



# BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

----- 2º édition -----

Résultats régionaux

**Nouvelle Aquitaine** 

C:RONOS OTMO





des mobilités du quotidien

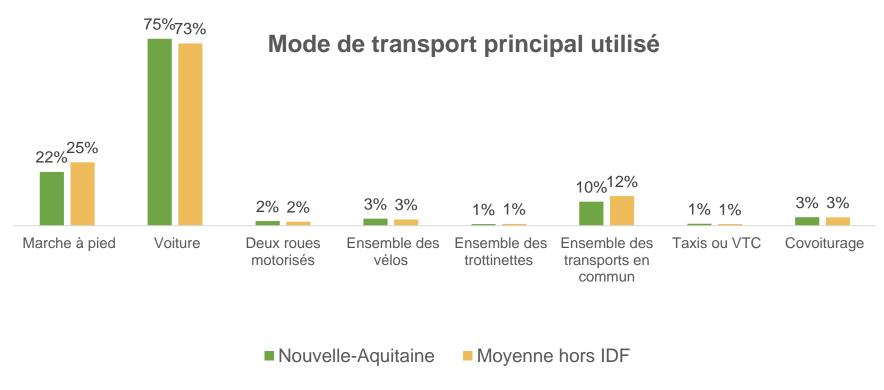
----- 2° édition -----

### Présentation des résultats

1. Comparaison des résultats nationaux / Nouvelle Aquitaine

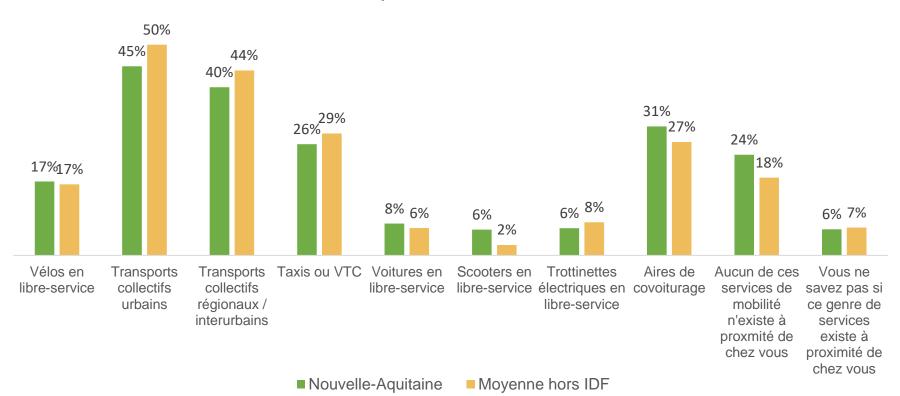
### Répartition des modes de transport principaux

La voiture est le mode de déplacement principal de 75 % des répondant.e.s Néo-Aquitain.e.s La part des transports collectifs est de 10% inférieure à la moyenne nationale hors IDF (12%)



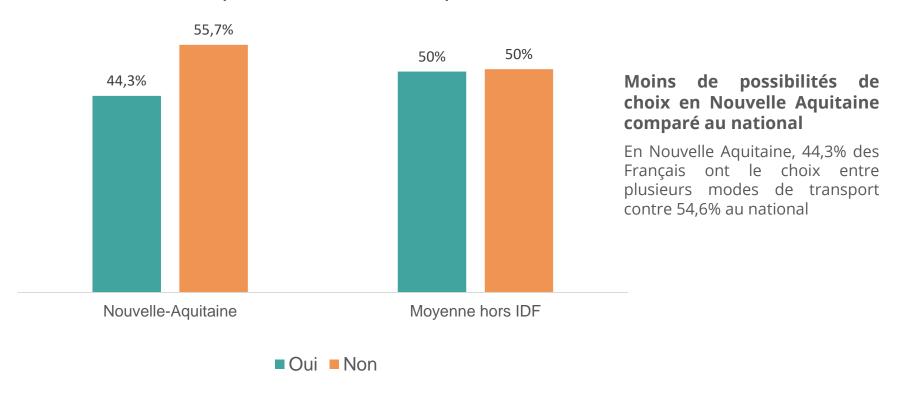
### Modes de services de mobilité disponibles à proximité du domicile (TC, vélos et trottinettes en libre service)

### Modes à proximité du domicile



### Possibilité de choisir entre plusieurs modes de transport

#### Comparaison Nouvelle Aquitaine vs France



### BAROMÈTRE



\_\_\_\_\_ 2° édition ————



### Présentation des résultats

2. Analyse de la précarité mobilité

### 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	Х	Х	
Pratiques de	Restriction de l'usage de la voiture	et X		
mobilité	Dépenses élevées en carburant	ou X		Х
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%	

**28%** des répondant.e.s présentent une situation à risque en matière de mobilité

# BMQ 2021, portraits régionaux Nouvelle-Aquitaine

#### 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	7%	10%	16%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)		24%	
Moyenne nationale hors lle 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 Nouvelle-Aquitaine

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	
City ation into you fall aims	Auvergne-Rhône-Alpes	
Situation intermédiaire	Occitanie	
	Hauts-de-France	
	Grand Est	
	Pays de la Loire	
	Bretagne	
Situation plutôt	Bourgogne-Franche-Comté	
défavorable	Nouvelle-Aquitaine	
	Normandie	
	Centre-Val de Loire	
Situation défavorable	Corse	

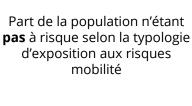
Le classement repose sur un score global déterminé par la somme pondérée de tous les indicateurs (décrits dans le tableau des résultats détaillés). Les régions sont ensuite classées par ordre décroissant. Les groupes sont ensuite déterminés par proximité entre les notes.

### **BMQ 2021, portraits régionaux**

### **Nouvelle-Aquitaine**

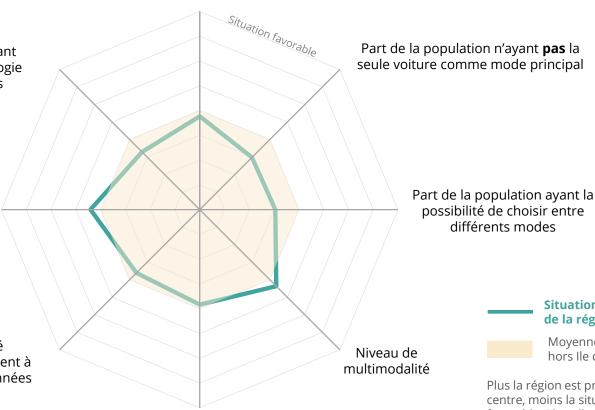
Position de la région selon 8 critères majeurs

Niveau d'accès aux différents services de mobilités



Part des personnes ayant changé de pratiques depuis la crise sanitaire

Part des personnes n'ayant pas été concernées par au moins un renoncement à un déplacement lors des 5 dernières années



Part des personnes n'ayant pas des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et plus





différents modes

Moyenne nationale hors lle de France

Plus la région est proche du centre, moins la situation est favorable. Plus elle s'en éloigne, meilleure est la situation.

# BMQ 2021, portraits régionaux Nouvelle-Aquitaine

#### 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	29%	31%	-2	33%
IND02 Part de la population ayant la seule voiture en mode principal	61%	56%	5	51%
INDO3 Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes		50%	-6	55%
IND04 Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)	2,8	2,8	0,0	2,9
Part des personnes ayant des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et +	16%	15%	1	14%
Part des automobilistes ne changeant pas leurs pratiques malgré une hausse moyenne de 50% des prix	31%	29%	2	27%
<sup>IND07</sup> _Taux motorisation véhicules thermiques	78%	77%	1	73%
ND07_ 2 Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	72%	77%	-5	79%
Part des personnes ayant été concernées par au moins un renoncement à un déplacement lors des 5 dernières années	24%	24%	0	26%
IND10 Part des personnes ayant changé de pratiques depuis la crise notamment vers les modes plus vertueux	13%	13%	0	14%
IND11 Indicateur pondéré d'acceptation au changement pour un mode alternatif à la voiture	25%	25%	0	25%
IND12 Taux de contraintes limitant le report modal	27%	27%	0	27%
IND13 Précarité carburant	7%	8%	-1	7%
IND14 Vulnérabilité de mobilité	10%	10%	0	9%
IND15 Dépendance à la voiture	16%	12%	4	10%
IND16 Part de la population à risque selon la typologie d'exposition aux risques mobilité	24%	20%	4	18%
IND17 Part des personnes déclarant n'avoir accès à aucune solution de mobilité	8%	9%	-1	10%
En gras los indicatours ropris				

En gras les indicateurs repris dans la représentation graphique

Ampleur des écarts :

10 points et plus d'écart "favorable" 5 à 9 points d'écart "favorable"

5 à 9 points d'écart "défavorable" 10 points et plus d'écart "défavorable"

### BAROMÈTRE



des mobilités du quotidien

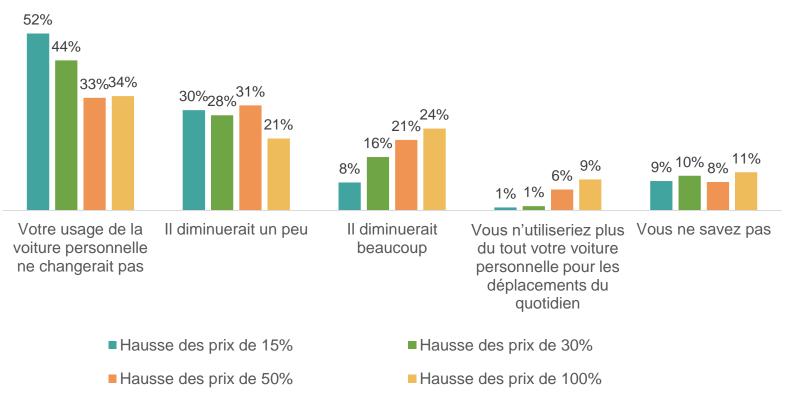
----- 2º édition -----

### Présentation des résultats

3. Une conjoncture qui accentue les précarités mobilité en Nouvelle Aquitaine

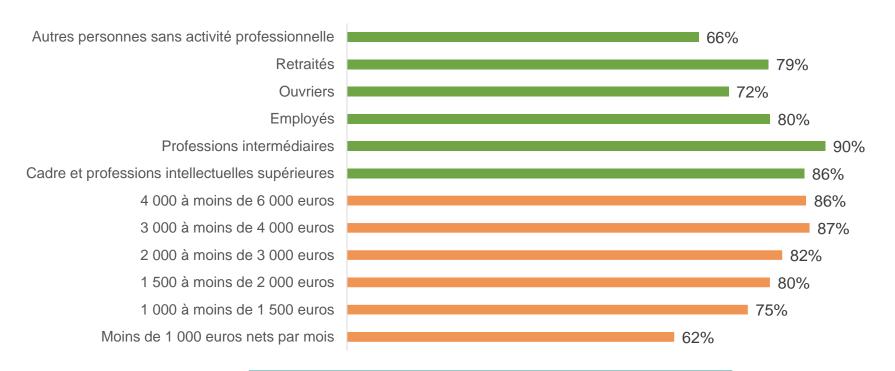
### Facteurs de précarité : la hausse du prix du carburant

#### Scénarios hausse des prix des carburants



### Facteurs de précarité : l'usage de la voiture

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

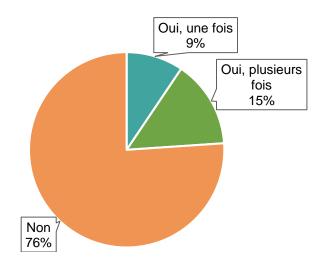


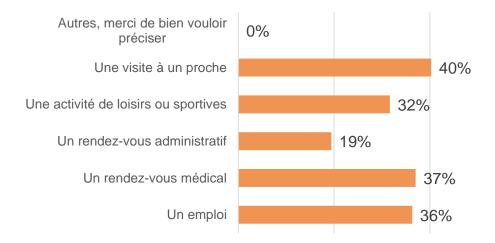
La corrélation entre le niveau de revenu et l'usage de la voiture est plus faible que dans les autres régions de France.

### 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 ?

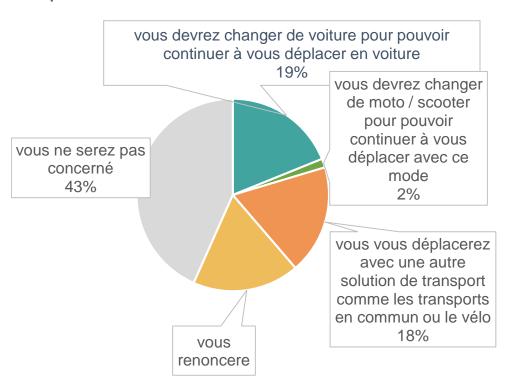
A quoi avez-vous dû renoncer lors des 5 dernières années en raison de ces problèmes de transport ou de mobilité ?





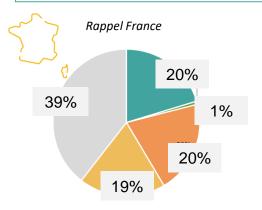
### **Zone à Faibles Emissions (ZFE)**

#### Impact des ZFE sur la mobilité des automobilistes



**82% des répondant.e.s** ne savent pas ce qu'est une Zone à Faibles Emissions (ZFE).

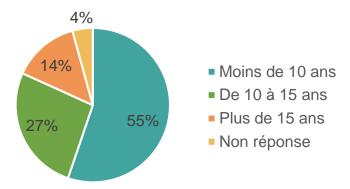
Pour **3 automobilistes sur 5,** la mise en place des ZFE signifiera un changement de mobilité, ou de voiture.



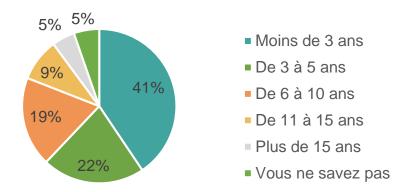
#### Ancienneté des véhicules

41% des répondant.e.s possédant une voiture ont une voiture mise en circulation il y a au moins 10 ans





#### Date de possession du véhicule



La voiture de 41% 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.

# BAROMÈTRE



\_\_\_\_\_ 2° édition ————



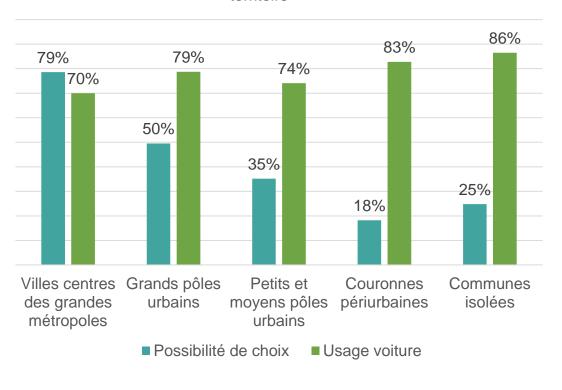
### Présentation des résultats

4. Fragilité du report modal

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

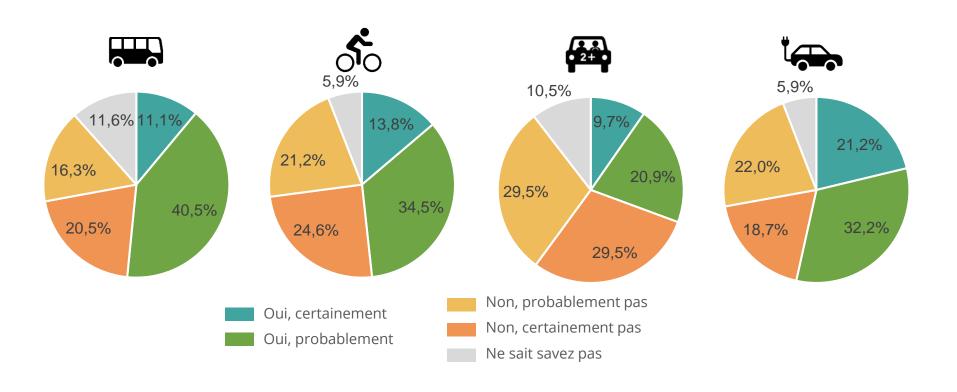
56% des répondant.e.s n'ont pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport.

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 isolées, la part des personnes déclarant avoir le choix dans le mode de transport n'est que de 34% quand elle atteint 82% dans les villes centres des grandes métropoles.

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







des mobilités du quotidien

----- 2° édition -----

### **Enseignements du Baromètre 2021**

Région Nouvelle Aquitaine

#### 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
- En Nouvelle Aquitaine plus qu'ailleurs, un reste à vivre qui va diminuer proportionnellement à l'accroissement du prix de l'essence
- Malgré un frein psychologique et territorial au changement, une capacité d'adaptations aux chocs se dessine chez les Néo -Aquitains

### Merci de votre attention

#### Contact:

Thomas LECLERC
Directeur Régional

thomas.leclerc@wimoov.org

