



FONDATION  
POUR LA NATURE  
ET L'HOMME

# BAROMÈTRE

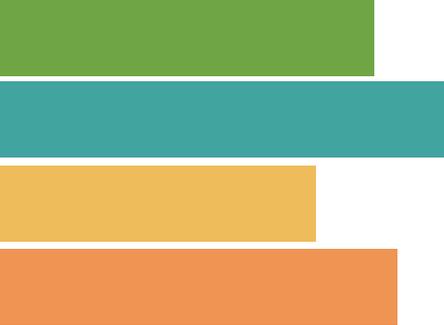
## des mobilités du quotidien

— 2<sup>e</sup> édition —

Résultats régionaux

**Provence-Alpes-Côte d'Azur**

**C:RONOS** 



# BAROMÈTRE

## des mobilités du quotidien

————— 2<sup>e</sup> édition —————



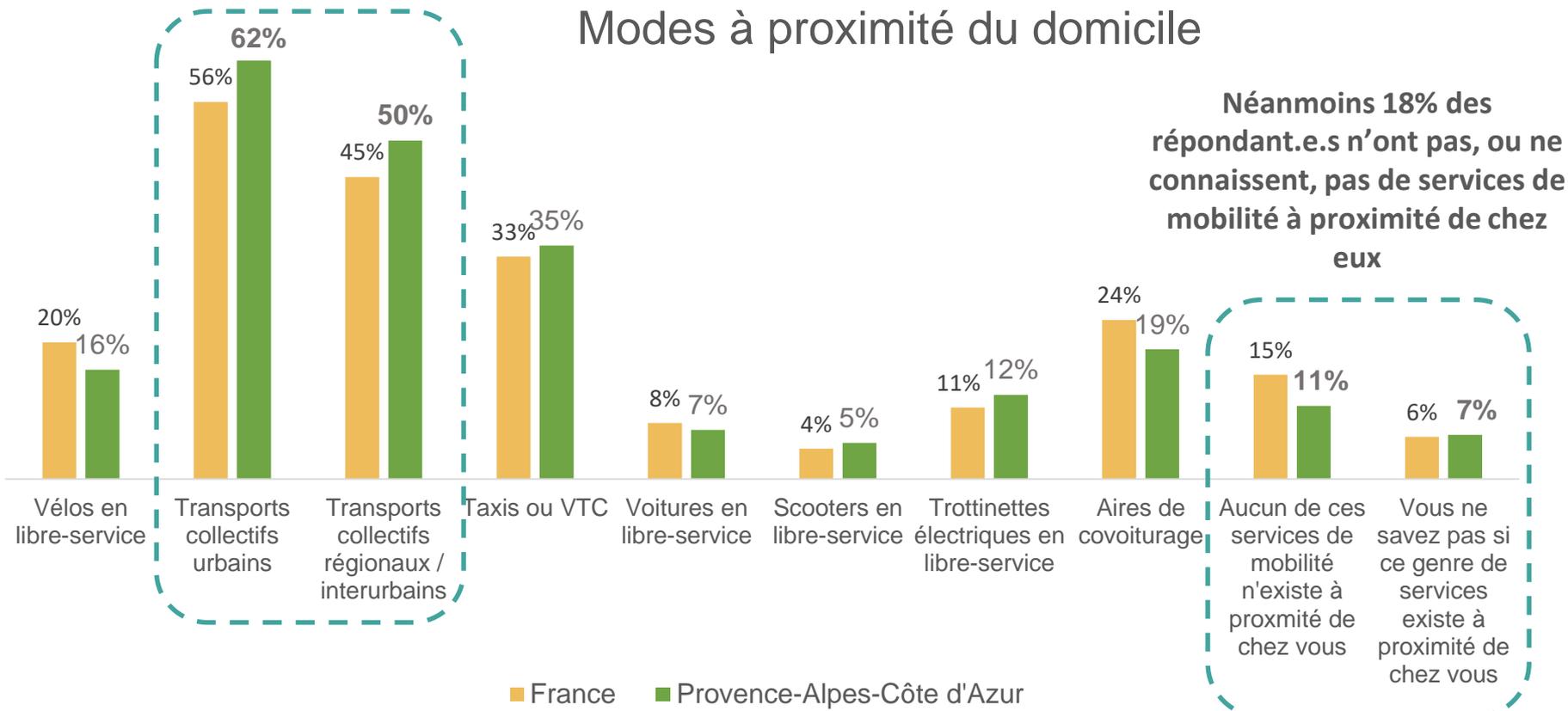
## Présentation des résultats

### 1. Comparaison des résultats nationaux / PACA

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

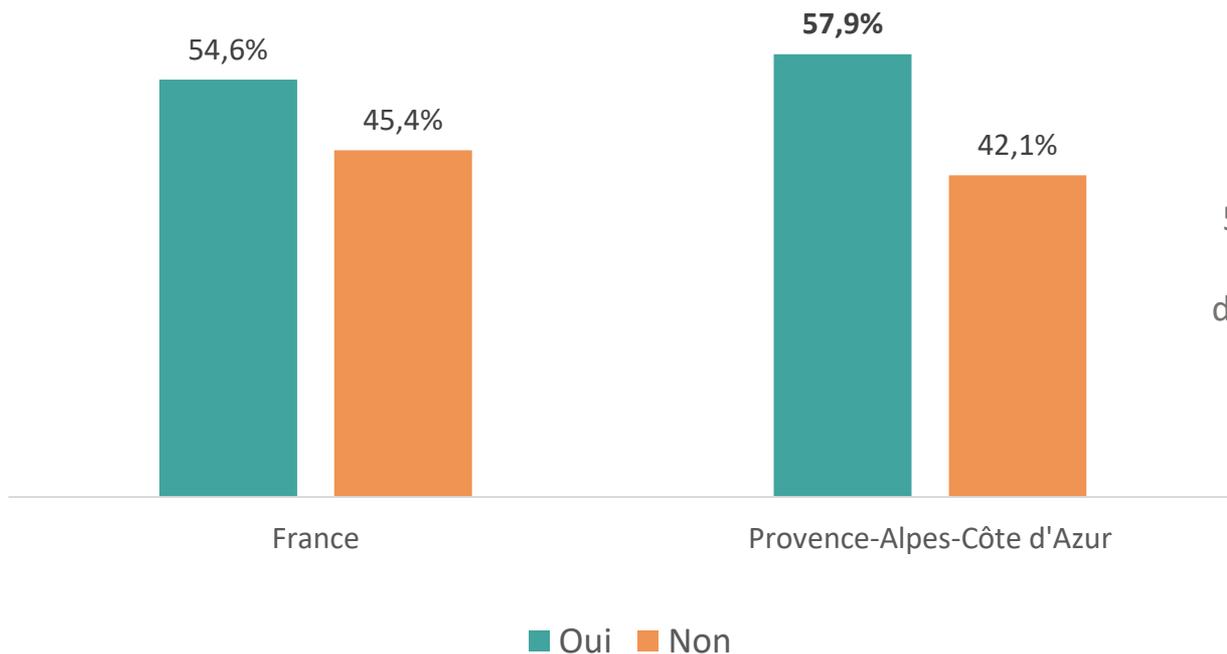
Un réseau de transport en commun fortement présent et identifié en PACA

## Modes à proximité du domicile



# Possibilité de choisir entre plusieurs modes de transport

## Comparaison PACA vs France



**Plus de possibilités de choix en PACA comparé au national**

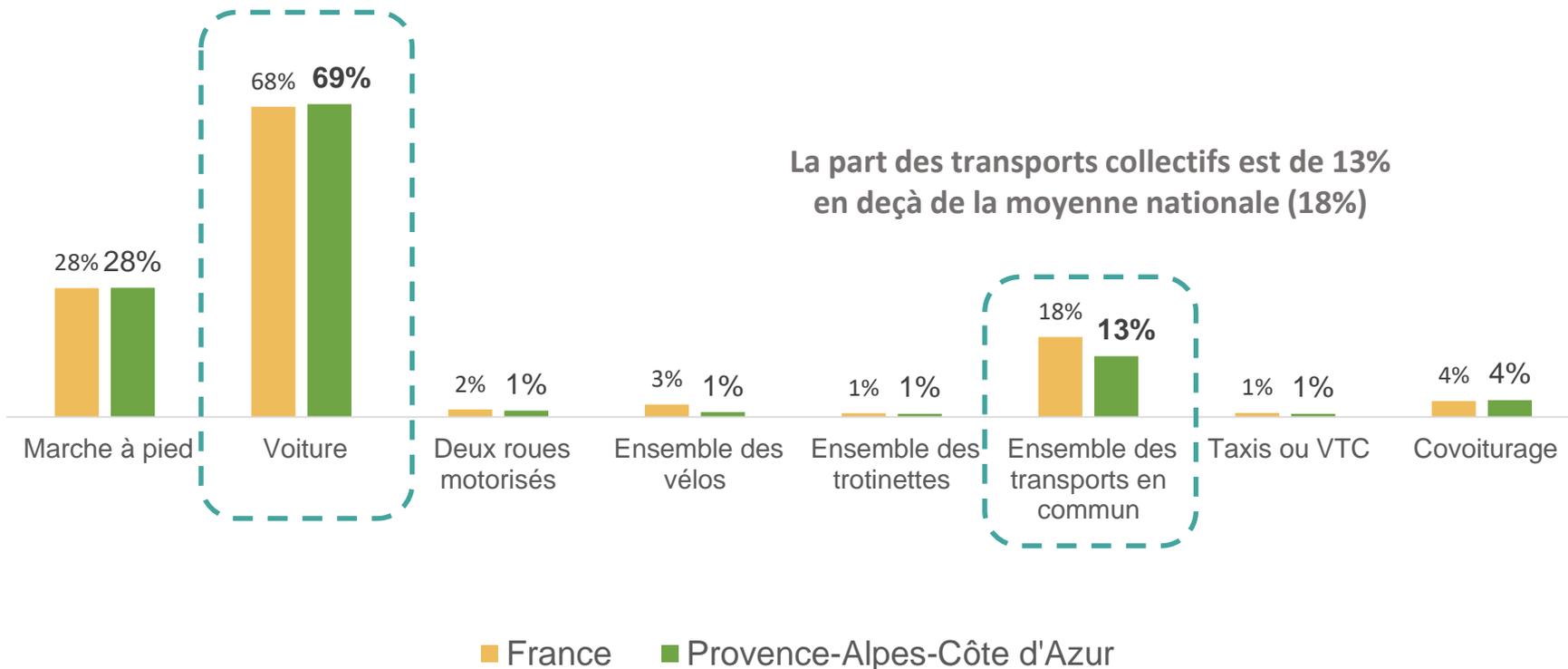
58 % des répondant.e.s disent avoir le choix de leur mode de déplacement en PACA contre 55% au national.

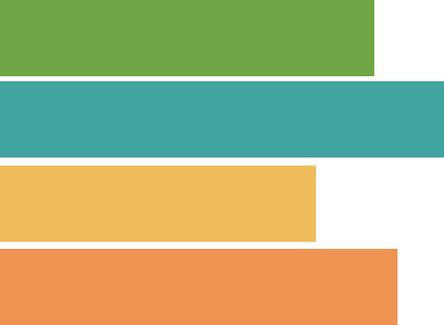
# Répartition des modes de transport principaux

La voiture est le mode de déplacement principal de 69 % des répondant.e.s de la région PACA

## Mode de transport principal utilisé

La part des transports collectifs est de 13% en deçà de la moyenne nationale (18%)





# BAROMÈTRE

## des mobilités du quotidien

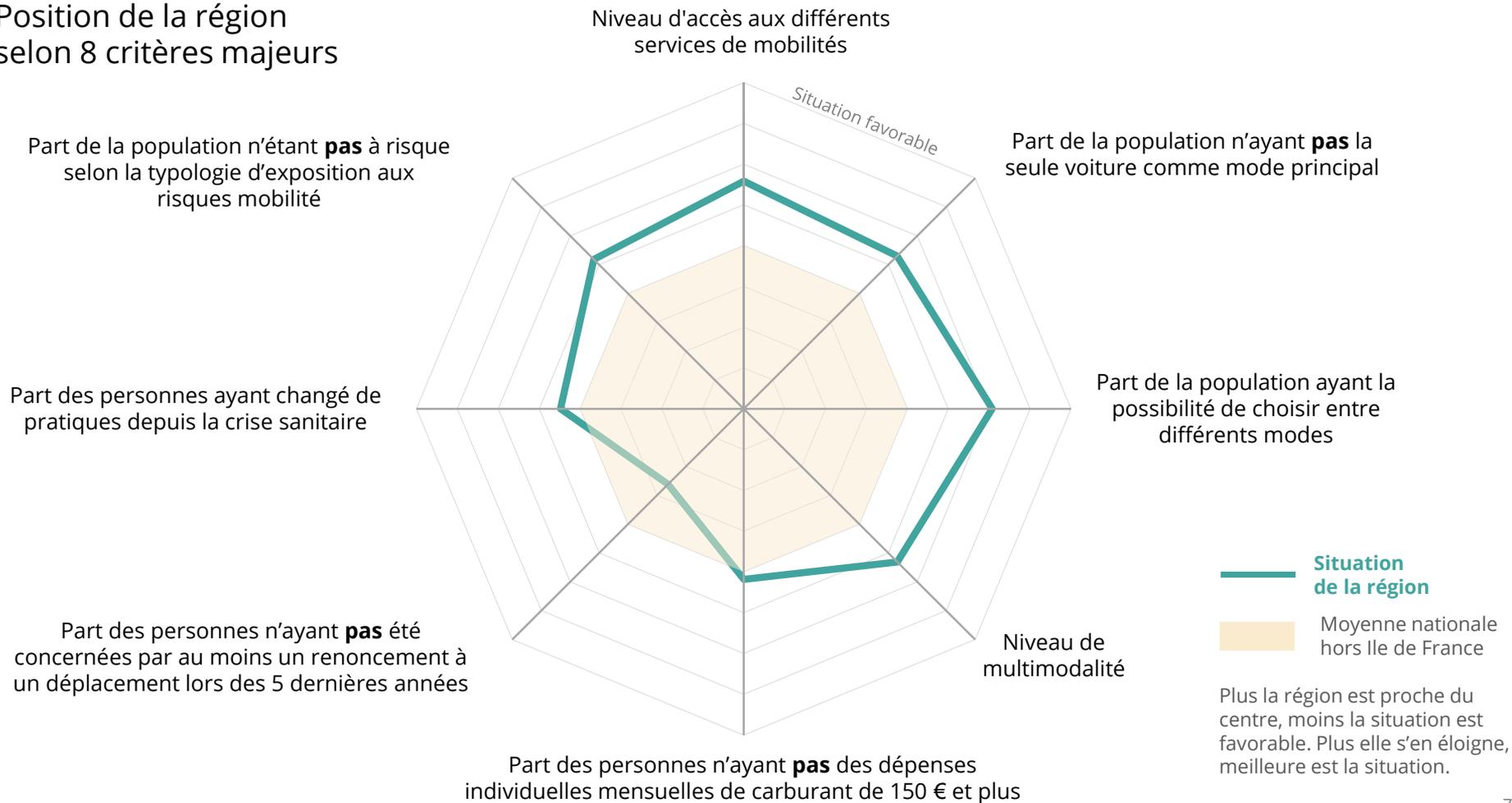
————— 2<sup>e</sup> édition —————



## Présentation des résultats

### 2. Analyse de la précarité mobilité

## Position de la région selon 8 critères majeurs



# Provence-Alpes-Côte d'Azur

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	<b>Provence-Alpes-Côte d'Azur</b>
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
Situation défavorable	Centre-Val de Loire
	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 par Wimoov 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	

# BMQ 2021, portraits régionaux Provence-Alpes-Côte d'Azur

## Typologie d'exposition aux risques mobilité : situation régionale

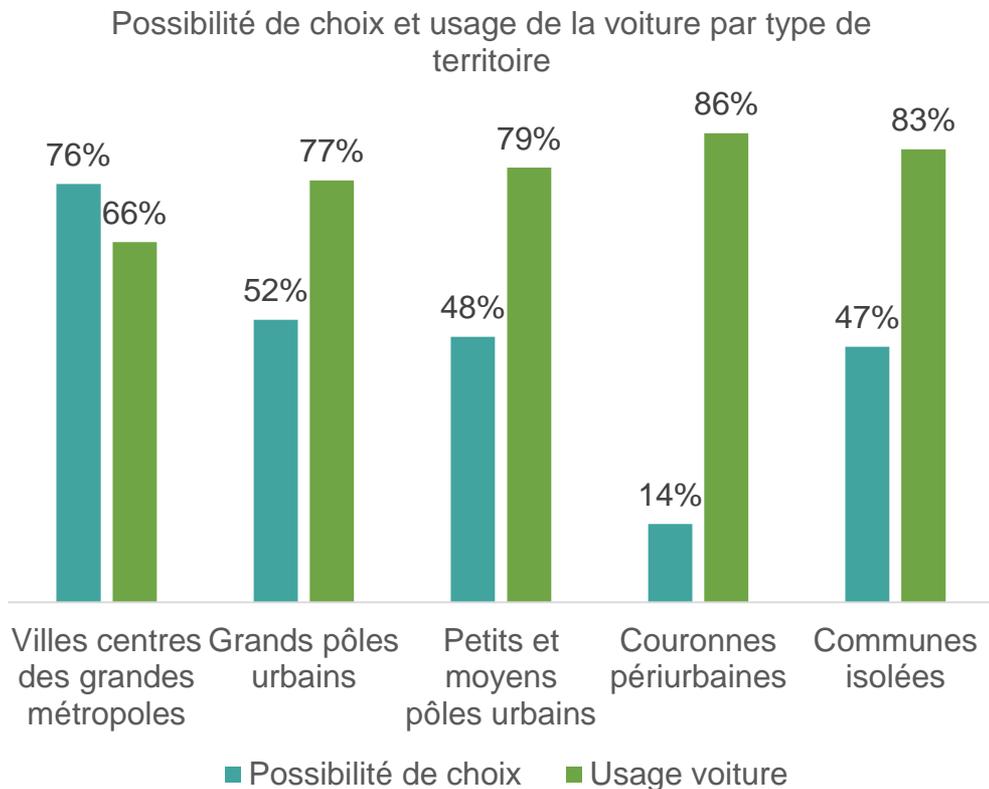
		Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
<b>Région</b>	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2021	6,5%	6,5%	8%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	15,5%		
<b>Moyenne nationale hors Ile de France</b>	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2021	7,5%	9,5%	12%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	20%		

**15,5%** des répondant.e.s présentent une situation à risque en matière de mobilité en Région PACA

Description	Niveau de la région	Moyenne nationale hors île-de-France	Ecart
Niveau d'accès aux différents services de mobilités	35%	31%	4
Part de la population ayant la seule voiture en mode principal	52%	56%	-4
Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes	58%	50%	8
Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)	3,0	2,8	0,2
Taux motorisation véhicules thermiques	73%	77%	-4
Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	84%	77%	7
Part des personnes ayant été concernées par au moins un renoncement à un déplacement lors des 5 dernières années	26%	24%	2
Part des personnes ayant changé de pratiques depuis la crise notamment vers les modes plus vertueux	13%	13%	0
Indicateur pondéré d'acceptation au changement pour un mode alternatif à la voiture	26%	25%	1
Taux de contraintes limitant le report modal	28%	27%	1
Part de la population à risque selon la typologie d'exposition aux risques mobilité	15%	20%	-5
Part des personnes déclarant n'avoir accès à aucune solution de mobilité	13%	9%	4

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

42% des répondant.e.s n'ont pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport.



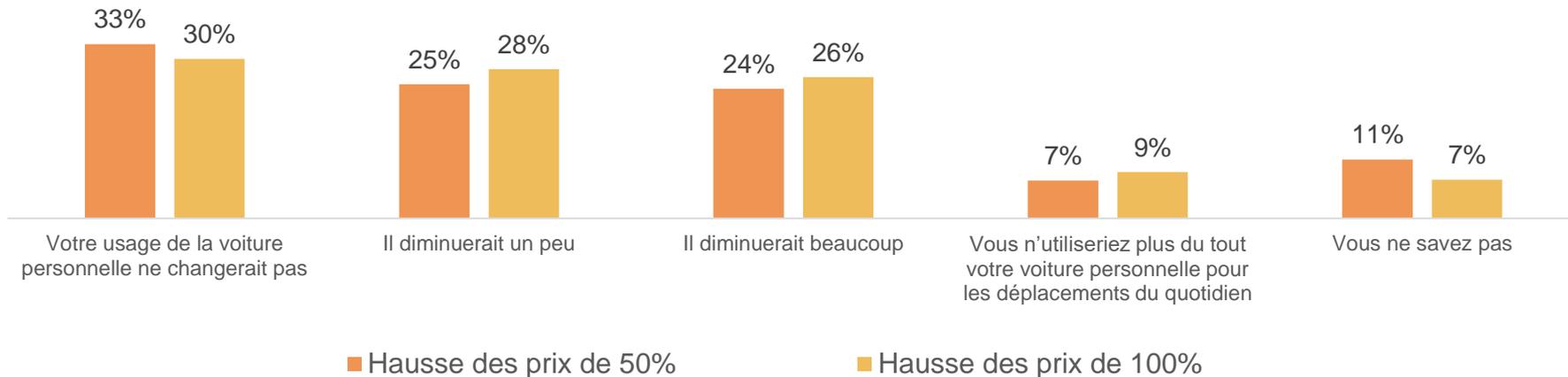
**Le niveau de criticité dans l'absence de choix semble très fortement corrélé au niveau d'urbanisation du territoire.**

Dans les communes isolées, la part des personnes déclarant avoir le choix dans le mode de transport n'est que de 78% quand elle atteint 80% dans les villes centres des grandes métropoles.

Des territoires contrastés, depuis le littoral jusqu'aux zones montagneuses, en passant par l'arrière-pays, autant de situations territoriales dont les contraintes objectives peuvent nécessiter des déplacements longs et non systématiquement solutionnés par un mode alternatif, à commencer par les transports en commun.

# Facteurs de précarité : la hausse du prix du carburant

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



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

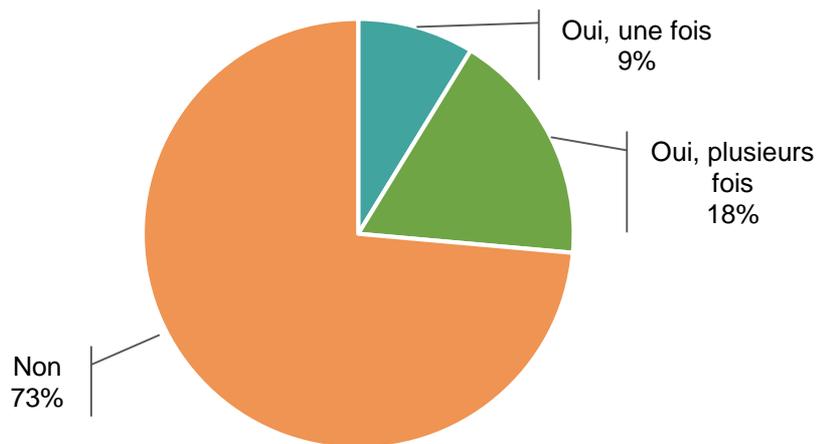
On observe ici une **forte dépendance** à la voiture :

Malgré une hausse de 50 à 100% du prix du carburant, 58% des répondant.e.s ne changeraient pas, ou peu, leur usage de la voiture

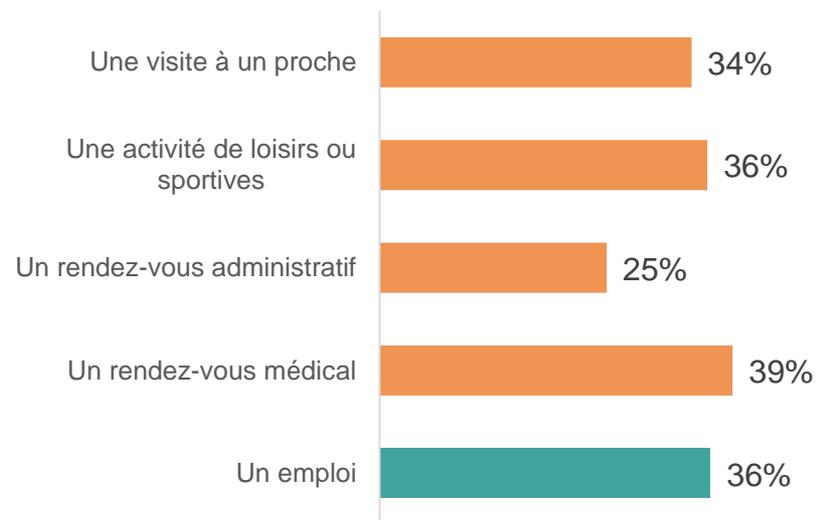
**Les Français.e.s n'ayant pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport sont plus enclins que les autres à ne pas changer leur usage de la voiture** (+4 à 5 points par rapport à la moyenne nationale sur l'ensemble des niveaux d'augmentation).

# 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 ?



Par difficultés de mobilité...

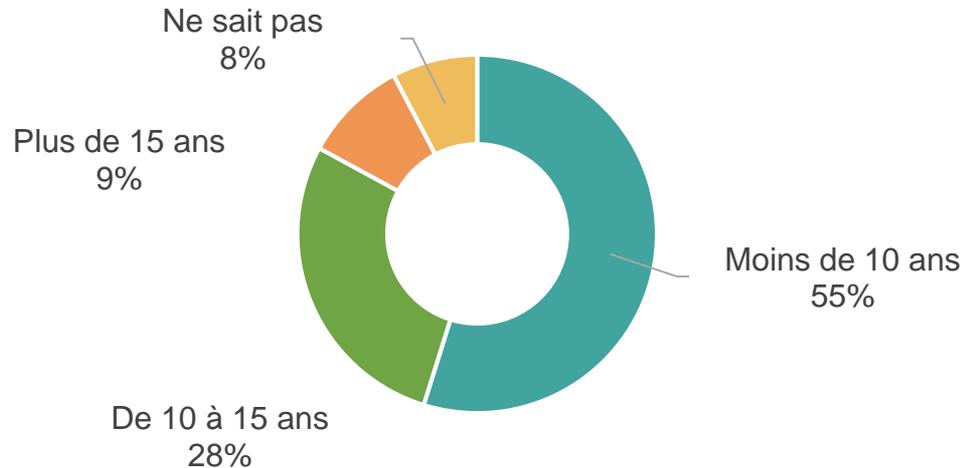
**1 personne sur 4 a renoncé à un déplacement**

**1 personne sur 3 a déjà décliné un emploi**

# Ancienneté des véhicules

**37%** 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

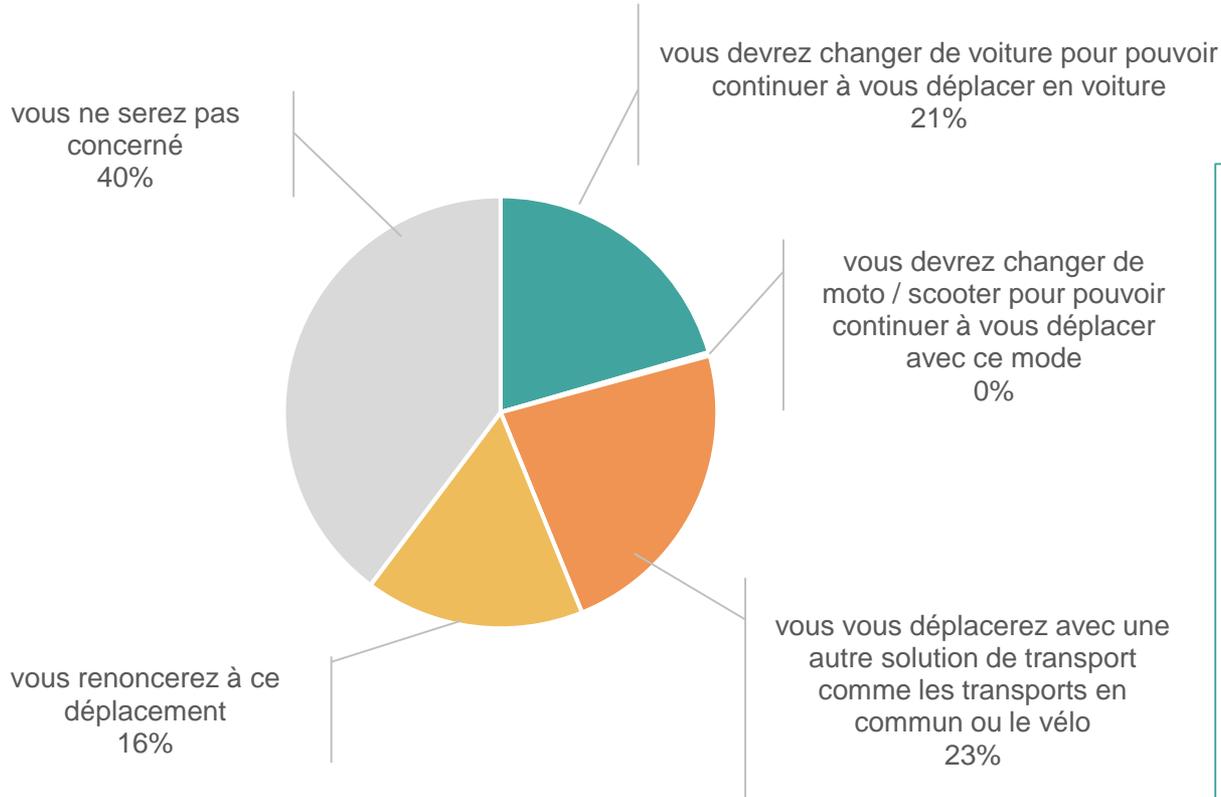


**La voiture de plus d'un tiers des automobilistes a un niveau d'ancienneté qui pourrait à court terme leur restreindre l'accès à certaines parties du territoire**

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.

# Zone à Faibles Emissions (ZFE)

## Impact des ZFE sur la mobilité des automobilistes



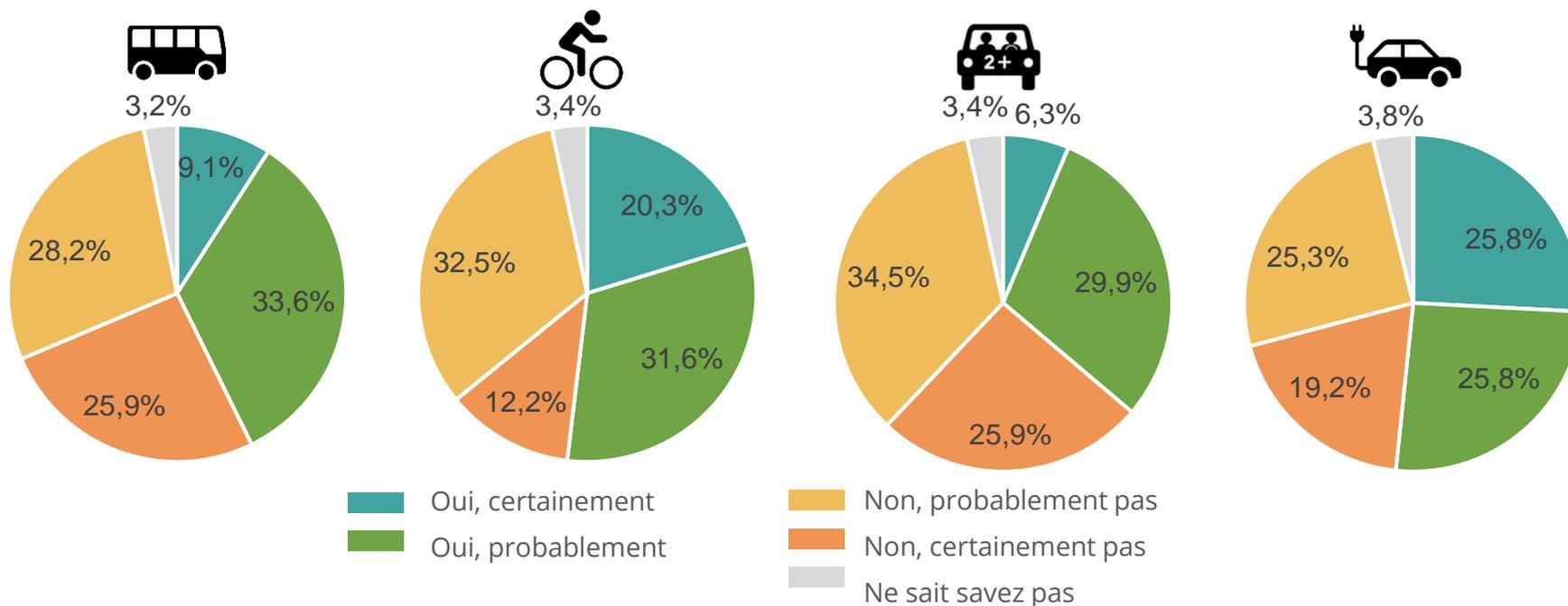
**79% des répondant.e.s** ne savent pas ce qu'est une Zone à Faibles Emissions (ZFE).

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

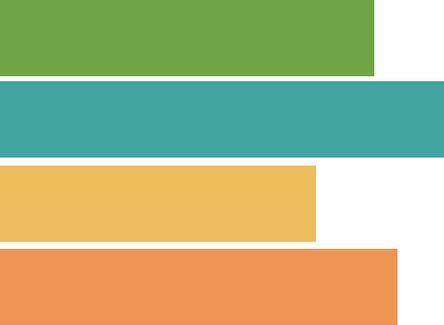
D'ici 2025, les agglomérations de plus de 150 000 habitants seront toutes concernées, conformément à la Loi Climat promulguée en 2021.

# Part des usagers de la voiture disposée à essayer un mode alternatif

Inciter et accompagner le changement des usagers en termes de modes de transport est un enjeu de politique publique majeur mais pas innée...  
De 40% à 50% des répondant.e.s sont susceptibles d'essayer et adapter leurs pratiques de mobilité en fonction du niveau de développement des modes de transport



Quelle impulsion, publique & privée, pour accompagner tout public vers ces changements?



BAROMÈTRE  
des mobilités du quotidien  
————— 2<sup>e</sup> édition —————



# Enseignements du Baromètre 2021

## Région PACA

## La Région PACA se caractérise par...

### Une accessibilité aux solutions de mobilité variables

L'équipement en solutions de transport et de mobilité de la région étant légèrement supérieur à la moyenne nationale hors Ile-de-France, leur accès est supérieur de 4 points pour les habitants, qui ont significativement **plus la possibilité de choisir entre ces différents modes (+8 points)**.

La part de la population ayant la seule voiture en mode principal est par ailleurs légèrement inférieure.

### Un taux d'équipement en matière de mobilité

Les habitants de la région sont **mieux équipés en solutions alternatives de mobilité** (abonnement à un service de transport, de vélo en libre-service, propriété d'un vélo ou trottinette, etc.) que la moyenne, et ont logiquement un taux de motorisation moins élevé qu'à l'échelle nationale hors Ile-de-France.

### Le poids de la voiture dans les mobilités du quotidien

**Une place qui s'explique par les contrastes entre territoires**, qui devient parfois une nécessité face à l'absence d'alternative, expliquant que « *la part des personnes dont le budget mensuel carburant est de 150 € ou plus ainsi que le maintien de l'usage de la voiture dans l'hypothèse d'une augmentation de 50% des prix du carburant restent dans la nationale hors Ile-de-France* ».

**Un contexte post crise sanitaire qui a favorisé les pratiques de mobilité individuelle et des écarts qui se creusent entre les publics avec ...**

## **Un effet de renoncement et les changements de pratiques avérés ou potentiels**

Malgré un taux de services accessible plus élevé, les habitants de la région s'inscrivent dans la moyenne hors Ile-de-France en ce qui concerne le renoncement à un déplacement

## **La part des populations à risque en matière de mobilité**

Le « risque mobilité » est significativement moindre en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, néanmoins il concerne 15% de la population selon l'indicateur composite.

Par ailleurs, **13% de la population régionale déclare n'avoir accès à aucune solution de mobilité**, 3 points de plus qu'à l'échelle nationale hors Ile-de-France...

**...Autant de facteurs d'accroissement du risque de précarité sociale pour les populations souvent les plus fragilisés.**

# Merci de votre attention

Contact :

Fabien BENITO

Directrice régional Wimoov

[Fabien.benito@wimoov.org](mailto:Fabien.benito@wimoov.org)

