

# BAROMÈTRE

des Mobilités du Quotidien



EN PARTENARIAT AVEC :



# Résultats régionaux

## Centre-Val de Loire

EN PARTENARIAT AVEC :



Direction générale  
des Infrastructures  
transports et mobilité





# Portrait régional

# BMQ 2023, portraits régionaux

## Centre-Val de Loire

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

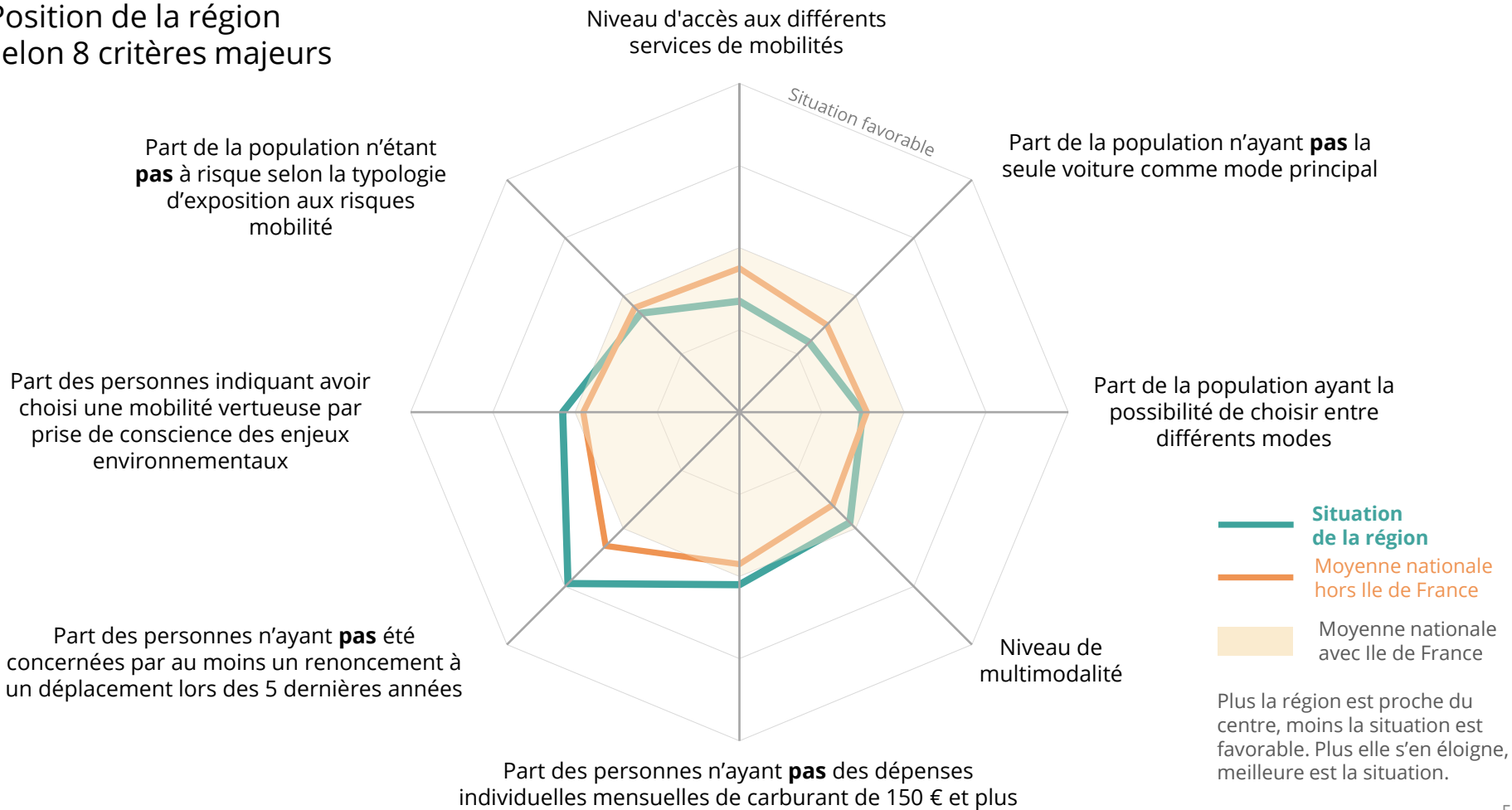
<b>Situation favorable</b>	Île-de-France
<b>Situation plutôt favorable</b>	Provence-Alpes-Côte d'Azur
<b>Situation intermédiaire</b>	Auvergne-Rhône-Alpes
	Bretagne
	Pays de la Loire
<b>Situation plutôt défavorable</b>	Normandie
	Occitanie
	Grand Est
	<b>Centre-Val de Loire</b>
	Bourgogne-Franche-Comté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

## Centre-Val de Loire

### 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>	28%	29%	-1	31%
IND02 <b>Part de la population ayant la seule voiture en mode principal</b>	57%	54%	+3	49%
IND03 <b>Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes</b>	50%	50%	0	55%
IND04 <b>Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)</b>	3,0	2,9	0,1	3,0
IND05 <b>Part des personnes ayant des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et +</b>	13%	14%	-1	13%
IND06 Part des automobilistes ne changeant pas leurs pratiques malgré une hausse moyenne de 50% des prix	40%	32%	+8	31%
IND07_1 Taux motorisation véhicules thermiques	80%	75%	+5	71%
IND07_2 Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	76%	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>	30%	37%	-7	40%
IND13 Précarité carburant	11%	11%	0	10%
IND14 Vulnérabilité de mobilité	13%	11%	+2	10%
IND15 Dépendance à la voiture	13%	13%	0	12%
IND16 <b>Part de la population à risque selon la typologie d'exposition aux risques mobilité</b>	22%	21%	+1	20%
IND17 Part des personnes déclarant n'avoir accès à aucune solution de mobilité	9%	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)	17%	21%	-4	23%
IND21_1 <b>Proportion de personnes indiquant avoir choisi une mobilité vertueuse par conscience environnementale</b>	21%	19%	+2	20%
IND22_1 Indicateur pondéré de personnes mentionnant avoir renoncé à des déplacements pour des raisons liées aux aléas climatiques	10%	12%	-2	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	13%	16%	-3	16%

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

**Indicateurs à dimension négative**

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"

## Comparaisons 2021 – 2023 au sein de la région

### Indicateurs comparables

	Niveau de la région 2021	Niveau de la région 2023	Ecart
IND01 <b>Niveau d'accès aux différents services de mobilité</b>	31%	28%	-3
IND02 <b>Part de la population ayant la seule voiture en mode principal</b>	58%	57%	-1
IND03 <b>Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes</b>	45%	50%	+5
IND04 <b>Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)</b>	2,5	3,0	+0,5
IND05 <b>Part des personnes ayant des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et +</b>	19%	13%	-6
IND06 Part des automobilistes ne changeant pas leurs pratiques malgré une hausse moyenne de 50% des prix	30%	40%	+10
IND07_1 Taux motorisation véhicules thermiques	81%	80%	-1
IND07_2 Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	75%	76%	+1
IND13 Précarité carburant	8%	11%	+3
IND14 Vulnérabilité de mobilité	8%	13%	+5
IND15 Dépendance à la voiture	11%	13%	+2
IND16 <b>Part de la population à risque selon la typologie d'exposition aux risques mobilité</b>	19%	22%	+3

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

**Indicateurs à dimension négative**

Ampleur des écarts :



# BMQ 2023, portraits régionaux

## Centre-Val de Loire

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

Les habitants de la région sont dans une situation similaire à la moyenne nationale hors Ile-de-France, en-dehors d'une plus forte dépendance à la voiture comme seul mode principal (+3 points).

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

Cette dépendance s'illustre dans la forte surreprésentation des personnes qui ne changeraient leur usage de la voiture dans l'hypothèse d'une augmentation de 50% des prix du carburant (+ 8 points).

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

Elle se lit également dans un taux de motorisation de 5 points supérieur à la moyenne nationale hors Ile-de-France, 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 étant en revanche très proche de cette moyenne.

### **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 inférieurs à la moyenne nationale hors Ile-de-France (-7 points).

Le « risque mobilité » se situe cependant dans la moyenne nationale hors Ile-de-France, avec une plus forte vulnérabilité mobilité (+2 points). 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 est de 2 points supérieure, et le renoncement à des déplacements pour des raisons liées aux aléas climatiques de 2 points inférieur.

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

### **Comparaison 2021 – 2023**

Les résultats de cette comparaison sont contrastés. En 2023, les habitants de la région ont moins facilement accès aux services de proximité mais pour autant estiment avoir plus le choix dans leur mode de transport. Ils sont moins nombreux à dépenser 150 € ou plus en carburant (-6 points), mais beaucoup plus nombreux à ne pas envisager un changement d'usage de leur voiture en cas de hausse des prix du carburant de 50% (+10 points), ce qui fait écho à la hausse de l'ensemble des indicateurs de « risque mobilité ».





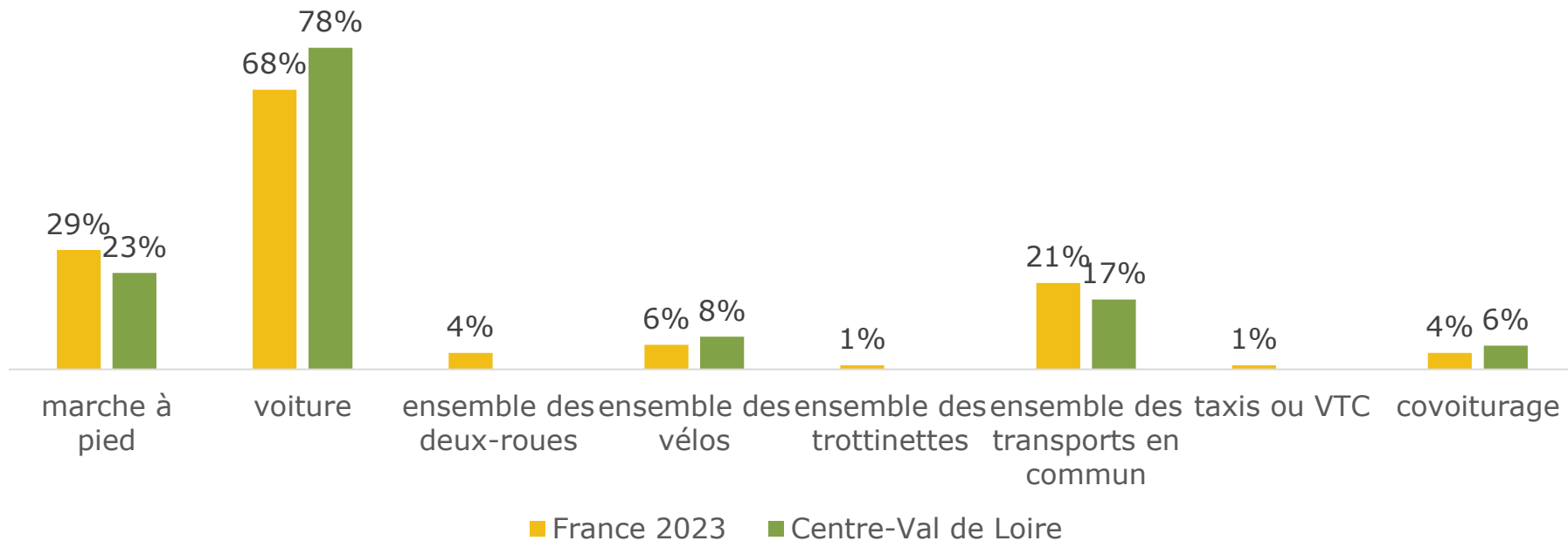
# Principales solutions de mobilité : usages et accès

# Modes de transport principaux

La voiture est le mode de déplacement principal de 78 % des répondant.e.s centro-ligérien.nes

La part des transports collectifs est de 17%, en dessous de la moyenne nationale (21%)

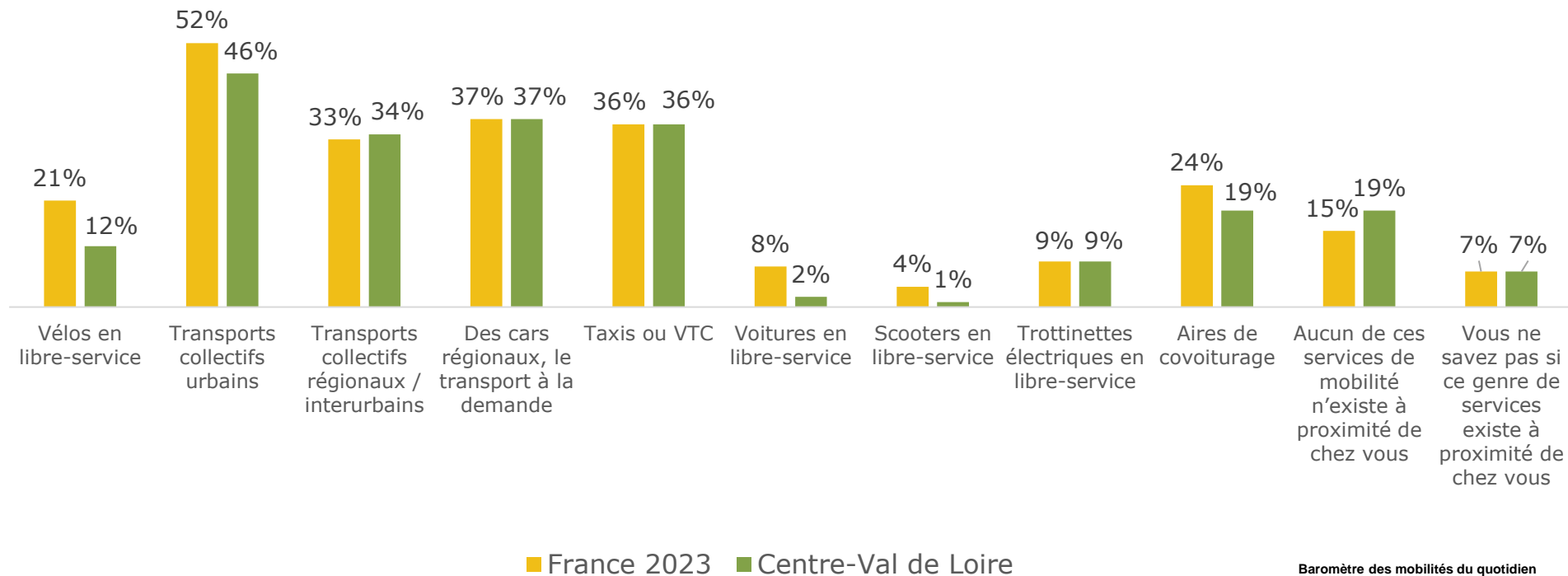
## Mode de transport principal utilisé



# Modes de transport à proximité du domicile

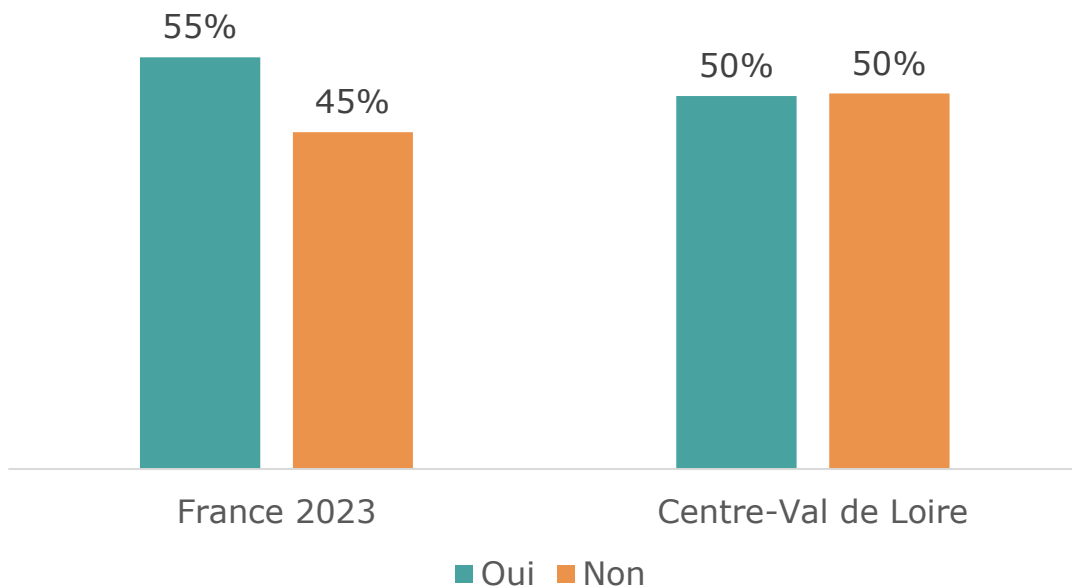
Les habitants de la région déclarent globalement un accès moindre à l'ensemble des services alternatifs en proximité, à l'exception notable des transports en commun, dans la moyenne.

## Modes à proximité du domicile



# Possibilité de choisir son mode de transport

## Possibilité de choix entre plusieurs modes

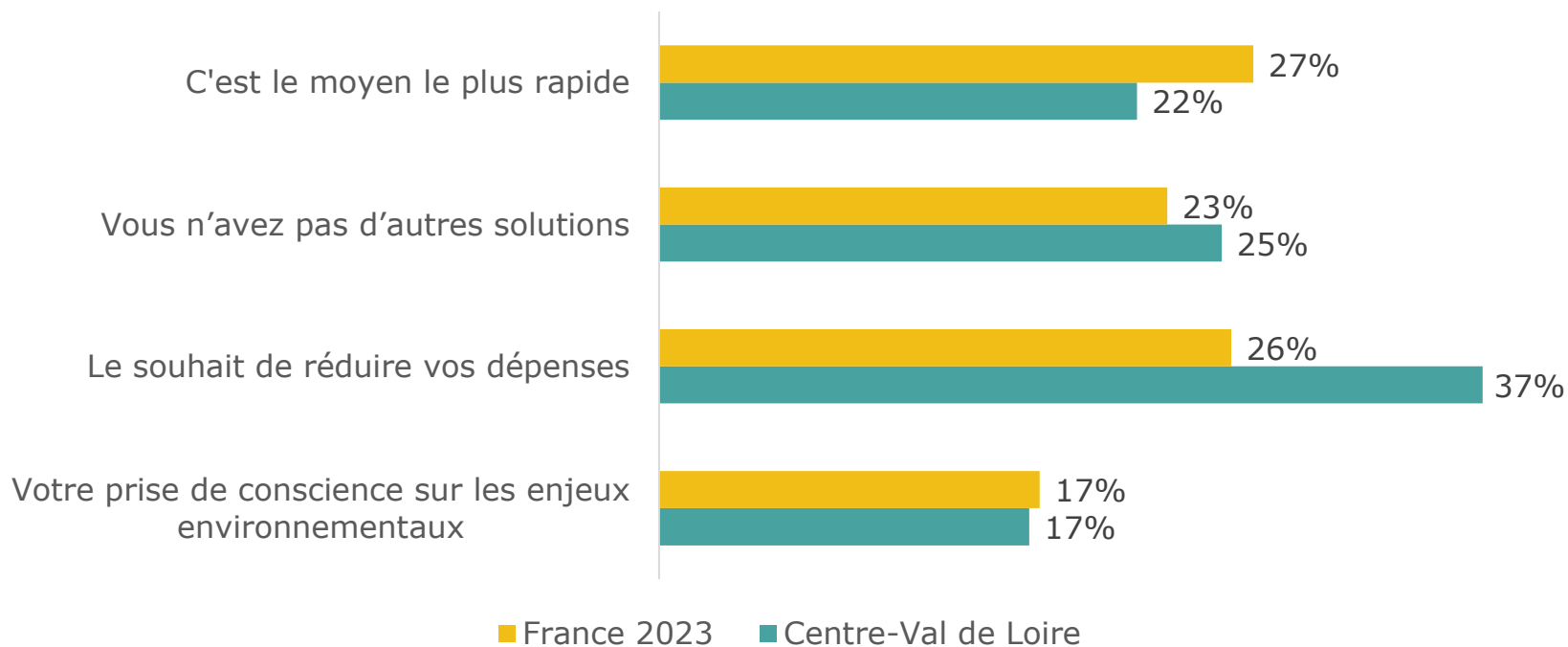


## Moins de possibilités de choix en Centre-Val de Loire comparé au national

En Centre-Val de Loire, 50% des répondant.e.s disent avoir le choix de leur mode de déplacement contre 55% en moyenne nationale.

# En Centre-Val de Loire, le choix des transports en commun est très nettement une question de budget

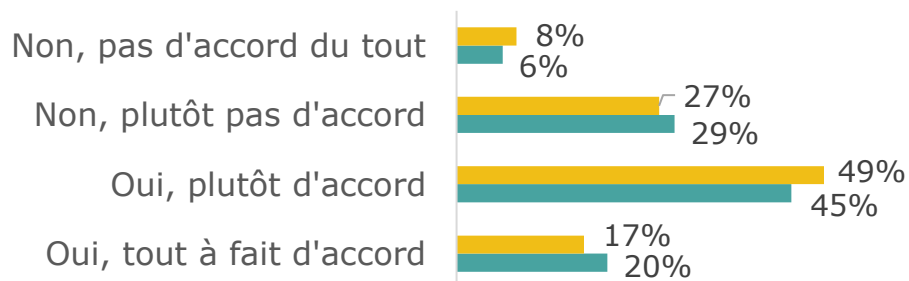
## Incitatifs à l'usage des transports en commun pour les déplacements du quotidien



# Des conditions d'usage des transports en commun plutôt favorables

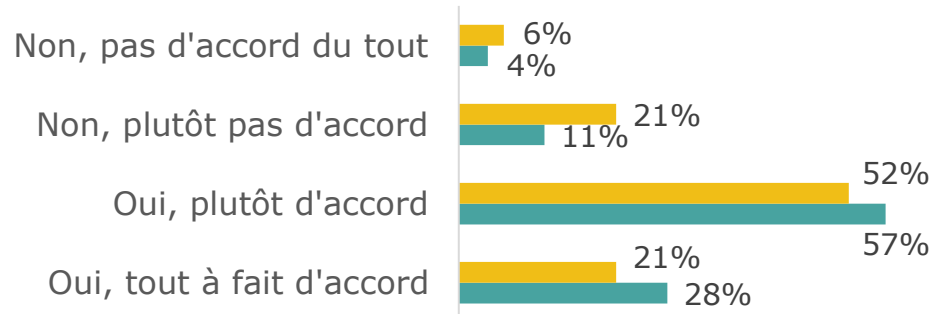
Quand vous prenez les transports collectifs, êtes-vous d'accord avec l'idée suivante (base répondants usagers des TC) :

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



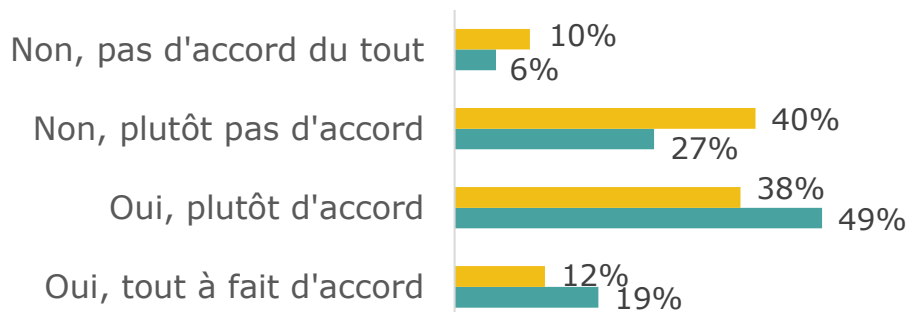
■ France 2023 ■ Centre-Val de Loire

« Vous vous sentez en sécurité »



■ France 2023 ■ Centre-Val de Loire

« Les lieux d'attente sont confortables »

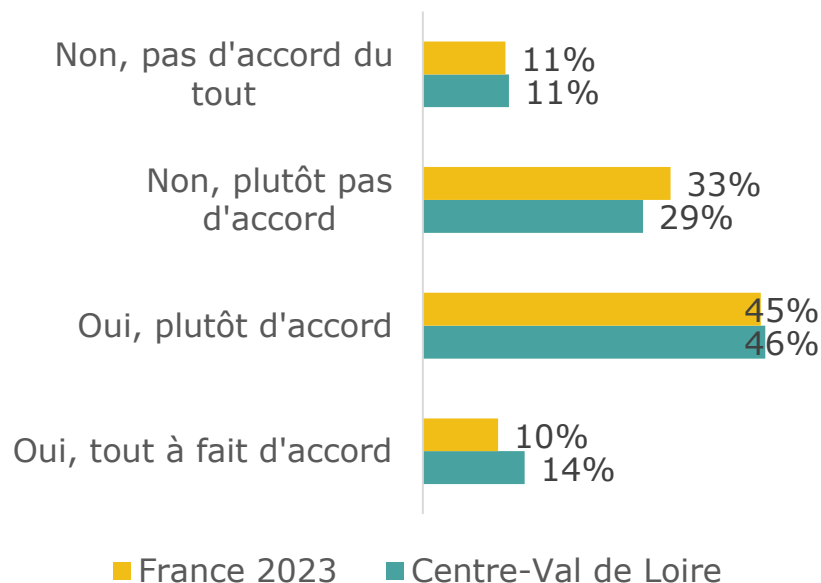


■ France 2023 ■ Centre-Val de Loire

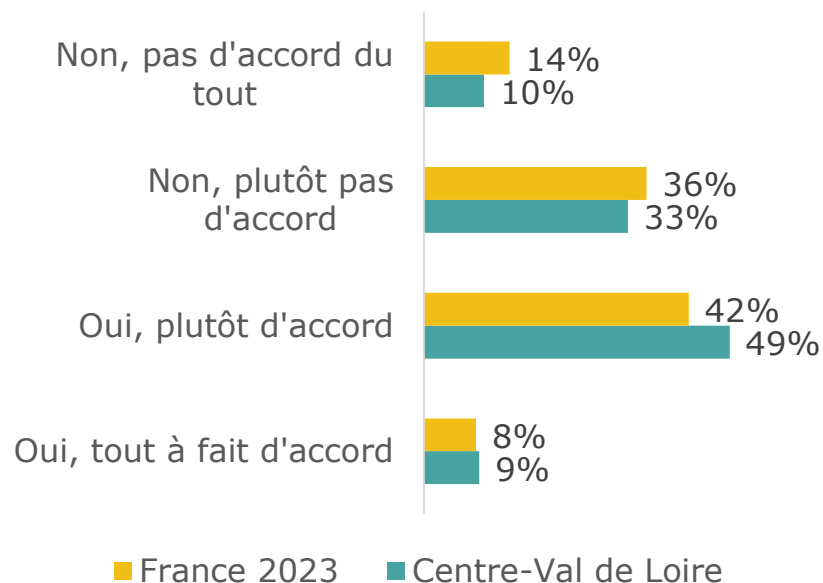
# Des non-usagers des transports en commun moins en difficulté pour les emprunter

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

## Les prix sont moins onéreux que la voiture

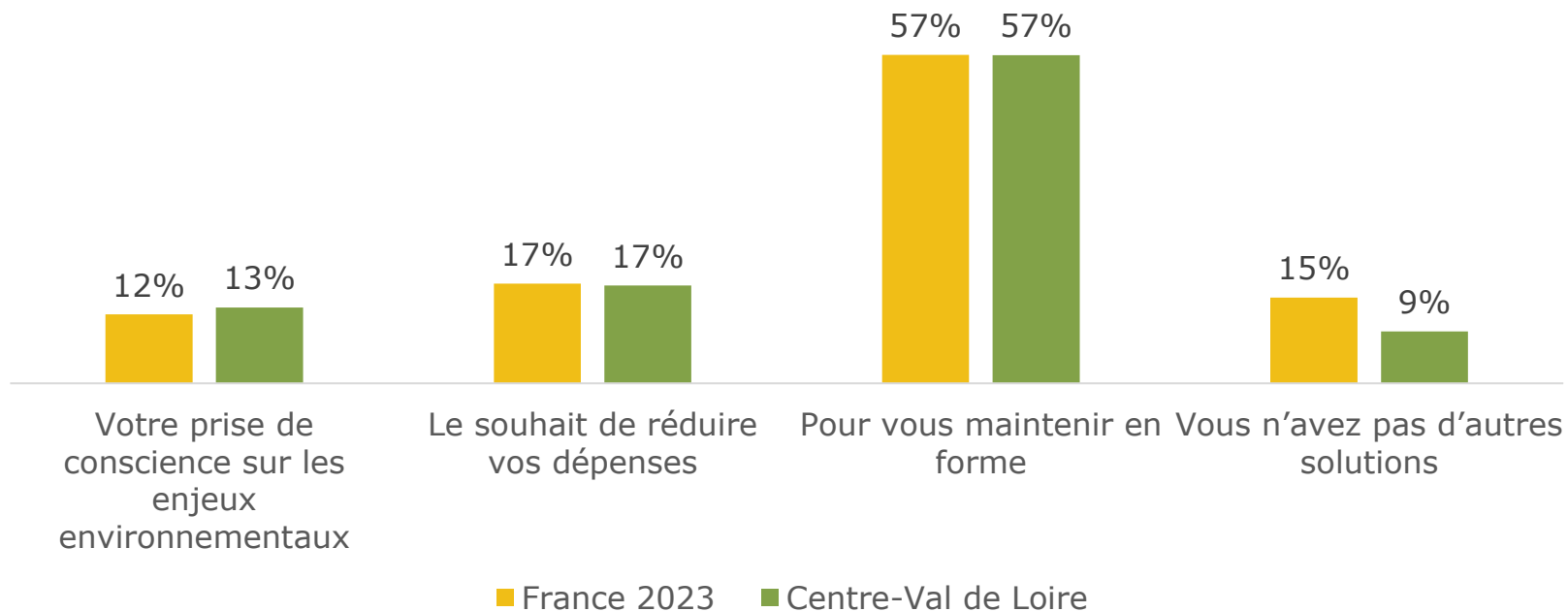


## Il est facile de savoir comment faire un trajet



# Usages de la marche : le Centre-Val de Loire dans la moyenne nationale

## 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

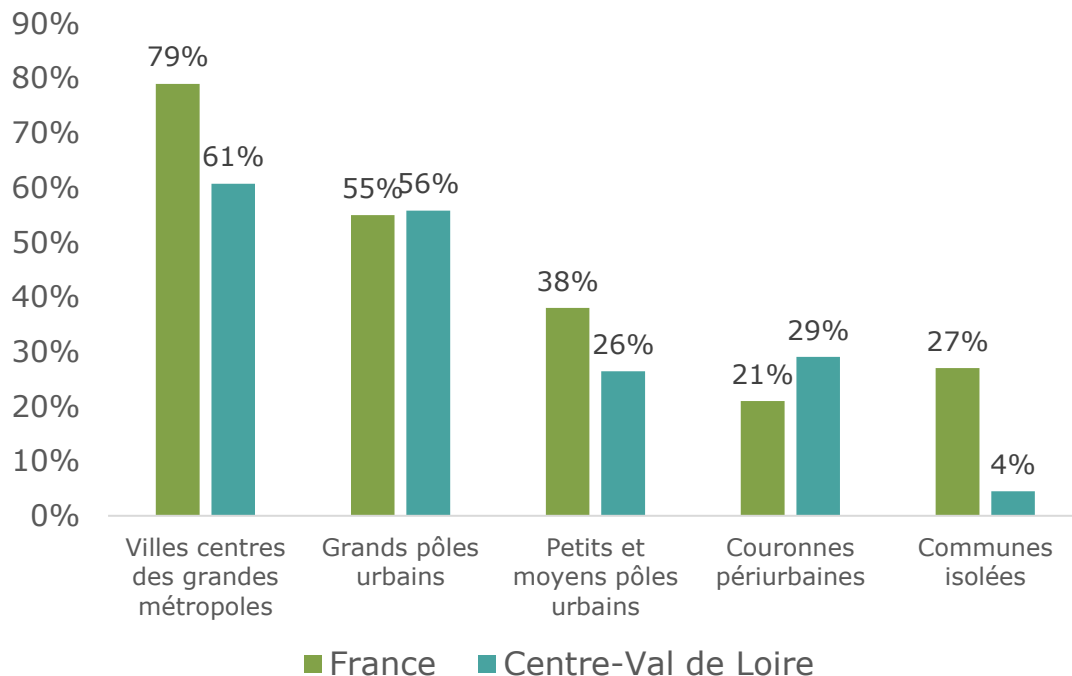
# Analyse de la précarité mobilité Centre-Val de Loire

Typologie d'exposition aux risques mobilité : situation en Centre-Val de Loire

		Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
<b>Centre-Val de Loire</b>	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	10,5%	13%	12,5%
	460 réponses analysées	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance) 22%		
<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

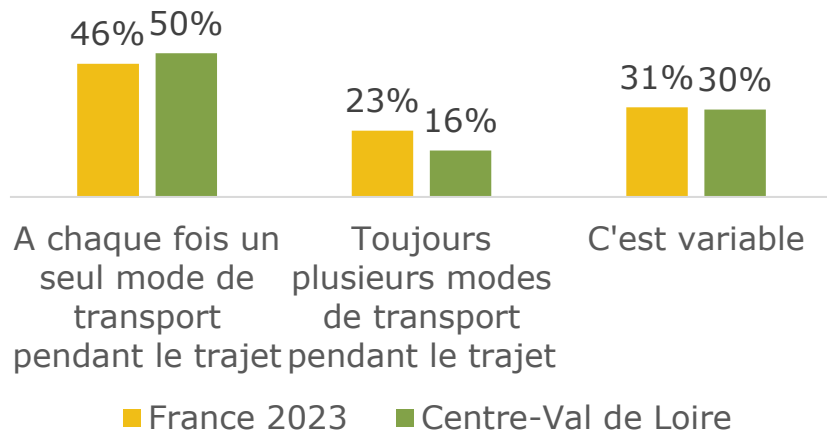
50% des répondant.e.s ont la possibilité de choisir entre différents modes de transport



**En-dehors des grands pôles urbains et des couronnes périurbaines, il est nettement plus difficile de choisir son mode de transport en Centre-Val de Loire.**

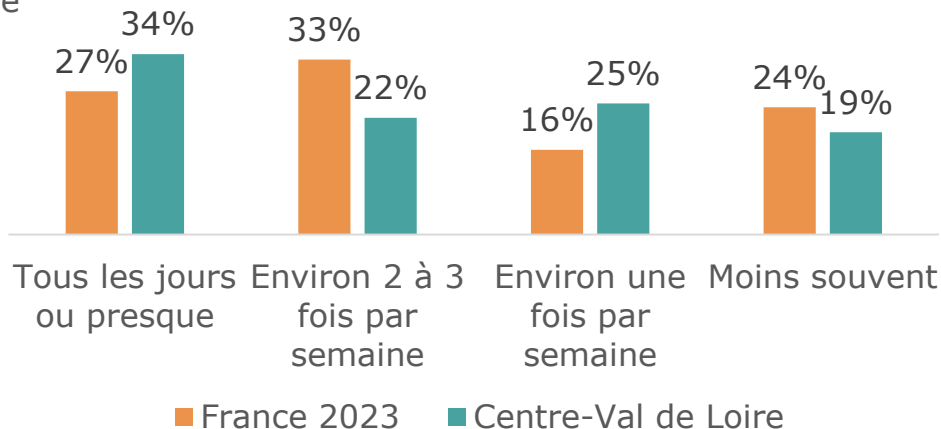
# Pratiques d'intermodalité

## Pratiques d'intermodalité



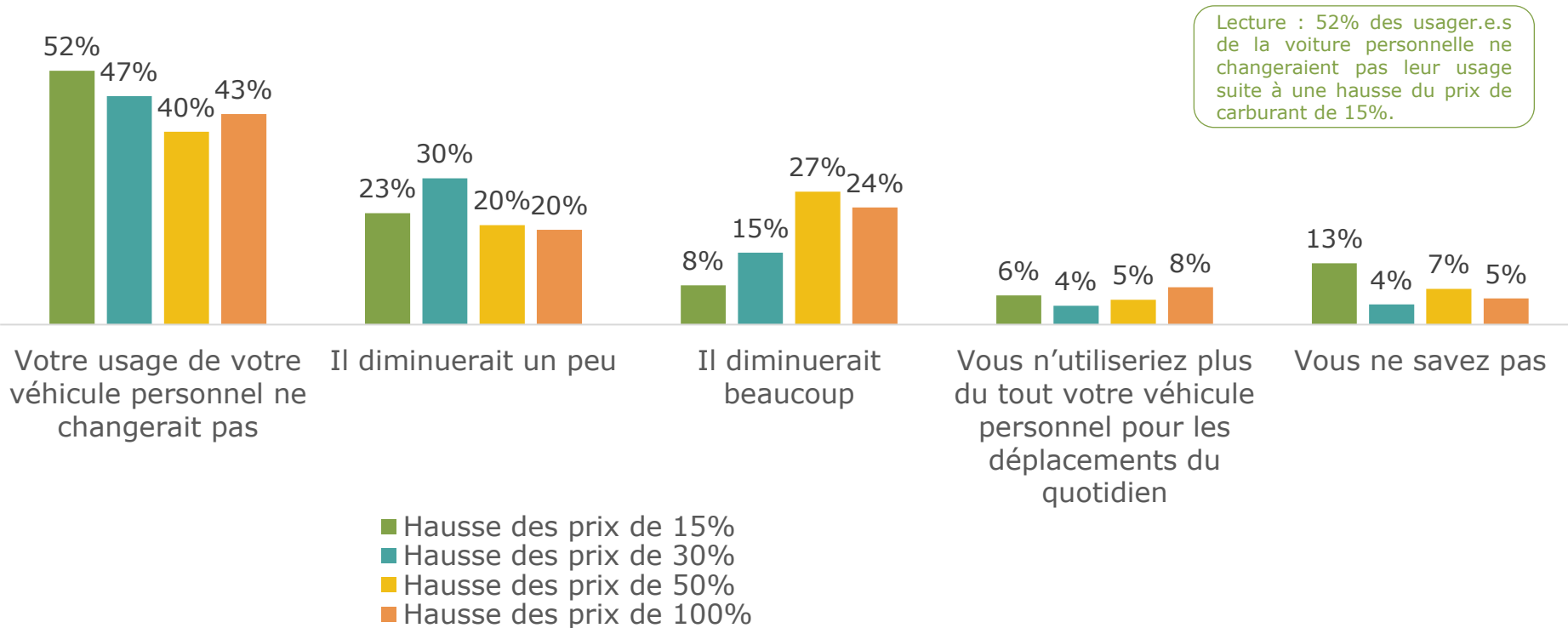
**Les pratiques d'intermodalité sont moins observées en Centre-Val de Loire, mais leurs usagers quotidiens sont plus nombreux**

## Fréquences d'intermodalité



# Projections en cas de hausse du prix du carburant (échelle régionale) : une plus forte dépendance à la voiture constatée

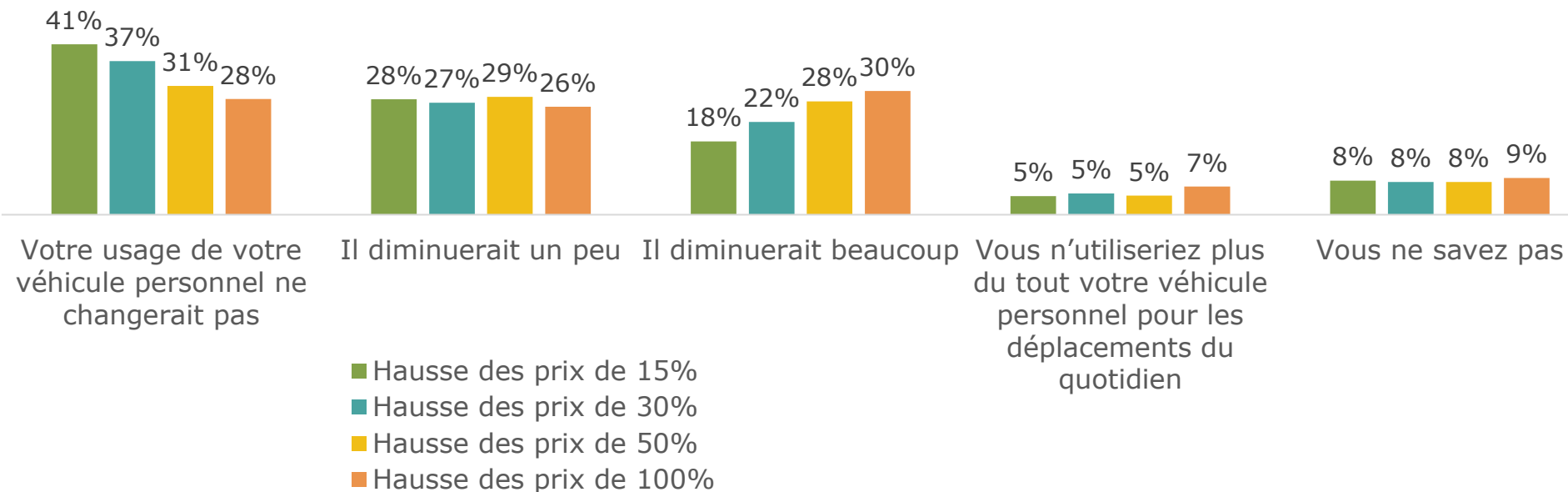
## Scénarii hausse des prix des carburants



# 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%.

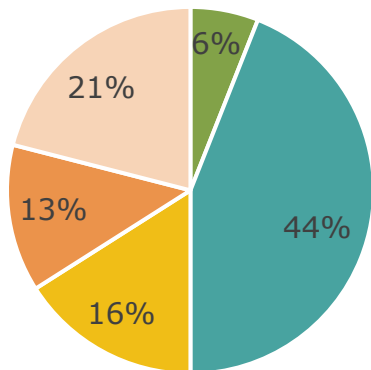
## Quel impact une hausse de ...% du prix du carburant aurait-elle sur l'usage de votre voiture pour les déplacements du quotidien ?



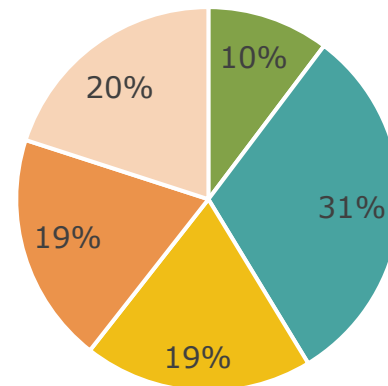
# Centre-Val de Loire : plus de renoncements ponctuels à la mobilité, moins de renoncements structurels

## Fréquence de renoncements à un déplacement du quotidien

### Centre-Val de Loire



### France

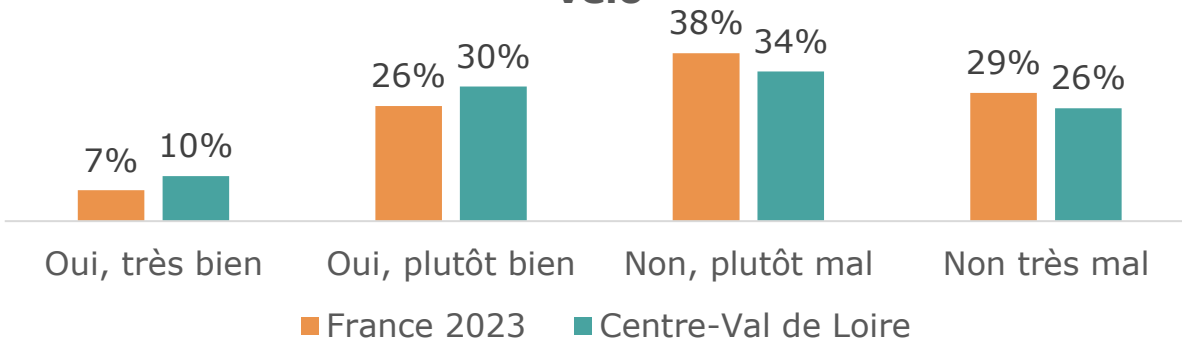


- Une seule fois
- Deux à trois fois
- Quatre à cinq fois
- Plus souvent
- vous ne savez pas

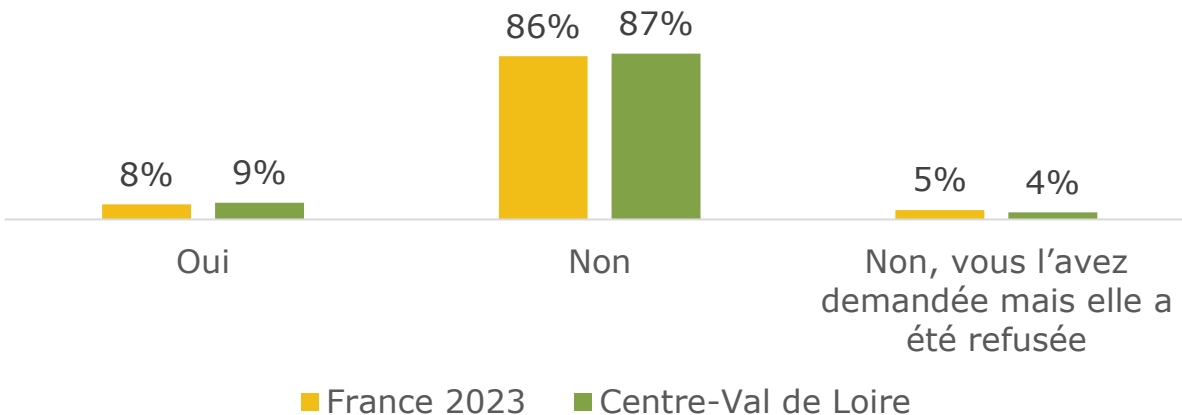


# Une meilleure connaissance des aides à la mobilité en Centre-Val de Loire, sans impact sur leur obtention

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

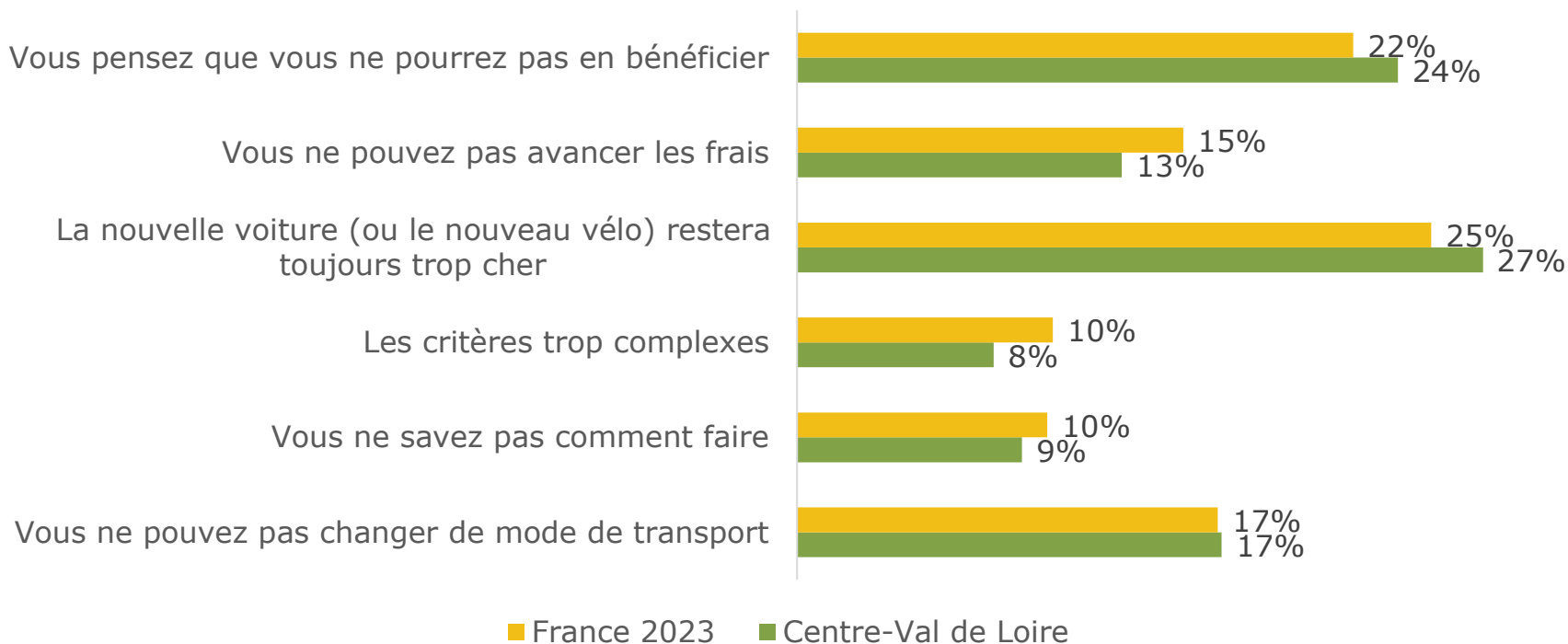


## Avez-vous déjà obtenu une aide de ce type ?



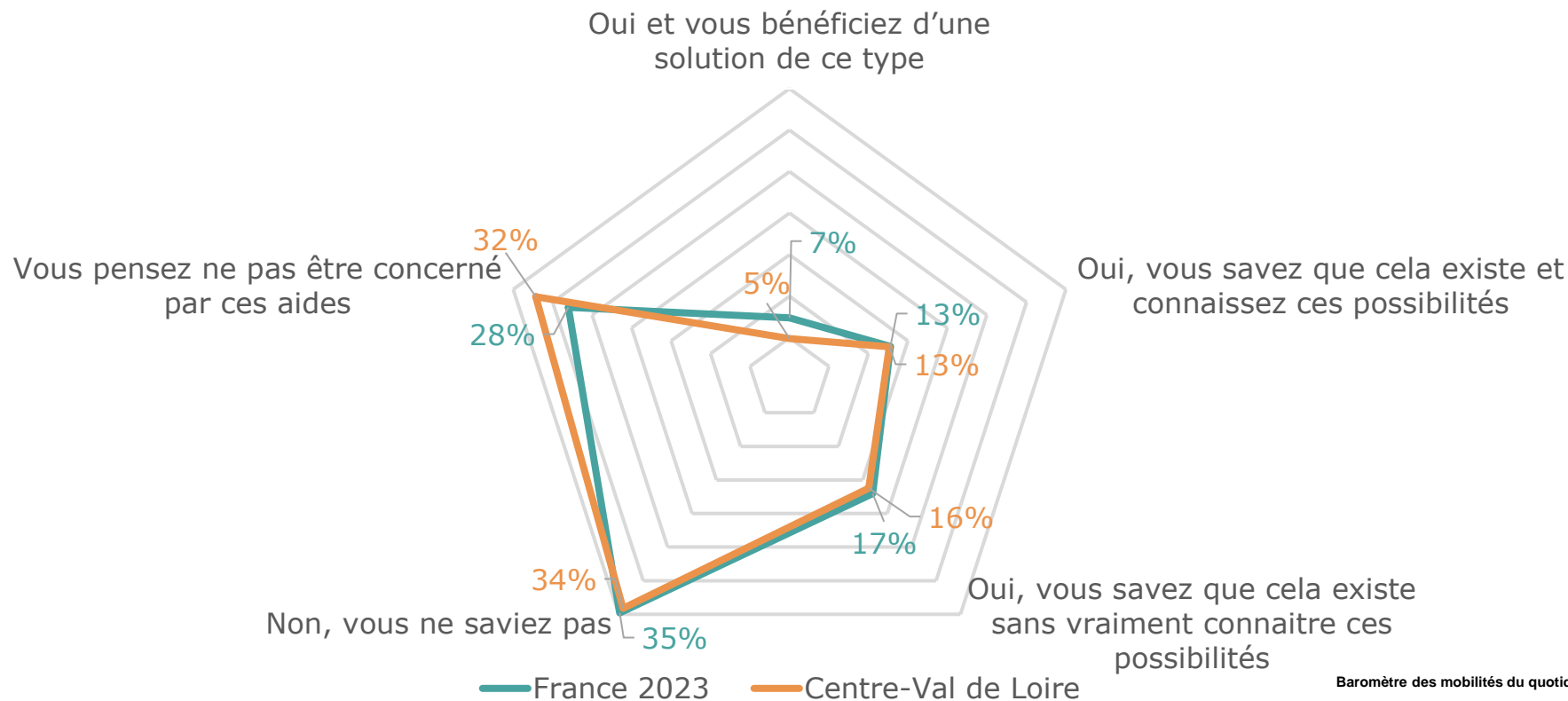
# Connaissance des aides à la mobilité : un peu plus de non-recours par défaut en Centre-Val de Loire

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



# Centre-Val de Loire : une moindre connaissance des tarifications dans les transports en commun

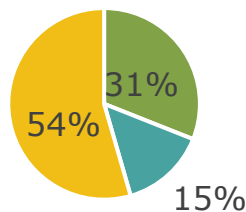
En revenant sur la question des déplacements du quotidien, savez-vous qu'il existe des possibilités de réduction pour vous déplacer en transport collectifs à prix réduit ou gratuitement ?



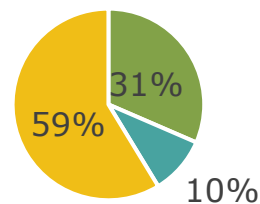
# Mobilité et aléas climatiques : des renoncements moins nombreux mais plus durables

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

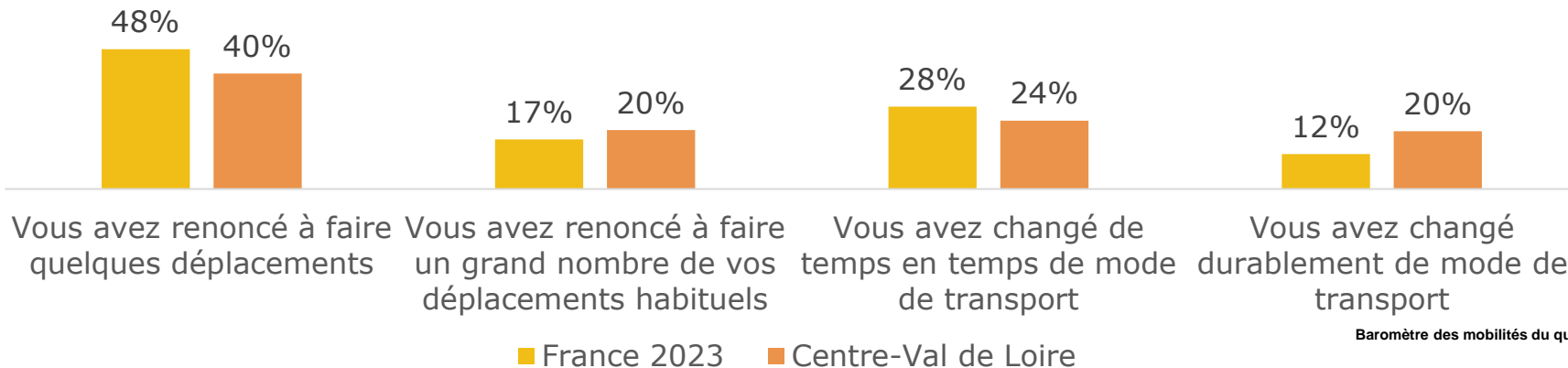


Centre-Val de Loire



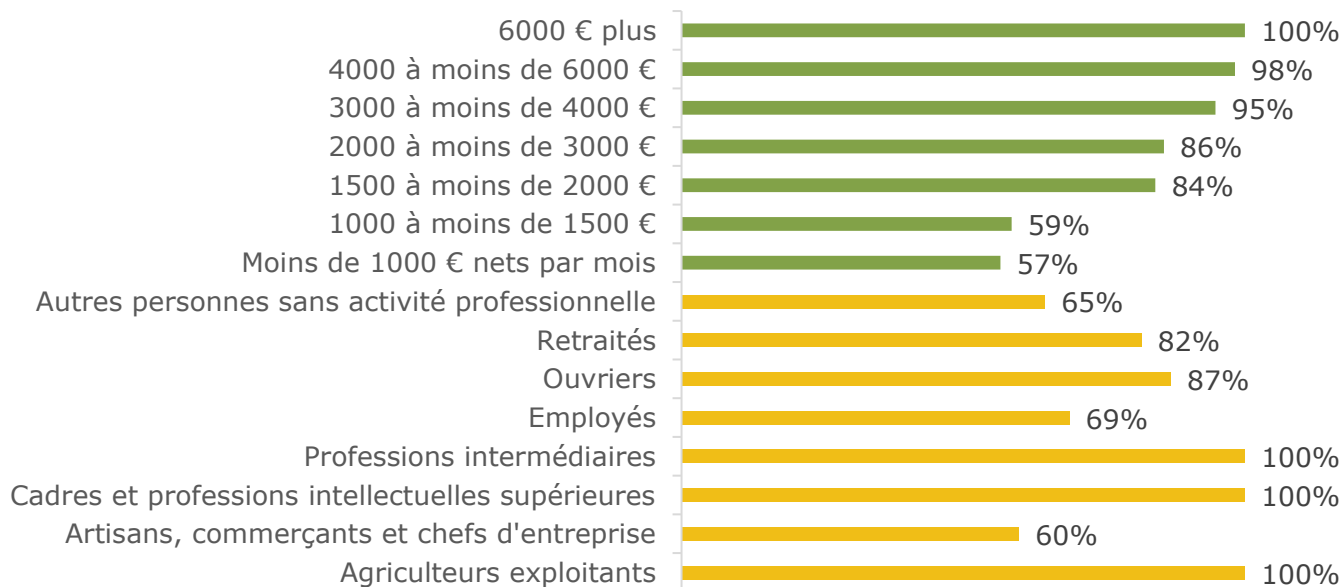
■ Oui, ponctuellement ■ Oui, durablement ■ Non

## Quels ont été ces changements aux aléas climatiques ?



# Illustrations de l'inégalité d'accès aux modes

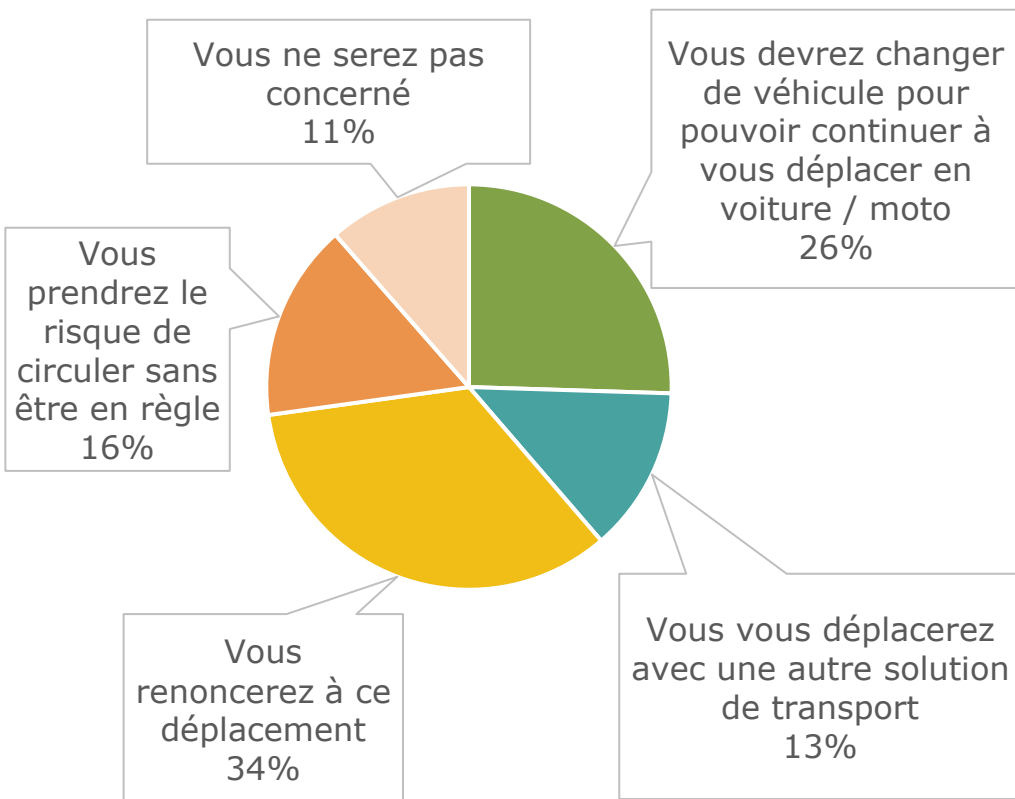
Usage de la voiture (mode principal et occasionnel) selon les CSP et niveaux de revenus



**L'usage de la voiture apparaît clairement corrélé au niveau de revenu et à la CSP, cependant certaines catégories en sont particulièrement dépendantes : professions intermédiaires, CSP+, ouvriers**

# ZFE : connaissance et projection d'usage

## Impact des ZFE sur la mobilité des automobilistes



56% des habitant.es du Centre-Val de Loire 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. La part des personnes qui renonceraient à se déplacer est particulièrement élevée.

