



FONDATION  
POUR LA NATURE  
ET L'HOMME

# BAROMÈTRE

## des mobilités du quotidien

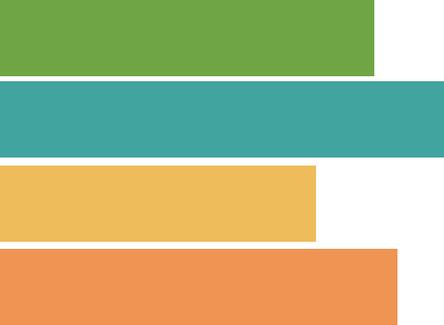
————— *2<sup>e</sup> édition* —————

Résultats régionaux

**Hauts de France**

# Nombre de répondant.e.s par région

	Nb réponses	% réponses	Pop 18 et +	% Pop 18 et +	Taux de sondage
11 Île-de-France	2101	16%	9 380 000	18%	1 / 4465
24 Centre-Val de Loire	679	5%	2 021 570	4%	1 / 2977
27 Bourgogne-Franche-Comté	708	5%	2 229 809	4%	1 / 3149
28 Normandie	740	6%	2 606 204	5%	1 / 3522
32 Hauts-de-France	1134	9%	4 602 454	9%	1 / 4059
44 Grand Est	1154	9%	4 397 278	9%	1 / 3810
52 Pays de la Loire	721	6%	2 927 124	6%	1 / 4060
53 Bretagne	749	6%	2 630 015	5%	1 / 3511
75 Nouvelle Aquitaine	1166	9%	4 812 496	9%	1 / 4127
76 Occitanie	1156	9%	4 698 571	9%	1 / 4065
84 Auvergne-Rhône-Alpes	1450	11%	6 238 371	12%	1 / 4302
93 Provence-Alpes-Côte d'Azur	1098	8%	4 030 636	8%	1 / 3671
94 Corse	249	2%	275 456	1%	1 / 1106
Total	13105	100%	50 849 984	100%	1 / 3880



# BAROMÈTRE

## des mobilités du quotidien

————— 2<sup>e</sup> édition —————

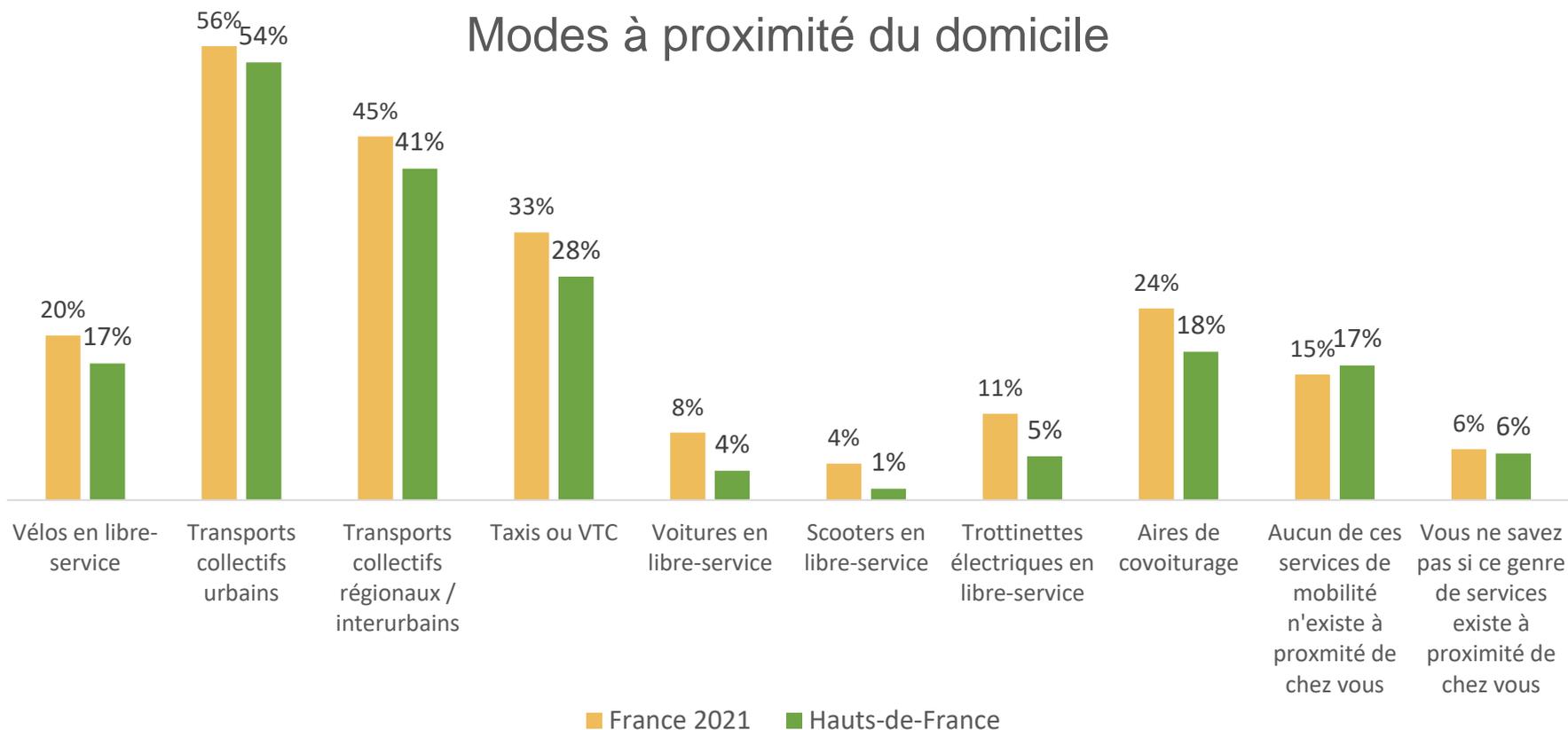


## Présentation des résultats

### 1. Comparaison des résultats nationaux / HDF

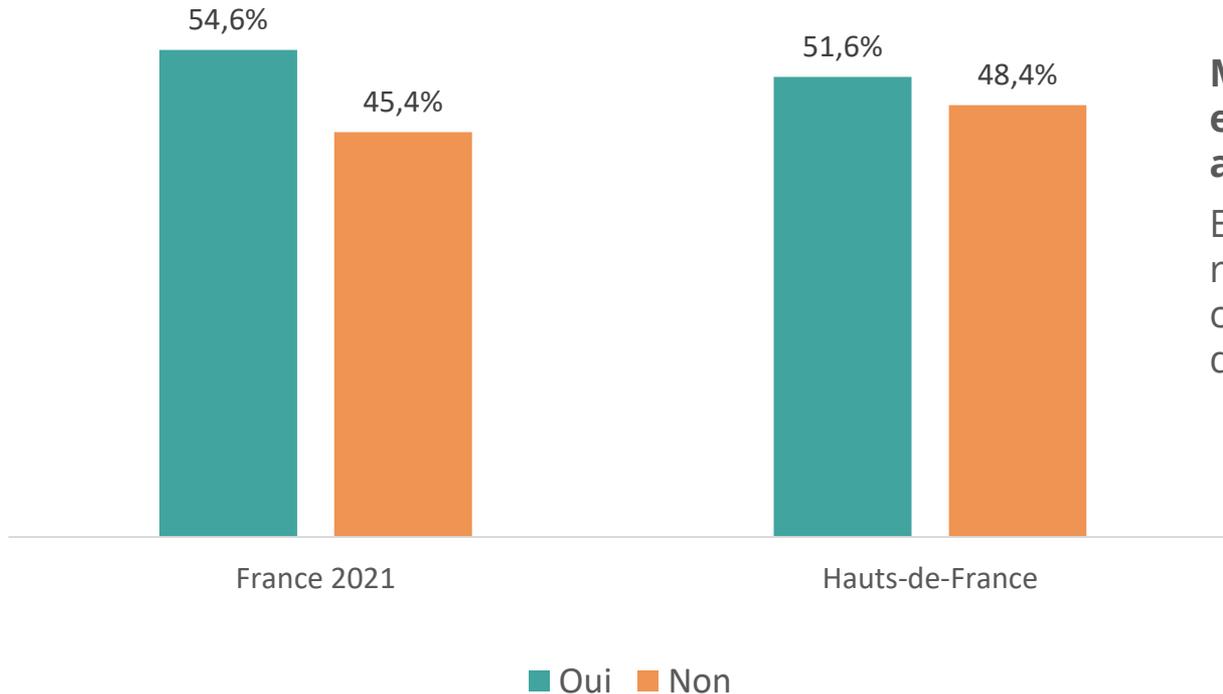
# Modes de services de mobilité disponibles à proximité du domicile (TC, vélos et trottinettes en libre service)

## Modes à proximité du domicile



# Possibilité de choisir entre plusieurs modes de transport

## Comparaison France vs HDF

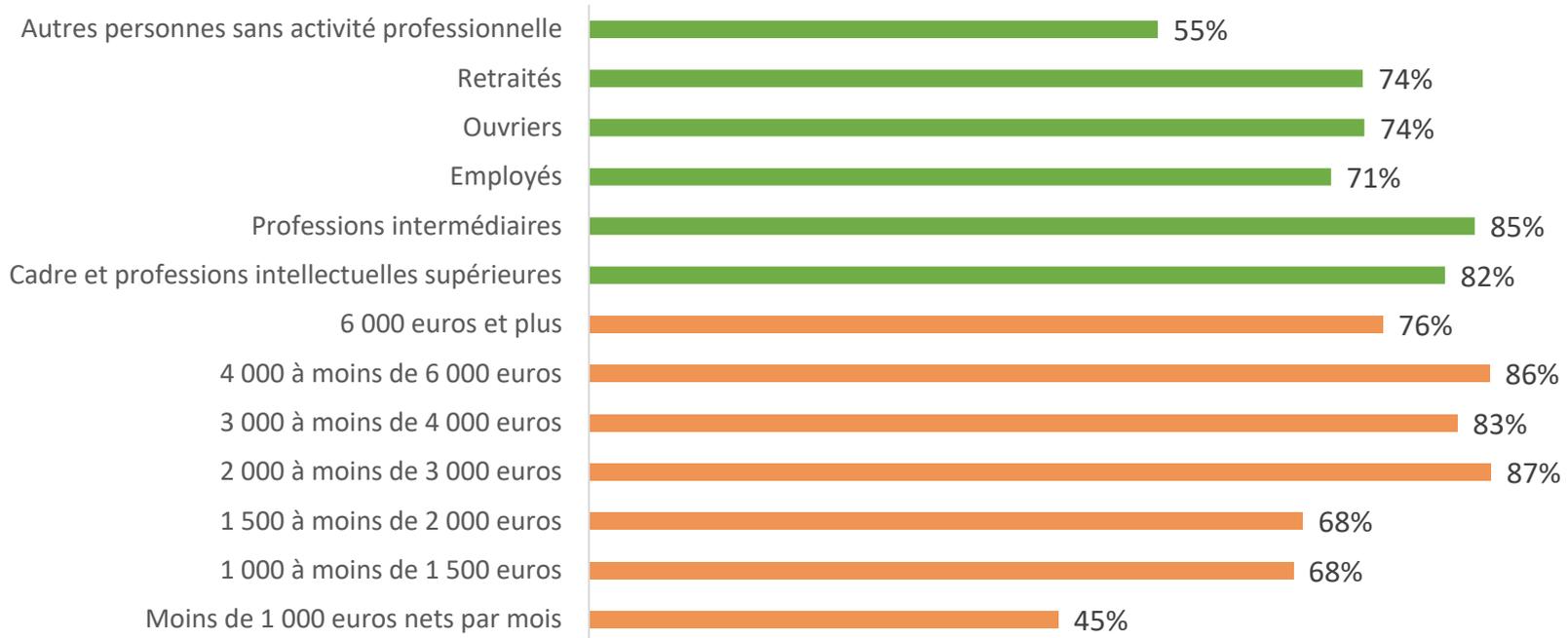


**Moins de possibilités de choix en Hauts de France comparé au national.**

En HDF, 51,6% des répondant.e.s disent avoir le choix de leur mode de déplacement en 2021

# 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.

# Offre de transport non adaptée à la réalité des besoins

## Usage du TGV dans les déplacements quotidiens ou occasionnels



L'usage quotidien ou occasionnel du TGV est corrélé au niveau de revenu. Cette corrélation interroge sur le sens des politiques de transports menées depuis de nombreuses années :

- **Priorité donnée à la voiture individuelle** au détriment des autres modes.

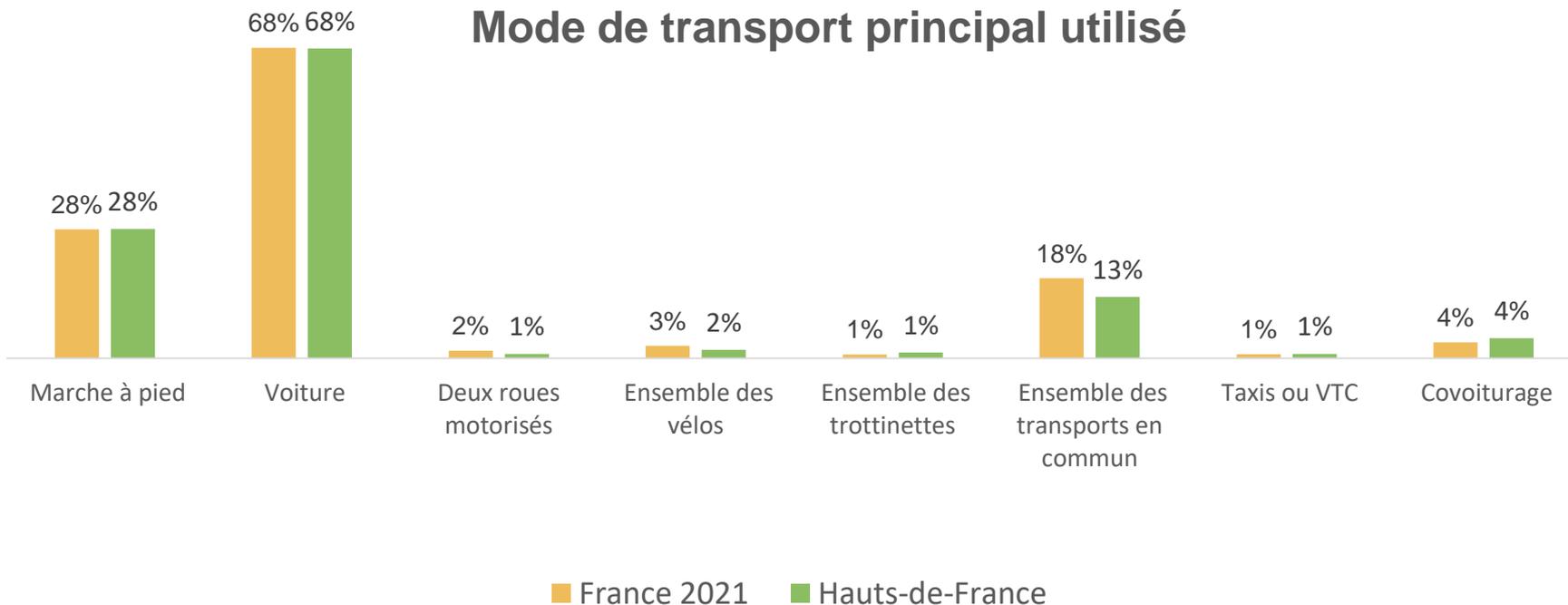
- **Ferroviaire : priorité donnée aux lignes à grande vitesse** qui bénéficie avant tout aux classes moyennes et supérieures. Absence de moyens pour le redéploiement des petites lignes.

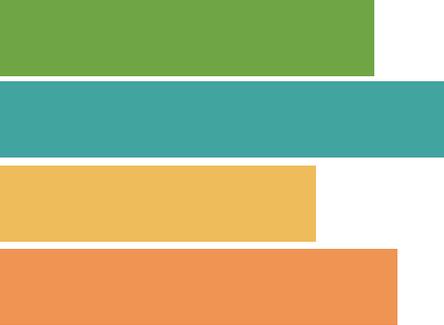
# Répartition des modes de transport principaux

La voiture est le mode de déplacement principal de 68 % des répondant.e.s en Hauts de France

La part des transports collectifs est de 13%, donc en dessous de la moyenne nationale (18%)

## Mode de transport principal utilisé





# BAROMÈTRE

## des mobilités du quotidien

————— 2<sup>e</sup> édition —————



## Présentation des résultats

### 2. Analyse de la précarité mobilité

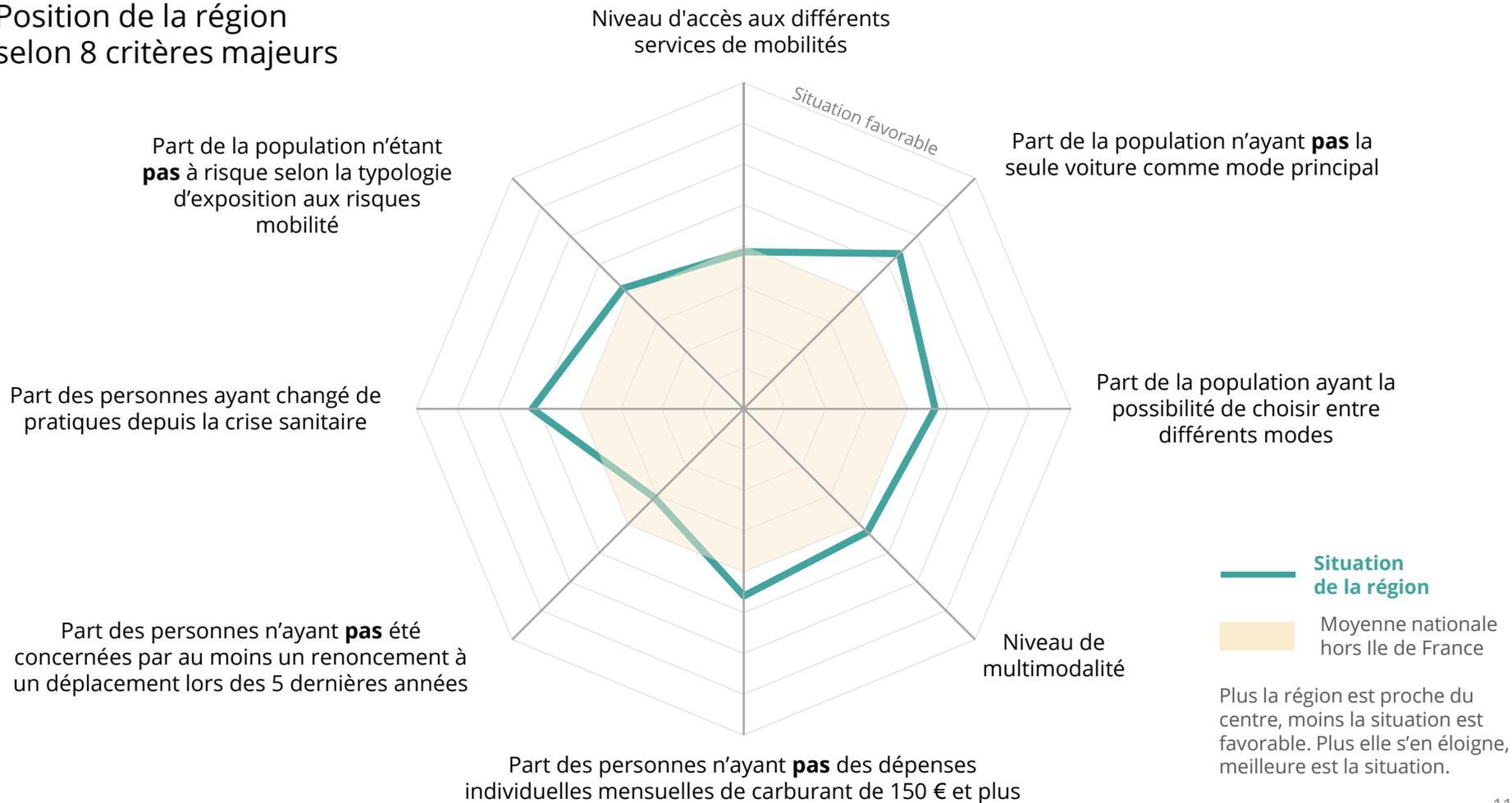
Classement de la région selon la typologie d'exposition aux risques mobilité et selon la part des personnes sans solution de mobilité

Situation favorable	Île-de-France
Situation plutôt favorable	Provence-Alpes-Côte d'Azur
Situation intermédiaire	Auvergne-Rhône-Alpes
	Occitanie
	<b>Hauts-de-France</b>
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.

# BMQ 2021, portraits régionaux Hauts-de-France

## Position de la région selon 8 critères majeurs



Typologie d'exposition aux risques mobilité : situation régionale

		Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
<b>Région</b>	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2021	9%	11%	12%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	20%		
<b>Moyenne nationale hors Ile de France</b>	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2021	7,5%	9,5%	12%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	20%		

Description	Niveau de la région	Moyenne nationale hors île-de-France	Ecart	Moyenne nationale Toutes régions
IND01 <b>Niveau d'accès aux différents services de mobilités</b>	29%	31%	-2	33%
IND02 <b>Part de la population ayant la seule voiture en mode principal</b>	52%	56%	-4	51%
IND03 <b>Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes</b>	52%	50%	2	55%
IND04 <b>Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)</b>	2,7	2,8	0,0	2,9
IND05 <b>Part des personnes ayant des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et +</b>	14%	15%	-1	14%
IND06 Part des automobilistes ne changeant pas leurs pratiques malgré une hausse moyenne de 50% des prix	26%	29%	-3	27%
IND07 <sub>1</sub> Taux motorisation véhicules thermiques	72%	77%	-5	73%
IND07 <sub>2</sub> Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	79%	77%	2	79%
IND09 <b>Part des personnes ayant été concernées par au moins un renoncement à un déplacement lors des 5 dernières années</b>	25%	24%	1	26%
IND10 <b>Part des personnes ayant changé de pratiques depuis la crise notamment vers les modes plus vertueux</b>	15%	13%	2	14%
IND11 Indicateur pondéré d'acceptation au changement pour un mode alternatif à la voiture	24%	25%	-1	25%
IND12 Taux de contraintes limitant le report modal	28%	27%	1	27%
IND13 Précarité carburant	9%	8%	1	7%
IND14 Vulnérabilité de mobilité	11%	10%	1	9%
IND15 Dépendance à la voiture	12%	12%	0	10%
IND16 <b>Part de la population à risque selon la typologie d'exposition aux risques mobilité</b>	20%	20%	0	18%
IND17 Part des personnes déclarant n'avoir accès à aucune solution de mobilité	11%	9%	2	10%

**En gras les indicateurs repris dans la représentation graphique**

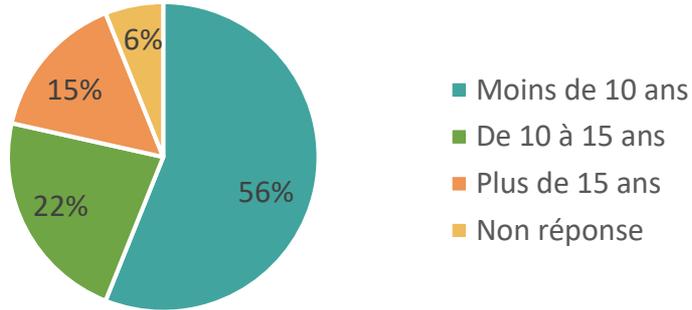
Ampleur des écarts :



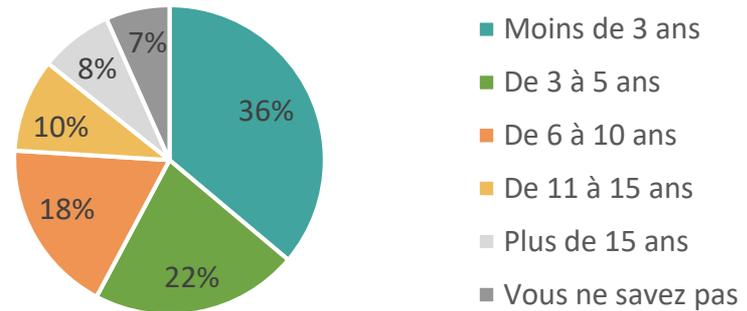
# Ancienneté des véhicules

**37%** 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

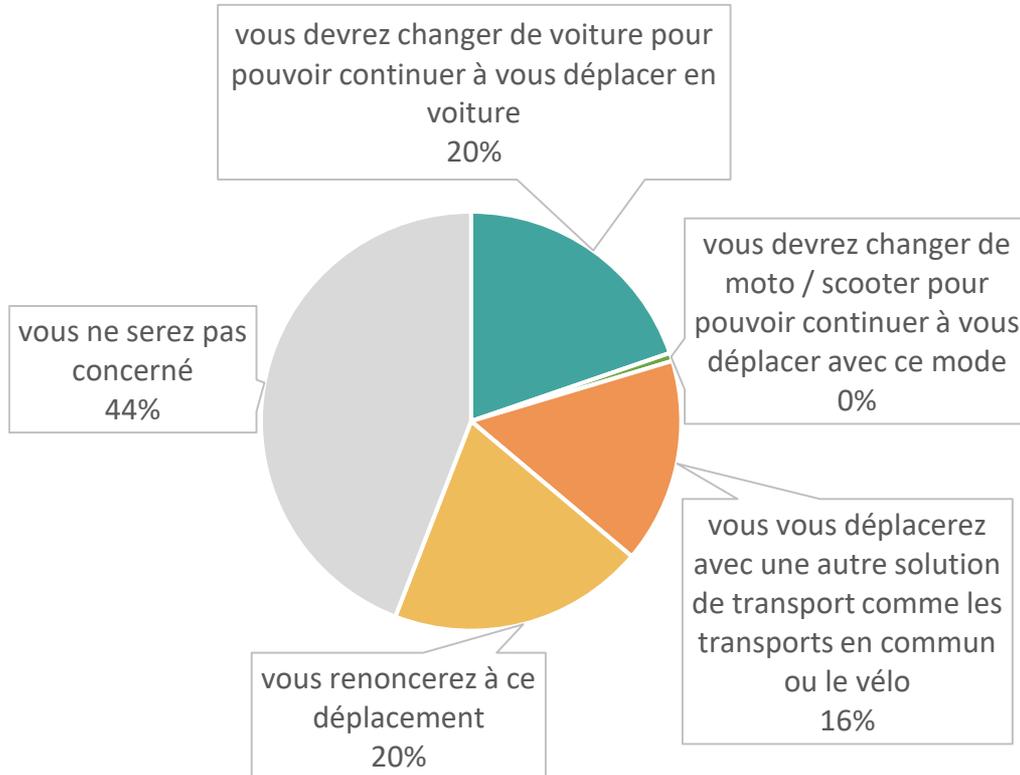


**La voiture de 37% des automobilistes a un niveau d'ancienneté qui pourrait à court terme leur interdire l'accès à certaines parties du territoire**

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.

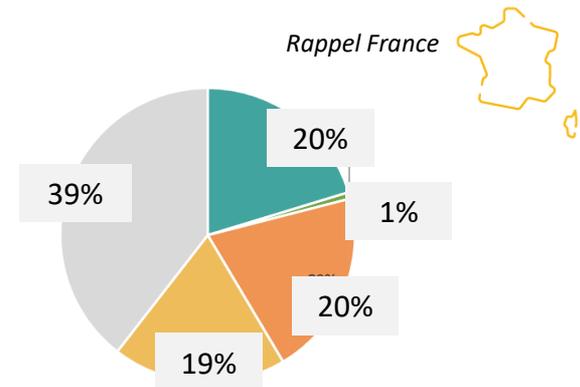
# Zone à Faibles Emissions (ZFE)

## Impact des ZFE sur la mobilité des automobilistes



**79% des répondant.e.s** ne savent pas ce qu'est une Zone à Faibles Emissions (ZFE).

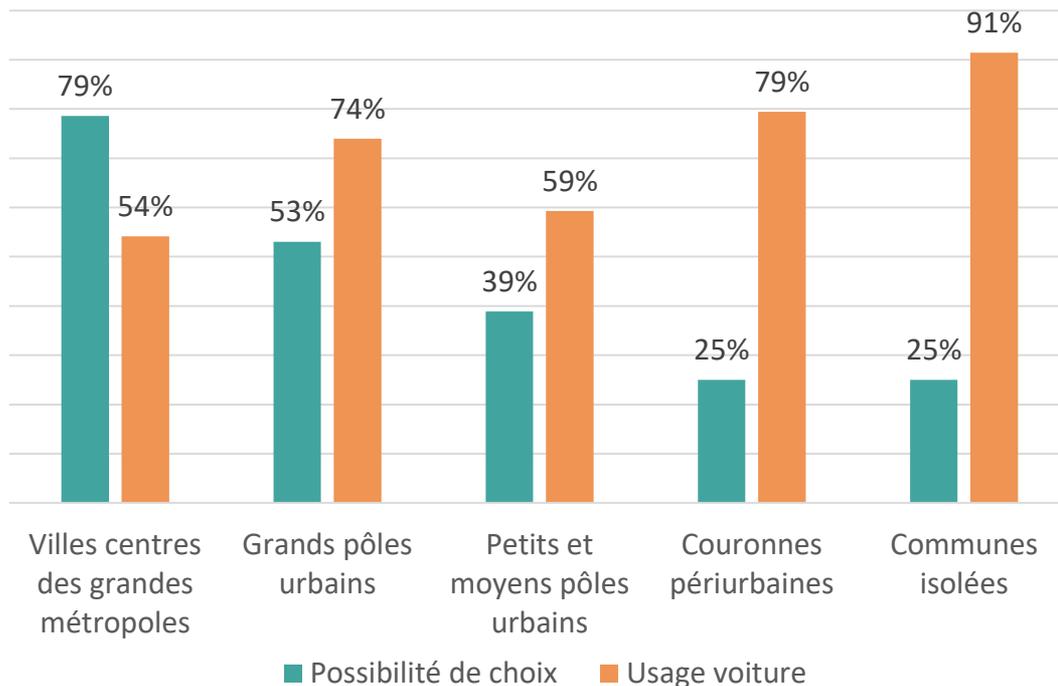
Pour **3 automobilistes sur 5**, la mise en place des ZFE signifiera un changement de mobilité, ou de voiture.



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

48% des répondant.e.s n'ont pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport.

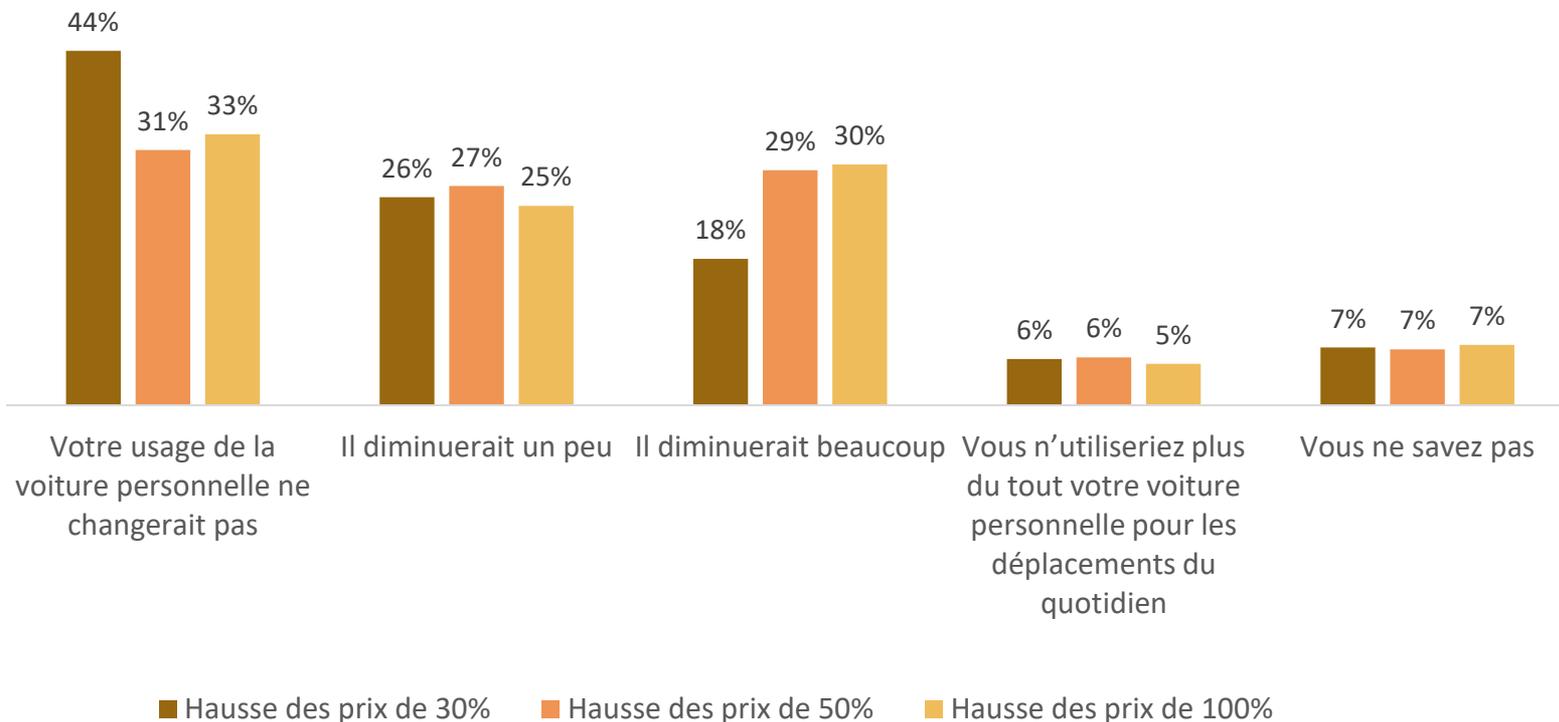
Possibilité de choix et usage de la voiture par type de territoire



**Le niveau de criticité dans l'absence de choix semble très fortement corrélé au niveau d'urbanisation du territoire.** Dans les communes isolées, la part des personnes déclarant avoir le choix dans le mode de transport n'est que de 25% quand elle atteint 79% dans les villes centres des grandes métropoles.

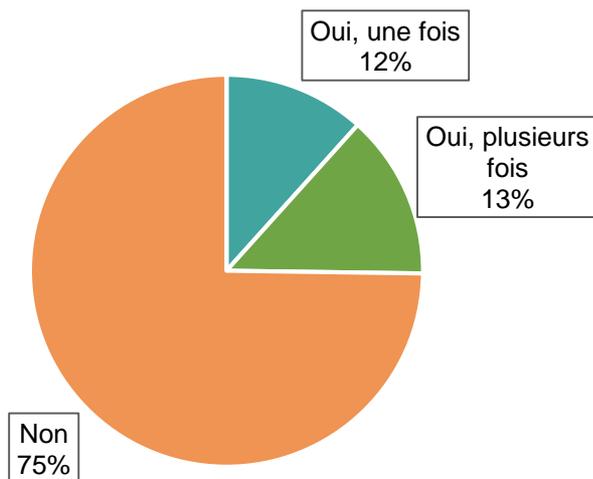
# Facteurs de précarité : la hausse du prix du carburant

## Scénarios hausse des prix des carburants

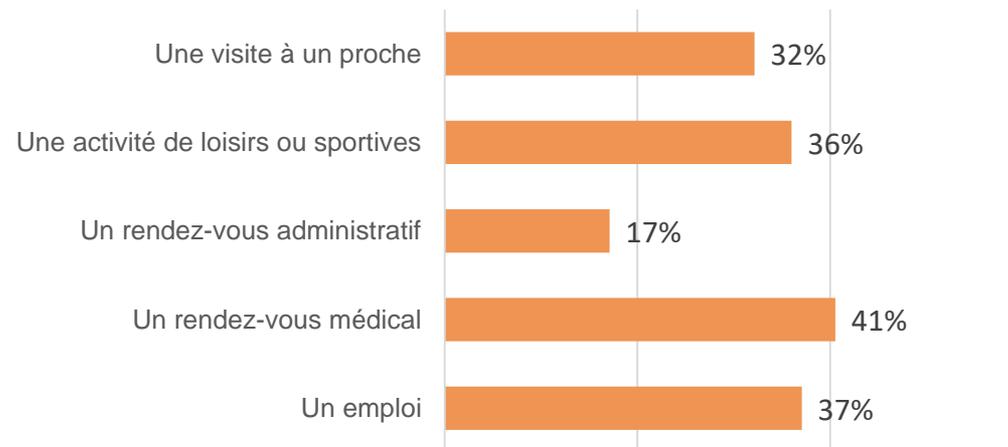


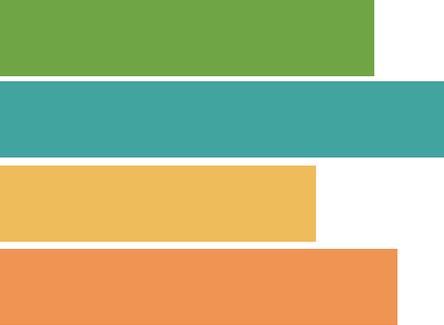
# Renoncements liés à la mobilité : une réalité largement partagée

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



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

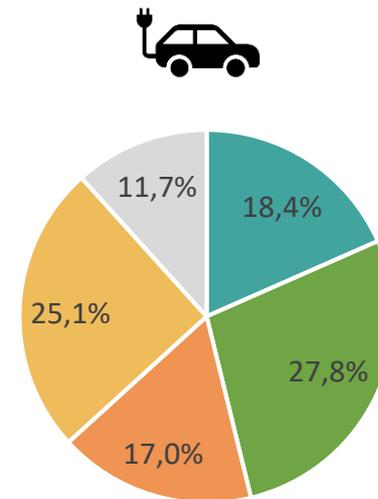
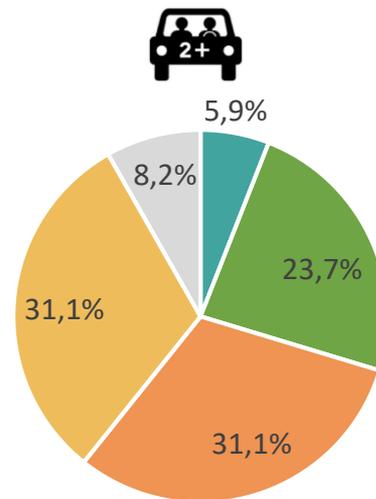
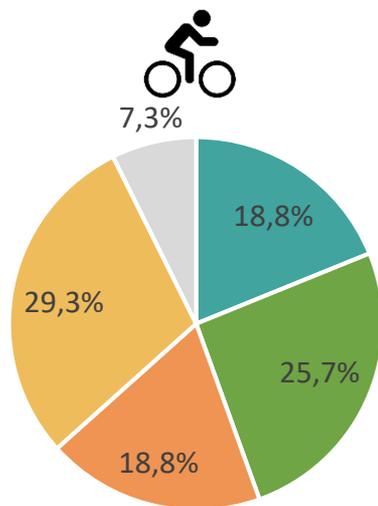
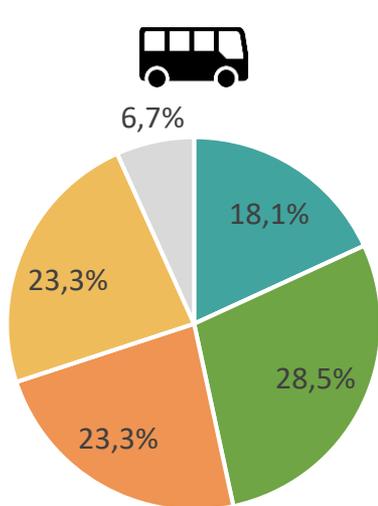
————— 2<sup>e</sup> édition —————



## Présentation des résultats

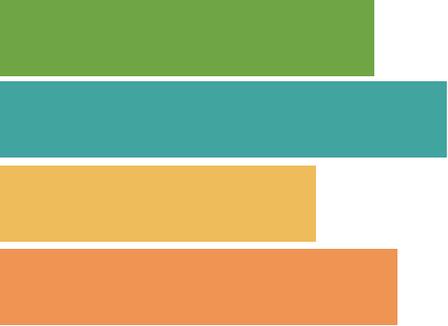
### 3. Fragilité du report modal

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



Oui, certainement  
Oui, probablement

Non, probablement pas  
Non, certainement pas  
Ne sait pas

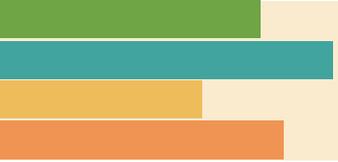


BAROMÈTRE  
des mobilités du quotidien  
————— 2<sup>e</sup> édition —————



# Enseignements du Baromètre 2021

Hauts de France



## Baromètre 2021 : le bilan

- Un contexte post crise sanitaire qui a favorisé les pratiques de mobilité individuelle : la voiture comme grande gagnante
- Un report modal marqué par une très forte dépendance à la voiture mais ouvert au changement = besoin d'être accompagné
- L'augmentation du carburant n'est pas un réel impact à l'abandon de la voiture = détérioration du pouvoir d'achat.
- 25% des personnes renoncent encore à un déplacement.
- Des alternatives à la voiture absentes dans les zones rurales
- 1 personne sur deux déclare ne pas avoir le choix de mobilité

# Merci de votre attention

Contact :

Florence GILBERT

Directrice générale Wimoov

[florence.gilbert@wimoov.org](mailto:florence.gilbert@wimoov.org)

