



# BAROMÈTRE

des Mobilités du Quotidien



EN PARTENARIAT AVEC :





**BAROMÈTRE**  
des Mobilités du Quotidien



# Résultats régionaux

## Nouvelle-Aquitaine

EN PARTENARIAT AVEC :



Direction générale  
des Infrastructures  
transports et mobilité



AUXILIA



# Portrait régional

# BMQ 2023, portraits régionaux

## Nouvelle-Aquitaine

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

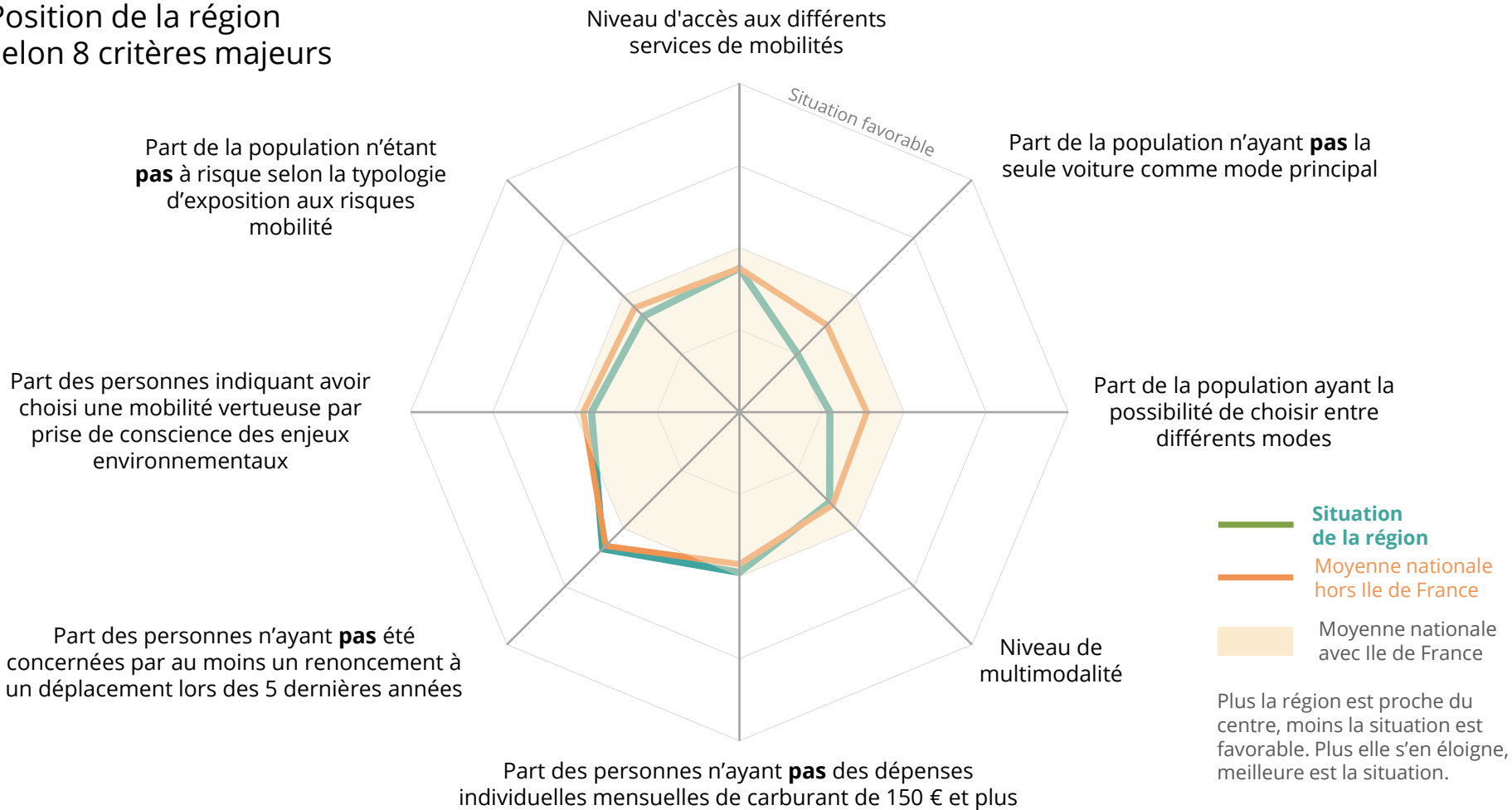
<b>Situation favorable</b>	Île-de-France
<b>Situation plutôt favorable</b>	Provence-Alpes-Côte d'Azur
<b>Situation intermédiaire</b>	Auvergne-Rhône-Alpes
	Bretagne
	Pays de la Loire
<b>Situation plutôt défavorable</b>	Normandie
	Occitanie
	Grand Est
	Centre-Val de Loire
	Bourgogne-Franche-Comté
	Hauts-de-France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

## Nouvelle-Aquitaine

### Position de la région selon 8 critères majeurs



# BMQ 2023, portraits régionaux Nouvelle-Aquitaine

Résultats détaillés

	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>	59%	54%	+5	49%
IND03 <b>Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes</b>	45%	50%	-5	55%
IND04 <b>Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)</b>	2,9	2,9	0,0	3,0
IND05 <b>Part des personnes ayant des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et +</b>	14%	14%	0	13%
IND06 Part des automobilistes ne changeant pas leurs pratiques malgré une hausse moyenne de 50% des prix	34%	32%	+2	31%
IND07_1 Taux motorisation véhicules thermiques	78%	75%	+3	71%
IND07_2 Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	72%	75%	-3	78%
IND09 <b>Part des personnes ayant été concernées par au moins un renoncement à un déplacement lors des 5 dernières années</b>	36%	37%	-1	40%
IND13 Précarité carburant	11%	11%	0	10%
IND14 Vulnérabilité de mobilité	11%	11%	0	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>	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)	16%	21%	-5	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	12%	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	16%	16%	0	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 <b>Niveau d'accès aux différents services de mobilité</b>	29%	29%	0
IND02 <b>Part de la population ayant la seule voiture en mode principal</b>	61%	59%	-2
IND03 <b>Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes</b>	44%	45%	+1
IND04 <b>Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)</b>	2,8	2,9	+0,1
IND05 <b>Part des personnes ayant des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et +</b>	16%	14%	-2
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	72%	72%	0
IND13 Précarité carburant	7%	11%	+4
IND14 Vulnérabilité de mobilité	10%	11%	+1
IND15 Dépendance à la voiture	16%	14%	-2
IND16 <b>Part de la population à risque selon la typologie d'exposition aux risques mobilité</b>	24%	22%	-2

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

Indicateurs à dimension négative

Ampleur des écarts :



# BMQ 2023, portraits régionaux

## Nouvelle Aquitaine

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

Les habitants de la région sont dans la moyenne nationale hors Ile-de-France pour ce qui concerne l'accès aux services de transport, en revanche ils ont moins la possibilité de choisir leur mode (-5 points) et sont plus nombreux à n'avoir que la voiture en mode principal (+5 points), avec un niveau de multimodalité au niveau 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 au même niveau que 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 un peu plus important (+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 inférieur de 2 points à la moyenne nationale hors Ile-de-France, à l'inverse du 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 légèrement inférieurs à la moyenne nationale hors Ile-de-France.

Le « risque mobilité » se situe dans la moyenne nationale hors Ile-de-France pour les différents indicateurs de précarité et vulnérabilité. La dépendance à la voiture et l'indicateur composite sont supérieurs de 1 point. 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 5 points inférieure à la moyenne nationale hors Ile-de-France. La propension à choisir son mode de déplacement pour des motifs environnementaux est de 1 point inférieure, et le renoncement à des déplacements pour des raisons liées aux aléas climatiques dans 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 dans la moyenne nationale hors Ile-de-France.

### **Comparaison 2021 – 2023**

Peu d'indicateurs évoluent significativement en Bretagne, à l'exception d'un potentiel maintien plus important de l'usage de la voiture en cas de hausse des prix du carburant de 50% (+3 points).

La précarité carburant augmente également de 4 points, mais est « compensée » par une moindre dépendance à la voiture dans un contexte de « risque mobilité » moins élevé (-2 points).





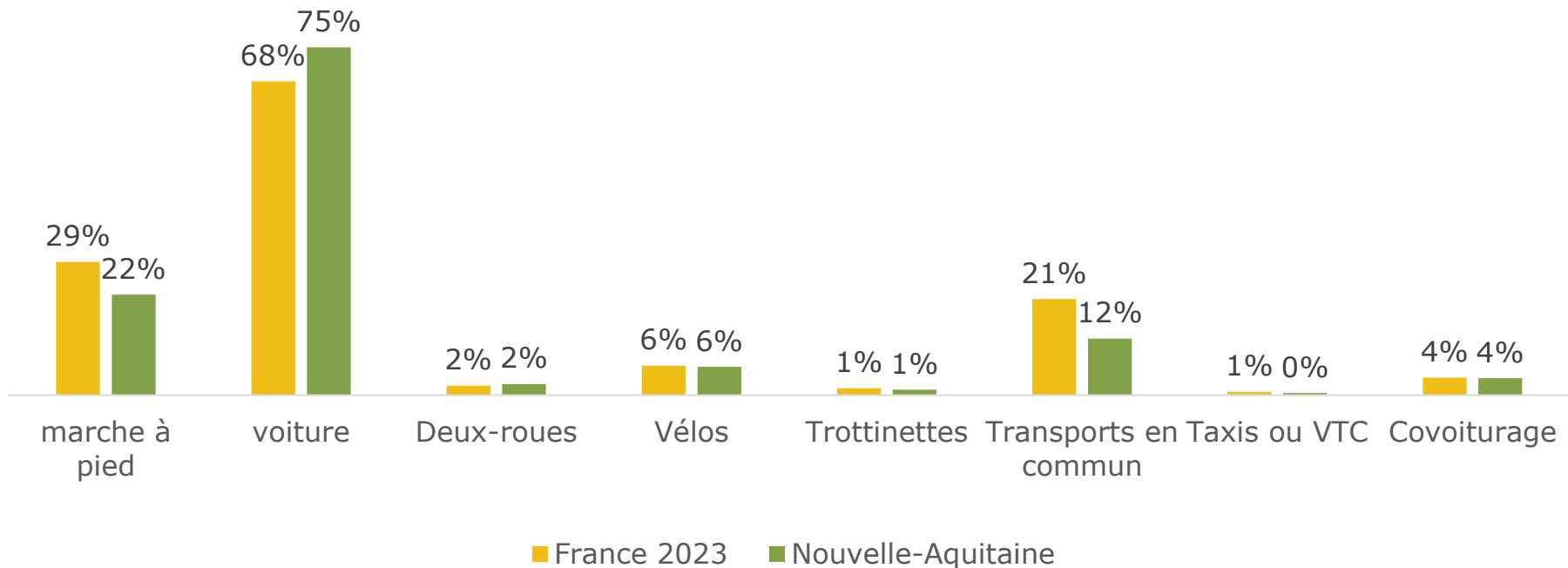
# Principales solutions de mobilité : usages et accès

# Modes de transport principaux

La voiture est le mode de déplacement principal de 75 % des répondant.e.s

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

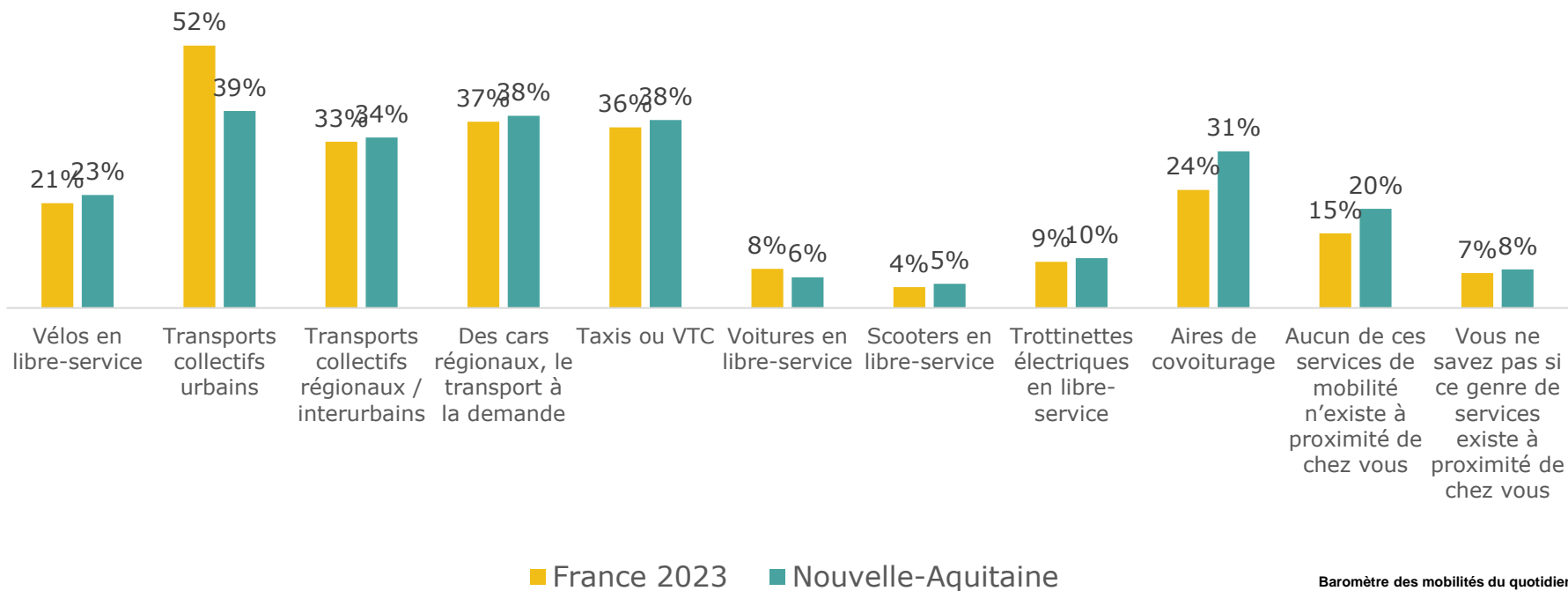
## Mode de transport principal utilisé



# Modes de transport à proximité du domicile

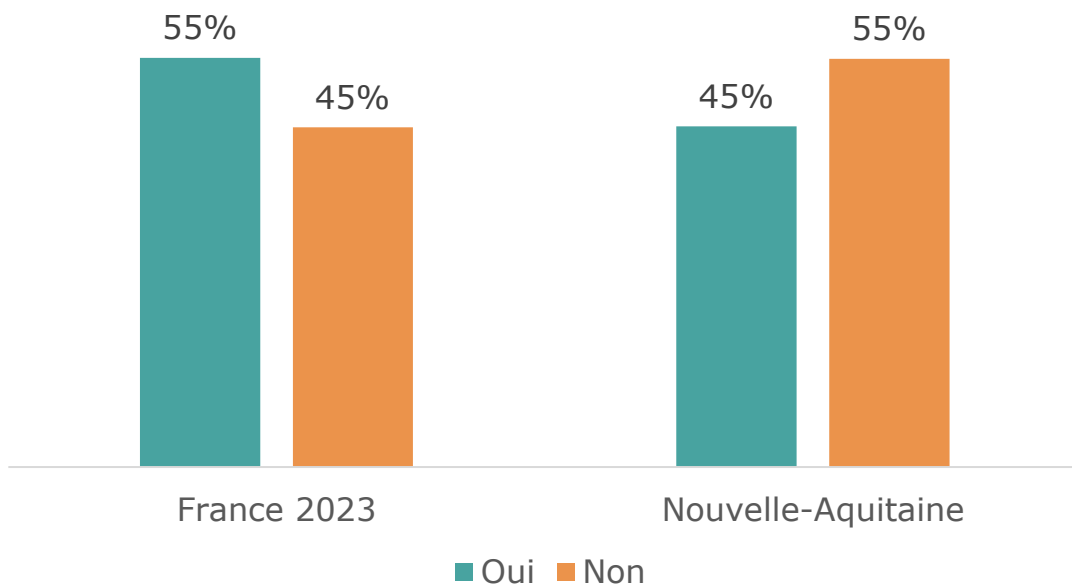
Les habitants de la région déclarent globalement disposer de moins de services et modes de transport à proximité de leur domicile, notamment en matière de transports en commun urbains. Ils sont également plus nombreux à considérer qu'aucun service alternatif n'est disponible en proximité. Ils ont en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

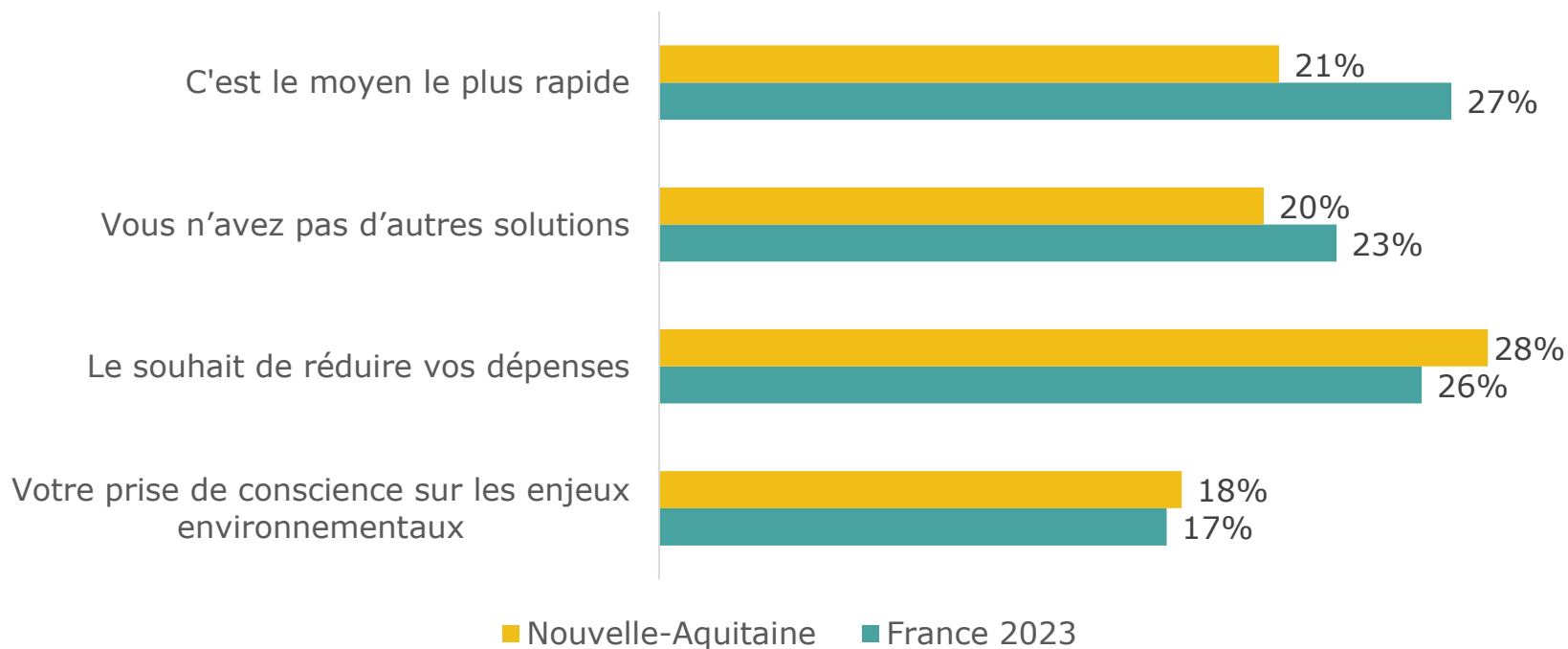


## Moins de possibilités de choix en Nouvelle-Aquitaine comparé au national

En Nouvelle-Aquitaine, 45% des répondant.e.s disent avoir le choix de leur mode de déplacement contre 55% en moyenne nationale.

# En Nouvelle Aquitaine, le choix des transports en commun est un peu plus une question de budget

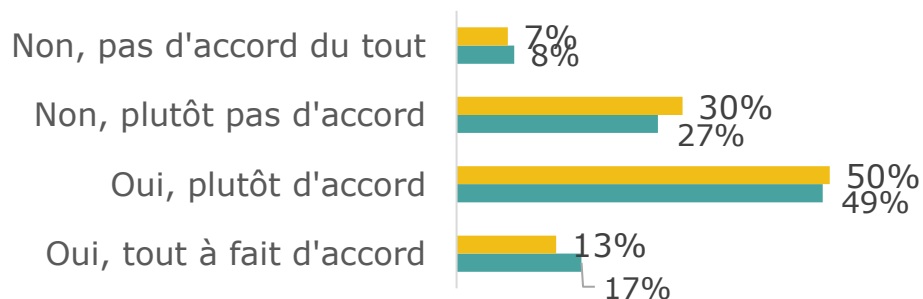
## Incitatifs à l'usage des transports en commun pour les déplacements du quotidien



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

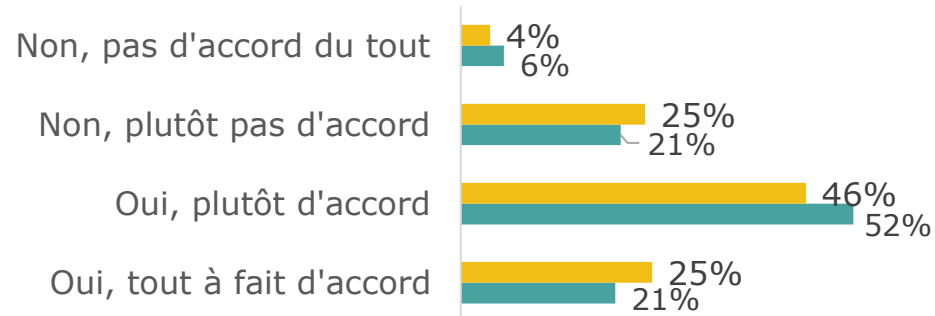
Quand vous prenez les transports collectifs, êtes-vous d'accord avec l'idée suivante (base répondants usagers des TC) :

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



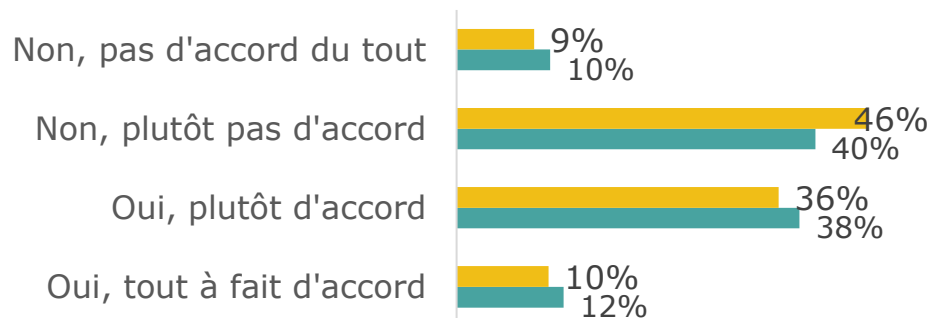
■ Nouvelle-Aquitaine ■ France 2023

« Vous vous sentez en sécurité »



■ Nouvelle-Aquitaine ■ France 2023

« Les lieux d'attente sont confortables »

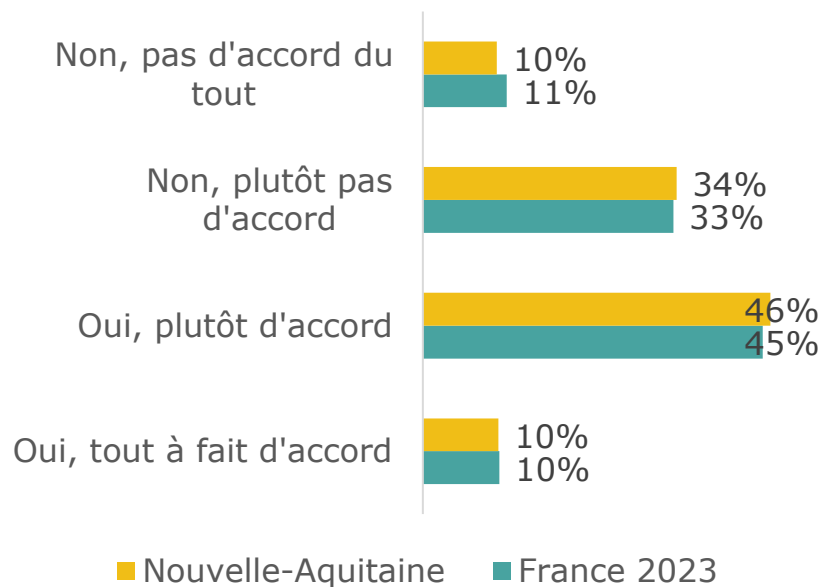


■ Nouvelle-Aquitaine ■ France 2023

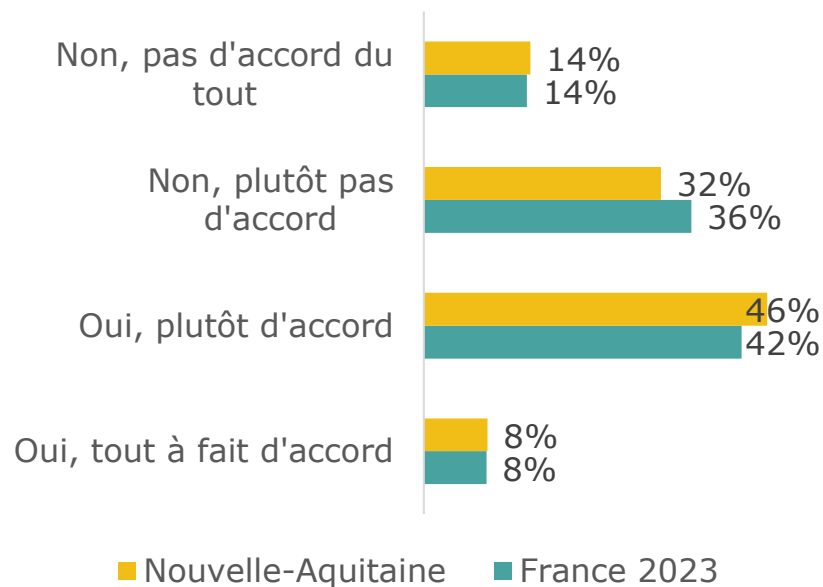
# Des non-usagers des transports en commun un peu moins en difficulté pour les emprunter

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

## Les prix sont moins onéreux que la voiture

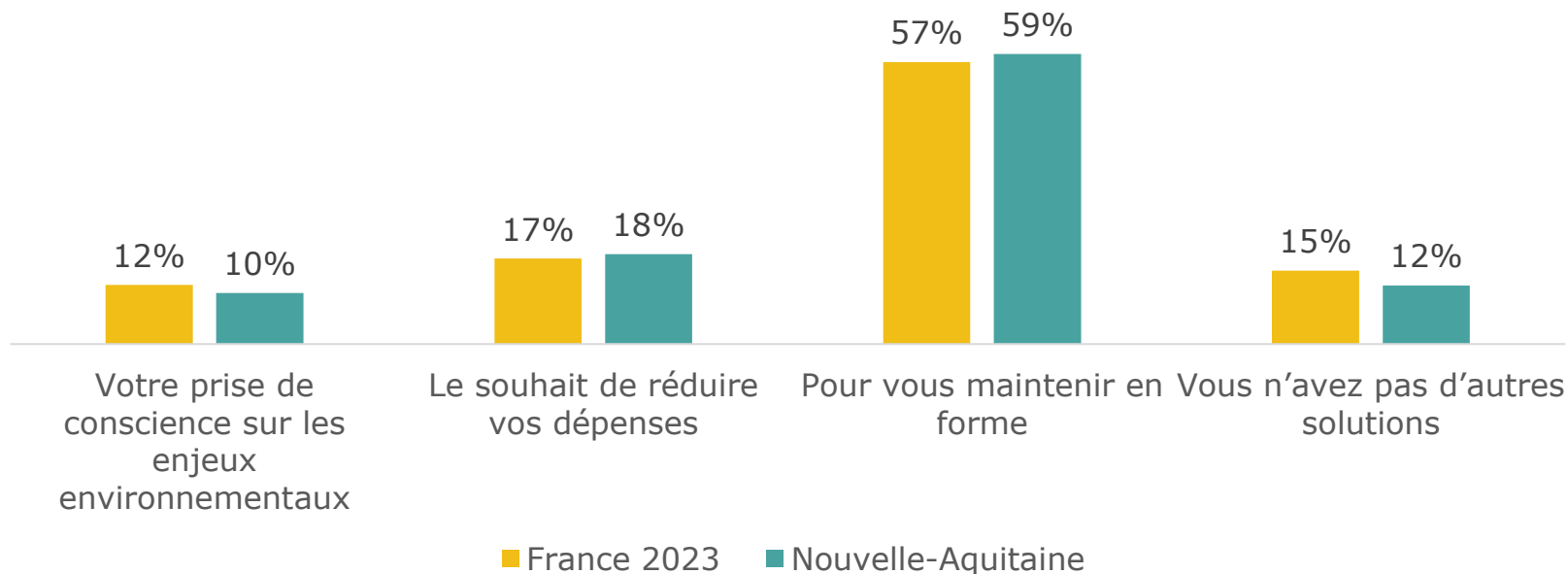


## Il est facile de savoir comment faire un trajet



# Usages de la marche : la Nouvelle Aquitaine proche de la moyenne nationale

## Incidatifs 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

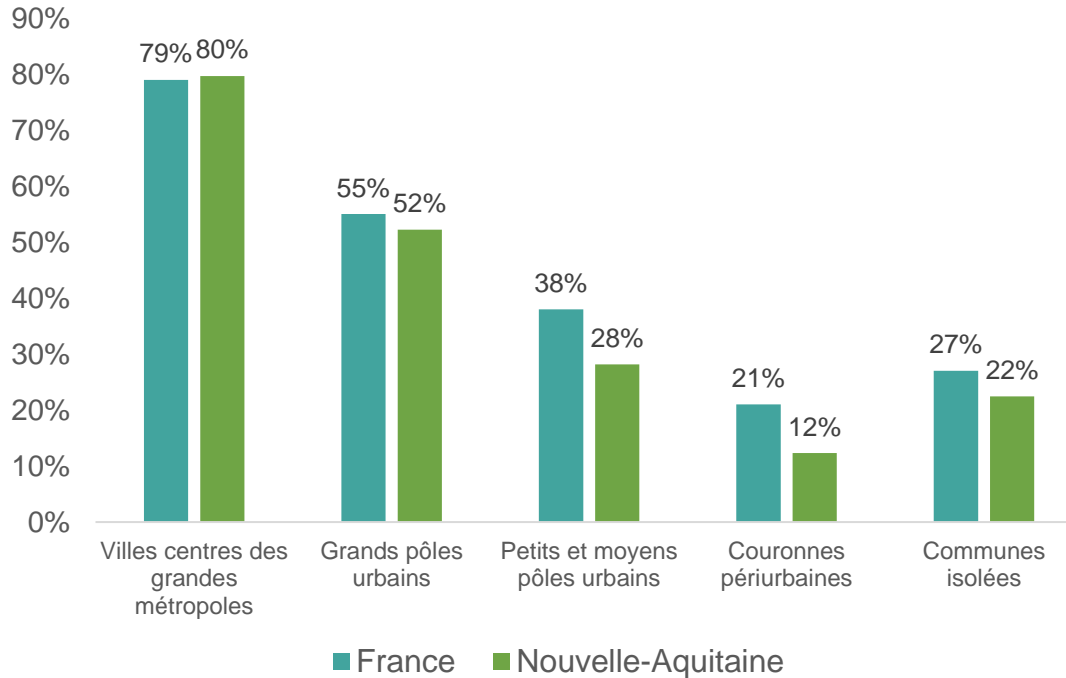
# Analyse de la précarité mobilité Nouvelle Aquitaine

Typologie d'exposition aux risques mobilité : situation en Nouvelle Aquitaine

		Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
<b>Nouvelle Aquitaine</b> 1 074 réponses analysées	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	10,5%	11%	14%
	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 2024	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

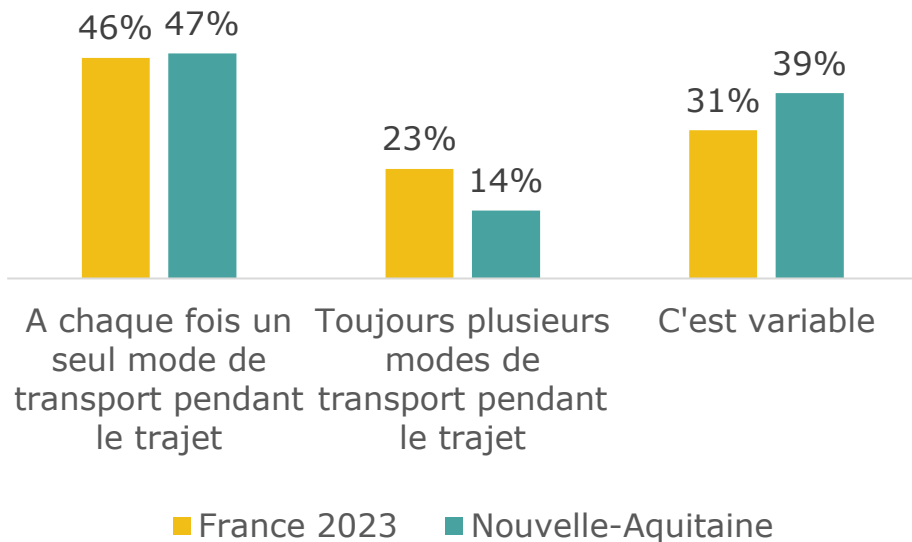
45% des répondant.e.s ont la possibilité de choisir entre différents modes de transport



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

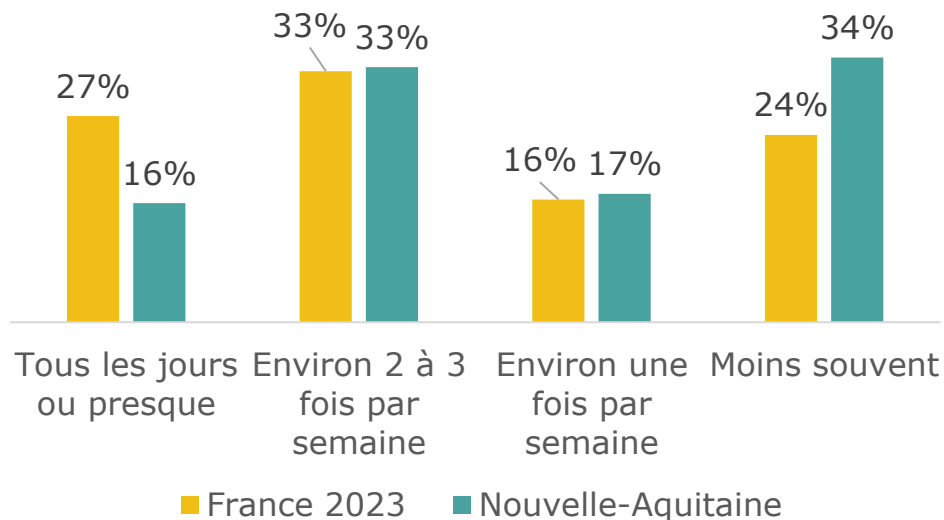
# Pratiques d'intermodalité

## Pratiques d'intermodalité



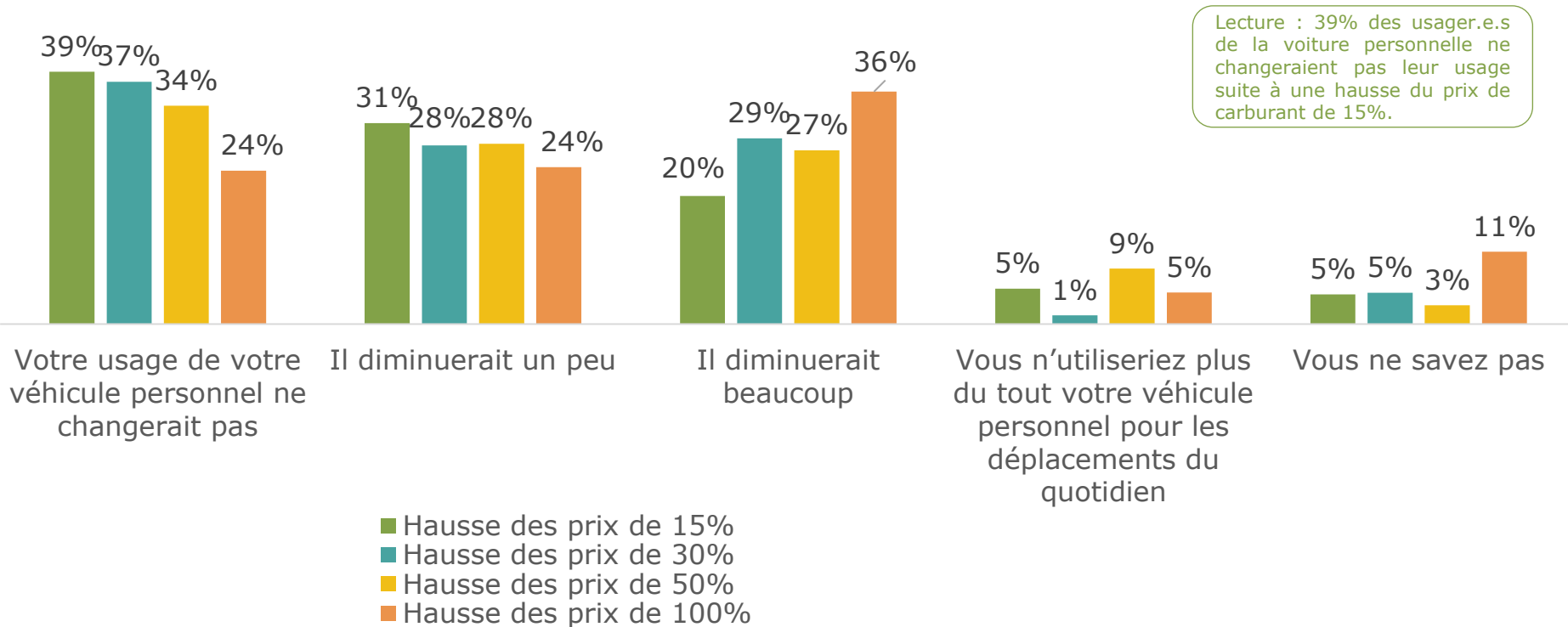
**Les pratiques d'intermodalité se situent dans la moyenne nationale mais sont moins fréquentes**

## Fréquences d'intermodalité



# Des projections proches de la moyenne en cas de hausse du prix du carburant (échelle régionale)

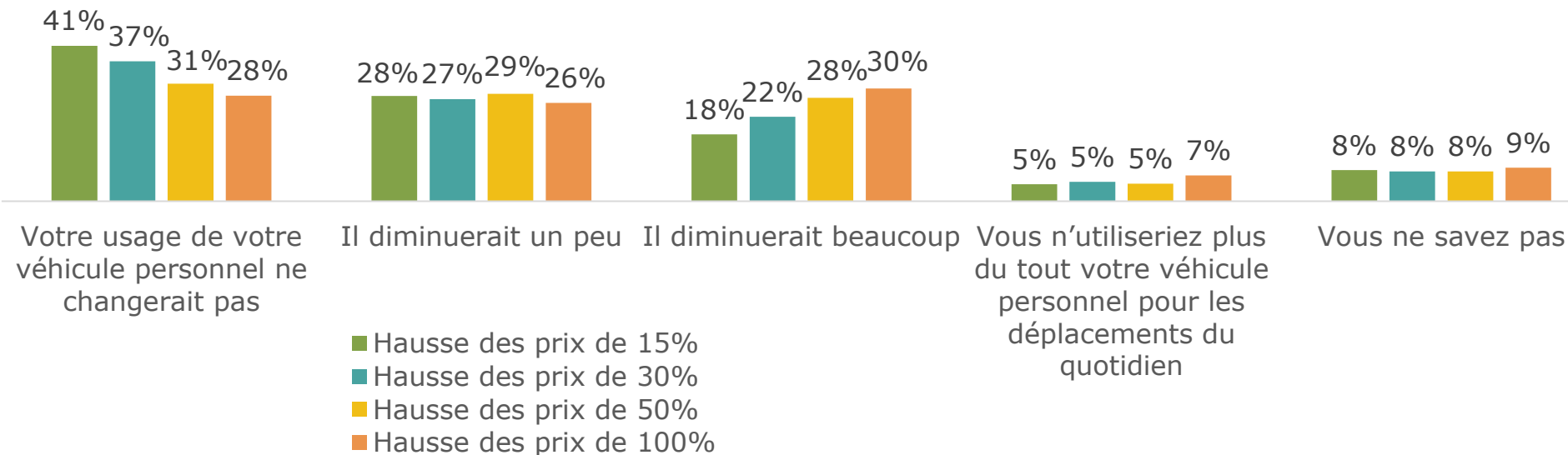
## Scénarii hausse des prix des carburants



# 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%.

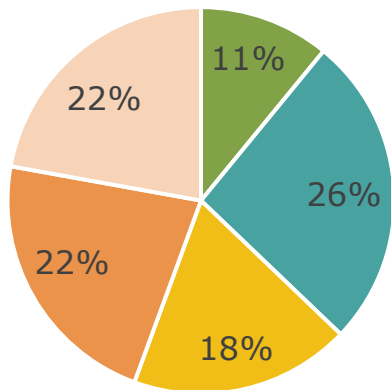
## Quel impact une hausse de ...% du prix du carburant aurait-elle sur l'usage de votre voiture pour les déplacements du quotidien ?



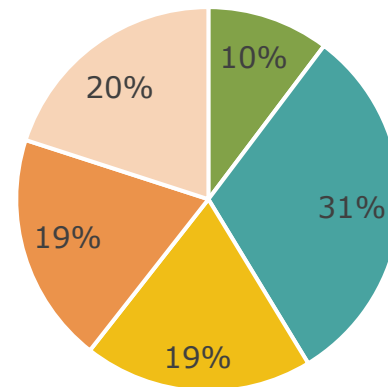
# Nouvelle Aquitaine : des renoncements structurels à la mobilité un peu plus nombreux

## Fréquence de renoncements à un déplacement du quotidien

### Nouvelle-Aquitaine



### France

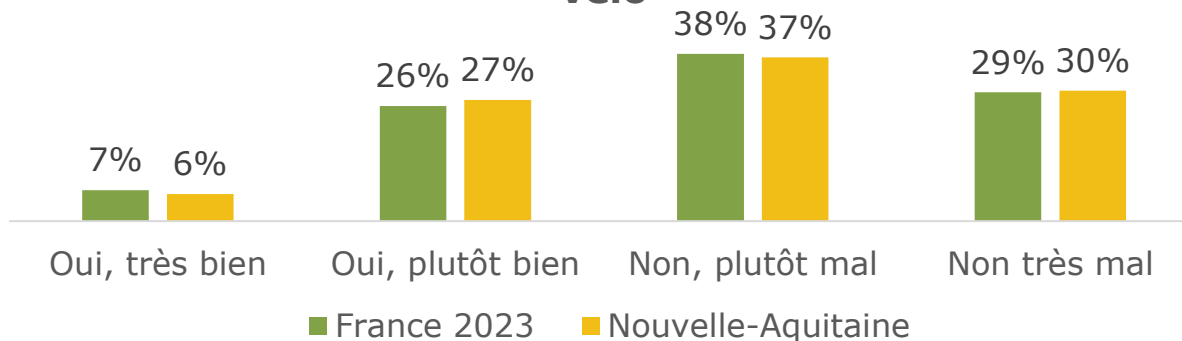


- Une seule fois
- Deux à trois fois
- Quatre à cinq fois
- Plus souvent
- vous ne savez pas

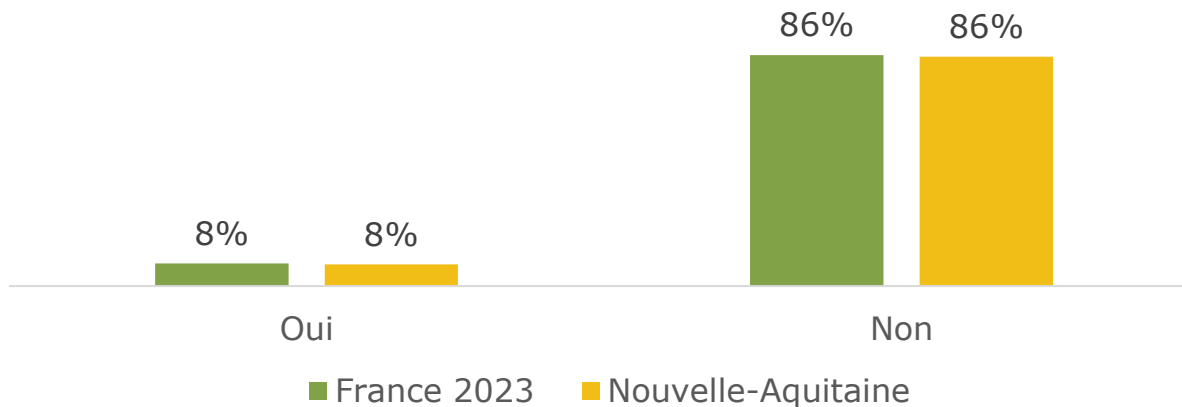


# Une connaissance des aides à la mobilité dans la moyenne

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

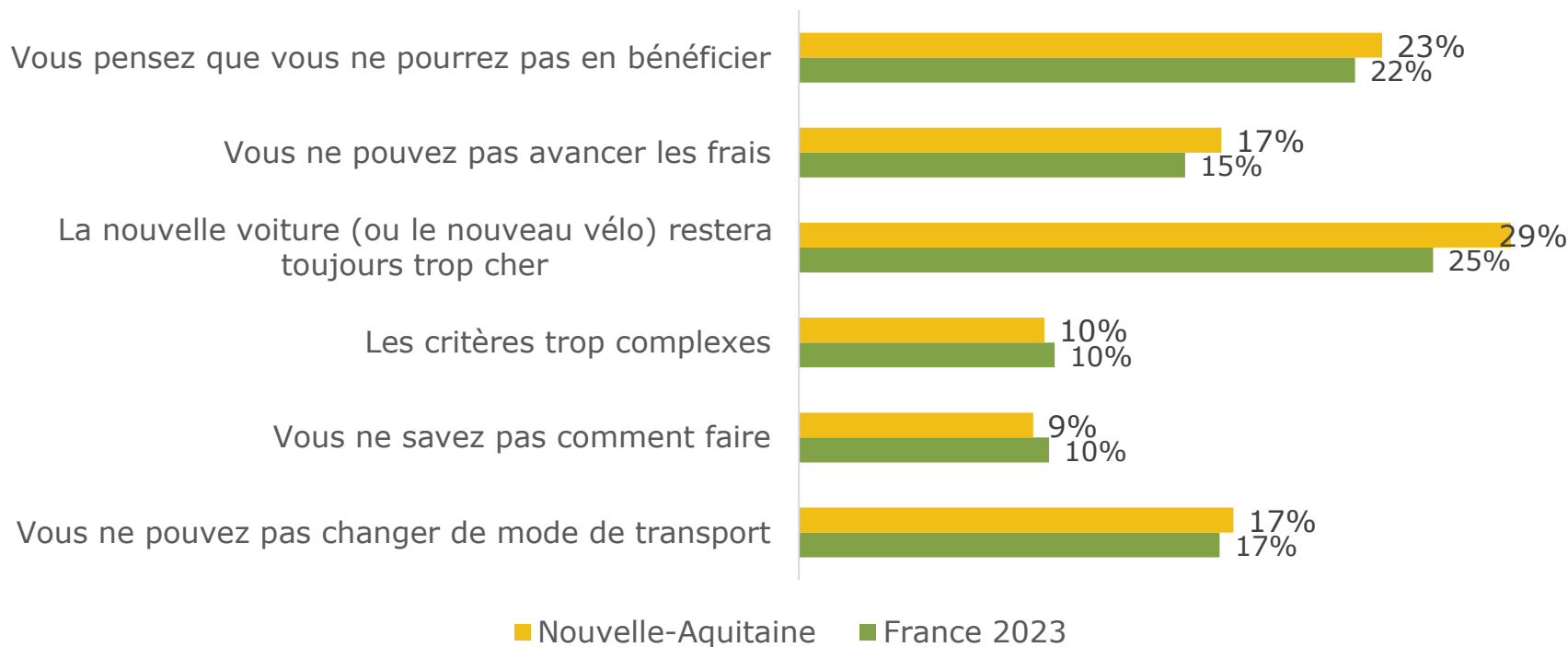


## Avez-vous déjà obtenu une aide de ce type ?



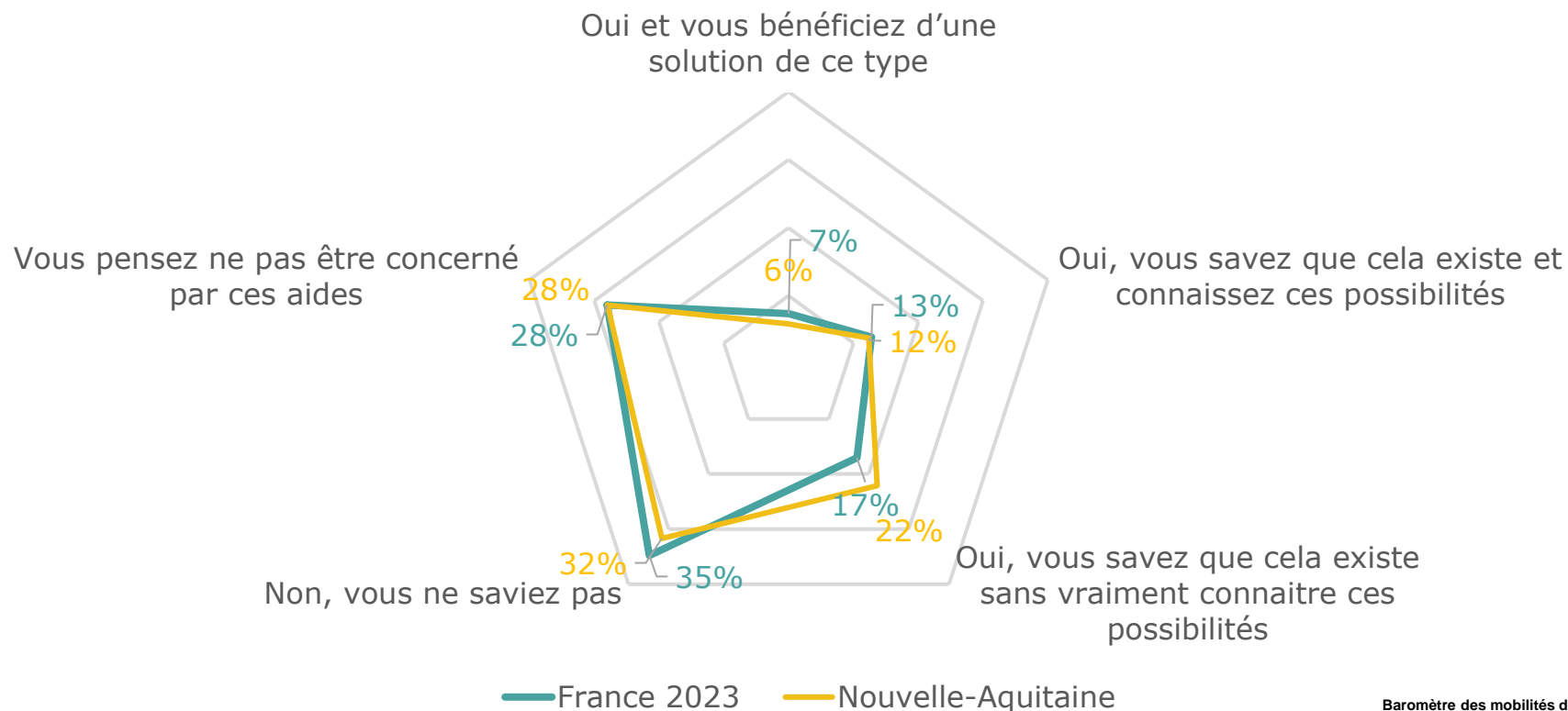
# Connaissance des aides à la mobilité : un peu plus de non-recours en Nouvelle Aquitaine

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



# Nouvelle Aquitaine : une connaissance des tarifications dans les transports en commun proche de la moyenne

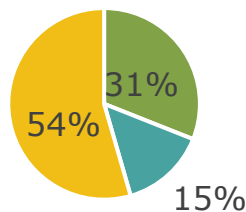
En revenant sur la question des déplacements du quotidien, savez-vous qu'il existe des possibilités de réduction pour vous déplacer en transport collectifs à prix réduit ou gratuitement ?



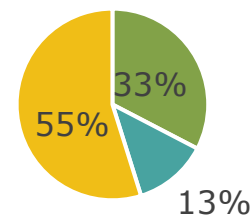
# Mobilité et aléas climatiques : un peu plus de renoncements ponctuels, moins de changement de mode

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

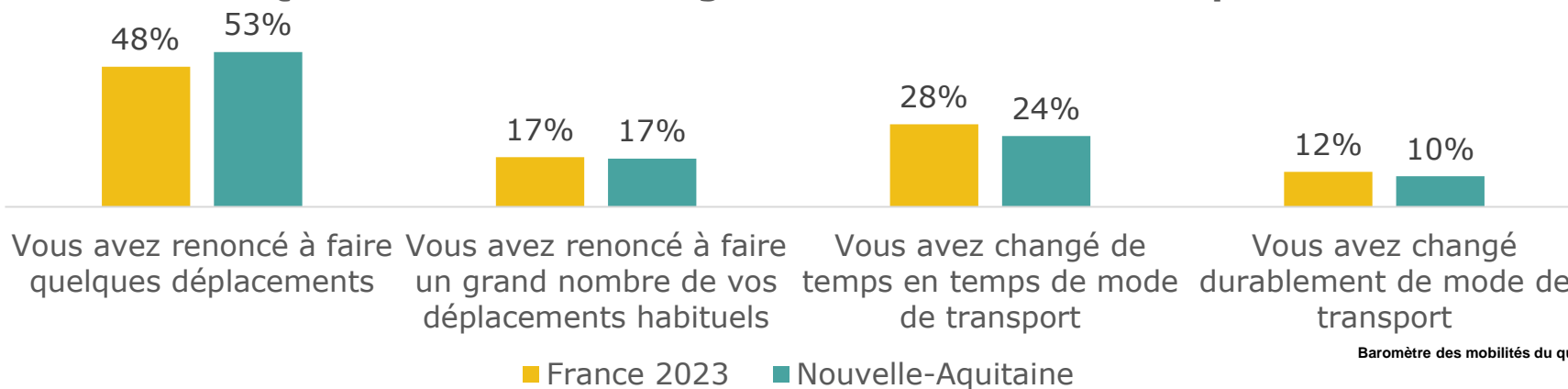


Nouvelle-Aquitaine



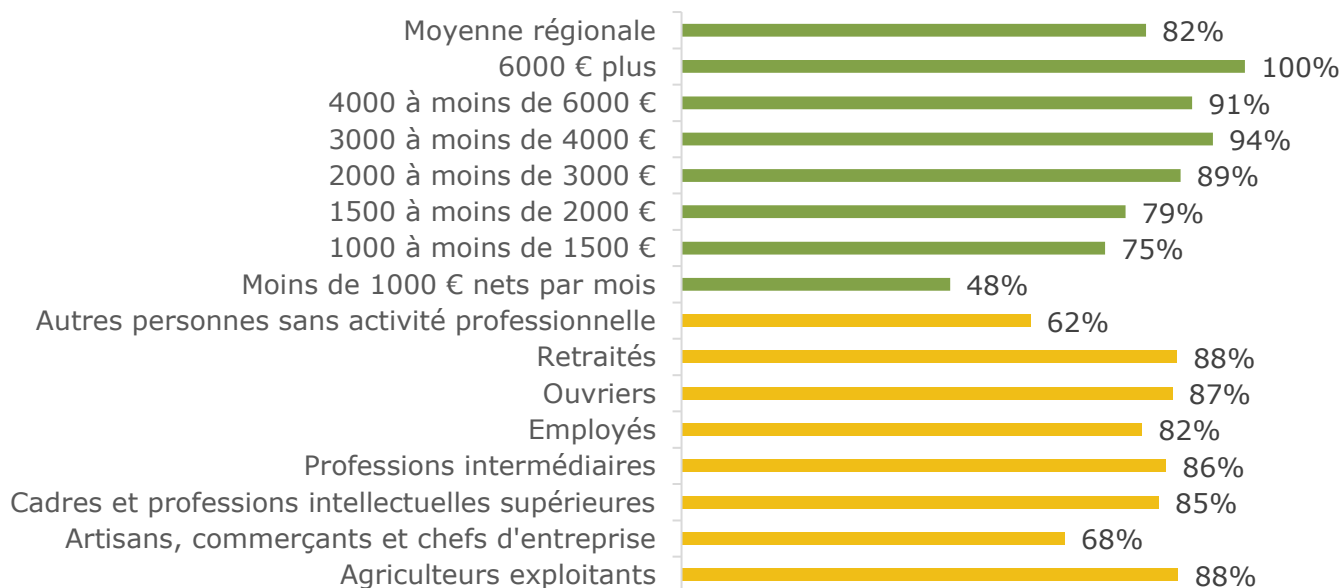
■ Oui, ponctuellement ■ Oui, durablement ■ Non

## 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

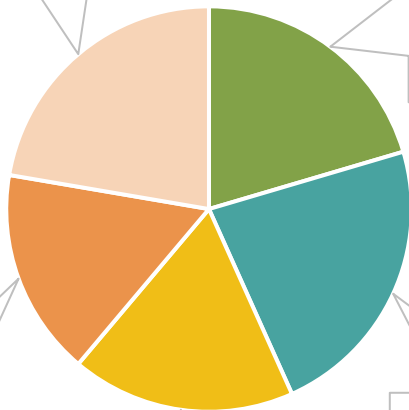
Vous ne serez pas concerné  
22%

Vous devrez changer de véhicule pour pouvoir continuer à vous déplacer en voiture / moto  
20%

Vous prendrez le risque de circuler sans être en règle  
17%

Vous renoncerez à ce déplacement  
18%

Vous vous déplacerez avec une autre solution de transport  
23%



58% des habitant.es de Nouvelle-Aquitaine 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.

