



# BAROMÈTRE

des Mobilités du Quotidien



EN PARTENARIAT AVEC :



# Résultats régionaux

## Normandie

EN PARTENARIAT AVEC :



Direction générale  
des Infrastructures  
transports et mobilité





# Portrait régional

# Normandie

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

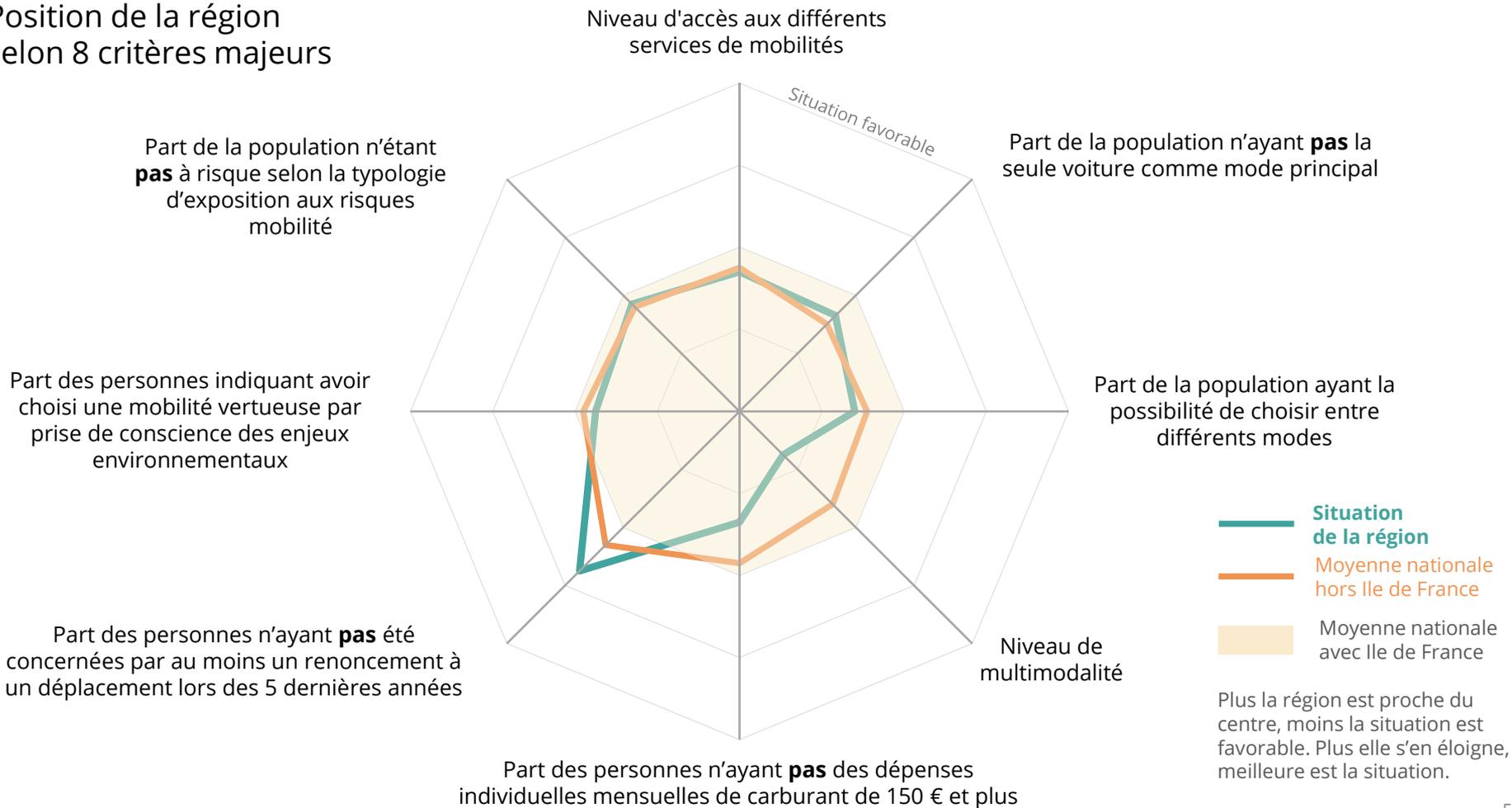


Le classement repose sur une note globale déterminée par la somme pondérée de tous les indicateurs (décrits sur la diapositive des résultats détaillés). Les régions sont ensuite classées par ordre décroissant. Les groupes sont enfin déterminés par proximité entre les notes.

# BMQ 2023, portraits régionaux

## Normandie

### 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>	29%	29%	0	31%
IND02 <b>Part de la population ayant la seule voiture en mode principal</b>	52%	54%	-2	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>	2,6	2,9	-0,3	3,0
IND05 <b>Part des personnes ayant des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et +</b>	18%	14%	+4	13%
IND06 Part des automobilistes ne changeant pas leurs pratiques malgré une hausse moyenne de 50% des prix	27%	32%	-5	31%
IND07_1 Taux motorisation véhicules thermiques	73%	75%	-2	71%
IND07_2 Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	73%	75%	-2	78%
IND09 <b>Part des personnes ayant été concernées par au moins un renoncement à un déplacement lors des 5 dernières années</b>	32%	37%	-5	40%
IND13 Précarité carburant	9%	11%	-2	10%
IND14 Vulnérabilité de mobilité	9%	11%	-2	10%
IND15 Dépendance à la voiture	15%	13%	+2	12%
IND16 <b>Part de la population à risque selon la typologie d'exposition aux risques mobilité</b>	21%	21%	0	20%
IND17 Part des personnes déclarant n'avoir accès à aucune solution de mobilité	12%	12%	0	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)	21%	21%	0	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	9%	12%	-3	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	30%	29%	-1
IND02 Part de la population ayant la seule voiture en mode principal	58%	52%	-6
IND03 Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes	43%	49%	+6
IND04 Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)	2,6	2,6	0,0
IND05 Part des personnes ayant des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et +	17%	18%	+1
IND06 Part des automobilistes ne changeant pas leurs pratiques malgré une hausse moyenne de 50% des prix	30%	27%	-3
IND07_1 Taux motorisation véhicules thermiques	78%	73%	-5
IND07_2 Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	77%	73%	-4
IND13 Précarité carburant	7%	9%	+2
IND14 Vulnérabilité de mobilité	9%	9%	0
IND15 Dépendance à la voiture	14%	15%	+1
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

## Normandie

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

Ces différents indicateurs sont très proches de la moyenne nationale hors Ile-de-France. On notera que la part de la population ayant la seule voiture en mode principal est légèrement moins élevée (-2 points), de même que le niveau de multimodalité.

### **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 4 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 moins important. 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 Normands, de même que leur taux de motorisation, sont de 2 points inférieurs à la moyenne nationale hors Ile-de-France.

### **Indicateurs permettant de mesurer les renoncements et les populations à risque en matière de mobilité (9 à 17)**

Les habitants de la région ont moins renoncé à des déplacements que la moyenne nationale hors Ile-de-France (-5 points).

Le « risque mobilité » en région Normandie se situe dans la moyenne nationale hors Ile-de-France, puisque l'indicateur composite concerne 21% de la population. Cependant, deux tendances se dégagent : une moindre précarité et

une moindre vulnérabilité d'une part, mais une plus forte dépendance à la voiture d'autre part. Par ailleurs, 12% de la population régionale déclare n'avoir accès à aucune solution de mobilité, chiffre qui correspond à la moyenne hors Ile-de-France.

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

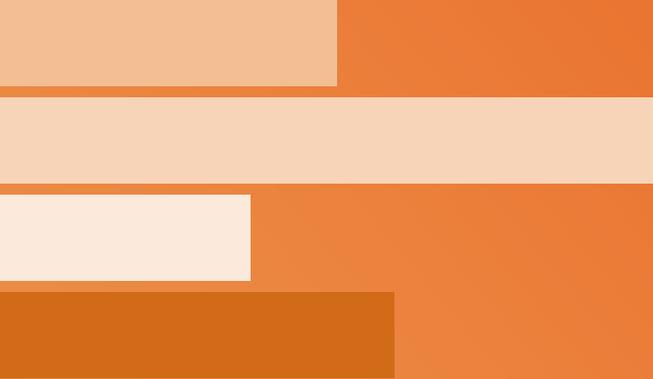
La proportion de propriétaires déclarés de véhicules avec une vignette 0 ou 1 est la même qu'en moyenne nationale hors Ile-de-France. La propension à choisir son mode de déplacement pour des motifs environnementaux est également très proche de la moyenne. En revanche, le renoncement à des déplacements pour des raisons liées aux aléas climatiques est moins prononcé en Normandie (-3 points).

### **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**

Les principaux éléments différenciants portent sur une moindre utilisation de la voiture individuelle dans la mobilité quotidienne, qui va de pair avec une meilleure possibilité de choisir son mode de transport.



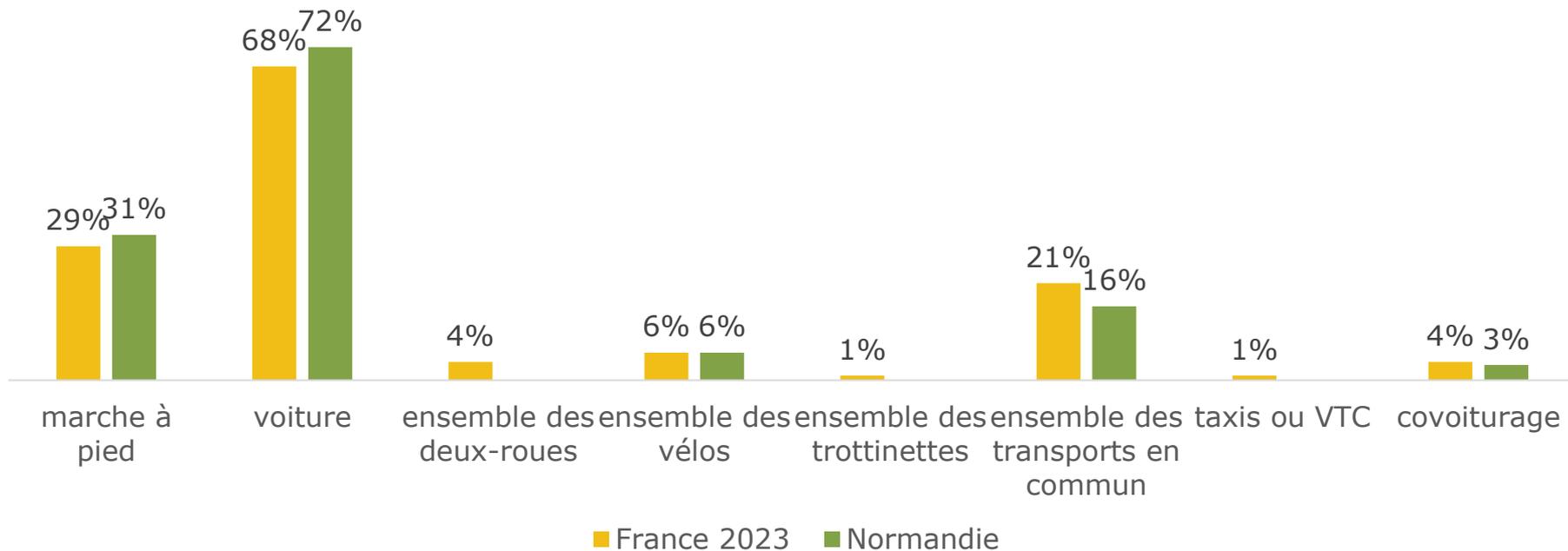
# Principales solutions de mobilité : usages et accès

# Modes de transport principaux

La voiture est le mode de déplacement principal de 72 % des répondant.e.s normand.e.s

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

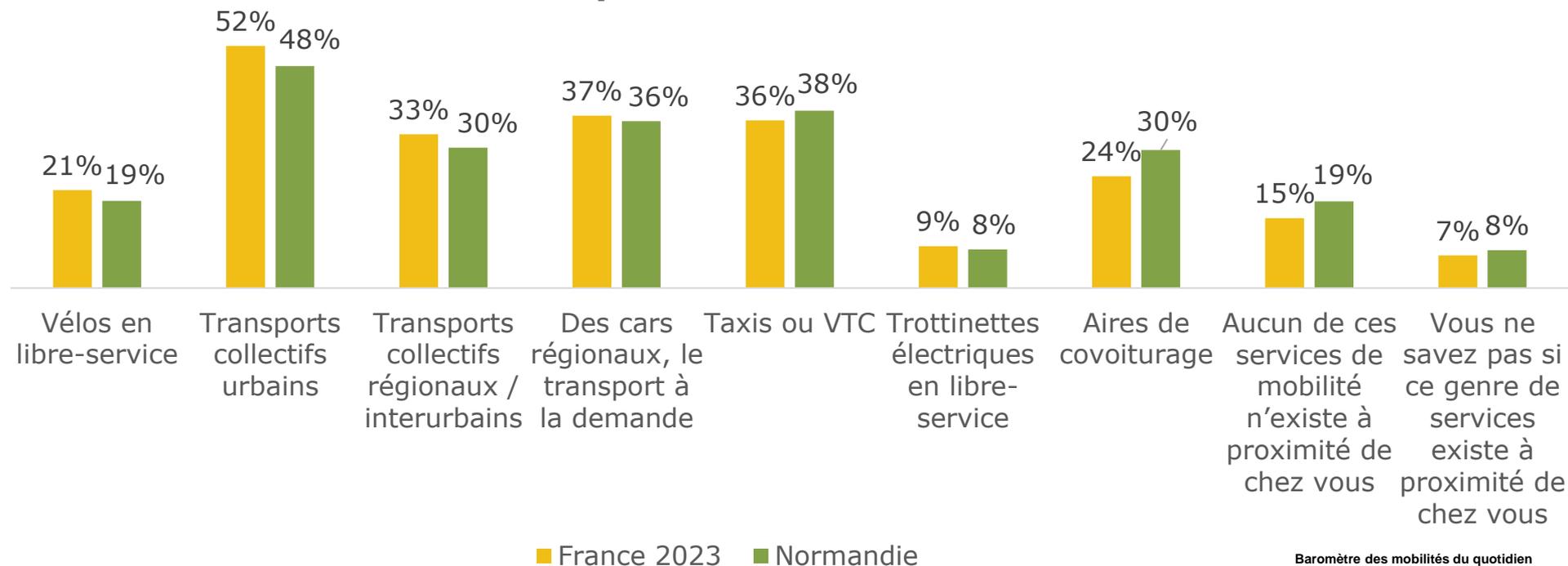
## Mode de transport principal utilisé



# Modes de transport à proximité du domicile

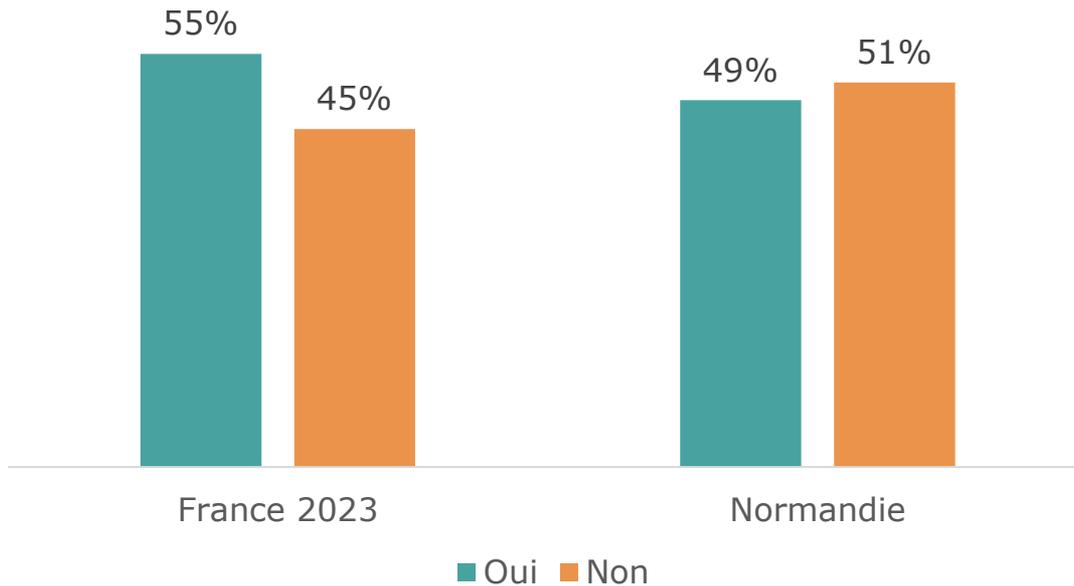
Les habitants de la région déclarent globalement disposer de moins de services et modes de transport à proximité de leur domicile, notamment en matière de transports en commun. Ils sont également plus nombreux à considérer qu'aucun service alternatif n'est disponible en proximité. Ils ont en revanche plus facilement accès à une aire de covoiturage.

## Modes à proximité du domicile



# Possibilité de choisir son mode de transport

## Possibilité de choix entre plusieurs modes

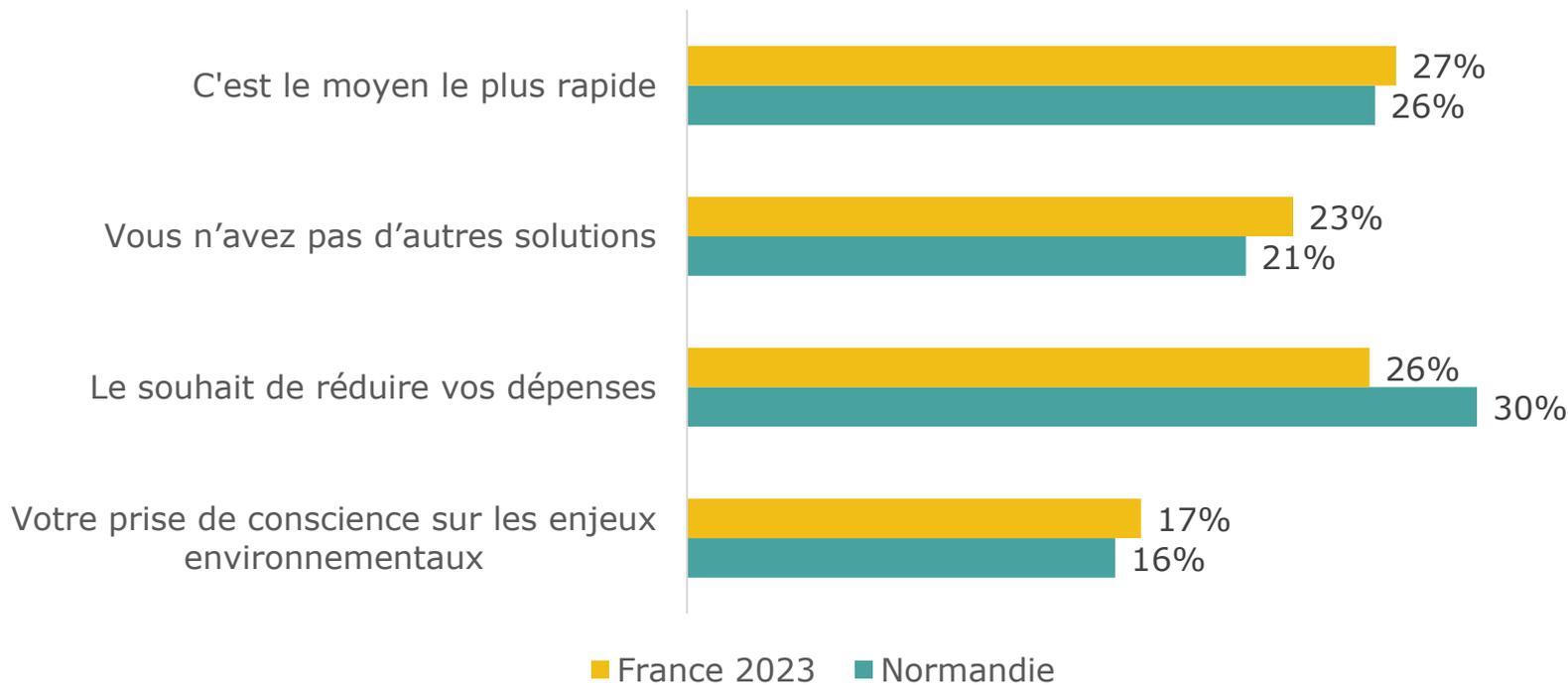


## Moins de possibilités de choix en Normandie comparé au national

49% des répondant.e.s considèrent avoir le choix de leur mode de déplacement contre 55% en moyenne nationale

# En Normandie, le choix des transports en commun est d'abord une question de budget

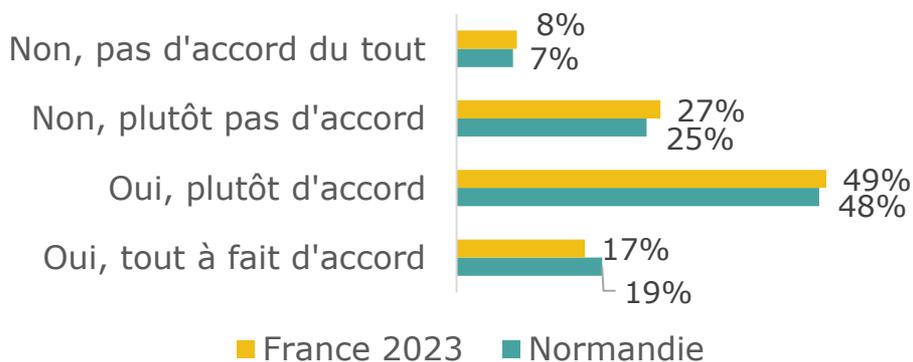
## Incitatifs à l'usage des transports en commun pour les déplacements du quotidien



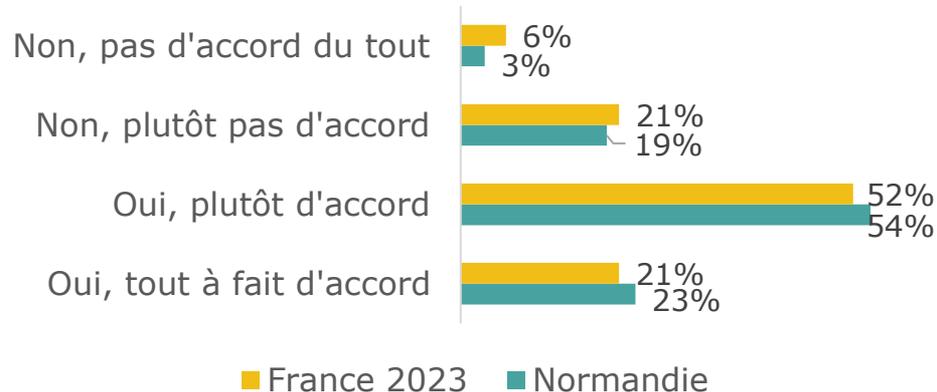
# Des conditions d'usage des transports en commun proches de la moyenne nationale

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

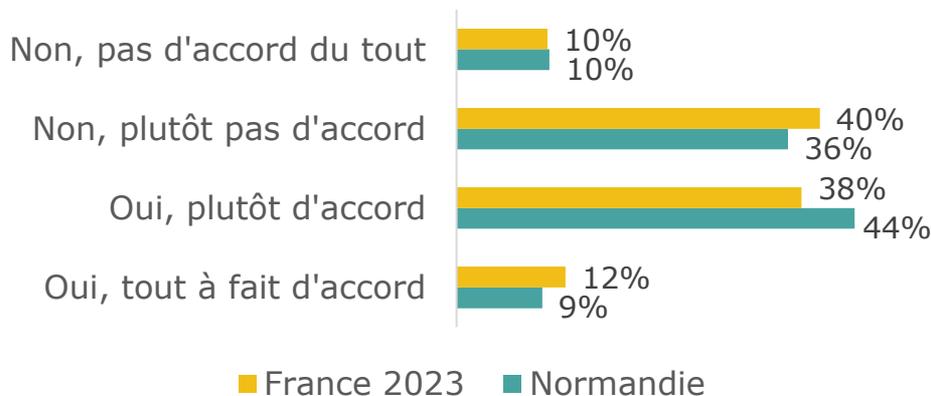
« Vous êtes presque certain d'arriver à l'heure »



« Vous vous sentez en sécurité »



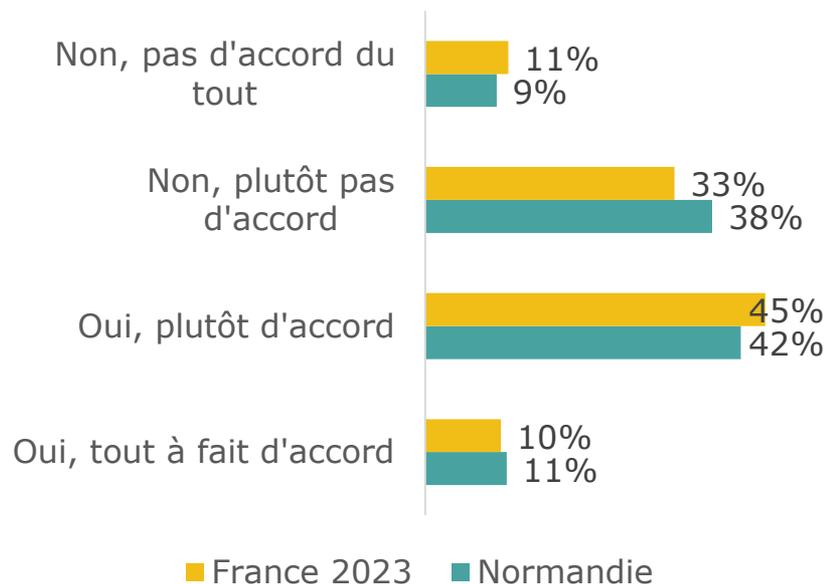
« Les lieux d'attente sont confortables »



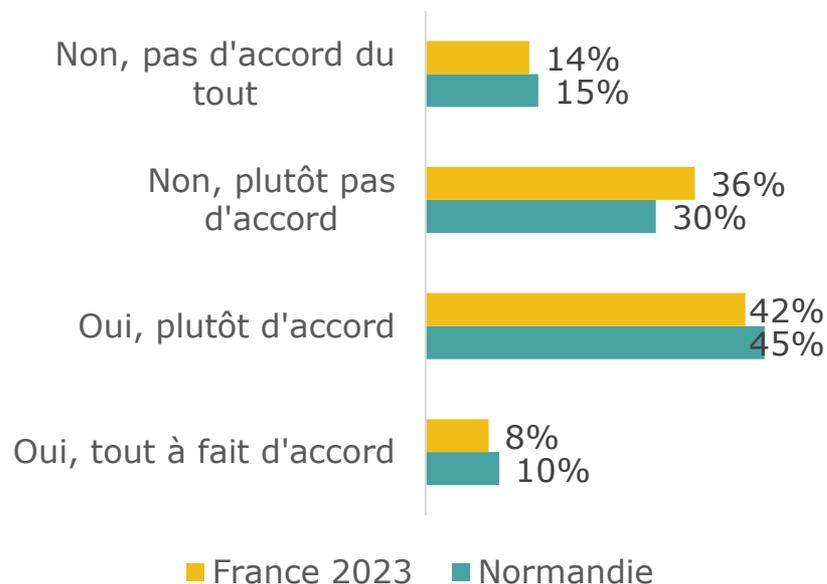
# Des non-usagers des transports en commun plus réalistes sur leurs prix et un peu moins en difficulté pour les emprunter

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

## Les prix sont moins onéreux que la voiture

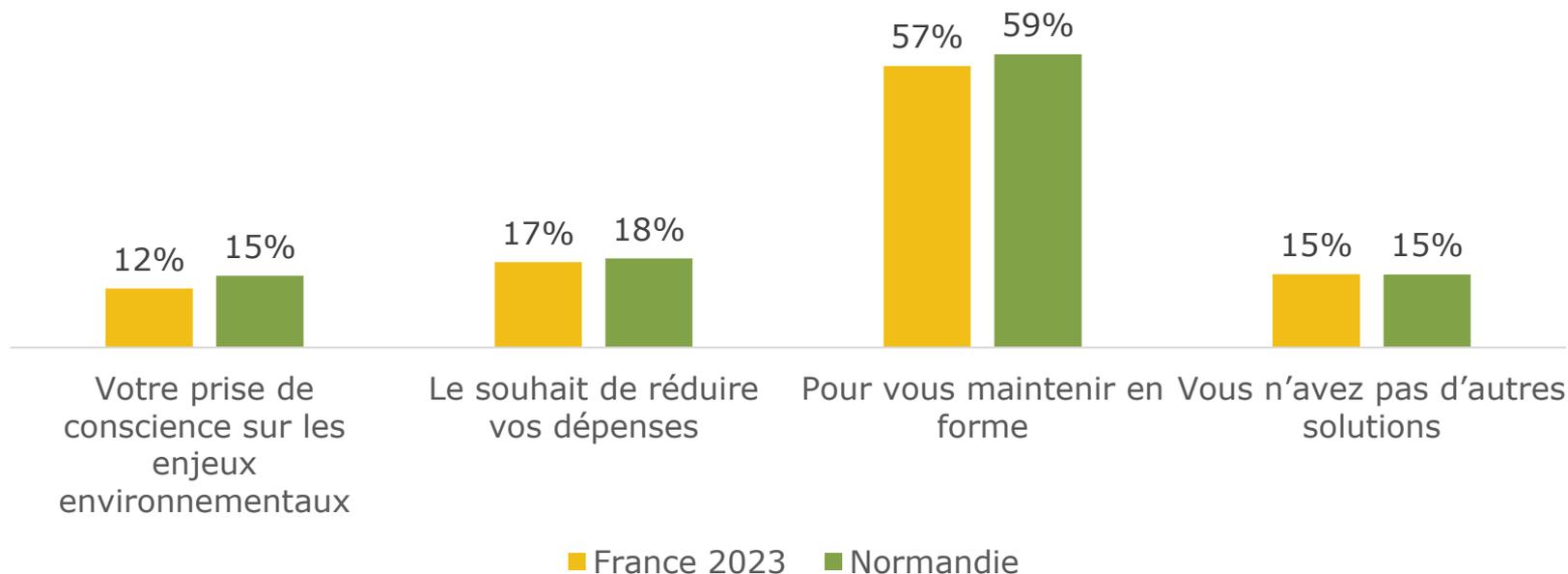


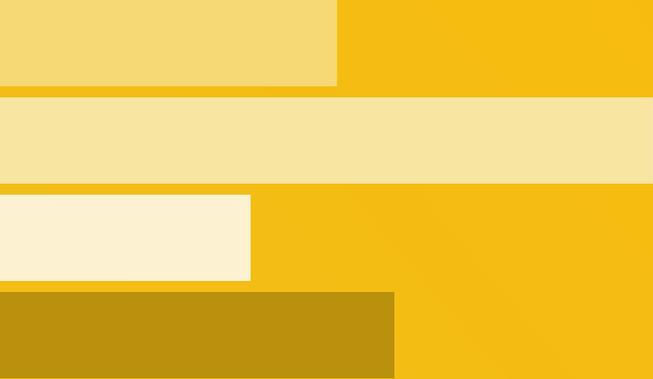
## Il est facile de savoir comment faire un trajet



# Usages de la marche : la Normandie 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

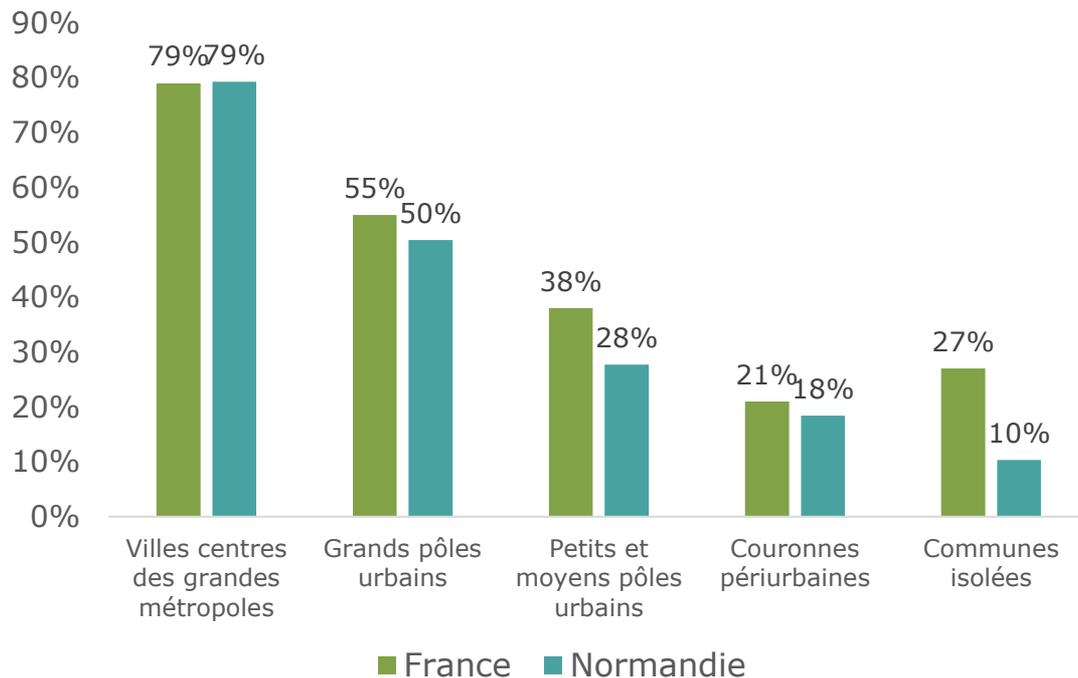
# Analyse de la précarité mobilité Normandie

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

		Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
<b>Normandie</b> 683 réponses analysées	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	9%	8,5%	14,5%
	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

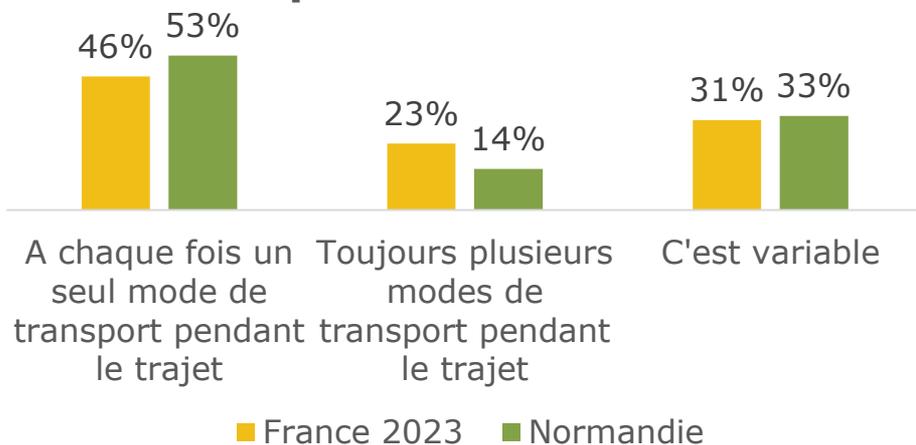
49% des répondant.e.s ont la possibilité de choisir entre différents modes de transport



**La possibilité de choisir son mode de transport est proche de la moyenne en Normandie, en-dehors des petits et moyens pôles urbains et des communes isolées.**

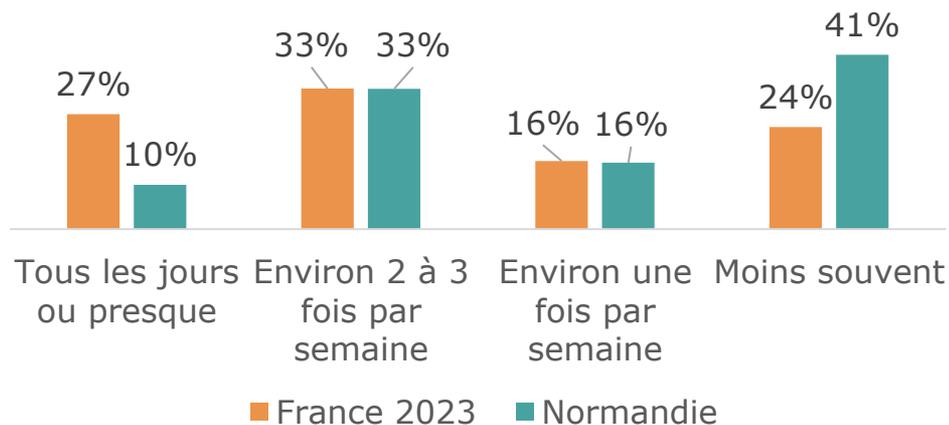
# Pratiques d'intermodalité

## Pratiques d'intermodalité



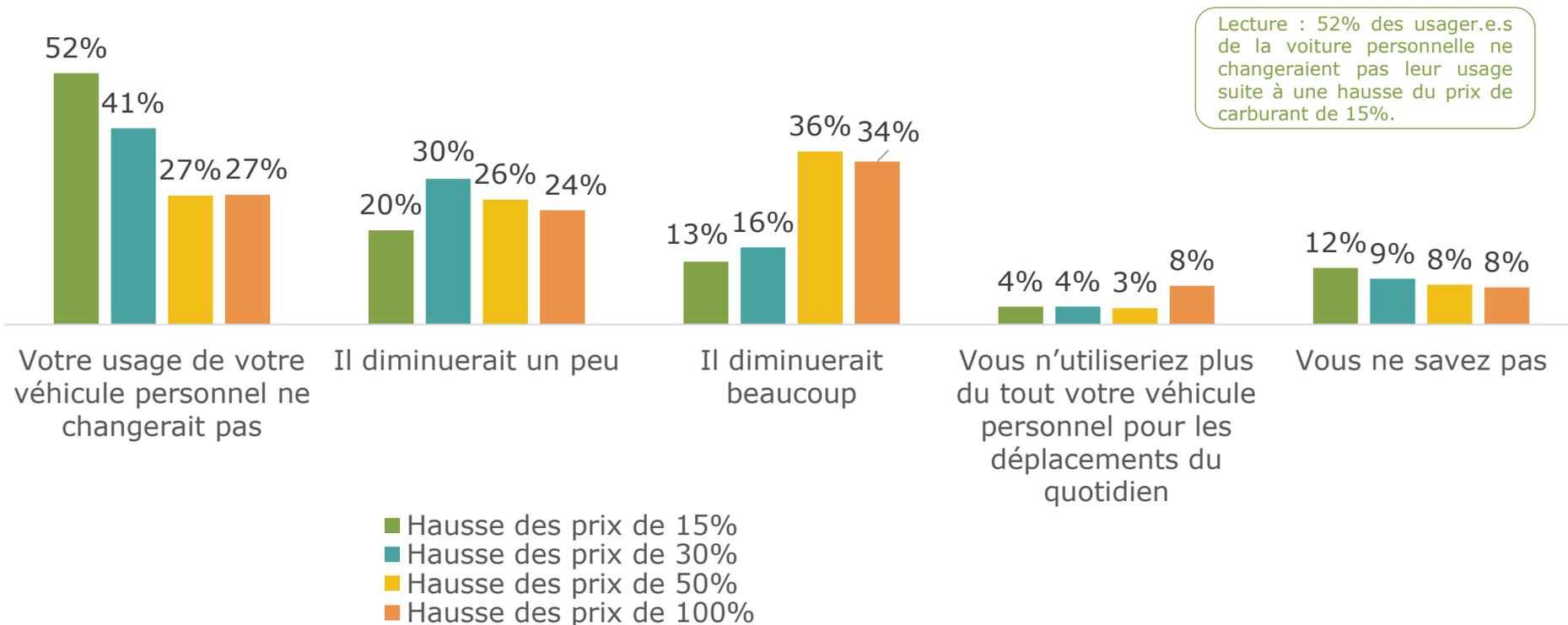
**Les pratiques d'intermodalité sont nettement moins observées en Normandie**

## Fréquences d'intermodalité



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

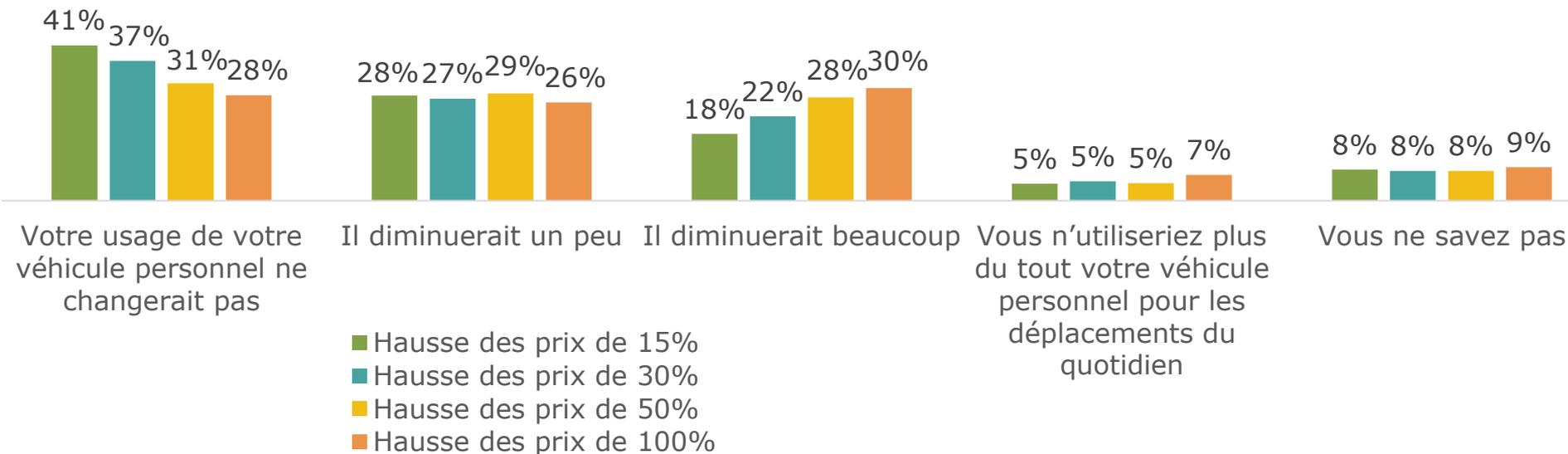
## Scénarii hausse des prix des carburants



# 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%.

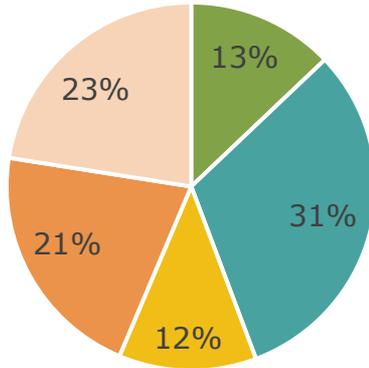
## Quel impact une hausse de ...% du prix du carburant aurait-elle sur l'usage de votre voiture pour les déplacements du quotidien ?



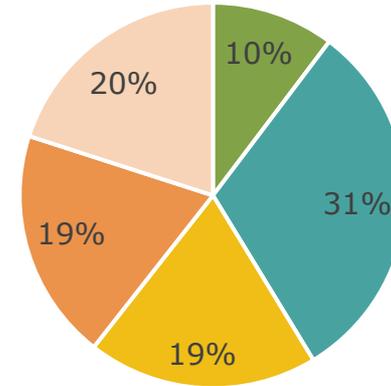
# Normandie : un peu plus de renoncements à la mobilité

## Fréquence de renoncements à un déplacement du quotidien

### Normandie



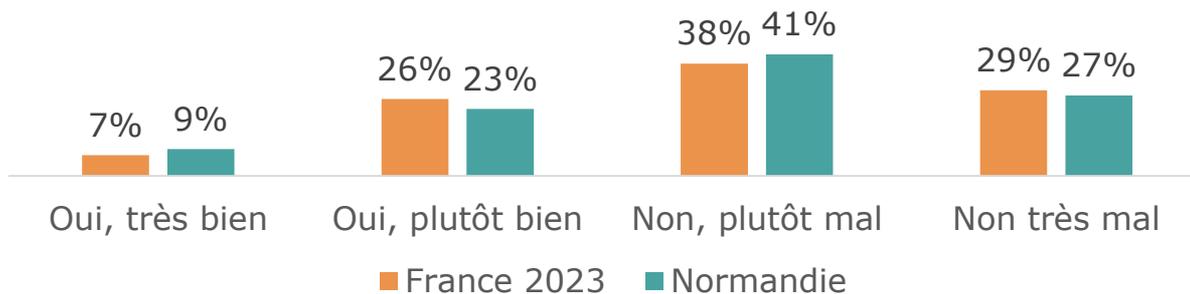
### France



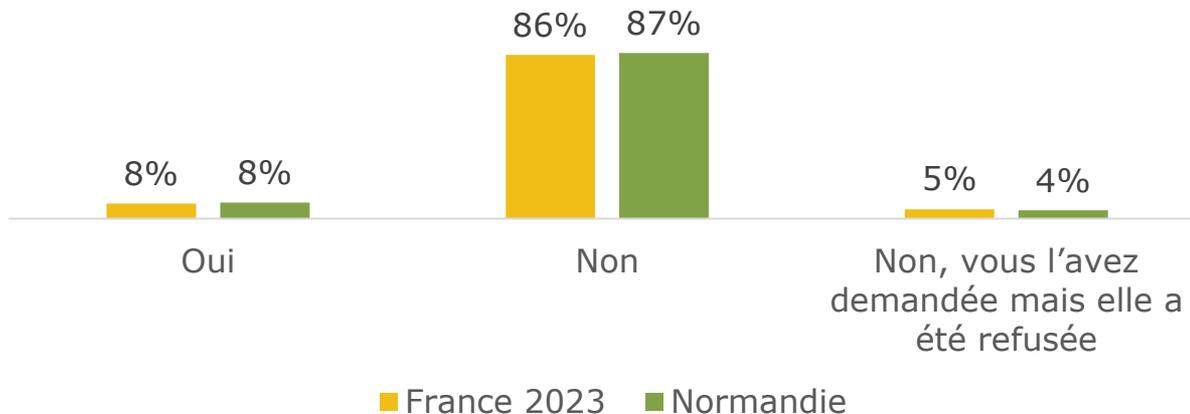
- Une seule fois
- Deux à trois fois
- Quatre à cinq fois
- Plus souvent
- vous ne savez pas

# Connaissance des aides à la mobilité en Normandie : des résultats dans la moyenne

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

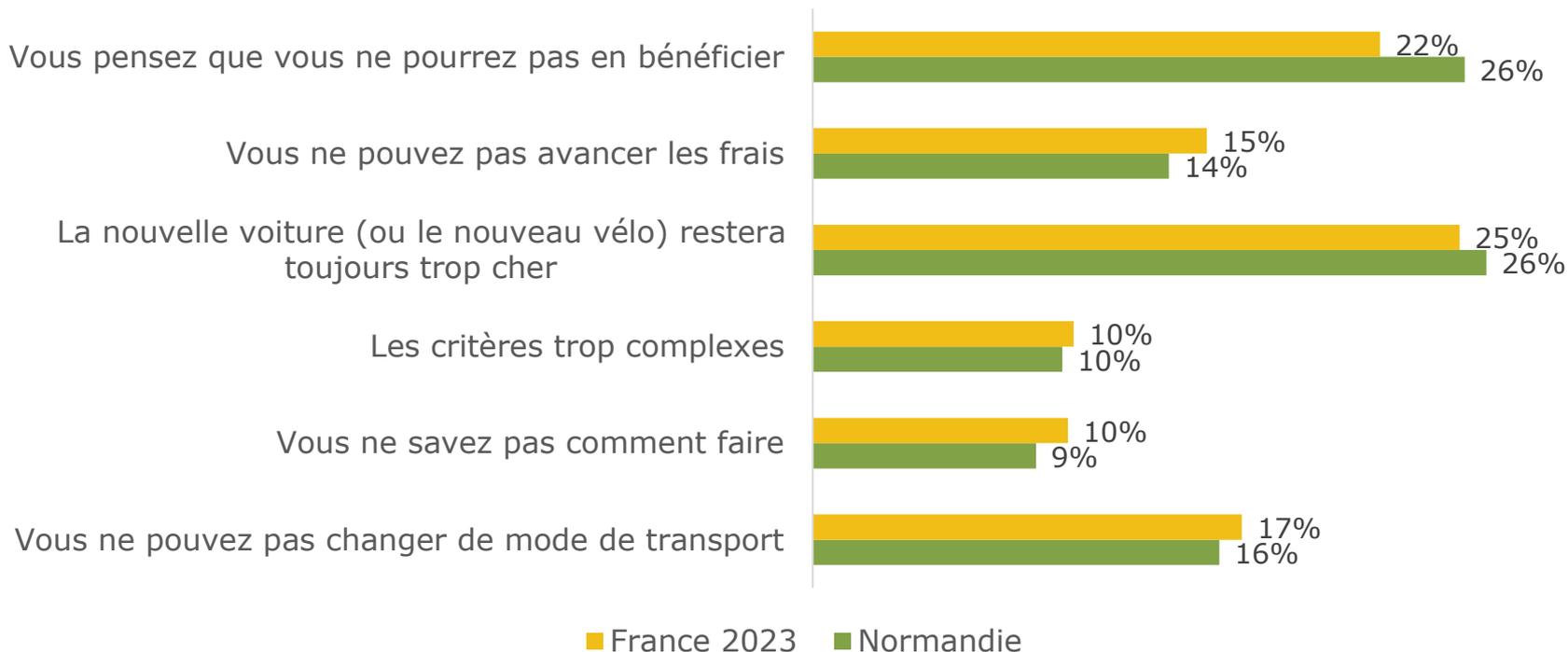


## Avez-vous déjà obtenu une aide de ce type ?



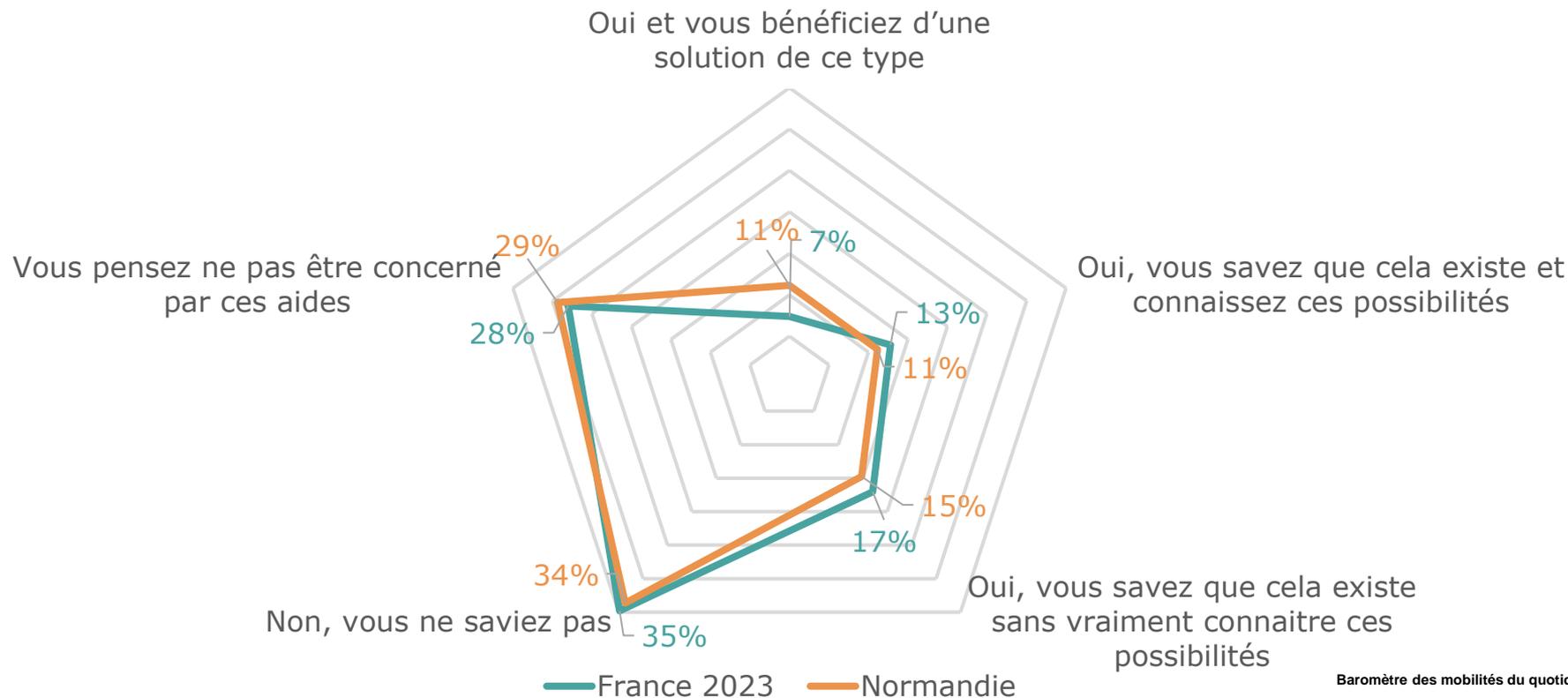
# Connaissance des aides à la mobilité : un peu plus de non-recours par défaut en Normandie

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



# Normandie : une connaissance un peu meilleure des tarifications dans les transports en commun

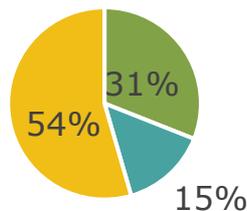
En revenant sur la question des déplacements du quotidien, savez-vous qu'il existe des possibilités de réduction pour vous déplacer en transport collectifs à prix réduit ou gratuitement ?



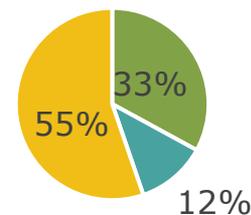
# Mobilité et aléas climatiques : un peu moins de renoncements qu'en moyenne

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

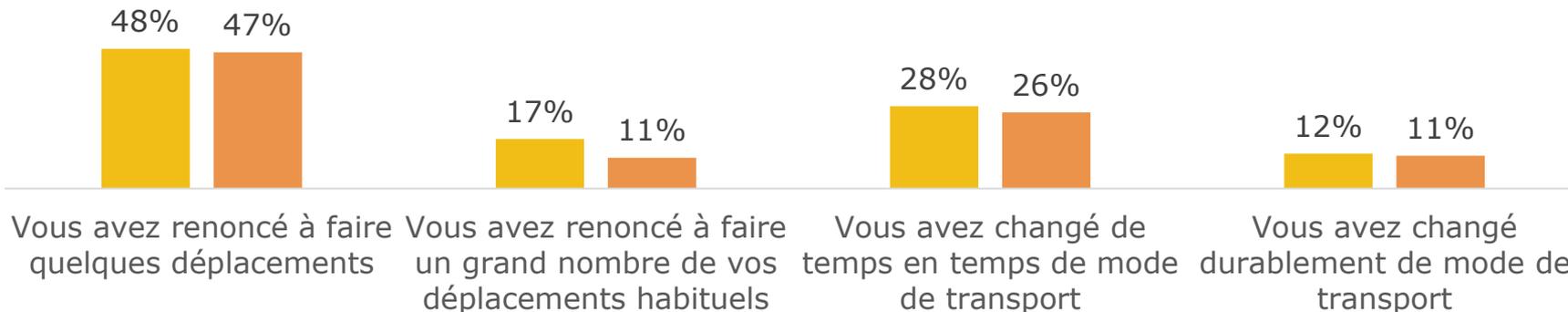


Normandie



■ Oui, ponctuellement ■ Oui, durablement ■ Non

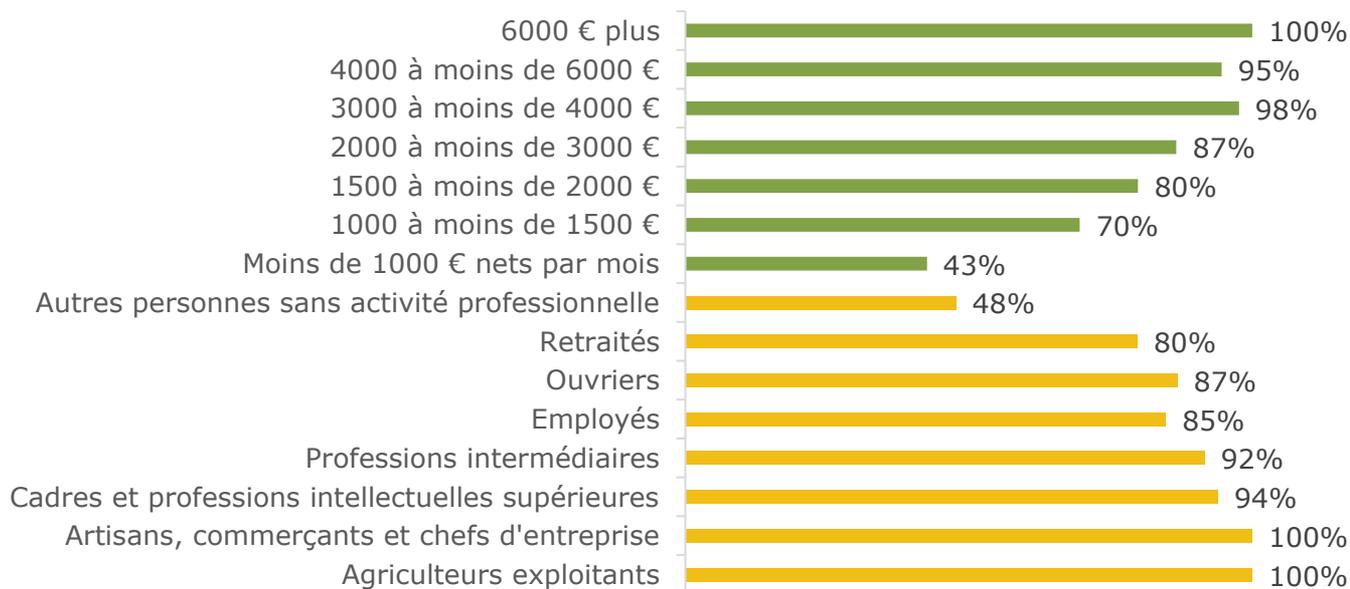
## Quels ont été ces changements aux aléas climatiques ?



■ France 2023 ■ Normandie

# Illustrations de l'inégalité d'accès aux modes

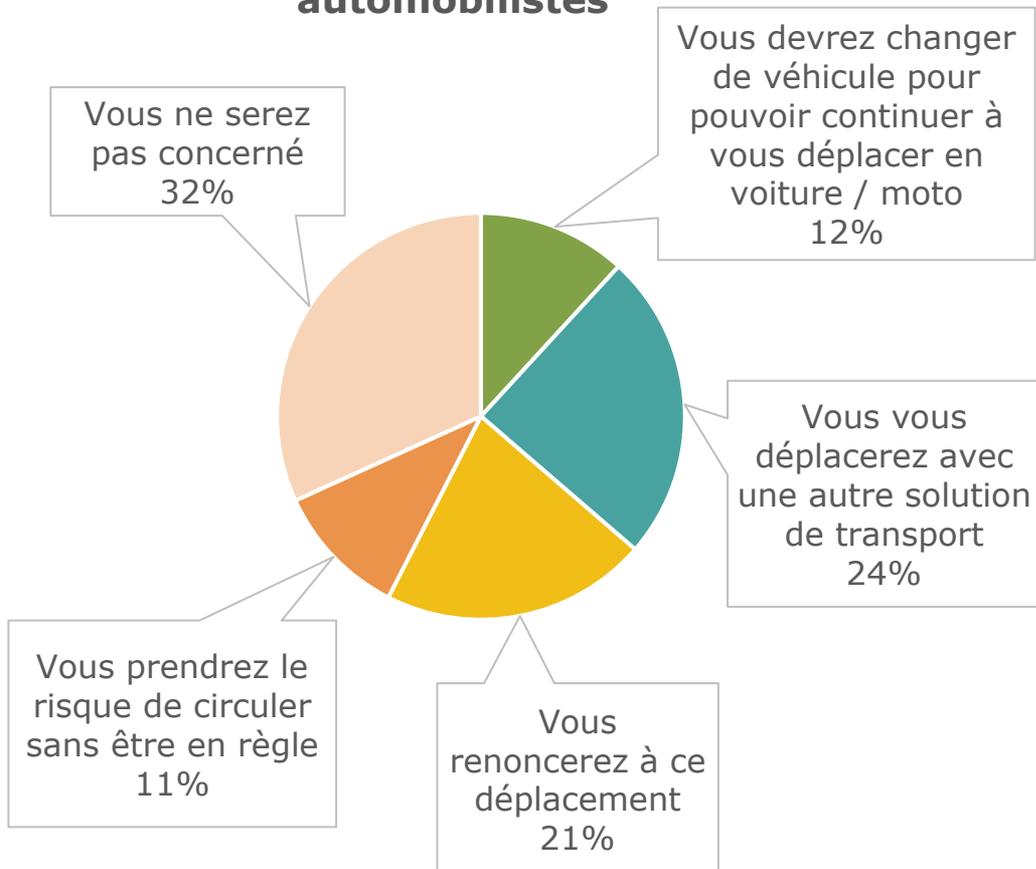
Usage de la voiture (mode principal et occasionnel) selon les CSP et niveaux de revenus



**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



49% des habitant.es de Normandie 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.

