



FONDATION
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

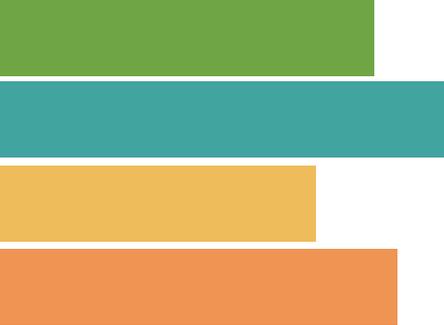
BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

————— *2^e édition* —————

Résultats régionaux

Centre-Val de Loire



BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

————— 2^e édition —————

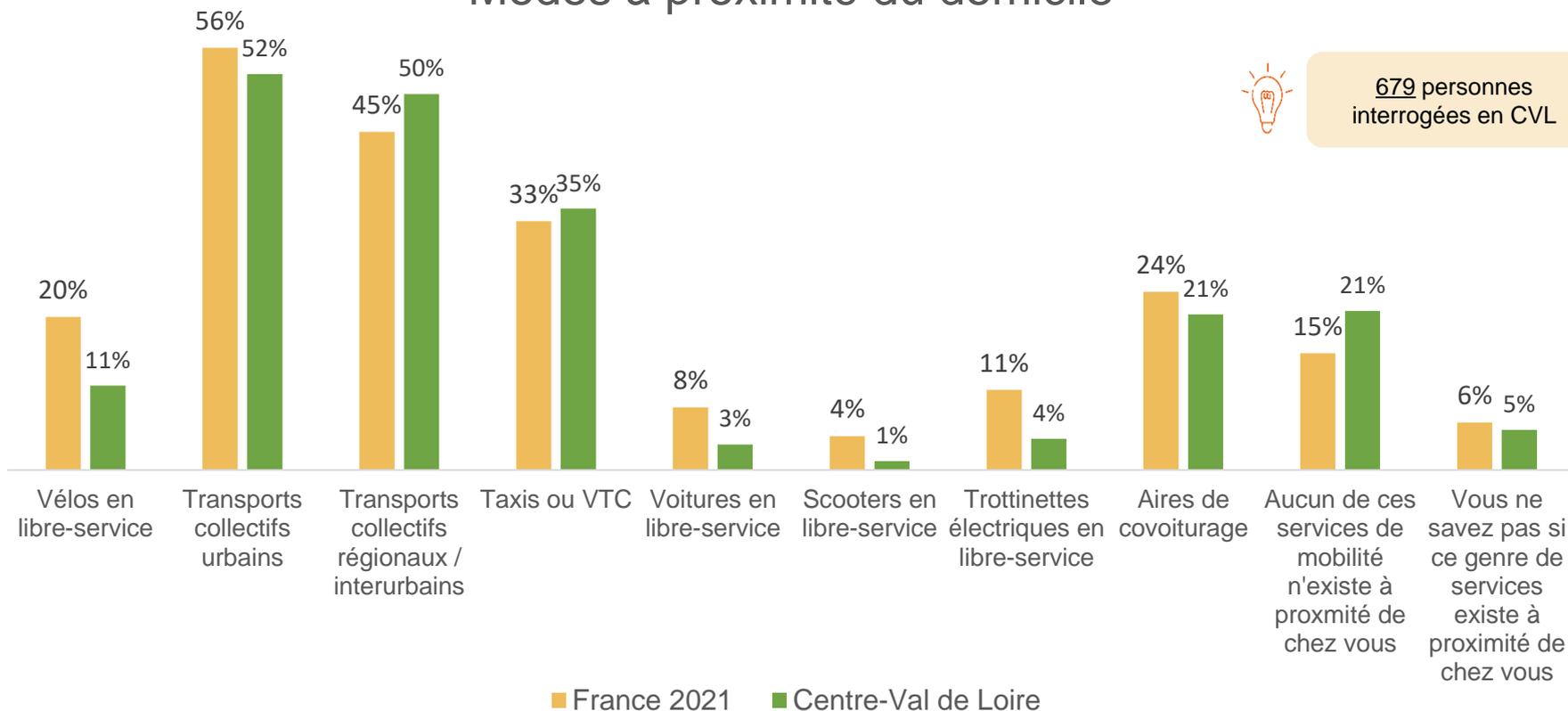


Présentation des résultats

1. Comparaison des résultats nationaux / Centre-Val de Loire

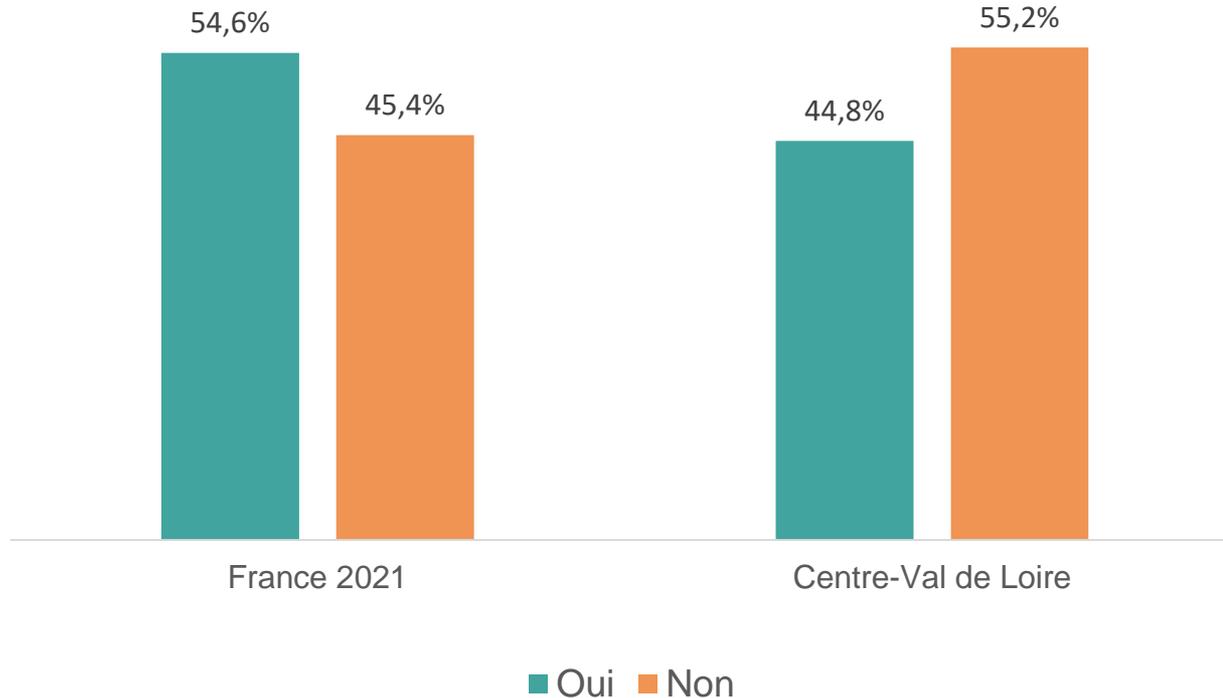
Modes de services de mobilité disponibles à proximité du domicile (TC, vélos et trottinettes en libre service)

Modes à proximité du domicile



Possibilité de choisir entre plusieurs modes de transport

Comparaison CVL vs France



Moins de possibilités de choix en CVL comparé au national

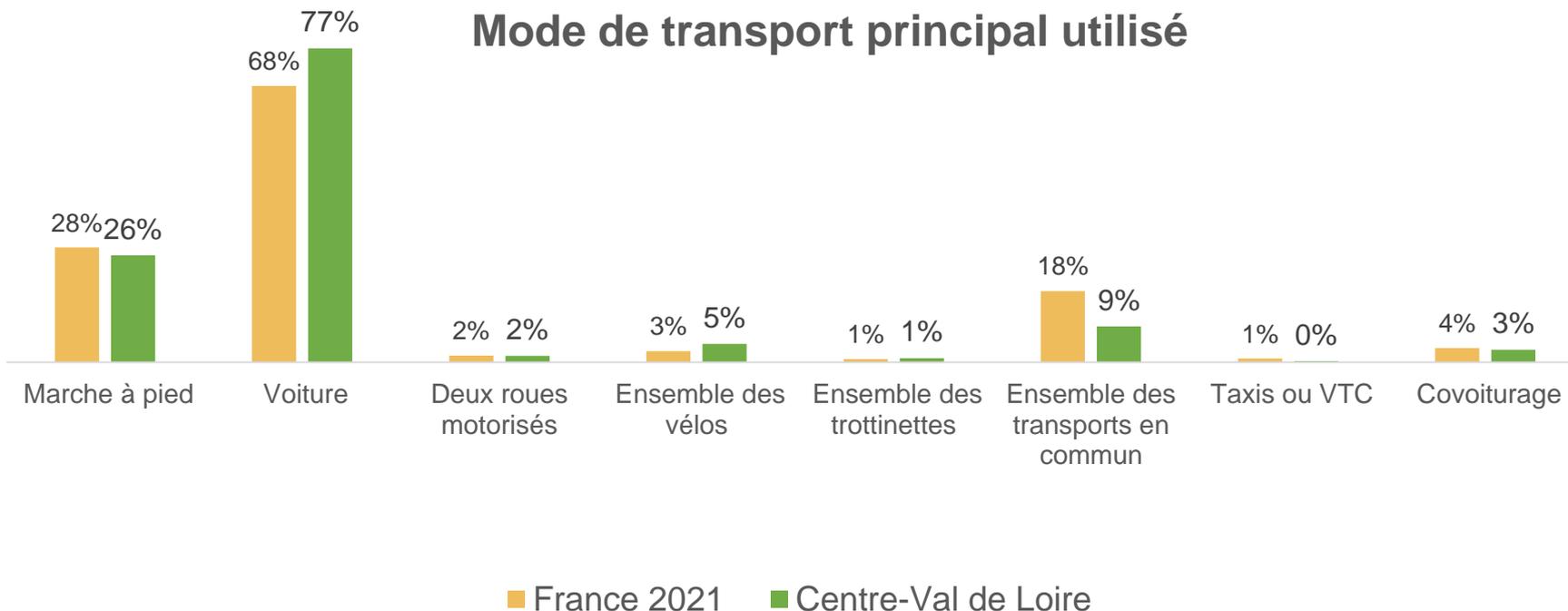
En CVL, 44,8% des habitants ont le choix entre plusieurs modes de transport contre 54,6% au national

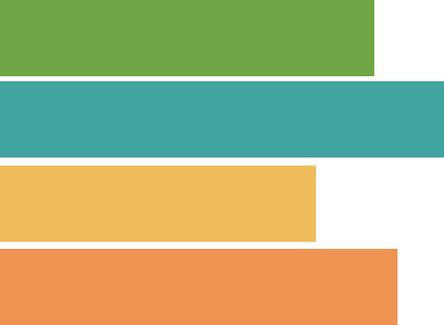
Répartition des modes de transport principaux

La voiture est le mode de déplacement principal de 77 % des répondant.e.s.

La part des transports collectifs est de 9% bien en dessous de la moyenne nationale (18%)

Mode de transport principal utilisé





BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

————— 2^e édition —————



Présentation des résultats

2. Analyse de la précarité mobilité

BMQ 2021, portraits régionaux

Centre-Val de Loire

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

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

Le classement repose sur un score global déterminé par la somme pondérée de tous les indicateurs (décrits dans le tableau des résultats détaillés). Les régions sont ensuite classées par ordre décroissant. Les groupes sont ensuite déterminés par proximité entre les notes.

Analyse de la précarité mobilité – Rappel

Méthodologie proposée sur la base des travaux d'Audrey Berry

Rappel - Données nationales 2021

Dimensions	Facteurs	Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
Ressources financières	Bas revenu	X	X	
Pratiques de mobilité	Restriction de l'usage de la voiture	et X		
	Dépenses élevées en carburant	ou X		X
Condition de mobilité	Mauvais ajustement spatial ou distances parcourues élevées		et X	et X
	Absence d'alternatives à la voiture		ou X	ou X
	Véhicule à faible rendement		ou X	
Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2021		7%	8,5%	10,5%
Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)		18%		

26,5% des répondant.e.s présentent une situation à risque en matière de mobilité

BMQ 2021, portraits régionaux

Centre-Val de Loire

Typologie d'exposition aux risques mobilité : situation régionale

		Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
Région	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2021	8%	8%	11%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	19%		
Moyenne nationale hors Ile de France	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2021	7,5%	9,5%	12%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	20%		

BMQ 2021, portraits régionaux

Centre-Val de Loire

Résultats détaillés

Description	Niveau de la région	Moyenne nationale hors île-de-France	Ecart	Moyenne nationale Toutes régions
IND01 Niveau d'accès aux différents services de mobilités	31%	31%	0	33%
IND02 Part de la population ayant la seule voiture en mode principal	58%	56%	2	51%
IND03 Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes	45%	50%	-5	55%
IND04 Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)	2,5	2,8	-0,3	2,9
IND05 Part des personnes ayant des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et +	19%	15%	4	14%
IND06 Part des automobilistes ne changeant pas leurs pratiques malgré une hausse moyenne de 50% des prix	30%	29%	1	27%
IND07 ₁ Taux motorisation véhicules thermiques	81%	77%	4	73%
IND07 ₂ Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	75%	77%	-2	79%
IND09 Part des personnes ayant été concernées par au moins un renoncement à un déplacement lors des 5 dernières années	20%	24%	-4	26%
IND10 Part des personnes ayant changé de pratiques depuis la crise notamment vers les modes plus vertueux	9%	13%	-4	14%
IND11 Indicateur pondéré d'acceptation au changement pour un mode alternatif à la voiture	19%	25%	-6	25%
IND12 Taux de contraintes limitant le report modal	25%	27%	-2	27%
IND13 Précarité carburant	8%	8%	0	7%
IND14 Vulnérabilité de mobilité	8%	10%	-2	9%
IND15 Dépendance à la voiture	11%	12%	-1	10%
IND16 Part de la population à risque selon la typologie d'exposition aux risques mobilité	19%	20%	-1	18%
IND17 Part des personnes déclarant n'avoir accès à aucune solution de mobilité	9%	9%	0	10%

En gras les indicateurs repris dans la représentation graphique

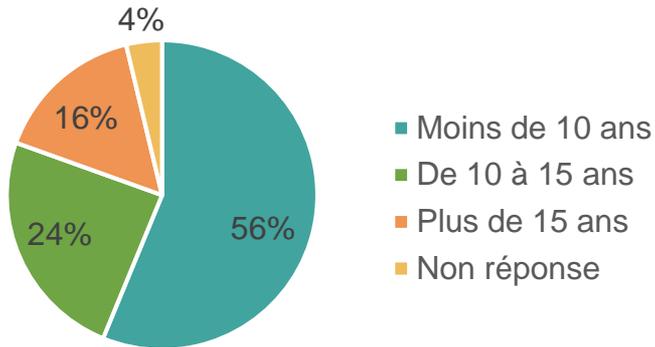
Ampleur des écarts :



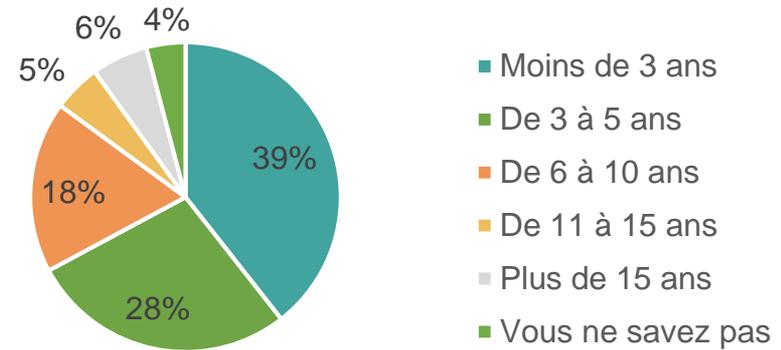
Ancienneté des véhicules

40% des répondant.e.s possédant une voiture ont une voiture mise en circulation il y a au moins 10 ans

Date de mise en circulation du véhicule



Date de possession du véhicule



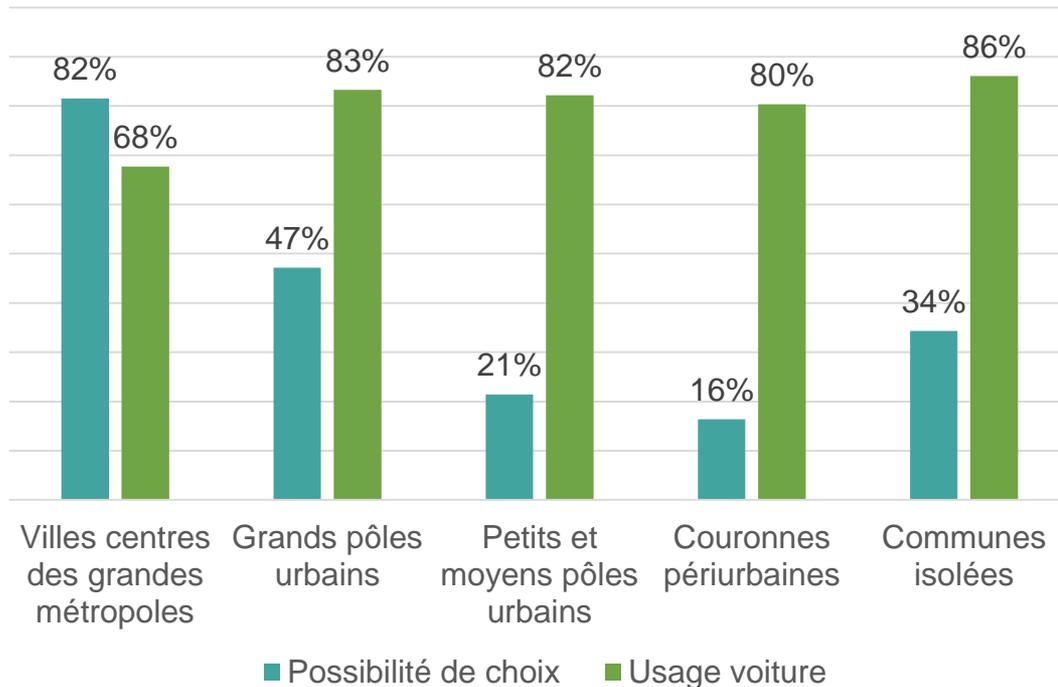
La voiture de 40% des automobilistes a un niveau d'ancienneté qui pourrait à court terme leur interdire l'accès à certaines parties du territoire

Au-delà du coût et des conséquences pratiques sur le quotidien de la détention d'une voiture ancienne, la multiplication des zones prohibant les véhicules les plus polluants devient un enjeu majeur pour les personnes dépendantes de leur voiture.

Facteurs de précarité : absence d'alternative à la voiture individuelle

55% des répondant.e.s n'ont pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport.

Possibilité de choix et usage de la voiture par type de territoire



Le niveau de criticité dans l'absence de choix semble très fortement corrélé au niveau d'urbanisation du territoire.

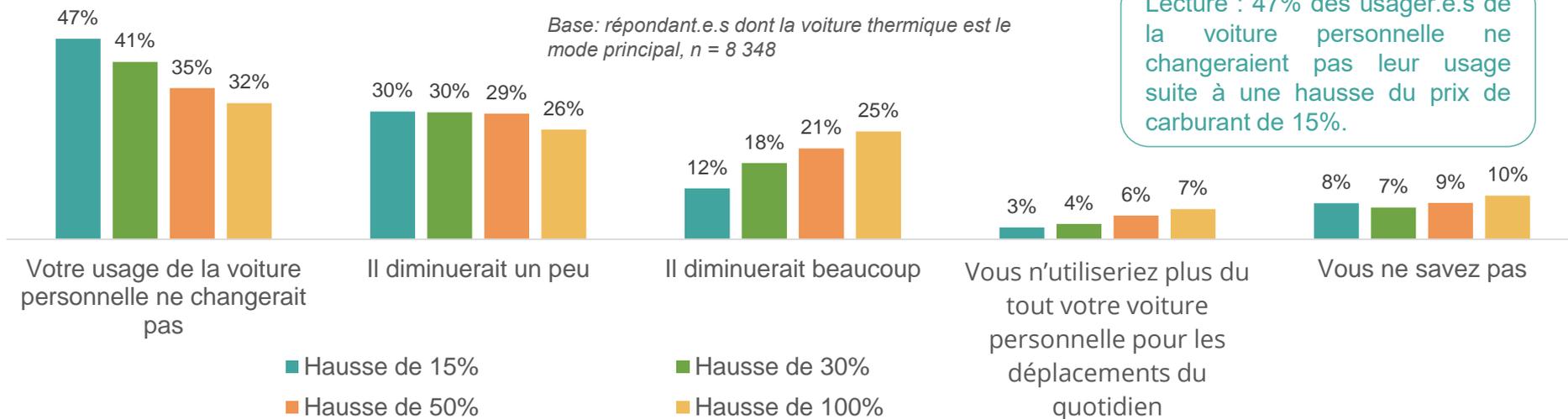
Dans les communes périurbaines, la part des personnes déclarant avoir le choix dans le mode de transport n'est que de 16% quand elle atteint 82% dans les villes centres des grandes métropoles.

Facteurs de précarité : la hausse du prix du carburant au national

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

Base: répondant.e.s dont la voiture thermique est le mode principal, n = 8 348

Lecture : 47% des usager.e.s de la voiture personnelle ne changeraient pas leur usage suite à une hausse du prix de carburant de 15%.



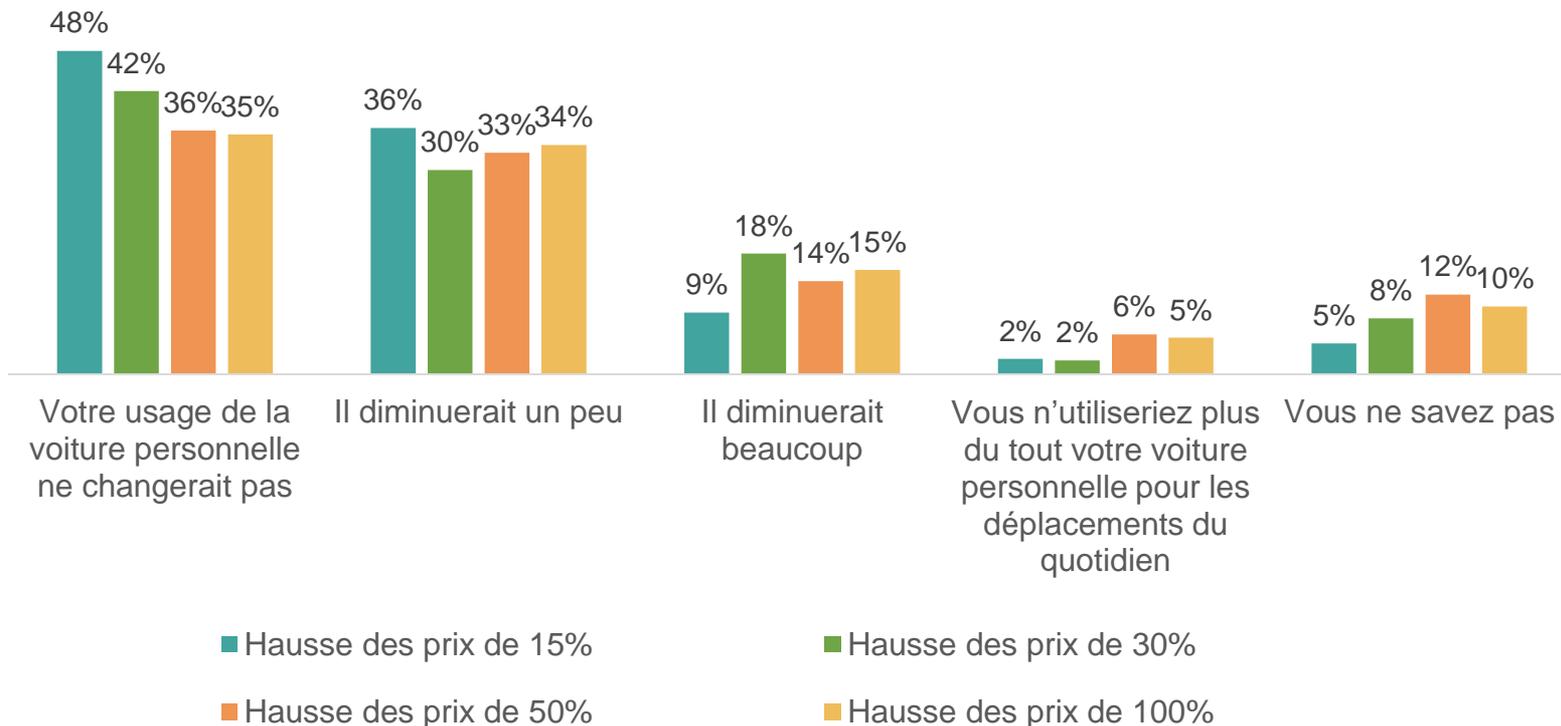
On observe ici une **forte dépendance** à la voiture :

- Malgré une hausse de 100% du prix du carburant, un tiers des Français.e.s ne changeraient pas leur usage de la voiture
- De même, la hausse du prix du carburant n'a que très peu d'effet sur la réponse « diminuer un peu », quasiment stable de 15% à 100%

Les Français.e.s n'ayant pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport sont plus enclins que les autres à ne pas changer leur usage de la voiture (+4 à 5 points par rapport à la moyenne nationale sur l'ensemble des niveaux d'augmentation).

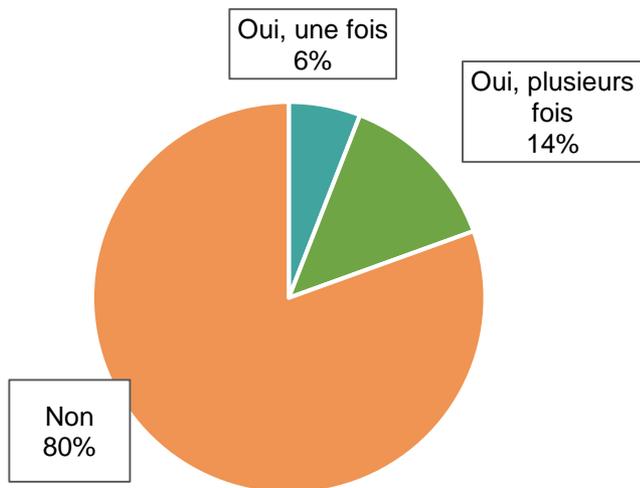
Facteurs de précarité : la hausse du prix du carburant

Scénarios hausse des prix des carburants

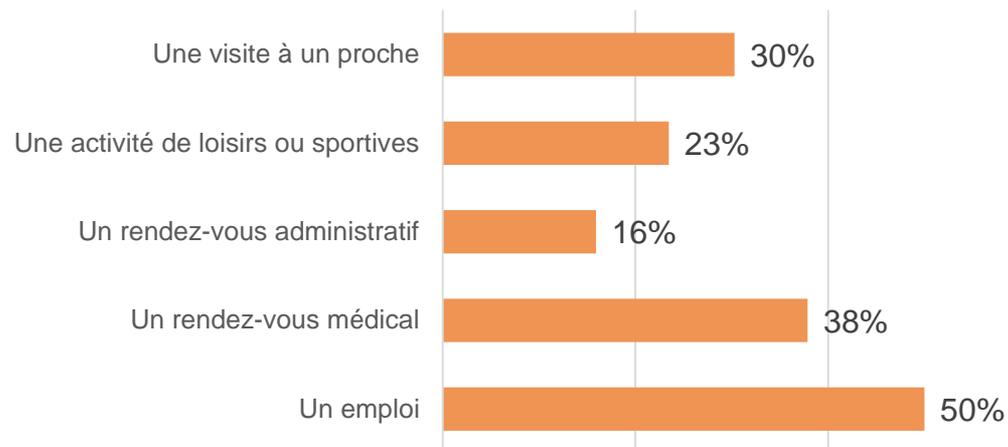


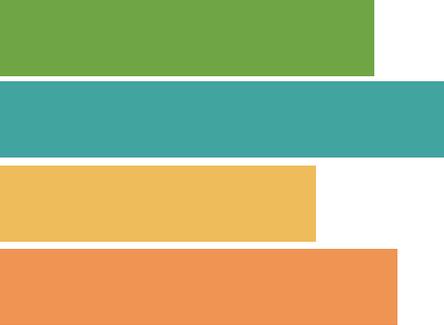
Renoncements liés à la mobilité : une réalité largement partagée

Vous est-il déjà arrivé de renoncer à un déplacement du fait de problème de mobilité ?



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





BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

————— 2^e édition —————

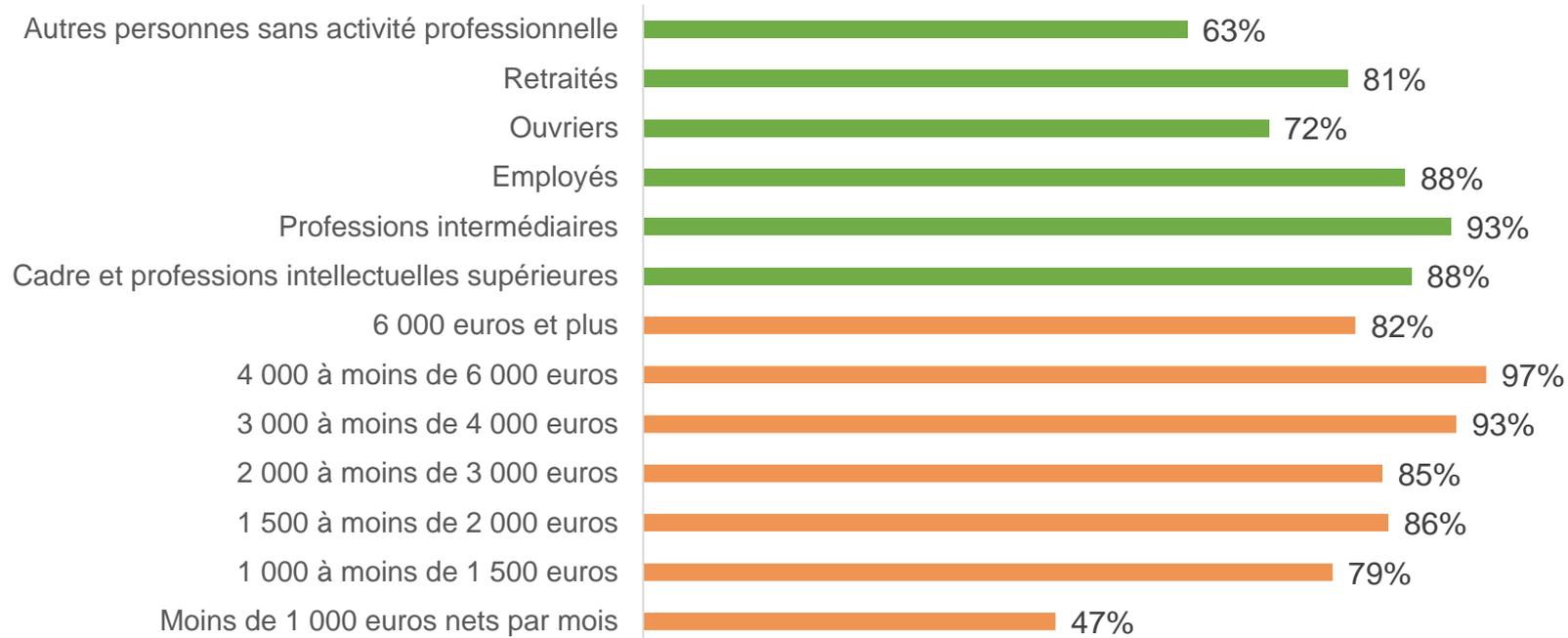


Présentation des résultats

3. Des inégalités entretenues par certaines politiques publiques

Illustrations de l'inégalité d'accès aux modes

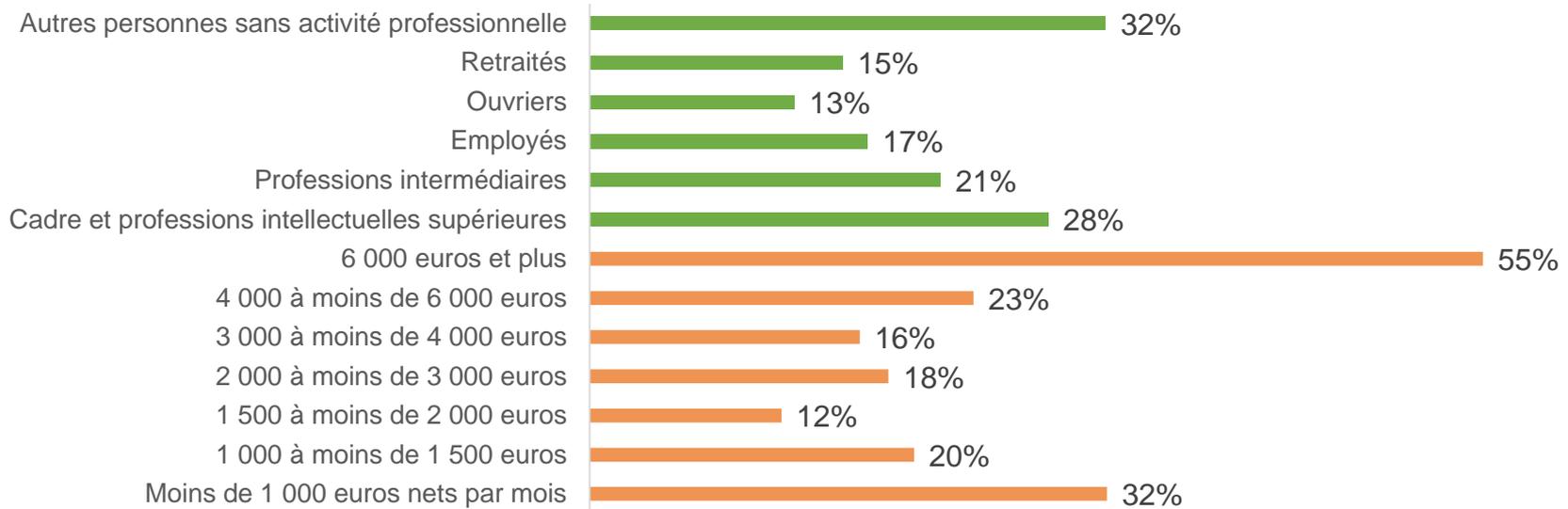
Usage de la voiture (mode principal et occasionnel) selon les CSP et niveaux de revenus



L'usage de la voiture apparaît clairement comme corrélé au niveau de revenu du foyer et à la CSP.

Offre de transport non adaptée à la réalité des besoins

Usage du TGV dans les déplacements quotidiens ou occasionnels



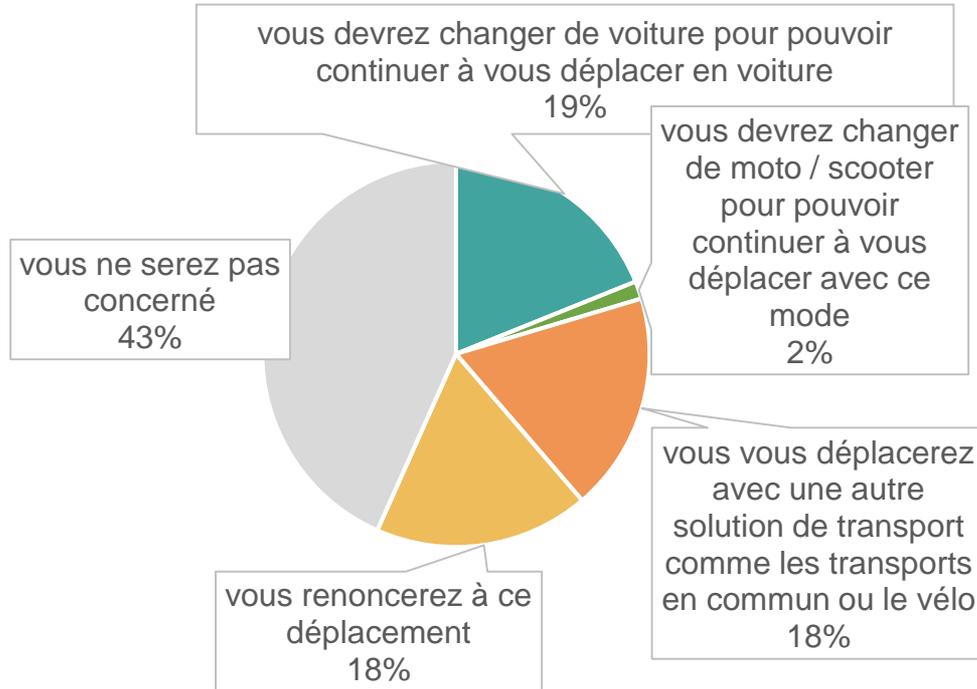
L'usage quotidien ou occasionnel du TGV est corrélé au niveau de revenu. Cette corrélation interroge sur le sens des politiques de transports menées depuis de nombreuses années :

- **Priorité donnée à la voiture individuelle** au détriment des autres modes.

- Le **manque d'infrastructures sécurisées** comme **l'un des freins principaux à la pratique du vélo**.
- Ferroviaire : **priorité donnée aux lignes à grande vitesse** qui bénéficie avant tout aux classes moyennes et supérieures. Absence de moyens pour le redéploiement des petites lignes.

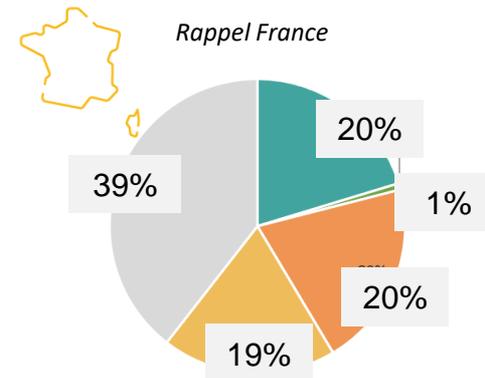
Zone à Faibles Emissions (ZFE)

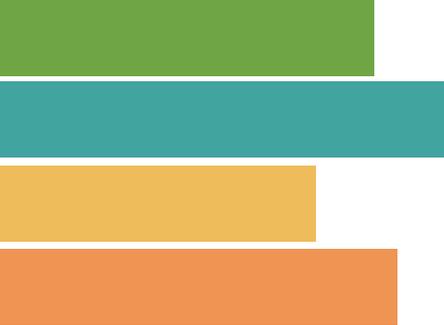
Impact des ZFE sur la mobilité des automobilistes



82% des répondant.e.s en Centre Val de Loire ne savent pas ce qu'est une Zone à Faibles Emissions (ZFE) contre 77% au national.

Pour **3 automobilistes sur 5**, la mise en place des ZFE signifiera un changement de mobilité, ou de voiture.





BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

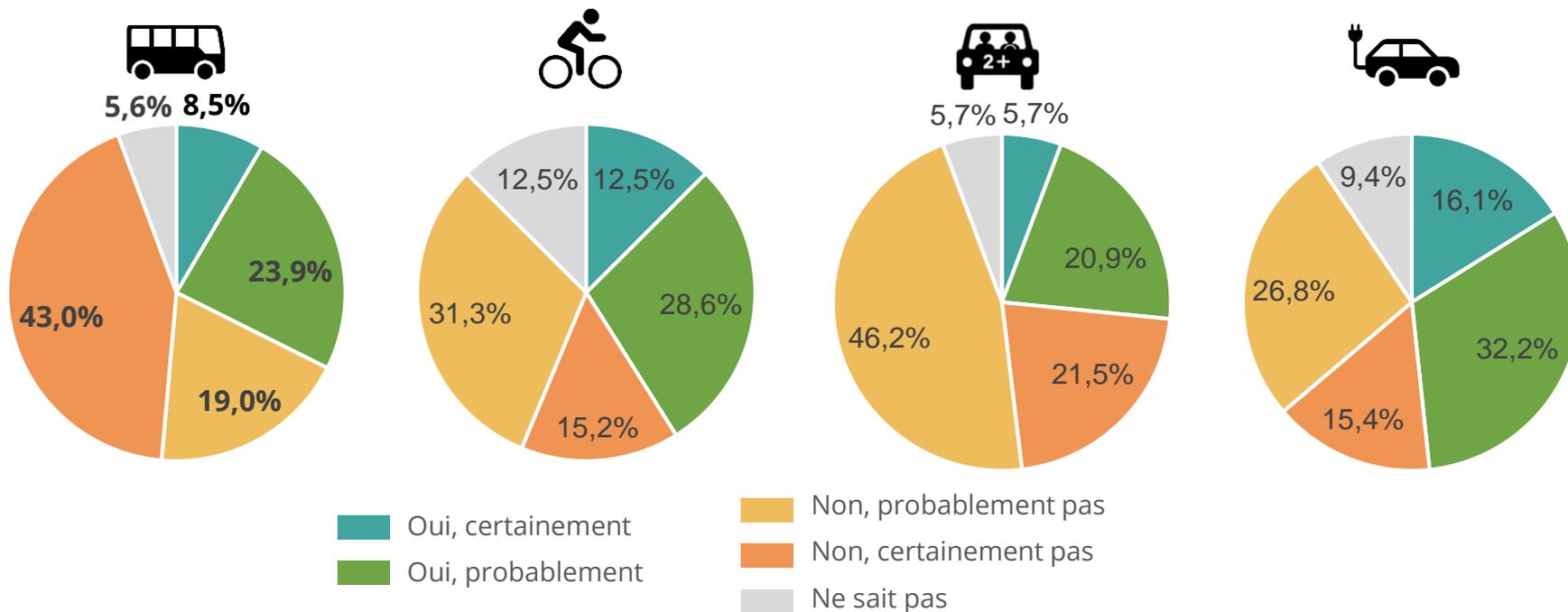
————— 2^e édition —————



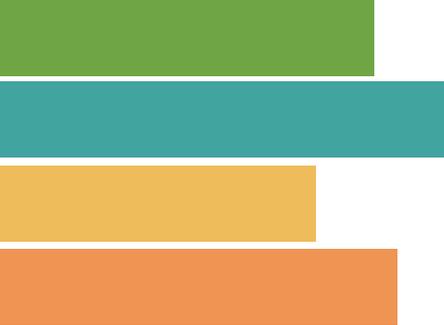
Présentation des résultats

4. Fragilité du report modal

Part de la population disposée à essayer un mode de transport alternatif à la voiture



43% des répondant.e.s ne sont certainement pas prêt.e.s à essayer les transports en communs, contre 22% au national.

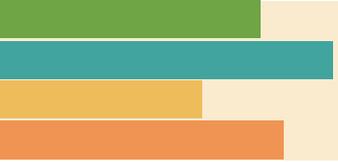


BAROMÈTRE
des mobilités du quotidien
————— 2^e édition —————



Enseignements du Baromètre 2021

Région Centre Val de Loire



Baromètre 2021 : le bilan

- Un contexte post crise sanitaire qui a favorisé les pratiques de mobilité individuelle : la voiture comme grande gagnante
- Un report modal fragile marqué par une très forte dépendance à la voiture

Spécificités de la région CVL :

- C'est une région fortement attachée culturellement à l'usage de la voiture (mode de déplacement principal de 77 % des répondant.e.s)
- 60% de domiciliation dans des zones rurales qui ne peuvent être toutes desservies par les Transports Collectifs (9% en dessous de la moyenne nationale à 18%).
- Cependant des solutions alternatives existent parfois sur certaines parties de la région mais sont souvent méconnues.
- Pour mieux informer de l'existant et proposer des solutions de mobilité complémentaires, un travail est en court sur la région, à la demande du Commissaire à la lutte contre la pauvreté, afin de faciliter les mobilités inclusives du quotidien.

Merci de votre attention

Contact :

Florence GILBERT

Directrice générale Wimoov

florence.gilbert@wimoov.org



wimoov

| GROUPE SOS |