



FONDATION
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

————— 2^e édition —————

Résultats régionaux

Nouvelle Aquitaine

CIRONOS  **TMO**



BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

———— 2^e édition ————



Présentation des résultats

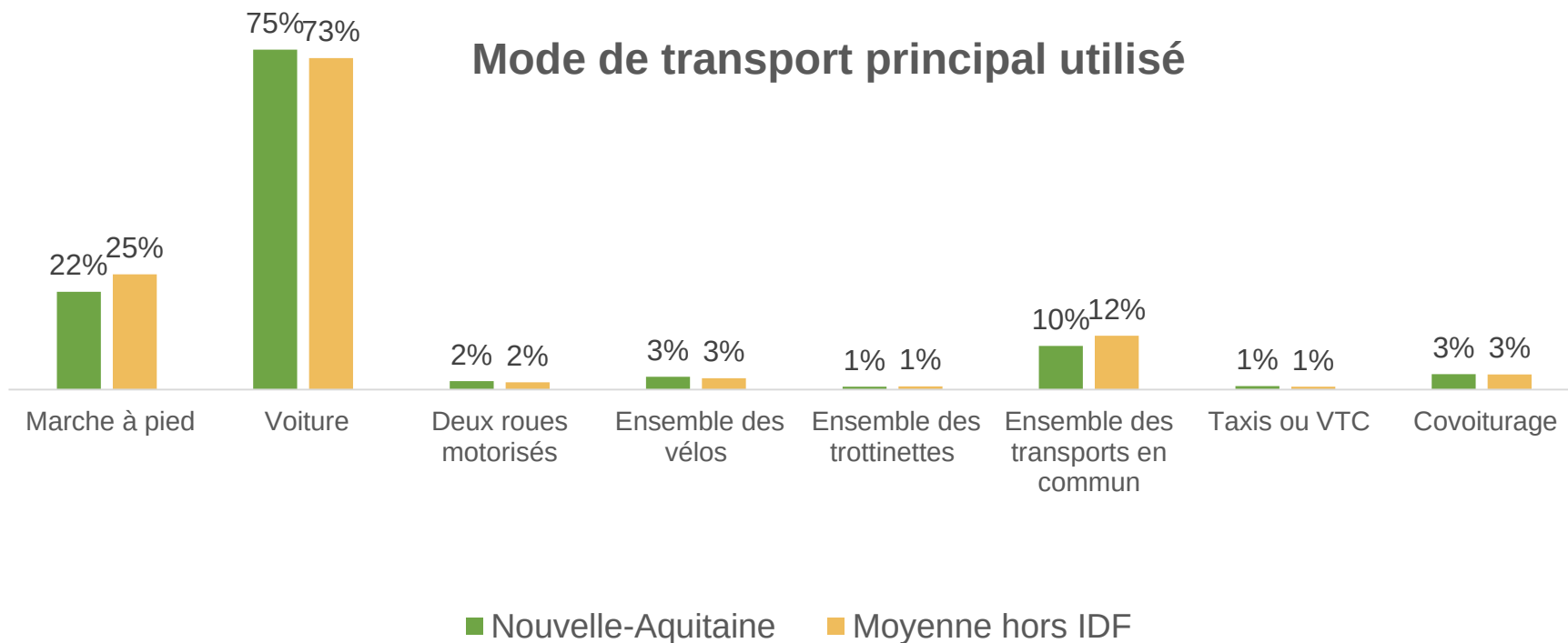
1. Comparaison des résultats nationaux / Nouvelle Aquitaine

Répartition des modes de transport principaux

La voiture est le mode de déplacement principal de 75 % des répondant.e.s Néo-Aquitain.e.s

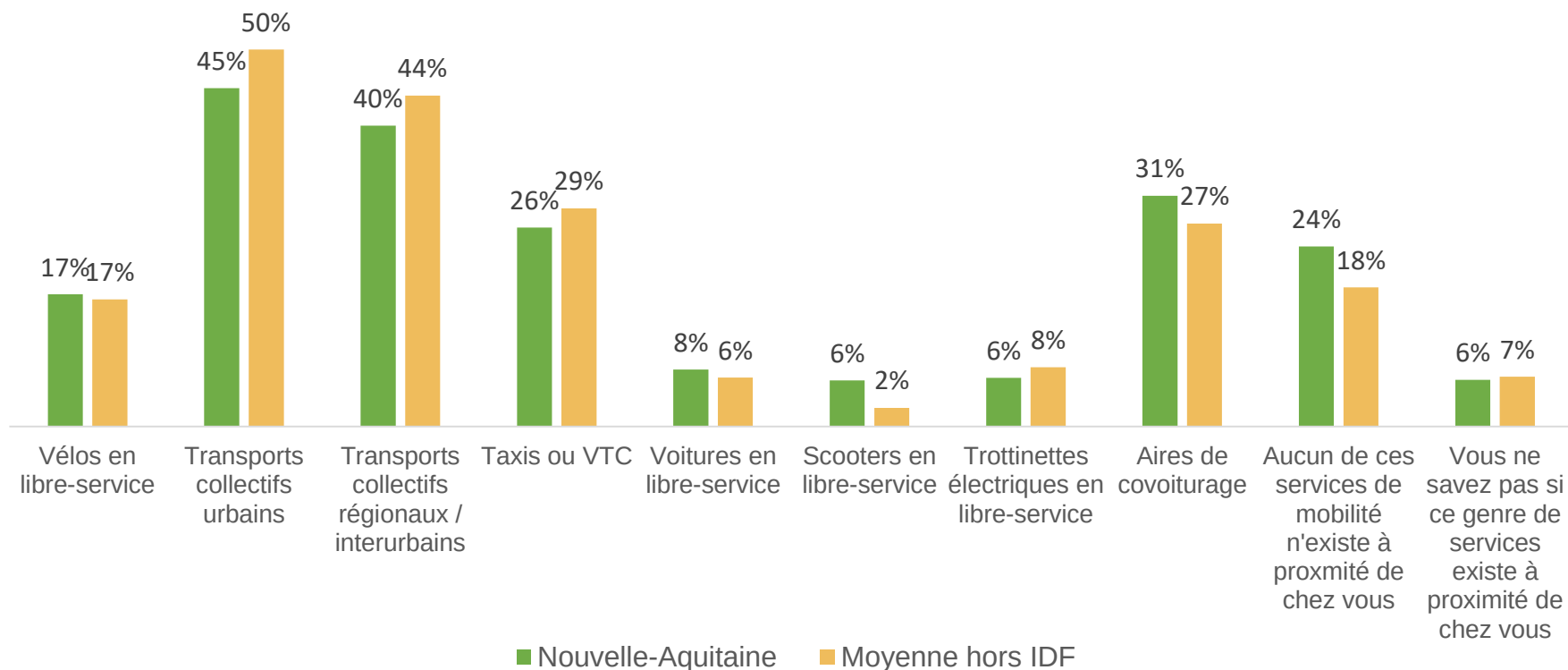
La part des transports collectifs est de 10% inférieure à la moyenne nationale hors IDF (12%)

Mode de transport principal utilisé



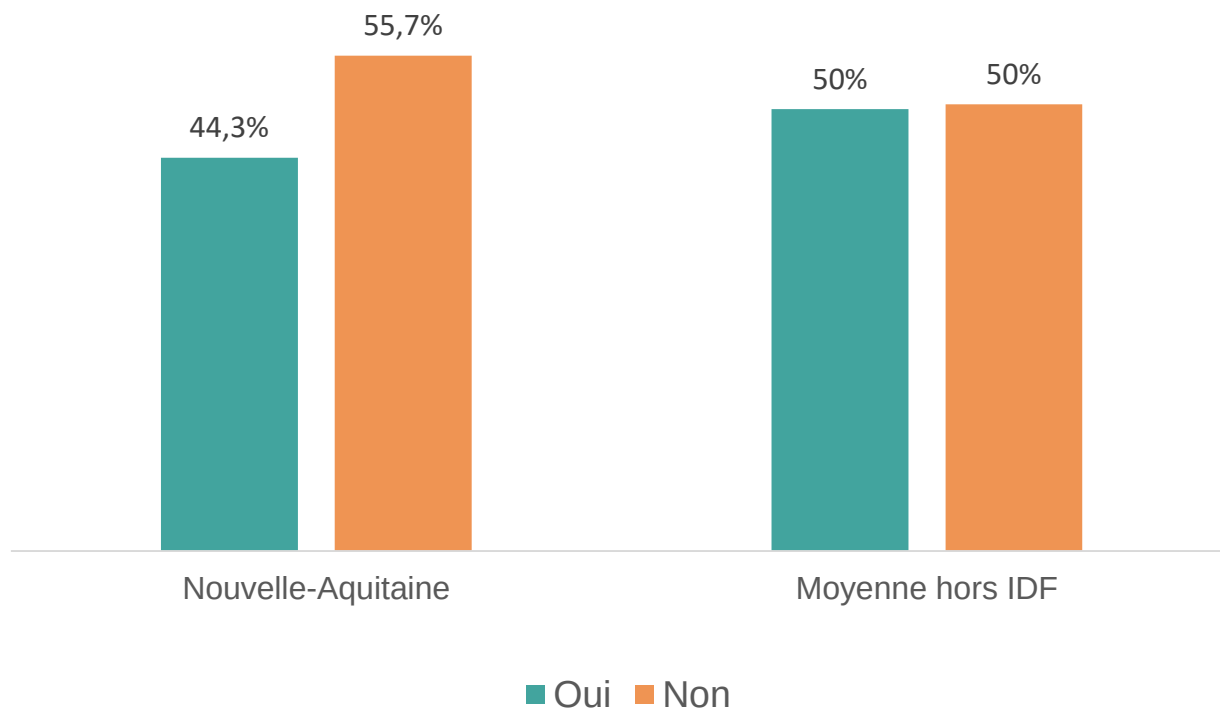
Modes de services de mobilité disponibles à proximité du domicile (TC, vélos et trottinettes en libre service)

Modes à proximité du domicile



Possibilité de choisir entre plusieurs modes de transport

Comparaison Nouvelle Aquitaine vs France



Moins de possibilités de choix en Nouvelle Aquitaine comparé au national

En Nouvelle Aquitaine, 44,3% des Français ont le choix entre plusieurs modes de transport contre 54,6% au national



BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

———— 2^e 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	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%		

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

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 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

Nouvelle-Aquitaine

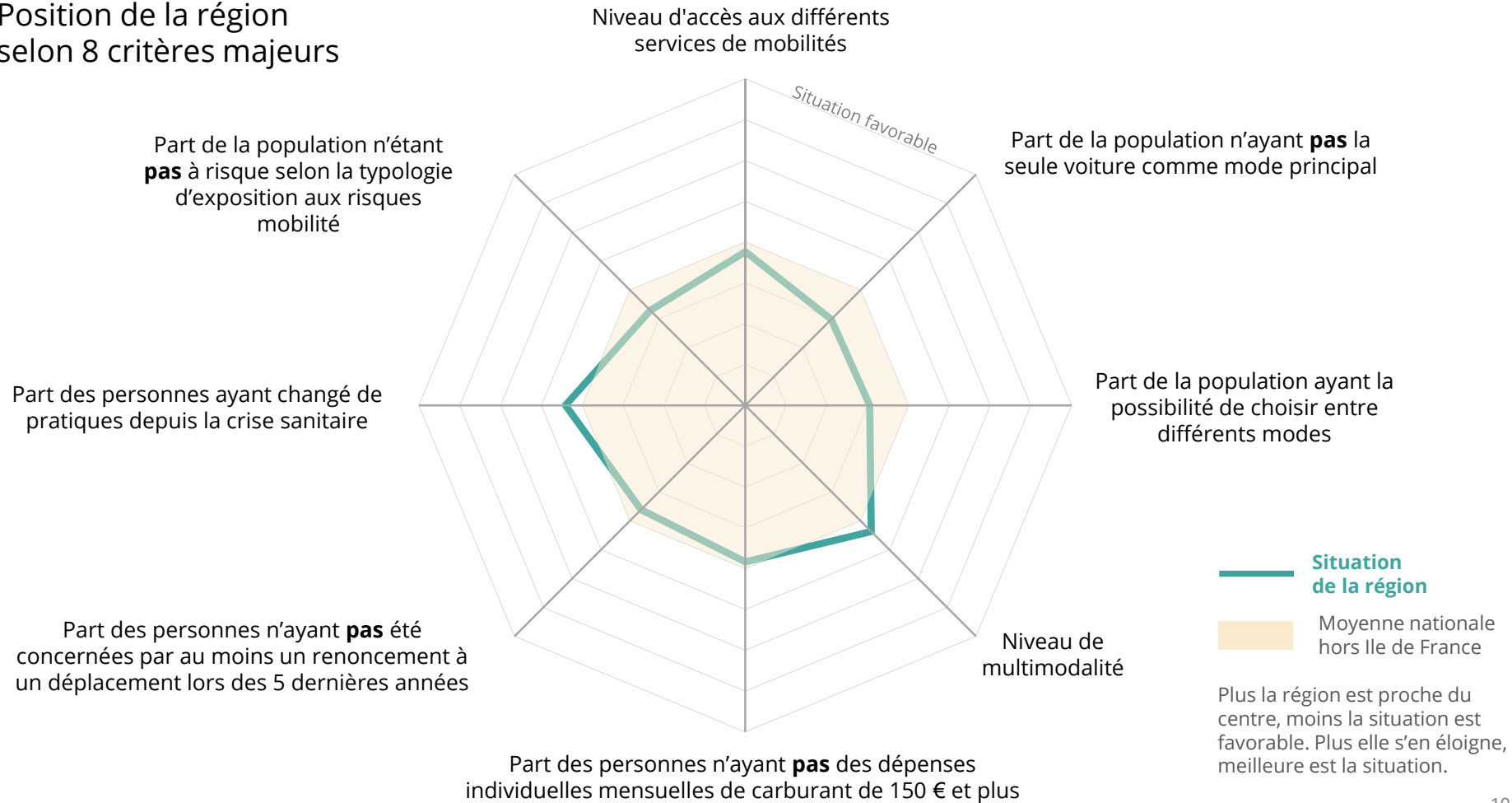
Classement de la région selon la typologie d'exposition aux risques mobilité et selon la part des personnes sans solution de mobilité

Situation favorable	Île-de-France
Situation plutôt favorable	Provence-Alpes-Côte d'Azur
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.

BMQ 2021, portraits régionaux Nouvelle-Aquitaine

Position de la région selon 8 critères majeurs



	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%
IND03	Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes	44%	50%	-6	55%
IND04	Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)	2,8	2,8	0,0	2,9
IND05	Part des personnes ayant des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et +	16%	15%	1	14%
IND06	Part des automobilistes ne changeant pas leurs pratiques malgré une hausse moyenne de 50% des prix	31%	29%	2	27%
IND07 ₁	Taux motorisation véhicules thermiques	78%	77%	1	73%
IND07 ₂	Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	72%	77%	-5	79%
IND09	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 les indicateurs repris dans la représentation graphique

Ampleur des écarts :





BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

———— 2^e édition ————

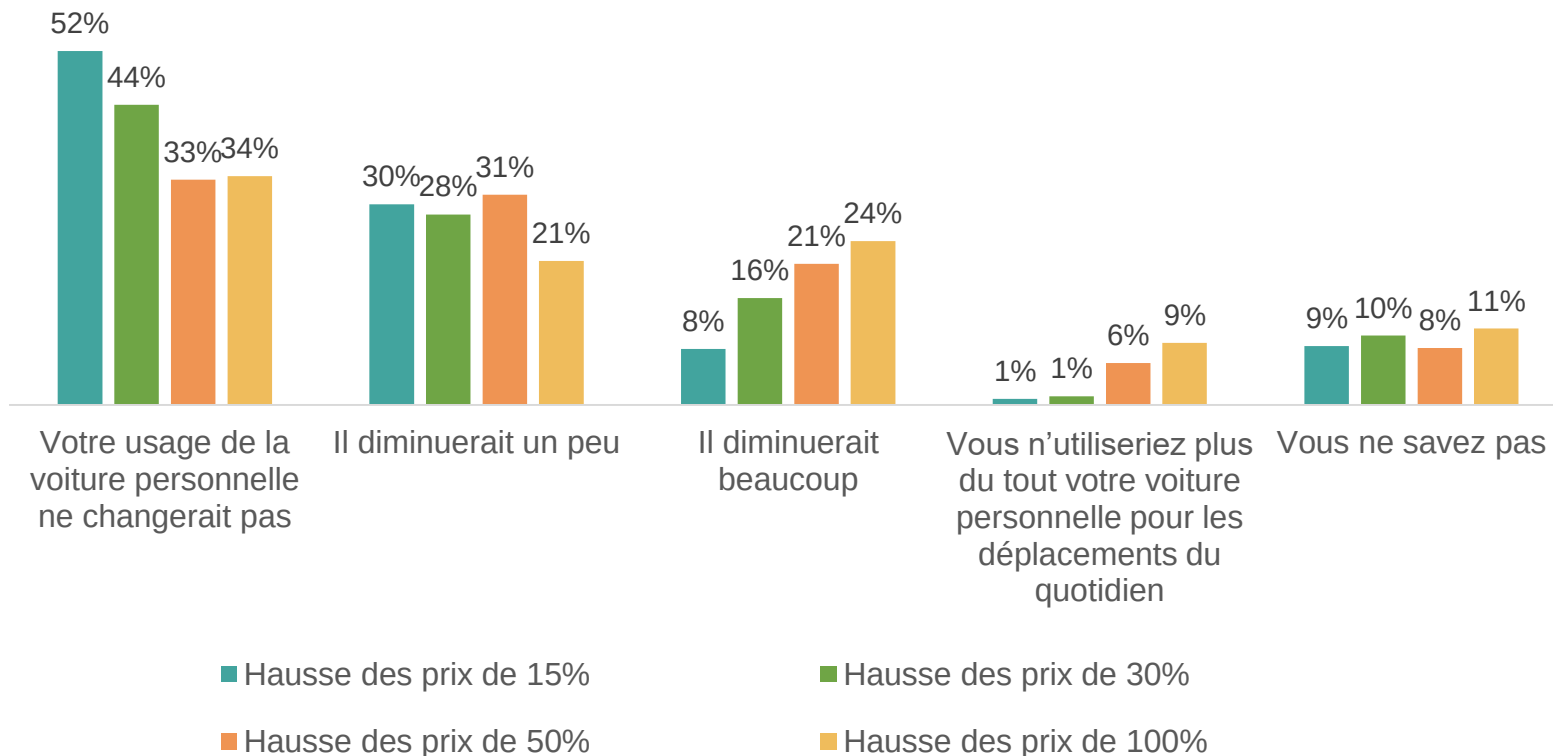


Présentation des résultats

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

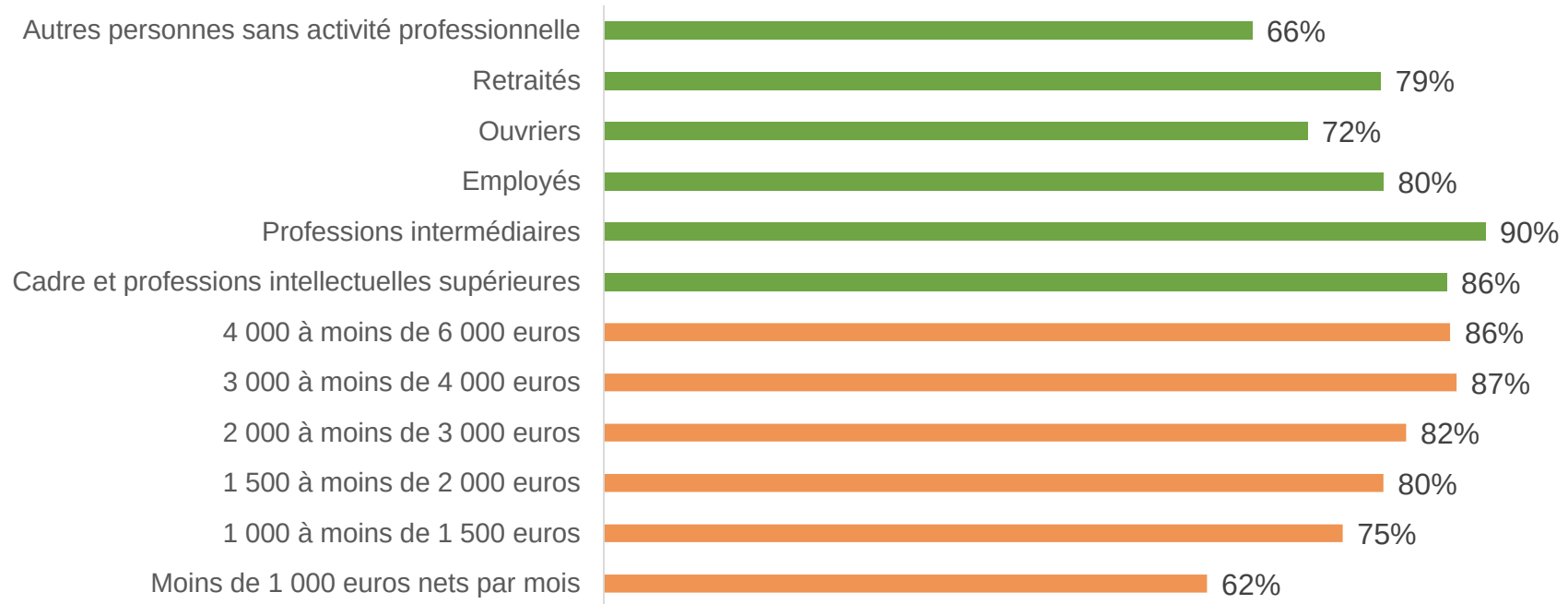
Facteurs de précarité : la hausse du prix du carburant

Scénarios hausse des prix des carburants



Facteurs de précarité : l'usage de la voiture

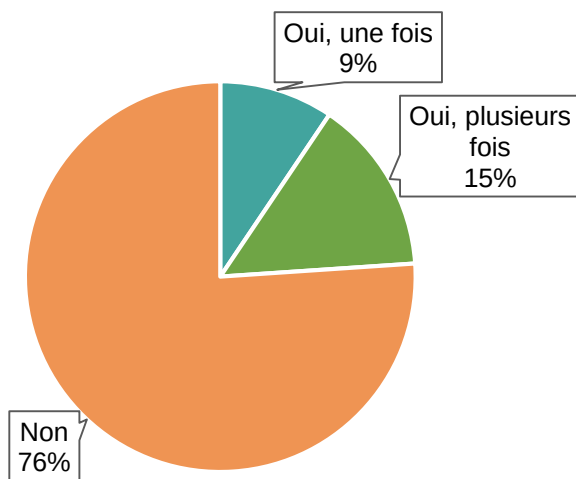
Usage de la voiture (mode principal et occasionnel) selon les CSP et niveaux de revenus



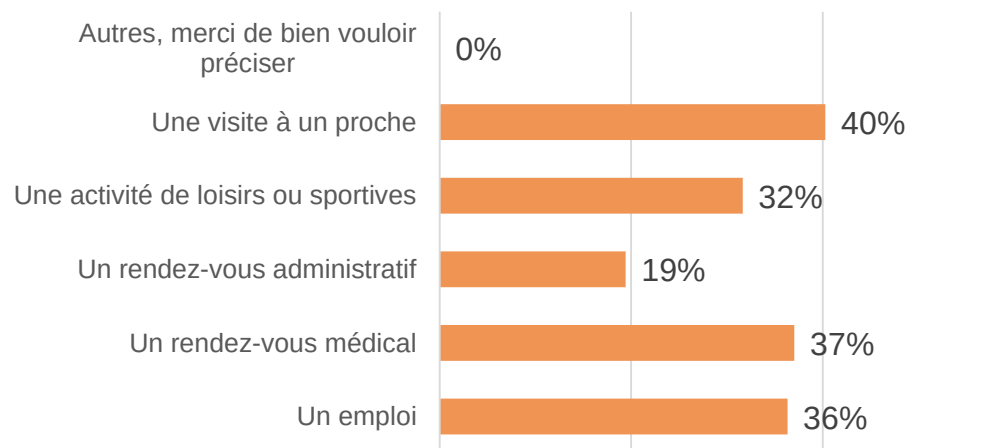
La corrélation entre le niveau de revenu et l'usage de la voiture est plus faible que dans les autres régions de France.

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 ?

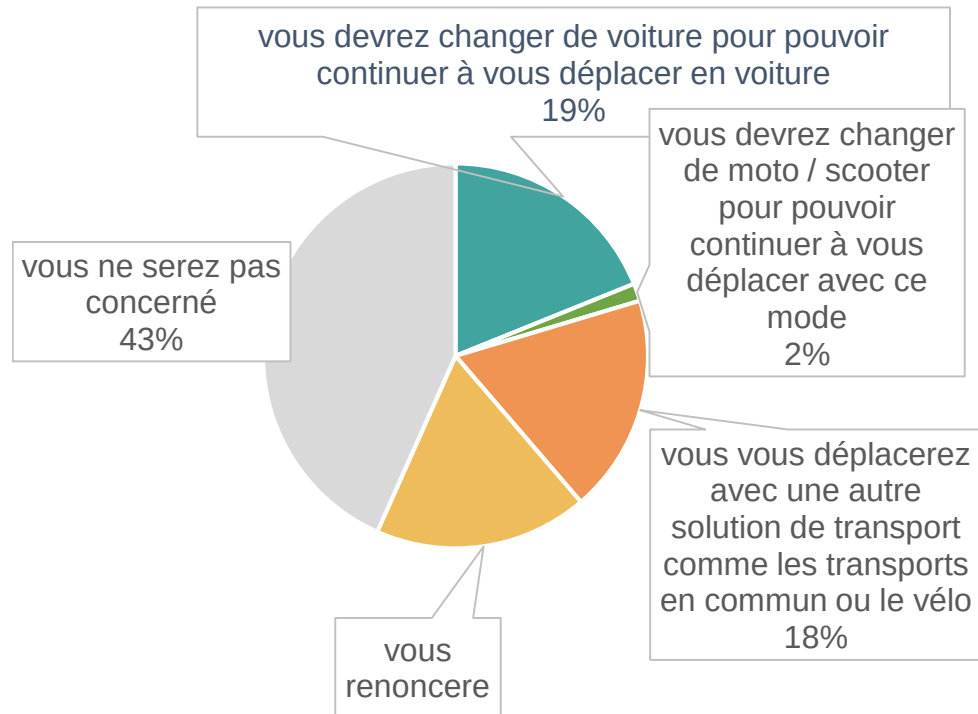


A quoi avez-vous dû renoncer lors des 5 dernières années en raison de ces problèmes de transport ou de mobilité ?



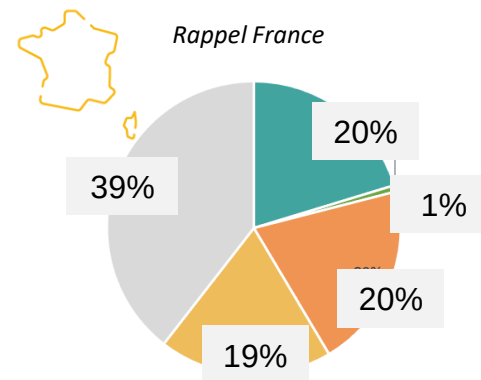
Zone à Faibles Emissions (ZFE)

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).

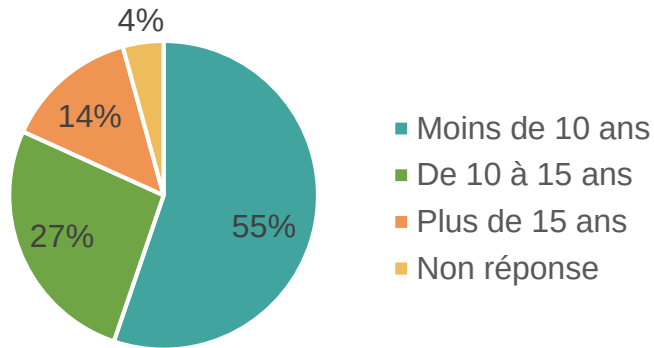
Pour **3 automobilistes sur 5**, la mise en place des ZFE signifiera un changement de mobilité, ou de voiture.



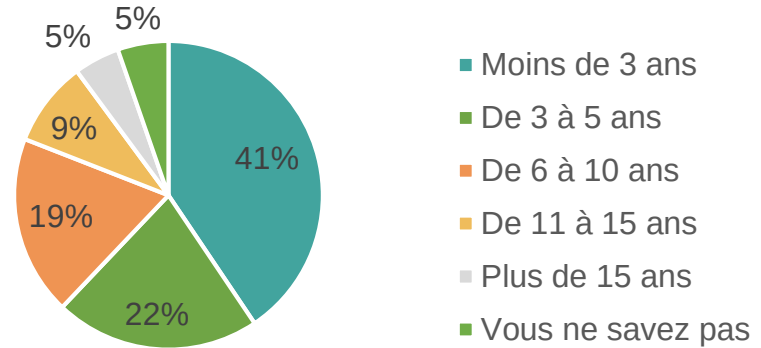
Ancienneté des véhicules

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

Date de mise en circulation du véhicule



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

des mobilités du quotidien

———— 2^e édition ————



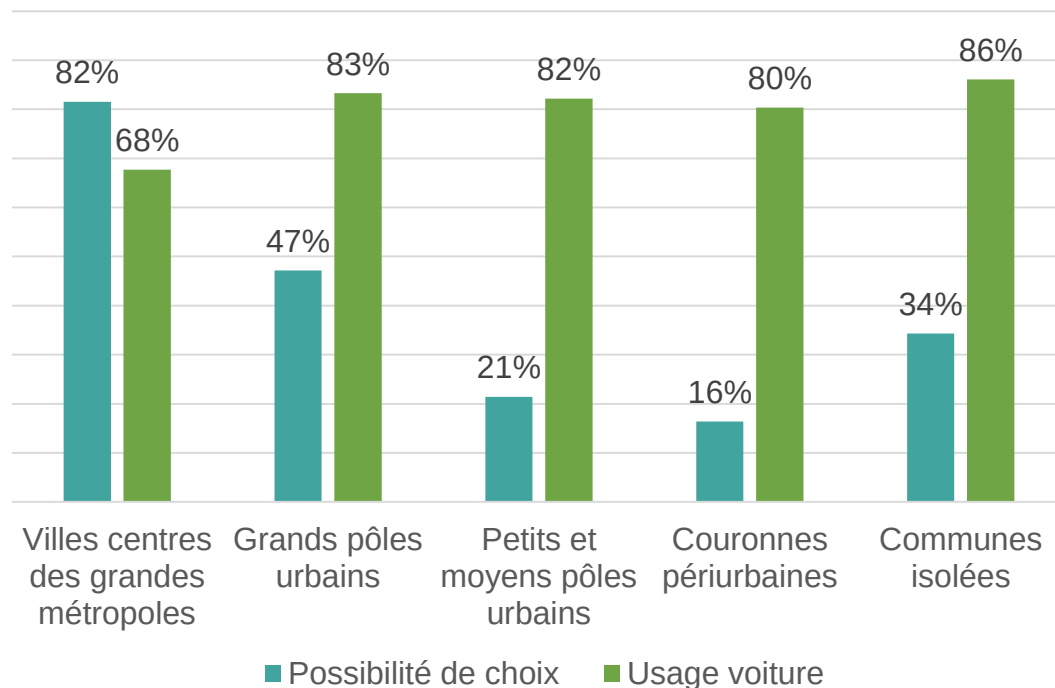
Présentation des résultats

4. Fragilité du report modal

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

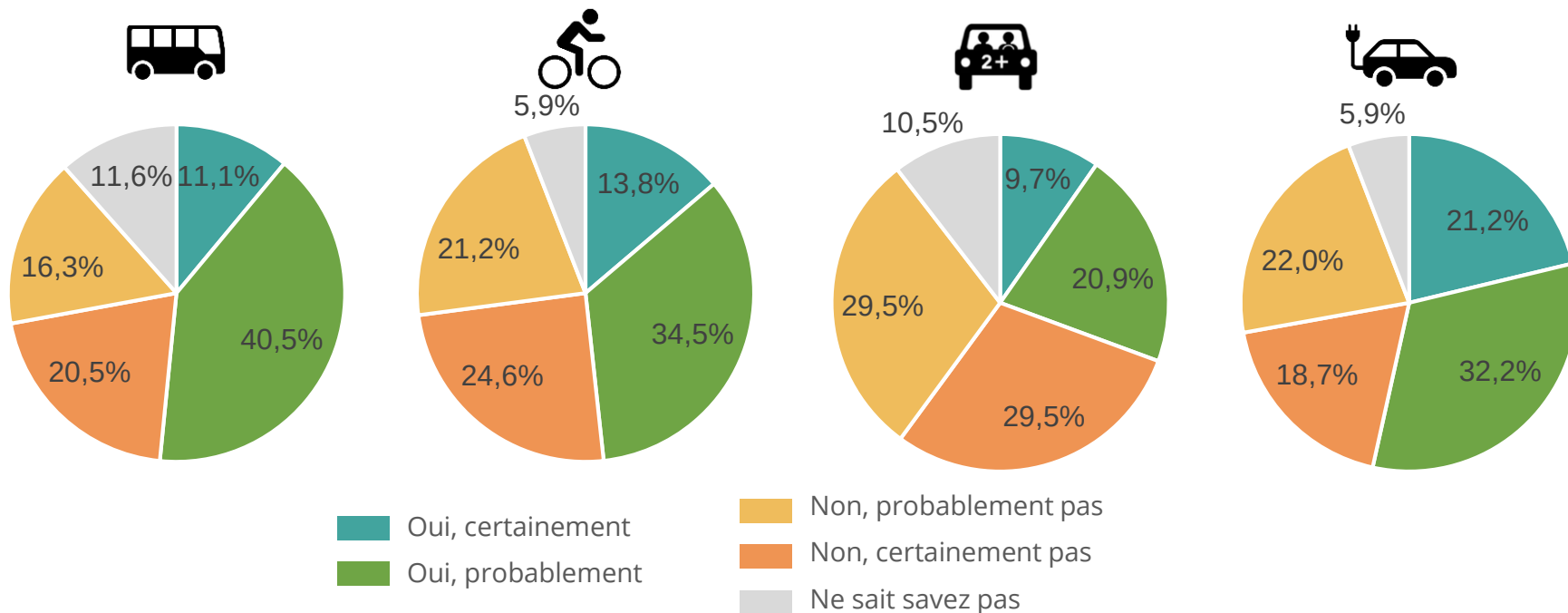
56% des répondant.e.s n'ont pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport.

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





BAROMÈTRE

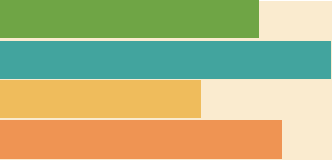
des mobilités du quotidien

———— 2^e 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

