

FONDATION
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

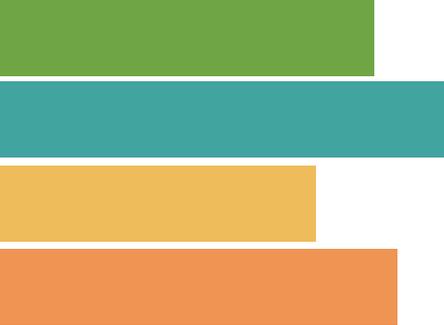
THINK TANK

BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

— 2^e édition —

Résultats nationaux
Extrait N°1 – mars 2022



BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

— 2^e édition —



FONDATION
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

THINK TANK

Sommaire

- Précautions méthodologiques – P 3
- Comparaison barométrique 2019-2021 de quelques indicateurs clés de la mobilité des Français.e.s - P 6
- La mobilité des Français.e.s a été fortement affectée par la crise sanitaire – P 20
- Analyse de la précarité mobilité et identification des facteurs clé - P 30
- Zoom : les zones à faibles émissions - P 48
- Analyse des freins à la mobilité durable - P 51

Précautions méthodologiques

L'édition 2021 est la deuxième du Baromètre des mobilités du quotidien. Un certain nombre de paramètres ayant significativement évolué entre les éditions 2019 et 2021, quelques précautions méthodologiques s'imposent avant de proposer une lecture comparative de quelques indicateurs clés de la mobilité des Français.e.s.

Un échantillon plus massif

4000 personnes représentatives de la population avaient été interrogées en 2019, alors qu'en 2021 ce sont 13 105 personnes qui ont participé à la vaste enquête du Baromètre.

Grâce à cette profondeur d'échantillon, certaines catégories de population traditionnellement peu représentées en volume ont fait l'objet d'une meilleure représentation et leurs pratiques peuvent ainsi peser à la hausse ou à la baisse dans la comparaison 2019-2021.

De la même façon, l'échantillon 2021 a permis de mieux prendre en compte les territoires moins denses et en particulier le monde rural, qui ont été volontairement surreprésentés avant pondération. On retrouve cette dimension dans le nombre de communes différentes représentées : 5 942 en 2021 contre 2 530 en 2019.

Un mode global de collecte différent

L'édition 2021 intègre 2 000 enquêtes réalisées par téléphone et 11 000 en auto-administration sur Internet, contre 4 000 en auto-administration sur Internet en 2019. Les enquêtes « online » défavorisent les personnes les plus âgées, les personnes non-diplômées, une partie des publics précaires, et probablement le monde rural notamment parce que les personnes âgées y sont nettement plus nombreuses que la moyenne nationale. Par ailleurs l'auto-administration peut générer certains biais de réponse évidents en comparaison avec un échange téléphonique.

Nombre de répondant.e.s par région

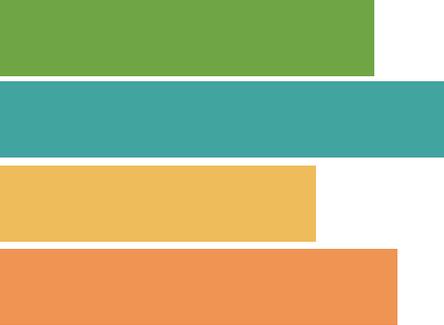
	Nb réponses	% réponses	Pop 18 et +	% Pop 18 et +	Taux de sondage
11 Île-de-France	2101	16%	9 380 000	18%	1 / 4465
24 Centre-Val de Loire	679	5%	2 021 570	4%	1 / 2977
27 Bourgogne-Franche-Comté	708	5%	2 229 809	4%	1 / 3149
28 Normandie	740	6%	2 606 204	5%	1 / 3522
32 Nord-Pas-de-Calais-Picardie	1134	9%	4 602 454	9%	1 / 4059
44 Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine	1154	9%	4 397 278	9%	1 / 3810
52 Pays de la Loire	721	6%	2 927 124	6%	1 / 4060
53 Bretagne	749	6%	2 630 015	5%	1 / 3511
75 Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes	1166	9%	4 812 496	9%	1 / 4127
76 Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées	1156	9%	4 698 571	9%	1 / 4065
84 Auvergne-Rhône-Alpes	1450	11%	6 238 371	12%	1 / 4302
93 Provence-Alpes-Côte d'Azur	1098	8%	4 030 636	8%	1 / 3671
94 Corse	249	2%	275 456	1%	1 / 1106
Total	13105	100%	50 849 984	100%	1 / 3880

Méthode : usage du zonage en aires urbaines de l'Insee

Le zonage en aires urbaines de l'Insee (2010) cherche à mesurer l'influence des villes en prenant en compte d'autres facteurs que la continuité du bâti. Les pôles urbains sont définis par le nombre d'emplois qu'ils concentrent, de fait un pôle urbain représente au moins 1500 emplois. L'Insee mesure ensuite l'influence des villes en se basant sur les déplacements domicile-travail des communes proches du pôle urbain. Ainsi, une aire urbaine est constituée d'un pôle urbain et d'une couronne périurbaine dont au moins 40% des actifs résidents travaillent dans le pôle. Certaines communes sont sous l'influence de plusieurs aires urbaines, il s'agit des communes multipolarisées, et certaines sont en dehors de toute influence, il s'agit des communes isolées.

	Grands pôles urbains	Petits et moyens pôles urbains	Couronnes périurbaines	Villes-centre des grandes métropoles	Communes isolées
Définition	Unité urbaine regroupant au moins 10 000 emplois	Unité urbaine regroupant entre 1500 et 10 000 emplois	Couronnes des pôles urbains	Commune-centre d'un grand pôle urbain	Commune hors influence d'une aire urbaine
Part dans la population française	59,2%	6,7%	19,1%	22,9%	4,7%
Répartition de la population pauvre	65,2%	7,1%	12,7%	31,4%	5,3%
Surface du territoire	8%	54%	38,1%	28,6%	22%

Depuis 2020, un nouveau zonage en aires d'attraction des villes permet d'apprécier plus finement le territoire, en ajoutant notamment un critère de densité, mais les pôles urbains constituent toujours des catégories d'analyse pertinentes.



BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

— 2^e édition —



FONDATION
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

THINK TANK

Comparaison barométrique 2019-2021 de quelques indicateurs clés de la mobilité des Français.e.s

Chapitre 1 – L'essentiel (1/2)

L'édition 2021 du BMQ intègre 10 indicateurs barométriques, dont les résultats comparés peuvent témoigner de tendances dans l'évolution, ou non, de la mobilité des Français.

- 1. Mode de transport principal pour les déplacements du quotidien**
- 2. Mono, multi et intermodalités**
- 3. Services de mobilité qui existent à proximité**
- 4. Possibilité de choisir entre différents modes de transport**
- 5. Périmètre de la mobilité**
- 6. Intensité de la mobilité**
- 7. Renoncements pour des problèmes de transport ou de mobilité**
- 8. Stratégies face à une hausse du prix du carburant**
- 9. Représentations quant à l'impact des mobilités sur l'environnement**
- 10. Représentations quant à l'écologie et aux questions environnementales**

Usages des modes de transport : une relative stabilité qui masque de fortes évolutions au sein de la population

La répartition des modes de transport utilisés à titre principal présente une apparente stabilité entre 2019 et 2021. Les trois modes les plus utilisés sont la voiture (71%), la marche (28%) et les transports en commun urbains ou régionaux (21%). En termes d'équipement, on note en particulier une progression de 4,2% à 7% du taux d'équipement des ménages en voitures électriques et hybrides.

Ces résultats masquent cependant de fortes évolutions d'usage au sein de la population, notamment en conséquence de la crise sanitaire.

Chapitre 1 – L'essentiel (2/2)

Plus de choix, plus de solutions

La possibilité de choisir son mode de transport a nettement progressé entre 2019 et 2021, passant de 45% à 55%. Ce résultat encourageant est conforté par la progression de 4 points de la multimodalité (pouvoir choisir entre plusieurs modes pour un même déplacement), au détriment cependant de l'intermodalité (utiliser plusieurs modes à la suite), et surtout par l'intéressante progression des services de mobilité en proximité, comme par exemple les vélos en libre-service (+3 points), les transports collectifs régionaux (+4 points) ou encore les taxis et VTC (+7 points).

Ces constats sont probablement liés à la fois à une réelle progression de l'offre de service, notamment dans les territoires urbains, mais aussi aux conséquences de la crise sanitaire, qui a contraint de nombreux Français à réorganiser leur mobilité quotidienne et a de ce fait favorisé la conscience du choix.

En parallèle, si l'on accède à plus de services de mobilité en proximité qu'en 2019, les Français.e.s ne disposant d'aucun service sont également plus nombreux (+5 points), révélant de fortes disparités territoriales.

A l'échelle de l'ensemble de l'échantillon interrogé, l'intensité de mobilité, et donc les phénomènes d'hypermobilité comme d'immobilité, restent stables, mais ce résultat est à nuancer car il masque des évolutions significatives pour certains profils socio-démographiques.

Une spectaculaire progression de la dépendance à la voiture

Face à une hausse du prix du carburant, les automobilistes interrogés en 2021 maintiendraient bien plus leur usage de la voiture qu'en 2019, et ce en particulier dans les 3 scénarios les plus contraignants qui leur ont été proposés (+30%, +50%, +100% d'augmentation), avec une progression de +14 à +17 points. 1 automobiliste sur 3 maintiendrait ainsi son usage en cas de hausse de 50% ou de 100%, contre 1 sur 4 en 2019.

Ce résultat est d'autant plus parlant que la collecte des données a eu lieu dans une période de hausse des prix fortement médiatisée. Il semblerait ainsi qu'avec le contexte actuel, les Français.e.s font l'expérience de leur dépendance à la voiture.

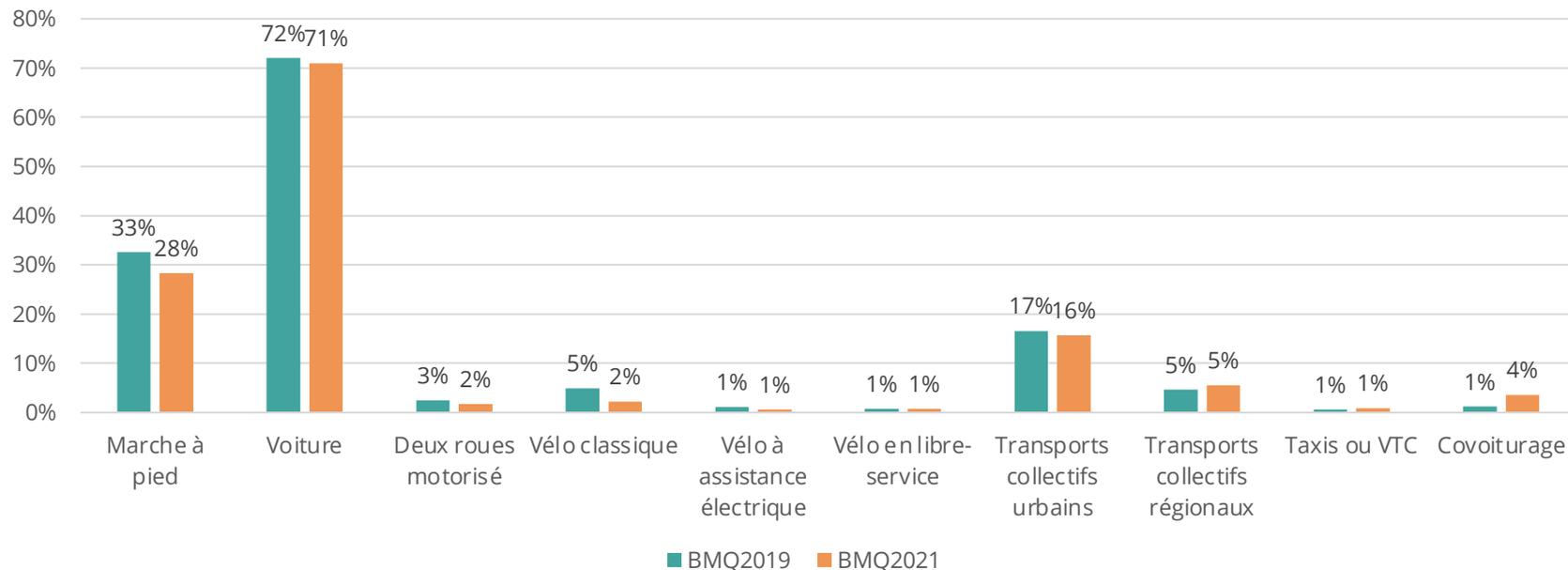
En 2021, la conscience environnementale semble reculer

La conscience environnementale liée aux pratiques de mobilité a reculé de quelques points en 2021, au profit d'une progression des phénomènes de scepticisme. Ce résultat contre-intuitif peut s'expliquer par la pandémie et sa faible répercussion sur les indicateurs de réduction du CO2 émis.

Les représentations générales quant à l'écologie et aux questions environnementales montrent également une progression du scepticisme au détriment du sentiment d'urgence.

Une stabilité apparente de la répartition des modes de transport

Mode de transport principal : comparaison 2019-2021



La répartition des modes de transport utilisés à titre principal apparaît très stable entre 2019 et 2021.

La diminution observée pour les modes actifs (marche, vélo) s'explique principalement par une meilleure prise en compte des territoires moins denses dans l'échantillon 2021, tandis que le covoiturage était probablement sous-représenté en 2019 au regard des statistiques nationales INSEE.

En revanche, **cette stabilité apparente masque de fortes évolutions d'usage au sein de la population**, présentées dans les prochains chapitres.

Baisse de la motorisation et montée en puissance progressive des voitures électriques et hybrides

Le niveau d'équipement des ménages en voiture semble avoir légèrement reculé. La baisse a été plus forte dans les petits et moyens pôles urbains qu'ailleurs, ce qui les rapproche du profil des grands pôles urbains, alors qu'ils affichaient en 2019 des taux semblables aux communes périurbaines et isolées.

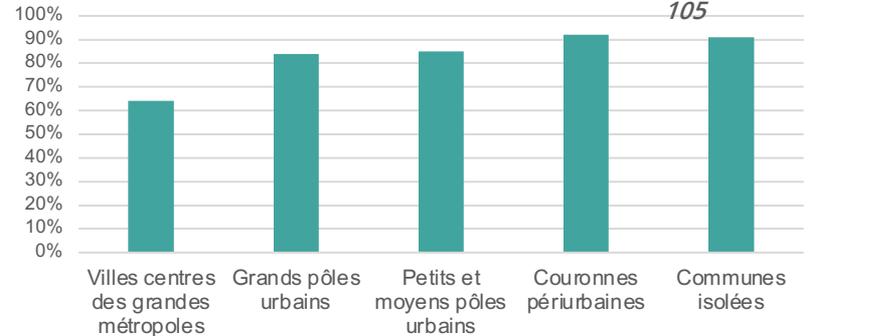
En parallèle, le taux d'équipement des ménages en voitures électriques et hybrides a progressé, passant de 4,2% à 7% parmi les répondants.

Les possesseurs de cette catégorie de véhicules sont :

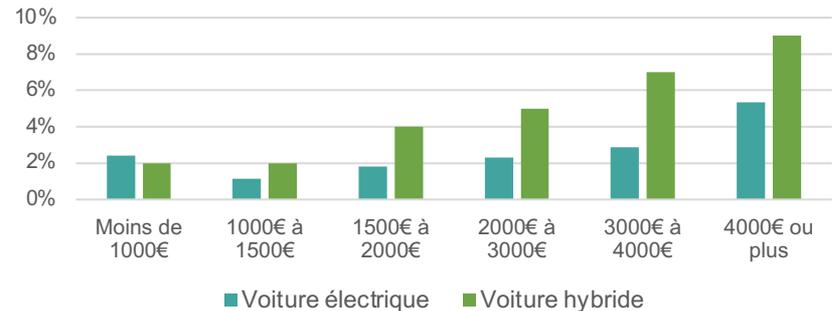
- plutôt âgés (plus de 60 ans)
- aisés (revenus supérieurs à 3 000 euros)
- plus enclins que la moyenne à essayer des alternatives à la voiture solo

Aucune corrélation majeure n'apparaît en revanche avec les caractéristiques territoriales des répondants.

Motorisation du ménage en fonction de la position par rapport aux aires urbaines



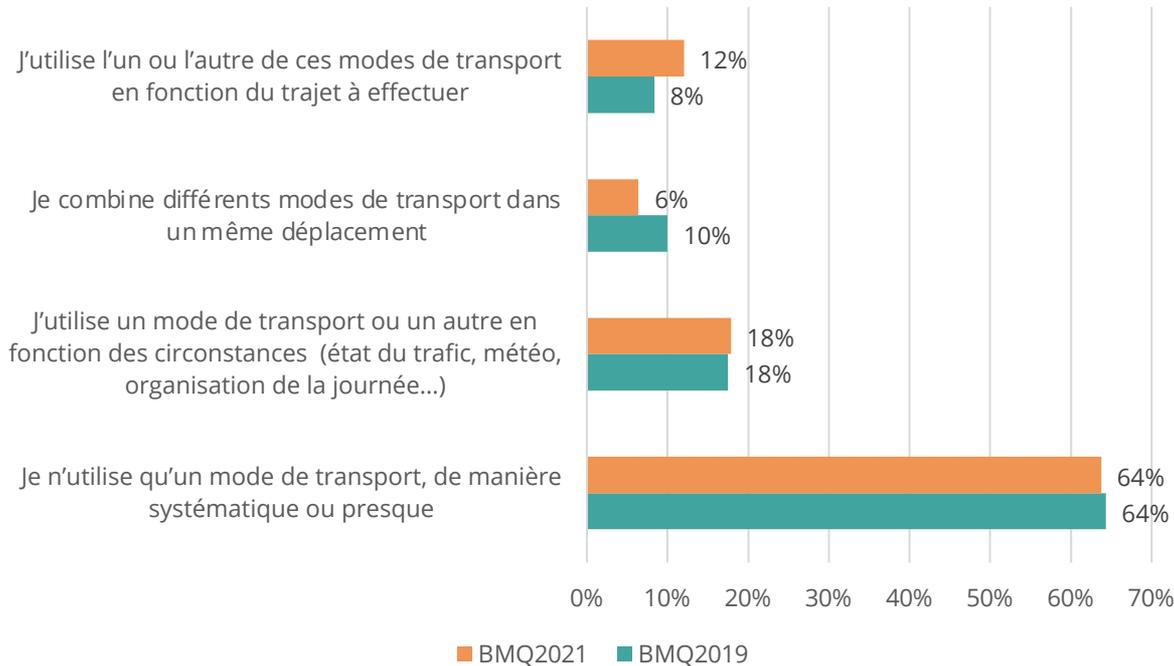
Equiperment en voitures électriques et hybrides en fonction du revenu du foyer



Base Possesseurs de voiture électrique, n = 264
Base Possesseurs de voiture hybride, n = 562

Une relative stabilité des usages en mono, multi et intermodalités

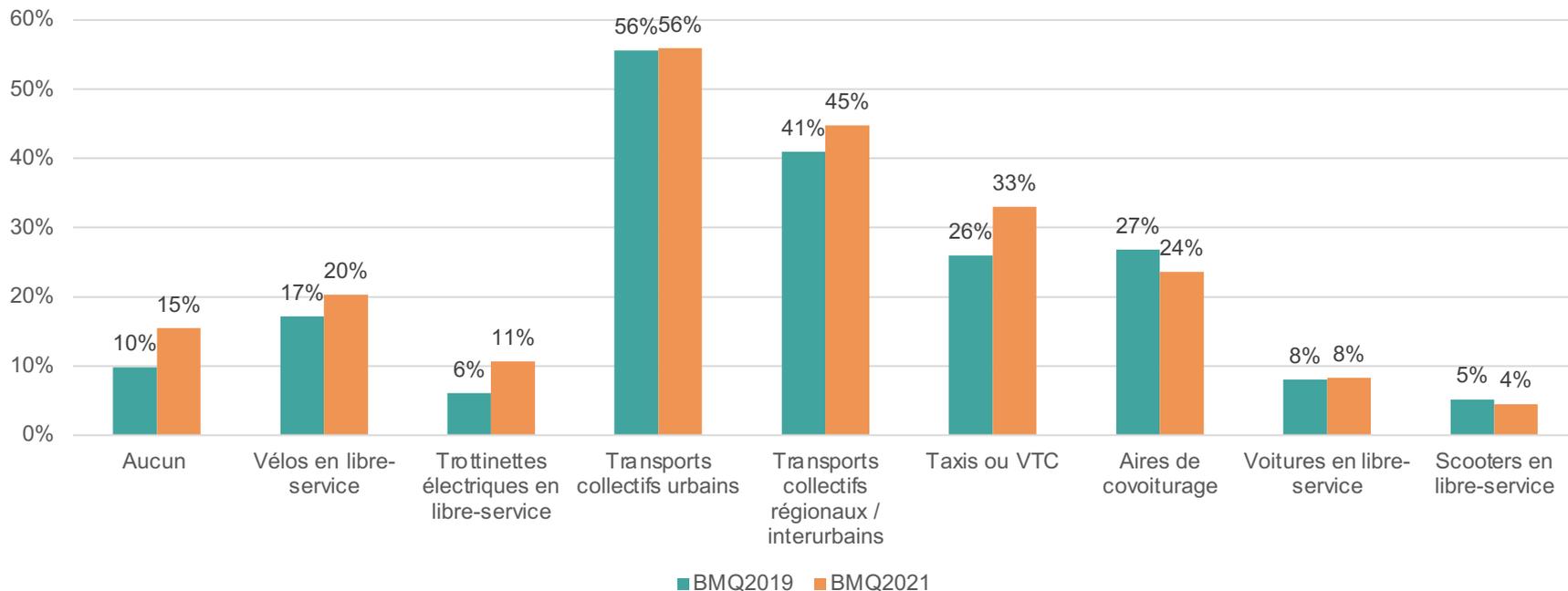
Mono, multi et intermodalités Comparaison 2019-2021



82% des usages restent stables entre les deux éditions. L'intermodalité, historiquement parent pauvre des mobilités du quotidien, perd 4 points au profit d'une multimodalité liée au type de trajet à effectuer.

Une progression intéressante des services de mobilité disponibles à proximité du domicile

Services de mobilité à proximité du domicile : comparaison 2019-2021

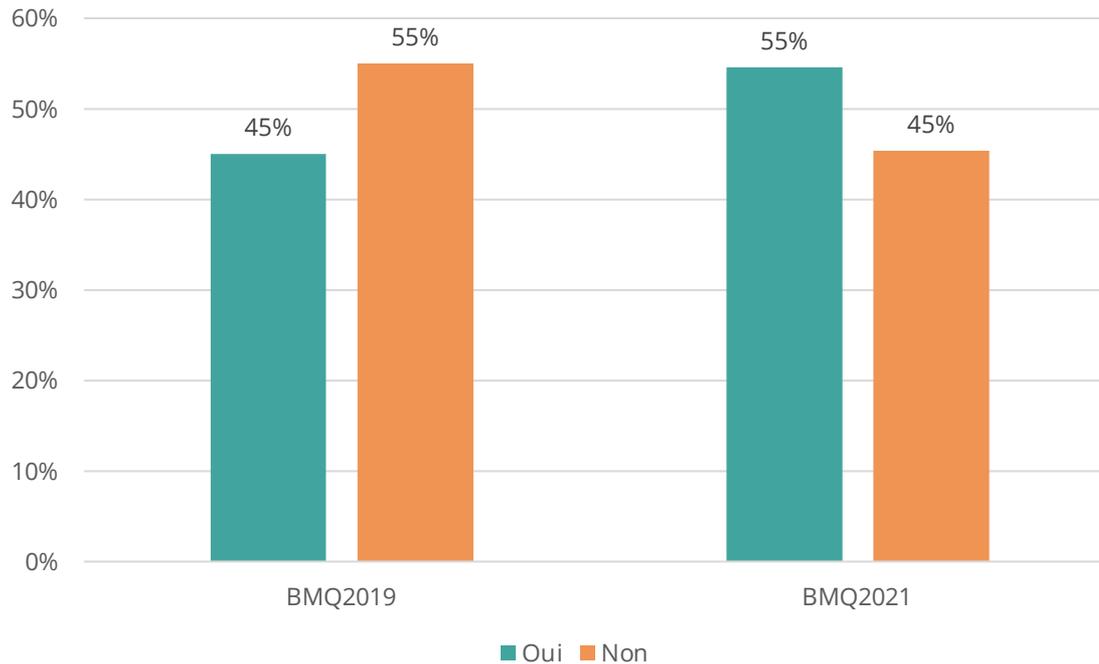


La plupart des services de mobilité à proximité du domicile sont mieux représentés en 2021. Un constat probablement lié à la fois à une **réelle progression de l'offre de service**, notamment dans les territoires urbains, mais aussi à une **meilleure appréhension des services existants par les répondants** 2021.

En revanche **les répondants ne disposant d'aucun service sont plus nombreux**.

Des Français plus nombreux à pouvoir choisir leur mode de transport

Possibilité de choisir entre plusieurs modes de transport : comparaison 2019-2021



La progression de l'offre de services de mobilité mesurée dans l'indicateur précédent pèse sur **l'évolution favorable de la possibilité de choisir entre plusieurs modes.**

Il est par ailleurs vraisemblable que la crise sanitaire, qui a contraint de nombreux Français à réorganiser leur mobilité quotidienne, a permis de mieux valoriser l'offre existante et donc a **favorisé la conscience du choix.**

La progression semble plus nette dans les unités urbaines de moins de 100 000 habitants et en particulier dans celles de 2 000 à 20 000 habitants.

La crise sanitaire a accentué les pratiques de proximité...

Périmètre de la mobilité (fréquence / distance) : comparaison 2019-2021

	Dans le quartier où vous habitez			Ailleurs dans votre commune		
	BMQ2019	BMQ2021		BMQ2019	BMQ2021	
Tous les jours ou presque	54%	57%	3%	34%	28%	-6%
Plusieurs fois par semaine	23%	23%	0%	34%	35%	0%
Environ une fois par semaine	11%	10%	-1%	18%	21%	3%
Environ une fois par mois	3%	3%	0%	6%	7%	2%
Quelques fois dans l'année	3%	2%	-1%	3%	3%	0%
Pas plus d'une fois par an	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Moins souvent	3%	2%	-1%	3%	2%	0%
Jamais	4%	3%	0%	2%	3%	1%

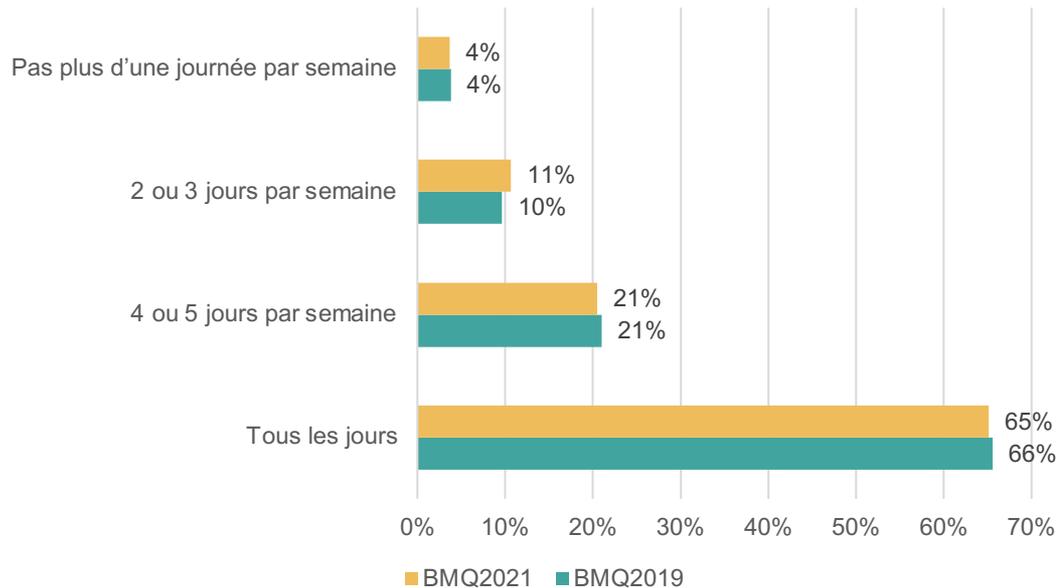
	Ailleurs dans votre département			Ailleurs dans votre région		
	BMQ2019	BMQ2021		BMQ2019	BMQ2021	
Tous les jours ou presque	21%	13%	-7%	6%	5%	-1%
Plusieurs fois par semaine	26%	16%	-10%	8%	7%	-1%
Environ une fois par semaine	23%	22%	-1%	12%	10%	-1%
Environ une fois par mois	16%	22%	7%	28%	26%	-2%
Quelques fois dans l'année	8%	15%	7%	29%	31%	2%
Pas plus d'une fois par an	1%	2%	1%	4%	5%	1%
Moins souvent	4%	5%	1%	9%	8%	-1%
Jamais	2%	5%	3%	4%	8%	4%

En 2021, les Français.e.s. se déplacent moins loin et ont espacé dans le temps leurs déplacements plus lointains.

Une modulation des usages caractéristique des incidences de la crise sanitaire sur les modes de vie.

... mais n'a en apparence pas eu d'incidence sur l'intensité de la mobilité

Intensité de la mobilité : comparaison 2019-2021

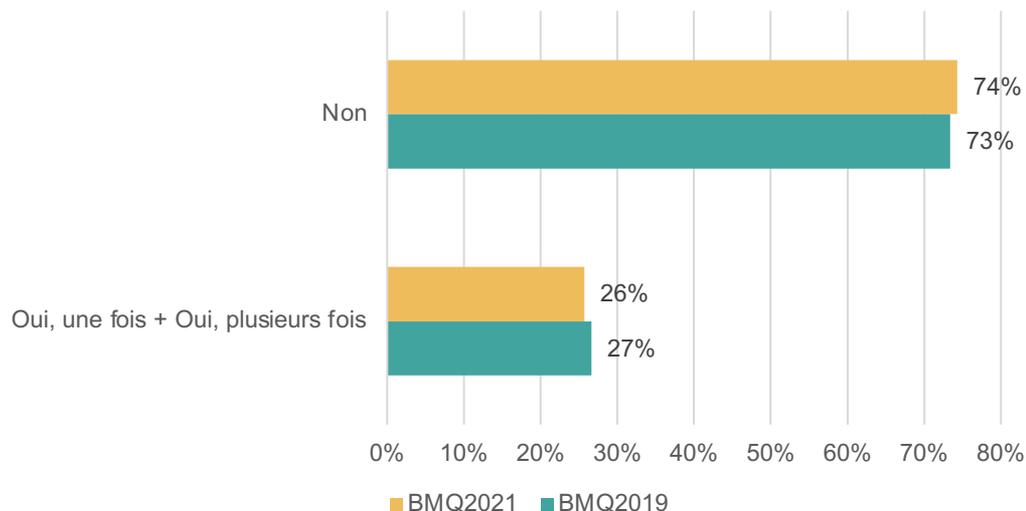


A l'échelle de l'ensemble de l'échantillon interrogé, l'intensité de mobilité, et donc les phénomènes d'hypermobilité comme d'immobilité, restent stables.

Ce résultat est à nuancer car il masque des évolutions significatives pour certains profils socio-démographiques, présentées dans les prochains chapitres.

En 2021, les Français.e.s renoncent toujours autant à des déplacements pour des raisons de transport ou de mobilité

Renoncements à un emploi, un RV médical, une activité de loisir, aller voir des proches en raison de problèmes de transport ou de mobilité : comparaison 2019-2021



Les phénomènes de renoncement en lien avec des difficultés de mobilité n'ont pas évolué depuis 2019.

Une spectaculaire progression de la dépendance à la voiture

Impact de différents scénarios de hausse du prix du carburant sur l'usage de la voiture personnelle : comparaison 2019-2021

	+10 / +15%*			+30%		
	BMQ2019	BMQ2021		BMQ2019	BMQ2021	
Votre usage de la voiture personnelle ne changerait pas	40%	47%	7%	27%	41%	15%
Votre usage de la voiture personnelle diminuerait un peu	31%	30%	-1%	30%	30%	-1%
Votre usage de la voiture personnelle diminuerait beaucoup	12%	12%	0%	23%	18%	-5%
Vous n'utiliserez plus du tout votre voiture personnelle	5%	3%	-2%	9%	4%	-5%
Vous ne savez pas	12%	8%	-4%	12%	7%	0%

	+50%			+100%		
	BMQ2019	BMQ2021		BMQ2019	BMQ2021	
Votre usage de la voiture personnelle ne changerait pas	19%	35%	17%	18%	32%	14%
Votre usage de la voiture personnelle diminuerait un peu	28%	29%	2%	24%	26%	2%
Votre usage de la voiture personnelle diminuerait beaucoup	30%	21%	-9%	34%	25%	-9%
Vous n'utiliserez plus du tout votre voiture personnelle	8%	6%	-2%	11%	7%	-4%
Vous ne savez pas	16%	9%	-8%	13%	10%	-3%

Quel que soit le scénario de hausse du prix du carburant, les automobilistes interrogés en 2021 maintiendraient bien plus leur usage de la voiture.

Ce résultat est d'autant plus parlant que la collecte des données a eu lieu dans une période de hausse des prix fortement médiatisée. Il semblerait ainsi qu'avec le contexte actuel, les Français.e.s font l'expérience de leur dépendance à la voiture

** En 2021, le premier scénario a été ajusté à +15% pour tenir compte de l'augmentation réelle du carburant et maintenir la possibilité de mesurer un impact d'une nouvelle hausse des prix*

En 2021, la conscience environnementale semble reculer (1)

Représentations quant à l'impact des mobilités sur l'environnement :
comparaison 2019-2021

Dans quelle mesure diriez-vous que les déplacements que nous effectuons tous au quotidien contribuent à la pollution et à la dégradation des conditions environnementales ?

Dans quelle mesure diriez-vous que les déplacements que vous effectuez personnellement au quotidien contribuent à la pollution et à la dégradation des conditions environnementales ?

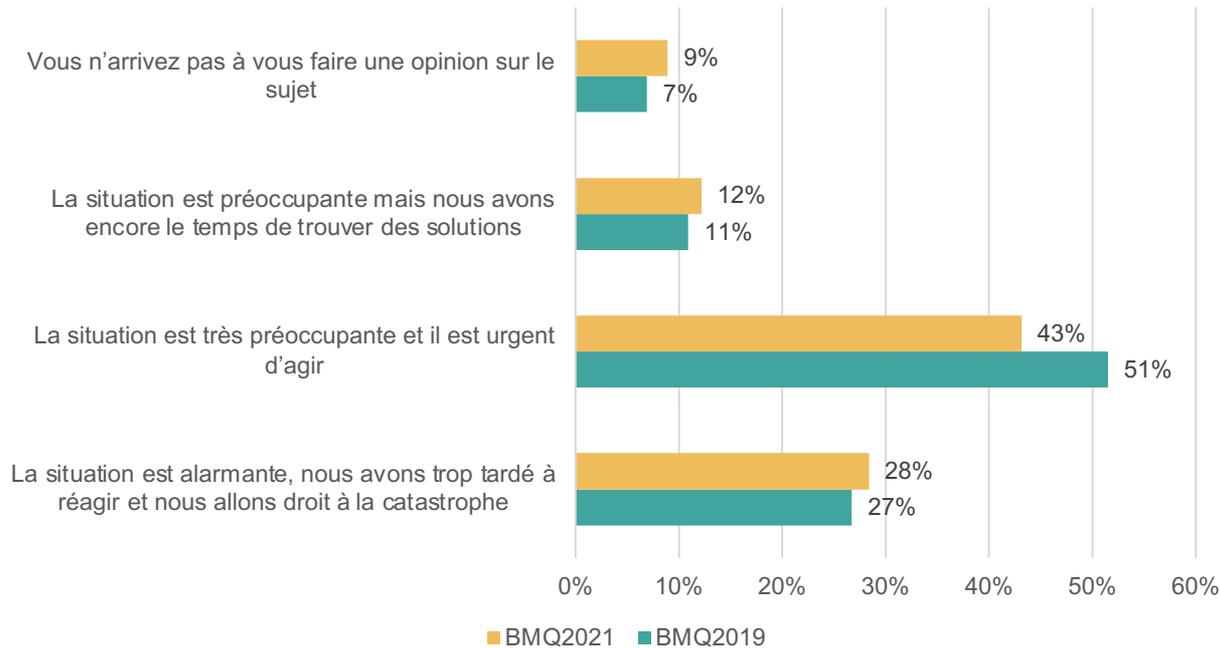
La conscience environnementale liée aux pratiques de mobilité a reculé en 2021, au profit d'une progression des phénomènes de scepticisme.

Ce résultat contre-intuitif peut s'expliquer par la pandémie et sa faible répercussion sur les indicateurs de réduction du CO2 émis.

	BMQ2019	BMQ2021		BMQ2019	BMQ2021	
Beaucoup	45%	38%	-7%	10%	10%	0%
Un peu	37%	37%	0%	42%	37%	-5%
Très peu	11%	13%	2%	30%	30%	0%
Pas du tout	3%	5%	2%	11%	13%	1%
Vous ne savez pas	4%	8%	4%	6%	10%	4%

En 2021, la conscience environnementale semble reculer (2)

Représentations quant à l'écologie et aux questions environnementales : comparaison 2019-2021



Les représentations générales quant à l'écologie et aux questions environnementales montrent également une progression du scepticisme au détriment du sentiment d'urgence.



BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

— 2^e édition —



FONDATION
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

THINK TANK

**La mobilité des Français.e.s a été
fortement affectée
par la crise sanitaire**

Plus d'un.e Français.e sur quatre a changé ses habitudes de mobilité depuis le début de la crise sanitaire

Que cela soit pour des raisons directement liées à la crise ou non, les deux années qui viennent de s'écouler ont vu les comportements de mobilité évoluer. Ce phénomène n'est bien sûr pas observé de manière homogène sur tout le territoire, mais la tendance de fond est là et plusieurs aspects sont éclairants :

- Sur les modes : la marche est le mode ayant le plus profité de la période, quand les transports en commun ont subi une désaffection
- Sur les motivations : hors problématiques sanitaires directes, la volonté de faire des économies, le bien-être et le confort lors des déplacements ainsi que la volonté de réduire son impact environnemental apparaissent comme les trois principales raisons du changement

La crise a été l'occasion d'un changement de pratiques en faveur de l'environnement, surtout pour les personnes diplômées et aisées

Plus d'un.e Français.e. sur cinq ayant fait évoluer ses pratiques depuis le début de la crise déclare l'avoir fait pour réduire son impact sur l'environnement.

Cette motivation est partagée de manière relativement homogène au sein de la population, mais il apparaît cependant certains déterminants, davantage socio-économiques que territoriaux, d'une plus forte appétence : niveau de diplôme et revenu. Le niveau d'équipement du territoire en matière de services de mobilité semble également influencer sur la propension des individus à modifier leurs pratiques de mobilité pour des raisons écologiques et ce, quel que soit la densité.

Il est notable que l'évolution du poids des modes observée à l'échelle nationale est très déformée quand on se focalise sur les seules personnes ayant cité la raison écologique :

- L'augmentation de la marche est 5 fois supérieure à la moyenne nationale chez eux
- Vélo, VAE et covoiturage évoluent également très positivement chez cette catégorie alors que l'augmentation est plus marginale dans la population globale
- A l'inverse, on observe une baisse de l'usage de la voiture chez cette catégorie alors que celle-ci augmente légèrement au national

Les conséquences sociales de la crise ont aussi influencé la mobilité des Français.e.s

Hors problématiques sanitaires directes (éviter les risques ou le port du masque), la première motivation des répondant.e.s ayant modifié leurs habitudes de mobilité est liée à une volonté de faire des économies.

Ce motif économique s'exprime particulièrement au sein des territoires les moins urbanisés (il est cité par 36% des résident.e.s d'une commune rurale contre 20% dans l'unité urbaine de Paris). Il est par ailleurs surreprésenté chez les personnes ayant un budget mensuel de carburant important.

Les changements liés à cette motivation concernent l'augmentation de la marche et du covoiturage, et la baisse de l'usage de la voiture. Des choix qui rejoignent ceux opérés pour des raisons d'ordre environnemental.

Les renoncements liés à la mobilité sont plutôt le fait de personnes en situation de fragilité socio-économique

En 2021, plus d'un quart des Français.e.s déclarent avoir renoncé au moins une fois lors des 5 dernières années à l'un des motifs proposés dans l'enquête (emploi, RV médical/administratif, loisirs, visite aux proches) en raison de problèmes de transport ou de mobilité. 17% ont même renoncé plusieurs fois. On observe une distribution très homogène des motifs de renoncement, à l'exception du rendez-vous administratif, probablement en partie géré à distance.

- Le renoncement à l'emploi touche en particulier les demandeurs d'emploi, les personnes ne disposant pas du permis de conduire, les foyers aux revenus les plus faibles et les jeunes
- Les mêmes catégories sont surreprésentées au sein des personnes ayant renoncé aux rendez-vous médicaux, aux loisirs ou à la visite des proches, avec une surreprésentation spécifique des étudiants pour ces deux derniers cas de renoncements.

Ainsi, l'édition 2021 du BMQ confirme bien le lien entre fragilité sociale et/ou économique et renoncement aux déplacements clés de la vie quotidienne.

Trois situations contrastées apparaissent dans le rapport à la crise sanitaire pour les personnes ayant renoncé à des déplacements au cours des 5 dernières années

- Pour la moitié d'entre elles, leur situation de contrainte était déjà telle que la crise n'a pas eu d'effet sur leur niveau de mobilité : demandeurs d'emploi (en particulier de longue durée), ouvriers, foyers aux revenus inférieurs à 1 000 €, personnes n'ayant pas de services de mobilité à proximité de chez elles
- Pour 22% d'entre elles, un renoncement est apparu pour la première fois en raison de la crise sanitaire. Il s'agit de ménages préalablement vulnérables (classe moyenne basse) : artisans et commerçants, foyers dont le revenu se situe entre 1 500 et 2 000 € par mois, personnes de plus de 85 ans
- 28% d'entre elles sont, enfin, des personnes ayant déjà rencontré des difficultés dans leurs déplacements au quotidien et qui ont réorganisé leur consommation de la mobilité du fait de la crise. Il s'agit ici de catégories nettement moins vulnérables : cadres, personnes au niveau de mobilité fort, usagers des transports en commun, qui ont adapté leurs pratiques sans enjeu social particulier

Près de la moitié des Français.e.s n'ont pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport

Enseignement central pour appréhender la dépendance à la voiture individuelle : 45% des répondant.e.s déclarent ne pas avoir la possibilité de choisir entre différents modes de transport pour leurs déplacements du quotidien.

Le niveau de criticité dans l'absence de choix est fortement corrélé au niveau d'urbanisation du territoire. Ainsi, dans les communes isolées, la part des personnes déclarant avoir le choix dans le mode de transport n'est que de 26% quand elle atteint 80% dans les villes centres des grandes métropoles.

Et cette absence de choix a un coût : plus on s'éloigne des grands centres, plus les dépenses de carburant sont élevées.

Trois Français.e.s sur 4 n'ont pas modifié leurs habitudes de mobilité face à la crise sanitaire

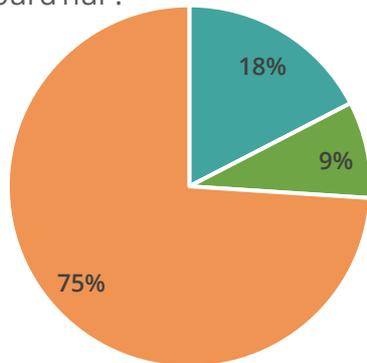
Autre marqueur de la dépendance à la voiture : l'absence de modification des pratiques avec la crise sanitaire. En effet, deux profils de Français.e.s n'ont particulièrement pas modifié leurs habitudes de mobilité pendant la crise : les personnes dont les emplois présentent des contraintes particulièrement fortes en matière de mobilité et celles vivant dans des territoires moins pourvus en offres de mobilité.

Plus d'1 Français.e sur 4 a changé ses habitudes de mobilité depuis le début de la crise sanitaire

Ces changements, qui vont d'une utilisation modulée à la hausse ou à la baisse d'un mode de transport jusqu'à l'abandon complet, ont pour 18% des Français.e.s été directement induits par la crise sanitaire.

Votre façon de vous déplacer dans votre quotidien a-t-elle changé entre ce qu'elle était avant la crise sanitaire (avant le début 2020) et ce qu'elle est aujourd'hui ?

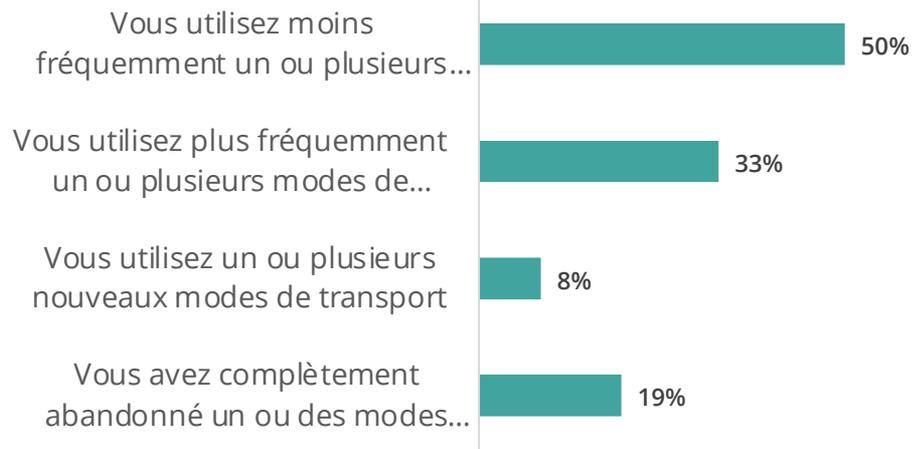
- Oui, à cause de la crise sanitaire
- Oui, pour une autre raison
- Non



Base totale, n = 13105

Quels ont été ces changements ?

Base : répondant.e.s ayant modifié leurs habitudes de mobilité, n = 3342



Les décisions d'abandon ont porté sur presque tous les modes :



22% les transports en commun



13% la marche



18% la voiture



11% le vélo classique personnel



13% le covoiturage

NB : 85% des Français n'ayant pas la possibilité de choisir entre différents modes n'ont pas changé leurs habitudes. Le niveau d'accessibilité à l'offre de mobilité joue donc particulièrement sur les changements impliqués par la crise sanitaire.

La crise a été l'occasion d'un changement de pratique en faveur de l'environnement, surtout pour les personnes diplômées et aisées

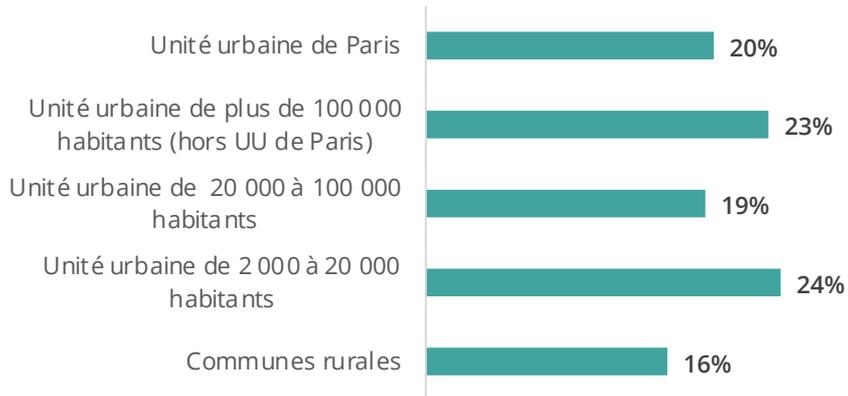
La motivation d'un changement de pratiques de mobilité pour réduire son impact sur l'environnement est répartie de façon homogène au sein de la population française. Il apparaît cependant que les déterminants sont davantage socio-économiques que territoriaux.

Ainsi, on observe une surreprésentation / sous-représentation chez :

- Les répondant.e.s ayant un niveau de diplôme supérieur à un bac +3 (**26%**)
- Les foyers dont le revenu se situe entre 3000 et 4000 € par mois (**26%**)
- Les familles monoparentales (**seulement 15%**)

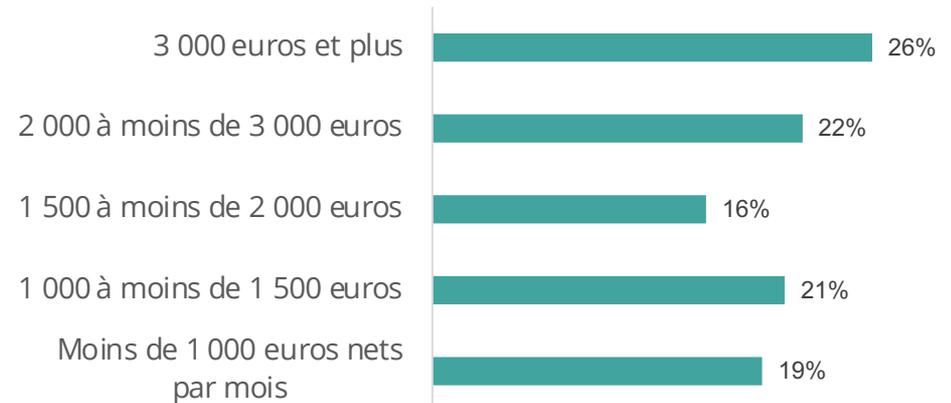
Lieux de résidence des répondant.e.s ayant modifié leurs habitudes de déplacement pour limiter leur impact sur l'environnement

Base : répondant.e.s ayant modifié leurs habitudes de mobilité pour réduire leur impact sur l'environnement, n = 743



Niveau de revenu des répondant.e.s ayant modifié leurs habitudes de déplacement pour limiter leur impact sur l'environnement

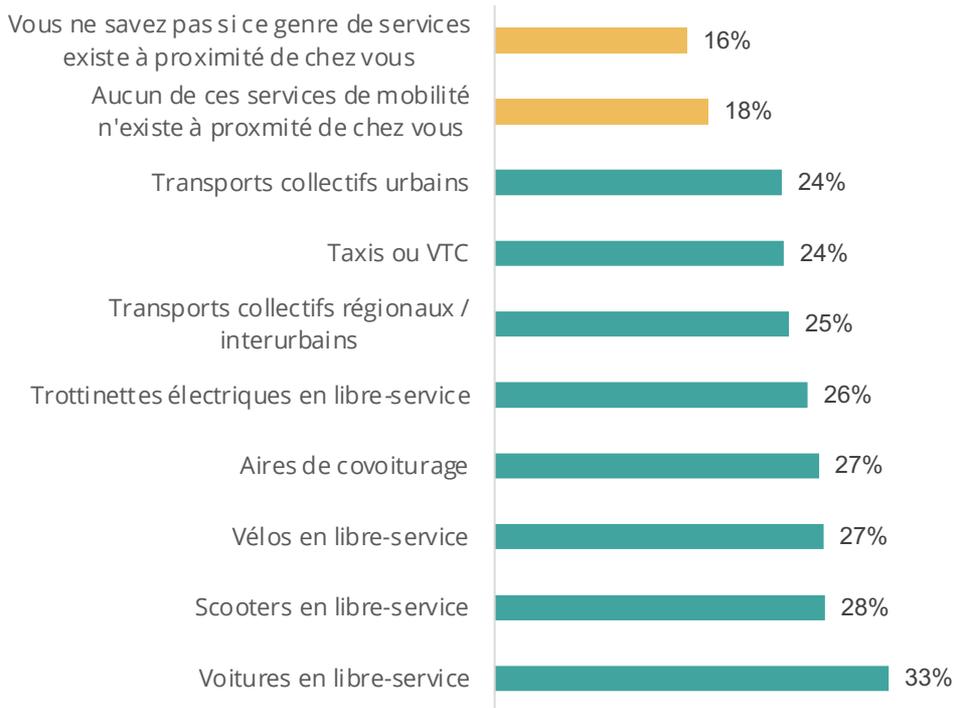
Base : répondant.e.s ayant modifié leurs habitudes de mobilité pour réduire leur impact sur l'environnement, n = 743



Et notamment pour les territoires équipés en services de mobilité

Part des répondants ayant changé leurs habitudes de mobilité pour réduire leur impact sur l'environnement selon les services existant à proximité du domicile

Base : répondant.e.s ayant modifié leurs habitudes de mobilité pour réduire leur impact sur l'environnement, n = 743



Le niveau d'équipement du territoire en termes de services de mobilité semble influencer sur la propension des individus à modifier leurs pratiques pour des raisons écologiques, quel que soit la densité (voir page précédente).

Lorsque l'on élargit le spectre des motivations au changement à celles qui ont servi indirectement les objectifs environnementaux (tel que présenté page précédente), les déterminants socio-économiques identifiés semblent toujours valides. En effet, on observe une surreprésentation/sous-représentation chez...

- Les répondant.e.s ayant un niveau de diplôme supérieur à un bac +3 (**64%**)
- Les foyers gagnant plus de 3000 par mois (**62%**)
- Les familles monoparentales (**seulement 57%**)

Lire : les personnes ayant changé leurs habitudes de mobilité l'ont d'autant plus fait en faveur de l'environnement qu'elles avaient accès (par exemple) à une voiture en libre-service

¾ des Français.e.s n'ont pas modifié leurs habitudes de mobilité face à la crise

75% des Français.e.s n'ont pas changé leur façon de se déplacer dans leur quotidien depuis le début de la crise sanitaire.

Deux profils de Français.e.s n'ayant particulièrement pas modifié leurs habitudes de mobilité pendant la crise apparaissent :

- Les personnes dont les emplois présentent des contraintes particulièrement fortes en matière de mobilité : les ouvrier.e.s **(80%)**, les répondant.e.s ne pratiquant pas le télétravail **(80%)**
- Les personnes vivant dans des territoires moins pourvus en offre de mobilité : les personnes n'ayant pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport **(85%)**, celles n'ayant pas de services de mobilité à proximité de chez eux/elles **(84%)** et les habitant.e.s de communes isolées **(81%)**, de couronnes périurbaines **(80%)** ou de petits et moyens pôles urbains **(81%)**

Les représentations autour de l'écologie et du rapport à la voiture semblent également avoir constitué un déterminant de l'absence de changement de pratiques durant la crise.

On observe ainsi une :

- Surreprésentation des répondant.e.s qui n'essaieraient certainement pas un mode alternatif de déplacement si cela leur était possible **(85%)** ou qui ne savent pas **(83%)**
- Surreprésentation des répondant.e.s qui ne croient pas aux « propos alarmistes sur l'écologie et l'environnement » **(84%)**

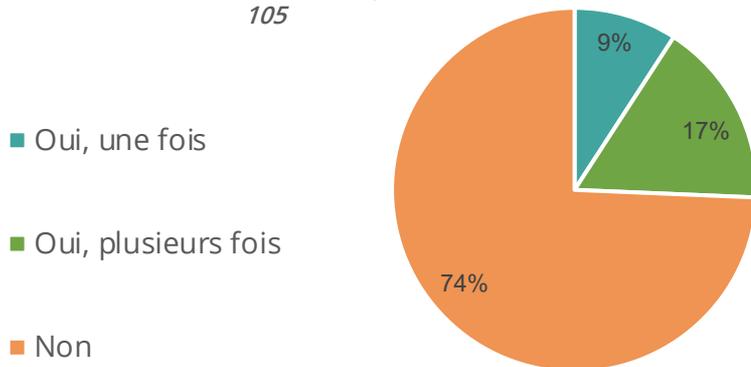
Renoncements liés à la mobilité : une réalité largement partagée

En 2021, **plus d'un quart** des Français.e.s déclarent avoir renoncé au moins une fois lors des 5 dernières années à l'un des motifs proposés (emploi, RV médical/administratif, loisirs, visite aux proches) en raison de problèmes de transport ou de mobilité, dont **17%** plusieurs fois.

Depuis 2019, cette tendance est en légère augmentation (+2%), il n'y a donc eu ni amélioration ni explosion de ce chiffre malgré la crise sanitaire.

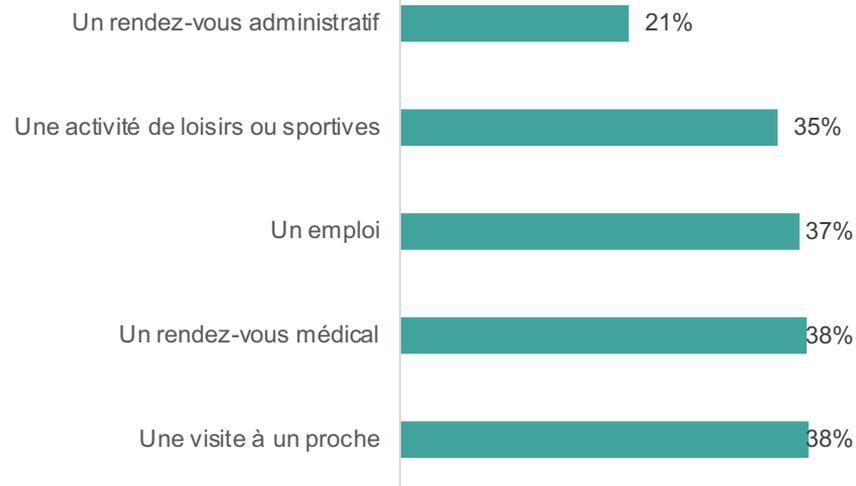
Lors des 5 dernières années, vous est-il déjà arrivé de renoncer à un emploi ... ou à aller voir des proches, en raison de problèmes de mobilité ?

Base totale, n = 13 105



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

Base : répondant.e.s ayant renoncé à un déplacement pour des raisons de mobilité ces 5 dernières années, n = 3 359



On observe une distribution très homogène des motifs de renoncement, à l'exception du rendez-vous administratif, probablement en partie géré à distance.

Les renoncements sont plutôt le fait de personnes plus fragiles



Renoncement à l'emploi

Ensemble de l'échantillon	9%	37%
Demandeurs d'emploi	28%*	62%**
Foyers aux plus faibles revenus (moins de 1000 €)	19%	52%
Familles monoparentales	15,5%	50%
18 à 34 ans	18%	49%
Répondant.e.s n'ayant pas le permis de conduire	21%	45%

Sur l'ensemble de la catégorie

Sur les personnes ayant renoncé au sein de la catégorie

Les renoncements à l'emploi et aux RDV médicaux sont globalement plutôt le fait des personnes fragiles au plan socio-économique : jeunes, demandeurs d'emploi, foyers aux plus faibles revenus...

Si les RDV médicaux pèsent beaucoup au sein de la catégorie des plus de 60 ans ayant renoncé à un déplacement au moins, ce type de renoncement est en réalité rare à l'échelle de l'ensemble de la catégorie (4%).



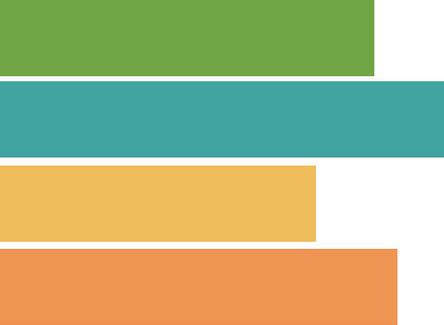
Renoncement à un RDV médical

Ensemble de l'échantillon	9%	38%
Employé.e.s	14,5%	44%
60 ans et plus	4%	42%
Répondant.e.s n'ayant pas le permis de conduire	17%	38%
Foyers aux plus faibles revenus (moins de 1000 €)	15%	38%
18 à 34 ans	16%	36%
Demandeurs d'emploi	15%	34%

Lecture :

*28% des demandeur.se.s d'emploi ont renoncé au moins une fois à un emploi au cours des 5 dernières années

**62% des demandeur.se.s d'emploi ayant exprimé un ou plusieurs renoncements ces 5 dernières années ont renoncé au moins une fois à un emploi.



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



FONDATION
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

THINK TANK

Analyse de la précarité mobilité

1. Indicateur composite de précarité – méthode et résultat
2. Indicateur de non équipement
3. Facteurs clés

Quel impact de la hausse du carburant sur les pratiques ?

Encore plus parlant pour mettre en lumière les situations de dépendance : le maintien de l'usage de la voiture en cas de hausses, même spectaculaires, du prix des carburants.

Il ressort en effet de l'enquête que sur un scénario de hausse de 100% du prix du carburant, un tiers des Français.e.s ne changeraient pas leur usage de la voiture !

Trois automobilistes sur cinq verront leurs pratiques impactées par le déploiement des ZFE

- Un sur cinq devra changer de véhicule si ses déplacements quotidiens sont entravés par une ZFE
- Un sur cinq changera de mode de transport
- Un sur cinq renoncera à des déplacements

Il ressort par ailleurs que les personnes concernées aujourd'hui ou prochainement (habitant un territoire concerné par l'obligation de créer une ZFE d'ici 2024) envisagent plutôt de changer de véhicule ou de solution de transport alors que les personnes non concernées se projettent plutôt sur un renoncement au déplacement.

A noter, enfin, le très bas niveau de connaissance du concept de ZFE, y compris dans les EPCI en ayant déjà mis une en place (où seul un tiers des automobilistes savent ce que c'est).

Précarité en matière de mobilité : 18% des utilisateurs de la voiture en mode principal présentent une situation à risque en matière de mobilité

Une analyse de la précarité des Français.e.s en matière de mobilité a été réalisée, en appui sur des indicateurs de bas revenus, de restrictions de l'usage de la voiture, de dépenses individuelles de carburant élevées par rapport au revenu ménage, de distance aux services et à l'emploi, d'absence d'alternatives à la voiture et enfin de faible rendement énergétique du véhicule personnel.

Sur cette base, trois situations complémentaires ont été mises en évidence : **la précarité carburant**, qui touche 7% de l'échantillon 2021 du Baromètre, **la vulnérabilité en matière de mobilité** (8,5%) **et la dépendance à la voiture** (10,5%).

18% de l'échantillon est dans une au moins de ces trois situations, soit près d'1 Français.e.s sur 5 à risque en matière de mobilité.

Indicateur de précarité mobilité

Méthodologie (1/5)

Les analyses et calculs ci-après ont été réalisés à partir d'une méthode inspirée des travaux d'Audrey Berry, en collaboration avec Céline Guivarch, Yves Jouffe et Nicolas Coulombel et publiés en 2015 dans un article intitulé *Comment mesurer la précarité énergétique en matière de transport*¹, à partir des données de l'Enquête Nationale Transports Déplacements 2008 de l'INSEE.

Le grand intérêt de cette méthode est de ne pas se contenter du seul indicateur « dépenses en carburant » pour mesurer la problématique de précarité en mobilité, mais bien de constituer un indicateur composite reflétant les multiples combinaisons de facteurs mettant les individus et les ménages en difficulté. Dans cette approche, chaque facteur est décrit par sa cause (ressources financières, dépense en énergie, condition de mobilité) et ses dimensions (économique, technique, géographique).

Trois situations complémentaires sont ainsi calculées : **la précarité carburant, la vulnérabilité en matière de mobilité et la dépendance à la voiture.**

Il est important de noter la notion de « cumule au moins », par exemple sont en situation de précarité carburant les personnes à bas revenus **et** devant restreindre leur usage de la voiture **ou** devant assumer des dépenses élevées en carburant.

A partir des données du Baromètre des mobilités du quotidien 2021, 6 indicatrices ont été calculées, dont les combinaisons permettent de mesurer ces différentes situations :

- Indicatrice de bas revenus
- Indicatrice de restrictions de l'usage de la voiture
- Indicatrice de dépenses individuelles de carburant élevées par rapport au revenu ménage (5% et plus)
- Indicatrice de mauvais ajustement spatial (distance à l'emploi et aux services essentiels de la vie courante)
- Indicatrice d'absence d'alternatives à la voiture (autosolistes)
- Indicatrice de voiture personnelle à faible rendement énergétique

Pour parvenir à ces résultats, la méthodologie suivante a été construite, notamment pour constituer chacune des 6 indicatrices élémentaires.

¹ <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01175629/document>

Analyse de la précarité mobilité

Méthodologie (2/5)

Bas revenus

L'objectif est ici de construire un indicateur directement issu des revenus du ménage et du nombre d'unités de consommation (UC) au sens de l'INSEE, en tenant compte du poids respectif des adultes et des enfants de plus ou de moins de 14 ans dans un ménage.

A partir des données de l'échantillon 2021 (plus de 13 000 personnes pour rappel), les calculs réalisés aboutissent à une moyenne de 2,3 personnes par ménage (moyenne nationale 2,2) et de 1,6 UC par ménage (médiane 1,5).

Sur l'échantillon, le revenu moyen par UC s'établit à 1 662 € (médiane à 1 521 €) avec les déciles suivants :

10	700 €
15	867 €
20	900 €
25	969 €
30	1 167 €
40	1 300 €
50	1 522 €
60	1 667 €
70	1 750 €
75	2 174 €
80	2 333 €
90	2 578 €

En retenant un seuil (dur) de pauvreté à 5% du revenu par UC médian national (1837 €), on définit un seuil de pauvreté à 900 € par UC.

Selon cette approche et sur notre échantillon, 17% des répondants sont considérés comme pauvres. Ces personnes ont des revenus moyens par UC de 671 €, des revenus moyens ménage de 1 300 €, elle avec 3,3 personnes dans le ménage et 2,0 UC. Elles ont en moyenne 41 ans (contre 52 pour les « non pauvres »).

NB : l'échantillon 2021 semble être en situation plus précaire que la moyenne nationale. Le revenu médian par UC de BMQ 2021 est identique à celui de BMQ 2019 (tous deux inférieurs à la moyenne nationale), le 1er quartile de BMQ 2021 étant en retrait par rapport à BMQ 2019.

Analyse de la précarité mobilité

Méthodologie (3/5)

Restriction de l'usage de la voiture

Sont ici retenus les autosolistes (véhicule principal voiture sans autre mode principal, Q19) et les autres réponses voiture mode principal (+un autre mode principal) ayant indiqué en Q37 avoir renoncé plusieurs fois à des déplacements lors des 5 dernières années.

Lors des 5 dernières années, vous est-il déjà arrivé de renoncer à un emploi (ou de ne pas y postuler), à vous rendre à un rendez-vous médical, à réaliser une activité de loisir ou à aller voir des proches, en raison de problèmes de transport ou de mobilité ?

Usage de la voiture	Oui, une fois	Oui, plusieurs fois	Non	Total
Mode principal, autosolisme	357,7	757,5	5 516,8	6 632,0
Mode principal, autres	343,1	454,4	1 506,6	2 304,1
Mode occasionnel	105,5	155,4	476,1	736,9
Mode non ou pas utilisé	26,7	32,0	135,0	193,7
Sans voiture	365,3	766,6	2 106,5	3 238,4
Total	1 198,2	2 165,9	9 740,9	13 105,0

9% des personnes interrogées correspondent à cette situation.

Dépenses élevées en carburant

En moyenne dans notre échantillon, les dépenses individuelles de carburant représentent 2,8% du budget du ménage (2,1%) avec les déciles suivants :

10	0,0%
20	0,0%
25	0,0%
30	0,7%
40	1,5%
50	2,1%
60	3,0%
70	3,1%
75	4,2%
80	4,4%
90	6,2%

On retient un seuil de 5% (et non pas de 4% comme retenu dans la méthodologie d'Audrey Berry) pour tenir compte de la hausse effective de 25% des prix du carburant entre 2016 et 2021.

Selon ce seuil, 18% des personnes répondent à cette situation.

Analyse de la précarité mobilité

Méthodologie (4/5)

Mauvais ajustement spatial

L'objectif ici est de rendre compte d'une accessibilité difficile à l'emploi et aux services essentiels de la vie quotidienne, en fonction du lieu d'habitation et de l'intensité de la mobilité à l'échelle de la semaine. Cette double approche est prise en compte dans la Q26 de l'édition 2021.

Les résultats de la Q26 ont été recodés en fréquence numérique mensuelle, donnant un nombre de jours mensuels de déplacement selon les 5 périmètres étudiés (du quartier à une autre région française).

On considère que les déplacements dans le quartier et dans la commune sont plus fréquents au sein d'une journée, et on multiplie à ce titre par 3 les réponses liées aux déplacements dans le quartier et par 1.5 les déplacements dans la commune. De facto, on considère qu'un déplacement dans le département et au-delà ne se fait qu'une fois dans la journée.

On aboutit ainsi à une estimation du nombre de déplacements selon le niveau géographique.

Fréquence mensuelle des déplacements :	Moyenne	Structure moyenne
dans le quartier	52,0	61%
ailleurs dans la commune	22,0	26%
ailleurs dans le département	6,6	8%
ailleurs dans la région	2,9	3%
dans une autre région française	1,4	2%
TOTAL	84,9	100%

En moyenne, sur notre échantillon, les répondant déclarent réaliser 5,5% de leurs déplacements au-delà de leur département (médiane à 1%) avec les déciles suivants :

10	0,1%
20	0,4%
25	0,5%
30	0,6%
40	0,9%
50	1,2%
60	1,6%
70	3,0%
75	4,1%
80	6,2%
90	17,9%

On retient un seuil de 25%. A partir de ce seuil, on considère que le répondant est en situation de mauvais ajustement.

7,5% des répondants de l'échantillon correspondent à cette situation. Ils réalisent en moyenne 31% de leurs déplacements en dehors de leur département :

Fréquence mensuelle des déplacements :	Situation de mauvais ajustement		Autres situations	
	Moyenne	Structure	Moyenne	Structure
dans le quartier	27,3	35%	54,0	63%
ailleurs dans la commune	15,9	20%	22,5	26%
ailleurs dans le département	11,2	14%	6,3	7%
ailleurs dans la région	13,3	17%	2,0	2%
dans une autre région française	10,9	14%	0,7	1%
TOTAL	78,6	100%	85,5	100%

Analyse de la précarité mobilité

Méthodologie (5/5)

Absence d'alternatives à la voiture

On retient les seuls autosolistes et les autres réponses voiture mode principal ayant déclaré une absence d'alternative en Q17.

Usage de la voiture	Pour vos déplacements du quotidien avez-vous la possibilité de choisir entre différents modes de transport ?		Total
	Oui	Non	
Mode principal, autosolisme	2 576,0	4 056,0	6 632,0
Mode principal, autres	1 764,0	540,0	2 304,0
Mode occasionnel	614,0	123,0	737,0
Mode non ou pas utilisé	113,0	81,0	194,0
Sans voiture	2 089,0	1 149,0	3 238,0
Total	7 156,0	5 949,0	13 105,0

35% de l'ensemble de l'échantillon est dans cette situation.

Véhicule à faible rendement

On retient les véhicules diesel de 10 ans et plus et les véhicules de plus de 15 ans, reprenant la logique Crit'air et en focalisant sur les niveaux 3 et plus.

	<10 ans	10-15 ans	+ 15 ans
Diesel	2	2 à 3	4 et +
Essence	1	2	3 et +
Hybride		1	
Electrique		1	

A partir des seules personnes ayant la voiture comme mode principal pour les déplacements du quotidien, on décline la typologie des véhicules de notre échantillon par motorisation et ancienneté :

	Moins de 10 ans	De 10 à 15 ans	Plus de 15 ans	Total
Voiture diesel	2 650	1 642	693	4 985
Voiture essence	2 208	640	513	3 361
Voiture hybride	390	40	7	437
Voiture électrique	134	19	0	153
Total	5 382	2 341	1 213	8 936

La part des véhicules à faible rendement est ainsi de 22% sur notre échantillon (soit 31% des personnes ayant accès à une automobile).

Indicateur composite de précarité mobilité

Représentations quant à l'impact des mobilités sur l'environnement :
comparaison 2019-2021

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%		

18% des Français.e.s présentent une situation à risque en matière de mobilité

2. Indicateur de non équipement (1/2)

Les demandeurs d'emploi sont largement plus exposés que la moyenne des Français.e.s aux freins liés à l'équipement en matière de mobilité.

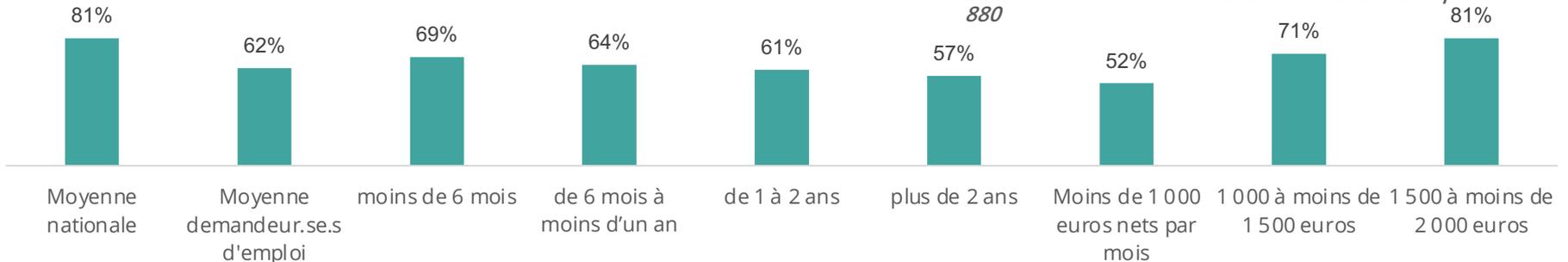
Le phénomène est clairement renforcé par l'ancienneté du chômage.

- Quand seuls 12% des Français ne possèdent pas le permis de conduire, c'est le cas de 32% des demandeurs d'emploi et de 36% des chômeurs de plus de 2 ans
- Quand 81% des Français possèdent au moins une voiture, seuls 62% des demandeurs d'emploi en sont pourvus

- Si **10% des Français ne possèdent aucun des équipements** cités dans l'enquête (voiture, deux-roues, vélo, abonnements de transports...), c'est le cas d'un quart des chômeurs de plus de 2 ans
- Leurs voitures sont par ailleurs beaucoup plus anciennes que la moyenne : 56% de voitures de 10 ans et plus contre 38% pour la moyenne de Français (60% pour les chômeurs de plus de 1 an)

Votre foyer dispose-t-il d'au moins une voiture...

Base totale n = 13105 et base demandeurs d'emploi n = 880



2. Indicateur de non équipement (2/2)

10% des Français.e.s ne possèdent aucun des équipements cités dans l'enquête (voiture, deux-roues, vélo, abonnements de transports...).

Parmi eux, on observe une surreprésentation :

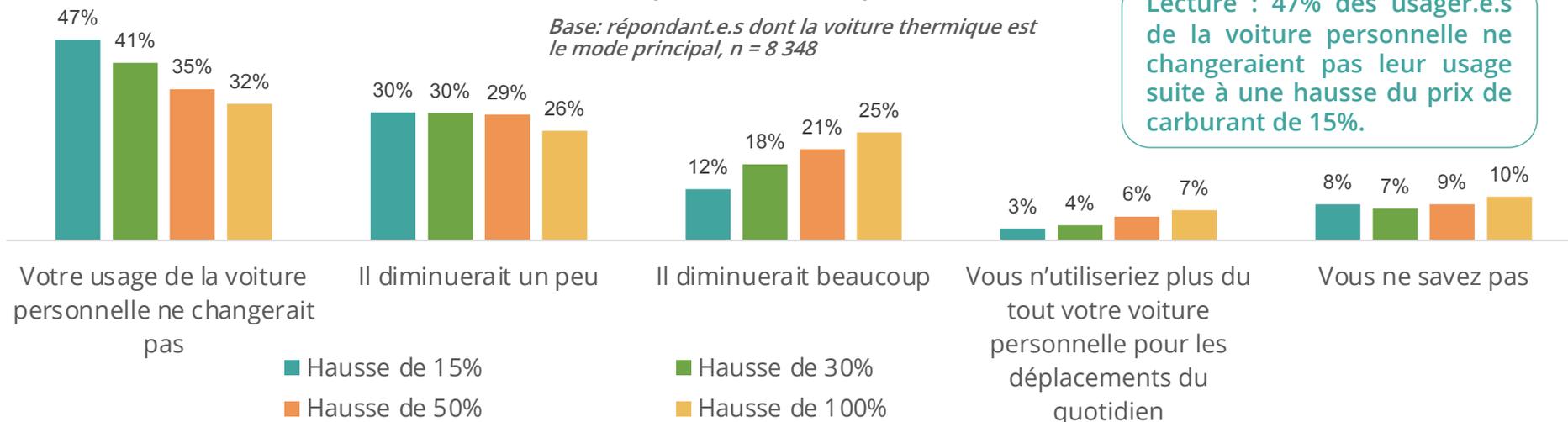
- Des foyers gagnant moins de 1000 euros net par mois (**28%**) et des foyers gagnant entre 1000 et 1500 euros net (**16%**)
- Des adultes sans enfants (**21%**)
- Des répondant.e.s non diplômé ou disposant d'un CEP (**20%**)
- Des demandeur.se.s d'emploi (**18%**)
- Des répondant.e.s dont la mobilité quotidienne est faible (1^{er} quartile) (**16%**)
- Des habitant.e.s de communes de 50 000 à 99 999 habitant.e.s (**16%**)

Facteur 1 : 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 ?

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).

Profils les « plus affectés » par une hausse du prix du carburant

+ 15 % du prix du carburant

En moyenne, **15%** des répondant.e.s diminueraient beaucoup ou abandonneraient leur usage de la voiture personnelle suite à une hausse du prix de carburant de 15%.

On observe une surreprésentation :

- des demandeur.se.s d'emploi (**22%**)
- des employé.e.s (**23%**)

Lecture : 23% des employé.e.s diminueraient beaucoup ou abandonneraient leur usage de la voiture personnelle suite à une hausse du prix de carburant de 15%.

+ 30 % du prix du carburant

En moyenne, **22%** des répondant.e.s diminueraient beaucoup ou abandonneraient leur usage de la voiture personnelle suite à une hausse du prix de carburant de 30%.

On observe une surreprésentation :

- des répondant.e.s âgées de 65 à 74 ans (**26%**)
- des demandeur.se.s d'emploi (**34%**)
- des répondant.e.s ayant un véhicule de plus de 15 ans (**28%**)
- des foyers gagnant moins de 1000 € net par mois (**29%**) et entre 1000 et 2000 € (**27%**)
- des habitant.e.s de communes hors attraction des villes (**33%**)

+ 50 % du prix du carburant

En moyenne, **27%** des répondant.e.s diminueraient beaucoup ou abandonneraient leur usage de la voiture personnelle suite à une hausse du prix de carburant de 50%.

On observe une surreprésentation :

- des répondant.e.s âgées de 18 à 24 ans (**42%**)
- des répondant.e.s sans activité professionnelle (**43%**)
- des foyers gagnant moins de 1000 € net par mois (**38%**) et entre 1000 et 1500 € (**35%**)
- des habitant.e.s des communes de plus de 200 000 habitants (**41%**)

+ 100 % du prix du carburant

En moyenne, **32%** des répondant.e.s diminueraient beaucoup ou abandonneraient leur usage de la voiture personnelle suite à une hausse du prix de carburant de 100%.

On observe une surreprésentation :

- des répondant.e.s âgées de 18 à 24 ans (**43%**) et de 25 à 34 ans (**34%**)
- des demandeur.se.s d'emploi (**46%**)
- des répondant.e.s sans activité professionnelle (**44%**)
- des adultes seuls avec des enfants (**29%**)
- des foyers gagnant moins de 1000 € net par mois (**39%**) et entre 1000 et 1500 € (**43%**)

Profils les « moins affectés » par une hausse du prix du carburant

+ 15 % du prix du carburant

En moyenne, **77%** des répondant.e.s diminueraient un peu ou ne changeraient pas leur usage de la voiture personnelle suite à une hausse du prix de carburant de 15%.

On observe une surreprésentation :

- des répondant.e.s ayant un véhicule électrique comme mode principal (**96%**)
- des plus de 75 ans (**87%**)

Lecture : 87% des plus de 75 ans diminueraient un peu ou ne changeraient pas leur usage de la voiture personnelle suite à une hausse du prix de carburant de 15%.

+ 30 % du prix du carburant

En moyenne, **71%** des répondant.e.s diminueraient un peu ou ne changeraient pas leur usage de la voiture personnelle suite à une hausse du prix de carburant de 30%.

On observe une surreprésentation :

- des plus de 75 ans (**85%**)
- des artisan.e.s, commerçant.e.s, chef.fe.s d'entreprise (**80%**)
- des foyers gagnant plus de 4000 euros net par mois (**80%**)
- des professions intermédiaires (**77%**)
- des répondant.e.s ayant une mobilité quotidienne forte (4^{ème} quartile) (**77%**)

+ 50 % du prix du carburant

En moyenne, **65%** des répondant.e.s diminueraient un peu ou ne changeraient pas leur usage de la voiture personnelle suite à une hausse du prix de carburant de 50%.

On observe une surreprésentation :

- des plus de 85 ans (**100%**)
- des répondants ayant un véhicule électrique comme mode principal (**74%**)
- des foyers gagnant plus de 3000 € net par mois (**73%**)
- des professions intermédiaires (**71%**)

+ 100 % du prix du carburant

En moyenne, **57%** des répondant.e.s ... suite à une hausse du prix de carburant de 100%.

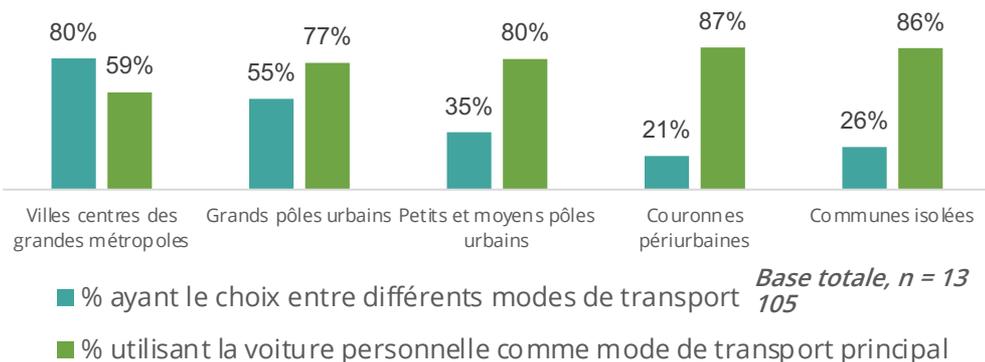
On observe une surreprésentation :

- des répondant.e.s ayant accès à un véhicule électrique (**75%**)
- des foyers gagnant plus de 4000 euros net par mois (**68%**)
- des plus de 75 ans (**67%**)
- des artisan.e.s, commerçant.e.s, chef.fe.s d'entreprise (**65%**)
- des répondant.e.s ayant une mobilité quotidienne forte (4^{ème} quartile) (**65%**)
- des répondant.e.s ayant accès à un véhicule hybride (**64%**)

Facteur 2 : l'absence de choix

45% des Français.e.s n'ont pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport.

Capacité de choix et usage de la voiture personnelle en fonction de la position par rapport aux aires urbaines



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 26% quand elle atteint 80% dans les villes centres des grandes métropoles.

En 2019, 89% des habitant.e.s des communes isolées déclaraient déjà ne pas avoir le choix.

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 en cas d'augmentation des prix du carburant (+4 à 5 points par rapport à la moyenne nationale sur l'ensemble des niveaux d'augmentation).

La « double peine » de la dépendance automobile

Les ouvriers représentent la CSP la plus touchée par ce phénomène (56%), renforçant des situations de dépendance à la voiture pour des emplois souvent situés en périphérie des zones urbaines.

De manière générale, les répondant.e.s ne pratiquant pas le télétravail sont surreprésentés (52%).

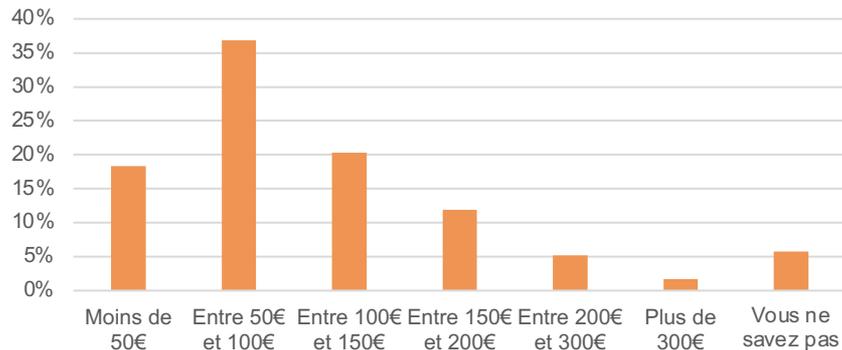
L'absence de choix est aussi affaire de représentations, puisqu'elle se retrouve également davantage chez les répondant.e.s...

- Qui n'essaieraient certainement pas un mode alternatif de déplacement si cela leur était possible (60%)
- Qui ne croient pas aux propos alarmistes sur l'écologie et l'environnement (59%)

L'absence de choix

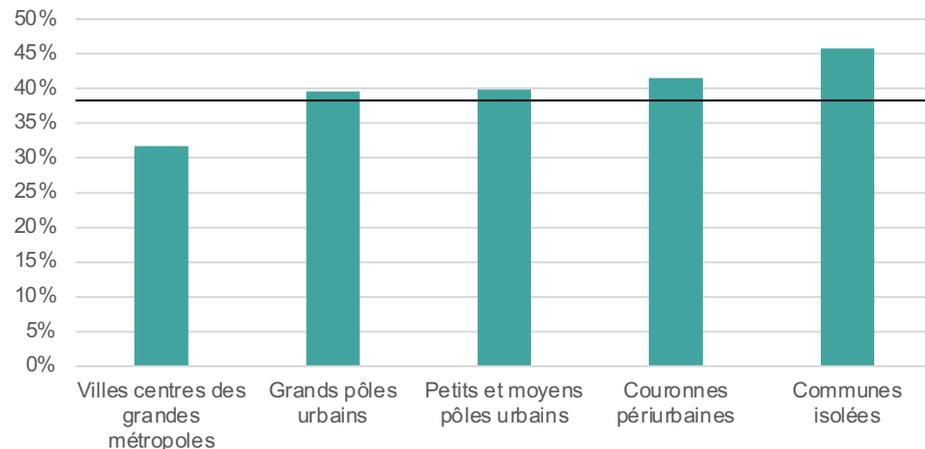
Les conséquences financières de cette absence de choix apparaissent lorsque l'on compare les dépenses en carburant des répondant.e.s selon la catégorie d'aire urbaine à laquelle ils appartiennent : plus on s'éloigne des grands centres, plus celles-ci sont élevées.

Dépenses moyennes en carburant pour la mobilité du quotidien



Base : répondant.e.s se déplaçant en voiture ou avec un deux-roues motorisé thermique, n = 8 350

Répondants dépensant plus de 100€ par mois en carburant pour la mobilité du quotidien



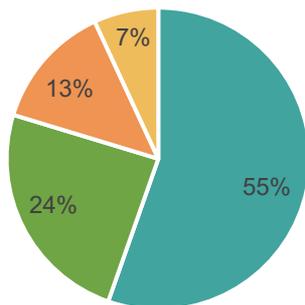
Base : répondant.e.s dépensant plus de 100€ par mois en carburant pour la mobilité du quotidien, n = 3 292

Facteur 3 : vieillissement du parc automobile

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 de la voiture

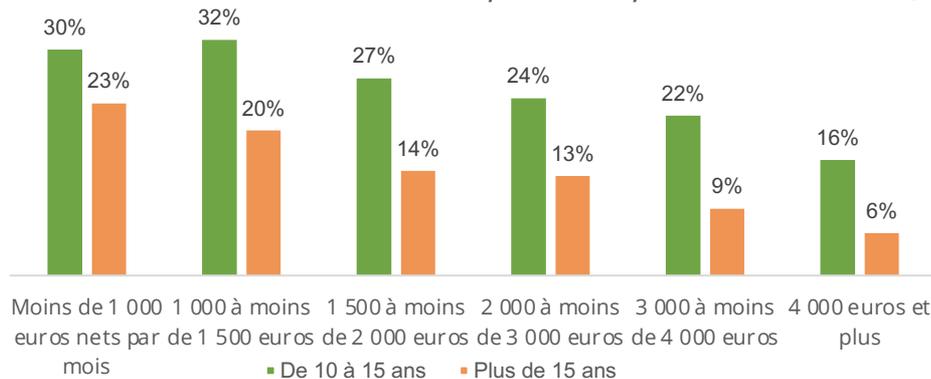
Base : répondant.e.s possédants une voiture , n = 8 826



■ Moins de 10 ans ■ De 10 à 15 ans ■ Plus de 15 ans ■ Non réponse

Ancienneté de mise en circulation du véhicule en fonction du revenu net mensuel du foyer

Base : répondant.e.s possédants une voiture , n = 8 826



La voiture d'un tiers 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.

Les publics les plus à risques sont les foyers aux plus faibles revenus (54% chez les répondant.e.s appartenant à un foyer gagnant moins de 1 000 € net), les jeunes (52% pour les 18-24 ans), les demandeur.se.s d'emplois (56%) et les ouvrier.e.s (47%).

Illustrations de l'inégalité d'accès aux modes (1/2)

Base: répondant.e.s utilisant la voiture en tant que mode principal ou occasionnel, n = 8 350

Usage de la voiture en tant que mode principal ou mode occasionnel en fonction des CSP et des niveaux de revenu net mensuel

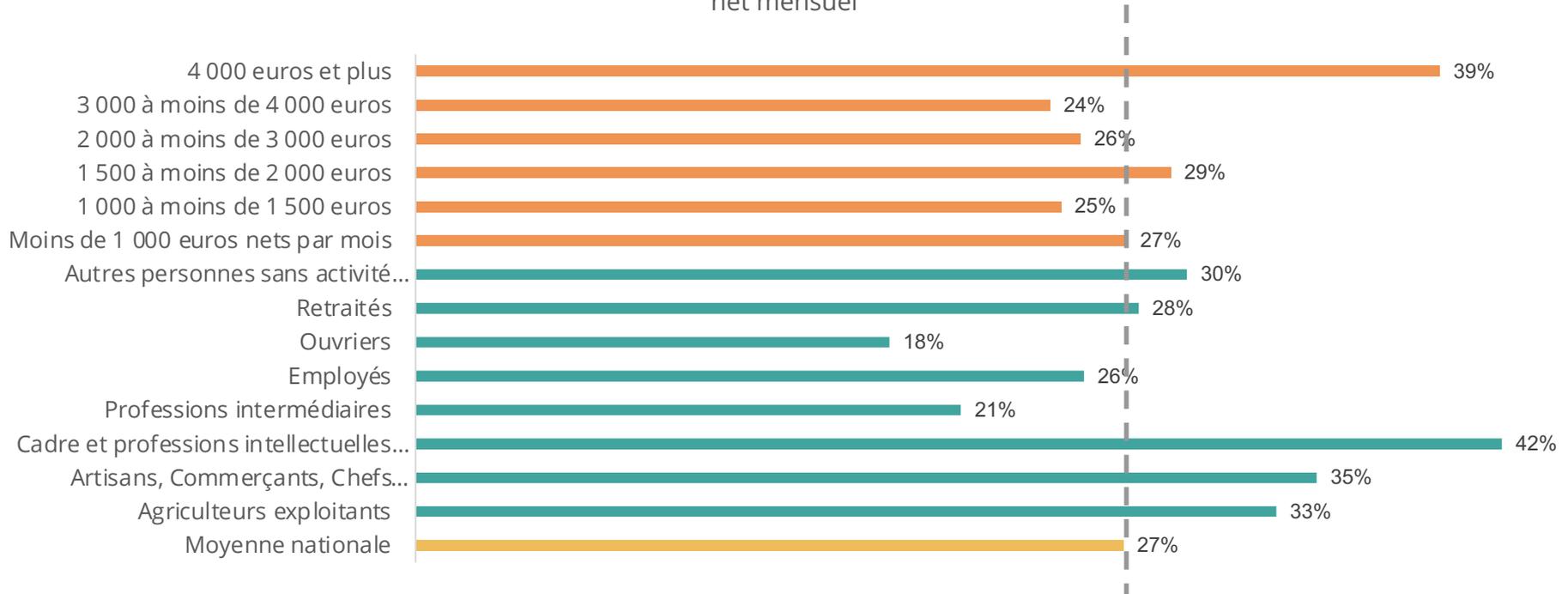


L'usage de la voiture apparaît clairement comme corrélé au niveau de revenu du foyer et à la CSP.

Illustrations de l'inégalité d'accès aux modes (2/2)

Base: répondant.e.s utilisant le TGV en tant que mode principal ou occasionnel, n = 3 627

Usage du TGV en tant que mode principal ou mode occasionnel en fonction des CSP et des niveaux de revenu net mensuel



Le mode ferré le plus rapide mais aussi le plus coûteux est plus accessible aux CSP+ et aux foyers aux revenus supérieurs à 4000 euros net mensuels.



BAROMÈTRE
des mobilités du quotidien
— 2^e édition —



FONDATION
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

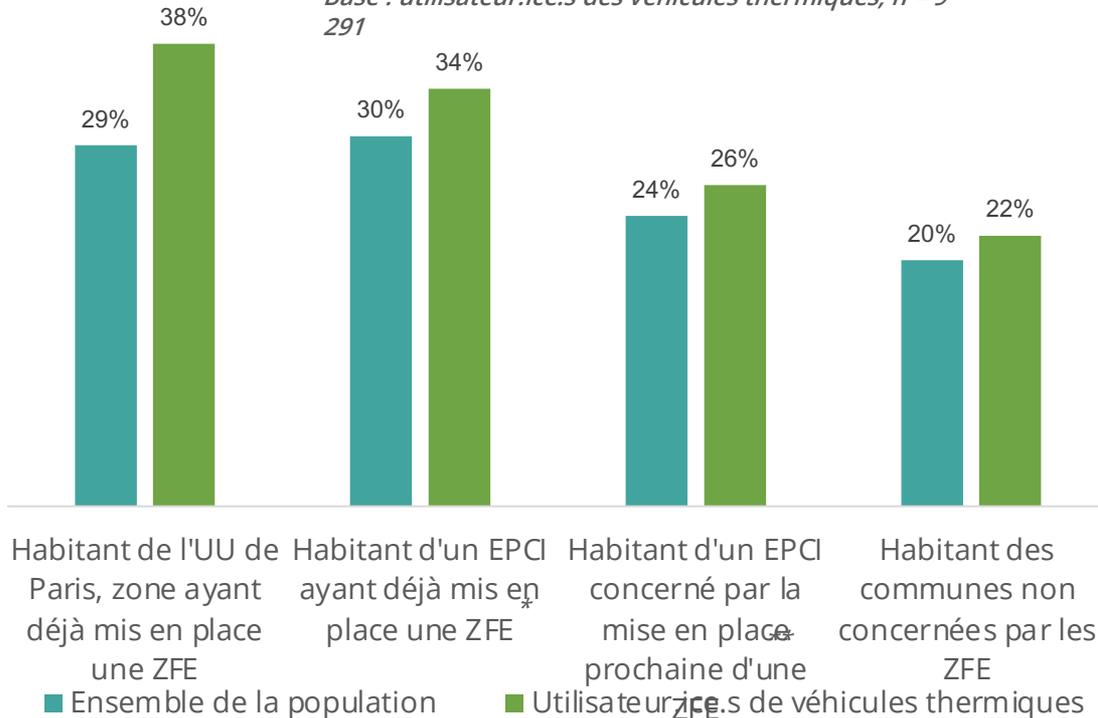
THINK TANK

Zoom sur les zones à faibles émissions

¾ des Français.e.s ne savent pas ce qu'est une Zone à Faibles Emissions (ZFE)

Répondant.e.s sachant ce qu'est une ZFE, Zone à Faibles Emissions

Base totale, n = 13 105
Base : utilisateur.ice.s des véhicules thermiques, n = 9 291



Seul un tiers des utilisateurs de véhicules thermiques résidant dans un EPCI ayant déjà été mis en place une ZFE savent de quoi il s'agit.

Les habitant.e.s des EPCI prochainement concerné.e.s par la mise en place d'une ZFE sont à peine plus conscient.e.s de cette réglementation que les habitant.e.s des EPCI non concernés.

Si aujourd'hui seuls quelques territoires en font l'objet, à terme les EPCI de plus de 150 000 habitant.e.s seront concernés par la mise en place d'une ZFE.

*Grenoble-Alpes-Métropole, Métropole de Lyon

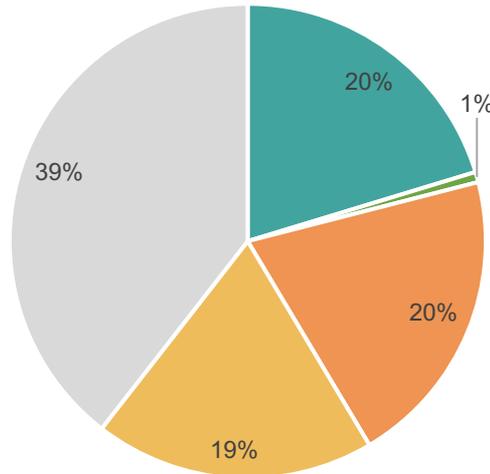
**Métropole Rouen-Normandie, Toulouse Métropole, Eurométropole de Strasbourg, Métropole Aix-Marseille-Provence, Métropole Nice Côte d'Azur, Montpellier Méditerranée Métropole, Métropole Toulon-Provence-Méditerranée

L'avènement des ZFE devrait avoir un impact sur 3 automobilistes sur 5

Dans un avenir proche, si vos déplacements du quotidien en voiture ou deux-roues motorisés doivent traverser une ZFE ...

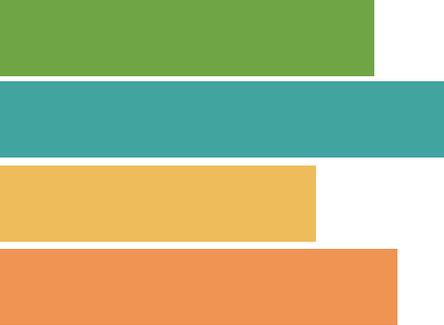
Base: répondant.e.s dont la voiture thermique et le deux-roues motorisé thermique sont le mode principal, n = 7 994

- vous devrez changer de voiture pour pouvoir continuer à vous déplacer en voiture
- vous devrez changer de moto / scooter pour pouvoir continuer à vous déplacer avec ce mode
- vous vous déplacerez avec une autre solution de transport comme les transports en commun ou le vélo
- vous renoncerez à ce déplacement



21% des répondant.e.s dont la voiture ou le deux-roues motorisé thermique sont le mode principal devront changer de véhicule si leurs déplacements quotidiens sont entravés par une ZFE ; cette projection est représentée dans la plupart des situations sociodémographiques et géographiques étudiées, à l'exception notable d'une surreprésentation :

- Des artisan.e.s, commerçant.e.s, chef.fe.s d'entreprise (**30%**) et des cadres et des professions intellectuelles supérieures (**26%**)
- Des adultes avec deux enfants (**27%**) et des familles monoparentales (**26%**)
- Des répondant.e.s qui télétravaillent (**27%**)



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



FONDATION
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

THINK TANK

Analyse des freins à la mobilité durable

1. L'essentiel
2. Les précisions méthodologiques
3. Les freins pour 4 solutions alternatives : transports en commun, vélo, partage, voiture électrique
4. Les leviers potentiels d'action.

Les freins : l'essentiel (1/2)

Plus d'1 automobiliste sur 6 est « certainement » prêt.e à essayer un mode alternatif dans les 12 prochains mois, à condition que les freins qui l'en empêchent aujourd'hui soient levés.

Ils sont même 18% disposés à essayer le vélo ou le VAE, et 21% la voiture électrique, contre 16% pour les transports en commun et 8% pour la voiture partagée (covoiturage ou autopartage).

Ce résultat constitue l'un des enseignements majeurs de cette édition du Baromètre des mobilités du quotidien, et met en évidence la responsabilité des territoires et des acteurs du transport et de la mobilité dans l'accompagnement vers le report modal.

Imaginer des solutions spécifiques à chaque mode alternatif

Alors que jusqu'à 17 modalités de freins étaient proposés aux répondant.e.s selon le mode alternatif testé, les réponses à apporter varient fortement.

La **voiture électrique** est l'alternative la plus simple à analyser : il « suffirait » de lever la double contrainte économique et de la recharge pour encourager de nombreux automobilistes « thermiques » à passer à l'acte. Une lecture simplifiée par le fait que la voiture électrique est la solution alternative la plus proche de la situation actuelle des répondant.e.s concerné.e.s, à savoir la voiture.

Les **transports en commun** rencontrent classiquement des freins liés à la chaîne des déplacements (emmener les enfants à l'école puis aller au travail puis faire quelques courses au retour le soir, etc.), ainsi qu'à l'inadéquation de l'offre de service en termes de desserte géographique ou d'horaires. Le frein économique est relativement important, ce qui témoigne de la nécessité d'une information pédagogique sur la réalité des coûts des différents modes de transport.

Le **vélo ou le VAE** est attractif mais nécessite une approche systémique pour la résolution d'un ensemble de freins chez les personnes intéressées : le coût pour les VAE, des infrastructures adaptées pour l'itinéraire et le stationnement, l'accès à un vélo adapté (par exemple un vélo cargo pour effectuer les courses ou transporter des enfants), ainsi qu'un accompagnement ciblé (information, formations).

Enfin, la **voiture partagée** s'avère la solution la moins attractive, d'abord en raison de l'absence de solution à proximité du domicile (impossibilité de faire du covoiturage ou inexistence d'un service d'autopartage), mais également pour plusieurs enjeux cumulés de fiabilisation et de facilitation en termes de service. L'ensemble témoigne de la grande difficulté des répondants à se projeter concrètement sur l'usage de ces solutions alternatives.

Les freins : l'essentiel (2/2)

Il est globalement plus facile de se projeter sur un changement potentiel quand on est jeune et/ou CSP+ et/ou urbain. Néanmoins, certaines caractéristiques sociodémographiques sont inattendues, comme par exemple la surreprésentation des personnes non diplômées ou des employés. Par ailleurs, le territoire de vie joue en réalité assez peu sur cette projection, puisque 13% des habitants des communes rurales se déclarent « certainement » prêts à essayer une alternative.

La peur des transports en commun est toujours une réalité, tandis que le rapport culturel des femmes au vélo est clairement un défi urgent

Au-delà des problématiques de désaffection liées à la crise sanitaire, les transports en commun, comme nous l'avions découvert en 2019, continuent de « faire peur », plutôt aux jeunes, aux demandeurs d'emploi, aux étudiants et aux foyers moins aisés.

Le vélo, un mode très masculin ? L'ensemble des freins testés pour le report vers le vélo ou le VAE est surreprésenté, parfois largement, chez les femmes, traduisant le rapport culturel traditionnel des Français.e.s (femmes et hommes) au vélo. L'enjeu genré de sensibilisation et d'accompagnement est ici confirmé.

Précisions méthodologiques (1/3)

Interroger un échantillon de manière globale sur les difficultés envisagées ou rencontrées pour le recours à des modes alternatifs à la voiture thermique donne souvent des résultats peu lisibles, décrivant simplement des opinions générales.

On a ici préféré contextualiser les questions en interrogeant les personnes utilisant principalement ou occasionnellement un véhicule thermique (74% de l'échantillon) puis en répartissant aléatoirement ces personnes autour de 4 alternatives :

- Les transports en commun
- Le vélo ou le vélo à assistance électrique
- L'autopartage ou le covoiturage
- La voiture électrique.

Pour chaque répondant, un motif de déplacement a été sélectionné parmi les 5 motifs suivants (prenant en compte la situation individuelle de la personne interrogée) :

- Se rendre sur son lieu de travail / d'études
- Faire des achats
- Se déplacer pour ses loisirs

- Se déplacer des raisons de santé ou des démarches administratives
- Rendre visite à des proches

20 scénarii, croisant modes alternatifs et motifs, ont ainsi été constitués, une personne n'étant interrogée que pour un unique scénario. Chaque scénario a permis d'interroger en moyenne 400 personnes (de 300 à 600 réponses), chaque mode alternatif représentant globalement 2 000 réponses, chaque motif 1700 réponses.

Pour chaque scénario, la personne interrogée se voyait proposer une liste de 6 à 17 raisons pouvant expliquer qu'elle avait préféré faire son dernier déplacement, pour le motif référence, en véhicule thermique plutôt qu'en utilisant le mode alternatif proposé. La contextualisation au dernier déplacement permet aux répondants de répondre de manière plus objective. Le cumul des derniers déplacements donne une image générale de l'ensemble des déplacements, d'autant que pour un mode alternatif donné, on a veillé à répartir les motifs.

Enfin, pour chaque raison, il était demandé si celle-ci avait constitué un frein majeur, important, secondaire ou sans incidence.

Précisions méthodologiques (2/3)

Liste des freins proposés (dans un ordre aléatoire) selon le mode alternatif testé :



Précisions méthodologiques (3/3)

Les analyses pouvaient être réalisées par le prisme des modes alternatifs, celui des motifs ou encore selon le croisements de ces deux dimensions (les scénarii). Différentes mesures statistiques indiquent que l'analyse des freins est plus corrélée aux modes alternatifs qu'aux motifs (globalement 2 à 3 fois plus).

Ce constat a conduit à analyser principalement les résultats selon les modes alternatifs, sachant que les réponses pour un mode donné sont constituées autour des 5 motifs globalement équirépartis.

Par ailleurs, on a vérifié la représentativité des répondants pour chaque mode alternatif testé, selon leurs caractéristiques sociodémographiques et de lieu de résidence. Du point de vue sociodémographique, on n'observe pas d'écart notable entre les sous échantillons. Sous l'angle géographique, on observe des écarts entre les échantillons, les habitants des zones rurales ayant été moins interrogés pour les transports en commun ou le vélo.

Calcul du poids relatif des différentes contraintes par mode alternatif, appelé score de contrainte

23 modalités de freins ont été testées au total, réparties sur les différents modes alternatifs. Afin d'améliorer la lisibilité des résultats, chaque réponse a été traduite en un score de 0 à 10, 10 correspondant à un frein majeur. On a ensuite procédé à des regroupements de freins en 7 familles :

- Contraintes organisationnelles et familiales
- Manque d'infrastructures (items non posés pour les transports en commun)
- Services non adaptés
- Méconnaissance, besoin d'aide, formation
- Problème économique, matériel
- Santé, fatigue
- Rejet

Chaque famille de freins a ensuite obtenu un score de contrainte à partir de la moyenne des scores de chaque frein qui la compose.

Analyse générale de la répartition des freins par mode alternatif – ensemble des répondants

Transports en commun

Les freins exprimés sont classiques. En dehors du rejet de principe, ils relèvent de deux champs : la chaîne des déplacements (emmener les enfants à l'école et/ou transport des courses) et l'adéquation insuffisante de l'offre de service (problématiques horaires, complexité et durée du trajet).

Vélo ou VAE

Ce mode alternatif recueille une expression très large de freins, un constat qui fait de sa promotion un enjeu systémique (infrastructures, services, accompagnement, formation, etc.). On relève par ailleurs que les freins relatifs à la chaîne des déplacements (emmener les enfants à l'école et/ou transport des courses) sont plus souvent cités, des problématiques qui peuvent au moins partiellement être résolues par l'usage d'un vélo cargo.

Covoiturage / autopartage

Un seul frein apparaît supérieur à la moyenne des 4 modes testés, celui de l'absence de solution à proximité du domicile (impossibilité de faire du covoiturage ou inexistence d'un service d'autopartage). Pour le reste, cette solution alternative cumule de nombreux freins qui font en particulier apparaître un enjeu de fiabilisation et de facilitation en termes de service.

Il ressort par ailleurs que 3% des répondants ont réduit ou abandonné leur pratique du covoiturage du fait de la crise sanitaire.

Voiture électrique

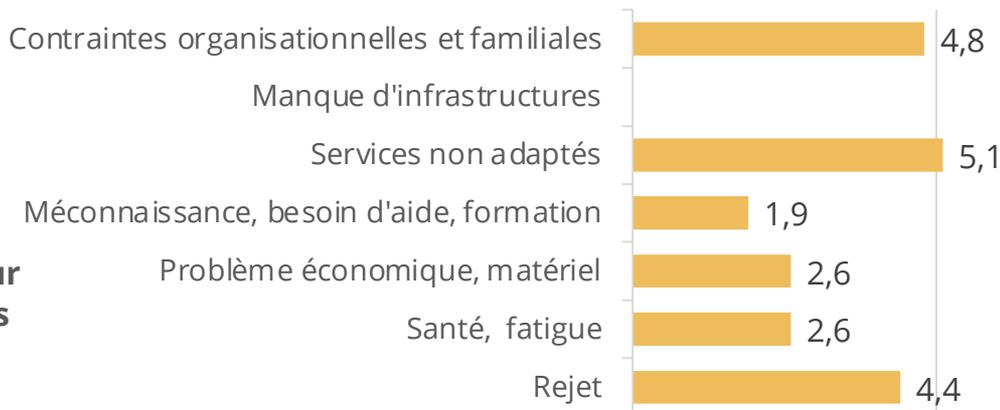
Les deux principales difficultés exprimées sont assez logiquement le coût de la solution et la problématique de la recharge.

Les graphiques présentés dans les pages suivantes illustrent ces différentes dimensions.

Poids relatif des différentes contraintes par mode alternatif (score de contrainte)



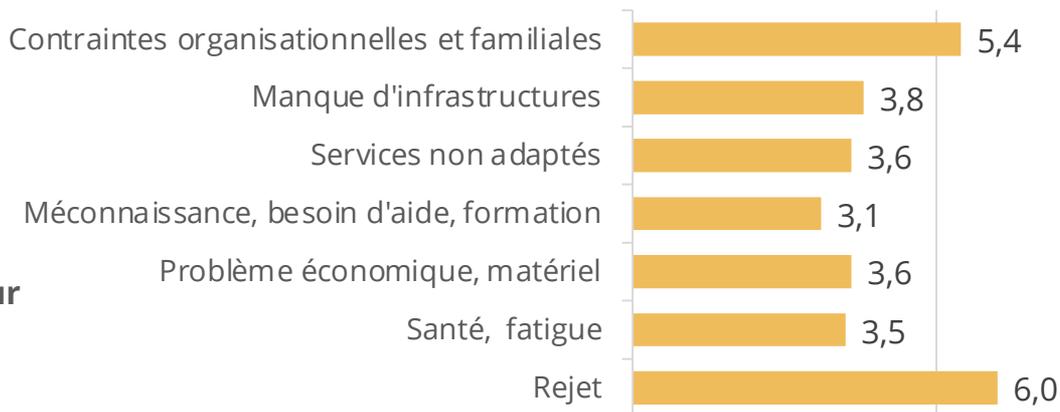
Sous échantillon interrogé pour les transports en commun



25,1
Score total de contrainte (rééchélonné)



Sous échantillon interrogé pour le vélo / VAE



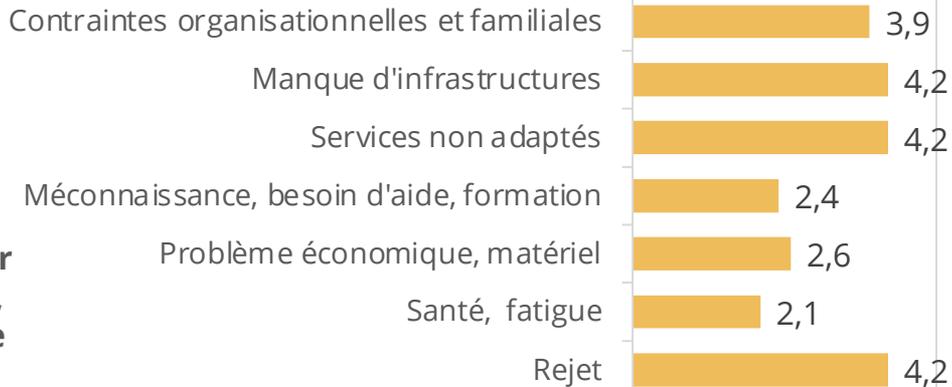
29,1
Score total de contrainte (rééchélonné)

Pour les sous-échantillons vélo et autopartage / covoiturage, le score total de contrainte correspond à la sommation des scores moyens des 7 familles. Pour les deux autres modes, cette sommation est rééchélonnée pour tenir compte du fait que les questions n'ont pas été posées pour les 7 familles. On rééchélonne en divisant la somme par le nombre de familles de freins puis en multipliant par 7.

Poids relatif des différentes contraintes par mode alternatif (score de contrainte)



Sous échantillon interrogé pour l'autopartage, le covoiturage



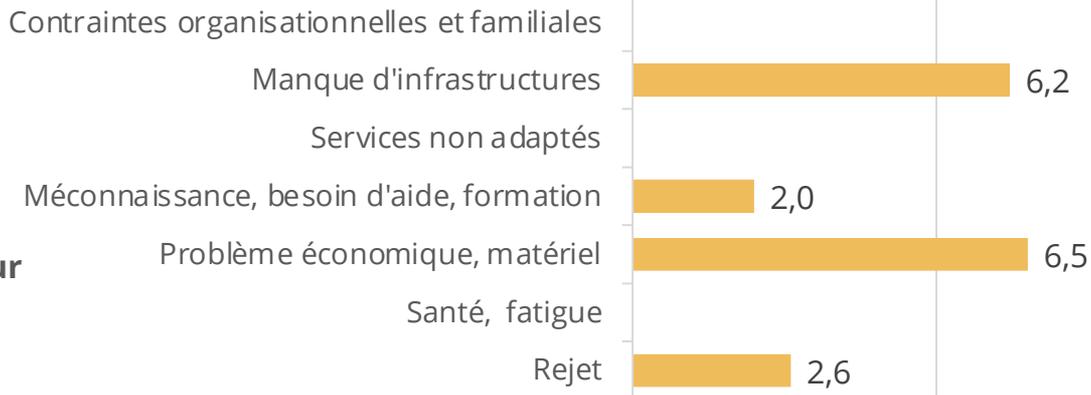
23,6



Score total de contrainte (rééchélonné)



Sous échantillon interrogé pour la voiture électrique



30,3



Score total de contrainte (rééchélonné)

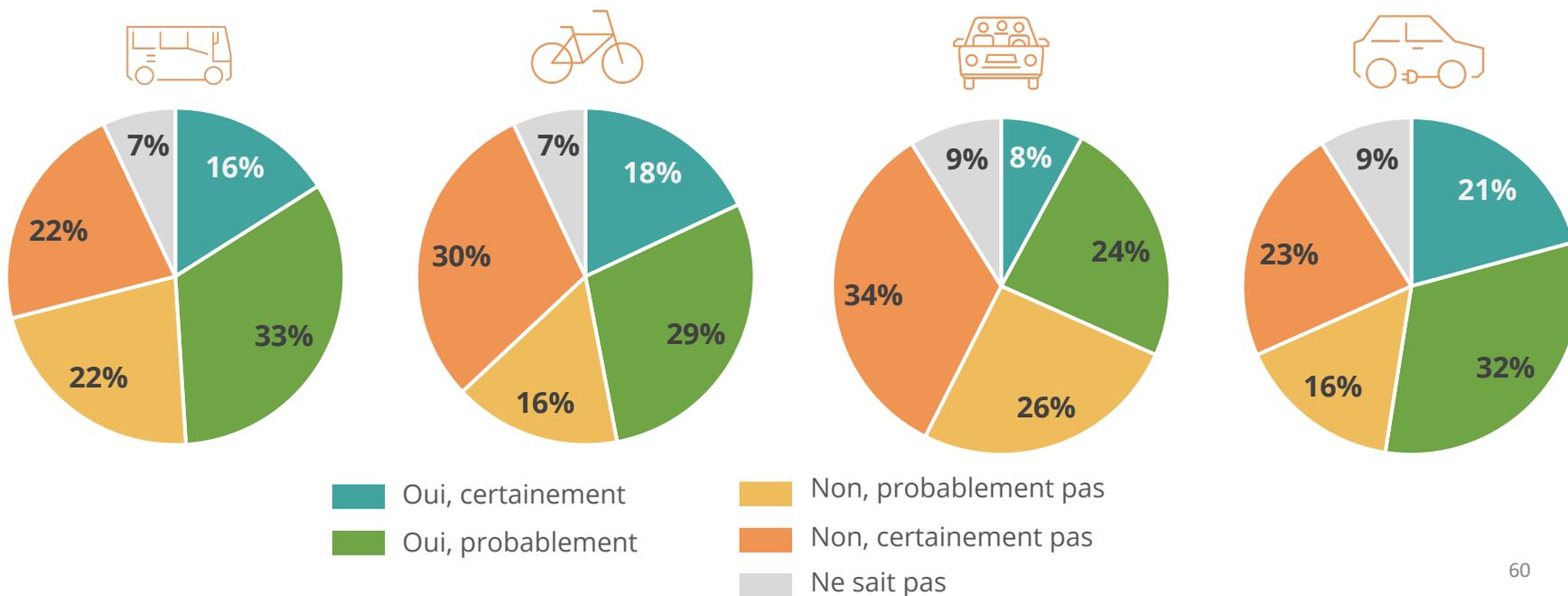
Pour les sous-échantillons vélo et autopartage / covoiturage, le score total de contrainte correspond à la sommation des scores moyens des 7 familles. Pour les deux autres modes, cette sommation est rééchélonnée pour tenir compte du fait que les questions n'ont pas été posées pour les 7 familles. On rééchélonne en divisant la somme par le nombre de familles de freins puis en multipliant par 7.

1 Français.e sur 6 « certainement » prêt.e à essayer un mode alternatif

S'il était possible d'apporter des solutions à au moins une partie de ces difficultés, seriez-vous prêt à essayer dans les 12 prochains mois [le mode référence] pour vos déplacements pour [motif testé] ?

Base = 74% de l'échantillon

16% des personnes utilisant principalement ou occasionnellement un véhicule thermique seraient disposées à essayer « certainement » le mode alternatif proposé, un chiffre qui monte à 18% pour le vélo et 21% pour la voiture électrique au détriment du mode covoiturage/autopartage (8% seulement), qui est également le mode le plus rejeté (60% de réponses négatives).



Leviers incitatifs potentiels

L'analyse des freins au report de la voiture thermique vers différents modes alternatifs imaginée pour cette édition du Baromètre des mobilités du quotidien intégrait une question de « contrôle » quant aux incitatifs à envisager. Il en ressort qu'il est essentiel de distinguer les enseignements issus de l'analyse des freins exprimés de ceux issus des incitatifs sélectionnés. En effet, bien que les modalités proposées l'aient été dans un ordre aléatoire, l'incitatif financier a largement pris le dessus sur

l'ensemble des autres leviers proposés, ce qui masque une réalité bien plus complexe. On retiendra cependant que l'action de la commune constitue également un levier incitatif puissant, et que les modes à l'organisation plus complexe (transports en commun, voiture en partage) font la part belle au levier « conseils, information » en réponses complémentaires.

Quel serait le meilleur moyen pour vous encourager à essayer [MODE] dans les 12 prochains mois ? Et éventuellement deux autres moyens ? Base : Sous échantillon prêt à la transition (1510 répondants)

	Transports en commun		Vélo / VAE		Autopartage / covoiturage		Voiture électrique		Total	
	1ere réponse	Cumul des réponses	1ere réponse	Cumul des réponses	1ere réponse	Cumul des réponses	1ere réponse	Cumul des réponses	1ere réponses	Cumul des réponses
Une aide financière	30%	44%	42%	55%	23%	42%	65%	76%	44%	58%
Une action de votre commune	22%	42%	18%	43%	28%	45%	12%	37%	18%	41%
Une action de votre employeur	10%	27%	8%	24%	9%	22%	5%	25%	7%	25%
Une aide technique	6%	19%	6%	21%	9%	19%	3%	21%	5%	20%
Des conseils, des informations	8%	24%	5%	17%	12%	26%	5%	18%	6%	20%
L'exemple de vos proches	6%	16%	5%	17%	7%	16%	1%	12%	4%	15%
Rien de tout cela	18%	18%	16%	16%	11%	11%	9%	9%	14%	14%
Total	100%	191%	100%	194%	100%	182%	100%	198%	100%	193%