



# BAROMÈTRE

des Mobilités du Quotidien



EN PARTENARIAT AVEC :



# Résultats régionaux

## Hauts-de-France

EN PARTENARIAT AVEC :



Direction générale  
des Infrastructures  
transports et mobilité





# Portrait régional

# BMQ 2023, portraits régionaux

## Hauts-de-France

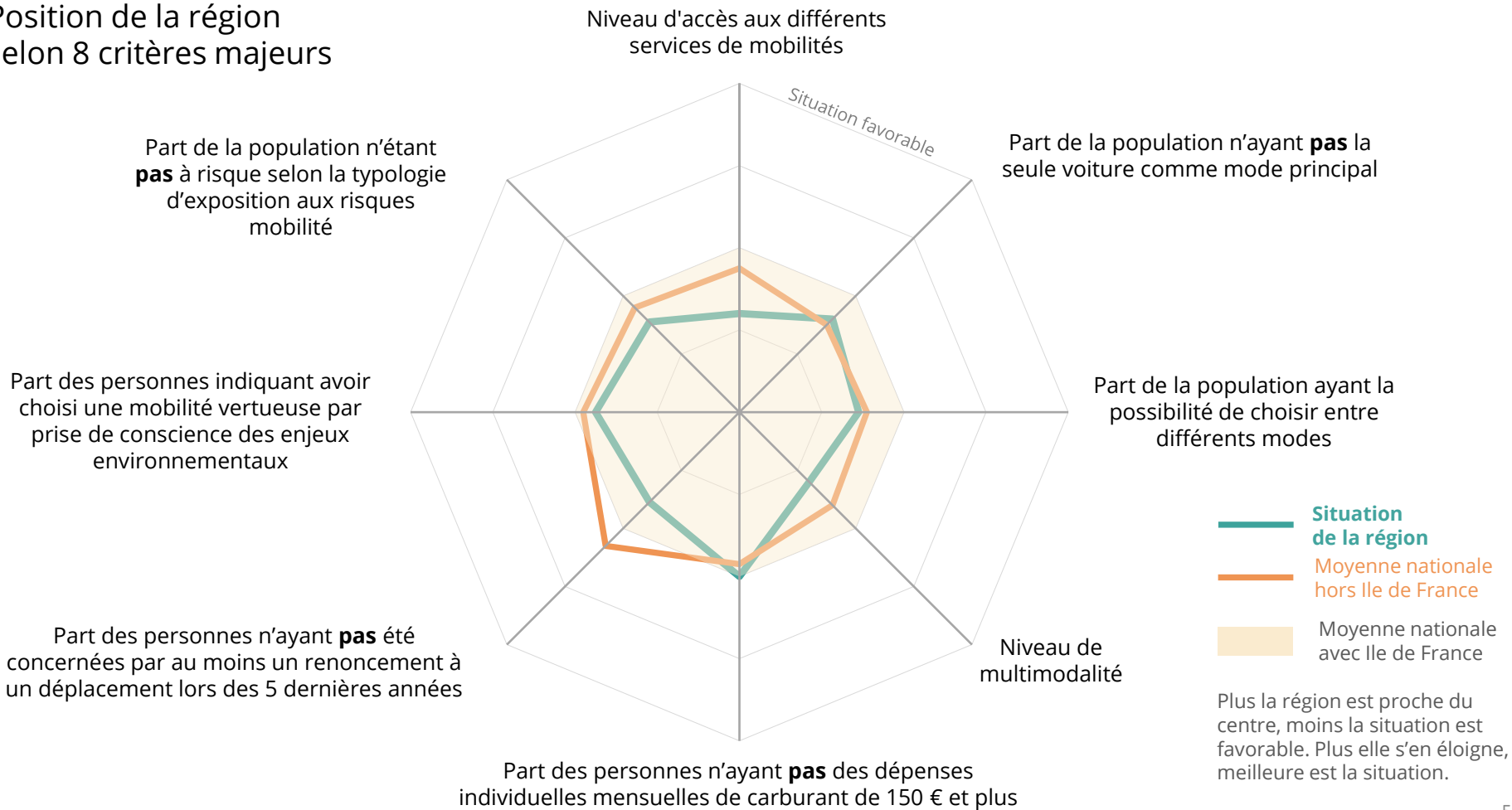
Classement de la région selon la typologie d'exposition aux risques mobilité et selon la part des personnes sans solution de mobilité

<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
	Centre-Val de Loire
	Bourgogne-Franche-Comté
	<b>Hauts-de-France</b>
<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 Hauts-de-France

## 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>	27%	29%	-2	31%
IND02 <b>Part de la population ayant la seule voiture en mode principal</b>	53%	54%	-1	49%
IND03 <b>Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes</b>	49%	50%	-1	55%
IND04 <b>Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)</b>	2,8	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	36%	32%	+4	31%
IND07_1 Taux motorisation véhicules thermiques	71%	75%	-4	71%
IND07_2 Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	75%	75%	0	78%
IND09 <b>Part des personnes ayant été concernées par au moins un renoncement à un déplacement lors des 5 dernières années</b>	44%	37%	+7	40%
IND13 Précarité carburant	13%	11%	+2	10%
IND14 Vulnérabilité de mobilité	13%	11%	+2	10%
IND15 Dépendance à la voiture	14%	13%	+1	12%
IND16 <b>Part de la population à risque selon la typologie d'exposition aux risques mobilité</b>	23%	21%	+2	20%
IND17 Part des personnes déclarant n'avoir accès à aucune solution de mobilité	17%	12%	+5	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)	24%	21%	+3	23%
IND21_1 <b>Proportion de personnes indiquant avoir choisi une mobilité vertueuse par conscience environnementale</b>	18%	19%	-1	20%
IND22_1 Indicateur pondéré de personnes mentionnant avoir renoncé à des déplacements pour des raisons liées aux aléas climatiques	13%	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	16%	16%	0	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>	29%	27%	-2
IND02 <b>Part de la population ayant la seule voiture en mode principal</b>	52%	53%	+1
IND03 <b>Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes</b>	52%	49%	-3
IND04 <b>Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)</b>	2,7	2,8	+0,1
IND05 <b>Part des personnes ayant des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et +</b>	14%	13%	-1
IND06 Part des automobilistes ne changeant pas leurs pratiques malgré une hausse moyenne de 50% des prix	26%	36%	+10
IND07_1 Taux motorisation véhicules thermiques	72%	71%	-1
IND07_2 Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	79%	75%	-4
IND13 Précarité carburant	9%	13%	+4
IND14 Vulnérabilité de mobilité	11%	13%	+2
IND15 Dépendance à la voiture	12%	14%	+2
IND16 <b>Part de la population à risque selon la typologie d'exposition aux risques mobilité</b>	20%	23%	+3

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

**Indicateurs à dimension négative**

Ampleur des écarts :





# BMQ 2023, portraits régionaux

## Hauts-de-France

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

Les habitants de la région sont un peu moins dotés que la moyenne nationale hors Ile-de-France : moins d'accès aux services de proximité (-2 points), moins de possibilité de choisir son mode (-1 point) et même moins d'habitants n'ayant 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 d'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 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 au même niveau que la moyenne nationale hors Ile-de-France, alors que leur taux de motorisation est de 4 points inférieur 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 nettement supérieurs à la moyenne nationale hors Ile-de-France (+7 points).

Le « risque mobilité » est également plus élevé pour tous les indicateurs observés. Par ailleurs, 17% de la population régionale déclare n'avoir accès à aucune solution de mobilité (+5 points), ce qui constitue un chiffre particulièrement élevé.

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

### **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 au niveau de la moyenne nationale hors Ile-de-France.

### **Comparaison 2021 – 2023**

Cette comparaison fait apparaître deux enseignements principaux : d'une part une moindre possibilité d'alternatives de transport (moins d'accès, moins de choix, moins d'équipement), et d'autre part une hausse du « risque mobilité », notamment de la précarité carburant (+4 points), corrélée à la forte hausse du maintien projeté de l'usage de la voiture en cas de hausse de 50% prix du carburant (+10 points).





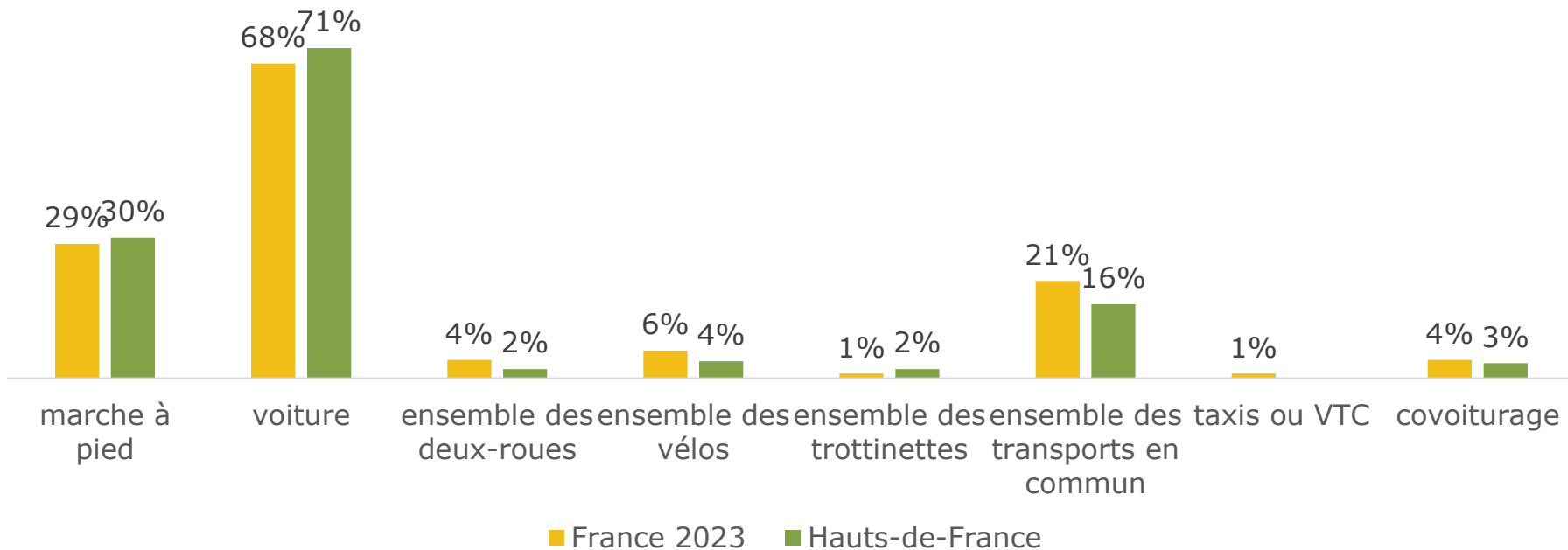
# Principales solutions de mobilité : usages et accès

# Modes de transport principaux

La voiture est le mode de déplacement principal de 71 % des répondant.e.s des Hauts-de-France

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

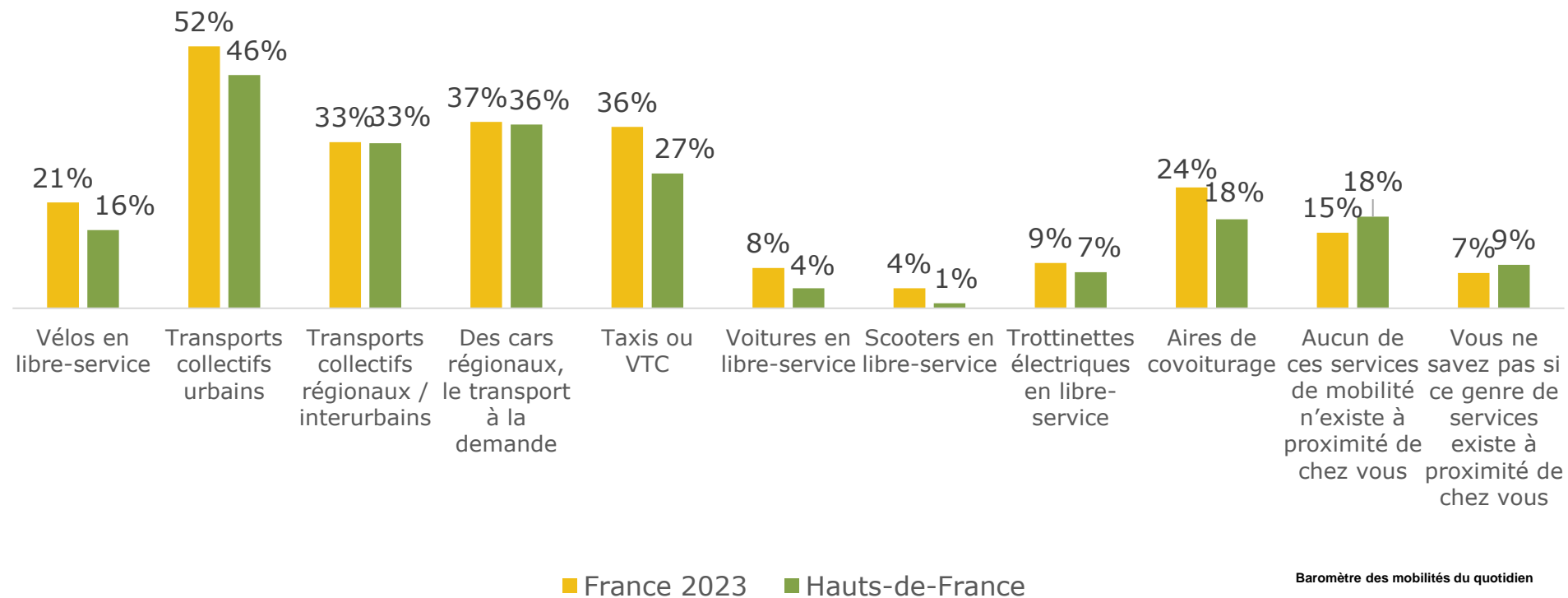
## Mode de transport principal utilisé



# Modes de transport à proximité du domicile

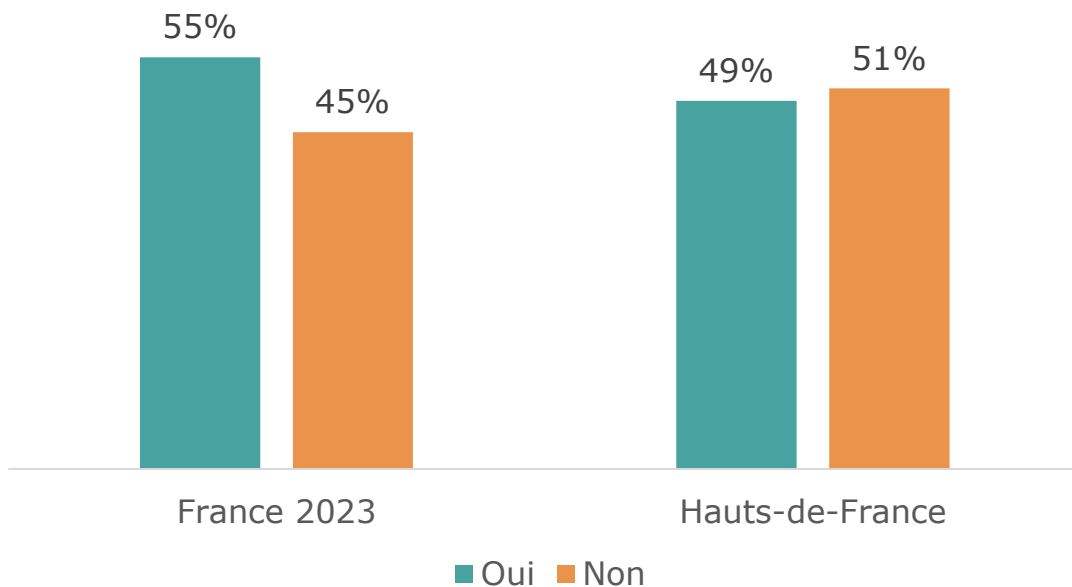
Les habitants de la région déclarent globalement avoir moins facilement accès aux services et modes de transport en proximité.

## Modes à proximité du domicile



# Possibilité de choisir son mode de transport

## Possibilité de choix entre plusieurs modes

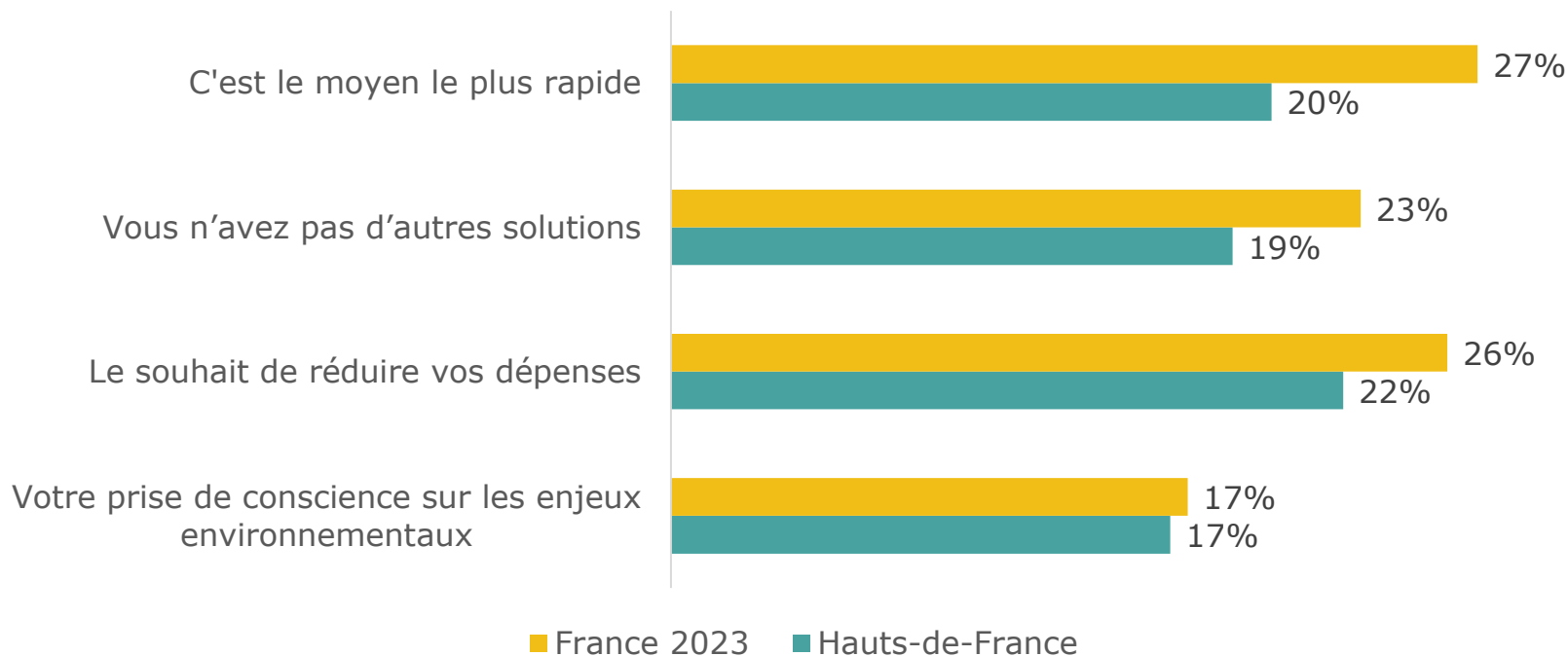


## Moins de possibilités de choix dans les Hauts-de-France comparé au national

Dans les Hauts-de-France, 49% des répondant.e.s disent avoir le choix de leur mode de déplacement contre 55% en moyenne nationale.

# Une forme de désaffection pour les transports en commun dans les Hauts-de-France

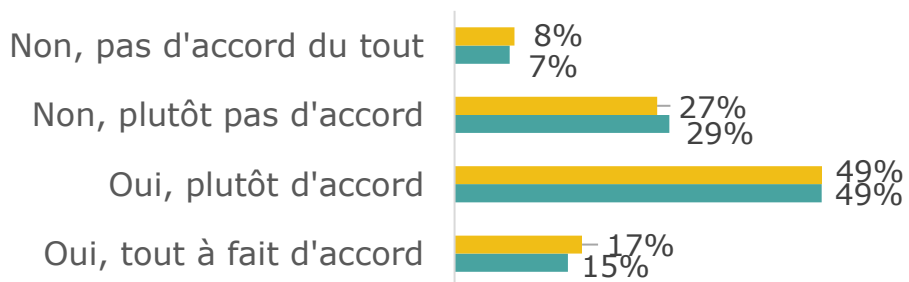
## Incitatifs à l'usage des transports en commun pour les déplacements du quotidien



# Des conditions d'usage des transports en commun proches de la moyenne, à l'exception de la sécurité perçue

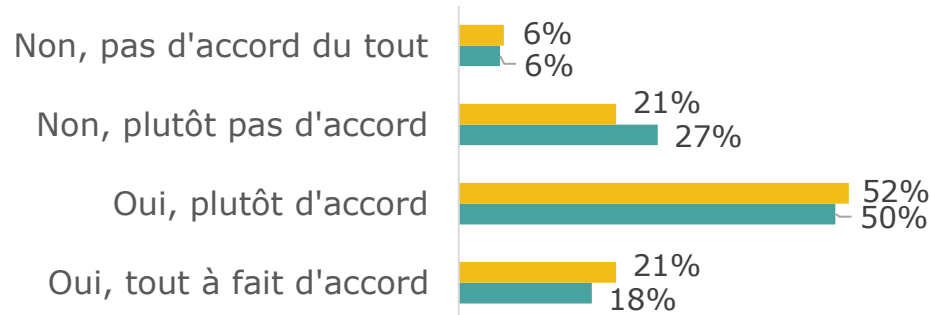
Quand vous prenez les transports collectifs, êtes-vous d'accord avec l'idée suivante (base répondants usagers des TC) :

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



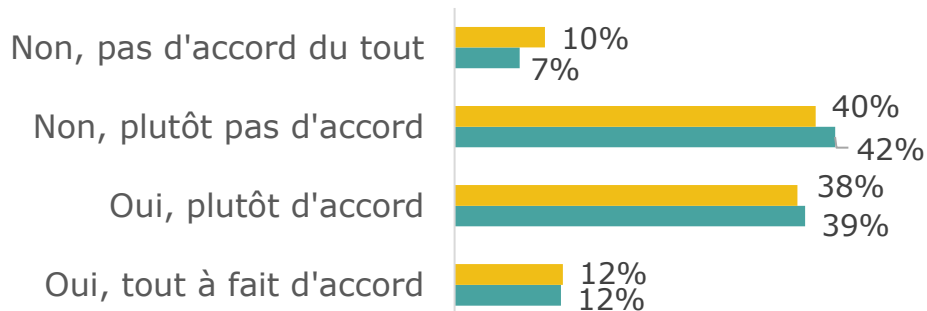
■ France 2023 ■ Centre-Val de Loire

« Vous vous sentez en sécurité »



■ France 2023 ■ Hauts-de-France

« Les lieux d'attente sont confortables »

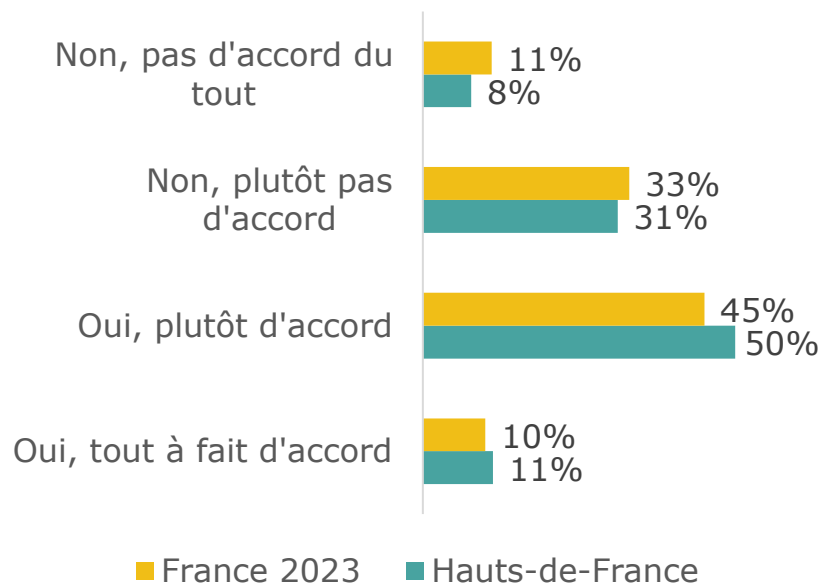


■ France 2023 ■ Hauts-de-France

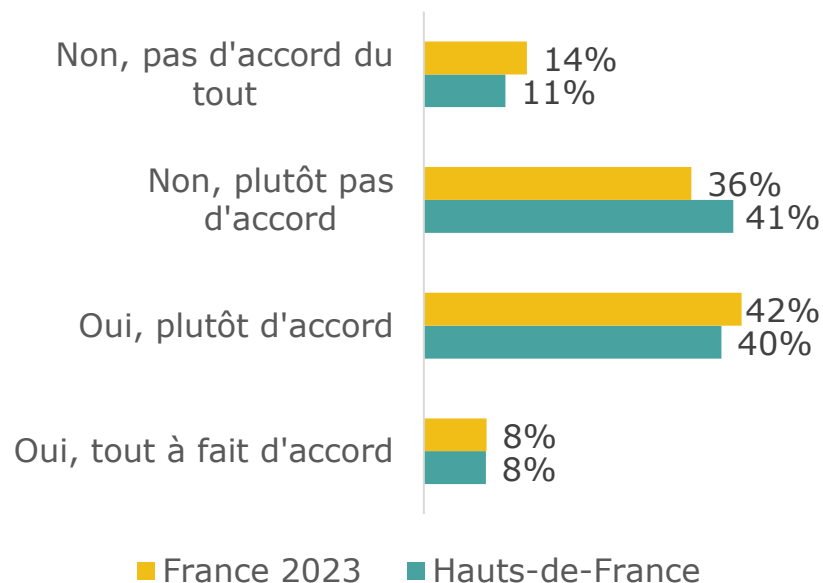
# Des non-usagers des transports en commun plus en difficulté pour les emprunter

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

## Les prix sont moins onéreux que la voiture

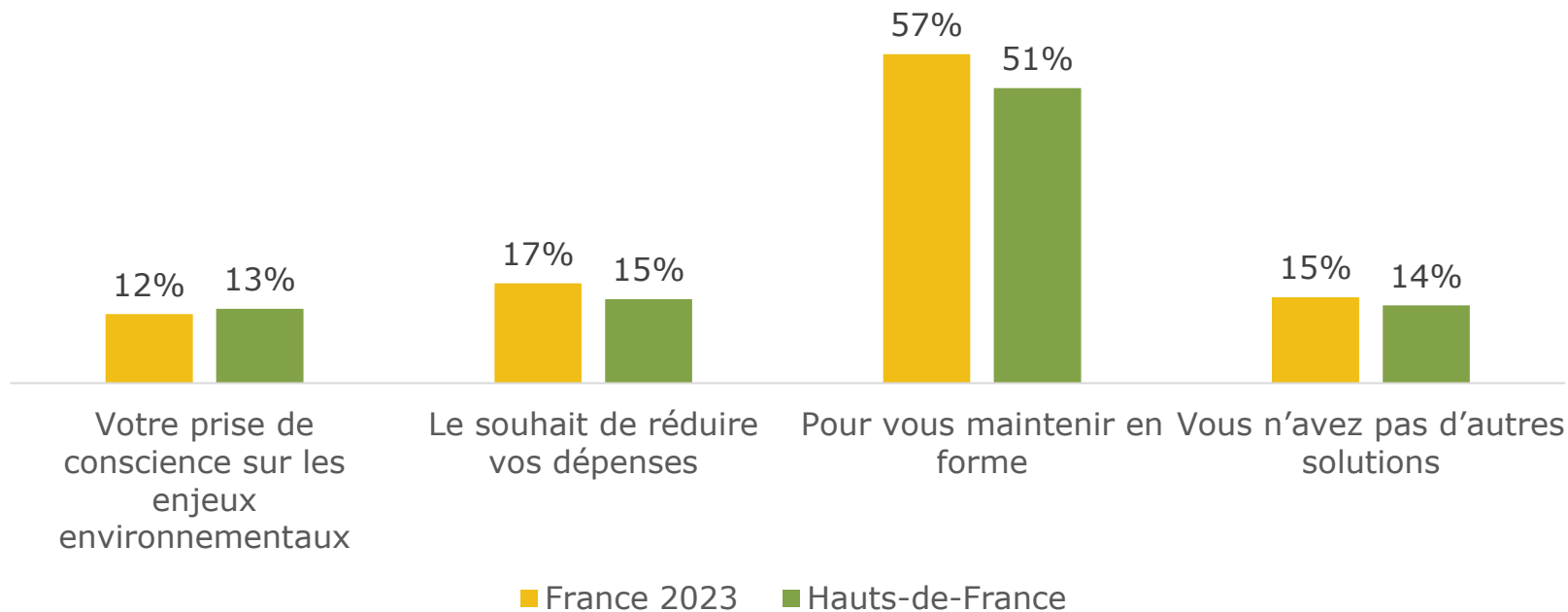


## Il est facile de savoir comment faire un trajet



# Usages de la marche : moins de motivations objectivées dans les Hauts-de-France

## Incitatifs à la marche pour les déplacements du quotidien







# Précarité et empêchements de mobilité

# Analyse de la précarité mobilité

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

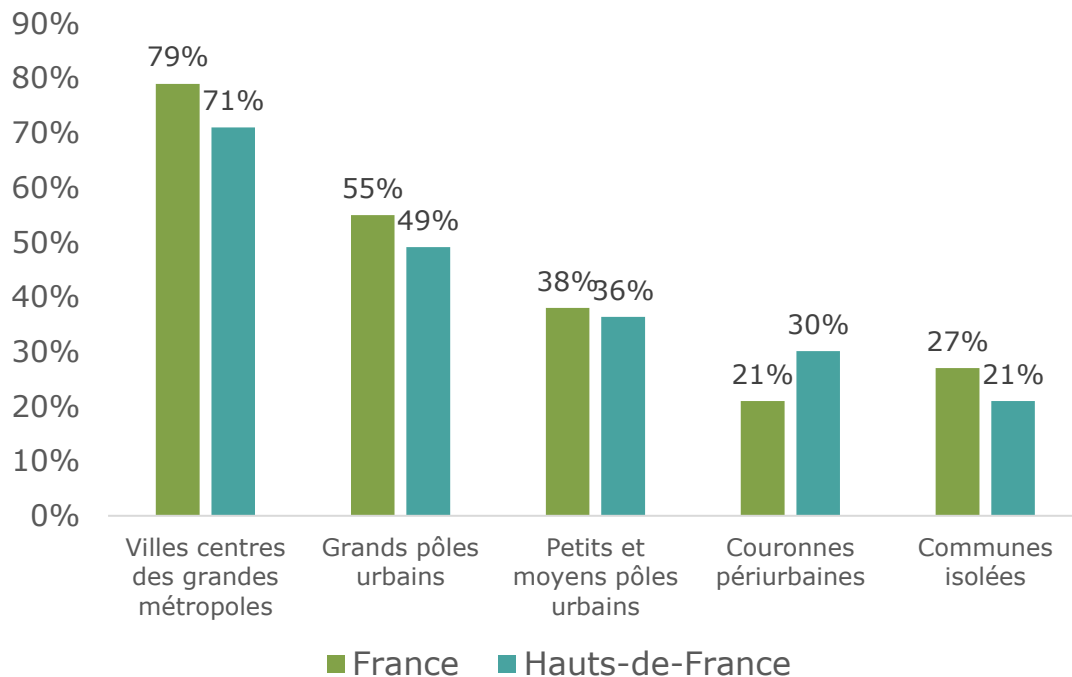
# Analyse de la précarité mobilité Hauts-de-France

Typologie d'exposition aux risques mobilité : situation dans les Hauts-de-France

		Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
<b>Hauts-de-France</b> 1 057 réponses analysées	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	13%	13%	14%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	23%		
<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

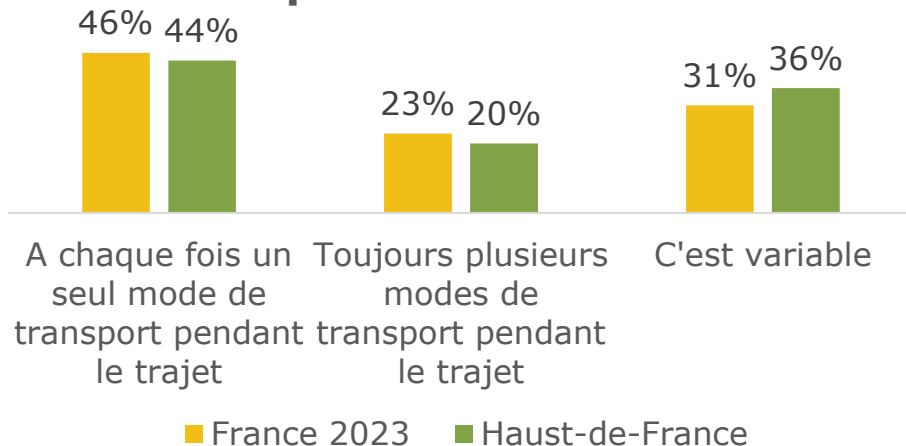
49% des répondant.e.s ont la possibilité de choisir entre différents modes de transport



**En-dehors des couronnes périurbaines, il est plus difficile que la moyenne de choisir son mode sur les différents types de territoires dans les Hauts-de-France.**

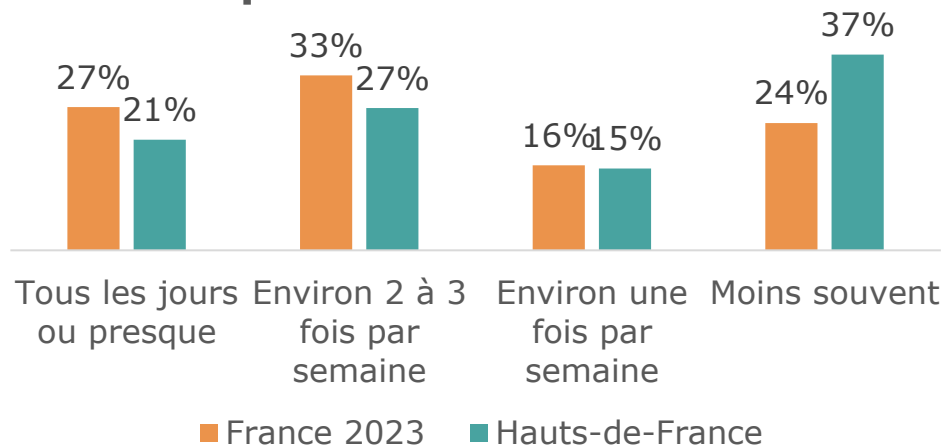
# Pratiques d'intermodalité

## Pratiques d'intermodalité



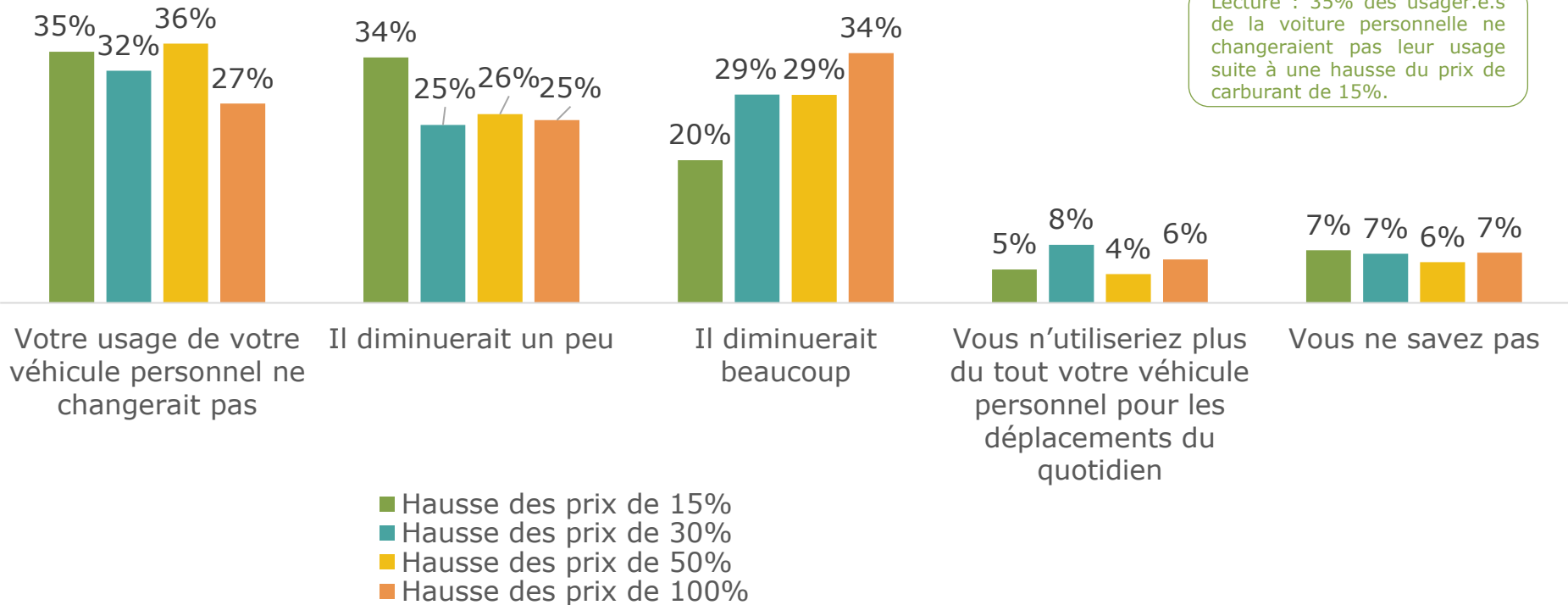
**Les pratiques d'intermodalité sont un peu moins observées dans les Hauts-de-France**

## Fréquences d'intermodalité



# Projections en cas de hausse du prix du carburant (échelle régionale) : les habitants des Hauts-de-France plus sensibles que la moyenne

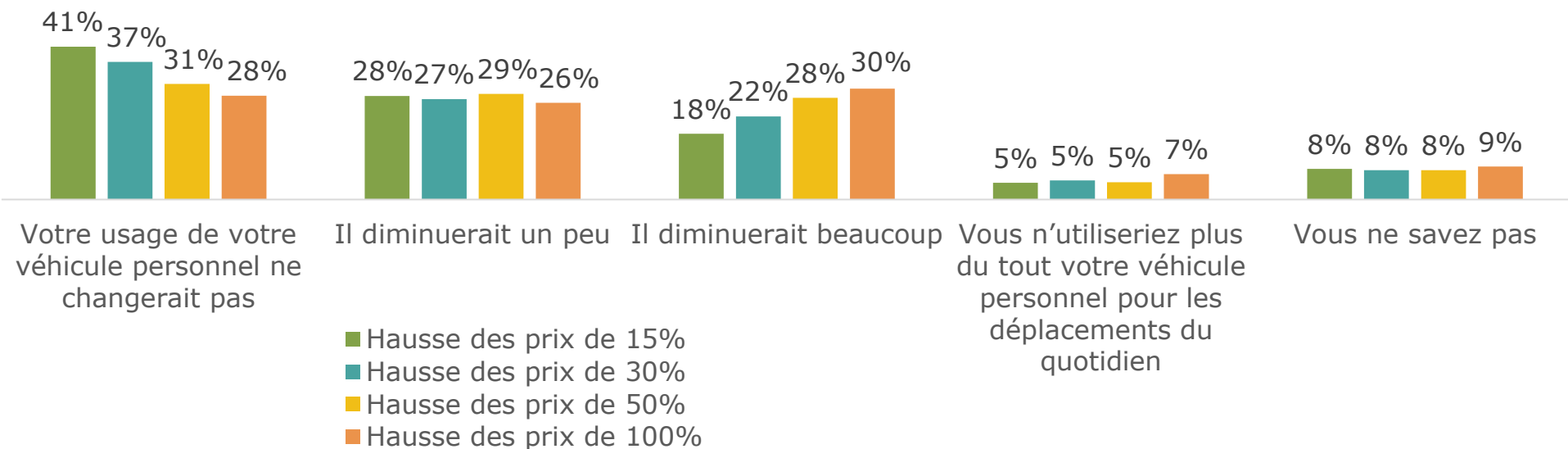
## Scénarii hausse des prix des carburants



# 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%.

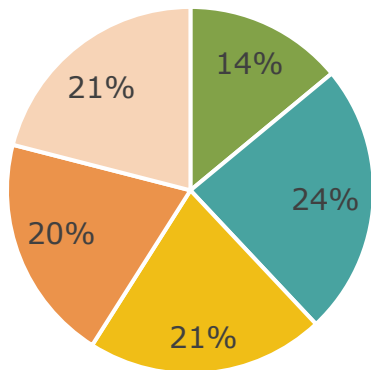
## Quel impact une hausse de ...% du prix du carburant aurait-elle sur l'usage de votre voiture pour les déplacements du quotidien ?



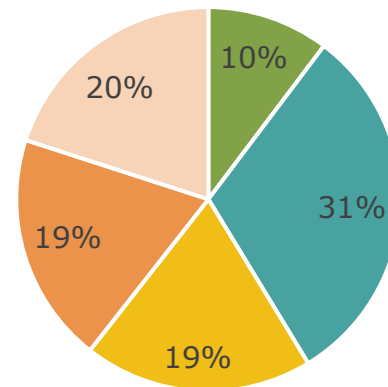
# Hauts-de-France : des phénomènes de renoncements à la mobilité dans la moyenne

## Fréquence de renoncements à un déplacement du quotidien

### Hauts-de-France



### France

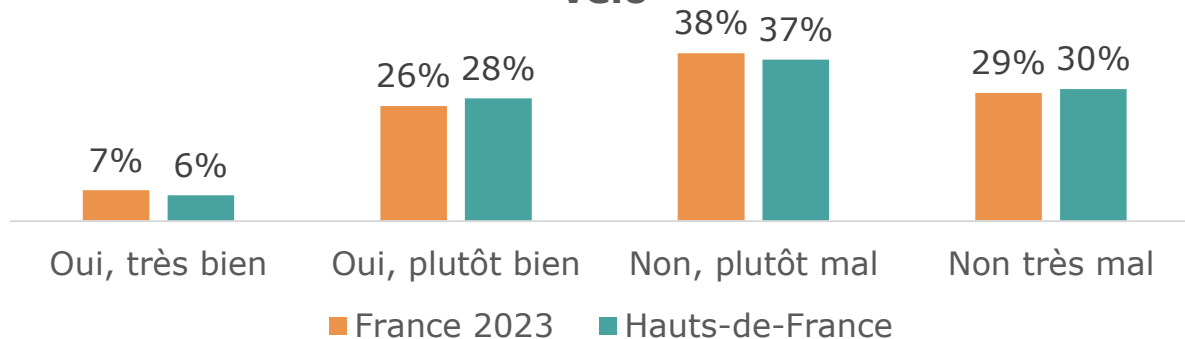


- Une seule fois
- Deux à trois fois
- Quatre à cinq fois
- Plus souvent
- vous ne savez pas

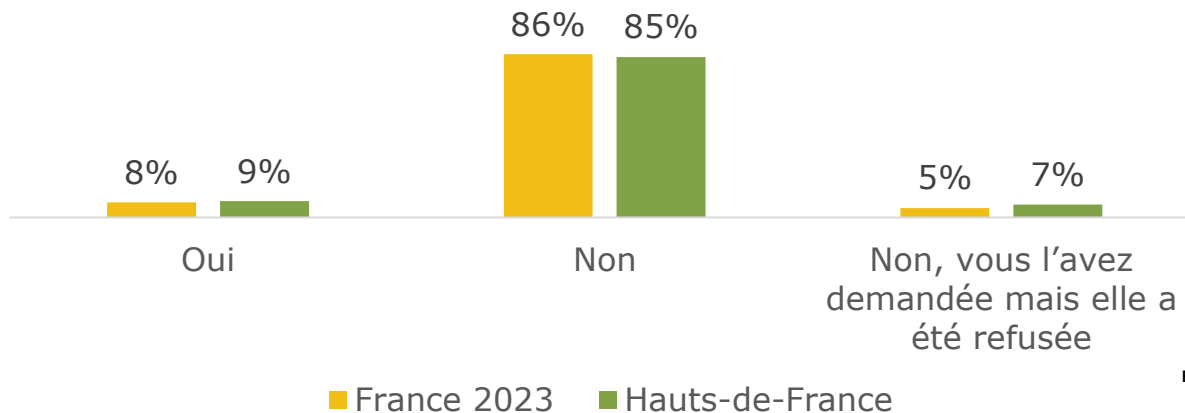


# Une connaissance des aides à la mobilité très proche de la moyenne

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

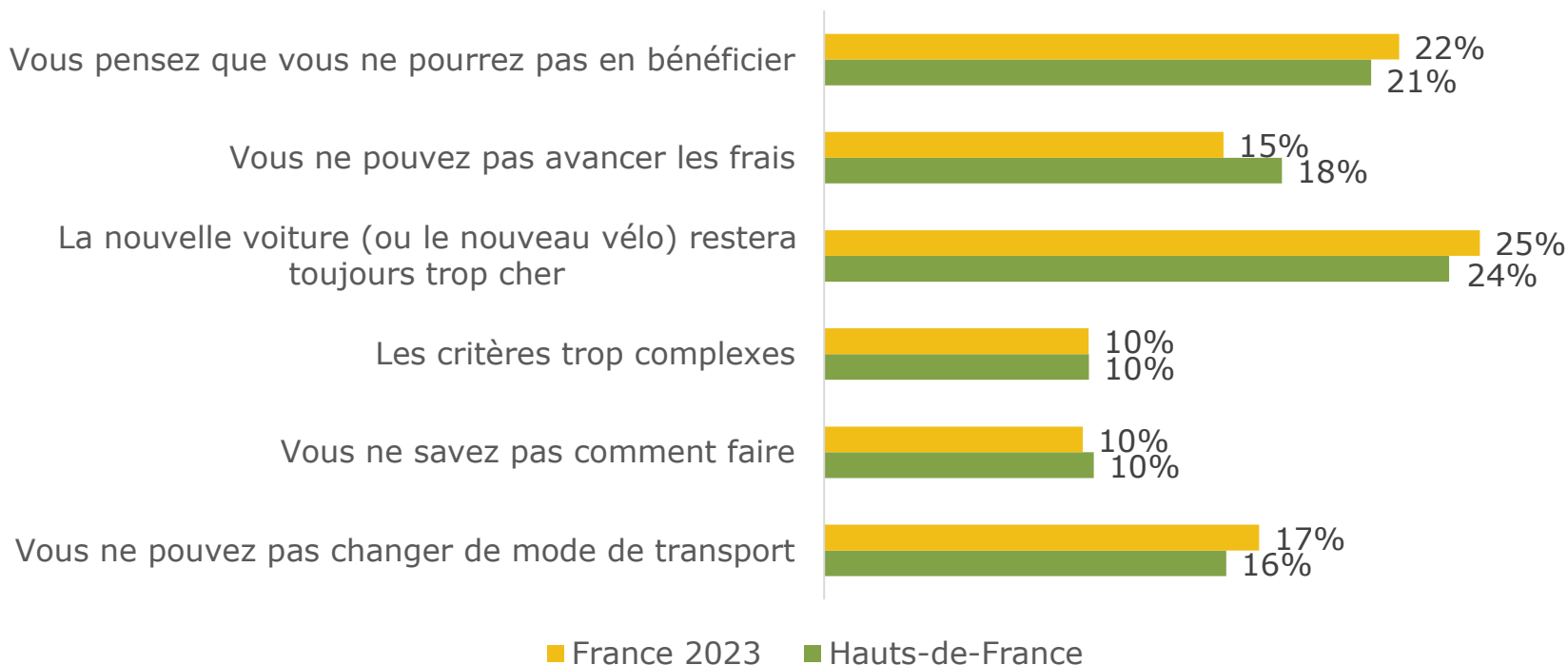


## Avez-vous déjà obtenu une aide de ce type ?



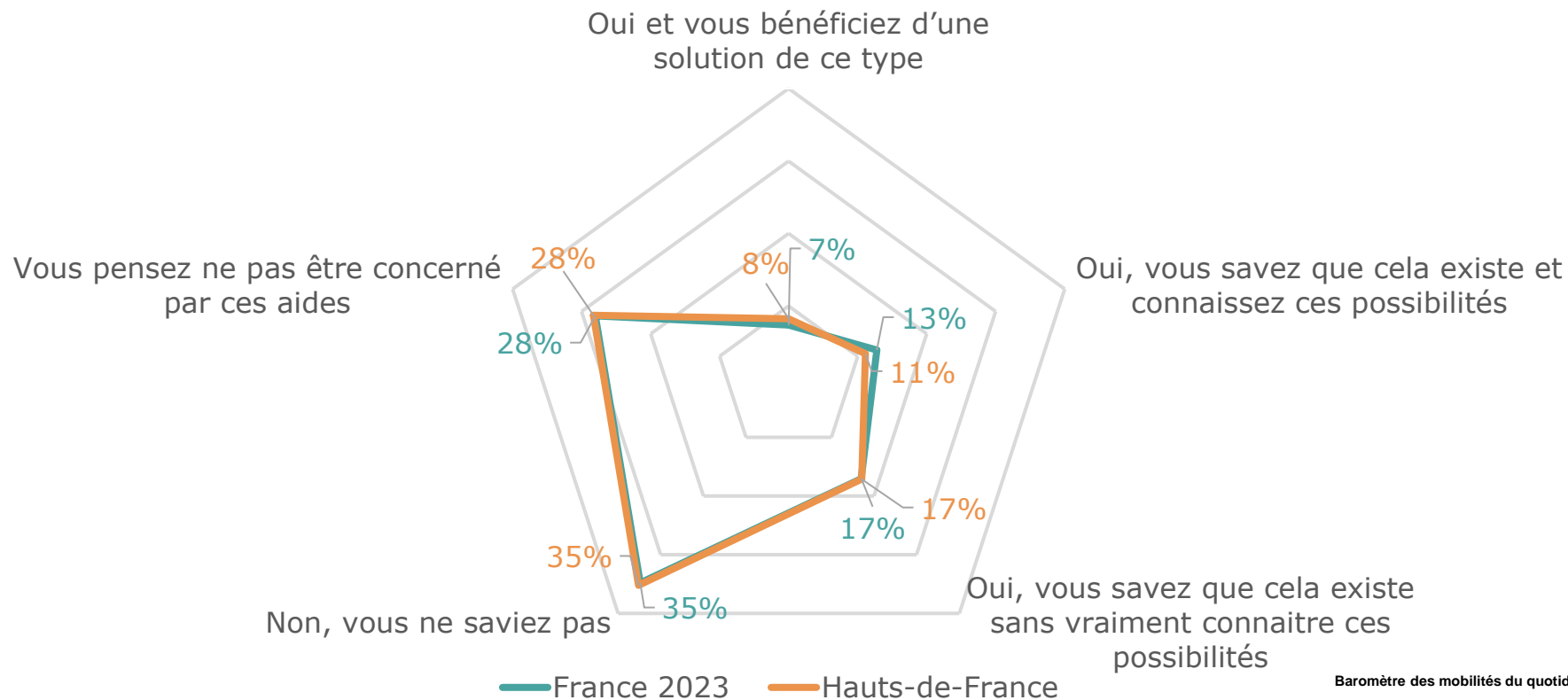
# Connaissance des aides à la mobilité : un non-recours globalement dans la moyenne dans les Hauts-de-France

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



# Hauts-de-France : une connaissance des tarifications dans les transports en commun dans la moyenne

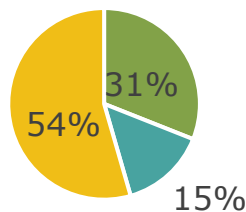
En revenant sur la question des déplacements du quotidien, savez-vous qu'il existe des possibilités de réduction pour vous déplacer en transport collectifs à prix réduit ou gratuitement ?



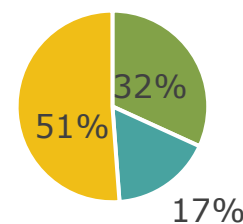
# Mobilité et aléas climatiques : un peu plus de renoncements qu'en moyenne, mais ponctuels

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

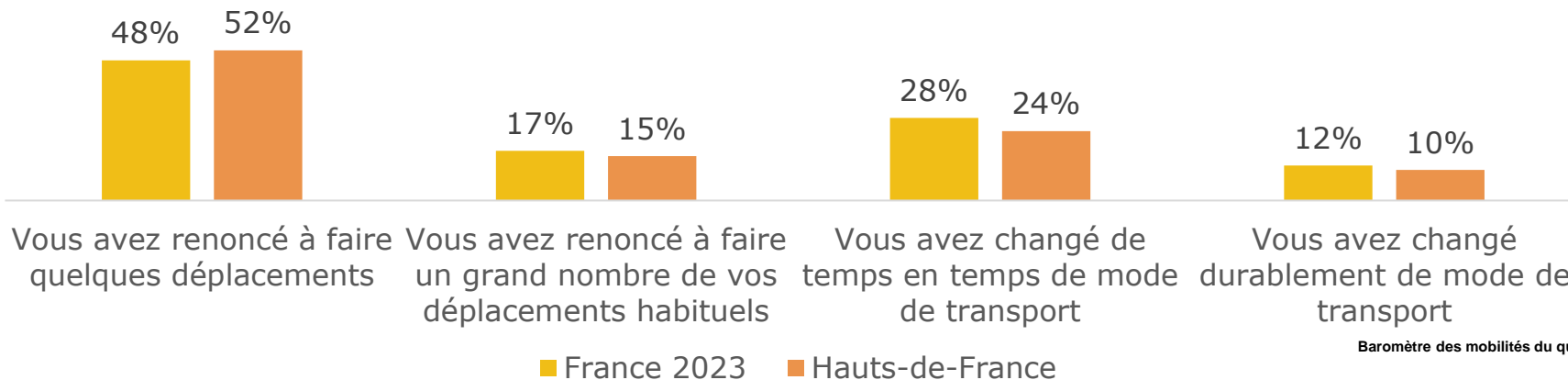


Hauts-de-France



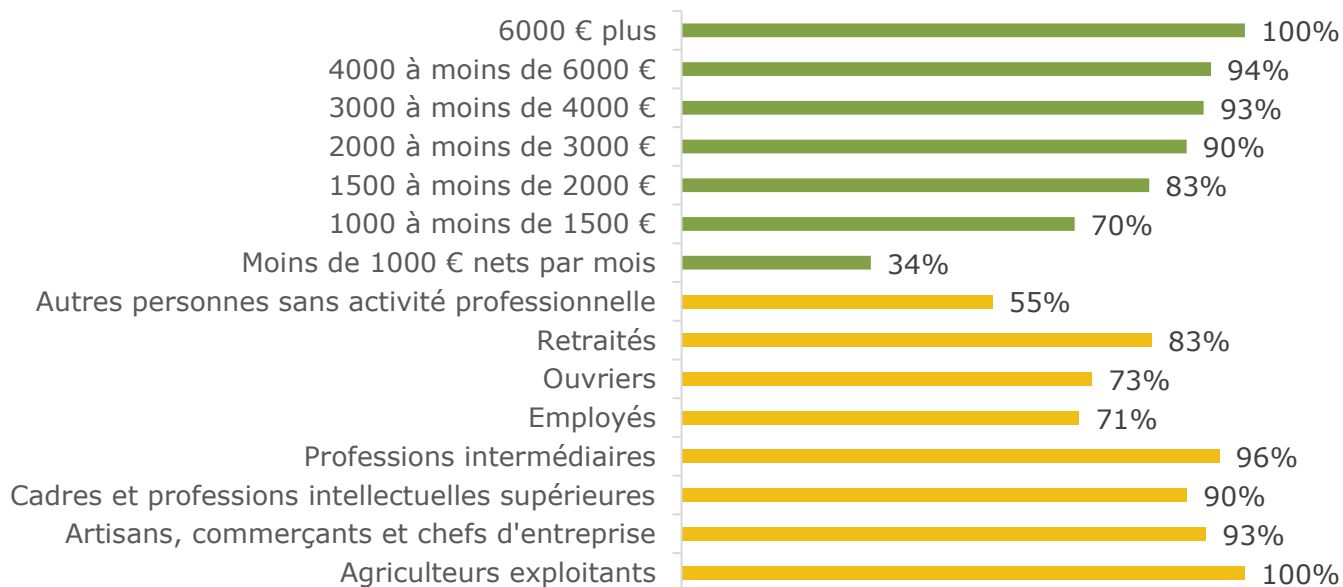
■ Oui, ponctuellement ■ Oui, durablement ■ Non

## Quels ont été ces changements aux aléas climatiques ?



# Illustrations de l'inégalité d'accès aux modes

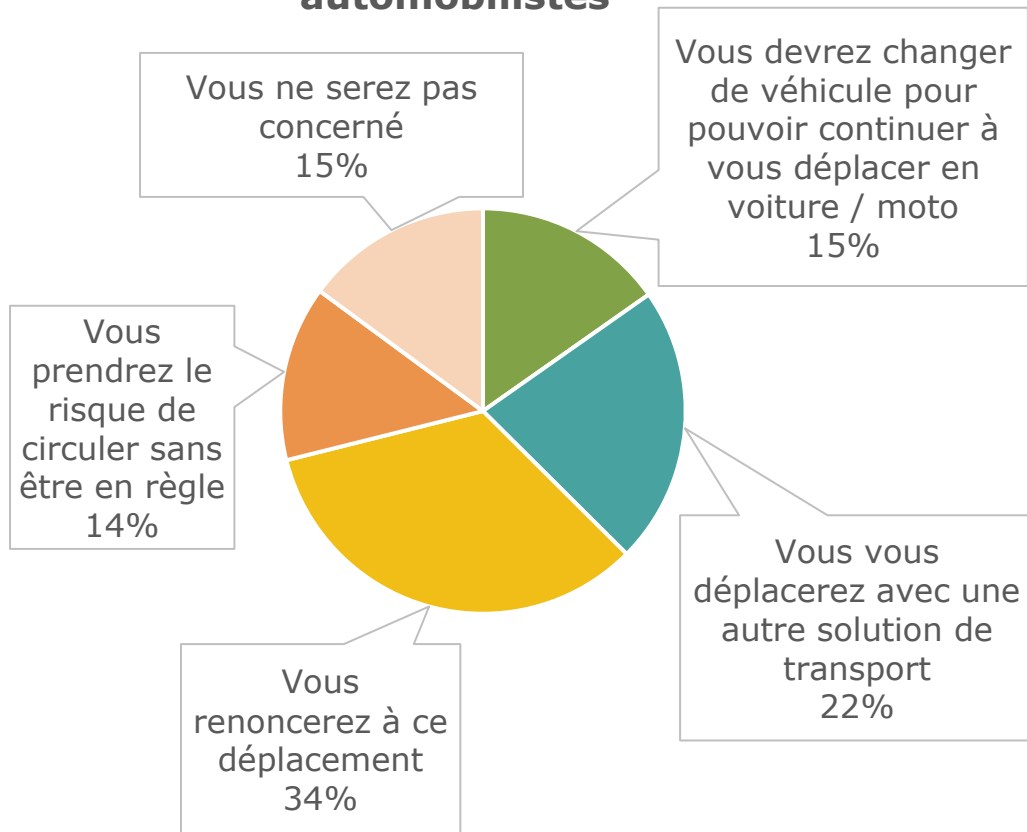
Usage de la voiture (mode principal et occasionnel) selon les CSP et niveaux de revenus



**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



58% des habitant.es des Hauts-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. Les projections de renoncement sont particulièrement élevées.

