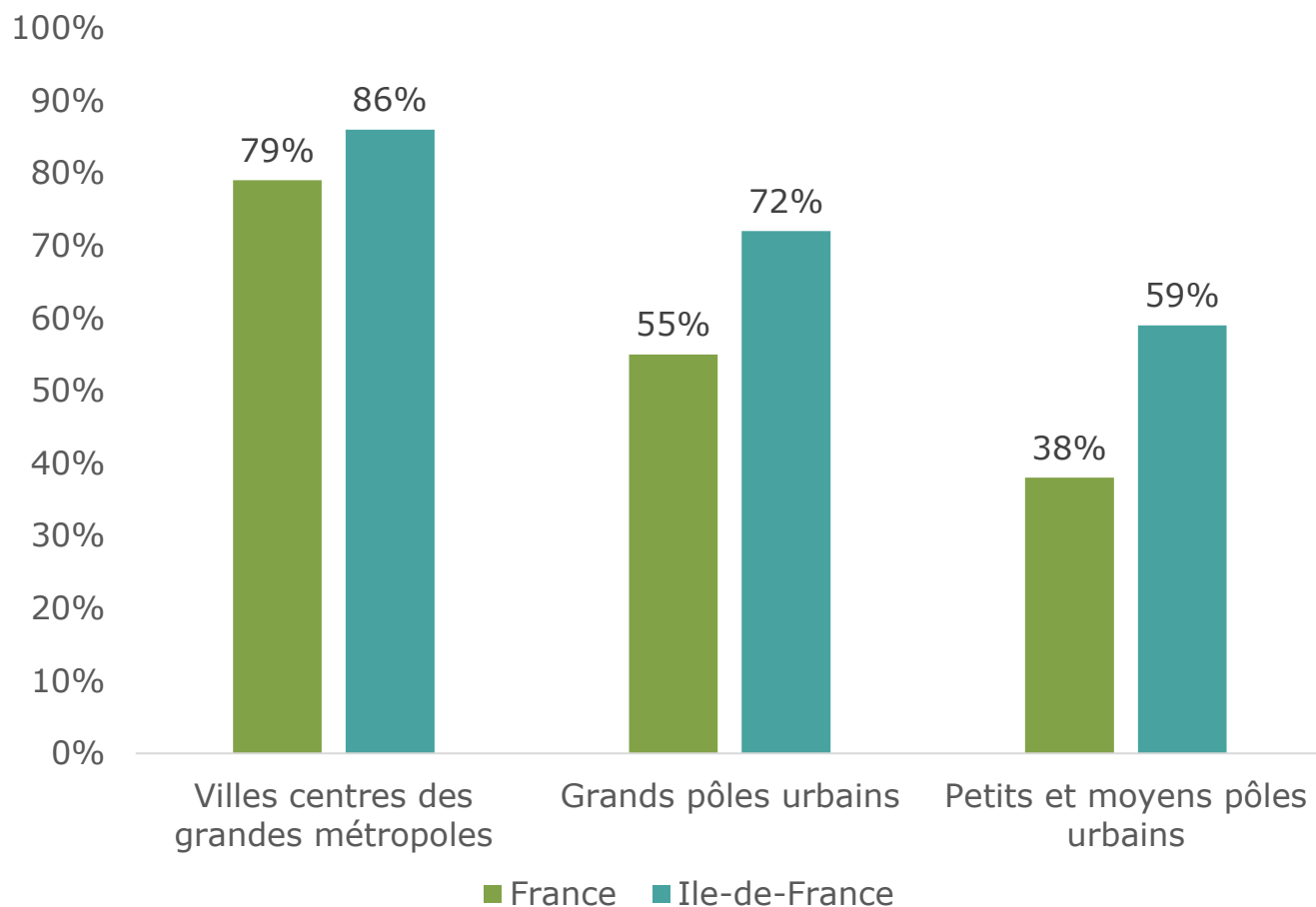
Analyse de la précarité mobilité Ile-de-France

Typologie d'exposition aux risques mobilité : situation en Île-de-France

		Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
Île-de-France 2 003 réponses analysées	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2024	6,5%	6%	4%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	12%		
Moyenne nationale hors Ile de France	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2024	11%	10,5%	13,5%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	21%		
Moyenne nationale avec Ile de France	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	10%	10%	11,5%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	19,5%		

Choix du mode de transport par grande typologie de territoire

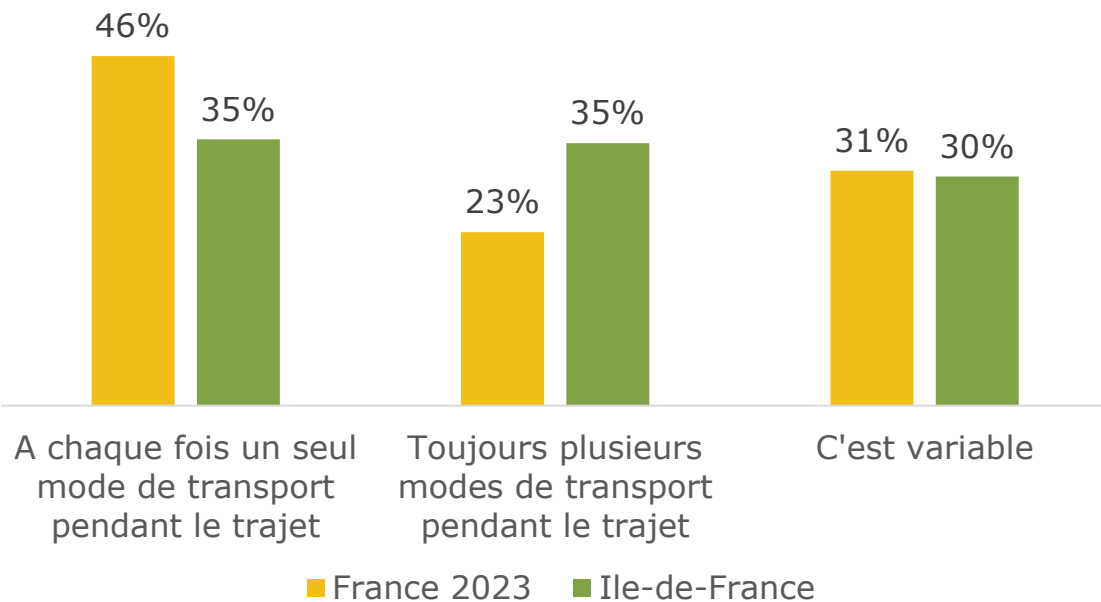
75% des répondant.e.s ont la possibilité de choisir entre différents modes de transport



Si la possibilité de choisir son mode est logiquement inférieure dans les zones les moins denses de la région, elle reste néanmoins très élevée et largement supérieure à la moyenne nationale

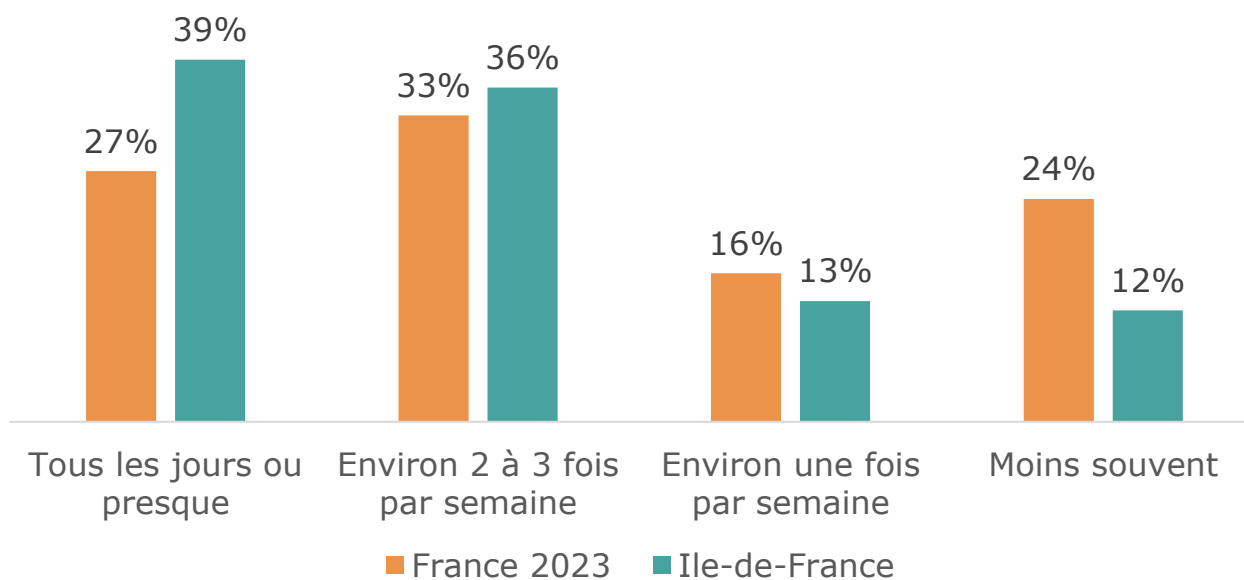
Pratiques d'intermodalité

Pratiques d'intermodalité



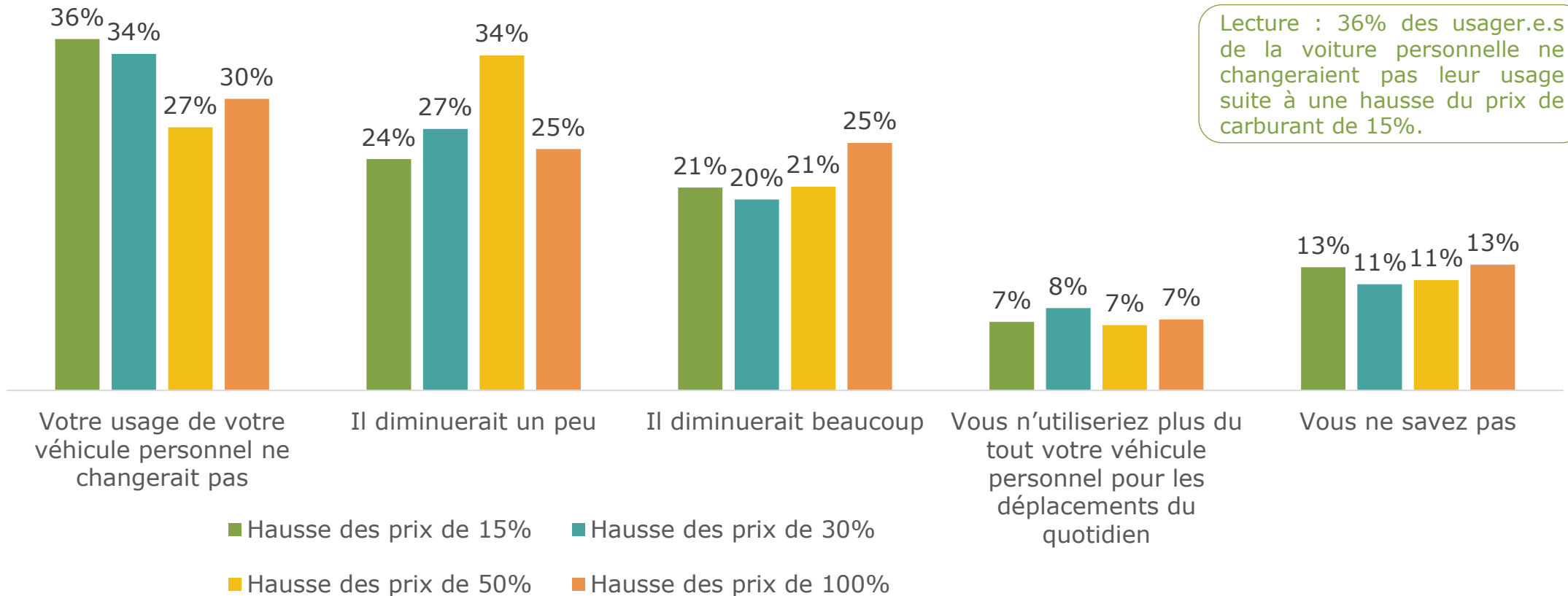
Les pratiques d'intermodalité sont nettement plus courantes et régulières en Ile-de-France

Fréquences d'intermodalité



Projections en cas de hausse du prix du carburant (échelle régionale) : les Francilien.ne.s diminueraient sensiblement leur usage de la voiture

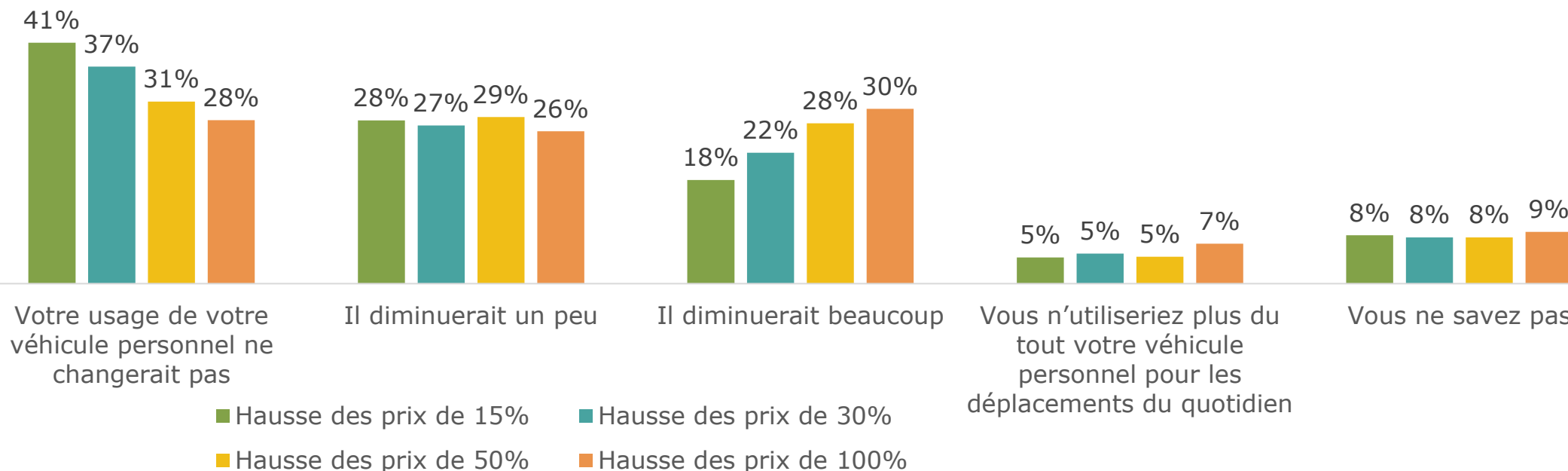
Scénarii hausse des prix des carburants



Projections en cas de hausse du prix du carburant (échelle nationale)

Lecture : 41% des usager.e.s de la voiture personnelle ne changeraient pas leur usage suite à une hausse du prix de carburant de 15%.

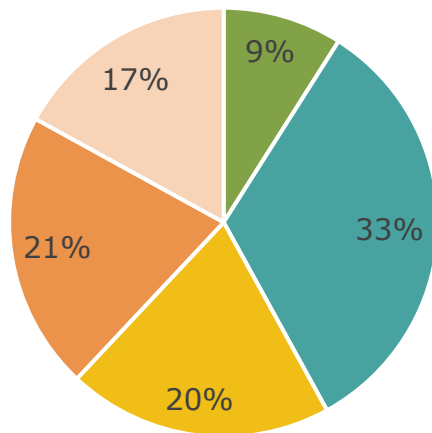
Quel impact une hausse de ...% du prix du carburant aurait-elle sur l'usage de votre voiture pour les déplacements du quotidien ?



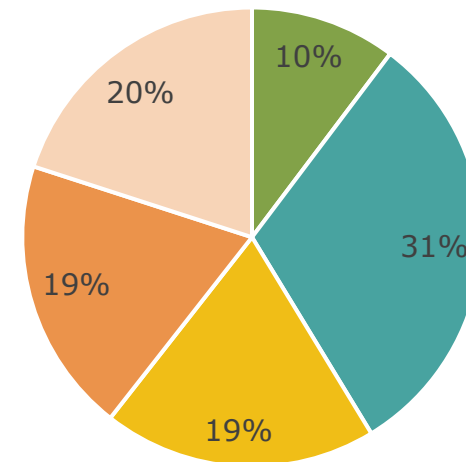
Ile-de-France : des renoncements à la mobilité très proches de la moyenne

Fréquence de renoncements à un déplacement du quotidien

Ile-de-France



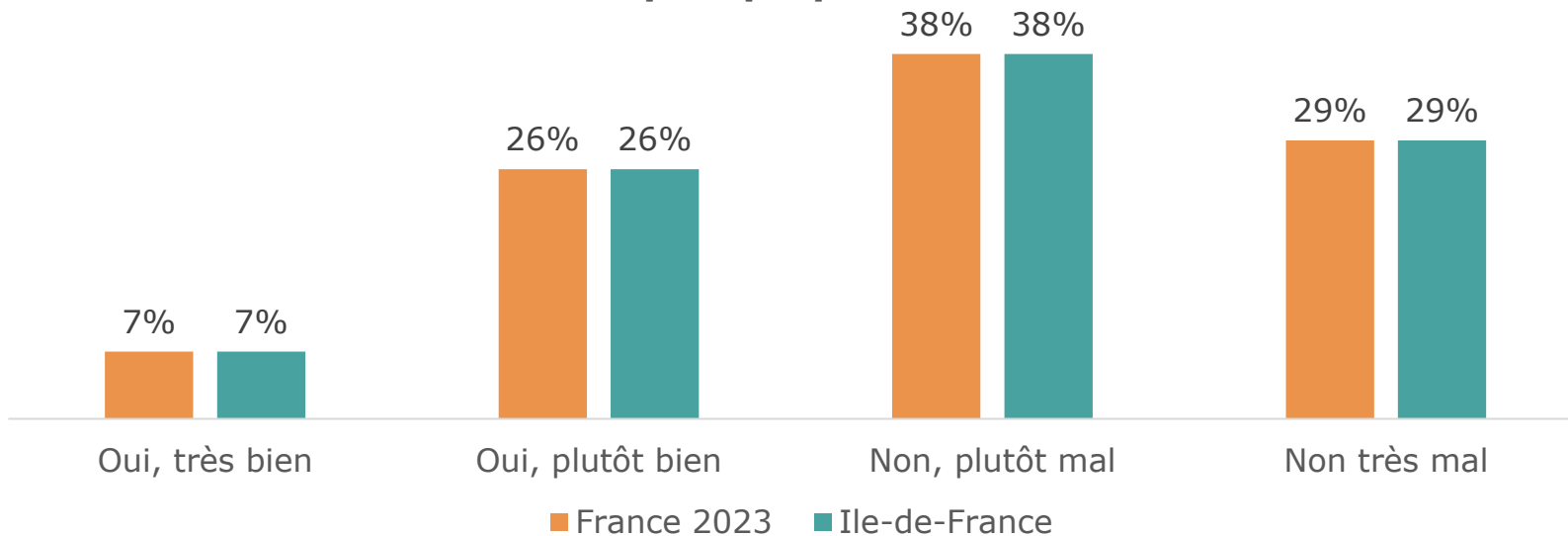
France



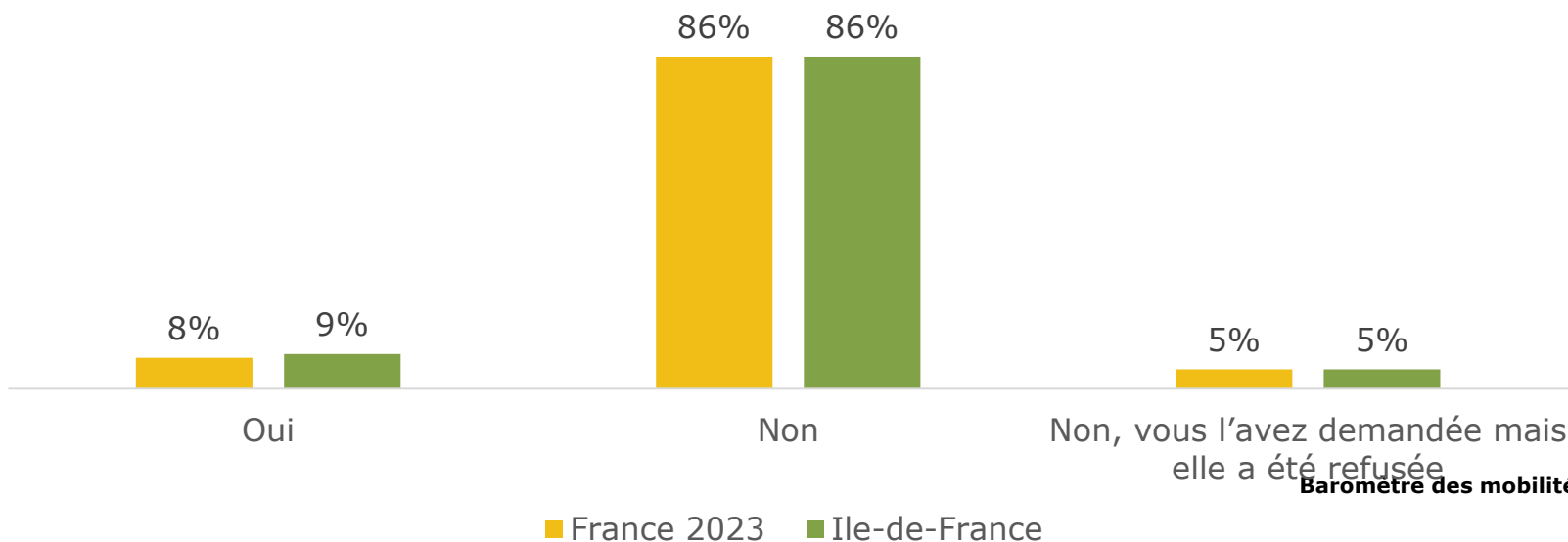
- Une seule fois
- Deux à trois fois
- Quatre à cinq fois
- Plus souvent
- vous ne savez pas

Une connaissance des aides à la mobilité dans la moyenne en Ile-de-France

Connaissance des aides financières facilitant le passage à une voiture plus propre ou au vélo

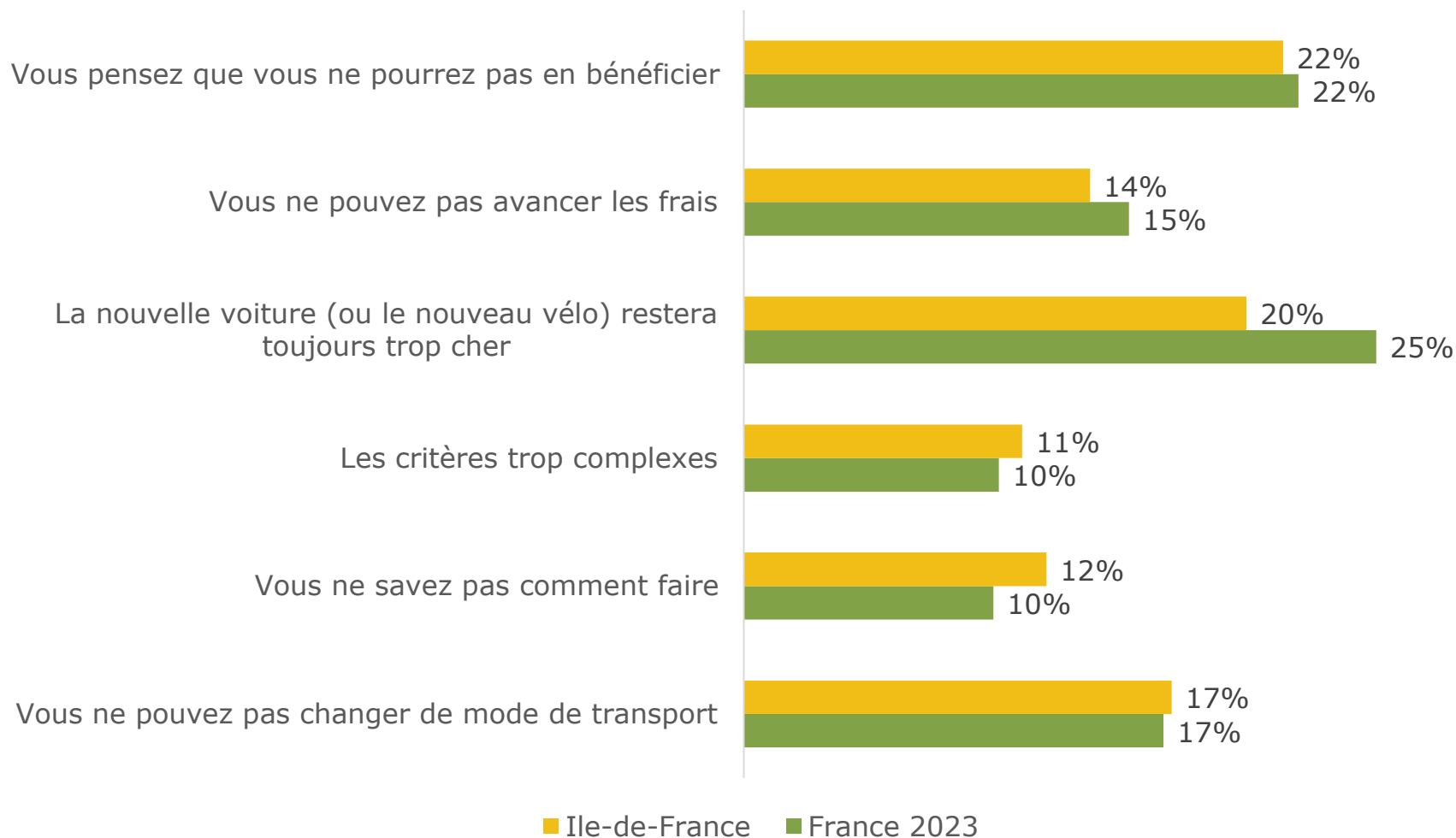


Avez-vous déjà obtenu une aide de ce type ?



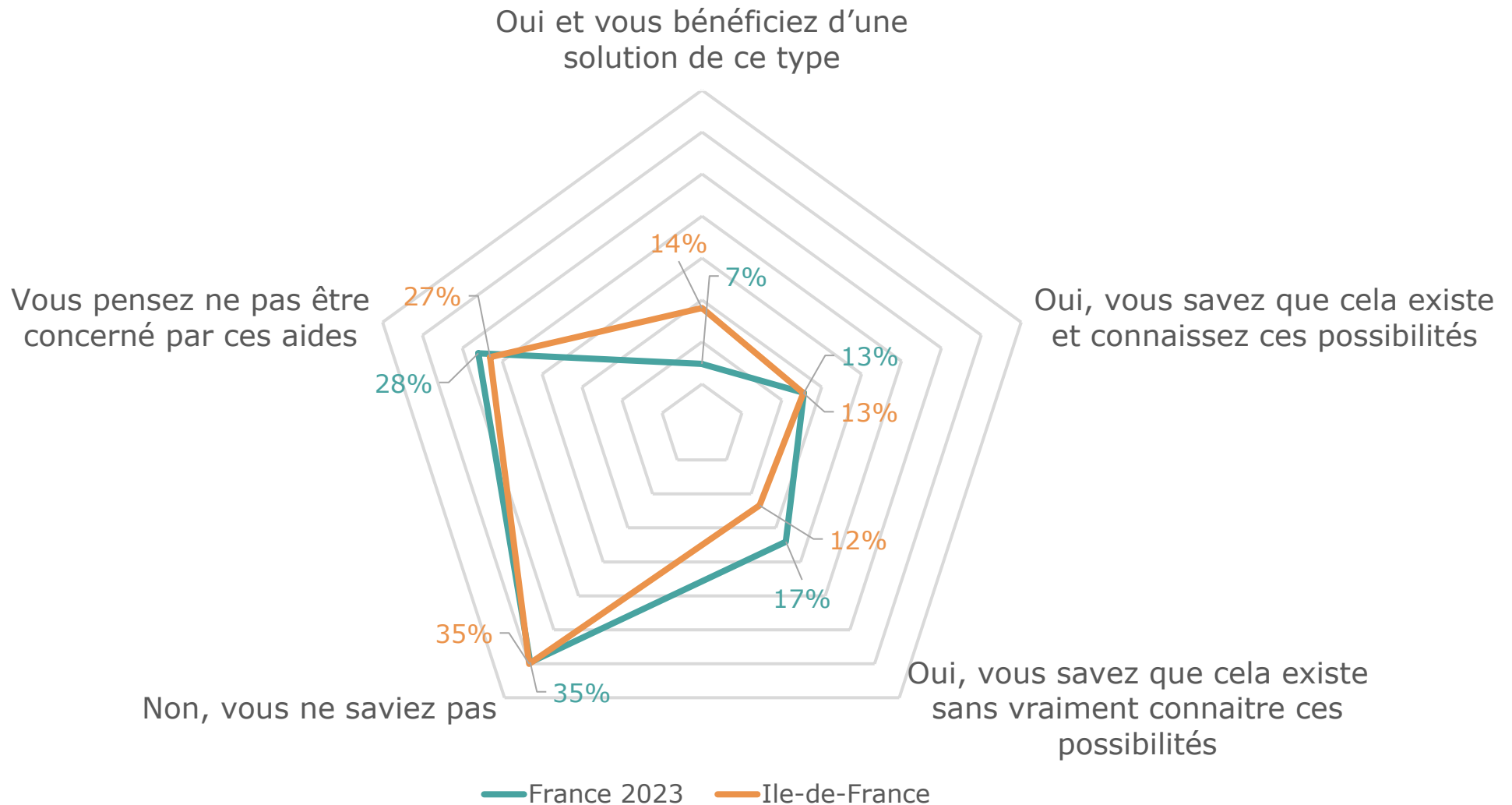
Connaissance des aides à la mobilité : le non-recours est aussi une réalité francilienne

Pourquoi n'avez-vous pas cherché à obtenir une aide financière facilitant le passage à une voiture plus propre ou à un vélo ?



Ile-de-France : une meilleure connaissance des tarifications dans les transports en commun

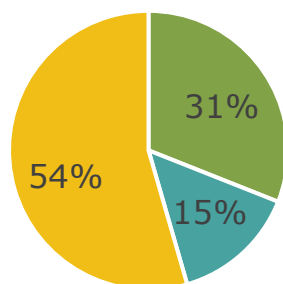
En revenant sur la question des déplacements du quotidien, savez-vous qu'il existe des possibilités de réduction pour vous déplacer en transport collectifs à prix réduit ou gratuitement ?



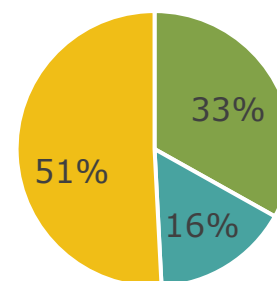
Mobilité et aléas climatiques : plus de renoncements en Ile-de-France

Lors des 3 dernières années, vous est-il arrivé de changer ponctuellement ou durablement vos pratiques de déplacements du quotidien en raison des aléas climatiques ?

France 2023



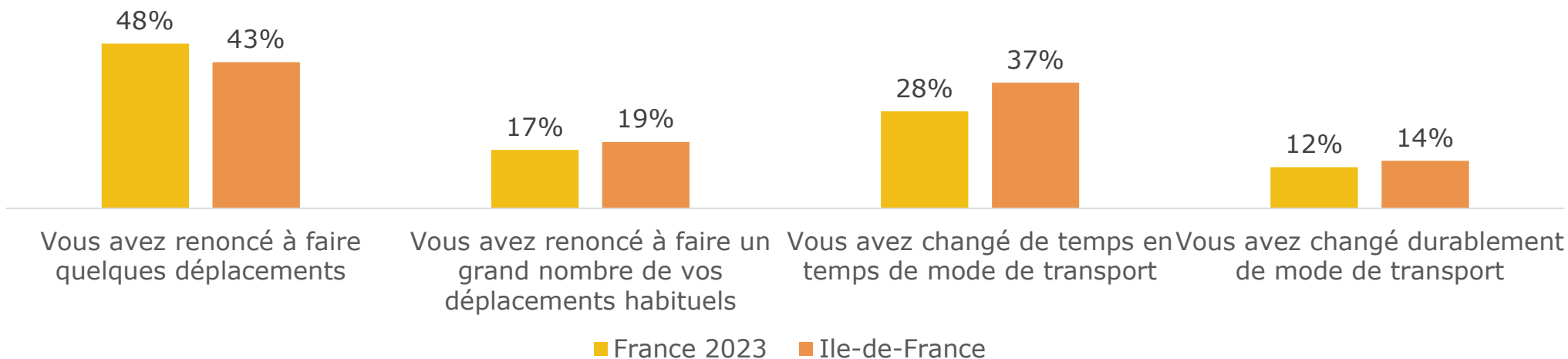
Ile-de-France



■ Oui, ponctuellement ■ Oui, durablement ■ Non

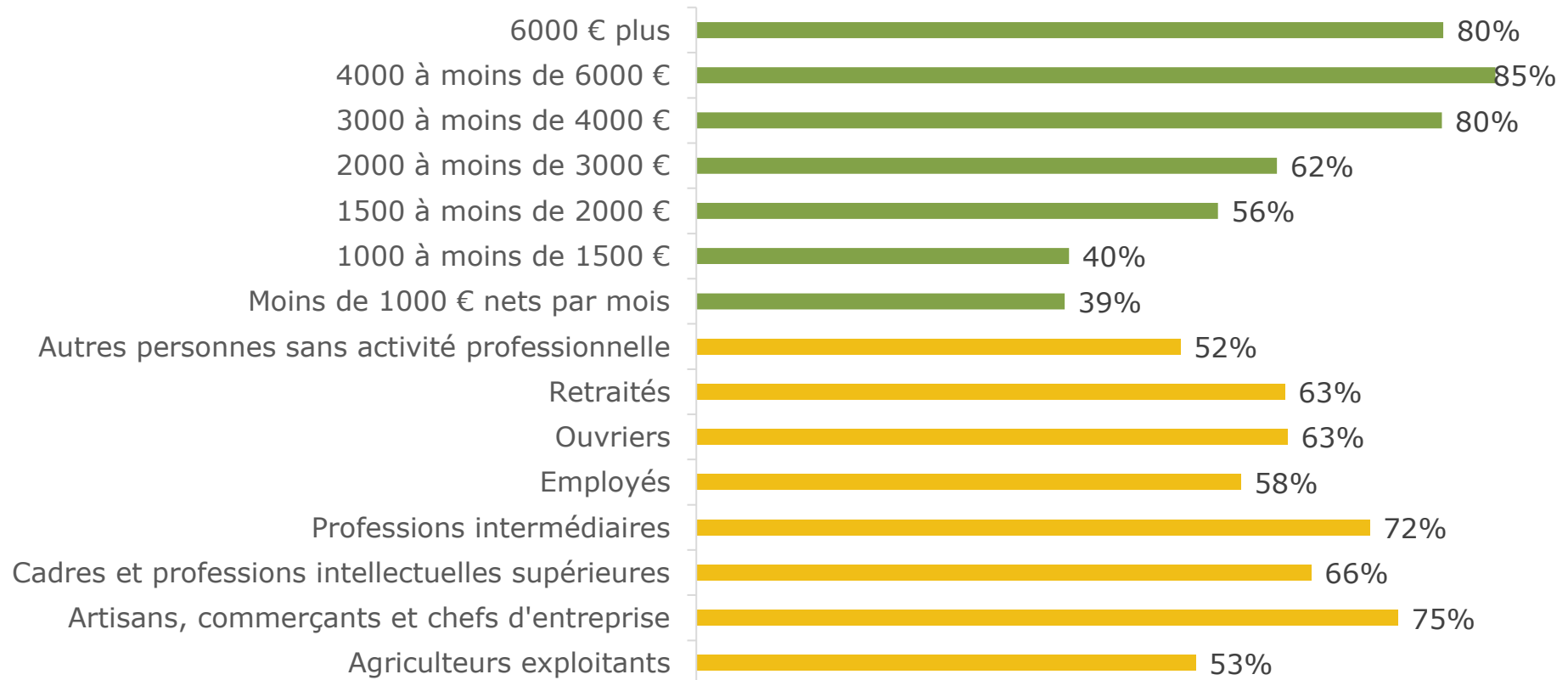
■ Oui, ponctuellement ■ Oui, durablement ■ Non

Quels ont été ces changements aux aléas climatiques ?



Illustrations de l'inégalité d'accès aux modes

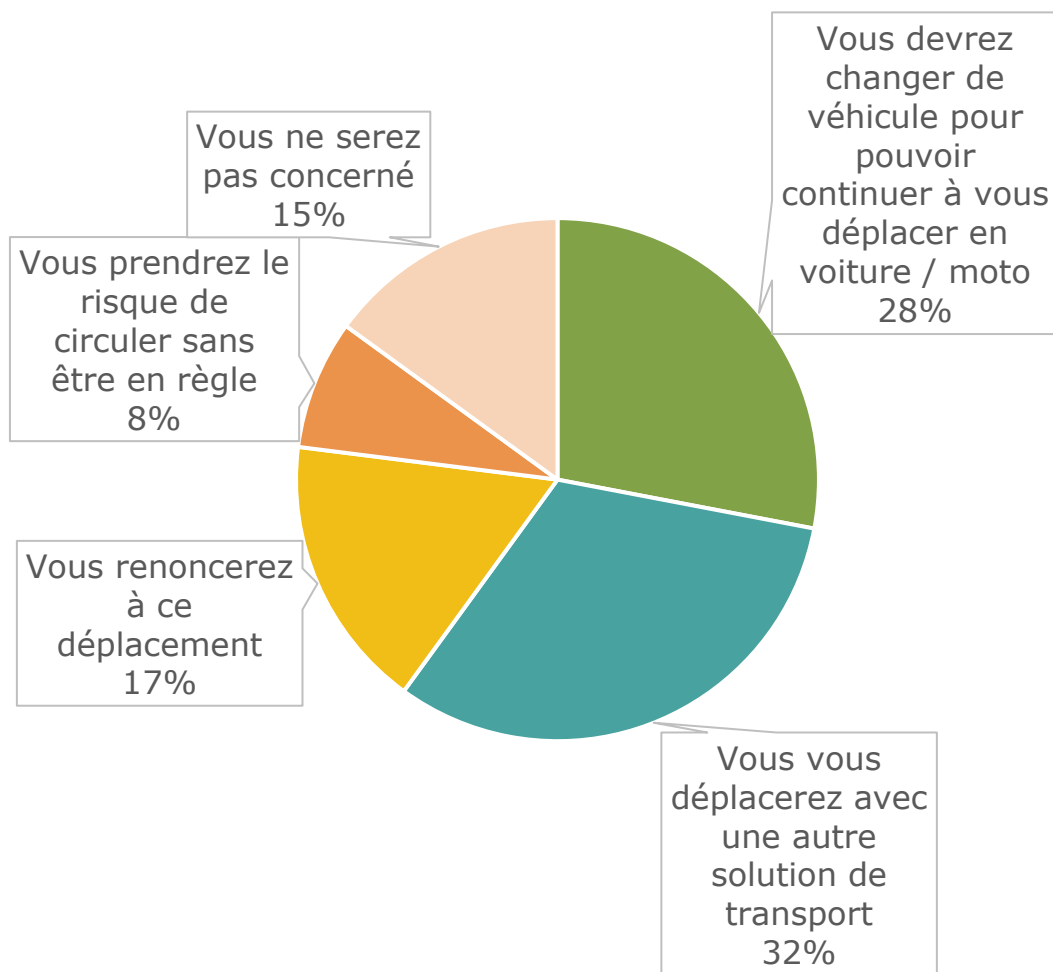
Usage de la voiture (mode principal et occasionnel) selon les CSP et niveaux de revenus



L'usage de la voiture apparaît clairement corrélé au niveau de revenu et à la CSP

ZFE : connaissance et projection d'usage

Impact des ZFE sur la mobilité des automobilistes



56% des habitant.es d'Ile-de-France ne savent pas ce qu'est une Zone à Faibles Emissions (ZFE).

Pour plus de $\frac{3}{4}$ des automobilistes, la mise en place des ZFE signifiera un changement de mobilité, ou de voiture.

