

# BAROMÈTRE

des Mobilités du Quotidien



EN PARTENARIAT AVEC :



# Résultats régionaux

## Bretagne

EN PARTENARIAT AVEC :



Direction générale  
des Infrastructures  
transports et mobilité





# Portrait régional

# Bretagne

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

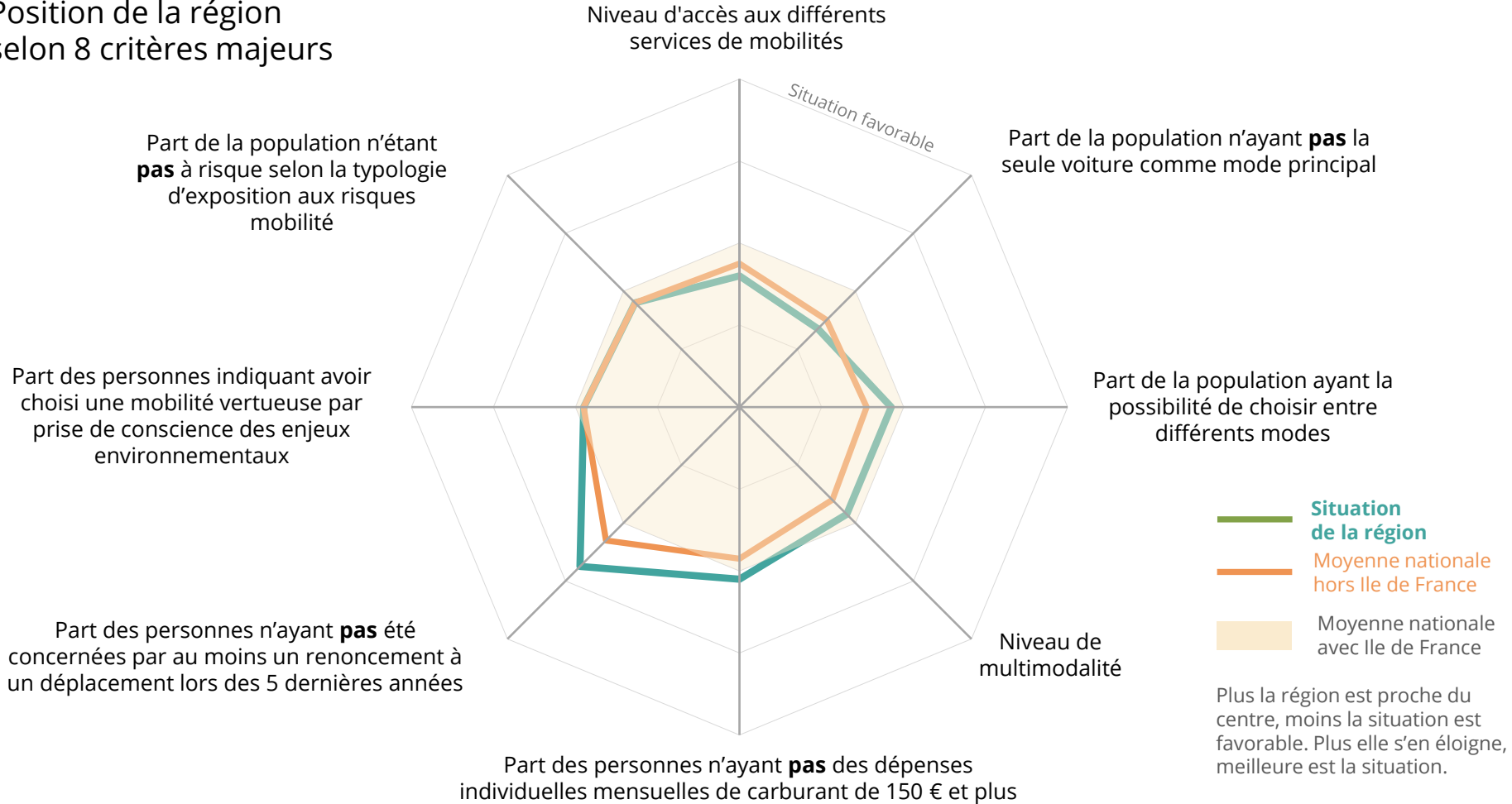


Le classement repose sur une note globale déterminée par la somme pondérée de tous les indicateurs (décrits sur la diapositive des résultats détaillés). Les régions sont ensuite classées par ordre décroissant. Les groupes sont enfin déterminés par proximité entre les notes.

# BMQ 2023, portraits régionaux

## Bretagne

### Position de la région selon 8 critères majeurs



	Niveau de la région	Moyenne nationale hors Île-de-France	Ecart	Moyenne nationale avec Île-de-France
IND01 <b>Niveau d'accès aux différents services de mobilité</b>	<b>29%</b>	29%	0	31%
IND02 <b>Part de la population ayant la seule voiture en mode principal</b>	<b>55%</b>	54%	+1	49%
IND03 <b>Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes</b>	<b>53%</b>	50%	+3	55%
IND04 <b>Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)</b>	<b>3,0</b>	2,9	0,1	3,0
IND05 <b>Part des personnes ayant des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et +</b>	<b>13%</b>	14%	-1	13%
IND06 Part des automobilistes ne changeant pas leurs pratiques malgré une hausse moyenne de 50% des prix	<b>34%</b>	32%	+2	31%
IND07_1 Taux motorisation véhicules thermiques	<b>78%</b>	75%	+3	71%
IND07_2 Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	<b>76%</b>	75%	+1	78%
IND09 <b>Part des personnes ayant été concernées par au moins un renoncement à un déplacement lors des 5 dernières années</b>	<b>33%</b>	37%	-4	40%
IND13 Précarité carburant	<b>10%</b>	11%	-1	10%
IND14 Vulnérabilité de mobilité	<b>12%</b>	11%	+1	10%
IND15 Dépendance à la voiture	<b>13%</b>	13%	0	12%
IND16 <b>Part de la population à risque selon la typologie d'exposition aux risques mobilité</b>	<b>21%</b>	21%	0	20%
IND17 Part des personnes déclarant n'avoir accès à aucune solution de mobilité	<b>9%</b>	12%	-3	12%
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)	<b>17%</b>	21%	-4	23%
IND21_1 <b>Proportion de personnes indiquant avoir choisi une mobilité vertueuse par conscience environnementale</b>	<b>19%</b>	19%	0	20%
IND22_1 Indicateur pondéré de personnes mentionnant avoir renoncé à des déplacements pour des raisons liées aux aléas climatiques	<b>12%</b>	12%	0	12%
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	<b>14%</b>	16%	-2	16%

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

**Indicateurs à dimension négative**

Ampleur des écarts :



## 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	30%	29%	-1
IND02 Part de la population ayant la seule voiture en mode principal	61%	55%	-6
IND03 Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes	50%	53%	+3
IND04 Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)	2,8	3,0	+0,2
IND05 Part des personnes ayant des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et +	14%	13%	-1
IND06 Part des automobilistes ne changeant pas leurs pratiques malgré une hausse moyenne de 50% des prix	31%	34%	+3
IND07_1 Taux motorisation véhicules thermiques	78%	78%	0
IND07_2 Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	75%	76%	+1
IND13 Précarité carburant	8%	10%	+2
IND14 Vulnérabilité de mobilité	11%	12%	+1
IND15 Dépendance à la voiture	13%	13%	0
IND16 Part de la population à risque selon la typologie d'exposition aux risques mobilité	20%	21%	+1

En gras les indicateurs repris dans la représentation graphique

Indicateurs à dimension négative

Ampleur des écarts :



# BMQ 2023, portraits régionaux

## Bretagne

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

Si le niveau d'accès aux services de transport est similaire à la moyenne nationale hors Ile-de-France, les habitants de la région ont un peu plus la possibilité de choisir leur mode (+3 points). Ils sont également un peu plus nombreux à n'avoir que la voiture en mode principal (+1 point), avec un niveau de multimodalité très proche de la moyenne.

### **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 € ou plus est inférieure de 1 point par rapport à la moyenne nationale hors Ile-de-France. Le maintien de l'usage de la voiture dans l'hypothèse d'une augmentation de 50% des prix du carburant serait en revanche plus élevé de 2 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 supérieur de 1 point à la moyenne nationale hors Ile-de-France, de même que leur taux de motorisation (+3 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 moins observés en Bretagne (-4 points).

Le « risque mobilité » se situe dans la moyenne nationale hors Ile-de-France pour tous les indicateurs. Par ailleurs, 9% de la population régionale déclare n'avoir accès à aucune solution de mobilité (-3 points).

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

La proportion de propriétaires déclarés de véhicules avec une vignette 0 ou 1 est de 4 points inférieure à la moyenne nationale hors Ile-de-France. La propension à choisir son mode de déplacement pour des motifs environnementaux et le renoncement à des déplacements pour des raisons liées aux aléas climatiques sont au niveau de la moyenne.

### **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 inférieure de 2 points à la moyenne nationale hors Ile-de-France.

### **Comparaison 2021 – 2023**

En 2023, les habitants de la région sont nettement moins nombreux à n'avoir que la voiture en mode principal. En écho ils ont plus facilement le choix dans leur mode de transport (+3 points).

Pour autant, ils seraient de 3 points plus nombreux à ne pas diminuer leur usage de la voiture en cas de hausse des prix du carburant de 50%, alors même que la précarité carburant a augmenté de 2 points et le « risque mobilité » de 1 point.





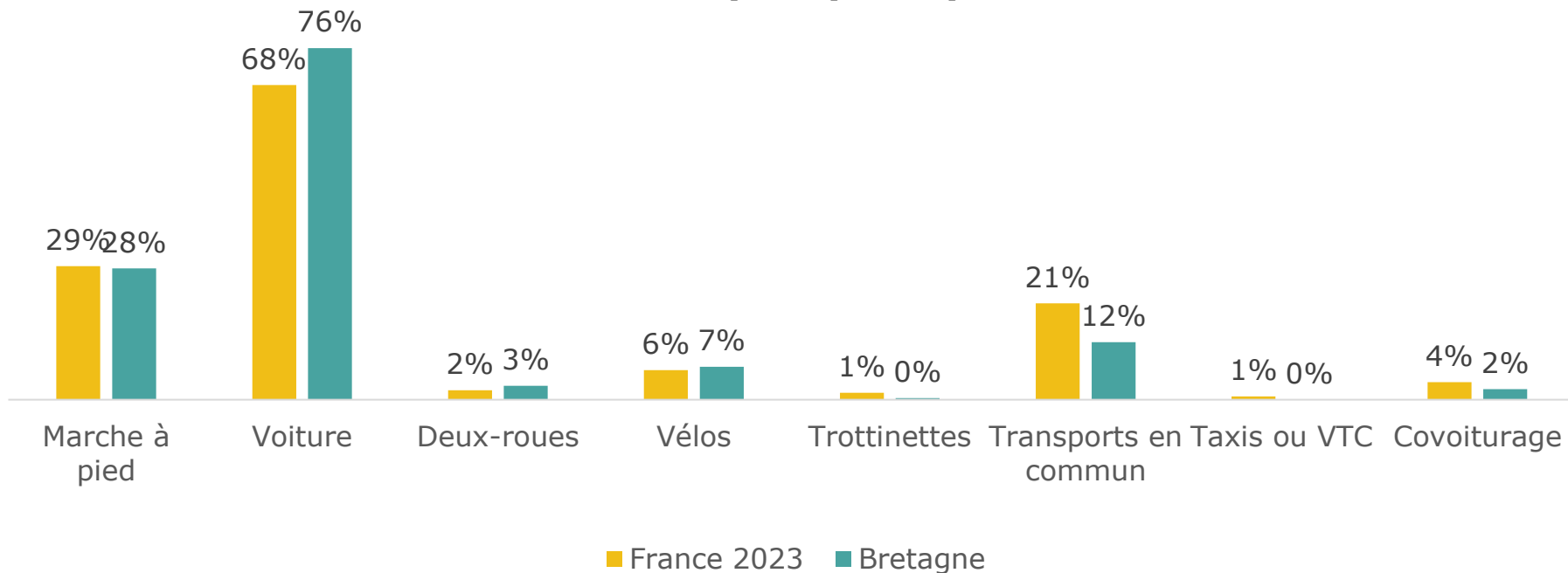
# Principales solutions de mobilité : usages et accès

# Modes de transport principaux

La voiture est le mode de déplacement principal de 76 % des répondant.e.s de Bretagne

La part des transports collectifs est de 12% bien en-dessous de la moyenne nationale (21%)

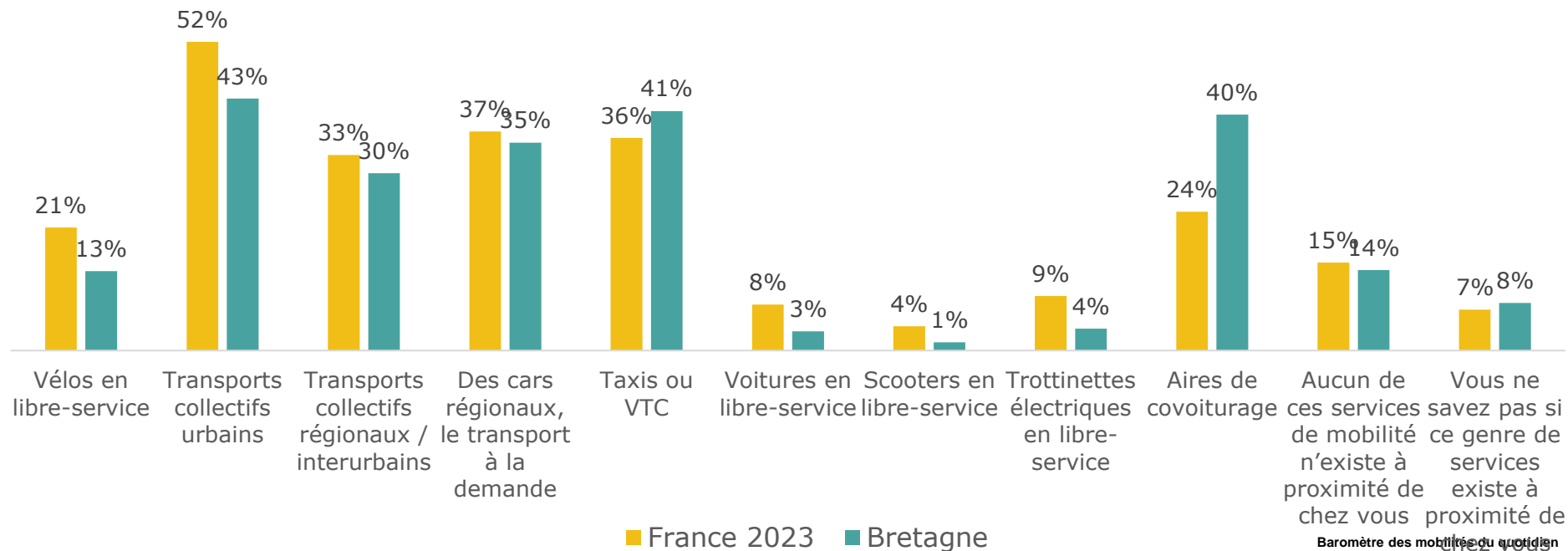
## Mode de transport principal utilisé



# Modes de transport à proximité du domicile

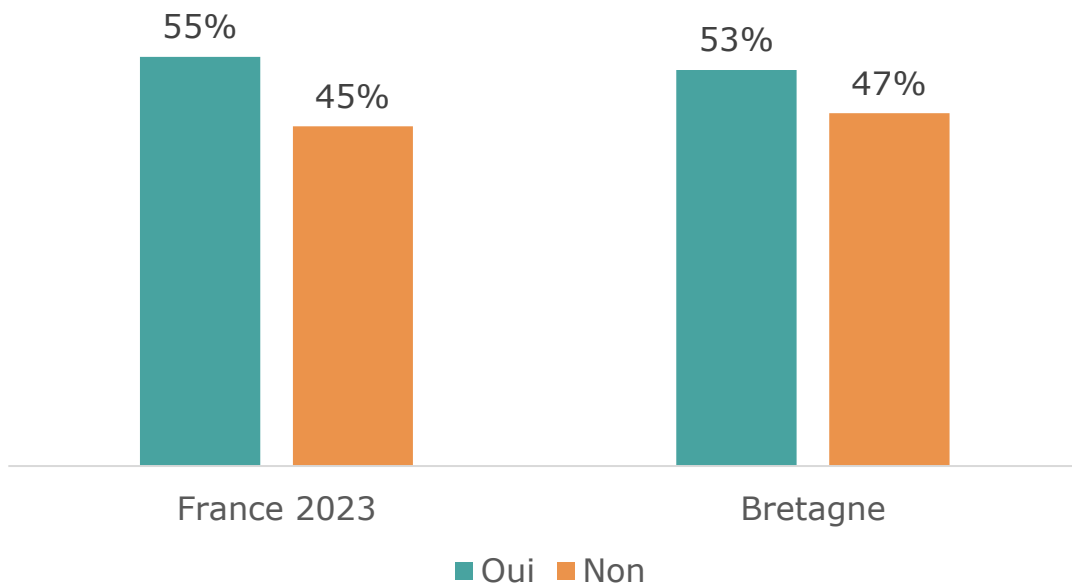
Les habitants de la région déclarent globalement disposer de moins de transports collectifs et de libre-service à proximité de leur domicile. Ils sont également plus nombreux à considérer qu'aucun service alternatif n'est disponible en proximité. Ils ont en revanche plus facilement accès à une aire de covoiturage et aux taxis/VTC.

## Modes à proximité du domicile



# Possibilité de choisir son mode de transport

## Possibilité de choix entre plusieurs modes

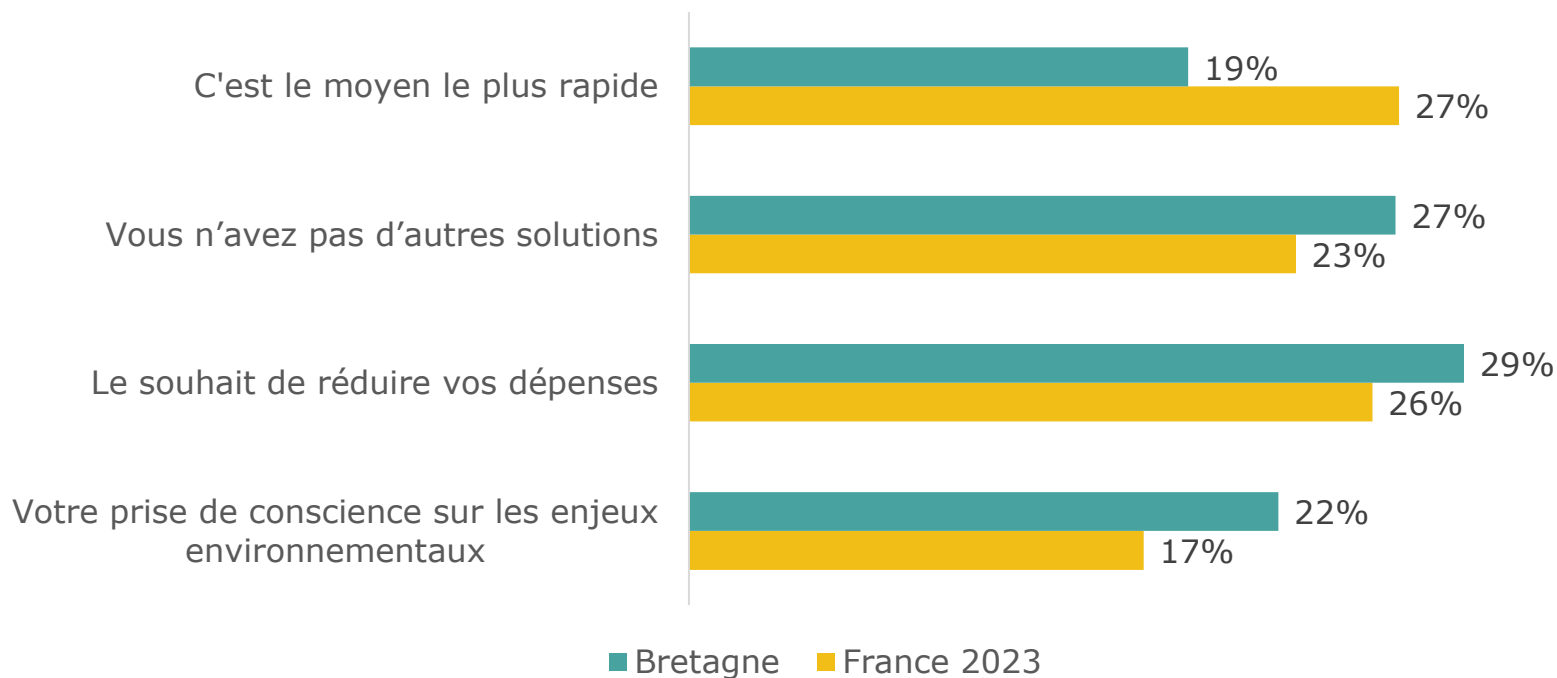


## Moins de possibilités de choix en Bretagne comparé au national

En Bretagne, 53% des répondant.e.s disent avoir le choix de leur mode de déplacement contre 55% en moyenne nationale.

# En Bretagne, le choix des transports en commun est d'abord une nécessité pratique ou économique

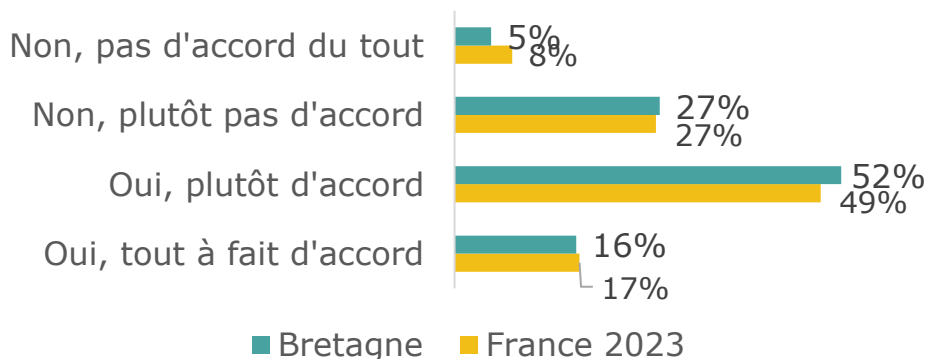
## Incitatifs à l'usage des transports en commun pour les déplacements du quotidien



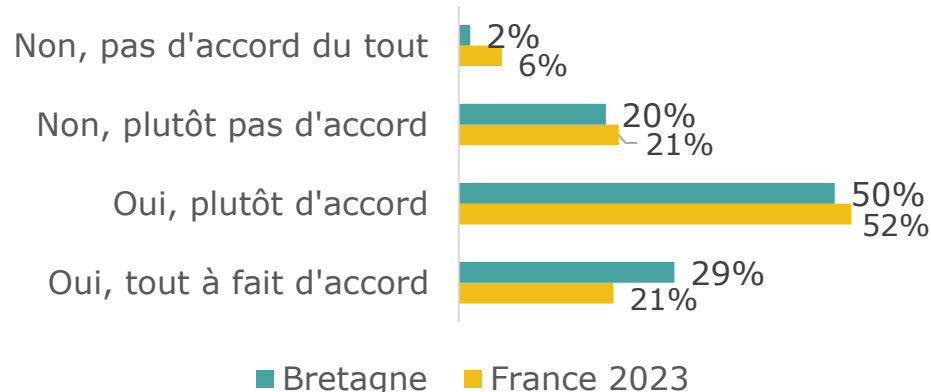
# Des conditions d'usage des transports en commun proches de la moyenne nationale

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

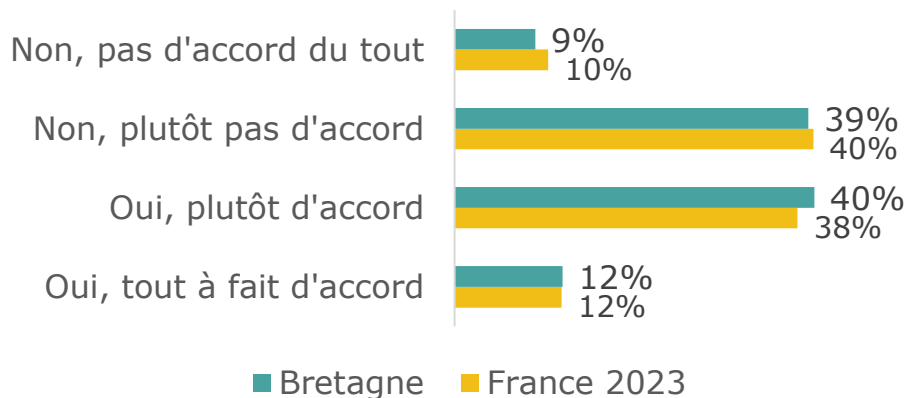
« Vous êtes presque certain d'arriver à l'heure »



« Vous vous sentez en sécurité »



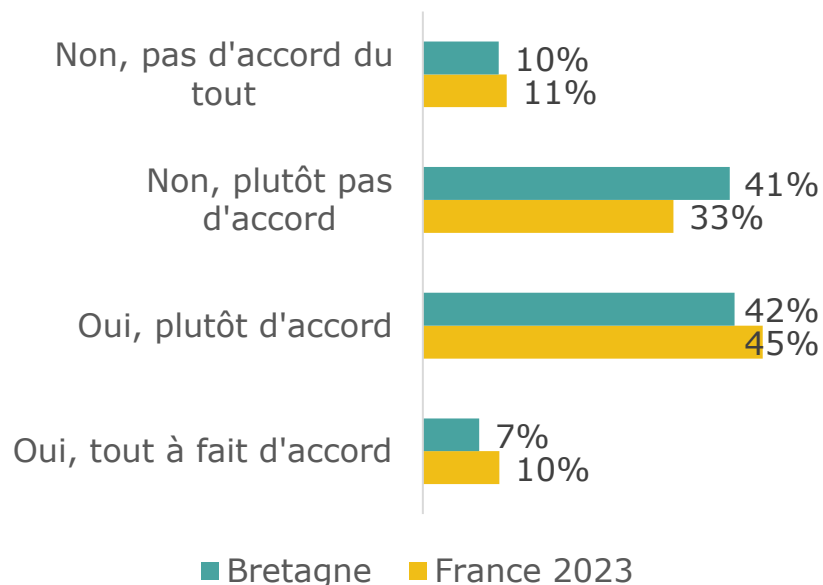
« Les lieux d'attente sont confortables »



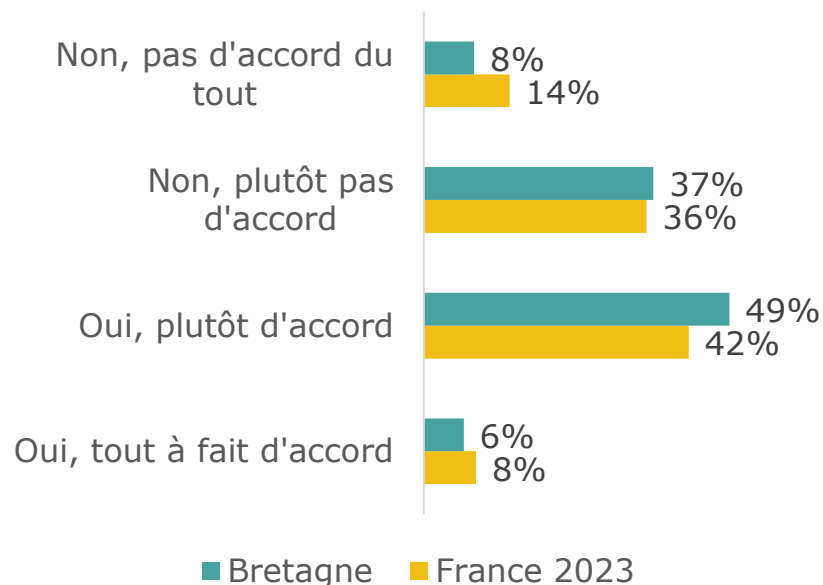
# Représentations des non-usagers des transports en commun : un prix élevé mais une plus grande facilité d'accès

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

## Les prix sont moins onéreux que la voiture

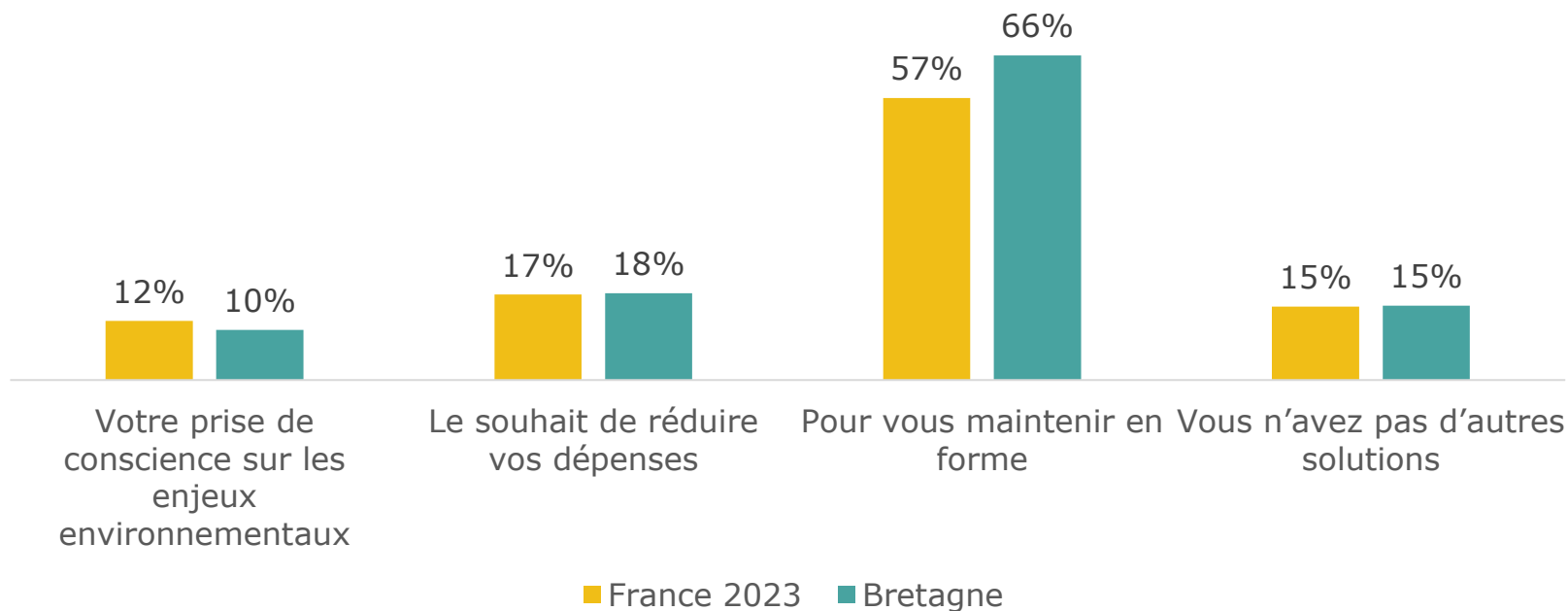


## Il est facile de savoir comment faire un trajet



# Usages de la marche : se maintenir en forme, une priorité pour les Bretons

## Incidatifs à la marche pour les déplacements du quotidien







# Précarité et empêchements de mobilité

# Analyse de la précarité mobilité : 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

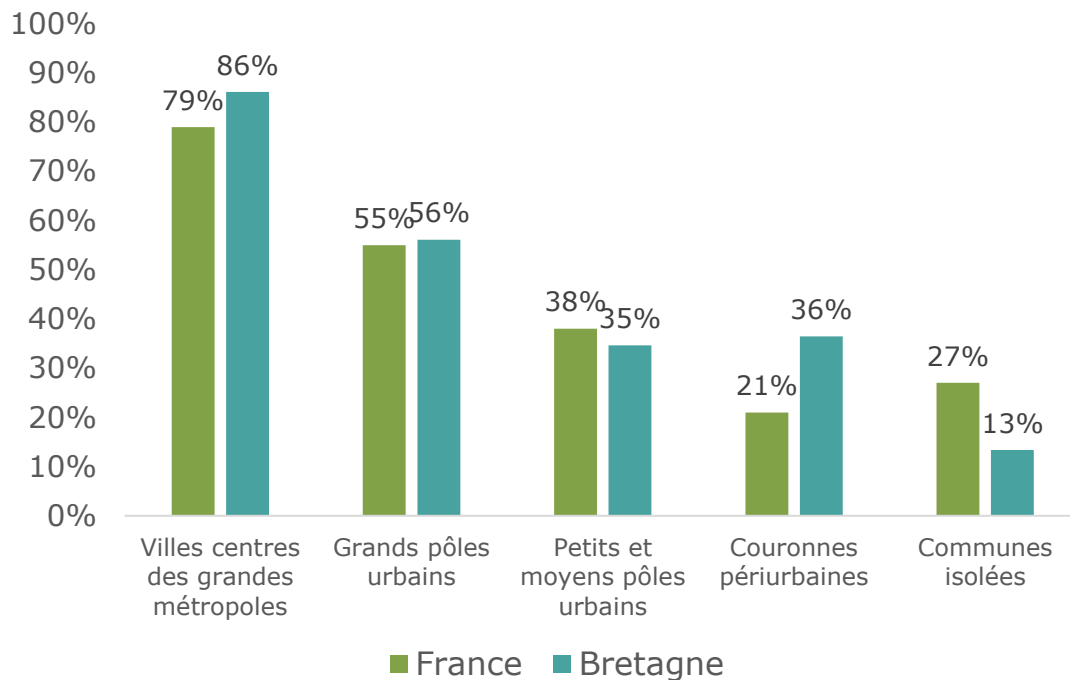
# Analyse de la précarité mobilité Bretagne

## Typologie d'exposition aux risques mobilité : situation en Bretagne

		Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
<b>Bretagne</b> 691 réponses analysées	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	10%	12%	13%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	21%		
<b>Moyenne nationale hors Ile de France</b>	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	11%	10,5%	13,5%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	21%		
<b>Moyenne nationale avec Ile de France</b>	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

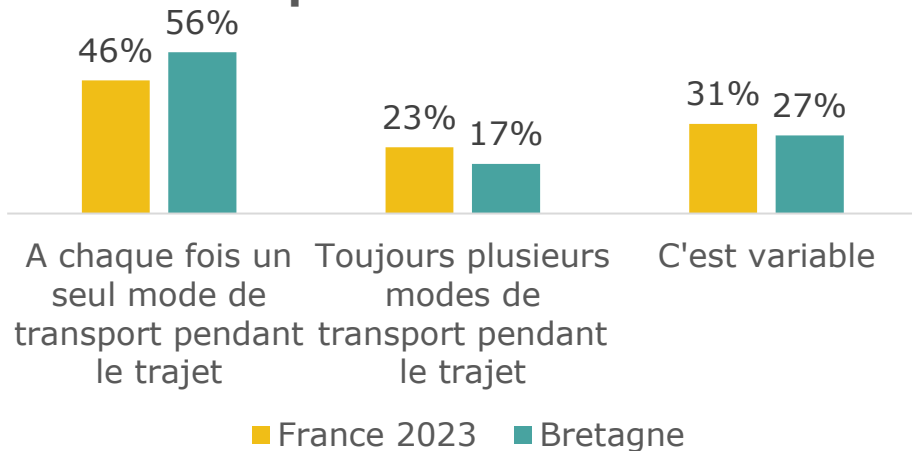
53% des répondant.e.s ont la possibilité de choisir entre différents modes de transport



**La possibilité de choisir son mode de transport est proche de la moyenne en Bretagne, en-dehors des couronnes périurbaines et des communes isolées.**

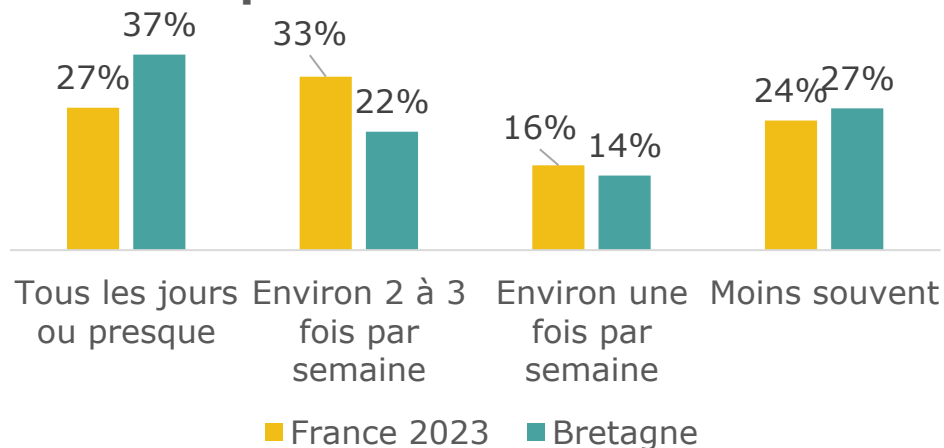
# Pratiques d'intermodalité

## Pratiques d'intermodalité



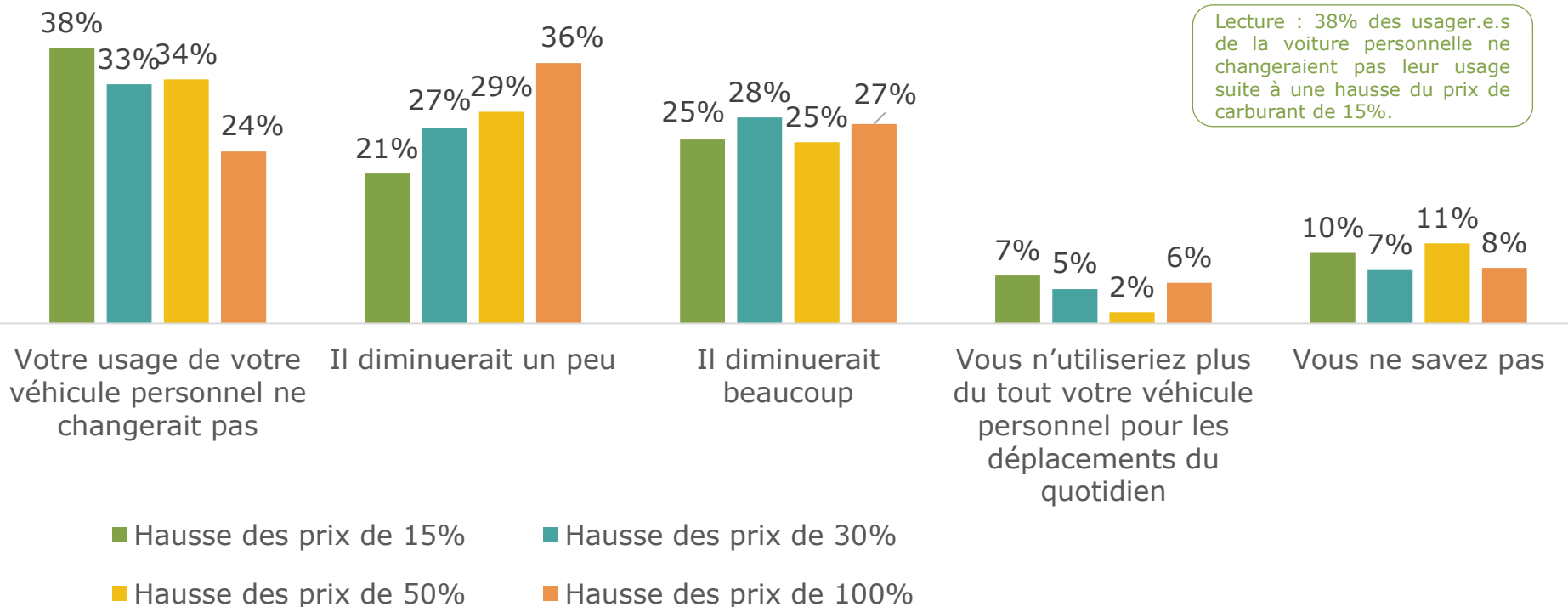
**Les intermodaux sont moins nombreux en Bretagne mais ces derniers la pratiquent plus fréquemment**

## Fréquences d'intermodalité



# Projections en cas de hausse du prix du carburant (échelle régionale) : les Bretons un peu plus sensibles que la moyenne

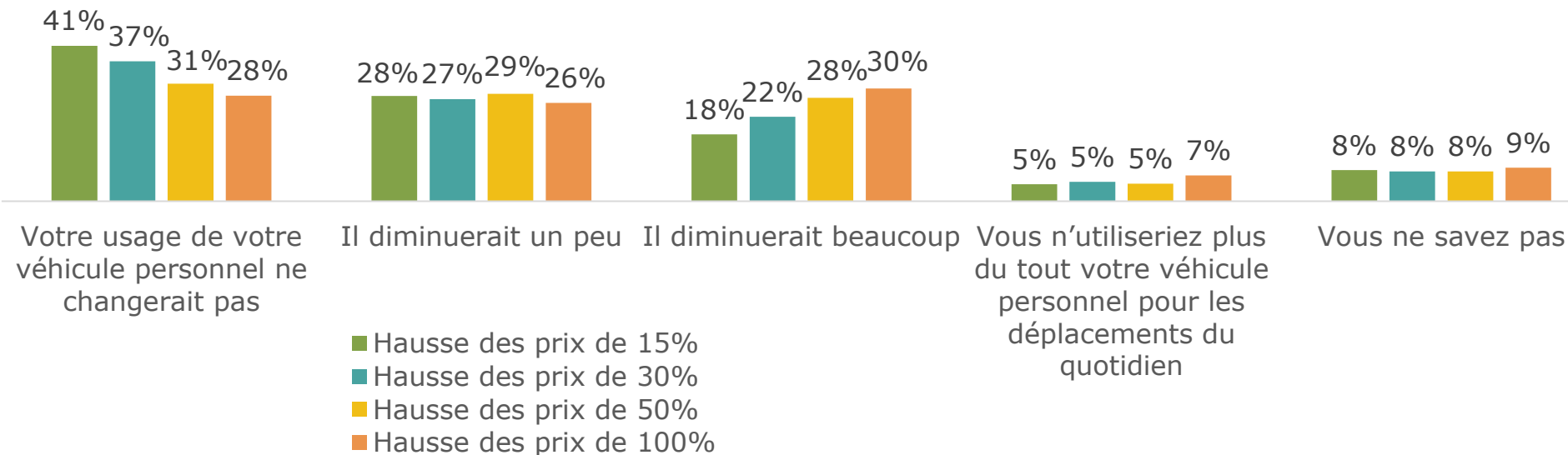
## Scénarii hausse des prix des carburants



# 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%.

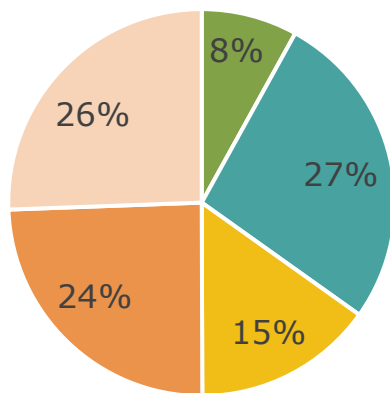
## Quel impact une hausse de ...% du prix du carburant aurait-elle sur l'usage de votre voiture pour les déplacements du quotidien ?



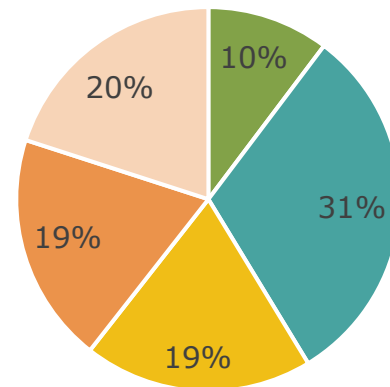
# Renoncements à la mobilité : la Bretagne proche de la moyenne

## Fréquence de renoncements à un déplacement du quotidien

### Bretagne



### France

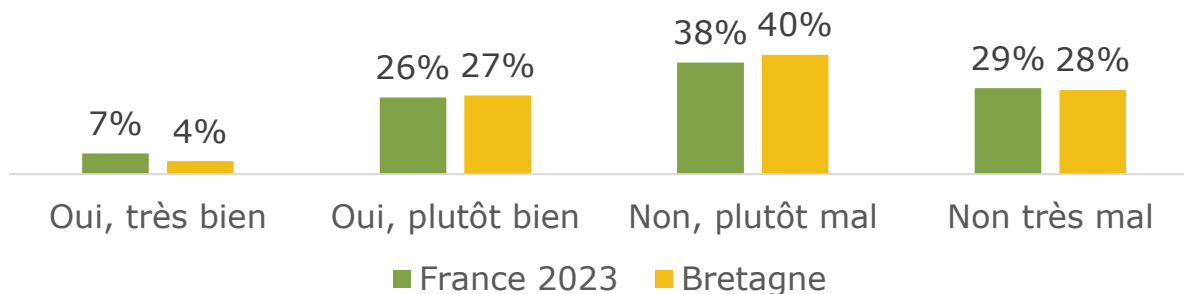


- Une seule fois
- Deux à trois fois
- Quatre à cinq fois
- Plus souvent
- vous ne savez pas

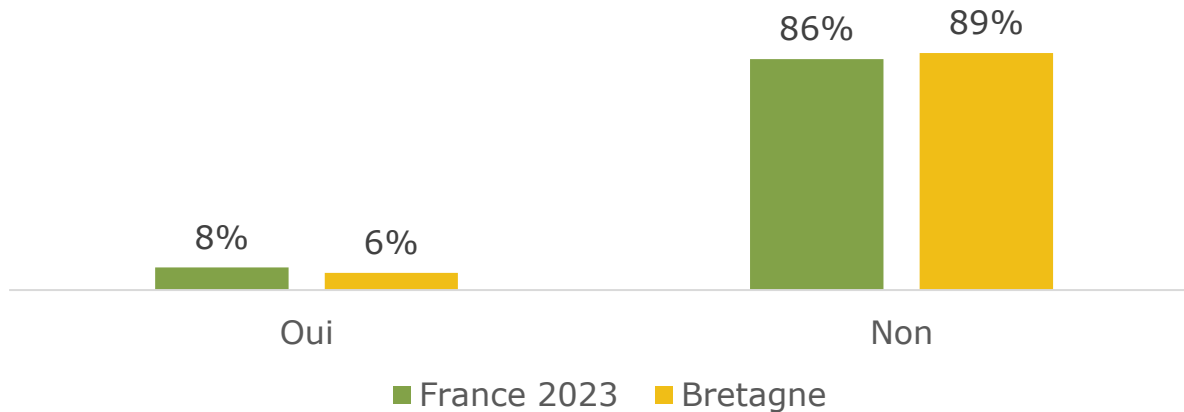


# Une connaissance des aides à la mobilité dans la moyenne, moins d'obtentions

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

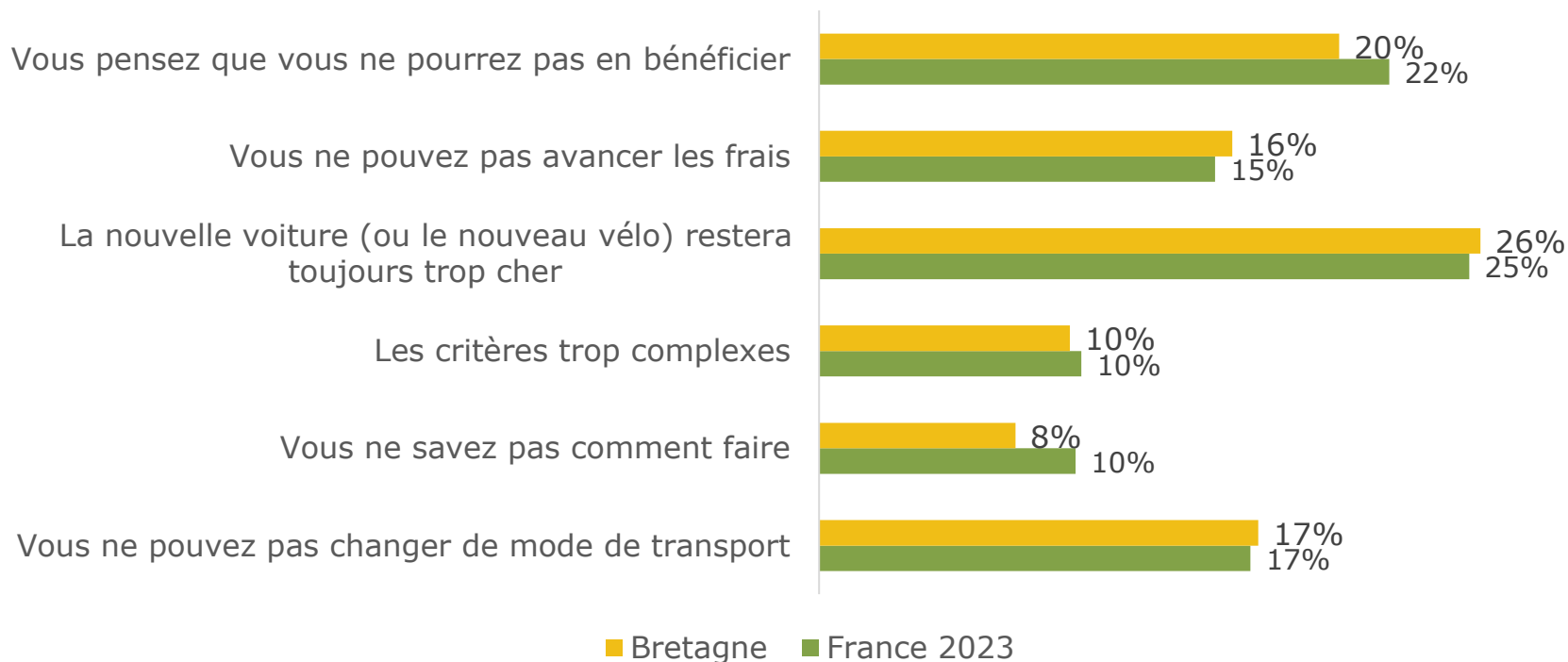


## Avez-vous déjà obtenu une aide de ce type ?



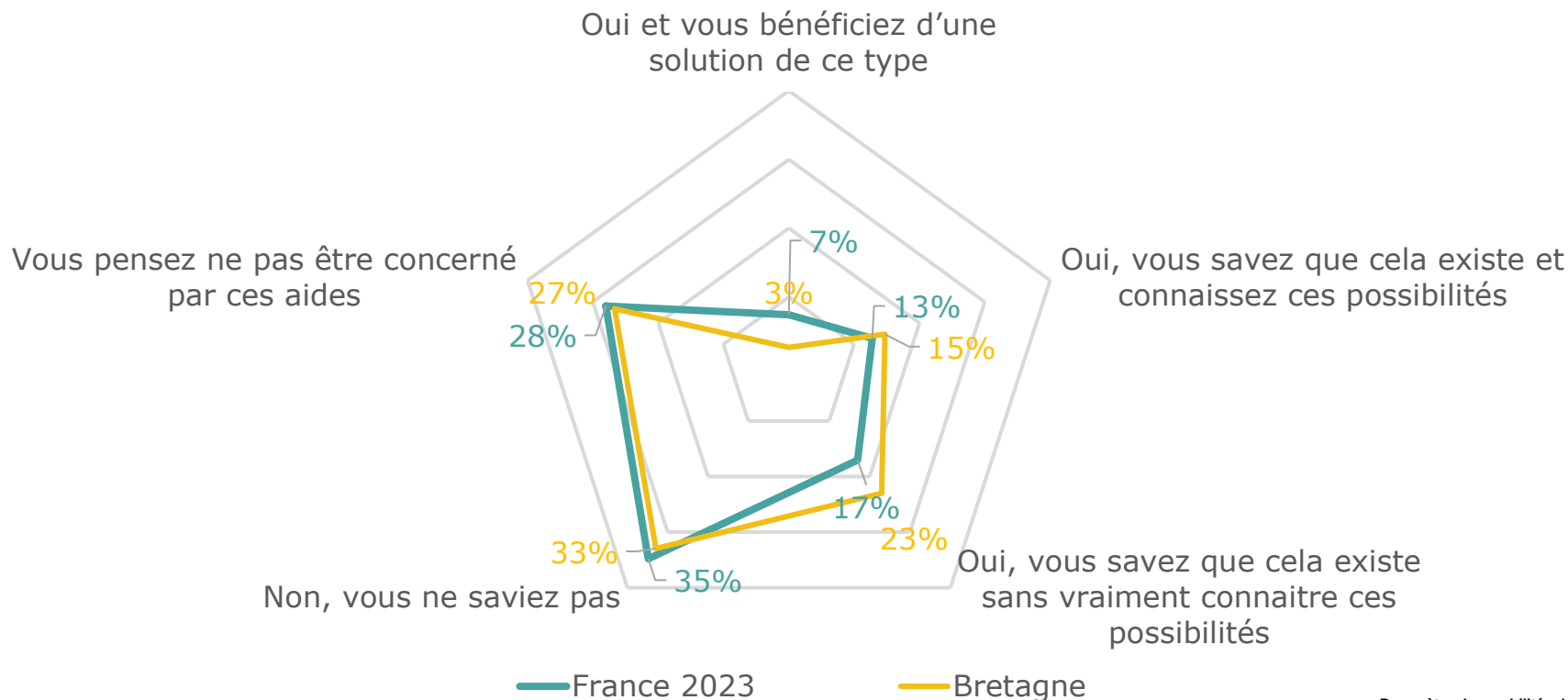
# Connaissance des aides à la mobilité : le non-recours proche de la moyenne

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



# Une connaissance un peu meilleure des tarifications dans les transports en commun

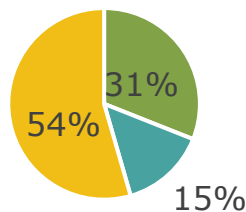
En revenant sur la question des déplacements du quotidien, savez-vous qu'il existe des possibilités de réduction pour vous déplacer en transport collectifs à prix réduit ou gratuitement ?



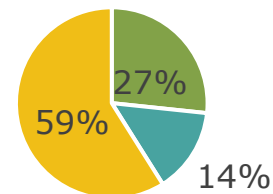
# Mobilité et aléas climatiques : moins de renoncements en Bretagne

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

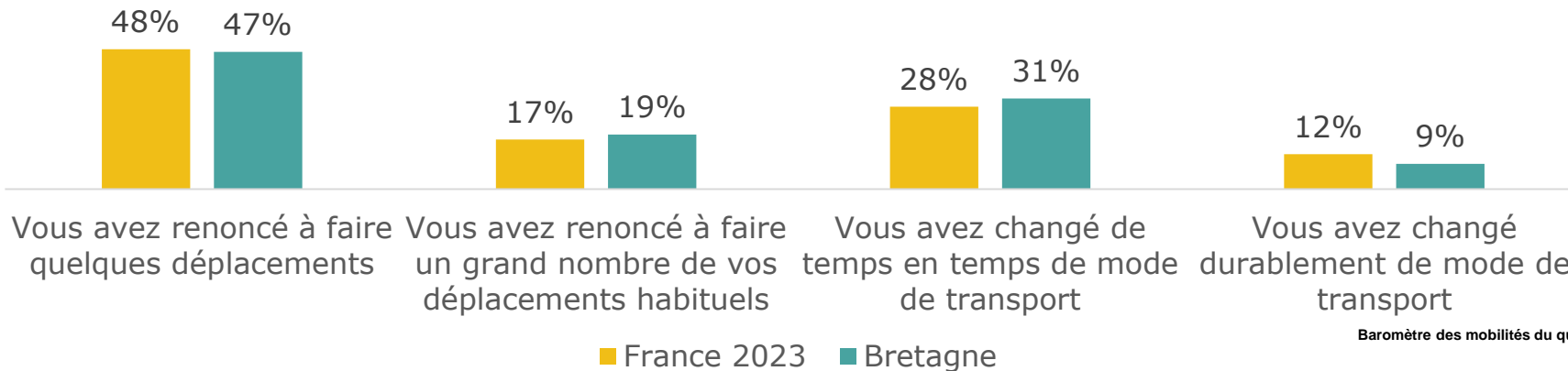


PACA



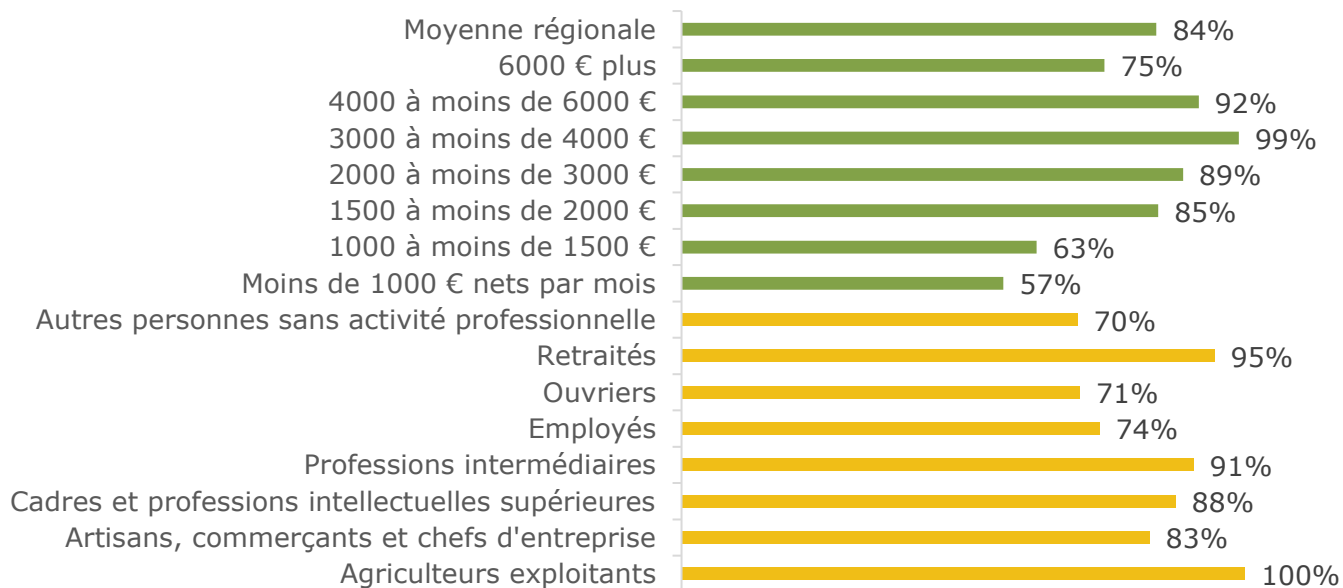
■ Oui, ponctuellement ■ Oui, durablement ■ Non ■ Oui, ponctuellement ■ Oui, durablement ■ Non

## Quels ont été ces changements aux aléas climatiques ?



# Illustrations de l'inégalité d'accès aux modes

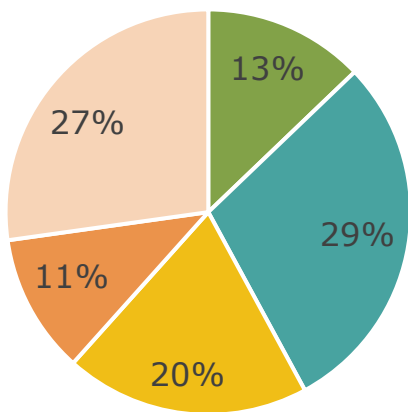
Usage de la voiture (mode principal et occasionnel) selon les CSP et niveaux de revenus



**L'usage de la voiture apparaît clairement corrélé au niveau de revenu et à la CSP, mais la dépendance à la voiture concerne une très grande majorité de situations**

# ZFE : connaissance et projection d'usage

## Impact des ZFE sur la mobilité des automobilistes



- Vous devrez changer de véhicule
- Vous vous déplacerez avec une autre solution de transport
- Vous renoncerez à ce déplacement
- Vous prendrez le risque de circuler sans être en règle
- Vous ne serez pas concerné

52% des habitant.es de PACA ne savent pas ce qu'est une Zone à Faibles Emissions (ZFE).

Pour près des 2/3 des automobilistes, la mise en place des ZFE signifiera un changement de mobilité, ou de voiture.

