

BAROMÈTRE

des Mobilités du Quotidien



EN PARTENARIAT AVEC :



Résultats régionaux

Grand Est

EN PARTENARIAT AVEC :



Direction générale
des Infrastructures
transports et mobilité





Portrait régional

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

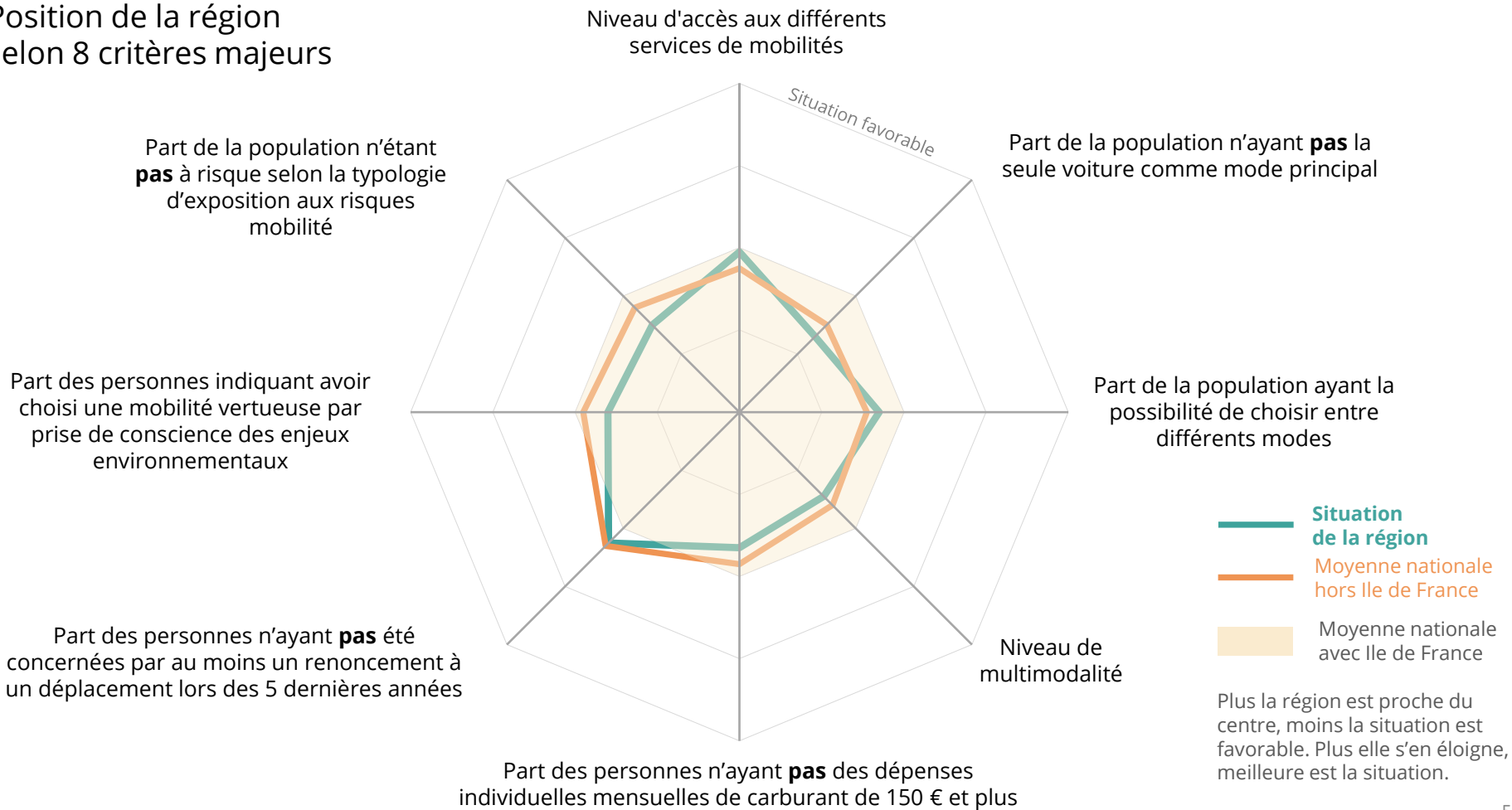
Situation favorable	Île-de-France
Situation plutôt favorable	Provence-Alpes-Côte d'Azur
Situation intermédiaire	Auvergne-Rhône-Alpes
	Bretagne
	Pays de la Loire
Situation plutôt défavorable	Normandie
	Occitanie
	Grand Est
	Centre-Val de Loire
	Bourgogne-Franche-Comté
	Hauts-de-France
Situation défavorable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

Grand Est

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 Niveau d'accès aux différents services de mobilité	30%	29%	+1	31%
IND02 Part de la population ayant la seule voiture en mode principal	56%	54%	+2	49%
IND03 Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes	52%	50%	+2	55%
IND04 Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)	2,8	2,9	-0,1	3,0
IND05 Part des personnes ayant des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et +	16%	14%	+2	13%
IND06 Part des automobilistes ne changeant pas leurs pratiques malgré une hausse moyenne de 50% des prix	24%	32%	-8	31%
IND07_1 Taux motorisation véhicules thermiques	77%	75%	+2	71%
IND07_2 Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	75%	75%	0	78%
IND09 Part des personnes ayant été concernées par au moins un renoncement à un déplacement lors des 5 dernières années	37%	37%	0	40%
IND13 Précarité carburant	12%	11%	+1	10%
IND14 Vulnérabilité de mobilité	11%	11%	0	10%
IND15 Dépendance à la voiture	14%	13%	+1	12%
IND16 Part de la population à risque selon la typologie d'exposition aux risques mobilité	24%	21%	+3	20%
IND17 Part des personnes déclarant n'avoir accès à aucune solution de mobilité	11%	12%	-1	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)	22%	21%	+1	23%
IND21_1 Proportion de personnes indiquant avoir choisi une mobilité vertueuse par conscience environnementale	17%	19%	-2	20%
IND22_1 Indicateur pondéré de personnes mentionnant avoir renoncé à des déplacements pour des raisons liées aux aléas climatiques	11%	12%	-1	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	15%	16%	-1	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 Niveau d'accès aux différents services de mobilité	28%	30%	+2
IND02 Part de la population ayant la seule voiture en mode principal	56%	56%	0
IND03 Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes	50%	52%	+2
IND04 Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)	2,7	2,8	+0,1
IND05 Part des personnes ayant des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et +	17%	16%	-1
IND06 Part des automobilistes ne changeant pas leurs pratiques malgré une hausse moyenne de 50% des prix	29%	24%	-5
IND07_1 Taux motorisation véhicules thermiques	78%	77%	-1
IND07_2 Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	74%	75%	1
IND13 Précarité carburant	8%	12%	+4
IND14 Vulnérabilité de mobilité	12%	11%	-1
IND15 Dépendance à la voiture	11%	14%	+3
IND16 Part de la population à risque selon la typologie d'exposition aux risques mobilité	22%	24%	+2

En gras les indicateurs repris dans la représentation graphique

Indicateurs à dimension négative

Ampleur des écarts :



BMQ 2023, portraits régionaux

Grand Est

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 légèrement plus favorable que la moyenne nationale hors Ile-de-France pour ce qui concerne l'accès aux services de transport (+1 point) et la possibilité de choisir son mode (+2 points). Ils sont cependant également un peu plus nombreux à n'avoir que la voiture en mode principal (+2 points), 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 € est plus élevée de 2 points 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 nettement moins important (-8 points). Ce résultat suggère une diminution potentielle de la mobilité dans une région, qui, bien que polarisée par plusieurs pôles urbains d'importance, est aussi constituée de nombreuses zones moins denses et moins équipées en services de transport ou de proximité.

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 au même niveau que la moyenne nationale hors Ile-de-France, alors que leur taux de motorisation est de 2 points supérieur à la 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 au même niveau que la moyenne nationale hors Ile-de-France.

Le « risque mobilité » se situe également dans la moyenne nationale hors Ile-

de-France pour les différents indicateurs de précarité, vulnérabilité et dépendance à la voiture, en revanche l'indicateur composite concerne 24% de la population (+3 points). Par ailleurs, 11% de la population régionale déclare n'avoir accès à aucune solution de mobilité (-1 point).

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 1 point supérieure à la moyenne nationale hors Ile-de-France. La propension à choisir son mode de déplacement pour des motifs environnementaux est de 2 points inférieure, et le renoncement à des déplacements pour des raisons liées aux aléas climatiques de 1 point 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 très proche de la moyenne nationale hors Ile-de-France.

Comparaison 2021 – 2023

En 2023, les habitants de la Région ont plus facilement accès aux services de proximité et plus le choix dans leur mode de transport. Ils seraient de 5 points plus nombreux à diminuer leur usage de la voiture en cas de hausse des prix du carburant de 50%, ce qui fait écho à une plus forte précarité carburant et à une dépendance à la voiture accrues (+4 et +3 points), dans un contexte de « risque mobilité » plus élevé (+2 points).



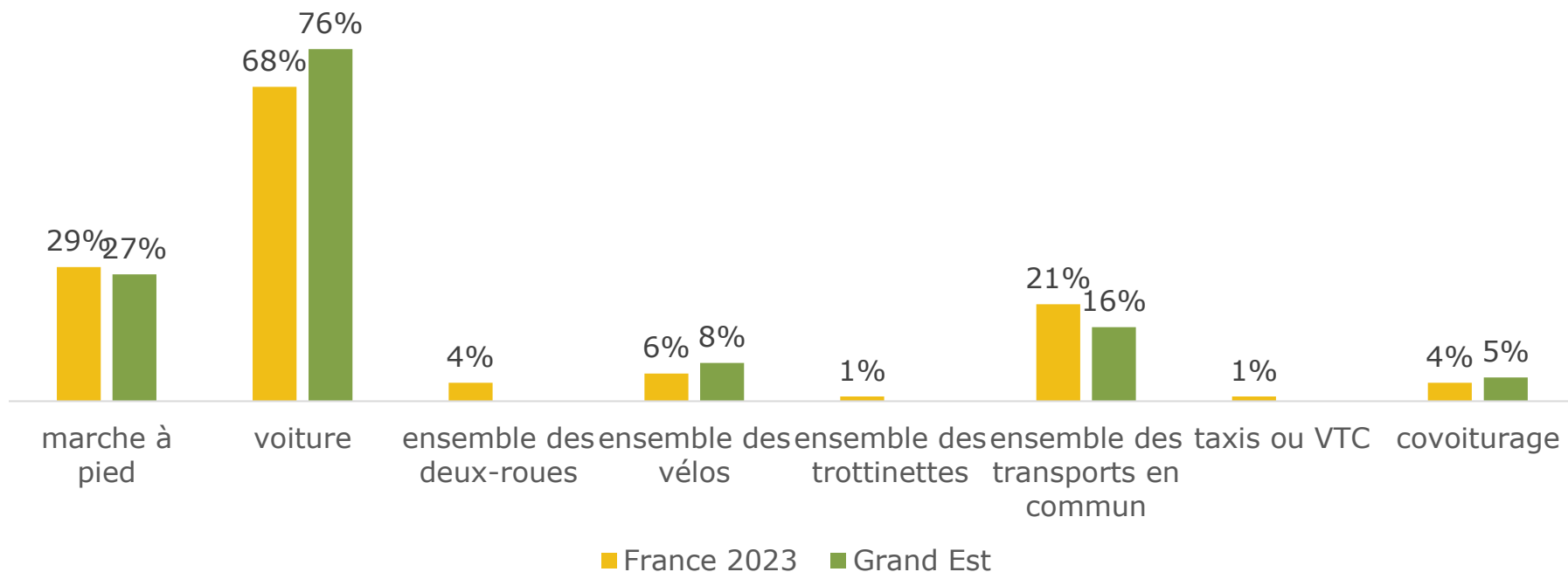
Principales solutions de mobilité : usages et accès

Modes de transport principaux

La voiture est le mode de déplacement principal de 76 % des répondant.e.s de la Région Grand Est

La part des transports collectifs est de 16%, en-dessous de la moyenne nationale (21%)

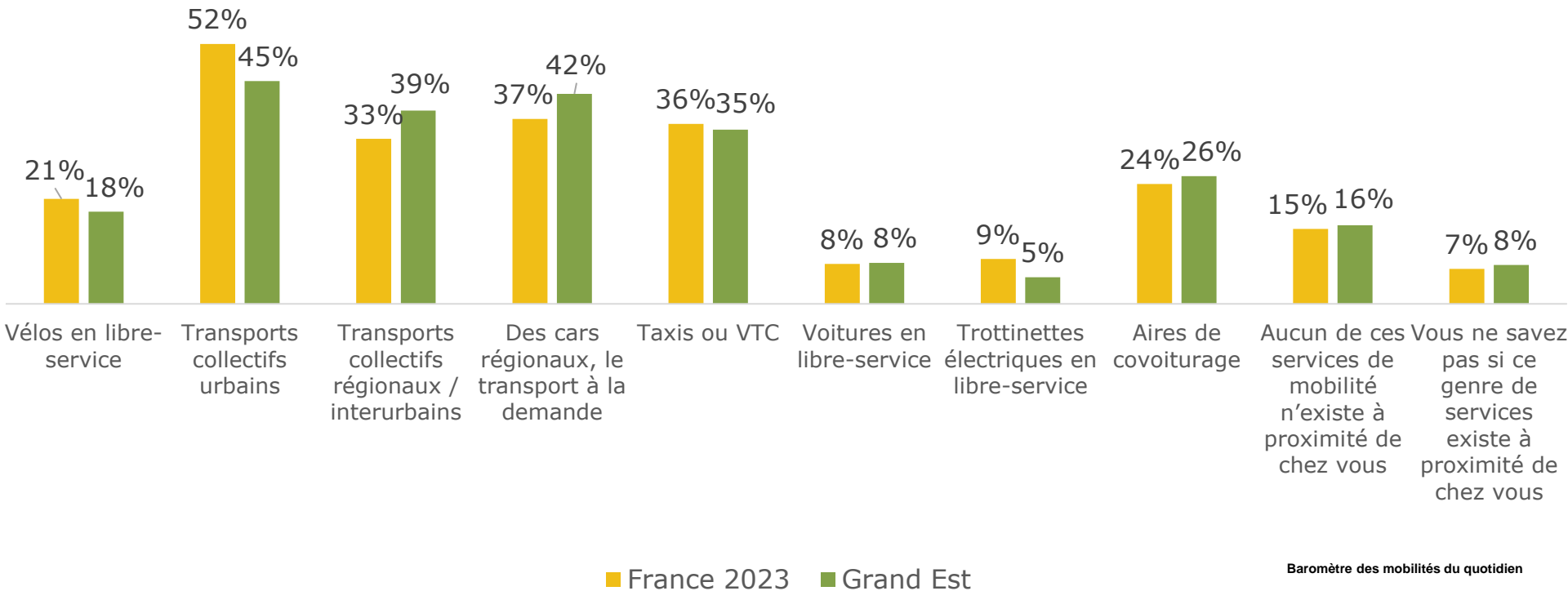
Mode de transport principal utilisé



Modes de transport à proximité du domicile

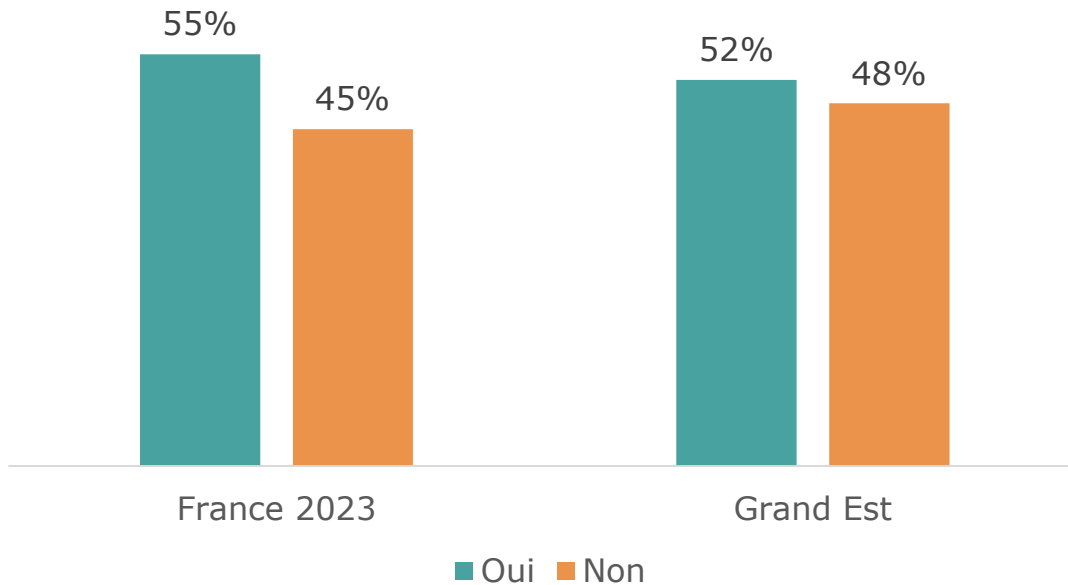
Les habitants de la région déclarent avoir moins facilement accès aux vélos en libre-service et aux transports collectifs urbains, en revanche ils sont plus nombreux à considérer que les transports régionaux et à la demande sont accessibles.

Modes à proximité du domicile



Possibilité de choisir son mode de transport

Possibilité de choix entre plusieurs modes

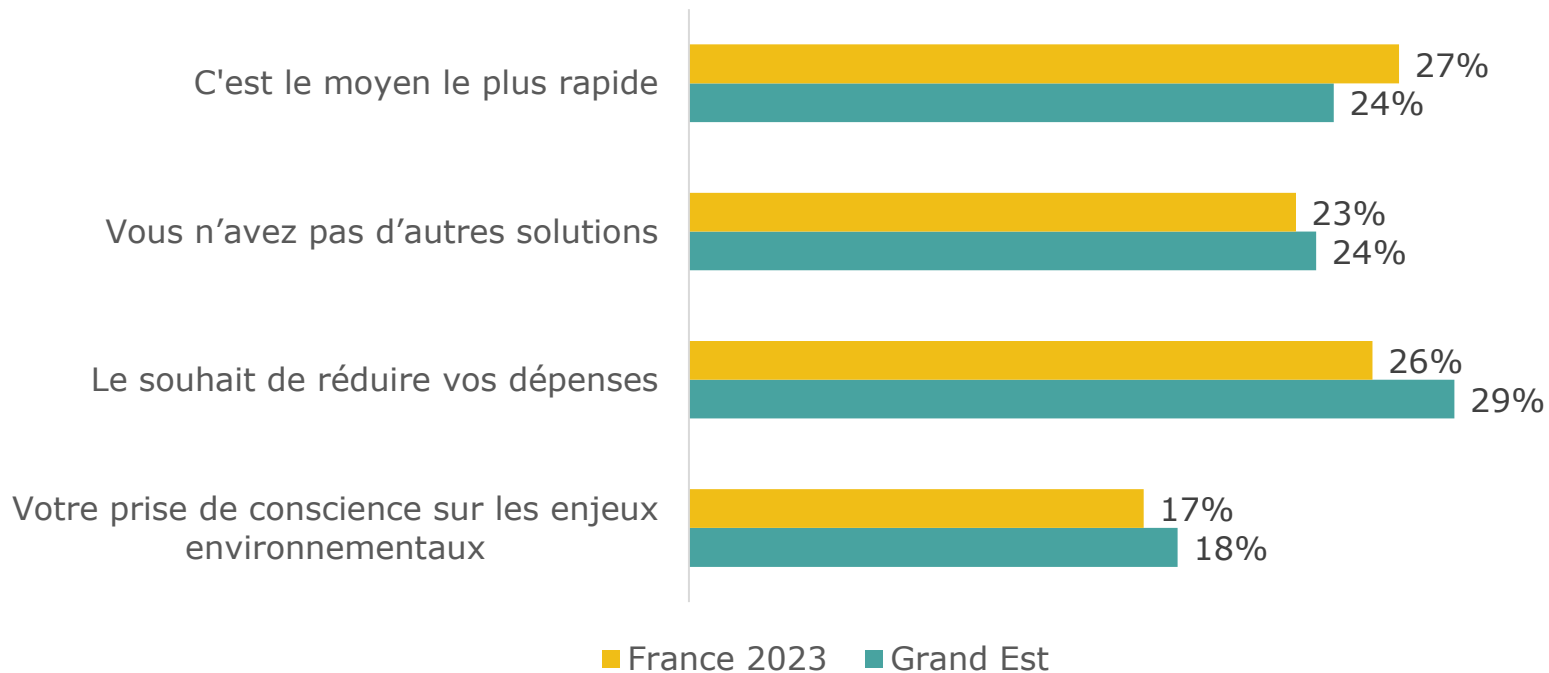


Presque autant de possibilités de choix en Grand Est qu'au niveau national

En Grand Est, 52% des répondant.e.s disent avoir le choix de leur mode de déplacement contre 55% en moyenne nationale

En Grand Est, le choix des transports en commun est un peu plus une question de budget

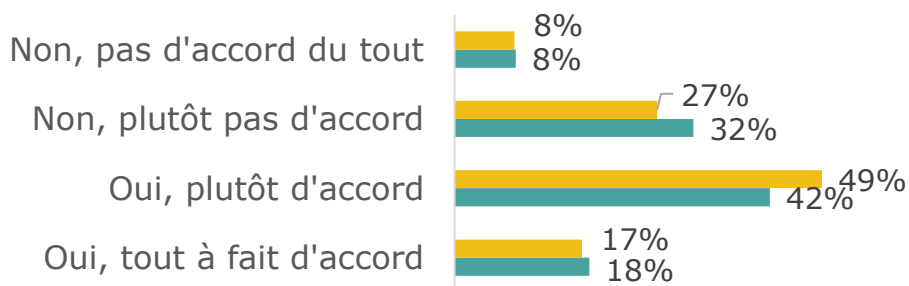
Incitatifs à l'usage des transports en commun pour les déplacements du quotidien



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

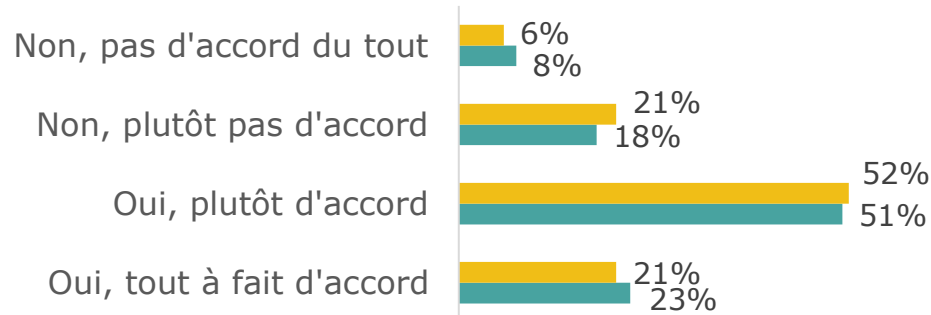
Quand vous prenez les transports collectifs, êtes-vous d'accord avec l'idée suivante (base répondants usagers des TC) :

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



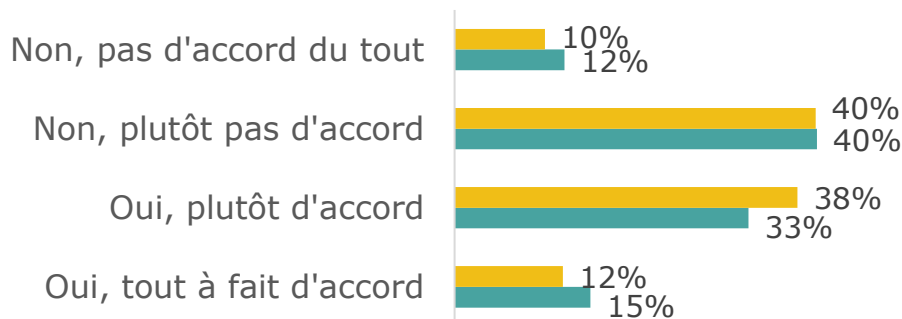
■ France 2023 ■ Grand Est

« Vous vous sentez en sécurité »



■ France 2023 ■ Grand Est

« Les lieux d'attente sont confortables »

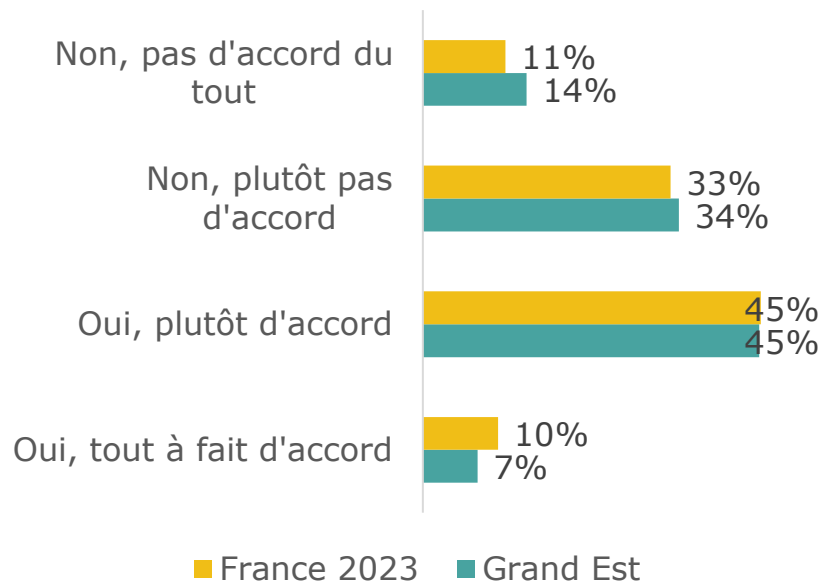


■ France 2023 ■ Grand Est

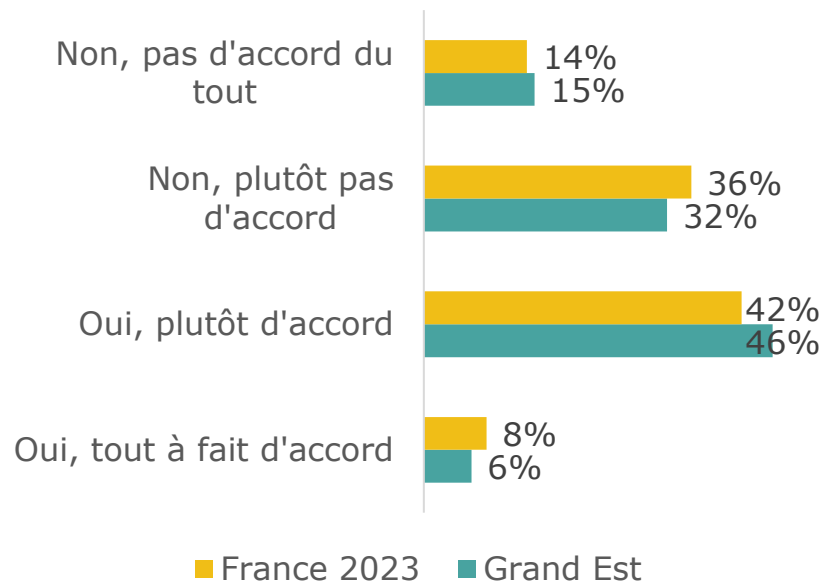
Des non-usagers des transports en commun un peu moins en difficulté pour les emprunter

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

Les prix sont moins onéreux que la voiture

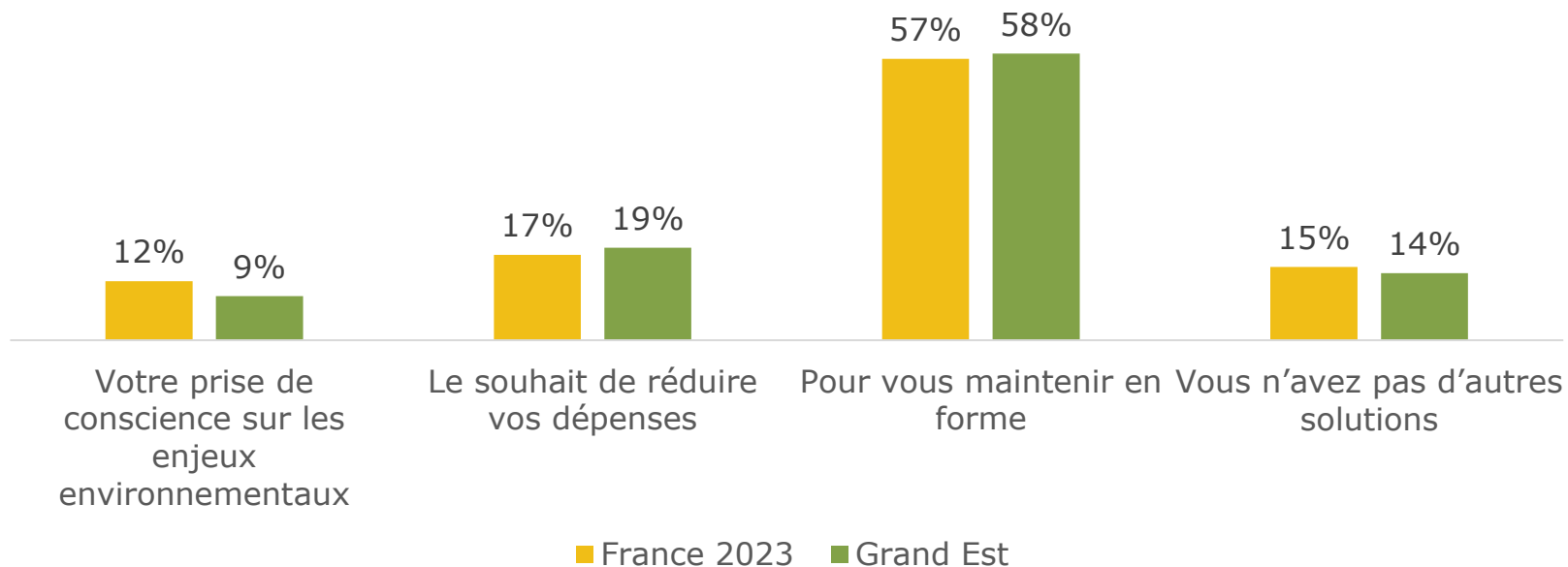


Il est facile de savoir comment faire un trajet



Usages de la marche : le Grand Est proche de 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

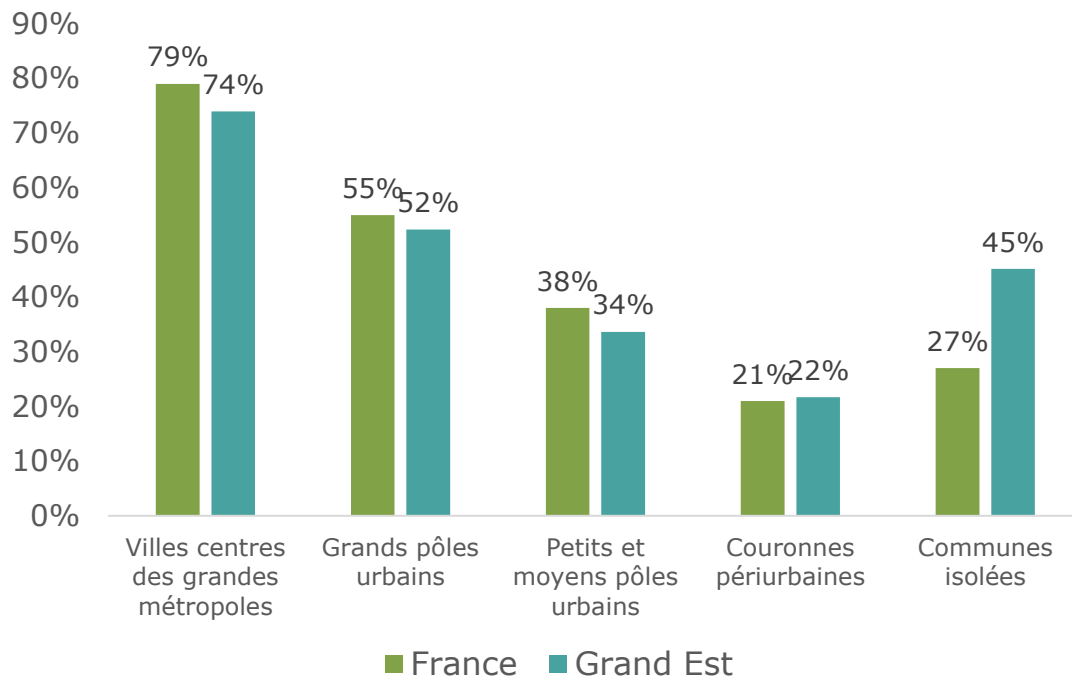
Analyse de la précarité mobilité Grand Est

Typologie d'exposition aux risques mobilité : situation en Grand Est

		Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
Grand Est 966 réponses analysées	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	12,5%	11,5%	14%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	23,5%		
Moyenne nationale hors Ile de France	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%		
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

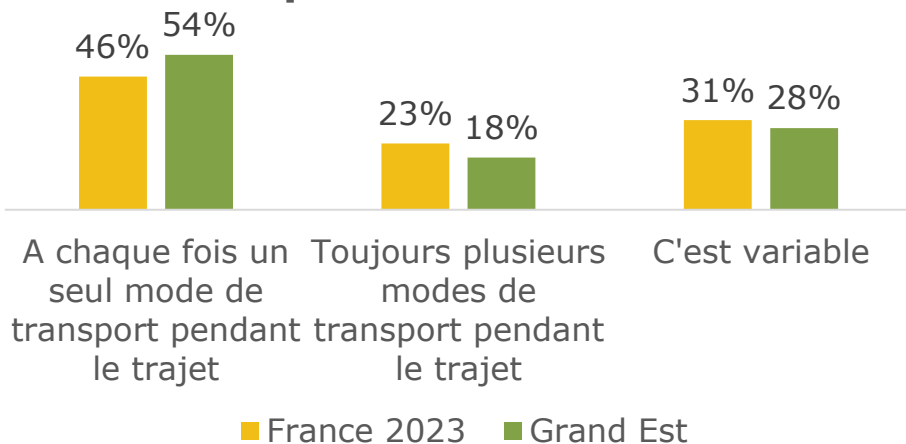
52% des répondant.e.s ont la possibilité de choisir entre différents modes de transport



La possibilité de choisir son mode dans le Grand Est est proche de la moyenne nationale pour tous les territoires, à l'exception des communes isolées, nettement mieux situées.

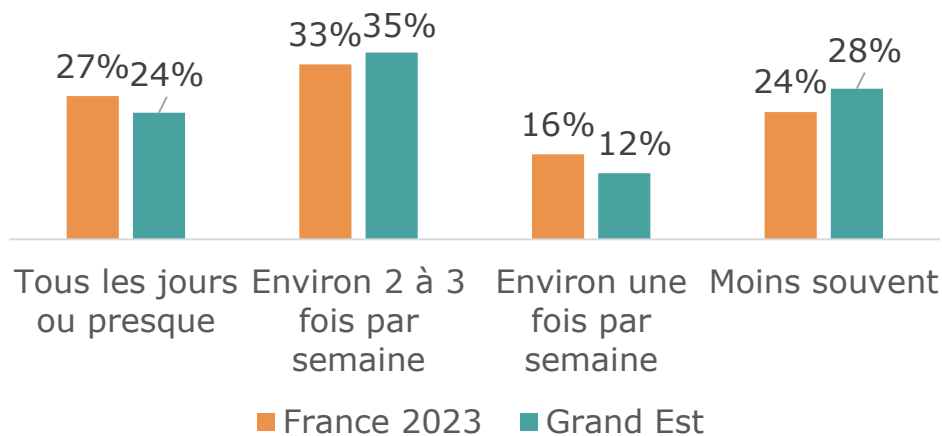
Pratiques d'intermodalité

Pratiques d'intermodalité



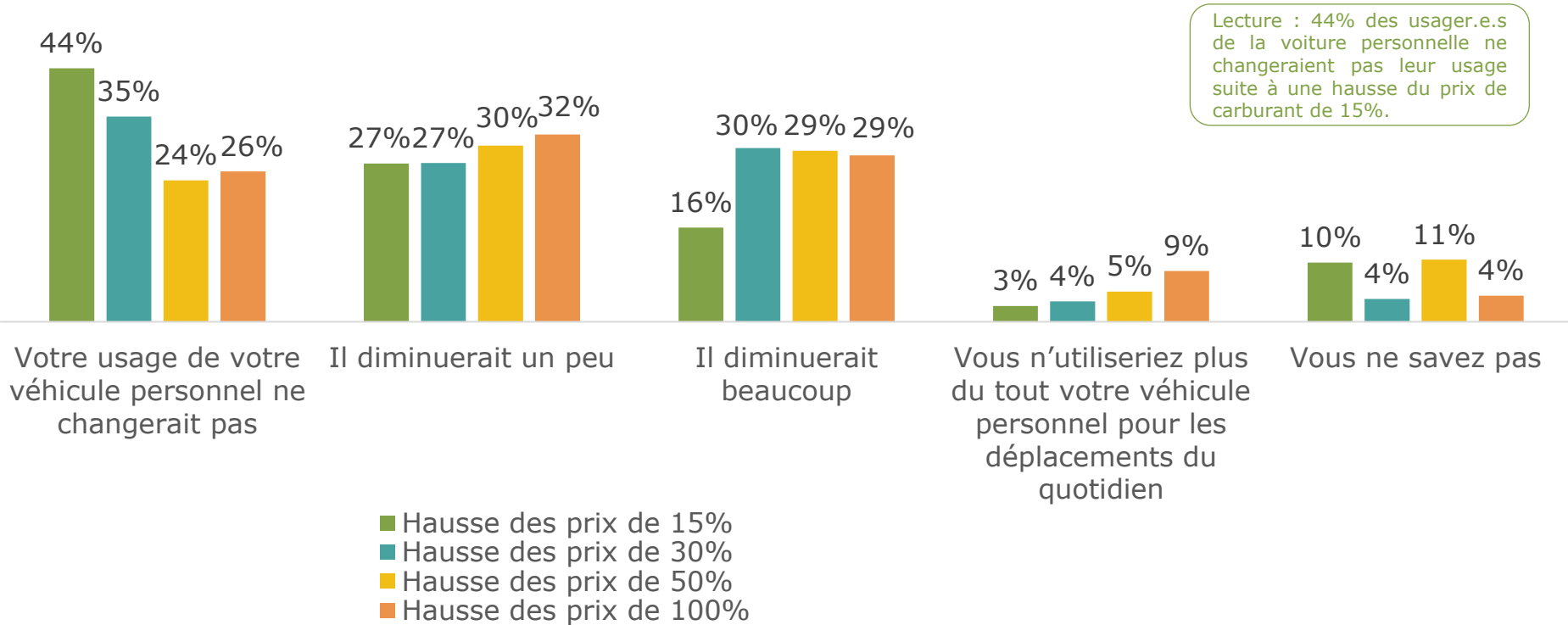
Les pratiques d'intermodalité sont moins observées en Grand Est

Fréquences d'intermodalité



Projections en cas de hausse du prix du carburant (échelle régionale) : les habitants du Grand Est nettement plus sensibles que la moyenne

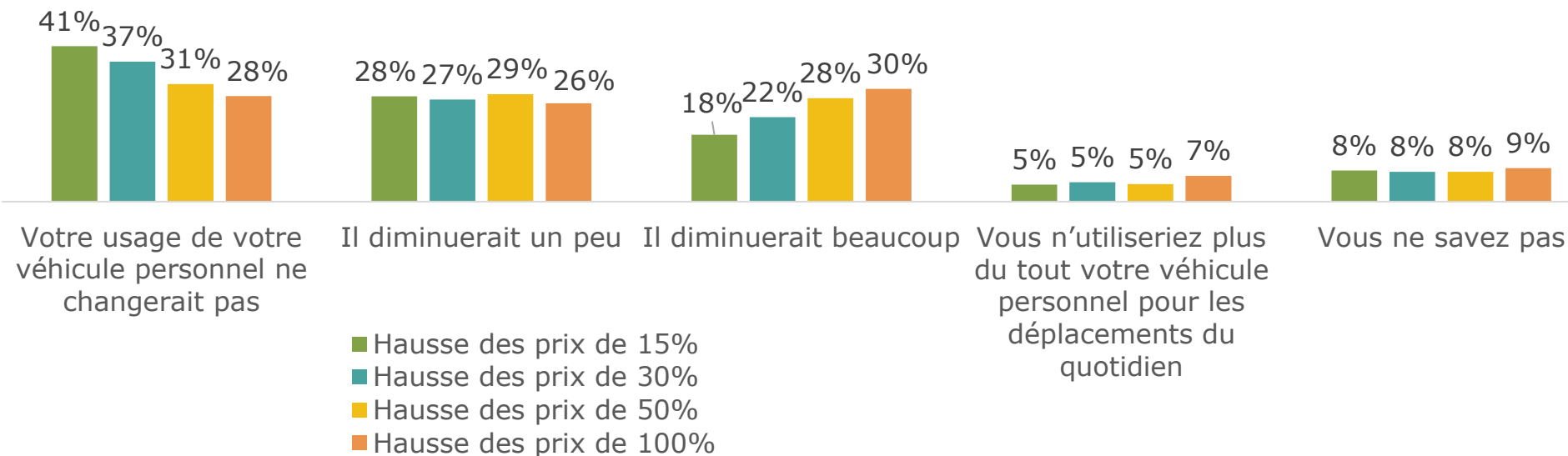
Scénarii hausse des prix des carburants



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%.

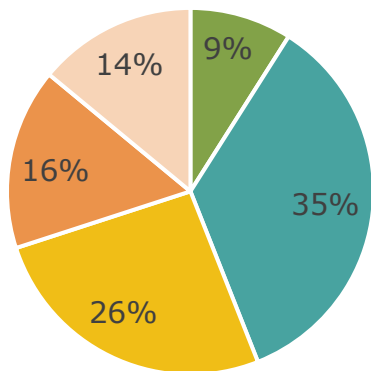
Quel impact une hausse de ...% du prix du carburant aurait-elle sur l'usage de votre voiture pour les déplacements du quotidien ?



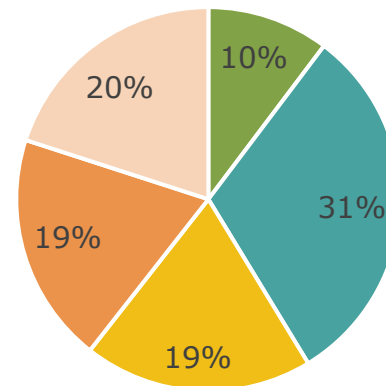
Grand Est : plus de renoncements à la mobilité

Fréquence de renoncements à un déplacement du quotidien

Grand Est



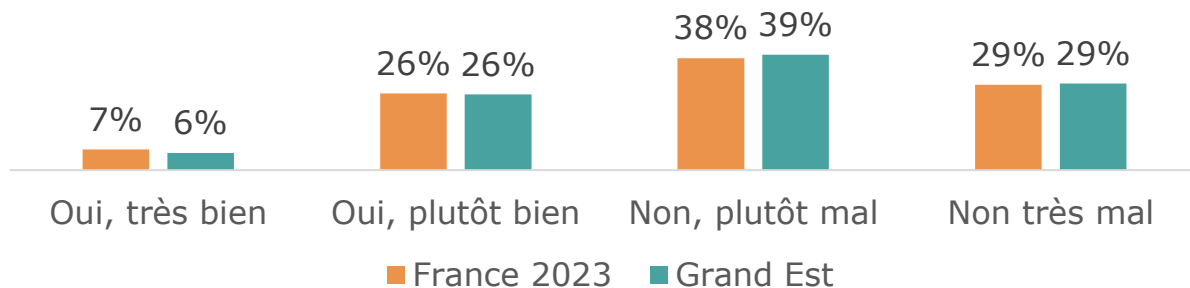
France



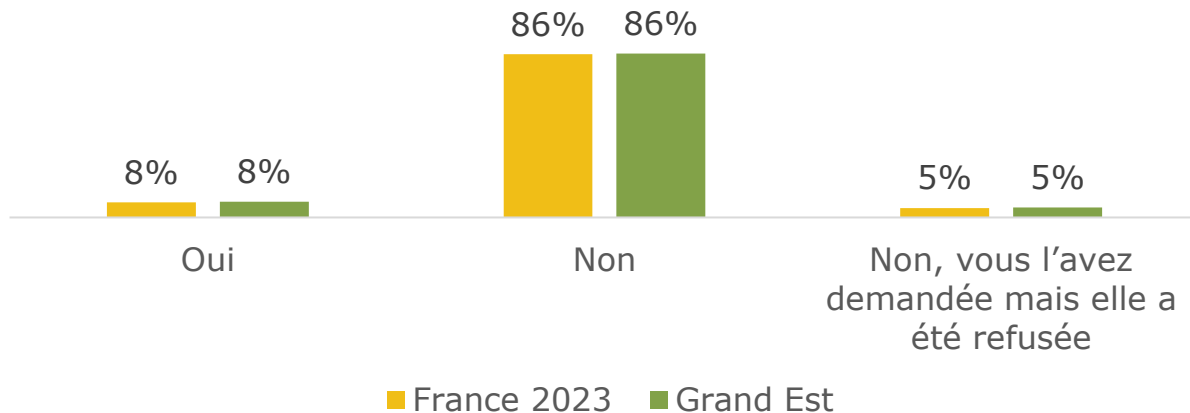
- Une seule fois
- Deux à trois fois
- Quatre à cinq fois
- Plus souvent
- vous ne savez pas

Une connaissance des aides à la mobilité en Grand Est très proche de la moyenne

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

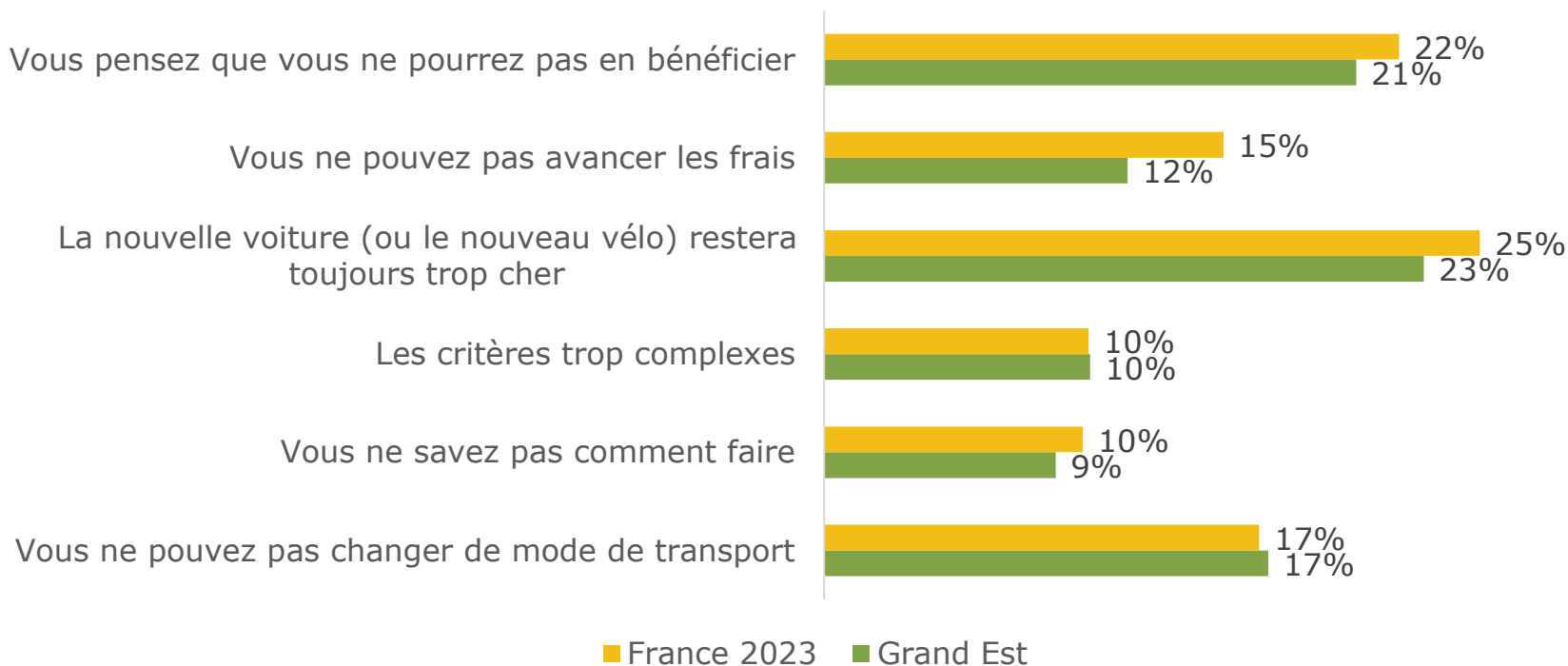


Avez-vous déjà obtenu une aide de ce type ?



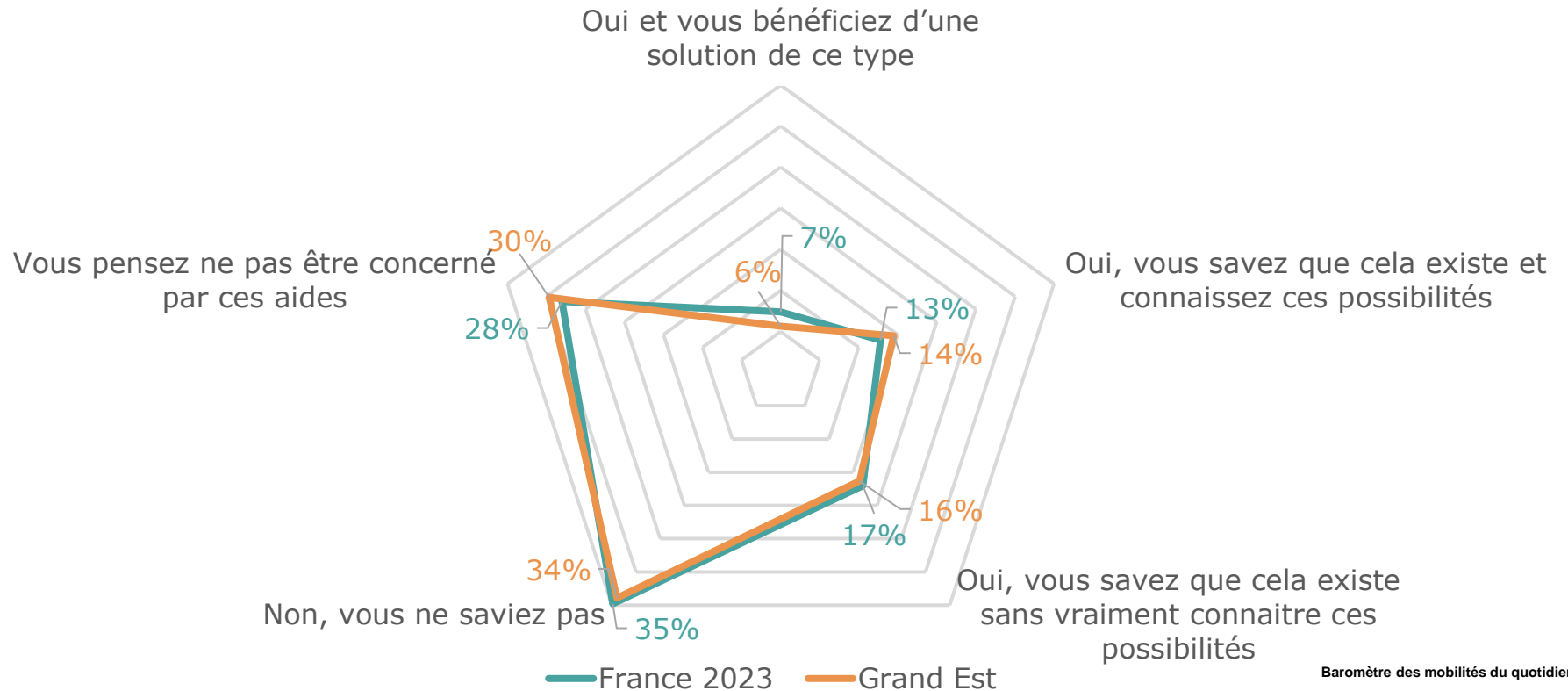
Connaissance des aides à la mobilité : un peu moins de non-recours dans le Grand Est

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



Grand Est : une connaissance des tarifications dans les transports en commun dans la moyenne

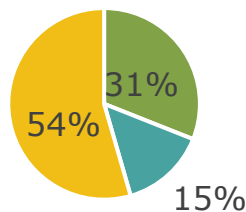
En revenant sur la question des déplacements du quotidien, savez-vous qu'il existe des possibilités de réduction pour vous déplacer en transport collectifs à prix réduit ou gratuitement ?



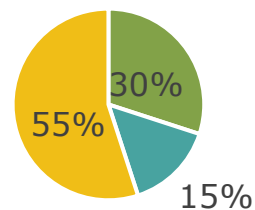
Mobilité et aléas climatiques : un peu moins de renoncements qu'en moyenne

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

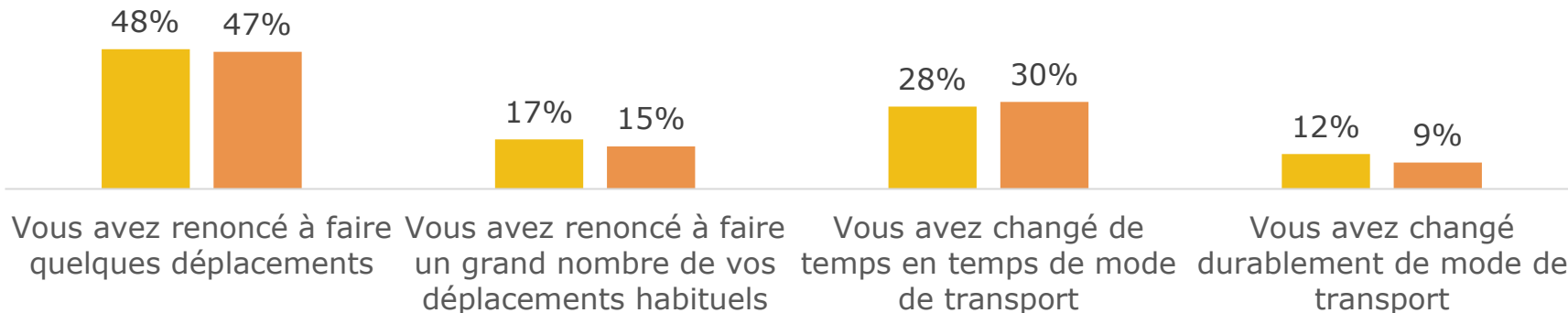


Grand Est



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

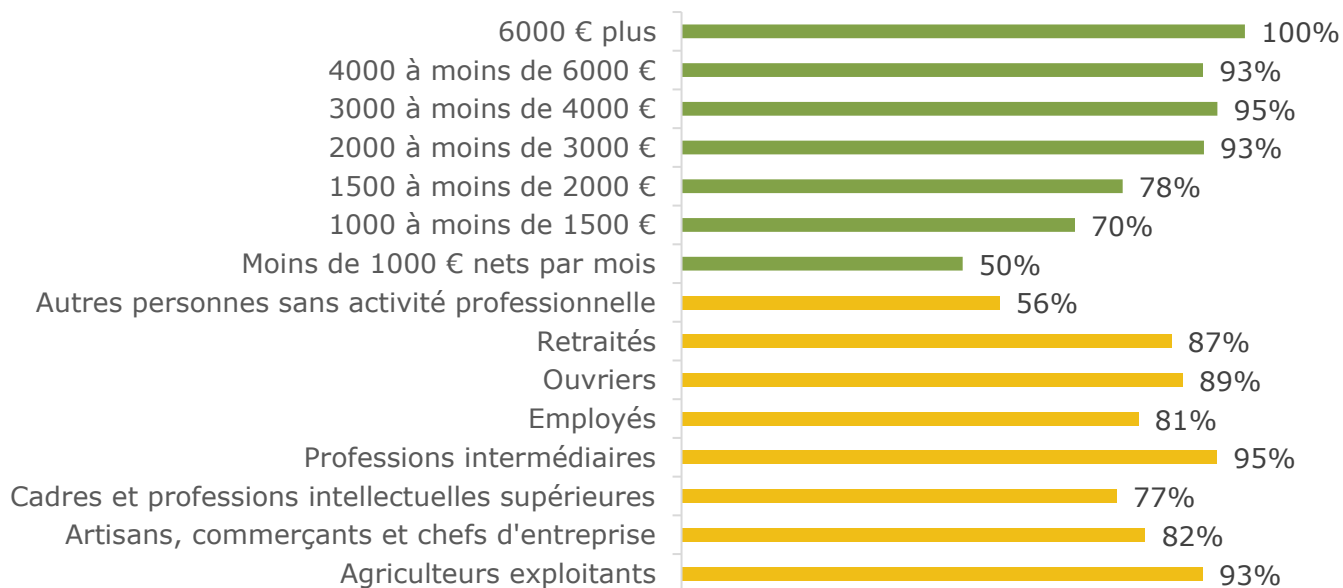
Quels ont été ces changements aux aléas climatiques ?



■ France 2023 ■ Grand Est

Illustrations de l'inégalité d'accès aux modes

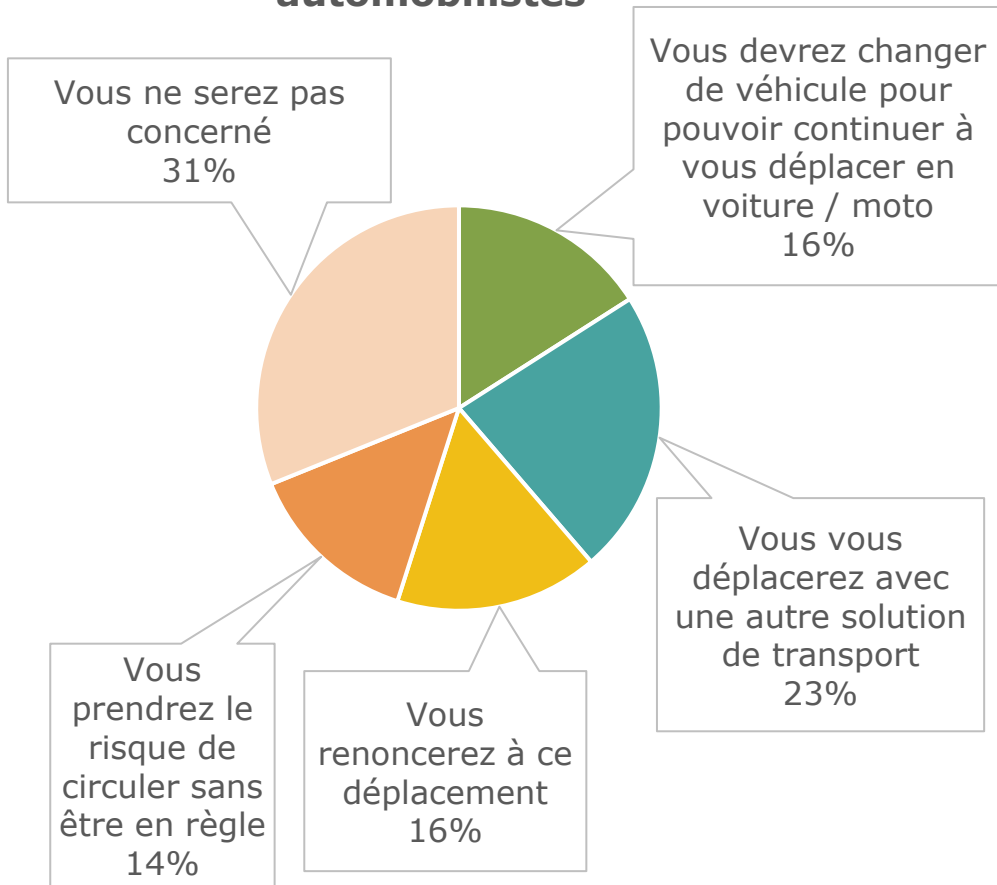
Usage de la voiture (mode principal et occasionnel) selon les CSP et niveaux de revenus



L'usage de la voiture apparaît clairement corrélé au niveau de revenu et à la CSP, avec néanmoins une très forte dépendance des professions intermédiaires

ZFE : connaissance et projection d'usage

Impact des ZFE sur la mobilité des automobilistes



50% des habitant.es du Grand Est 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, mais les personnes qui se considèrent non concernées sont plus nombreuses qu'en moyenne. Ils seraient également plus nombreux à continuer à se déplacer quoi qu'il arrive.

