



BAROMÈTRE

des Mobilités du Quotidien



EN PARTENARIAT AVEC :



Résultats régionaux

Bourgogne-Franche-Comté

EN PARTENARIAT AVEC :



Direction générale
des Infrastructures
transports et mobilité





Portrait régional

Bourgogne Franche-Comté

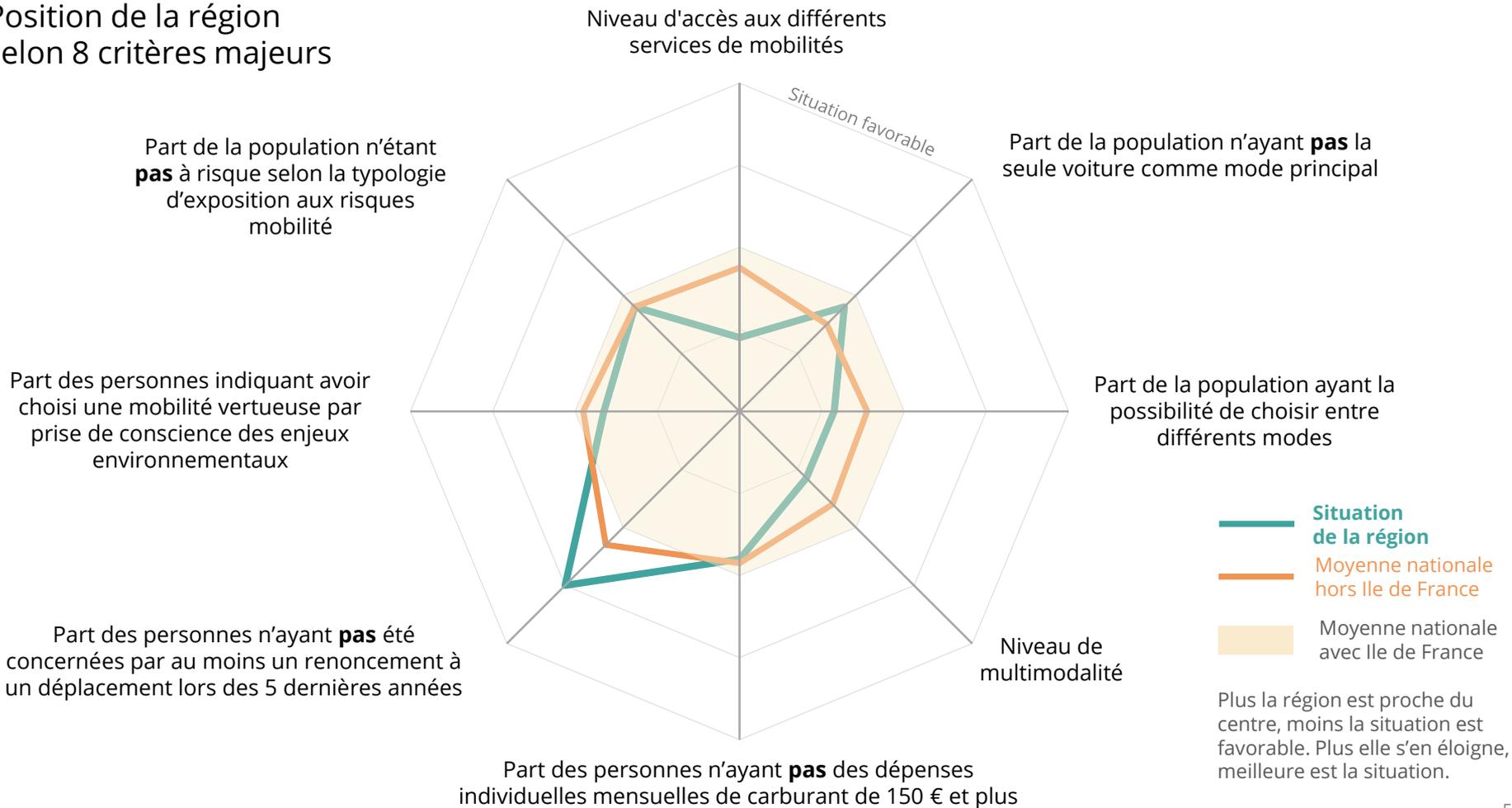
Classement de la région selon la typologie d'exposition aux risques mobilité et selon la part des personnes sans solution de mobilité



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.

Bourgogne Franche-Comté

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	25%	29%	-4	31%
IND02 Part de la population ayant la seule voiture en mode principal	51%	54%	-3	49%
IND03 Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes	46%	50%	-4	55%
IND04 Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)	2,7	2,9	-0,2	3,0
IND05 Part des personnes ayant des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et +	15%	14%	+1	13%
IND06 Part des automobilistes ne changeant pas leurs pratiques malgré une hausse moyenne de 50% des prix	33%	32%	+1	31%
IND07_1 Taux motorisation véhicules thermiques	75%	75%	0	71%
IND07_2 Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	71%	75%	-4	78%
IND09 Part des personnes ayant été concernées par au moins un renoncement à un déplacement lors des 5 dernières années	30%	37%	-7	40%
IND13 Précarité carburant	8%	11%	-3	10%
IND14 Vulnérabilité de mobilité	10%	11%	-1	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	21%	21%	0	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)	15%	21%	-6	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	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	16%	16%	0	16%

En gras les indicateurs repris dans la représentation graphique

Indicateurs à dimension négative

Ampleur des écarts :



Comparaisons 2021 – 2024 au sein de la région

Indicateurs comparables

	Niveau de la région 2021	Niveau de la région 2024	Ecart
IND01 Niveau d'accès aux différents services de mobilité	29%	25%	-4
IND02 Part de la population ayant la seule voiture en mode principal	61%	51%	-10
IND03 Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes	44%	46%	+2
IND04 Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)	2,8	2,7	+0,1
IND05 Part des personnes ayant des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et +	16%	15%	-1
IND06 Part des automobilistes ne changeant pas leurs pratiques malgré une hausse moyenne de 50% des prix	31%	33%	+2
IND07_1 Taux motorisation véhicules thermiques	78%	75%	-3
IND07_2 Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	72%	71%	-1
IND13 Précarité carburant	7%	8%	+1
IND14 Vulnérabilité de mobilité	10%	10%	0
IND15 Dépendance à la voiture	16%	14%	-2
IND16 Part de la population à risque selon la typologie d'exposition aux risques mobilité	24%	21%	-3

En gras les indicateurs repris dans la représentation graphique

Indicateurs à dimension négative

Ampleur des écarts :



BMQ 2023, portraits régionaux

Bourgogne Franche-Comté

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

Les habitants de la région sont globalement moins dotés que la moyenne nationale hors Ile-de-France : moins d'accès aux services de proximité (-4 points), moins de possibilité de choisir son mode (-4 points) et même moins d'habitants n'ayant que la voiture en mode principal (-3 points), avec un niveau de multimodalité inférieur à 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 ainsi que la projection du maintien de l'usage de la voiture dans l'hypothèse d'une augmentation de 50% des prix du carburant sont dans la moyenne.

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 4 points à la moyenne nationale hors Ile-de-France, alors que leur taux de motorisation est dans 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 inférieurs à la moyenne nationale hors Ile-de-France (-7 points).

Le « risque mobilité » se situe dans la moyenne nationale hors Ile-de-France avec un indicateur de précarité carburant inférieur de 3 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)

Les trois indicateurs sont inférieurs à la moyenne nationale hors Ile-de-France : la proportion de propriétaires déclarés de véhicules avec une vignette 0 ou 1 est de 6 points inférieure à la moyenne, la propension à choisir son mode de déplacement pour des motifs environnementaux de 2 points inférieure, de même que le renoncement à des déplacements pour des raisons liées aux aléas climatiques.

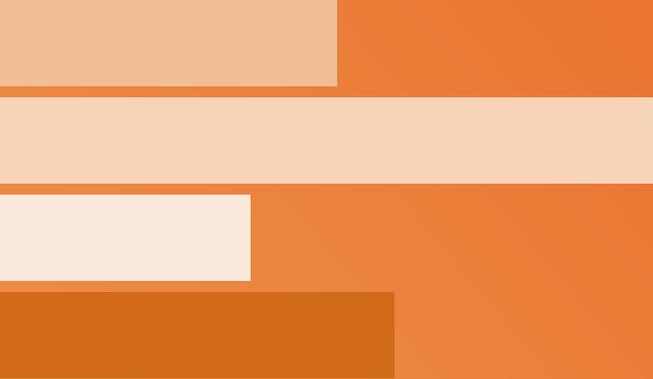
Mesure du non-recours aux aides à la mobilité (23)

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 même niveau que la moyenne nationale hors Ile-de-France.

Comparaison 2021 – 2023

Cette comparaison laisse essentiellement apparaître deux enseignements : une diminution globale des possibilités de mobilité à la disposition des habitants de la région : moindre accès aux services en proximité et forte diminution de la population ayant la seule voiture en mode principal (-10 points).

Par ailleurs le « risque mobilité » est paradoxalement en décroissance de 3 points.



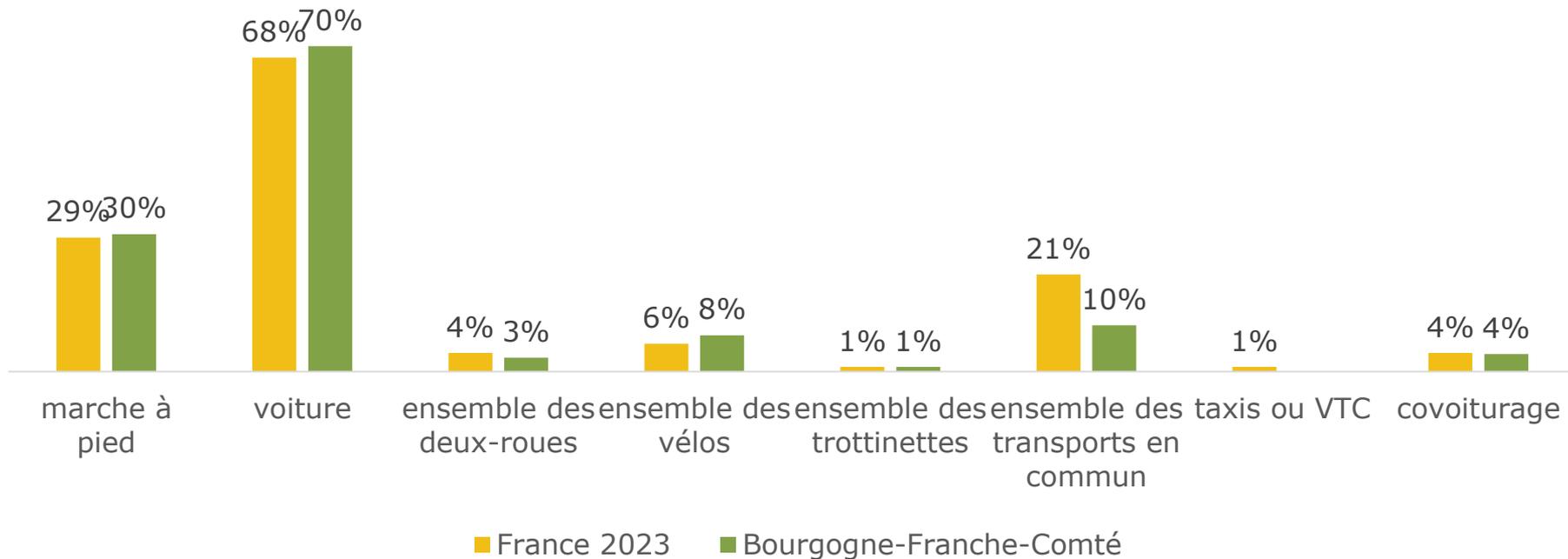
Principales solutions de mobilité : usages et accès

Modes de transport principaux

La voiture est le mode de déplacement principal de 70 % des répondant.e.s bourguignons franc-comtois

La part des transports collectifs est de 10%, bien en-dessous de la moyenne nationale (21%)

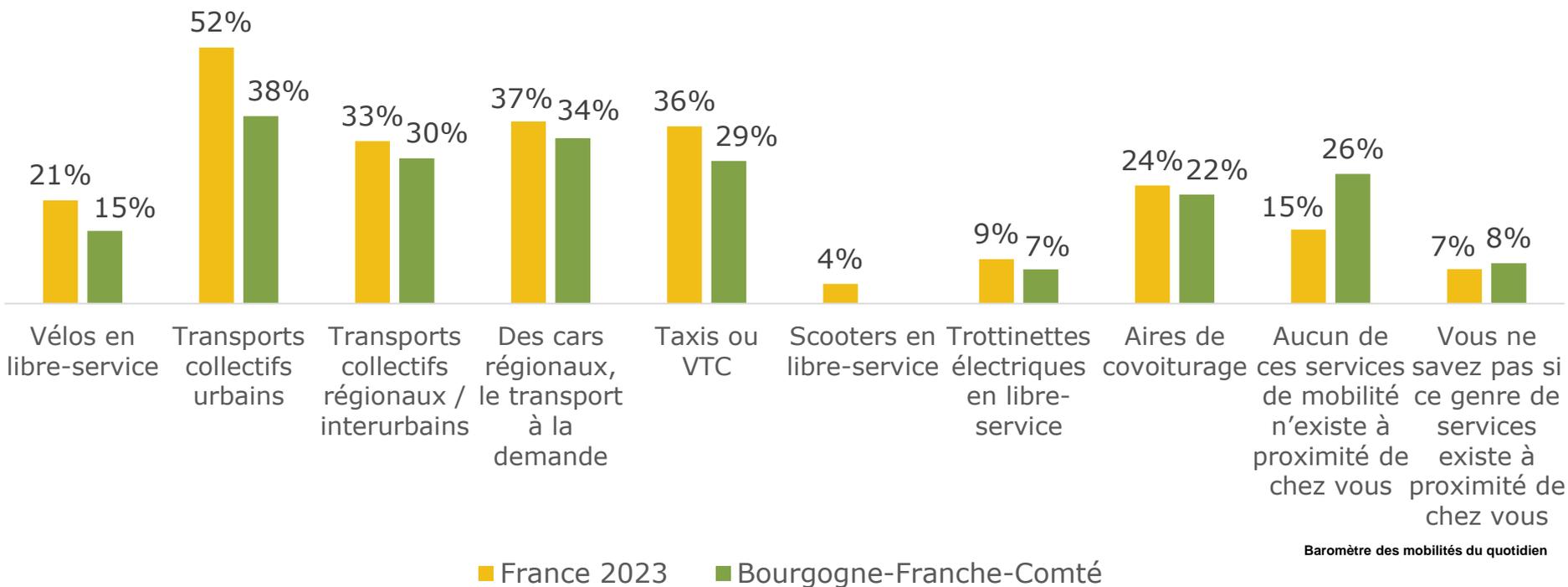
Mode de transport principal utilisé



Modes de transport à proximité du domicile

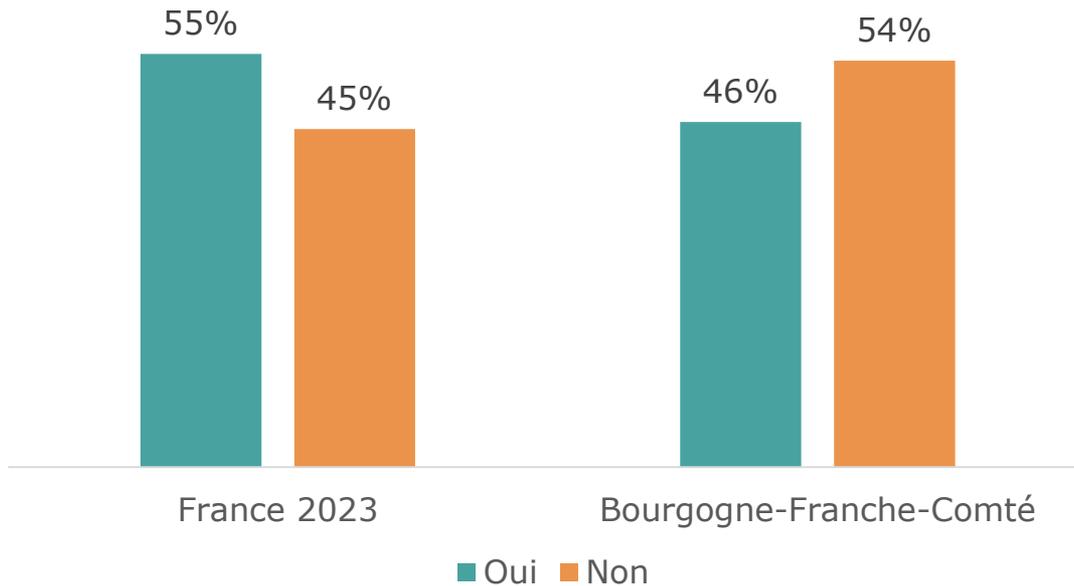
Les habitants de la région ont significativement moins accès aux services et modes de transport en proximité, et sont nettement plus nombreux à considérer ne disposer d'aucune solution de ce type.

Modes à proximité du domicile



Possibilité de choisir son mode de transport

Possibilité de choix entre plusieurs modes

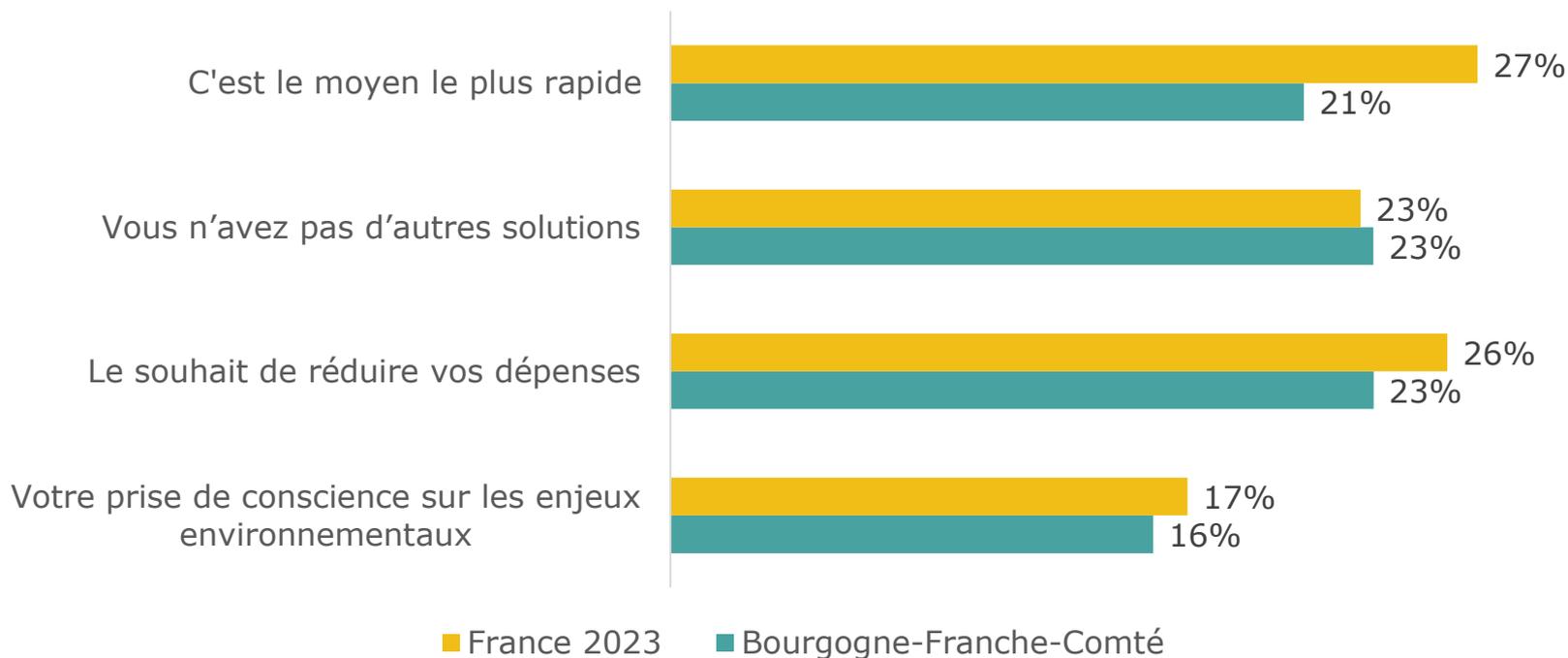


Moins de possibilités de choix en Bourgogne-Franche-Comté comparé au national

En Bourgogne-Franche-Comté, 46% des répondant.e.s disent avoir le choix de leur mode de déplacement contre 55% en moyenne nationale.

En Bourgogne Franche-Comté, le choix des transports en commun est d'abord une nécessité pratique ou économique

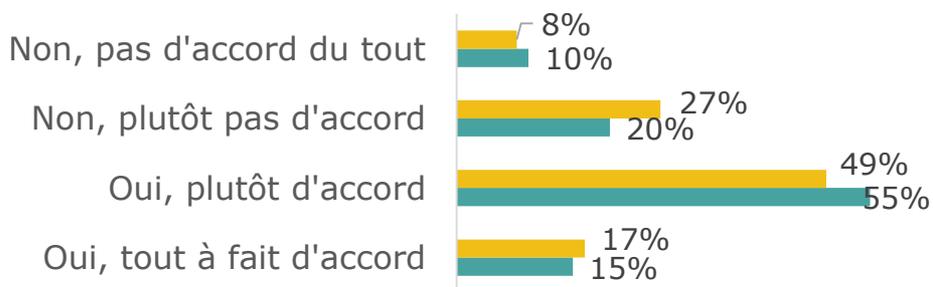
Incitatifs à l'usage des transports en commun pour les déplacements du quotidien



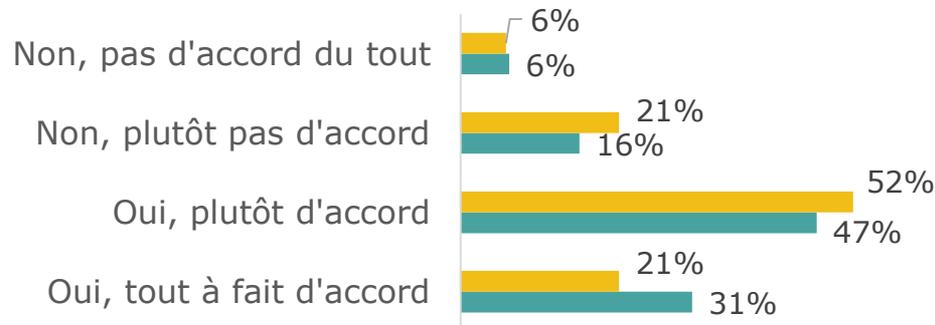
Des conditions d'usage des transports en commun contrastées, mais qui s'équilibrent

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 »



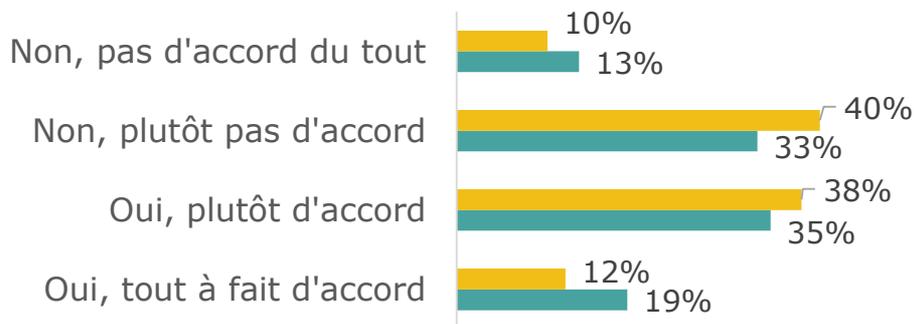
« Vous vous sentez en sécurité »



■ France 2023 ■ Bourgogne-Franche-Comté

■ France 2023 ■ Bourgogne-Franche-Comté

« Les lieux d'attente sont confortables »

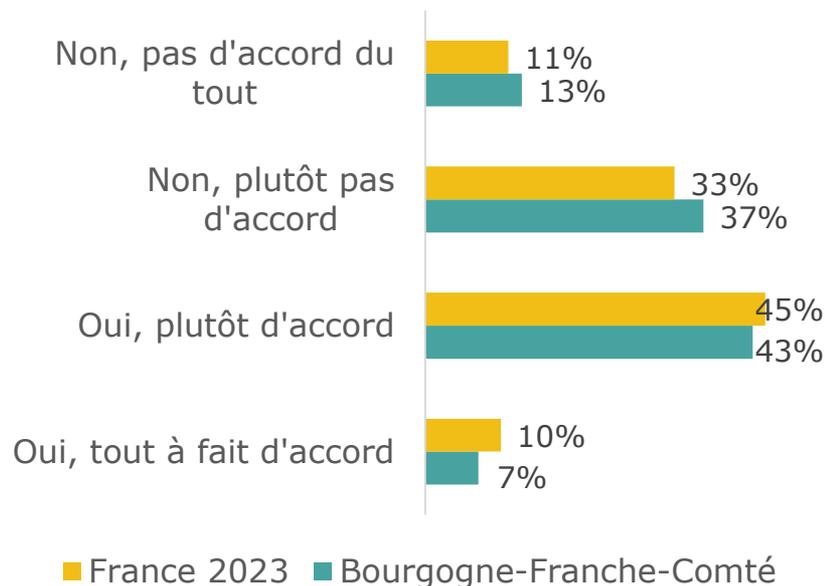


■ France 2023 ■ Bourgogne-Franche-Comté

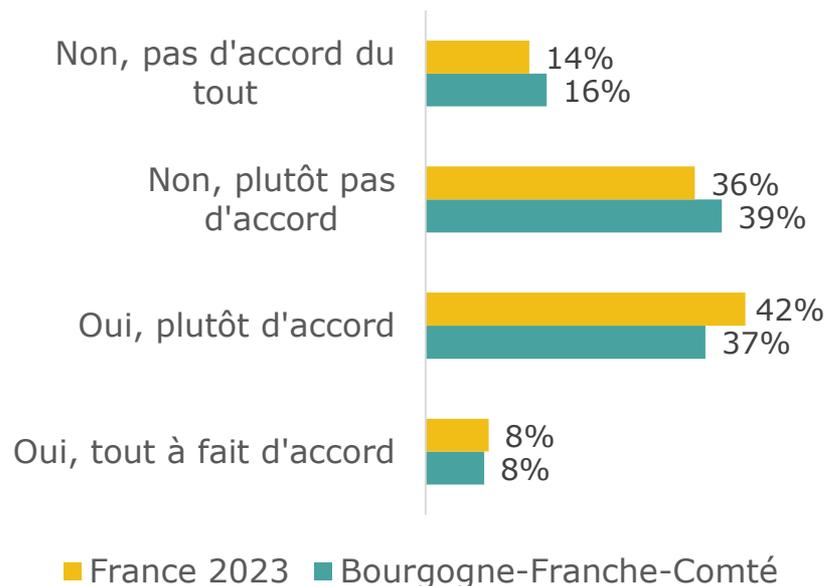
Des non-usagers des transports en commun qui les considèrent plus souvent plus chers et moins faciles à emprunter

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

Les prix sont moins onéreux que la voiture

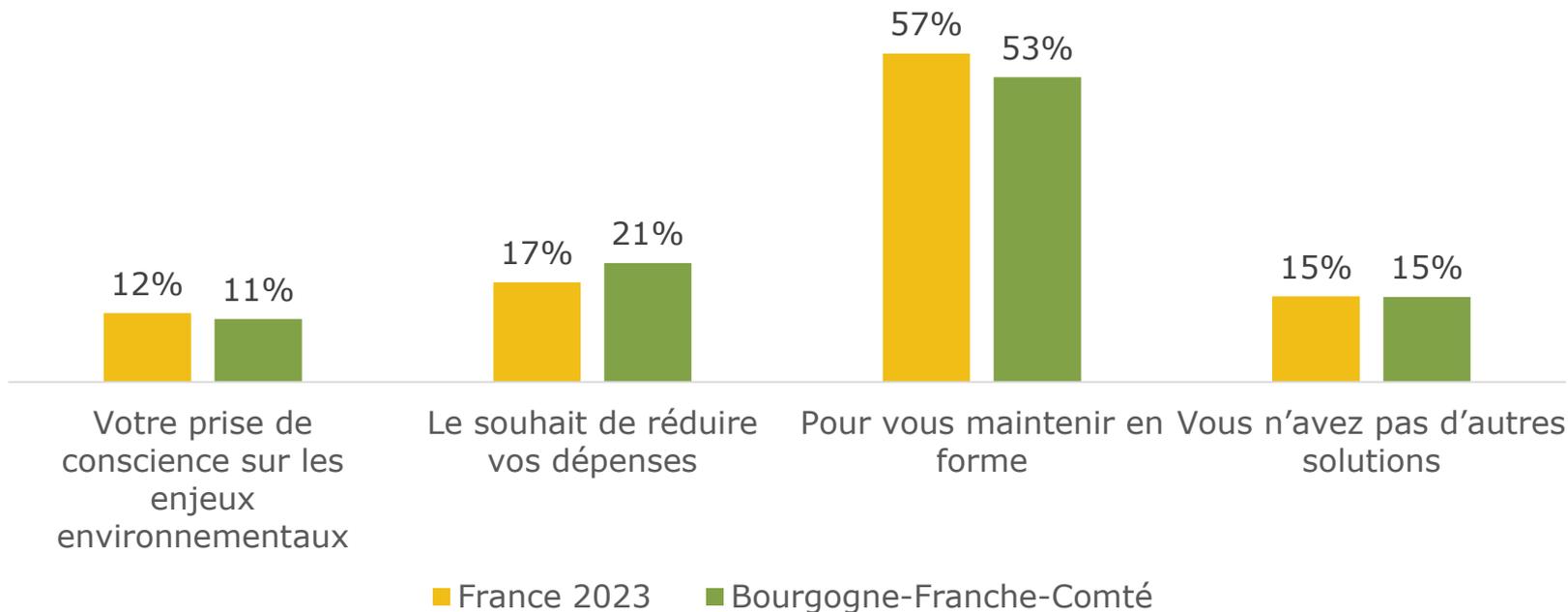


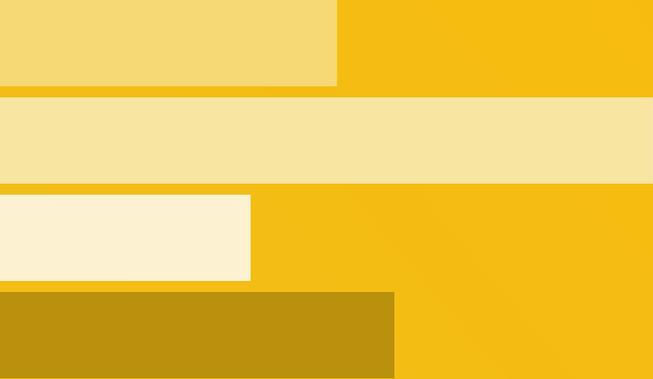
Il est facile de savoir comment faire un trajet



Usages de la marche : un impact économique plus important en Bourgogne Franche-Comté

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

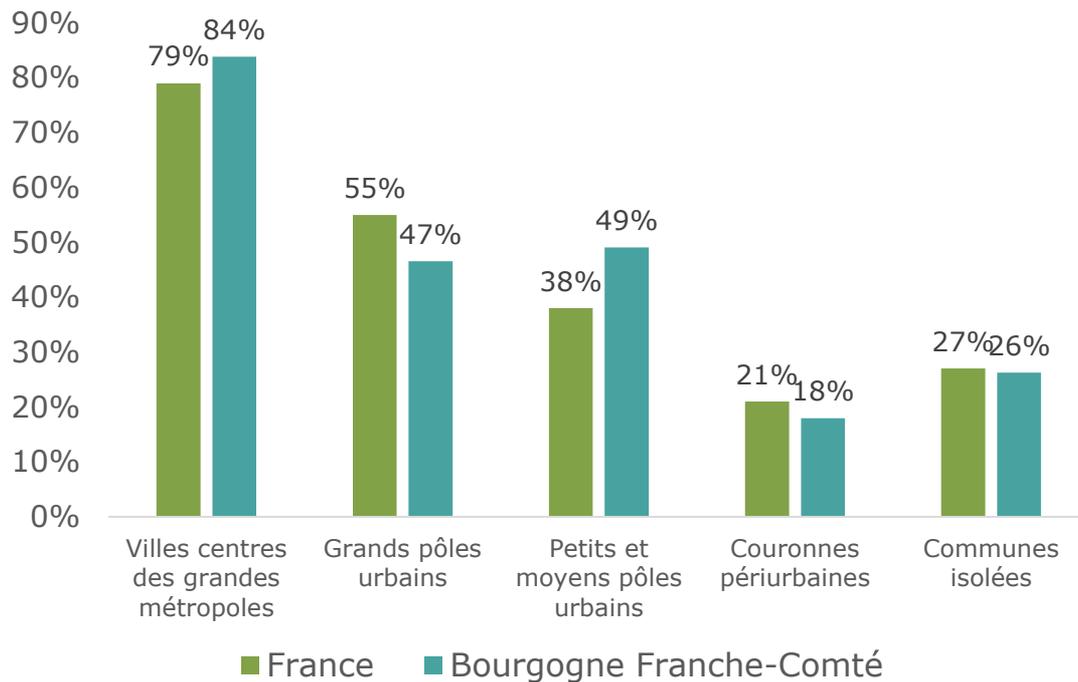
Analyse de la précarité mobilité Bourgogne Franche-Comté

Typologie d'exposition aux risques mobilité : situation en Bourgogne Franche-Comté

		Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
Bourgogne Franche-Comté	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	8%	10%	14%
	574 réponses analysées	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance) 21%		
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

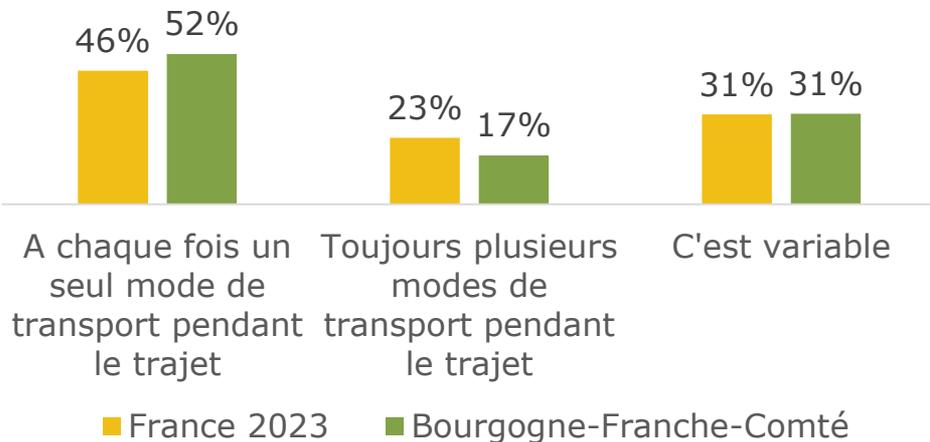
46% des répondant.e.s ont la possibilité de choisir entre différents modes de transport



En Bourgogne Franche-Comté, il est plus aisé de choisir son mode de transport dans les villes centres des grandes métropoles et dans les petits et moyens pôles urbains, à l'inverse notamment des grands pôles urbains.

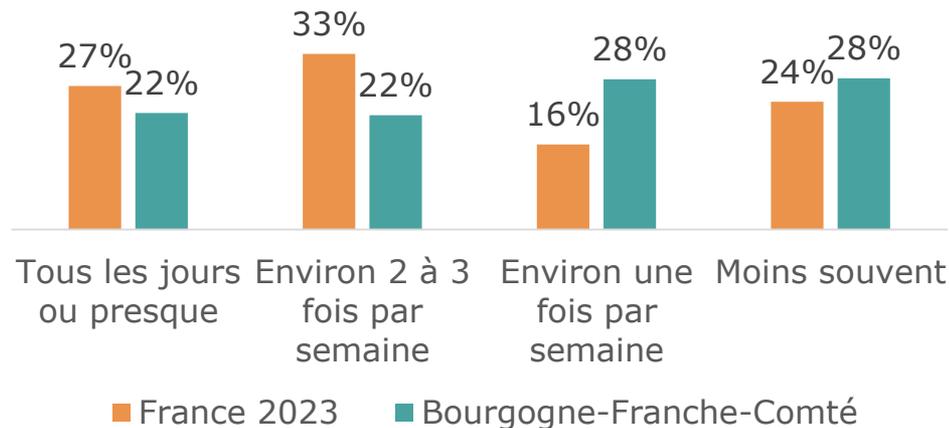
Pratiques d'intermodalité

Pratiques d'intermodalité



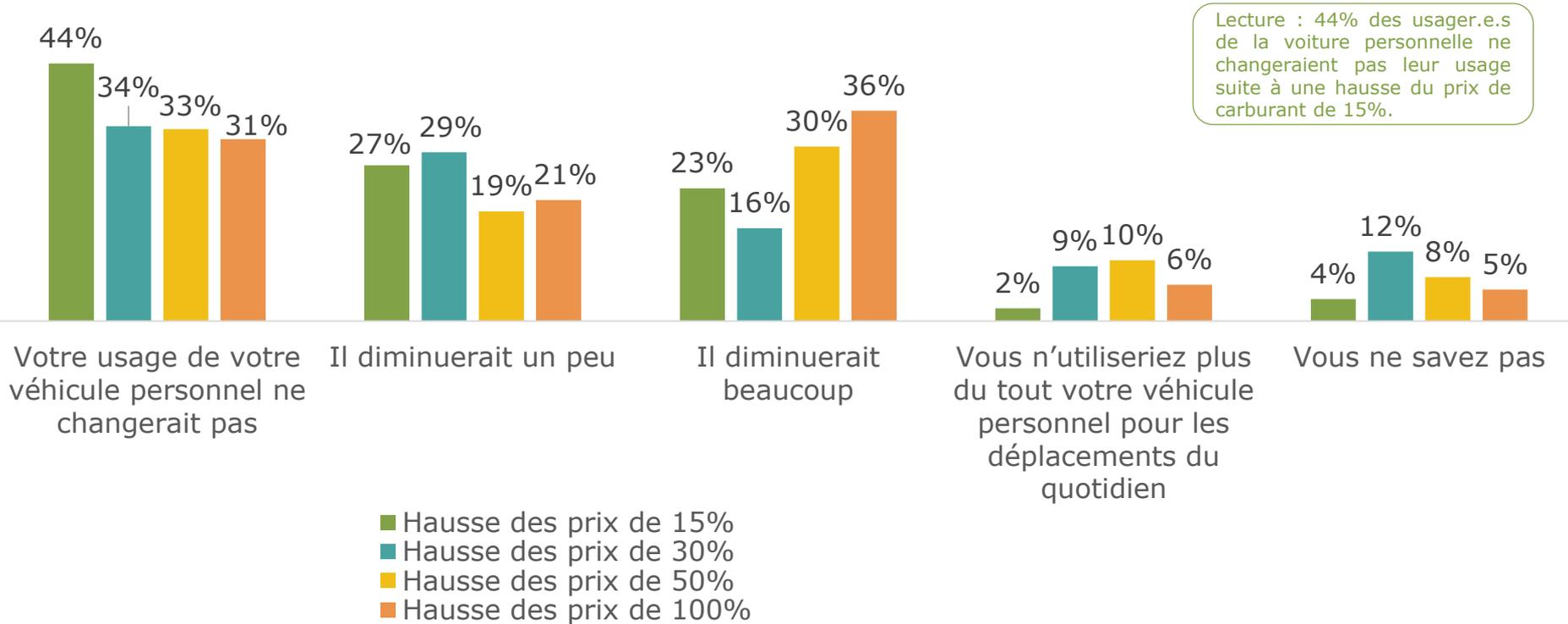
Les pratiques d'intermodalité sont moins observées en Bourgogne Franche-Comté

Fréquences d'intermodalité



Projections proches de la moyenne nationale en cas de hausse du prix du carburant (échelle régionale)

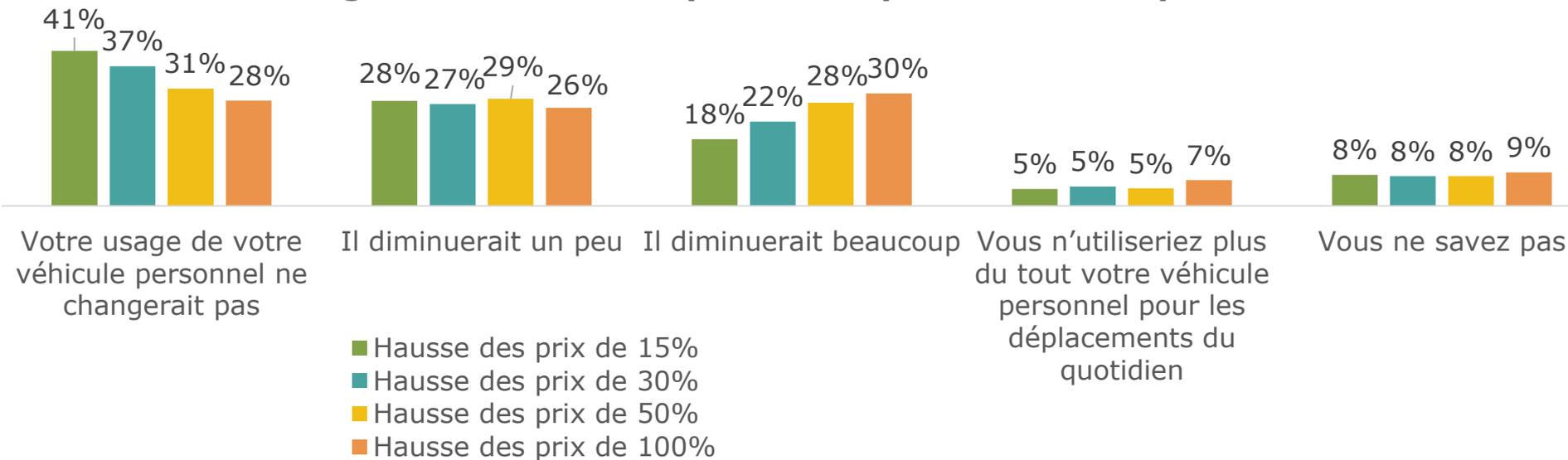
Scénarii hausse des prix des carburants



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%.

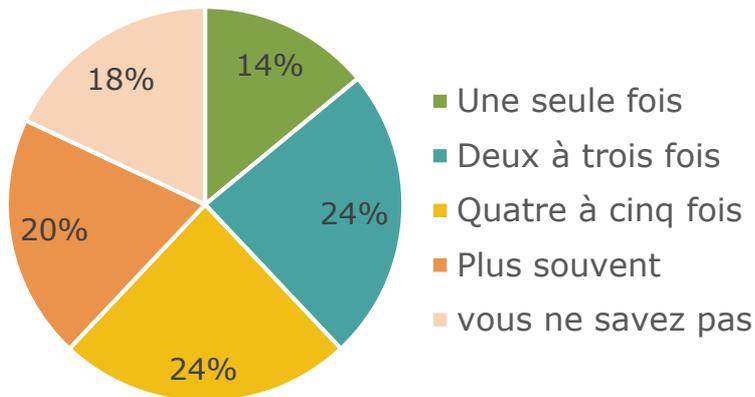
Quel impact une hausse de ...% du prix du carburant aurait-elle sur l'usage de votre voiture pour les déplacements du quotidien ?



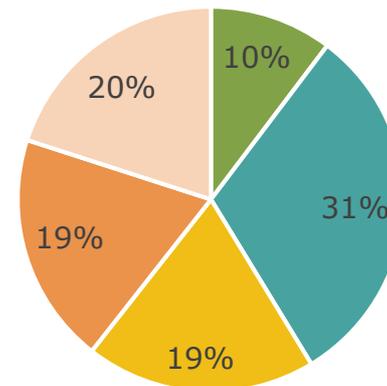
Bourgogne Franche-Comté : plus de renoncements structurels à la mobilité

Fréquence de renoncements à un déplacement du quotidien

Bourgogne Franche-Comté

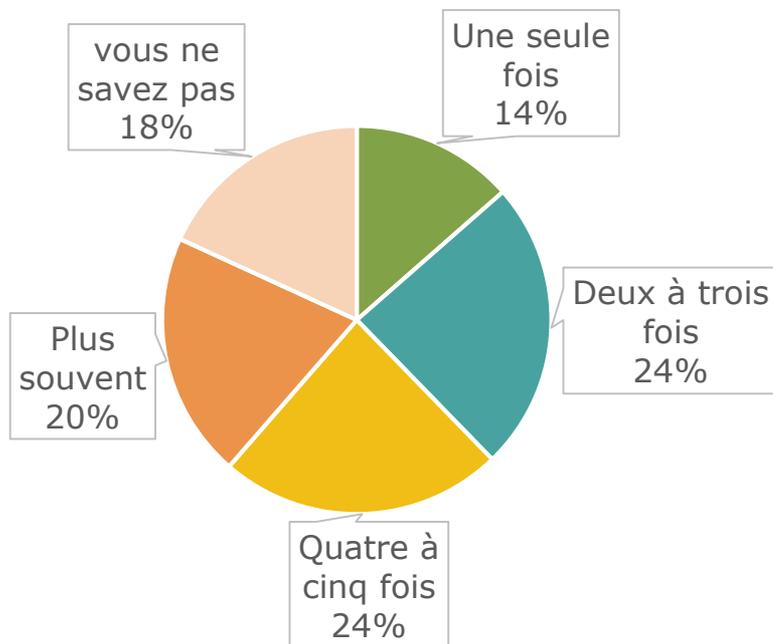


France



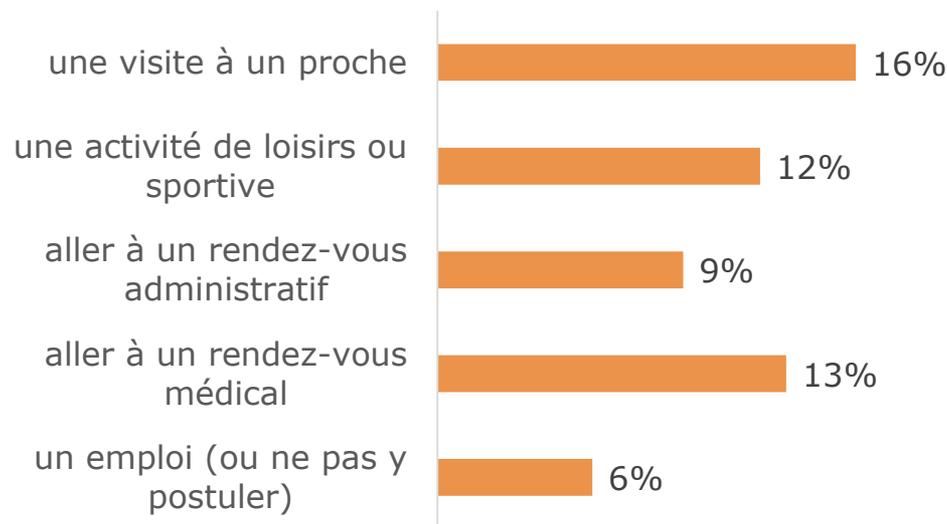
Renoncements à la mobilité

Fréquence de renoncements à un déplacement du quotidien



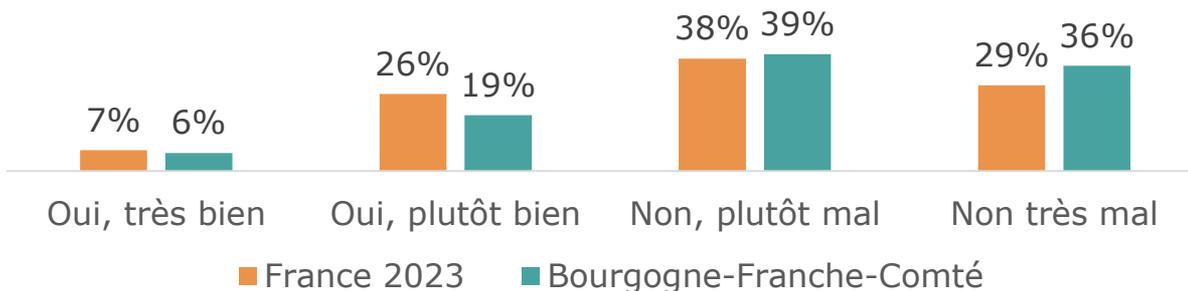
- Une seule fois
- Deux à trois fois
- Quatre à cinq fois
- Plus souvent

A quoi avez-vous dû renoncer lors des 5 dernières années en raison de ces problèmes de transport ou de mobilité ?

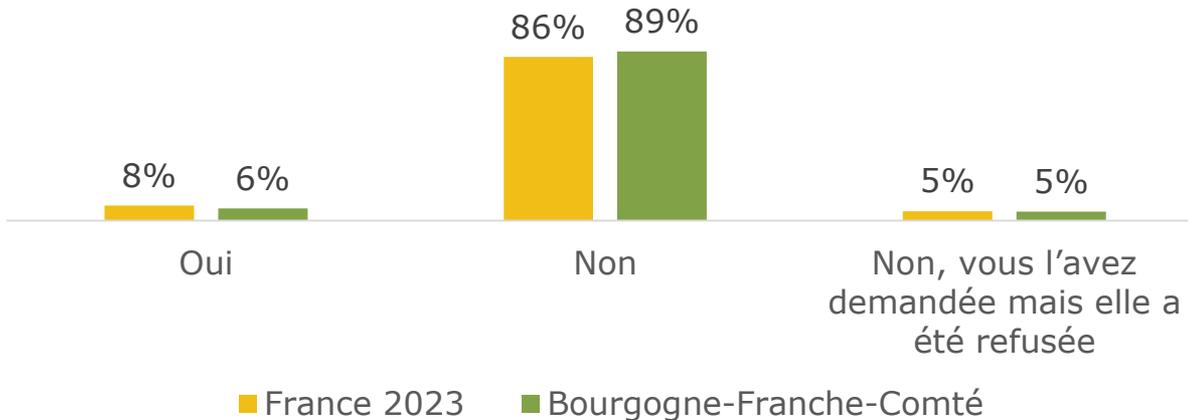


Une moindre connaissance des aides à la mobilité en Bourgogne Franche-Comté

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

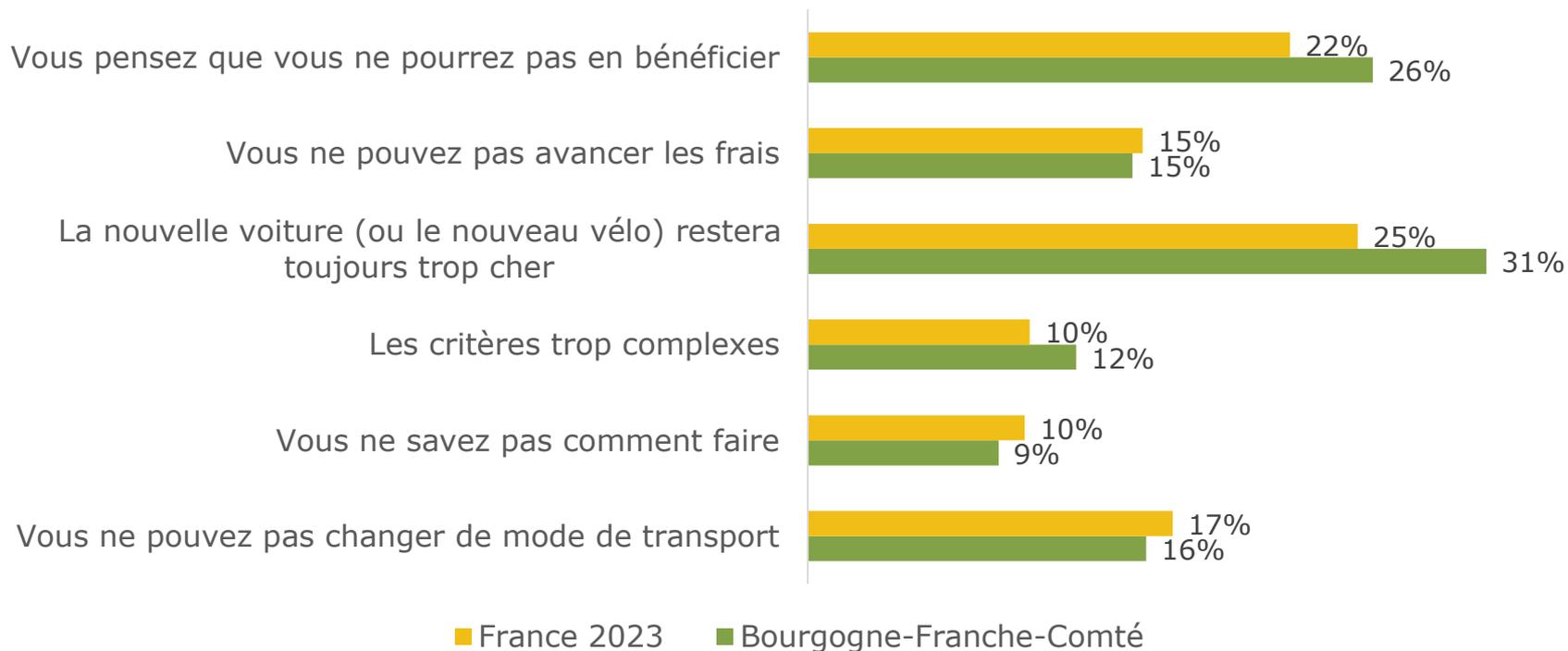


Avez-vous déjà obtenu une aide de ce type ?



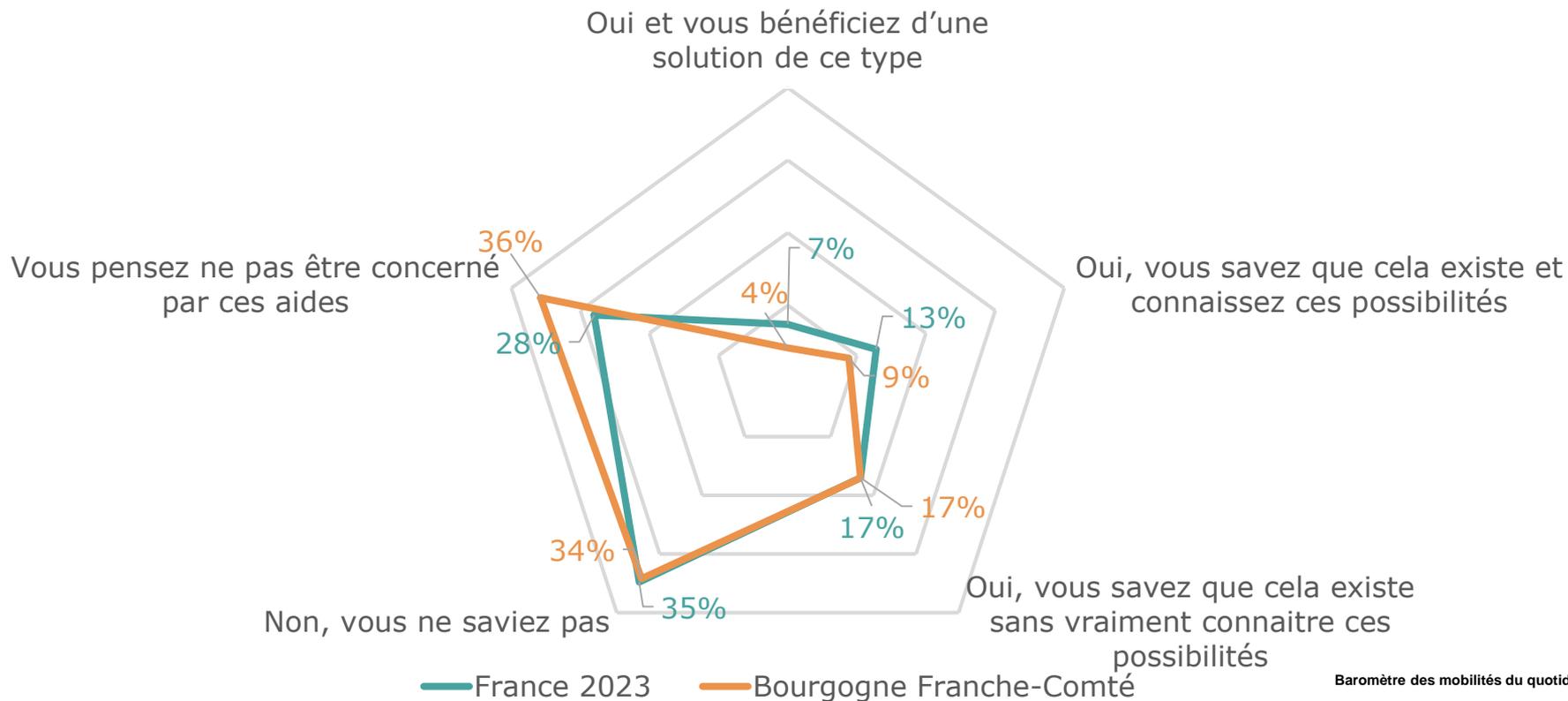
Connaissance des aides à la mobilité : un non-recours important en Bourgogne Franche-Comté

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



Bourgogne Franche-Comté : une moindre connaissance des tarifications dans les transports en commun

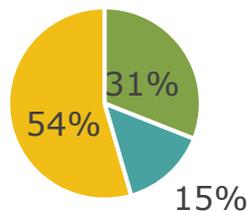
En revenant sur la question des déplacements du quotidien, savez-vous qu'il existe des possibilités de réduction pour vous déplacer en transport collectifs à prix réduit ou gratuitement ?



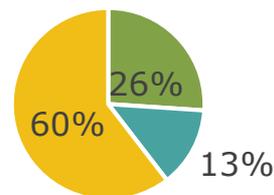
Mobilité et aléas climatiques : moins de renoncements qu'en moyenne

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

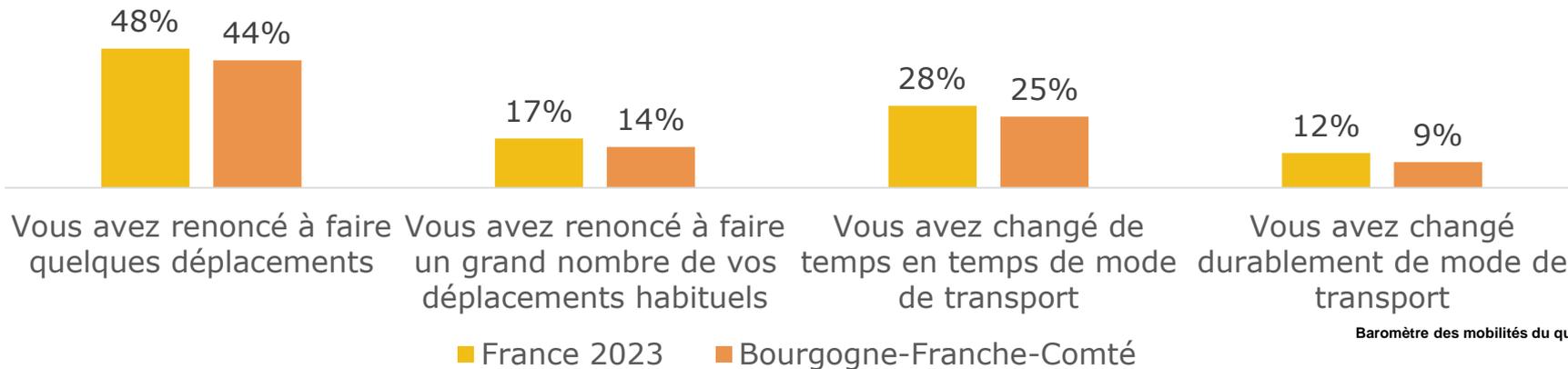


Bourgogne-Franche-Comté



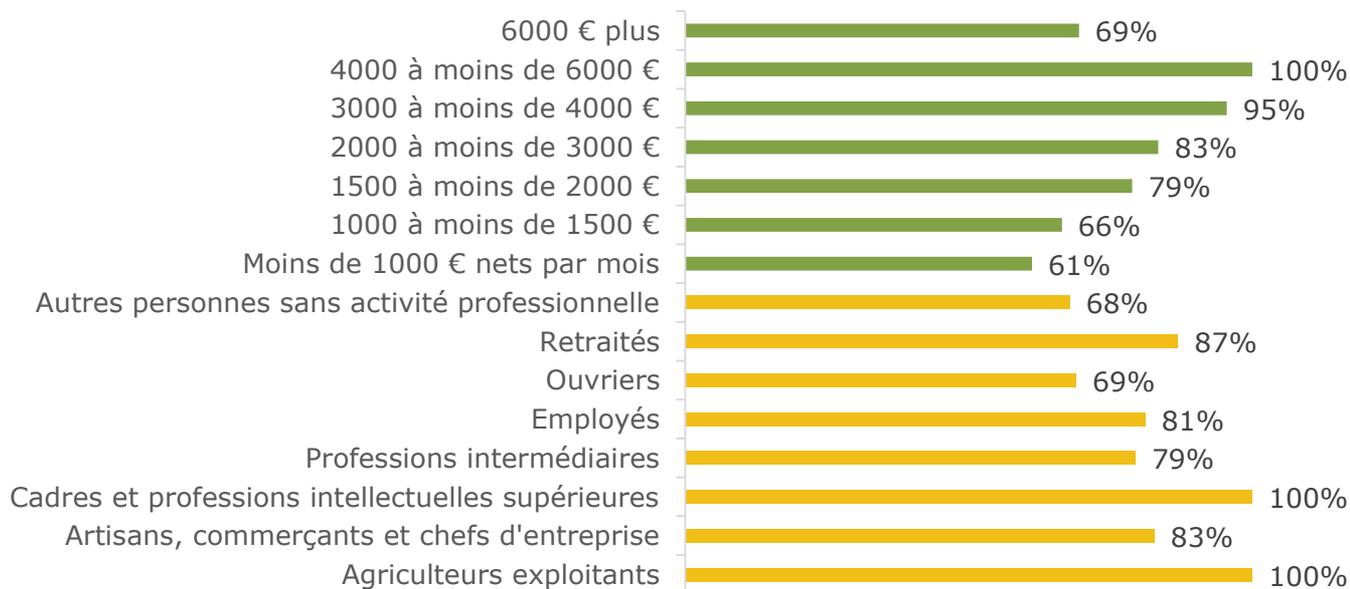
■ Oui, ponctuellement ■ Oui, durablement ■ Non ■ Oui, ponctuellement ■ Oui, durablement ■ Non

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 certaines catégories de population en sont plus dépendantes encore : retraités, CSP+ par exemple

ZFE : connaissance et projection d'usage

Impact des ZFE sur la mobilité des automobilistes

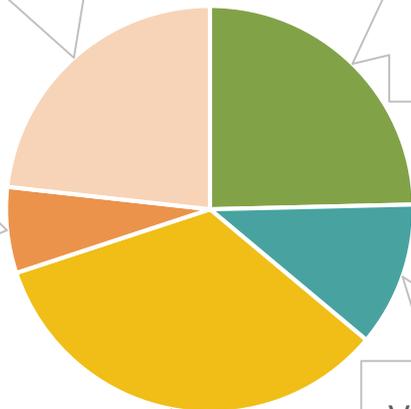
Vous ne serez pas concerné
23%

Vous devrez changer de véhicule pour pouvoir continuer à vous déplacer en voiture / moto
25%

Vous prendrez le risque de circuler sans être en règle
7%

Vous renoncerez à ce déplacement
34%

Vous vous déplacerez avec une autre solution de transport
11%



61% des habitant.es de Bourgogne-Franche-Comté 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 phénomènes de renoncement seraient particulièrement élevés.

