

**Baromètre des mobilités du quotidien – Hauts-de-France 2023**

*Wimoov*

*Année : 2024*

Lien de téléchargement

Mots clés : 5 ou 6 mots clés sur les thématiques

*En quoi ce document est une source d’inspiration pour les mobilités durables dans les QPV des Hauts-de-France ?*

Le Baromètre des mobilités du quotidien (BMQ) 2023 pour les Hauts-de-France met en évidence des difficultés accrues en matière de mobilité, notamment une dépendance élevée à la voiture, un accès limité aux alternatives de transport, ainsi que des freins spécifiques au développement de la marche et du vélo dans la région.

1. Une forte dépendance à la voiture

* 71 % des habitants utilisent la voiture comme principal mode de déplacement, une proportion plus élevée que la moyenne nationale (68 %).
* Les alternatives à la voiture restent peu accessibles, avec des offres limitées en transports collectifs, services de vélos en libre-service et infrastructures cyclables.
* En cas de hausse des prix du carburant, une majorité des habitants maintiendrait leurs pratiques, reflétant une faible capacité à se tourner vers des modes alternatifs.

2. Une faible place pour la marche

* La marche comme mode de déplacement est sous-exploitée dans les Hauts-de-France, malgré son potentiel pour des trajets courts.
* Les motivations liées à la marche (maintien en forme, réduction des dépenses) sont moins objectivées que dans d’autres régions.
* Les conditions pour favoriser la marche restent insuffisantes, notamment dans les territoires périurbains et ruraux, où les infrastructures piétonnes sont limitées.

3. Un usage encore limité du vélo

* La part des vélos comme mode principal ou secondaire est faible, en raison d’un manque d’infrastructures adaptées et d’une offre limitée de services (vélos en libre-service, garages sécurisés).
* Les habitants des Hauts-de-France déclarent une moins grande proximité aux services liés au vélo par rapport à la moyenne nationale.
* Les freins culturels et pratiques persistent : absence d’aménagements sécurisés, manque de sensibilisation, et faible intégration du vélo dans les habitudes de déplacement.

4. Des alternatives limitées à la voiture

* 49 % des habitants indiquent avoir la possibilité de choisir entre plusieurs modes de transport, contre 55 % au niveau national.
* Les offres de transports collectifs (urbains et interurbains) sont perçues comme moins pratiques, confortables et sécurisées, ce qui limite leur attractivité.
* Les territoires ruraux et périurbains présentent des déficits d’intermodalité, rendant difficile la combinaison de la marche, du vélo et des transports en commun.

5. Inégalités et précarité de mobilité

* 23 % de la population est en situation de vulnérabilité de mobilité (contre 21 % au niveau national).
* Les ménages à bas revenus ou résidant dans des communes isolées sont les plus touchés par un manque d’alternatives à la voiture.
* Les difficultés d’accès aux aides financières pour des vélos ou des véhicules propres ajoutent aux obstacles pour une transition vers des mobilités actives et durables.

6. Recommandations implicites pour la marche et le vélo

Pour répondre aux défis identifiés, des efforts doivent être orientés vers :

* Améliorer les infrastructures cyclables et piétonnes pour sécuriser les trajets courts et encourager leur usage.
* Faciliter l’accès aux vélos, via des services en libre-service, des aides financières simplifiées et des solutions de stationnement sécurisé.
* Renforcer l’intermodalité, en intégrant la marche et le vélo aux transports collectifs (ex. : parking vélos aux gares, aménagements piétons).
* Sensibiliser et promouvoir les bienfaits de la marche et du vélo, notamment en matière de santé et d’environnement.

Conclusion

Les Hauts-de-France souffrent d’une dépendance structurelle à la voiture, mais des leviers existent pour renforcer la marche et le vélo comme alternatives viables. Une action volontariste en faveur des mobilités actives pourrait améliorer l’accessibilité, réduire les vulnérabilités et répondre aux enjeux environnementaux, tout en contribuant au développement d’une mobilité plus durable et inclusive.