

L'OBSoCO

CHRONOS

Baromètre des mobilités du quotidien

Première édition - 2019



FONDATION
NICOLAS HULOT
POUR LA NATURE
ET L'HOMME



wimooov

Fiche technique et précisions méthodologiques

Les données présentées dans ce rapport sont issues d'une enquête réalisée en ligne par L'ObSoCo et Chronos sur le panel de Respondi du 6 au 15 novembre 2019.

- L'étude a été conduite sur la base d'un échantillon de 4000 personnes représentatif de la population de France métropolitaine âgée de 18 à 75 ans. Afin de garantir la représentativité de l'échantillon, des quotas ont été établis sur la population globale interrogée suivant les critères suivants : sexe, âge, catégorie socioprofessionnelle, région de résidence, taille de l'unité urbaine de résidence et niveau du diplôme le plus élevé. Afin de garantir une représentativité fine, les données ont été redressées à partir de l'ensemble des critères ayant servi de quotas – de manière très légère du fait d'écarts très faibles à la structure de la population nationale sur l'ensemble des critères définis, à l'exception du niveau de diplôme où la première tranche était significativement sous-représentée et a nécessité un redressement un peu plus fort.
- Afin de mesurer l'effet de plusieurs scénarios distincts sur la même variable (par exemple l'effet d'une baisse des tarifs sur l'usage des transports collectifs ou encore l'effet d'une hausse du prix de l'essence sur l'usage des véhicules personnels), l'échantillon global a parfois été divisé en plusieurs sous-échantillons. A chacun des sous-échantillons a été proposé un scénario différent : par exemple pour le premier sous-échantillon une baisse de 10% des prix des transports collectifs, et au second sous-échantillon une baisse de 25% du prix des transports collectifs. A chaque fois que l'échantillon global a été divisé de cette manière en plusieurs sous-échantillons, ces derniers ont été appariés de manière à ce que leur structure sociodémographique soit identique (suivant les critères utilisés comme quotas pour l'enquête).

La structure sociodémographique de l'échantillon

	%
Genre	
Hommes	49%
Femmes	51%
Age	
18-24 ans	11%
25-34 ans	17%
35-44 ans	18%
45-54 ans	19%
55-64 ans	18%
65-75 ans	16%
Catégorie socioprofessionnelle	
CSP+	16%
CSP intermédiaires	17%
CSP-	33%
Inactifs	33%
Région UDA5	
Ile-de-France	19%
Nord Ouest	23%
Nord Est	22%
Sud Ouest	11%
Sud Est	25%

	%
Taille de l'unité urbaine de résidence	
Communes rurales	22%
Unités urbaines de 2 000 à 20 000 habitants	17%
Unités urbaines de 20 000 à 100 000 habitants	13%
Unités urbaines de plus de 100 000 habitants	30%
Unité urbaine de Paris	18%
Zonage en aires urbaines	
Paris intramuros	4%
Villes-centres des grandes métropoles	6%
Grands pôles urbains	47%
Petits et moyens pôles urbains	6%
Couronnes périurbaines	32%
Communes isolées	4%
Densité de la commune de résidence	
Communes densément peuplées	37%
Communes de densité intermédiaire	27%
Communes peu denses	32%
Communes très peu denses	5%
Niveau du diplôme le plus élevé	
Sans diplôme, CEP, brevet des collèges	22%
CAP, BEP	25%
Baccalauréat	18%
Bac + 2	14%
Diplôme supérieur à bac + 2	21%

[L'équipement
des ménages](#)

[La mobilité
actuelle](#)

[L'évolution de
la mobilité](#)

[Les freins à la
mobilité](#)

[Les
aspirations au
changement](#)

[Les dispositifs
incitatifs](#)

SOMMAIRE

Baromètre des mobilités du quotidien

Première édition - 2019



L'équipement des ménages

Un taux de motorisation qui ne tombe en dessous des 90% que dans le cœur des grandes aires urbaines

LOBSO CO

C:RONOS





LA PÉNÉTRATION DES DIFFÉRENTS TYPES DE VÉHICULES

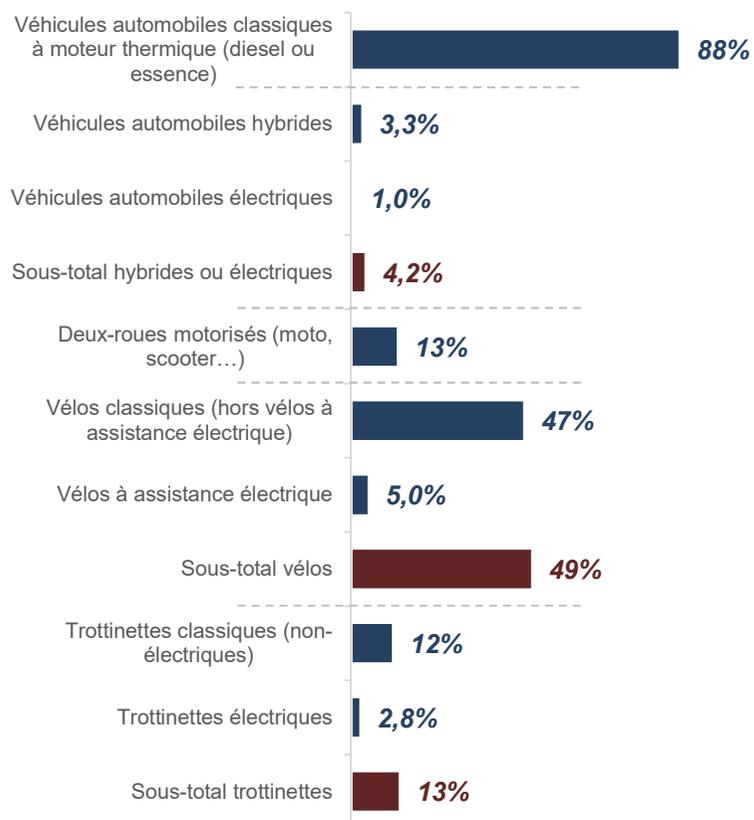
A retenir :

- **4,2%** : la part de ménages équipés de véhicules hybrides ou électriques
- **88%** : la part de ménages équipés de véhicules à énergie fossile
- **78% contre 98%** : l'écart du taux de motorisation entre les villes-centres des métropoles et les communes isolées

Parmi la population de France métropolitaine âgée de 18 à 75 ans, 4,2% des ménages disposent d'un véhicules hybride ou électrique

« De combien des véhicules suivants votre ménage dispose-t-il (véhicules de fonction ou de service inclus) ? »

Base totale, n = 4000

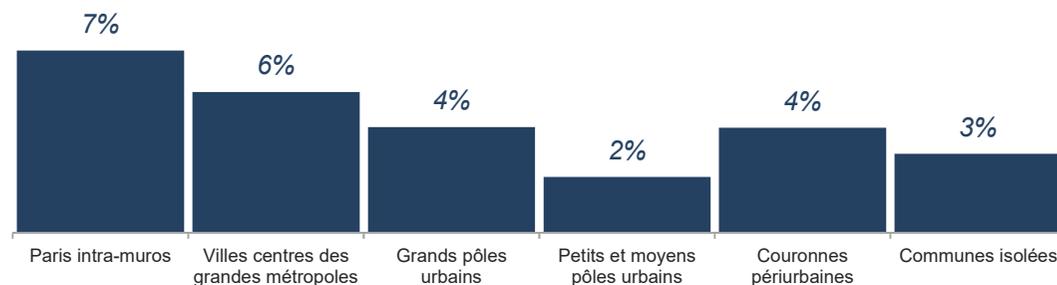


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

A l'heure actuelle, **4,2%** des ménages (parmi la population de France métropolitaine âgée de 18 à 75 ans) disposent d'un véhicule hybride ou électrique.

Malgré un usage nettement plus faible des véhicules automobiles, c'est dans le cœur des grandes aires urbaines qu'on trouve la part la plus importante de propriétaires de ce type de véhicules.

Pourcentage de propriétaires de véhicules hybrides ou électriques en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

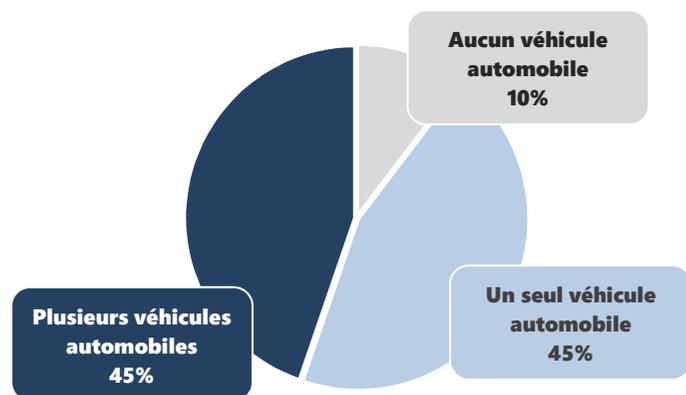


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

En dehors des grands pôles urbains, le taux de motorisation des ménages reste supérieur à 95%

Part des ménages motorisés (disposant d'au moins un véhicule automobile, classique, hybride ou électrique) parmi la population de France métropolitaine âgée de 18 à 75 ans

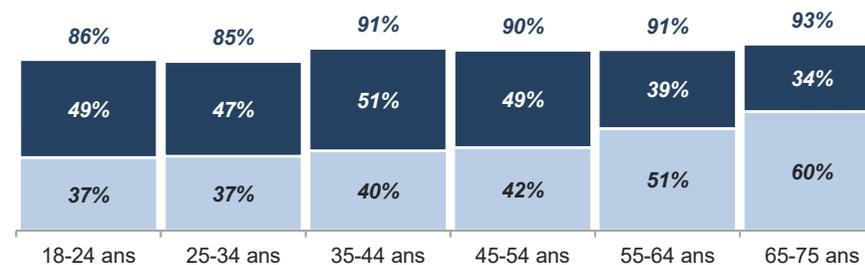
Base totale, n = 4000



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Motorisation du ménage en fonction de l'âge

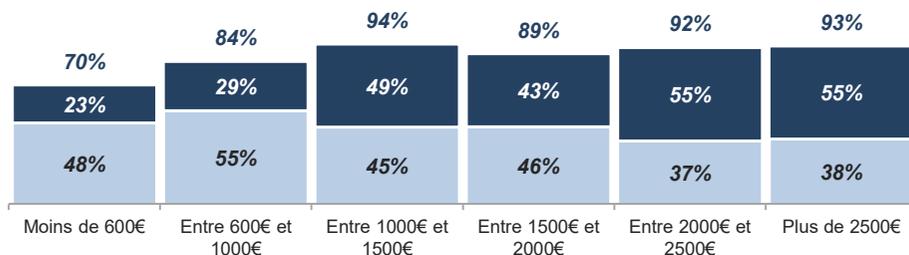
- % possédant au moins un véhicule automobile



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Motorisation du ménage en fonction du niveau de vie du foyer (revenus mensuels par unité de consommation)

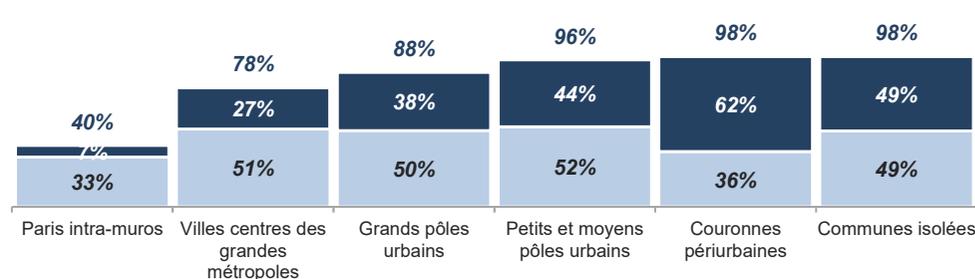
- % possédant au moins un véhicule automobile



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

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

- % possédant au moins un véhicule automobile



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019



LE VÉHICULE PRINCIPAL UTILISÉ

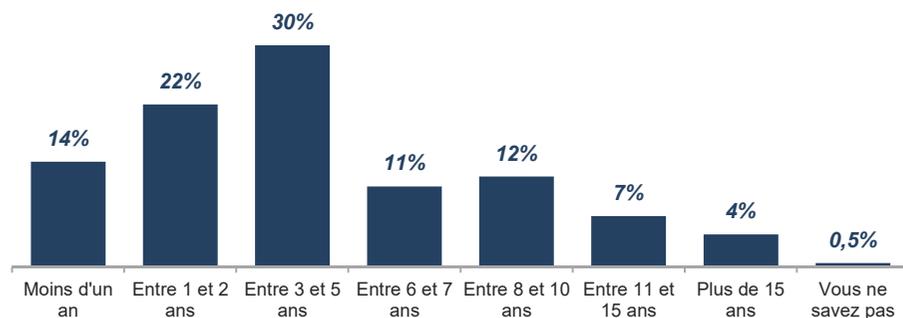
A retenir :

- **31%** : la part des automobilistes qui roulent avec un véhicule de plus de 10 ans
- **58% contre 20%** : l'écart d'usage de véhicules de plus de 10 ans entre les ménages les plus modestes et les ménages les plus aisés
- **42% contre 74%** : l'écart d'usage de véhicules diesel entre les villes-centres des métropoles et les communes isolées

11% des automobilistes roulent avec un véhicule qu'ils possèdent depuis plus de 10 ans

« Depuis combien d'années possédez-vous le véhicule automobile que vous utilisez le plus souvent lors de vos déplacements du quotidien ? »

Base : personnes utilisant au moins un des véhicules du ménage pour ses déplacements du quotidien, n = 3484



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'automobilistes roulant avec un véhicule qu'ils possèdent depuis plus de 10 ans en fonction du positionnement idéologique vis-à-vis des enjeux environnementaux

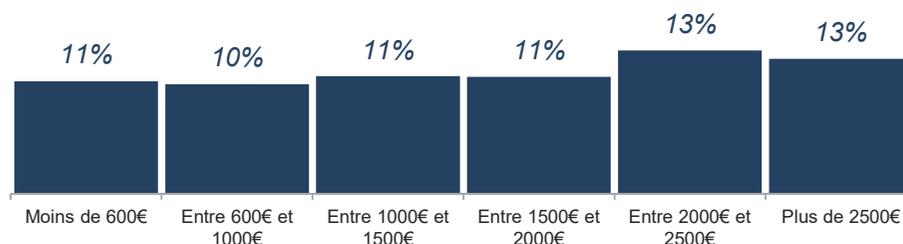
- % « entre 11 et 15 ans » + « plus de 15 ans »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'automobilistes roulant avec un véhicule qu'ils possèdent depuis plus de 10 ans en fonction du niveau de vie du foyer (revenus mensuels par unité de consommation)

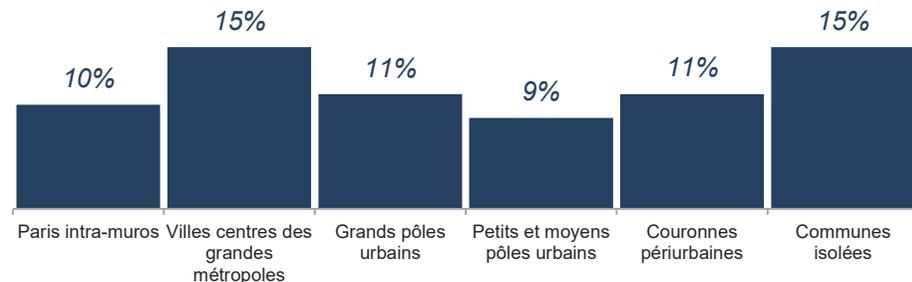
- % « entre 11 et 15 ans » + « plus de 15 ans »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'automobilistes roulant avec un véhicule qu'ils possèdent depuis plus de 10 ans en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

- % « entre 11 et 15 ans » + « plus de 15 ans »

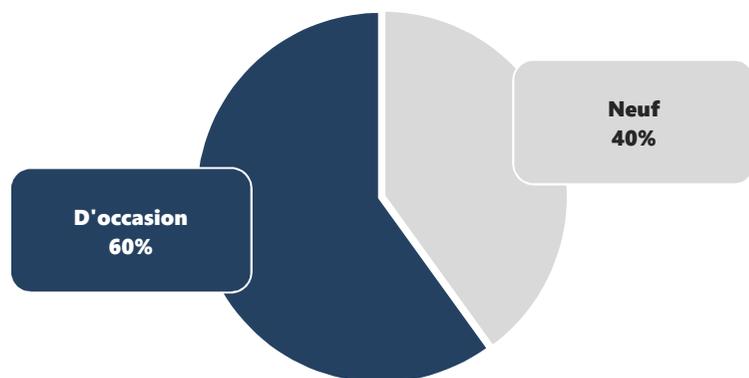


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Dans 60% des cas, le véhicule principal utilisé pour les déplacements du quotidien a été acheté d'occasion

« Vous avez acheté ce véhicule... ? »

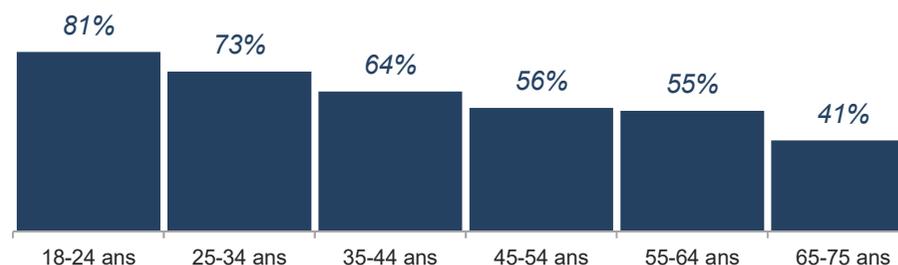
Base : personnes utilisant au moins un des véhicules du ménage pour ses déplacements du quotidien, n = 3484



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'automobilistes roulant avec un véhicule acheté d'occasion en fonction de l'âge

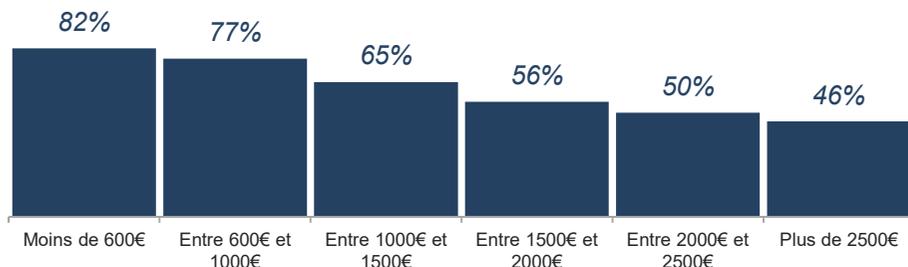
- % « d'occasion »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'automobilistes roulant avec un véhicule acheté d'occasion en fonction du niveau de vie du foyer (revenus mensuels par unité de consommation)

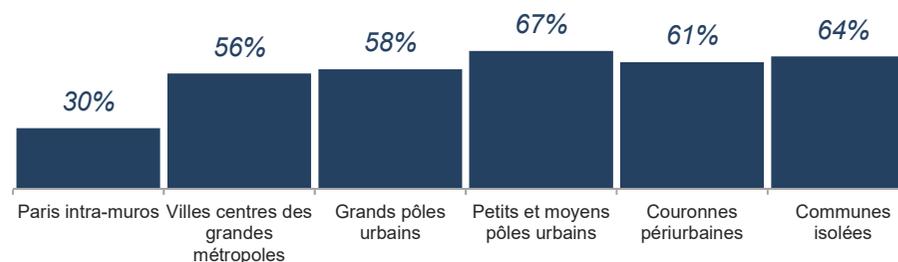
- % « d'occasion »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'automobilistes roulant avec un véhicule acheté d'occasion en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

- % « d'occasion »



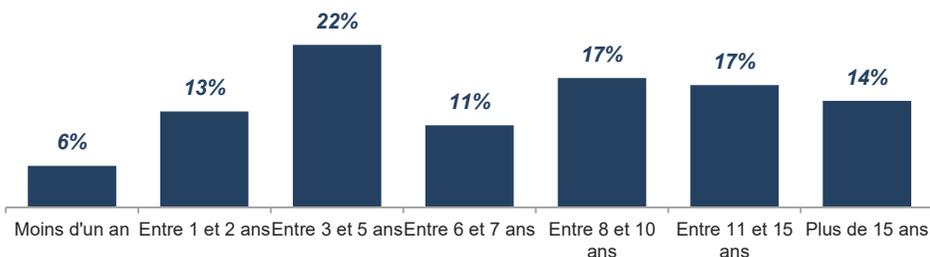
Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

31% des automobilistes roulent avec un véhicule mis en circulation depuis plus de 10 ans

« Quelle est l'année de mise en circulation de ce véhicule (l'année du modèle) ? »

Base : personnes utilisant au moins un des véhicules du ménage pour ses déplacements du quotidien, n = 3484

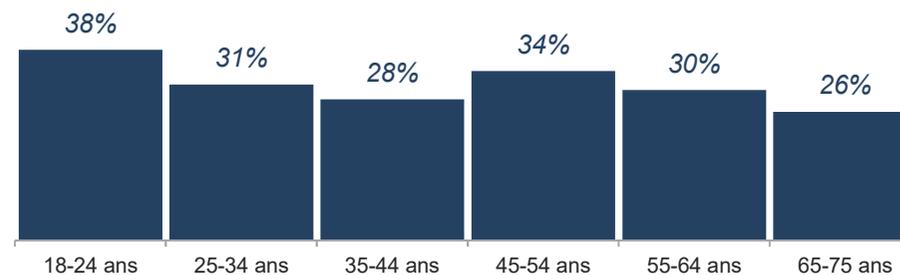
Ancienneté de la mise en circulation des véhicules (année d'acquisition des véhicules neufs et année de mise en circulation pour les véhicules d'occasion)



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'automobilistes roulant avec un véhicule de plus de 10 ans en fonction de l'âge

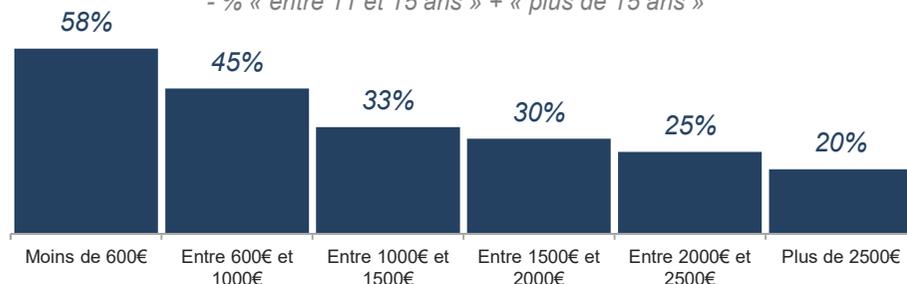
- % « entre 11 et 15 ans » + « plus de 15 ans »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'automobilistes roulant avec un véhicule de plus de 10 ans en fonction du niveau de vie du foyer (revenus mensuels par unité de consommation)

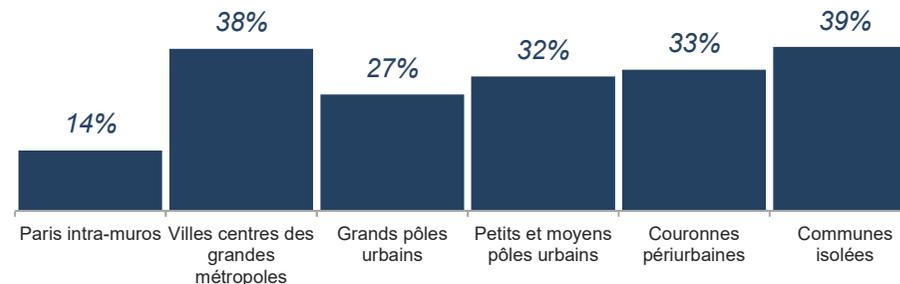
- % « entre 11 et 15 ans » + « plus de 15 ans »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'automobilistes roulant avec un véhicule de plus de 10 ans en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

- % « entre 11 et 15 ans » + « plus de 15 ans »

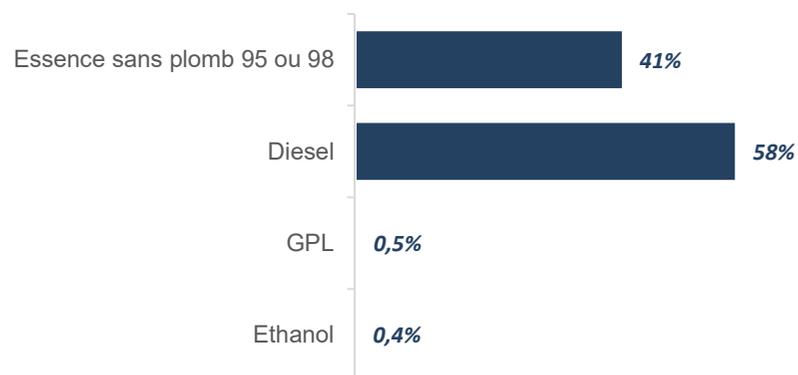


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Contrairement aux idées reçues, le diesel n'est pas le carburant du pauvre... en revanche, son usage est nettement plus répandu en dehors des grands pôles urbains

« Quel type de carburant utilise ce véhicule ? »

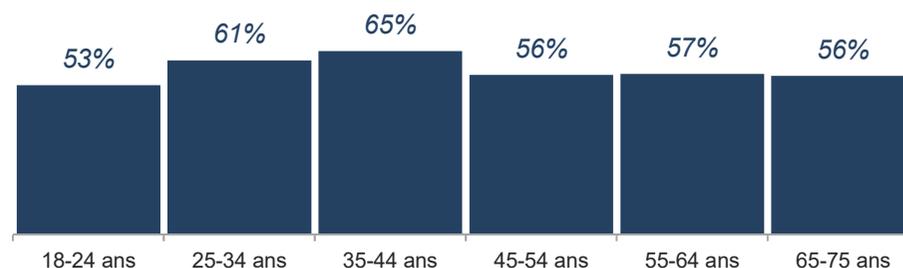
Base : personnes utilisant au moins un des véhicules du ménage pour ses déplacements du quotidien (hors véhicules hybrides et électriques), n = 3369



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'automobilistes roulant avec un véhicule diesel en fonction de l'âge

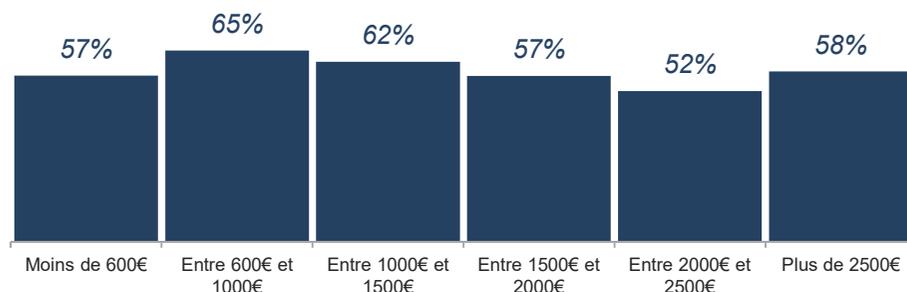
- % « diesel »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'automobilistes roulant avec un véhicule diesel en fonction du niveau de vie du foyer (revenus mensuels par unité de consommation)

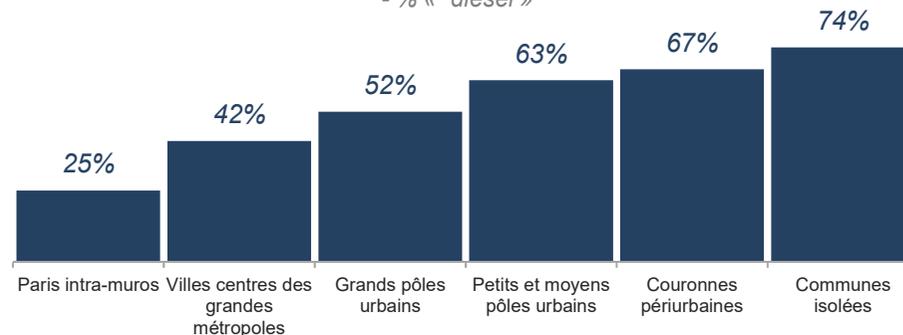
- % « diesel »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'automobilistes roulant avec un véhicule diesel en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

- % « diesel »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

La mobilité actuelle

**Un clivage croissant en
matière de mobilité entre le
cœur des grandes aires
urbaines et le reste du
territoire**

LOBSO CO

C:RONOS





FRÉQUENCE ET PÉRIMÈTRE DE LA MOBILITÉ

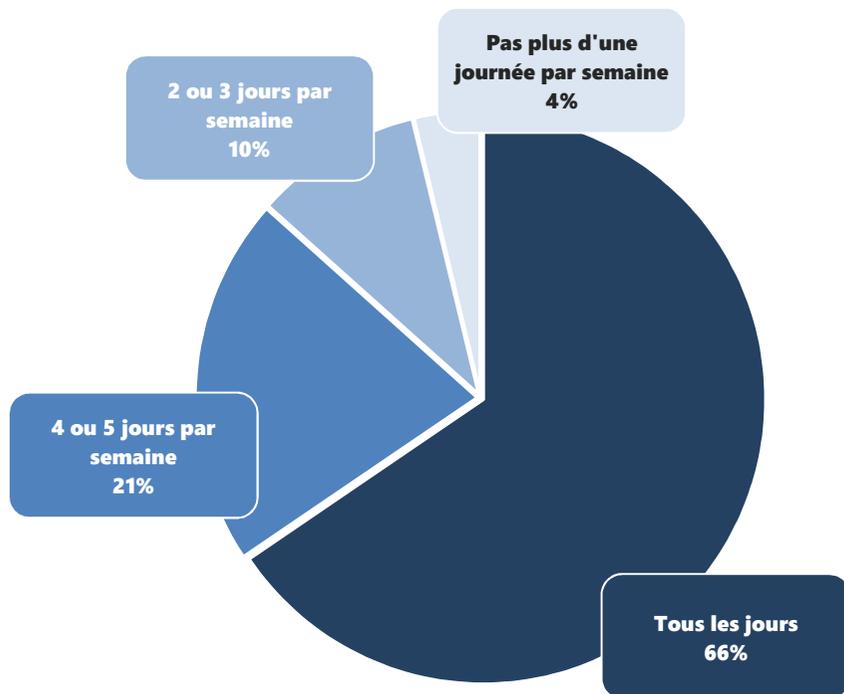
A retenir :

- **29%** : la part des habitants des communes très peu denses qui ne sortent pas de chez eux plus de 2 ou 3 jours par semaine
- **35%** : la part des Français qui sortent de leur région de résidence moins d'une fois par an
- **20%** : la part de la population française qui se rend à l'étranger une fois par an ou plus

Le fait de ne pas sortir plus de 2 ou 3 jours par semaine est lié à l'âge... mais est également fortement corrélé au niveau de vie du foyer

« De manière générale, vous sortez de chez vous... ? »

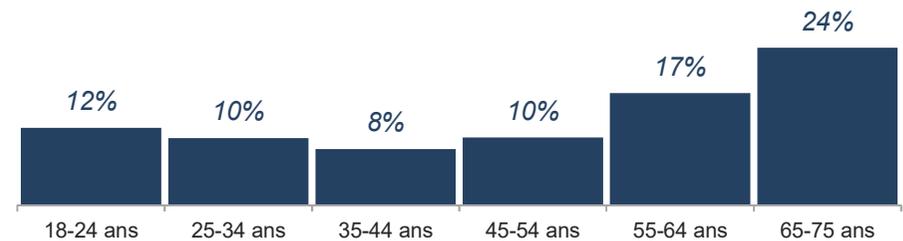
Base totale, n = 4000



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage déclarant ne pas sortir de chez eux plus de 2 ou 3 jours par semaine en fonction de l'âge

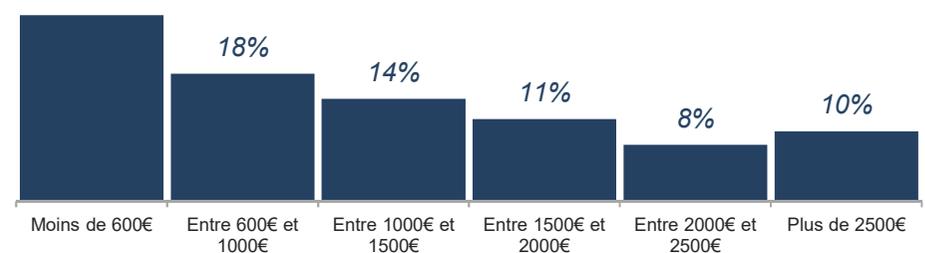
- % « 2 ou 3 jours par semaine » + « pas plus d'une journée par semaine »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage déclarant ne pas sortir de chez eux plus de 2 ou 3 jours par semaine en fonction du niveau de vie du ménage (revenus mensuels par unité de consommation)

- % « 2 ou 3 jours par semaine » + « pas plus d'une journée par semaine »

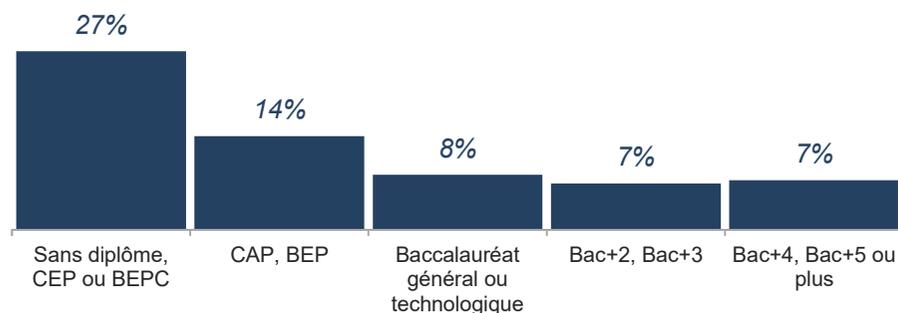


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Le pourcentage de personnes qui ne sortent pas de chez eux plus de 2 ou 3 jours par semaine est plus de 2 fois supérieur à la moyenne parmi les habitants des communes très peu denses

Pourcentage d'individus déclarant ne pas sortir de chez eux plus de 2 ou 3 jours par semaine en fonction du niveau de diplôme

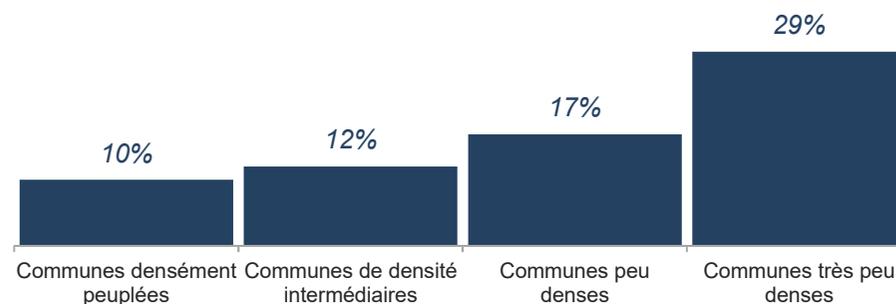
- % « 2 ou 3 jours par semaine » + « pas plus d'une journée par semaine »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus déclarant ne pas sortir de chez eux plus de 2 ou 3 jours par semaine en fonction de la densité de la commune de résidence

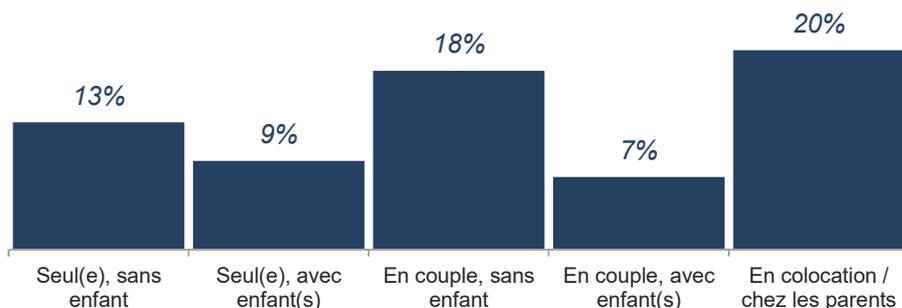
- % « 2 ou 3 jours par semaine » + « pas plus d'une journée par semaine »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus déclarant ne pas sortir de chez eux plus de 2 ou 3 jours par semaine en fonction de la situation familiale

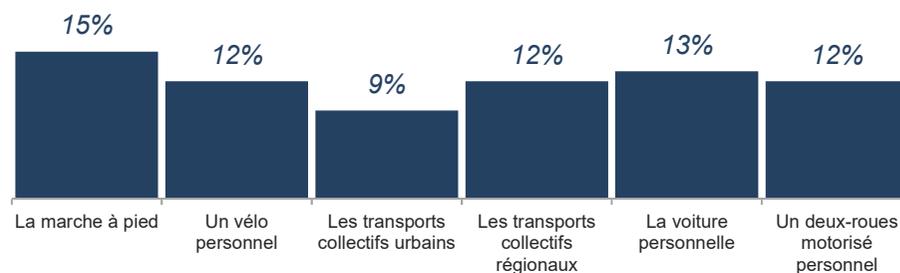
- % « 2 ou 3 jours » + « pas plus d'une journée »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus déclarant ne pas sortir de chez eux plus de 2 ou 3 jours par semaine en fonction des modes de transports principaux

- % « 2 ou 3 jours » + « pas plus d'une journée »

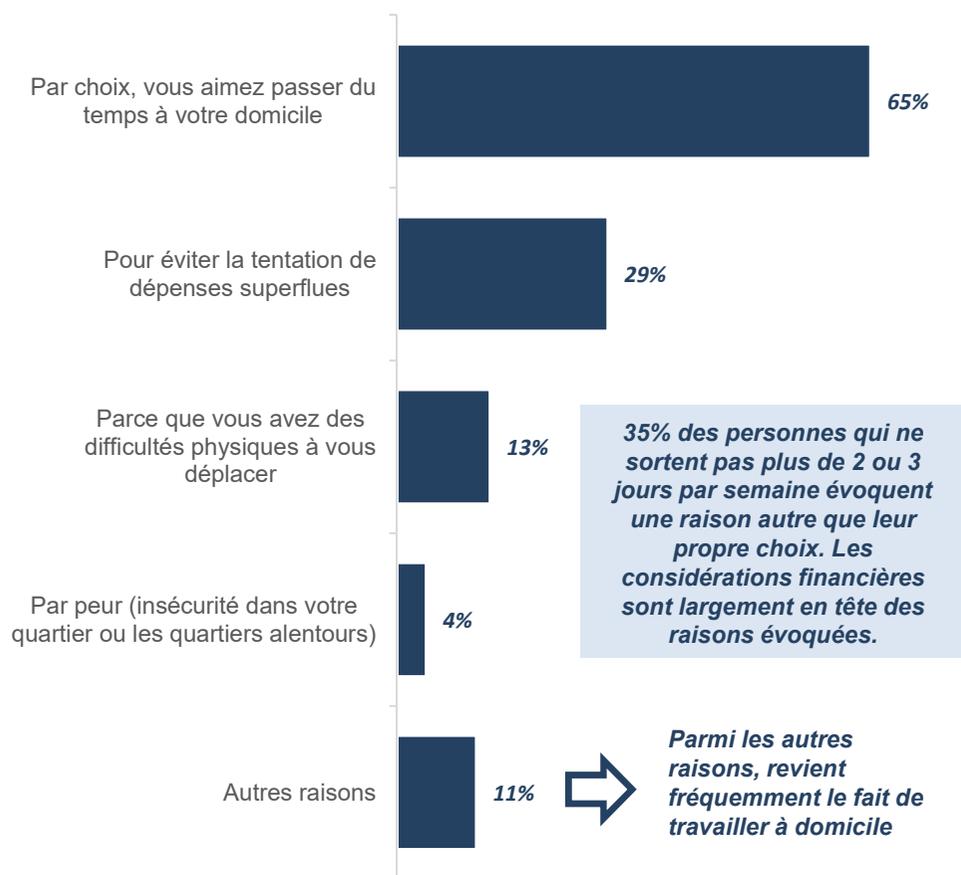


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Le fait de ne pas sortir fréquemment de chez soi : une situation subie dans un peu plus d'un cas sur trois (un chiffre qui, rapporté à l'ensemble de la population, avoisine 5% des Français)

« Vous avez déclaré sortir de chez vous moins de 4 jours par semaine. Pour quelles raisons ? »

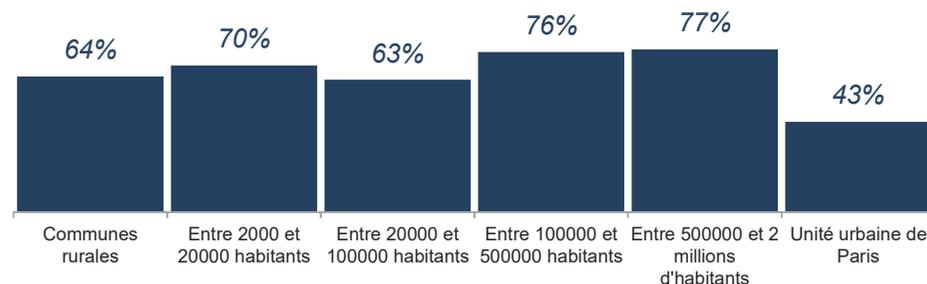
Base : répondants ayant déclaré ne pas sortir de chez eux plus de 2 ou 3 jours par semaine, n = 462



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage déclarant ne pas sortir de chez eux par choix en fonction de la taille de l'agglomération de résidence*

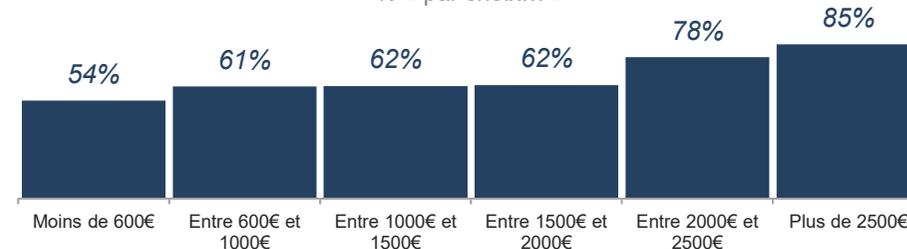
- % « par choix... »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage déclarant ne pas sortir de chez eux par choix en fonction du niveau de vie du ménage (revenus mensuels par unité de consommation)*

- % « par choix... »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

*Effectifs faibles, résultats à considérer avec prudence

LES MODES DE TRANSPORT UTILISÉS



A retenir :

- **64%** : la part des Français qui n'utilisent qu'un mode de transport, de manière systématique ou presque, lors de leurs déplacements du quotidien
- **72%** : la part des Français pour lesquels la voiture personnelle constitue l'un des modes de transport principaux au quotidien
- **28%** : la part des Français qui rencontrent des incidents plusieurs fois par semaine lors de leurs déplacements du quotidien

Près des deux tiers des Français utilisent un mode de transport unique pour la majorité des déplacements du quotidien

« Pour vos déplacements du quotidien en semaine, quelle est l'affirmation qui correspond le mieux à vos habitudes ? »

Base totale, n = 4000

Monomodalité

64% (-1 pt / 2014)

64% « je n'utilise qu'un mode de transport, de manière systématique ou presque »

=> Dans 82% des cas, la monomodalité se traduit par l'usage quotidien de la voiture personnelle

Multimodalité

26% (+4 pts / 2014)

18% « j'utilise un mode de transport ou bien un autre en fonction des circonstances »

8% « j'utilise l'un ou l'autre de ces modes de transport en fonction du trajet à effectuer »

Intermodalité

10% (-3 pts / 2014)

7% « je combine différents modes de transport dans un même déplacement toujours ou presque de la même manière »

3% « je combine différents modes de transport dans un même déplacement mais la combinaison est variable en fonction des circonstances »

La voiture constitue encore l'un des modes de transport principaux de 72% des Français

« Quels modes de transport utilisez-vous pour vos déplacements du quotidien ? »

Base totale, n = 4000



La voiture personnelle
72% Mode principal
13% Mode occasionnel



Les transports collectifs régionaux
5% Mode principal
27% Mode occasionnel



Les vélos en libre-service
0,7% Mode principal
4% Mode occasionnel



La marche pour rejoindre les transports
23% Mode principal
38% Mode occasionnel



Un deux-roues motorisé personnel
3% Mode principal
8% Mode occasionnel



Les taxis et VTC
0,7% Mode principal
16% Mode occasionnel



La marche à pied exclusive
21% Mode principal
45% Mode occasionnel



Le covoiturage
1,3% Mode principal
20% Mode occasionnel



Les trottinettes électriques
0,4% Mode principal
3% Mode occasionnel



Les transports collectifs urbains
17% Mode principal
32% Mode occasionnel



Les TGV
1,2% Mode principal
32% Mode occasionnel



Les voitures en libre-service
0,4% Mode principal
2,2% Mode occasionnel



Le vélo classique personnel
5% Mode principal
24% Mode occasionnel



Le vélo électrique personnel
1,1% Mode principal
5% Mode occasionnel



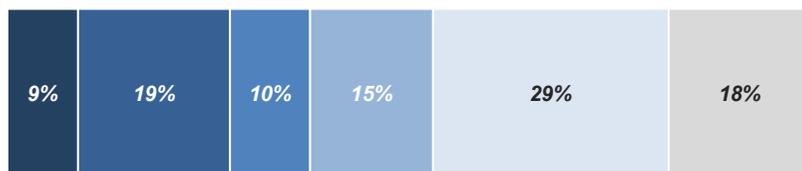
Les scooters en libre-service
0,3% Mode principal
1,3% Mode occasionnel

Plus d'un quart des Français rencontrent des incidents plusieurs fois par semaine lors de leurs déplacements du quotidien

« Lors de ces déplacements obligatoires, à quelle fréquence rencontrez-vous des incidents, des imprévus qui rallongent votre temps de trajet (embouteillages, pannes, retards, annulations...) ? »

Base totale, n = 4000

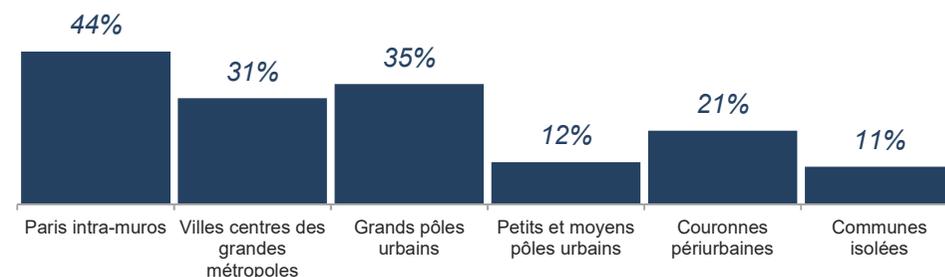
- Tous les jours ou presque
- Plusieurs fois par semaine
- 1 fois par semaine
- Au moins une fois par mois
- Quelques fois dans l'année
- Jamais



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Fréquence des incidents rencontrés en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

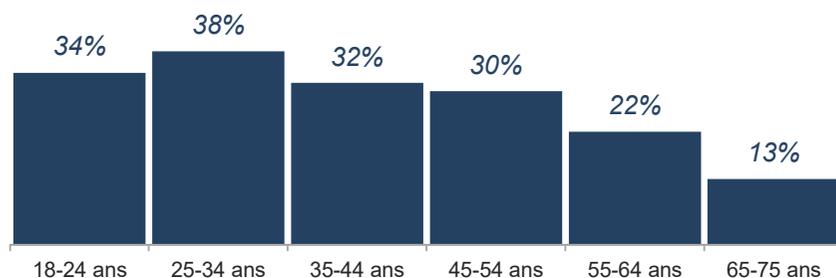
- % « tous les jours ou presque » + « plusieurs fois par semaine »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Fréquence des incidents rencontrés en fonction de l'âge

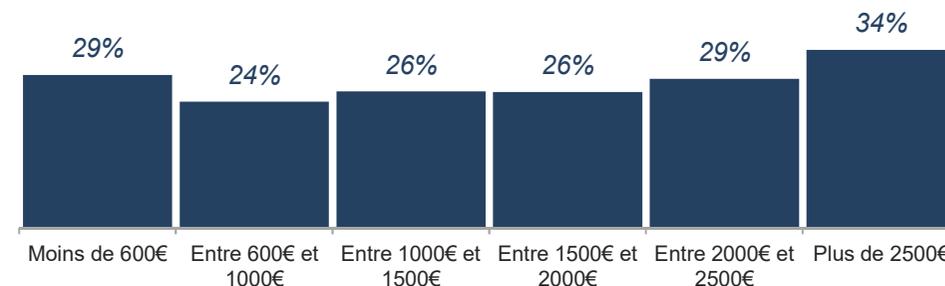
- % « tous les jours ou presque » + « plusieurs fois par semaine »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Fréquence des incidents rencontrés en fonction du niveau de vie du ménage (revenus mensuels par unité de consommation)

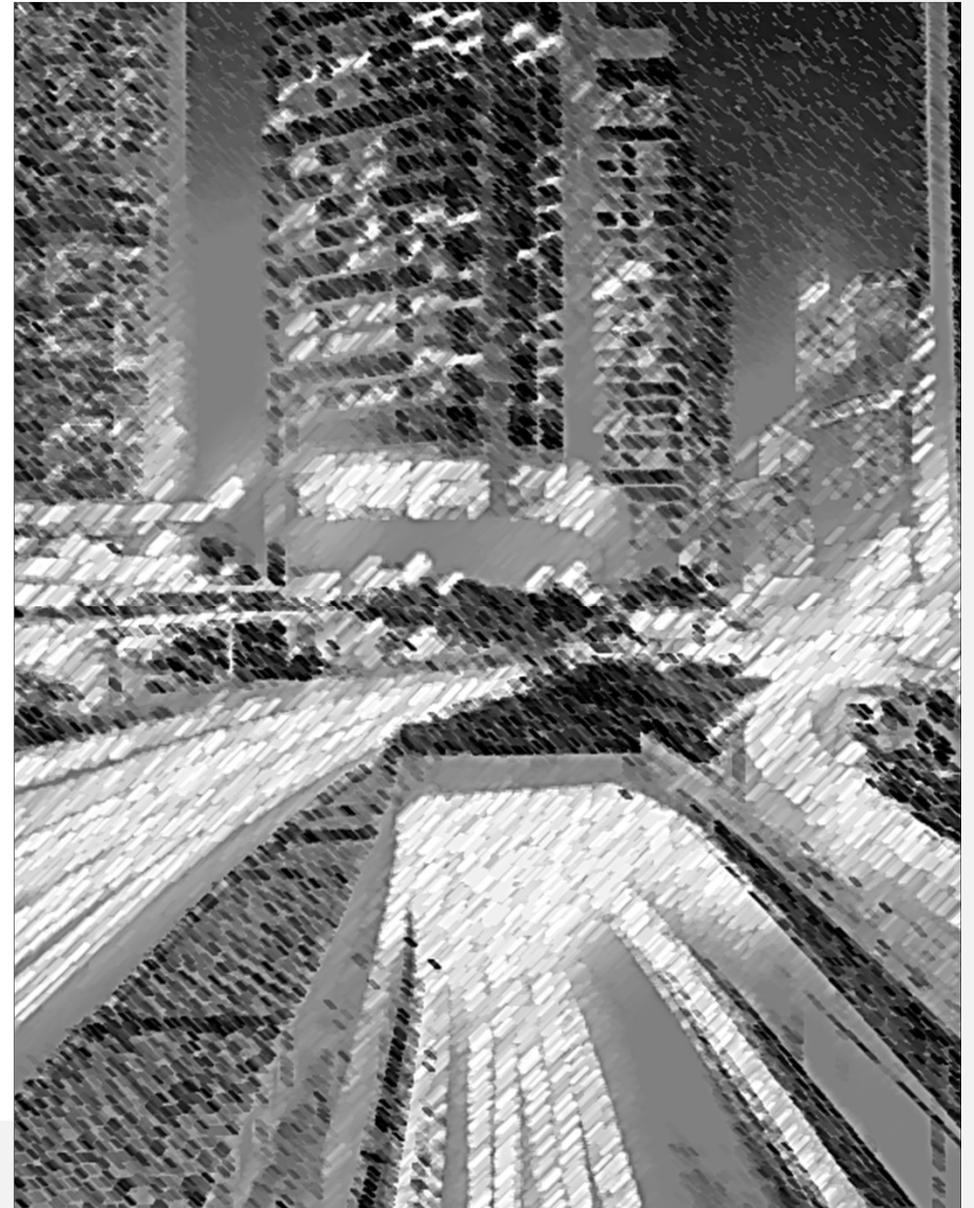
- % « tous les jours ou presque » + « plusieurs fois par semaine »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

L'évolution de la mobilité au cours des 2 dernières années

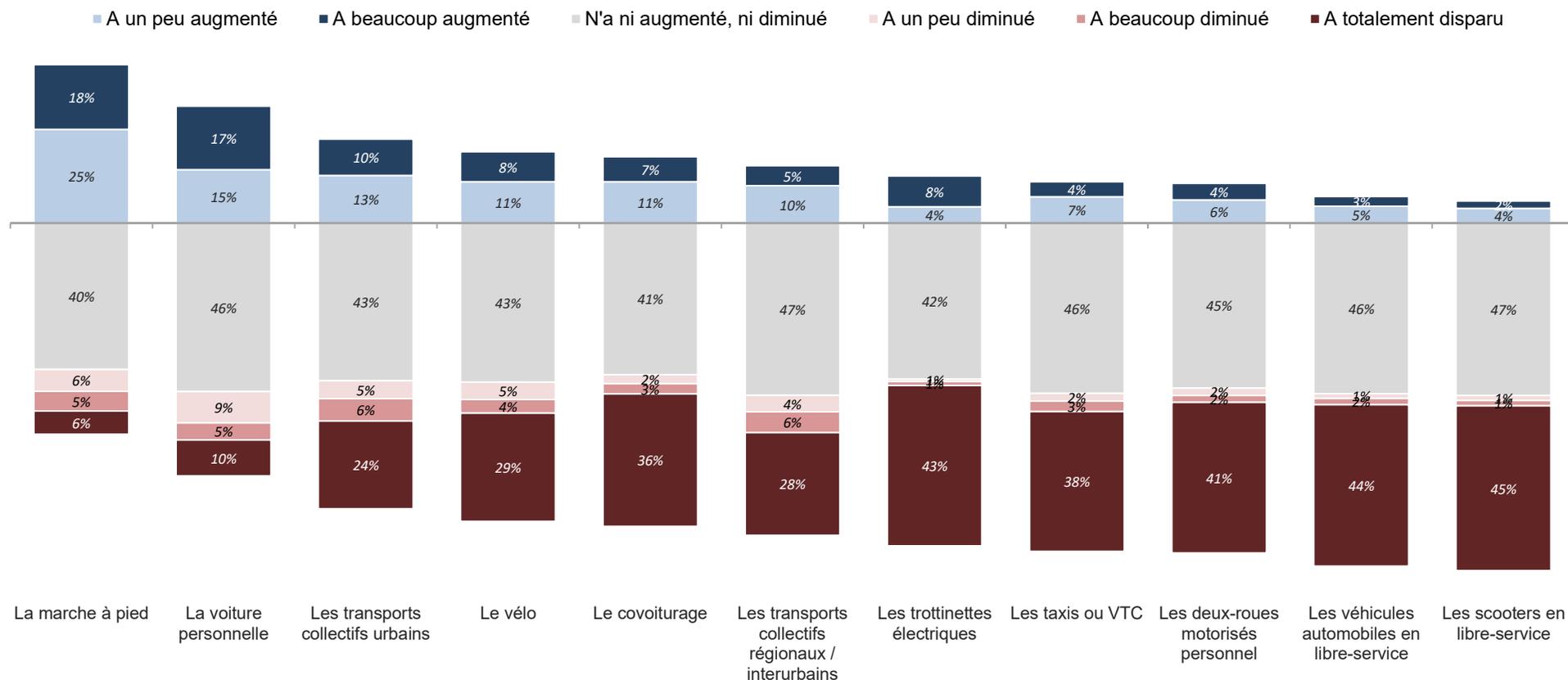
Une restructuration des offres de transport qui favorise un report modal vers la voiture personnelle

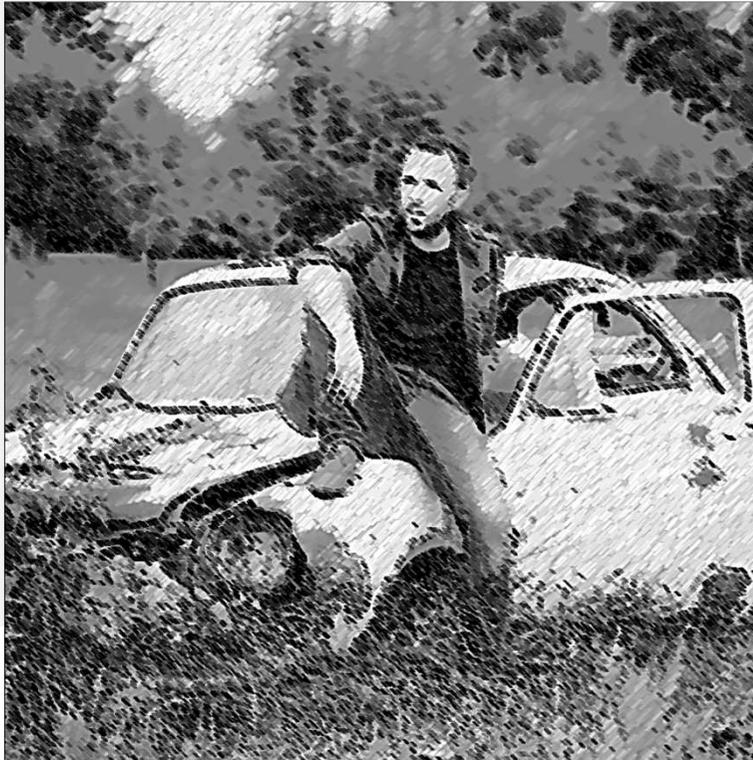


La marche à pied est le forme de mobilité qui s'est le plus fortement accru chez les individus... suivie de près par la voiture personnelle

« Au cours des 2 dernières années, diriez-vous que votre usage des modes de transport suivants... ? »

Base : totale, n = 4000





LA VOITURE PERSONNELLE

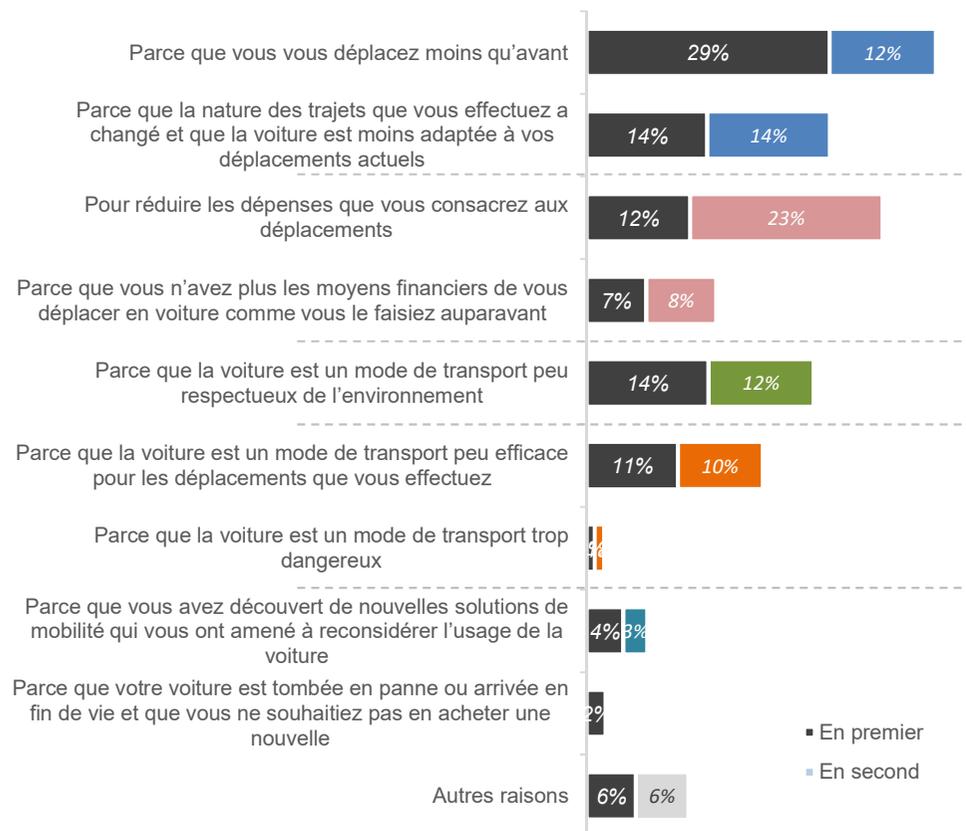
A retenir :

- La restructuration des offres de transport favorise davantage un **report modal vers la voiture** que vers les modes alternatifs
- La **réduction de l'usage de la voiture personnelle** est avant tout justifiée par une évolution du contexte de mobilité (déménagement, évolution dans la nature des trajets réalisés...)
- La **hausse de l'usage de la voiture personnelle** est encore largement portée par la perception d'un mode de transport idéal (efficace, sécuritaire, confortable...)

La diminution de l'usage de la voiture personnelle n'est provoquée par la découverte de nouvelles solutions de mobilité que dans 4% des cas

« Quelles sont les raisons principales pour lesquelles vous avez diminué votre usage de la voiture personnelle ? »

Base : individus ayant déclaré diminuer « un peu » ou « beaucoup » leur usage de la voiture personnelle, n = 435



Le changement des besoins en matière de mobilité

La raison principale dans **43%** des cas de diminution de l'usage de la voiture personnelle

Le coût associé à l'usage de la voiture
19%

Le caractère peu écologique de la voiture
14%

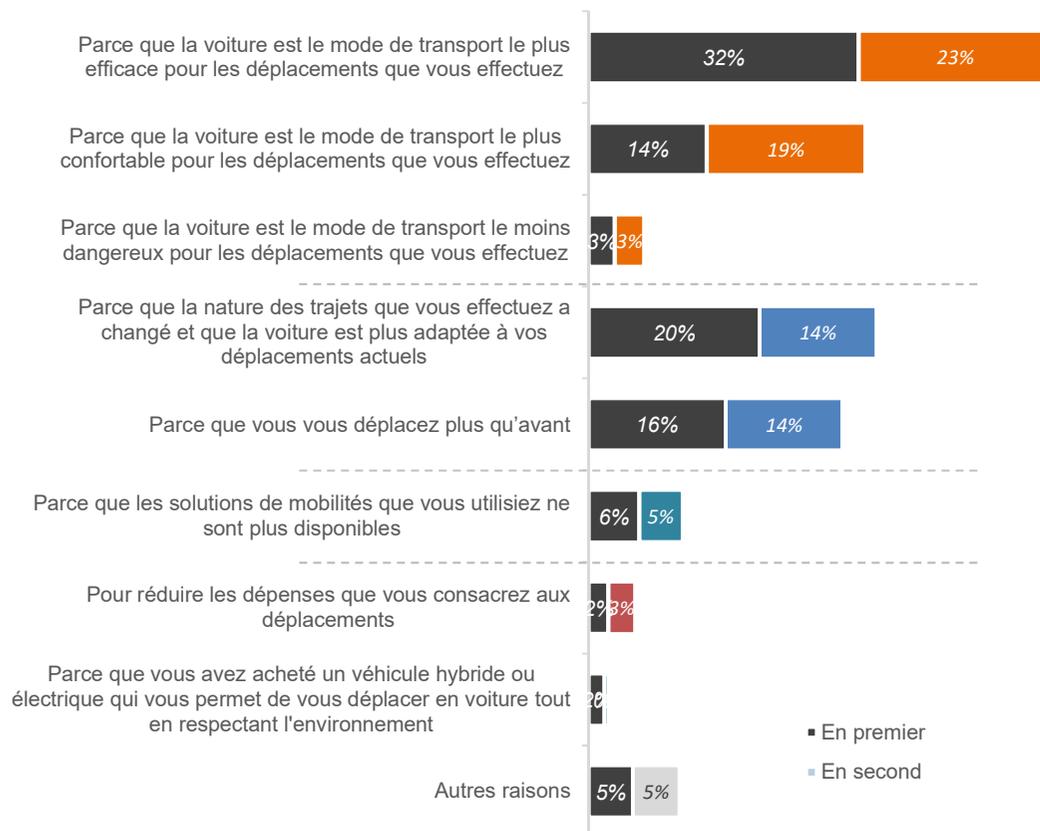
La critique de la voiture comme mode de transport adapté (peu efficace, trop dangereuse...)
12%

La découverte de nouvelles solutions de mobilité
4%

La restructuration des offres de transport provoque davantage de report vers la voiture personnelle que vers des modes alternatifs

« Quelles sont les raisons principales pour lesquelles vous avez augmenté votre usage de la voiture personnelle ? »

Base : individus ayant déclaré augmenter « un peu » ou « beaucoup » leur usage de la voiture personnelle, n = 1292



Les qualités intrinsèques de la voiture comme mode de transport (efficace, confortable, sécuritaire...)

La raison principale dans **49%** des cas d'augmentation de l'usage de la voiture personnelle

Le changement des besoins en matière de mobilité **36%**

La disparition d'anciennes solutions de mobilité **6%**

Le coût (ici peu élevé) associé à l'usage de la voiture **2%**



LE VÉLO

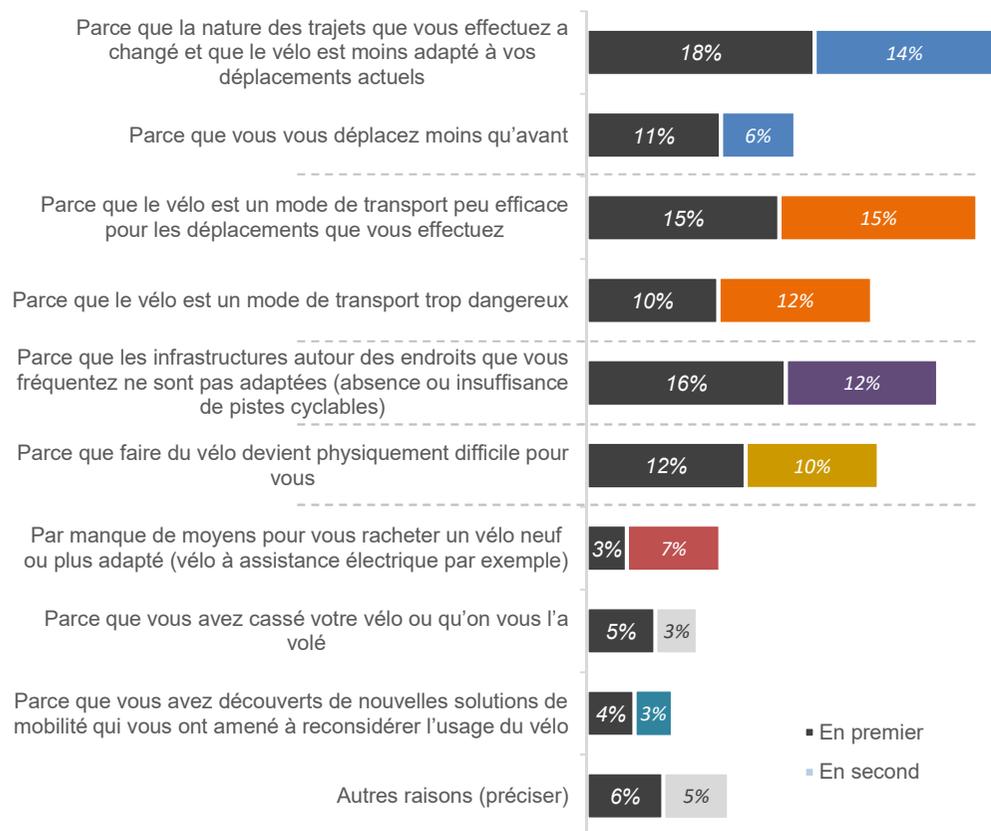
A retenir :

- **La hausse de l'usage du vélo** est tiré par deux registres de motivations principaux : la volonté de profiter des déplacements pour pratiquer une activité physique (dans 27% des cas) et le caractère écologique du vélo (23%)
- **La diminution de l'usage du vélo** est justifiée par le changement du contexte de mobilité qui ne permet plus de se déplacer à vélo (29%), la critique des caractéristiques intrinsèques du vélo (25%), mais également le constat d'une voirie inadaptée (16%)

16% des cas de diminution de l'usage du vélo sont avant tout expliqués par le sentiment des usagers d'une voirie inadaptée

« Quelles sont les raisons principales pour lesquelles vous avez diminué votre usage du vélo (classique ou à assistance électrique, personnel ou en libre-service) ? »

Base : individus ayant déclaré diminuer « un peu » ou « beaucoup » leur usage du vélo, n = 327



Le changement des besoins en matière de mobilité

La raison principale dans **29%** des cas de diminution de l'usage du vélo

La critique du vélo comme mode de transport adapté (peu efficace, trop dangereux...) **25%**

La voirie inadaptée **16%**

La condition physique **12%**

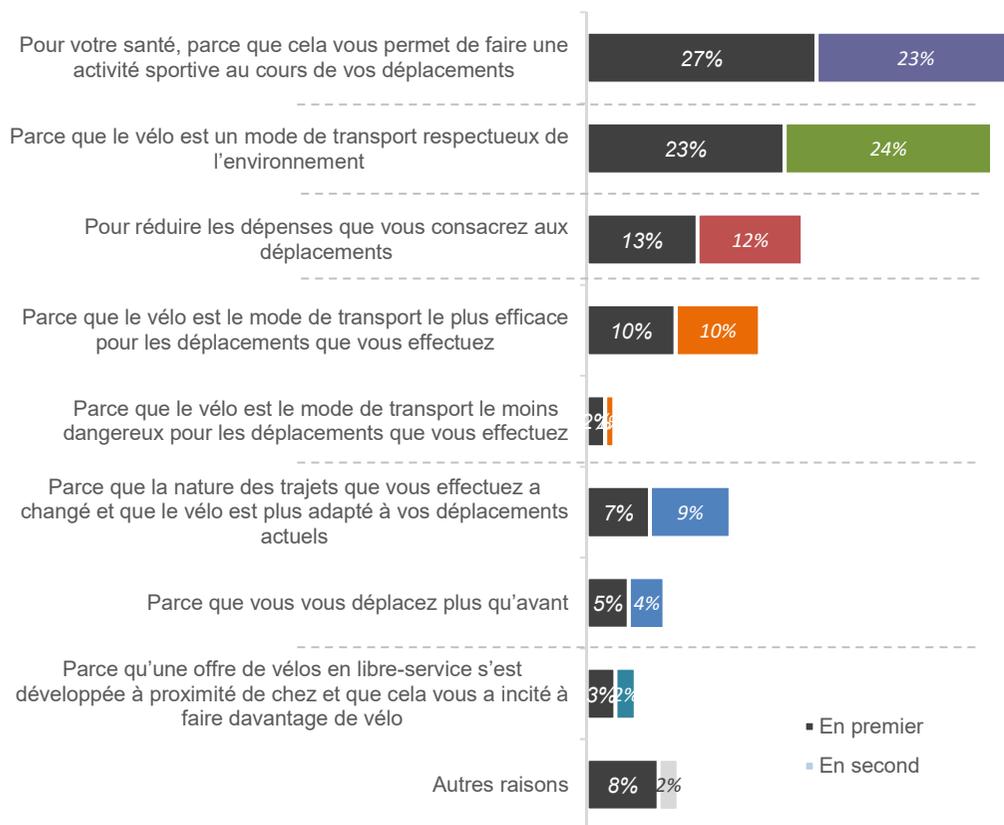
Le coût associé à l'achat d'un vélo adapté **3%**

La découverte de nouvelles solutions de mobilité **4%**

Le vélo porté par la volonté de pratiquer une activité physique et par sa dimension écologique

« Quelles sont les raisons principales pour lesquelles vous avez augmenté votre usage du vélo (classique ou à assistance électrique, personnel ou en libre-service) ? »

Base : individus ayant déclaré augmenter « un peu » ou « beaucoup » leur usage du vélo, n = 812



Le fait de pratiquer une activité physique

La raison principale dans **27%** des cas d'augmentation de l'usage du vélo

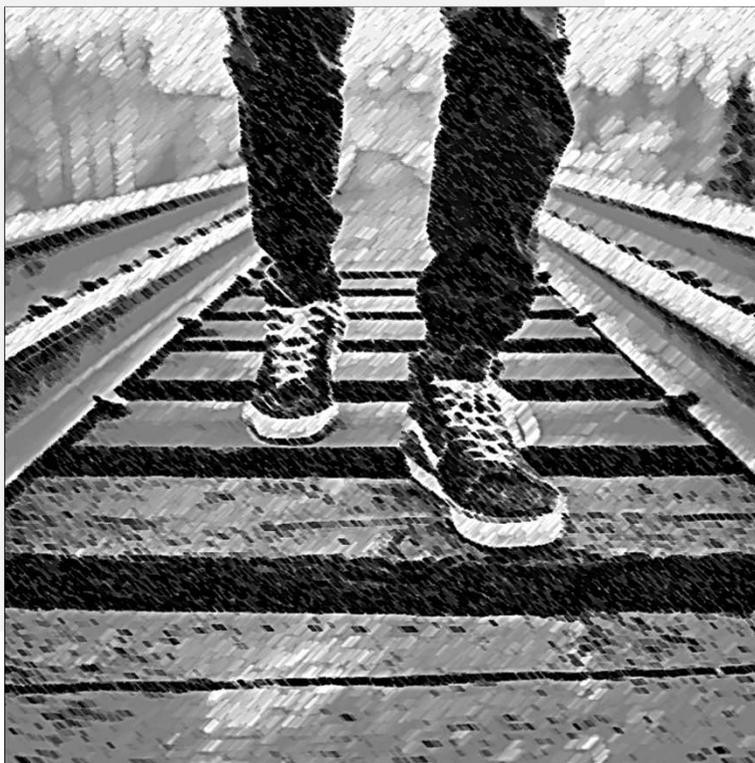
Le caractère écologique de la pratique du vélo
23%

La volonté de réduire le coût associé à ses déplacements
13%

Les qualités intrinsèques du vélo comme mode de transport (efficace, sécuritaire...)
12%

Le changement des besoins en matière de mobilité
12%

L'apparition d'une offre de vélos en libre-service
3%



LA MARCHÉ À PIED

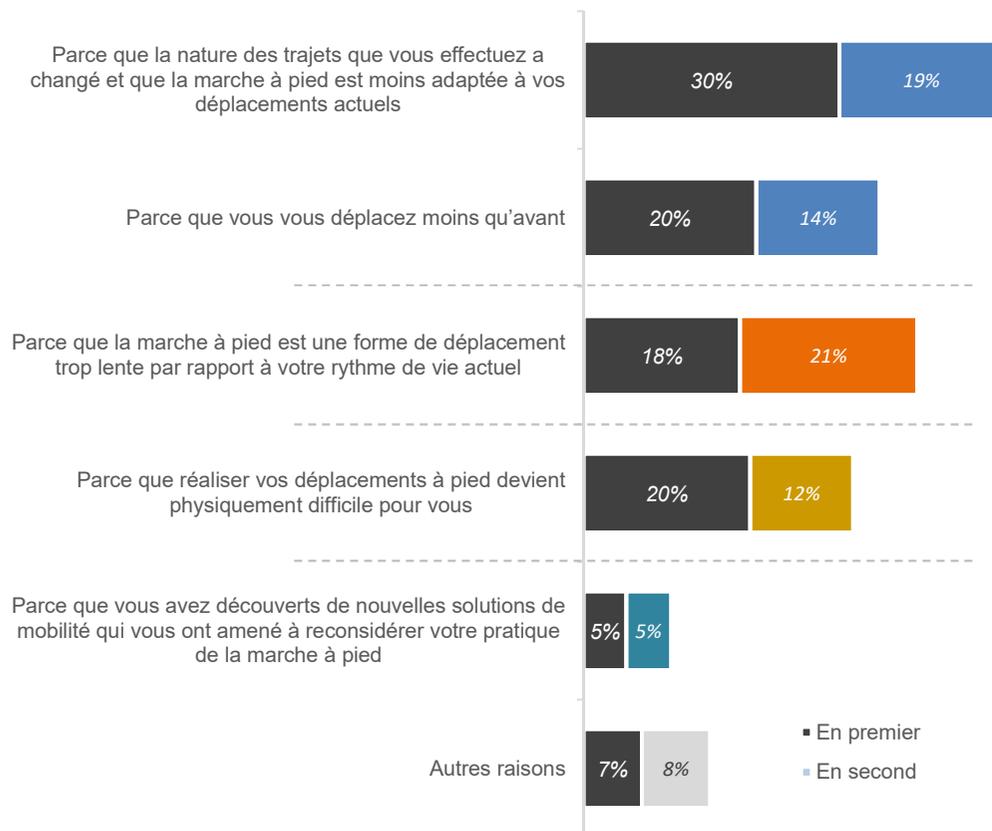
A retenir :

- **La pratique de la marche à pied** dans les déplacements du quotidien s'accroît de manière particulièrement sensible **dans les communes densément peuplées**
- Le fait de vouloir s'entretenir physiquement est le premier levier au développement de la marche à pied dans les déplacements du quotidien.

L'évolution des contextes de mobilité, principale raison de la diminution de la pratique de la marche à pied

« Quelles sont les raisons principales pour lesquelles vous avez diminué votre pratique de la marche à pied ? »

Base : individus ayant déclaré diminuer « un peu », « beaucoup » ou « totalement » leur pratique de la marche à pied, n = 669



Le changement des besoins en matière de mobilité

La raison principale dans **50%** des cas de diminution de l'usage de la marche à pied

La critique de la marche à pied comme mode de transport adapté (trop lent)

18%

La condition physique

20%

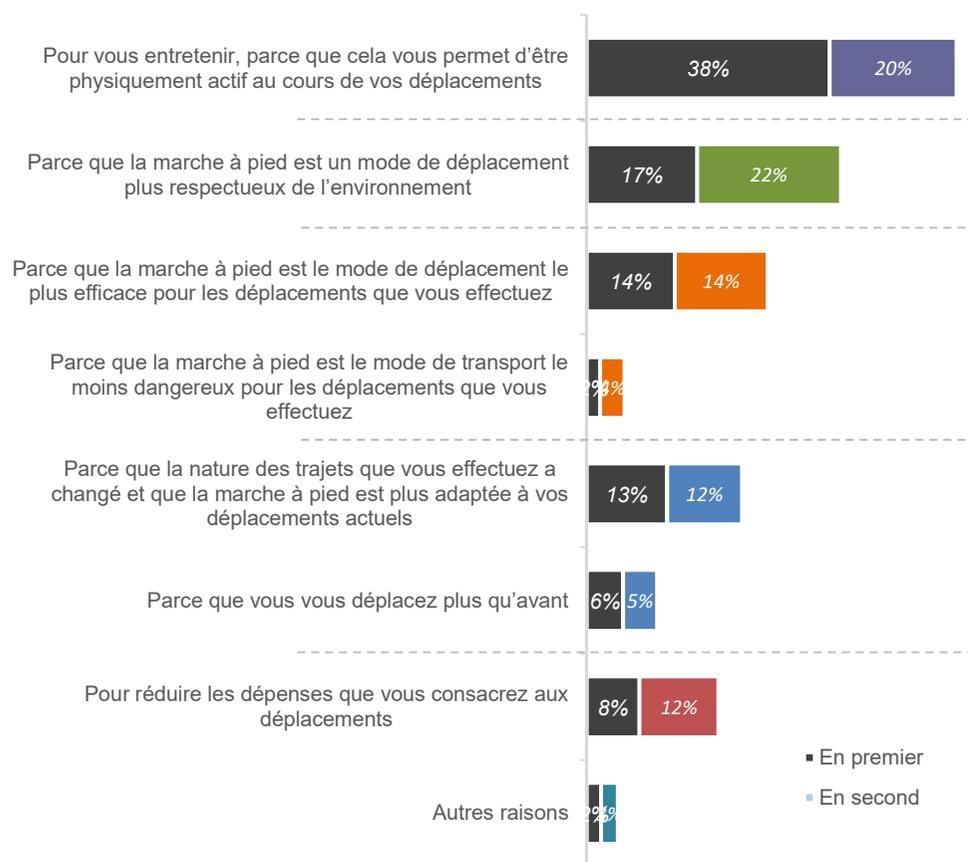
La découverte de nouvelles solutions de mobilité

5%

Les mêmes registres de motivation que pour le vélo sont observés pour la marche à pied (pratique d'une activité physique, respect de l'environnement...)

« Quelles sont les raisons principales pour lesquelles vous avez augmenté votre pratique de la marche à pied ? »

Base : individus ayant déclaré augmenter « un peu » ou « beaucoup » leur pratique de la marche à pied, n = 1726



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Le fait de pratiquer une activité physique

La raison principale dans **38%** des cas d'augmentation de l'usage de la marche à pied

Le caractère écologique de la marche à pied **17%**

Les qualités intrinsèques de la marche à pied comme mode de transport (efficace, sécuritaire...) **16%**

Le changement des besoins en matière de mobilité **19%**

La volonté de réduire le coût associé à ses déplacements **8%**

LES TRANSPORTS COLLECTIFS RÉGIONAUX



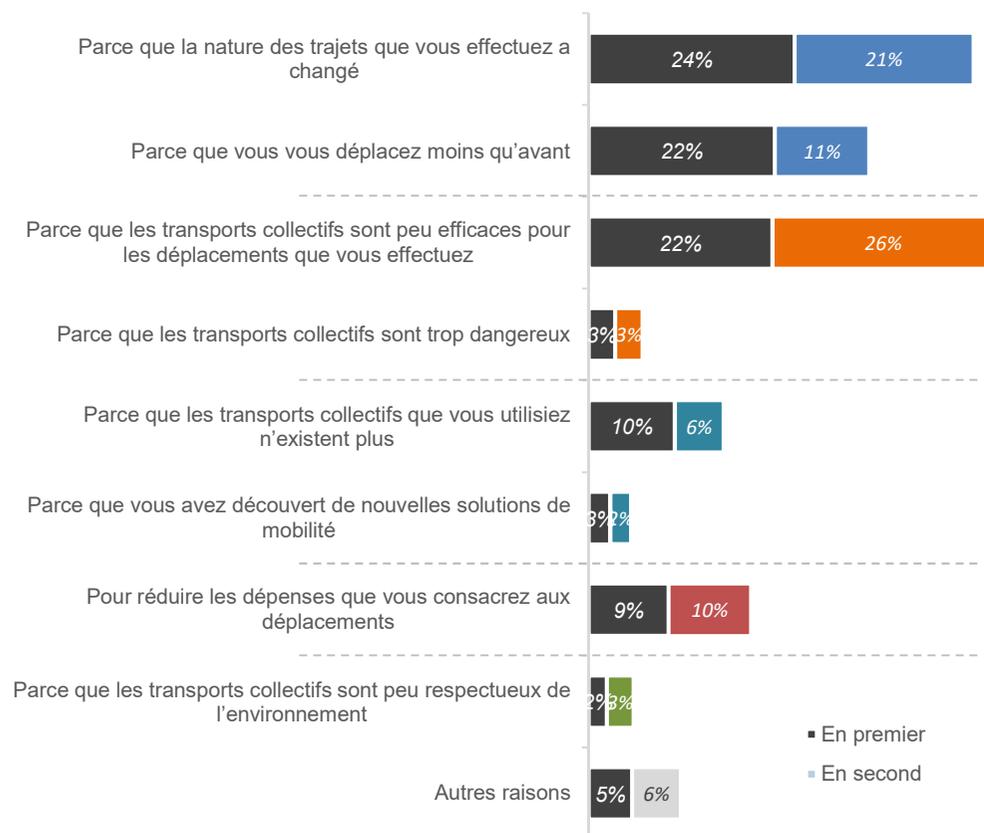
A retenir :

- **Les caractéristiques intrinsèques des transports collectifs régionaux** (leur efficacité, leur confort, la sécurité ou à l'inverse l'insécurité que leur usage implique...) constituent un argument fréquemment évoqué **à la fois pour justifier la diminution de leur usage que pour en expliquer la hausse.**
- La **hausse de l'usage des transports collectifs régionaux** s'observe à un niveau supérieur à la moyenne chez les jeunes, les personnes issues de ménages modestes et les habitants des communes densément peuplées
- On relève à l'inverse une **diminution** légèrement supérieure à la moyenne au sein des catégories les plus diplômées de la population.

La diminution de l'usage des transports collectifs régionaux portée par l'évolution des contextes de mobilité, mais également par une critique de leur efficacité

« Quelles sont les raisons principales pour lesquelles vous avez diminué votre usage des transports collectifs régionaux / interurbains (cars, transport à la demande, trains régionaux, Intercités, transiliens...) ? »

Base : individus ayant déclaré diminuer « un peu » ou « beaucoup » leur usage des transports collectifs régionaux, n = 410



Le changement des besoins en matière de mobilité

La raison principale dans **46%** des cas de diminution de l'usage des transports collectifs régionaux

La critique des transports collectifs comme mode de transport adapté (peu efficaces, trop dangereux...) **25%**

La restructuration des offres de transport (apparition de nouvelles, disparition d'anciennes) **13%**

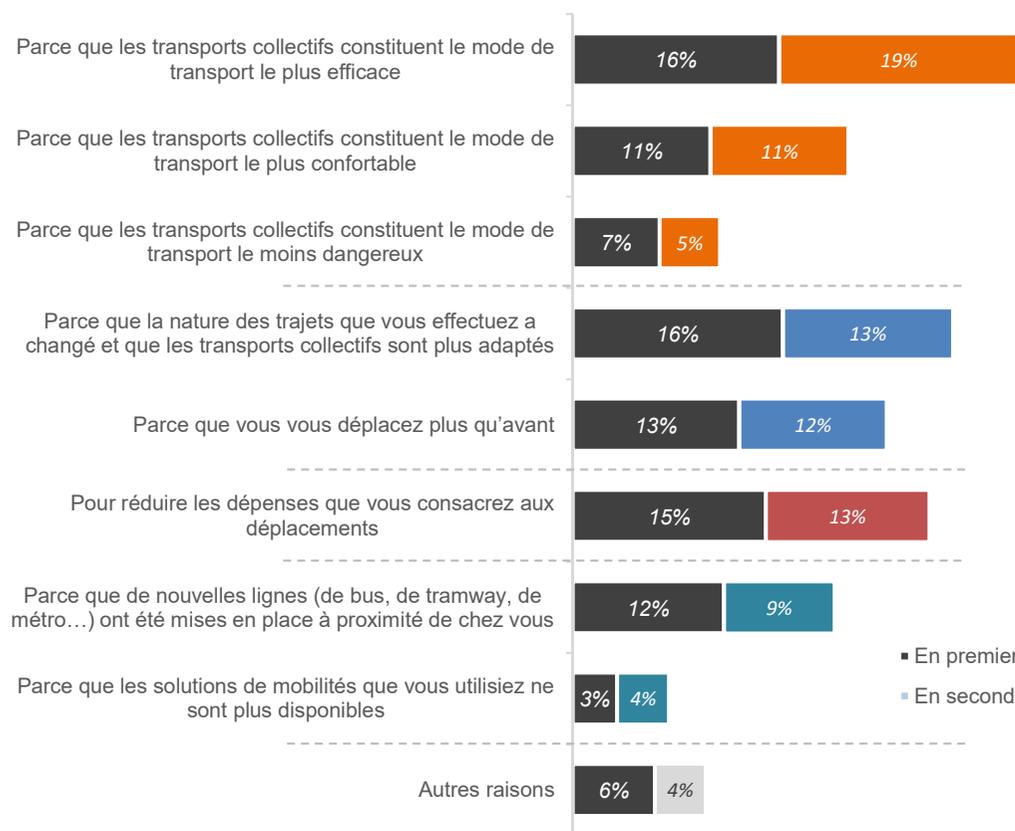
Le coût associé à l'usage des transports collectifs **9%**

Le caractère peu écologique des transports collectifs **2%**

La restructuration des offres de transport génère plus fréquemment une augmentation de l'usage des transports collectifs régionaux qu'une diminution

« Quelles sont les raisons principales pour lesquelles vous avez augmenté votre usage des transports collectifs régionaux / interurbains (cars, transport à la demande, trains régionaux, Intercités, transiliens...) ? »

Base : individus ayant déclaré augmenter « un peu » ou « beaucoup » leur usage des transports collectifs régionaux, n = 603



Les qualités intrinsèques des transports collectifs comme mode de transport (efficaces, confortables, sécuritaires...)

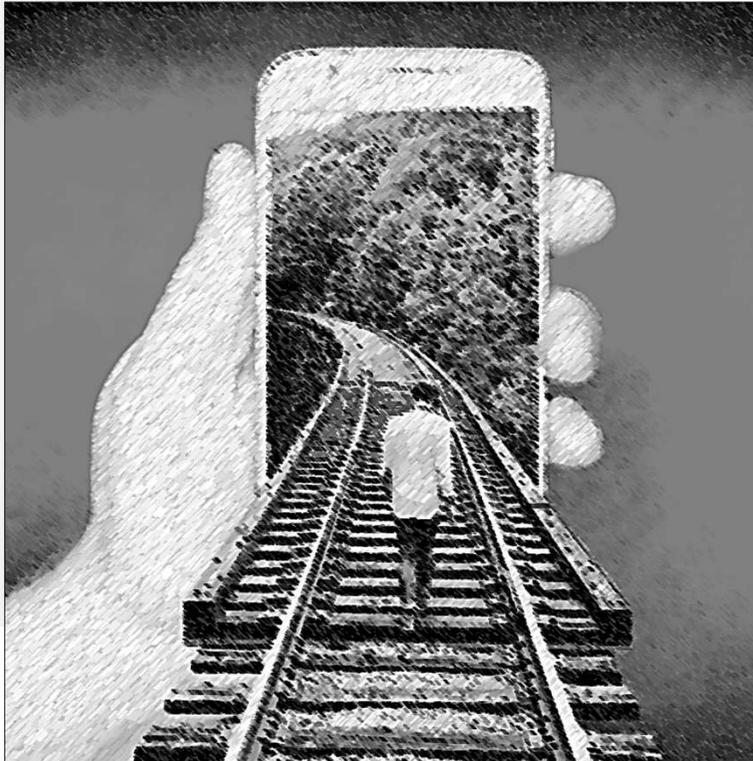
La raison principale dans **34%** des cas d'augmentation de l'usage des transports collectifs régionaux

Le changement des besoins en matière de mobilité **29%**

La volonté de réduire le coût associé à ses déplacements **15%**

La restructuration des offres de transport (apparition de nouvelles, disparition d'anciennes) **15%**

L'USAGE DES TECHNOLOGIES NUMÉRIQUES DANS LES PRATIQUES DE MOBILITÉ



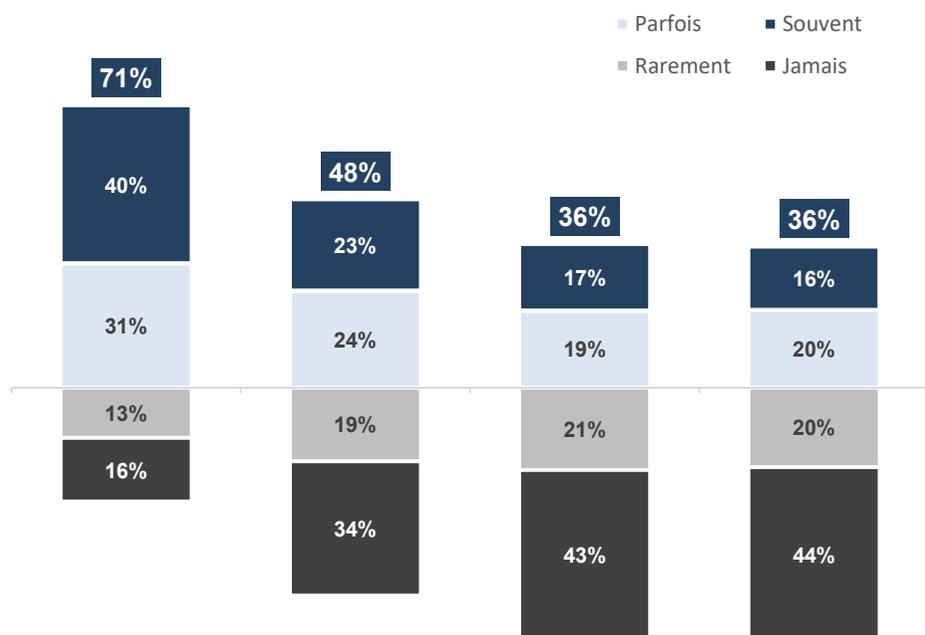
A retenir :

- **40%** : la part des Français qui utilisent désormais de manière régulière une application de mobilité pour se repérer ou calculer un itinéraire
- **63% contre 25%** : l'écart en termes d'usage de ces applications entre les moins de 25 ans et les plus de 55 ans
- **76%** : la part des Français qui considèrent que les services numériques de mobilité sont faciles à utiliser
- **6% contre 36%** : l'écart entre les moins de 25 ans et les plus de 55 ans qui trouvent que les services numériques de mobilité sont difficiles à utiliser

Un usage des technologies numériques désormais très répandu dans les pratiques de mobilité... avec toutefois un gap générationnel encore très important

« A quelle fréquence utilisez-vous votre smartphone lors de vos déplacements... ? »

Base : possesseurs de smartphone, n = 3619



Pour vous repérer, calculer un itinéraire via une application GPS

Pour vérifier l'état du trafic ou les horaires des transports collectifs

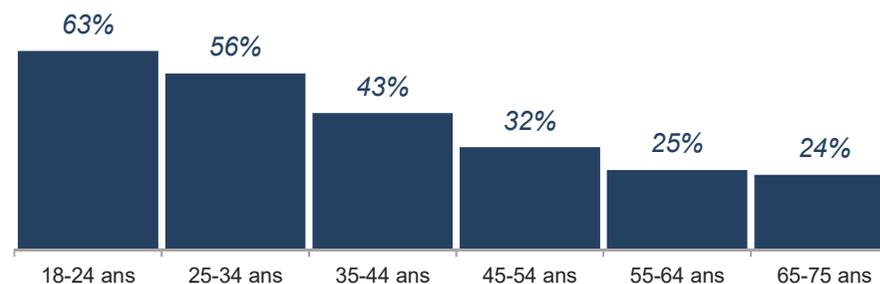
Pour comparer les temps de transport en fonction des modes de transport disponibles

Pour chercher les modes de transport disponibles à l'endroit où vous vous trouvez

Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Individus utilisant souvent leur smartphone pour se repérer, calculer un itinéraire, en fonction de l'âge

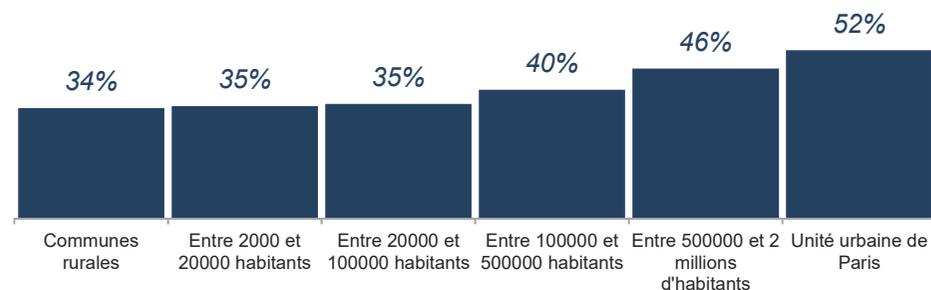
- % « souvent »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Individus utilisant souvent leur smartphone pour se repérer, calculer un itinéraire, en fonction de la taille de l'agglomération de résidence

- % « souvent »

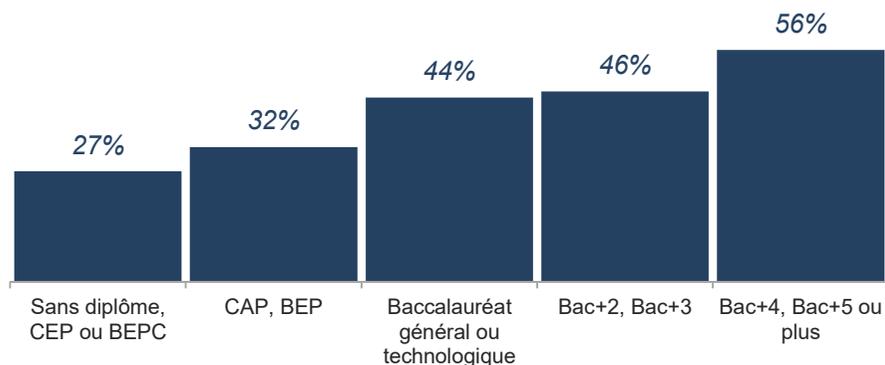


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

L'usage du smartphone dans la mobilité corrélé au capital culturel des individus et davantage répandu dans les communes densément peuplées

Individus utilisant souvent leur smartphone pour se repérer, calculer un itinéraire, en fonction du niveau de diplôme

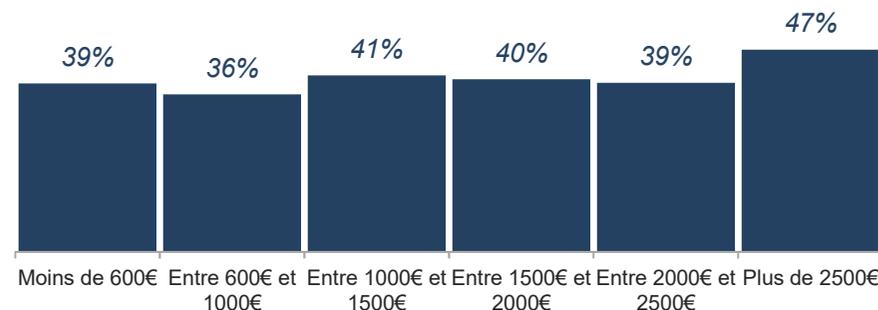
- % « souvent »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Individus utilisant souvent leur smartphone pour se repérer, calculer un itinéraire, en fonction du niveau de vie du ménage (revenus mensuels par unité de consommation)

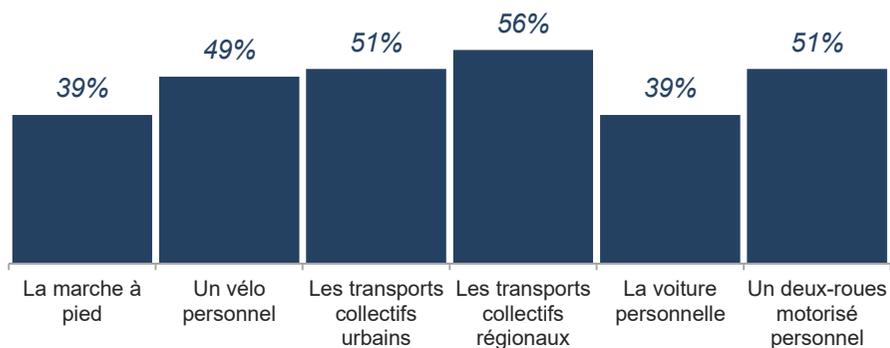
- % « souvent »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Individus utilisant souvent leur smartphone pour se repérer, calculer un itinéraire, en fonction des modes de transport principaux

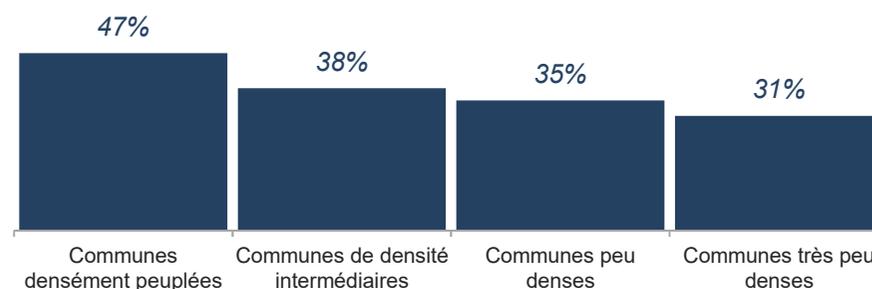
- % « souvent »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Individus utilisant souvent leur smartphone pour se repérer, calculer un itinéraire, en fonction de la densité de la commune de résidence

- % « souvent »

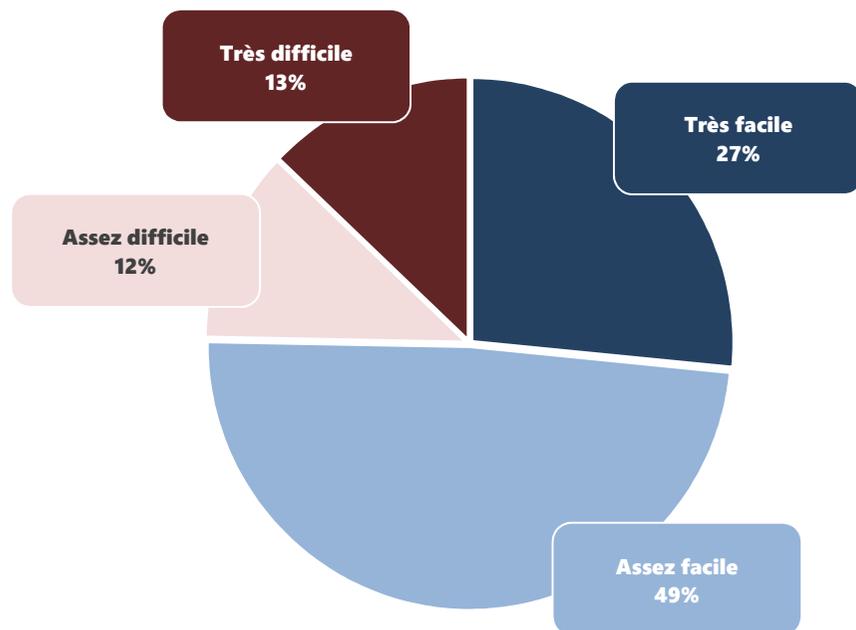


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Le développement des technologies numériques dans la mobilité porté par la simplicité d'utilisation et l'aisance des individus à se saisir de ces dispositifs... toutefois nuancée par l'âge des individus

« Les technologies numériques ont permis le développement d'un très grand nombre d'applications et de services visant à accompagner et faciliter les déplacements : applications GPS permettant de se repérer, plateformes de covoiturage permettant de mettre en relation des personnes effectuant les mêmes trajets, services de véhicules en libre-service, de VTC, réservations de taxis, etc. Comment évaluez-vous la facilité à utiliser ce genre de services ? »

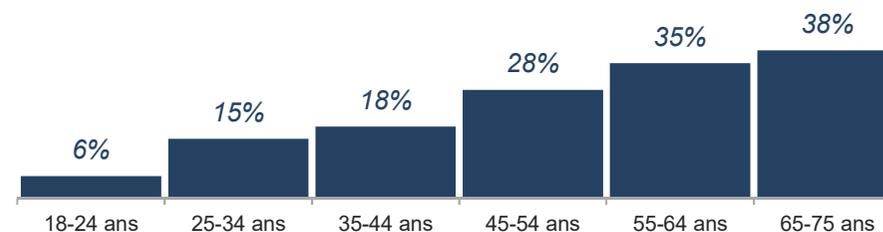
Base totale, n = 4000



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Individus estimant que les services numériques de mobilité sont difficiles à utiliser en fonction de l'âge

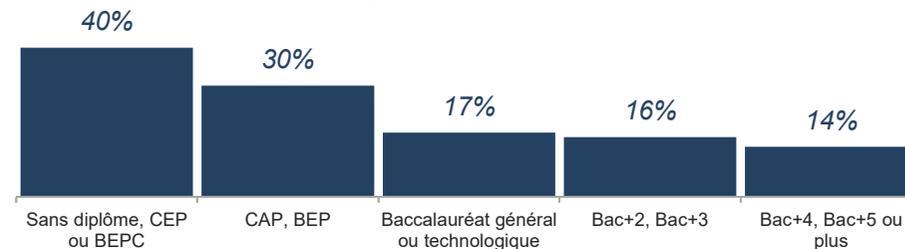
- % « assez difficile » + « très difficile »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Individus estimant que les services numériques de mobilité sont difficiles à utiliser en fonction du niveau de diplôme

- % « assez difficile » + « très difficile »

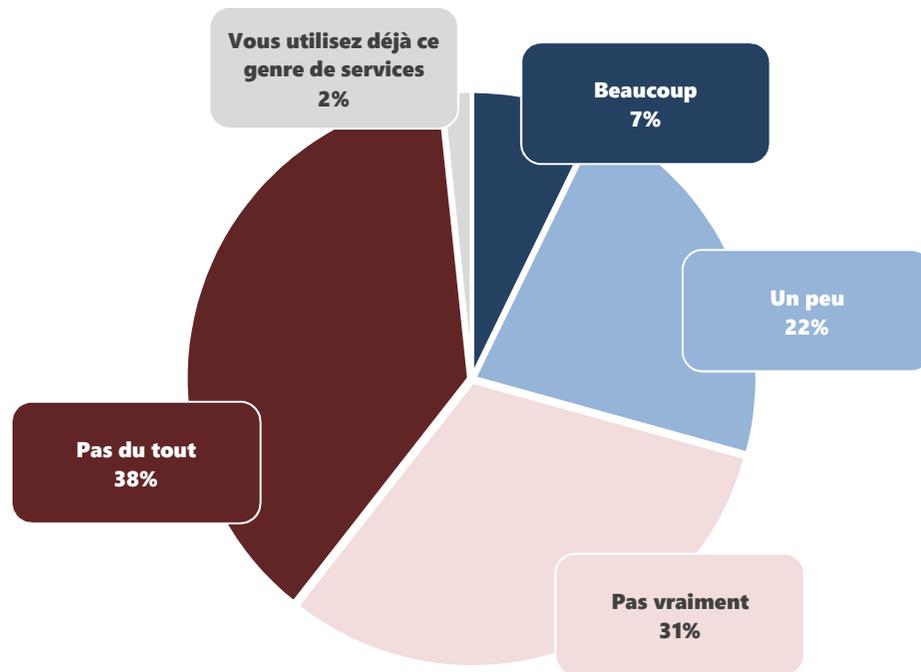


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

La difficulté à utiliser les technologies numériques constitue un frein psychologique majeur à leur usage

« Et dans quelle mesure aimeriez-vous avoir la possibilité d'utiliser ce genre de services ? »

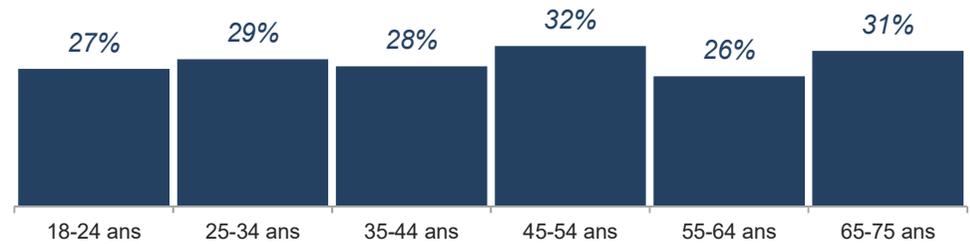
Base : individus considérant que les services numériques liés à la mobilité sont difficiles à utiliser, n = 877



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Individus estimant que les services numériques de mobilité sont difficiles à utiliser mais qui aimeraient tout de même avoir la possibilité de le faire en fonction de l'âge

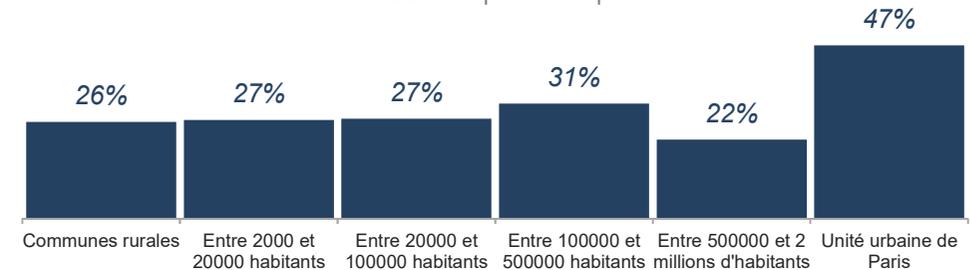
- % « beaucoup » + « un peu »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Individus estimant que les services numériques de mobilité sont difficiles à utiliser mais qui aimeraient tout de même avoir la possibilité de le faire en fonction de la taille de l'agglomération de résidence

- % « beaucoup » + « un peu »



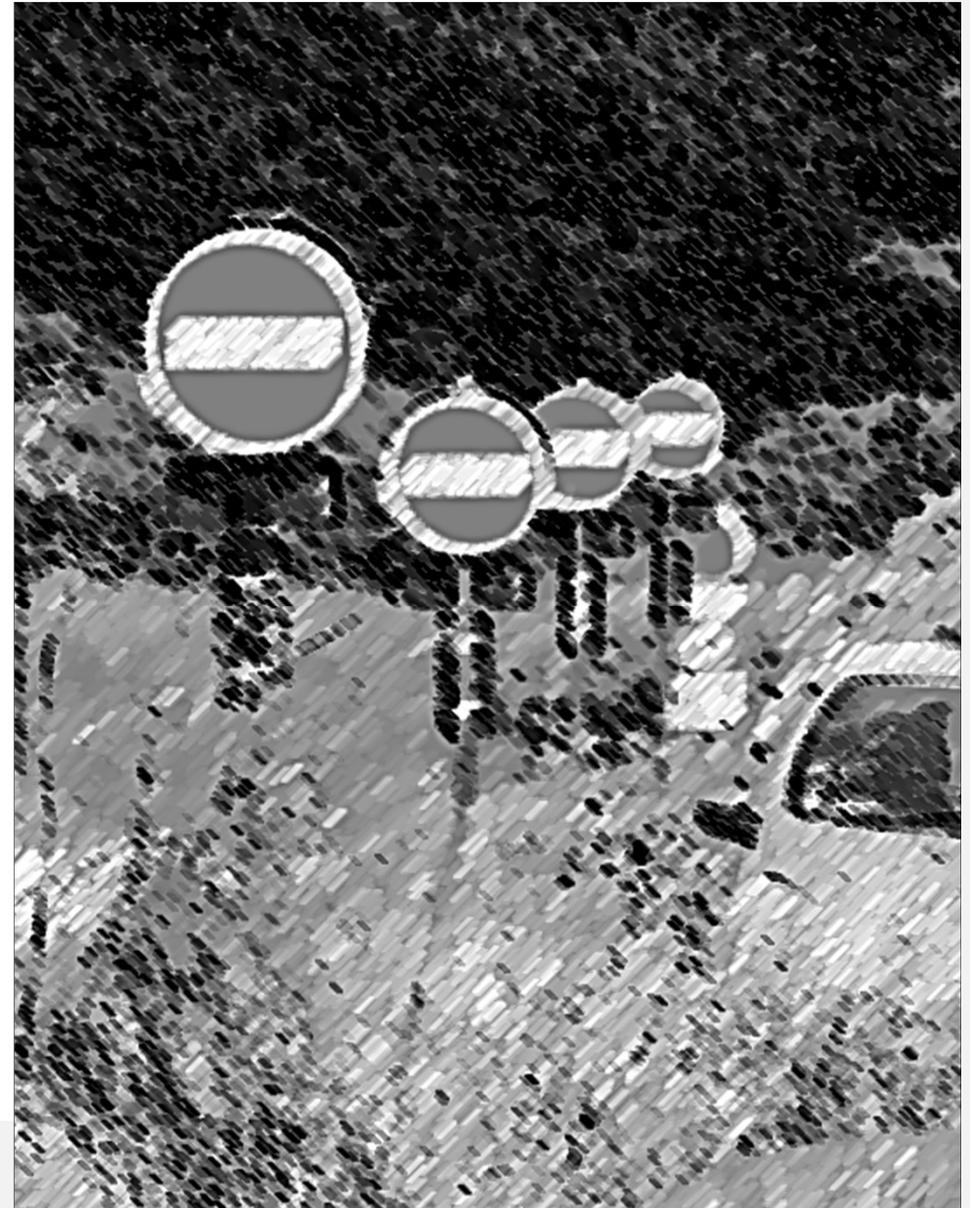
Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Les freins à la mobilité dans les déplacements du quotidien

Entre accessibilité des offres, coûts et conditions de déplacements... encore un quart de la population finit parfois par renoncer à se déplacer

LOBSOCCO

C:RONOS





L'ACCESSIBILITÉ DES OFFRES DE TRANSPORT

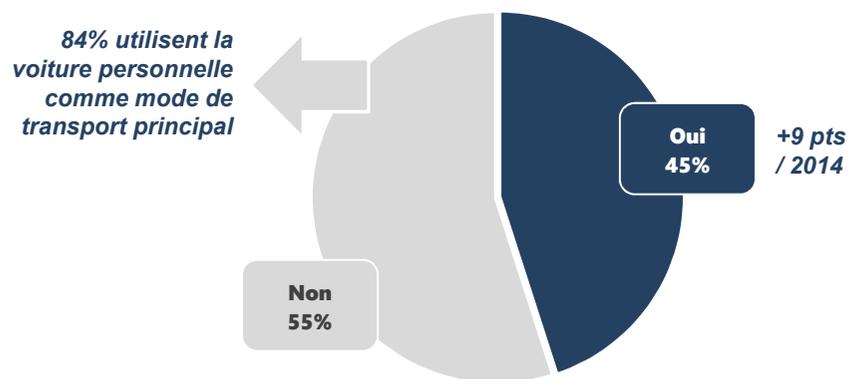
A retenir :

- **55%** : la part des Français qui disent ne pas avoir le choix en matière de mode de transport pour leurs déplacements du quotidien
- **19% contre 71%** : l'écart entre les communes rurales et l'agglomération parisienne en termes de choix de son mode de transport.
- **27%** : le pourcentage de la population française qui affirme ne pas pouvoir accéder à pied à des transports collectifs
- **3% contre 77%** : l'écart entre les communes très peu denses et les communes densément peuplées en termes d'accessibilité à pied d'une offre de transports collectifs

Un choix de mode de transport très inégalement distribué selon les territoires

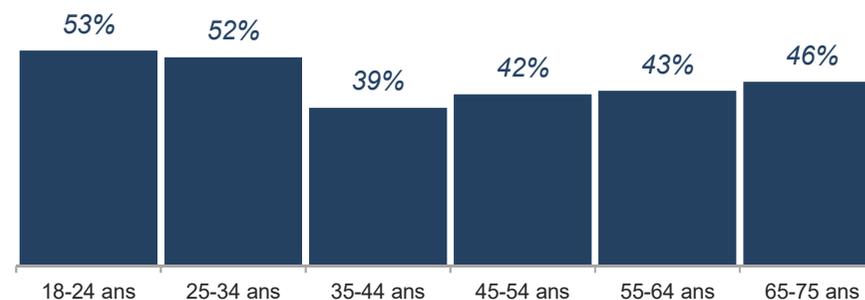
« Pour vos déplacements du quotidien, avez-vous la possibilité de choisir entre différents modes de transport ? »

Base : totale, n = 4000



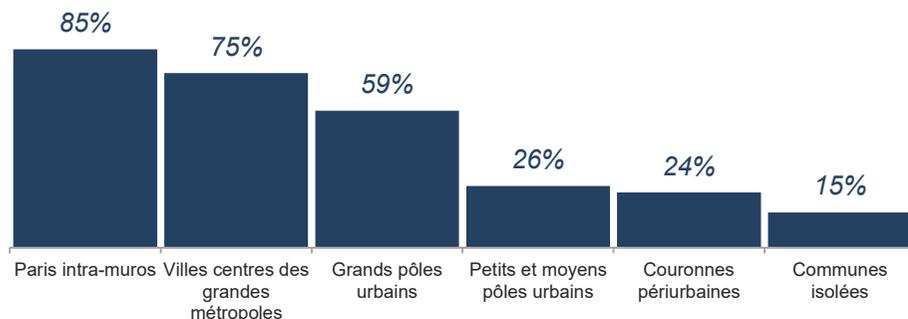
Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Individus considérant avoir le choix entre différents modes de transport en fonction de l'âge



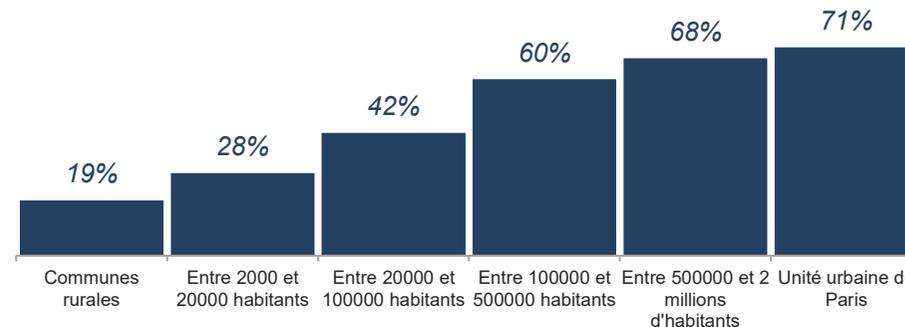
Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Individus considérant avoir le choix entre différents modes de transport en fonction de la position par rapport aux aires urbaines



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Individus considérant avoir le choix entre différents modes de transport en fonction de la taille de l'agglomération de résidence



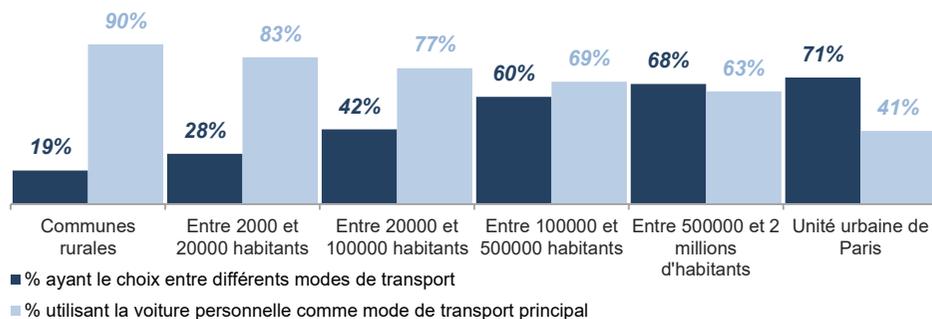
Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

La fréquence d'usage de la voiture personnelle très fortement corrélée à la capacité de choix de la population

« Pour vos déplacements du quotidien, avez-vous la possibilité de choisir entre différents modes de transport ? »

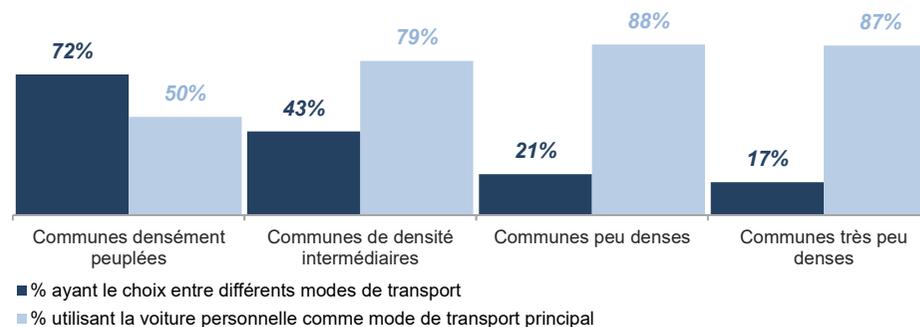
Base : totale, n = 4000

Capacité de choix et usage de la voiture personnelle en fonction de la taille de l'agglomération de résidence



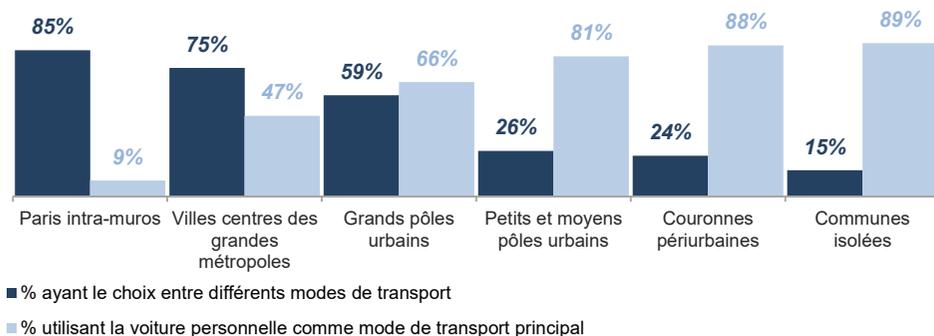
Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Capacité de choix et usage de la voiture personnelle en fonction de la densité de la commune de résidence



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

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



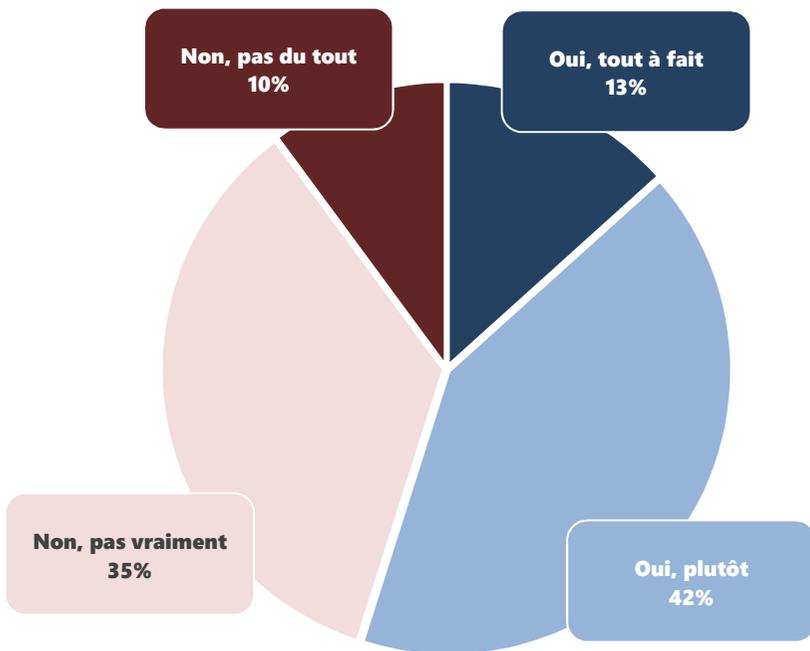
Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

45% des Français ont le sentiment de pouvoir choisir entre différents modes de transport - une proportion en nette augmentation au cours des dernières années puisque ce chiffre n'excédait pas 36% en 2014. La capacité de choix des individus (ou en tout cas leur perception de ce choix) est très fortement corrélée à la densité du territoire de résidence et à sa position par rapport aux aires urbaines environnantes. Seuls 19% des habitants des communes rurales estiment avoir la possibilité de choisir entre plusieurs modes de transport pour leurs déplacements du quotidien. Ce chiffre s'accroît de manière linéaire avec le nombre d'habitants dans l'unité urbaine de résidence. Il atteint 68% au sein des unités urbaines de plus de 500 000 habitants et 71% dans l'unité urbaine de Paris. On observe une distribution encore plus déséquilibrée entre les communes isolées de l'influence des pôles urbains (15%) et les villes-centres des métropoles (75% en moyenne et jusqu'à 85% dans Paris intramuros). Cette capacité de choix des individus est-elle-même très fortement corrélée à l'usage qu'ils font de la voiture individuelle au cours de leurs déplacements du quotidien. Cet effet est particulièrement perceptible lorsque l'on compare les communes isolées au sein desquelles 89% de la population utilise la voiture comme mode de transport principal lors de leurs déplacements et les villes-centres des métropoles ou davantage encore Paris où cette part est inférieure à 10%.

Près de la moitié des personnes qui ont à disposition des services de mobilité qu'ils n'utilisent pas se sentent mal informés à leur sujet

« Avez-vous vous le sentiment d'être bien informé(e) à propos de ces solutions dont vous disposez autour de chez vous (leurs tarifs, leurs modalités de fonctionnement, le périmètre dans lequel vous pouvez les utiliser...) ? »

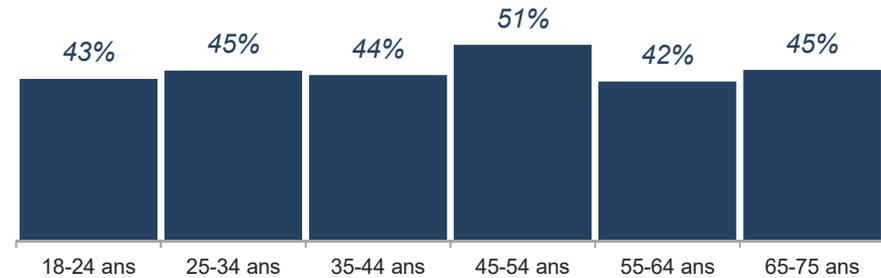
Base : individus ayant déclaré avoir accès à un moins un des services de mobilité étudiés, n = 1108



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Individus estimant être mal informés en fonction de l'âge

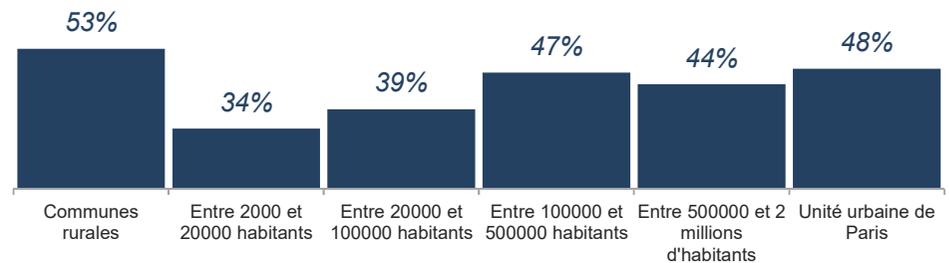
- % « non, pas vraiment » + « non, pas du tout »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Individus estimant être mal informés en fonction de la taille de l'agglomération de résidence

- % « non, pas vraiment » + « non, pas du tout »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Un temps nécessaire moyen pour rejoindre les transports collectifs les plus proches relativement peu élevé

« Combien de temps vous faut-il pour rejoindre les transports collectifs (bus, métros, tramways, trains...) les plus proches de votre domicile ? »
Base totale, n = 4000



11 minutes

27% disent ne pas pouvoir y accéder à pied

10% ne savent pas évaluer le temps nécessaire pour s'y rendre à pied



7 minutes

33% disent ne pas pouvoir y accéder en vélo

31% ne savent pas évaluer le temps nécessaire pour s'y rendre en vélo



8 minutes

18% n'ont pas de transports collectifs à proximité de chez eux

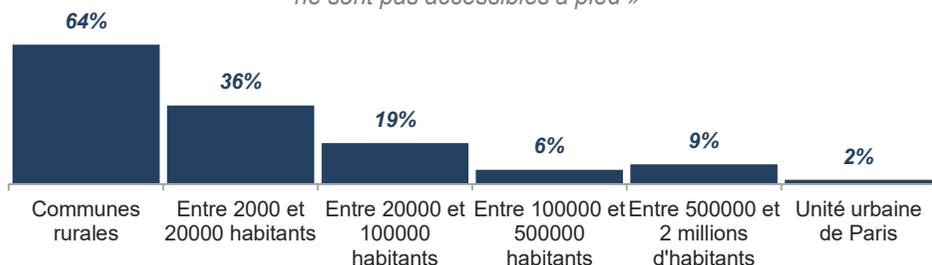
24% ne savent pas évaluer le temps nécessaire pour s'y rendre en voiture

77% des habitants des communes très peu denses déclarent ne pas pouvoir accéder à pied à des transports collectifs – contre 3% dans les communes densément peuplées

« Combien de temps vous faut-il pour rejoindre les transports collectifs (bus, métros, tramways, trains...) les plus proches de votre domicile ? »
 Base totale, n = 4000

Pourcentage déclarant ne pas pouvoir accéder à pied aux transports collectifs en fonction de la taille de l'agglomération de résidence

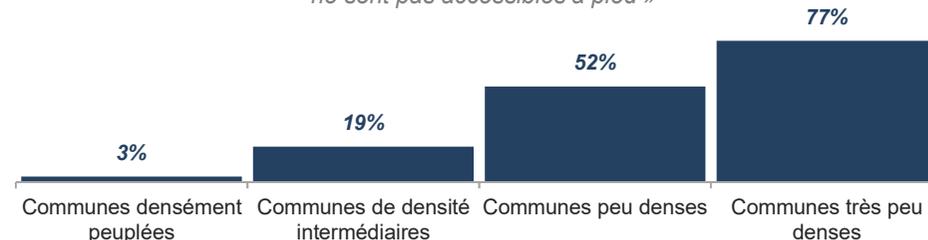
- % « Il n'y a pas de transports collectifs aux alentours de l'endroit où vous résidez ou ils ne sont pas accessibles à pied »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage déclarant ne pas pouvoir accéder à pied aux transports collectifs en fonction de la densité de la commune de résidence

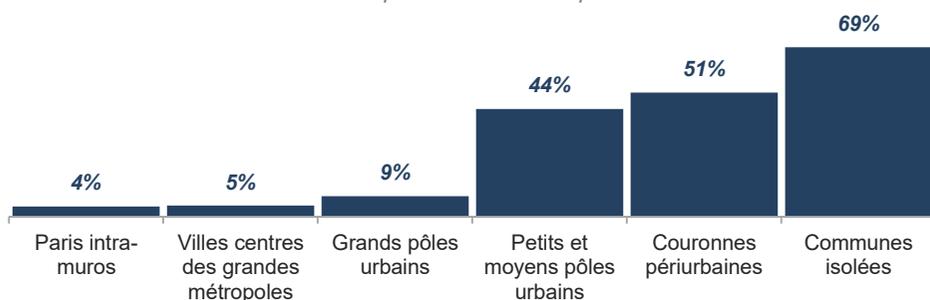
- % « Il n'y a pas de transports collectifs aux alentours de l'endroit où vous résidez ou ils ne sont pas accessibles à pied »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage déclarant ne pas pouvoir accéder à pied aux transports collectifs en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

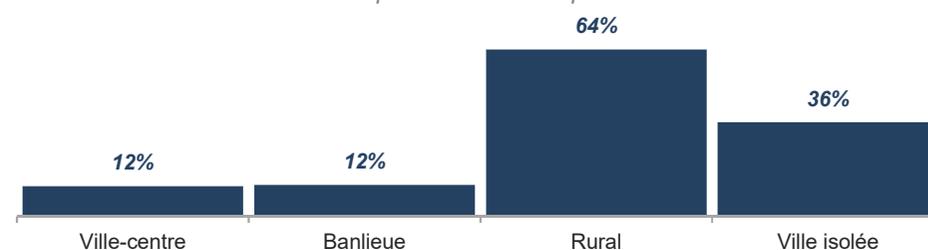
- % « Il n'y a pas de transports collectifs aux alentours de l'endroit où vous résidez ou ils ne sont pas accessibles à pied »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage déclarant ne pas pouvoir accéder à pied aux transports collectifs en fonction du statut de la commune

- % « Il n'y a pas de transports collectifs aux alentours de l'endroit où vous résidez ou ils ne sont pas accessibles à pied »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

LES FREINS À LA PRATIQUE DU VÉLO



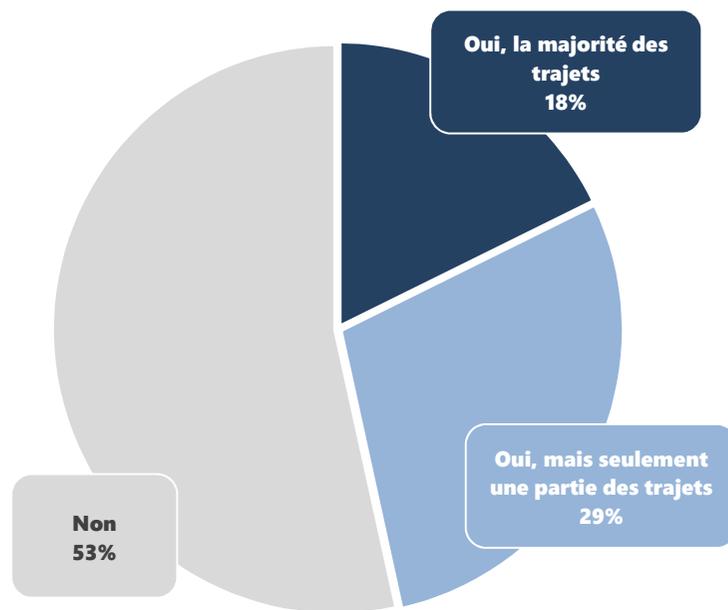
A retenir :

- **47%** : la part des Français qui considèrent qu'au moins une partie des trajets qu'ils réalisent au quotidien pourraient être réalisés à vélo
- **73% contre 31%** : l'écart entre les habitants de Paris intramuros et ceux des communes isolées qui considèrent qu'au moins une partie des trajets qu'ils réalisent au quotidien pourraient être réalisés à vélo
- **La longueur des trajets réalisés au quotidien** : le premier frein déclaré par les personnes qui estiment qu'ils ne pourraient pas réaliser leurs trajets à vélo
- **48%** : le pourcentage des cyclistes qui considèrent qu'il est assez, voire très difficile de trouver des endroits sûrs et adaptés pour stationner leur vélo.

Près d'un Français sur deux pourrait réaliser tout ou partie de leurs trajets quotidiens à vélo

« Diriez-vous des trajets que vous réalisez au quotidien qu'ils pourraient être réalisés à vélo ? »

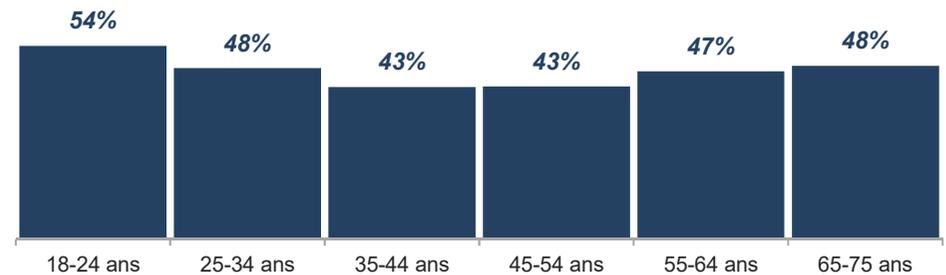
Base totale, n = 4000



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Possibilité de réaliser les trajets à vélo en fonction de l'âge

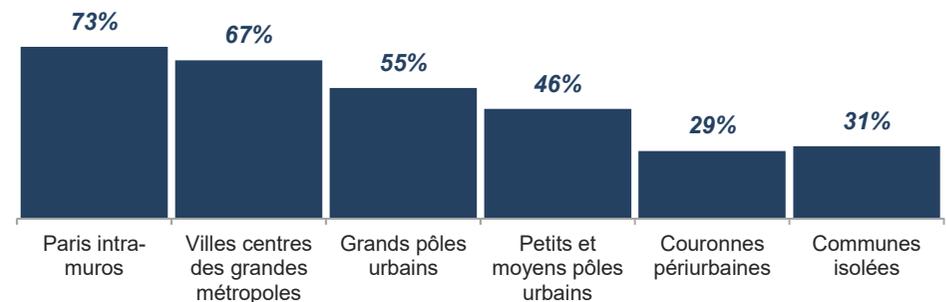
- % « oui, la majorité des trajets » + « oui, mais seulement une partie des trajets »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Possibilité de réaliser les trajets à vélo en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

- % « oui, la majorité des trajets » + « oui, mais seulement une partie des trajets »

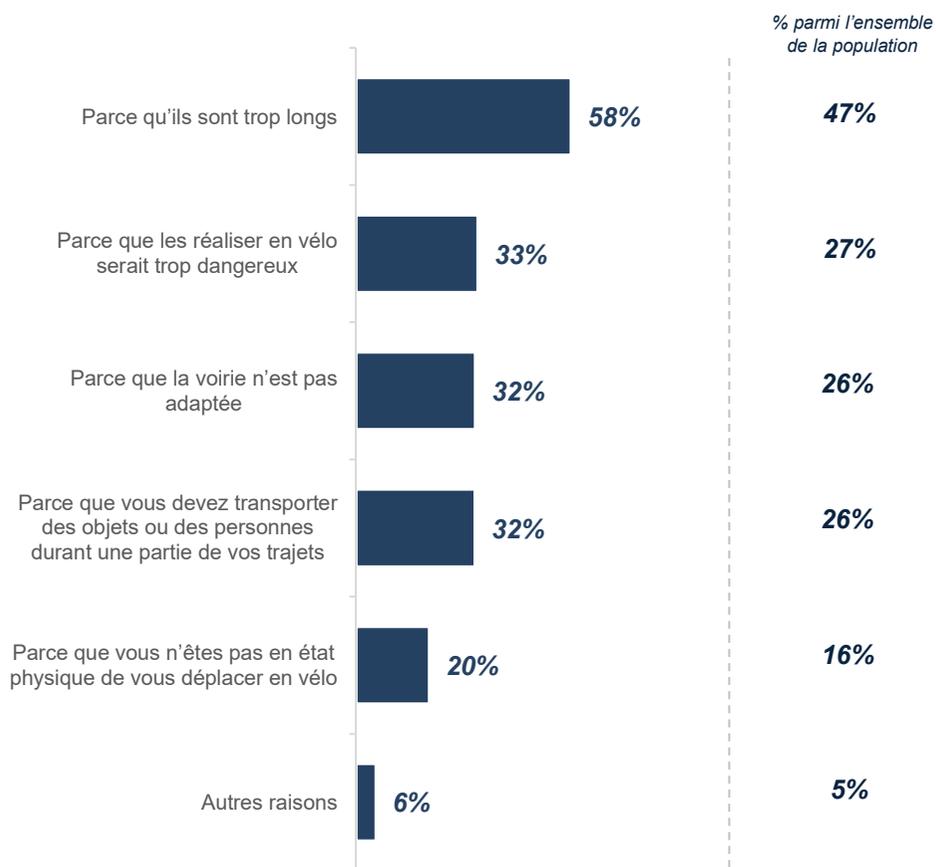


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

La longueur des trajets est le premier frein à l'usage du vélo

« Pour quelles raisons les trajets que vous réalisez au quotidien ne peuvent pas être effectués à vélo ? »

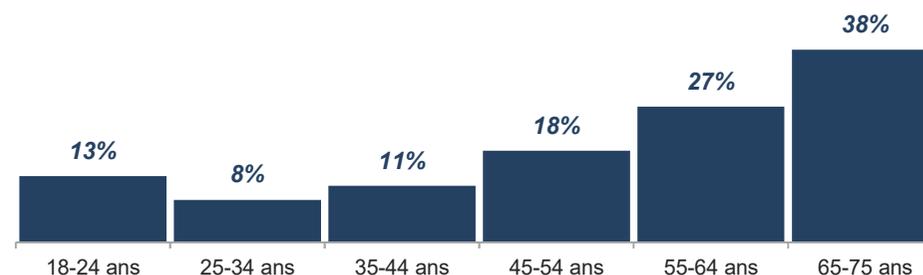
Base : individus ayant déclaré ne pas pouvoir réaliser tout ou partie de leurs trajets à vélo, n = 3315



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Freins à la pratique du vélo en fonction de l'âge

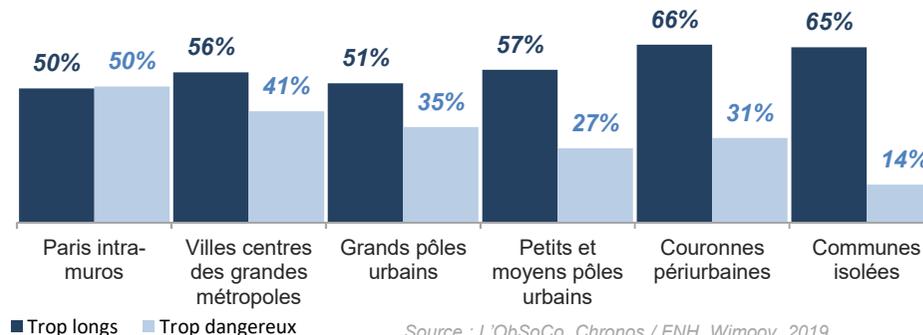
- % « parce que vous n'êtes pas en état physique »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Freins à la pratique du vélo en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

- % « parce qu'ils sont trop longs » vs « parce que ce serait trop dangereux »

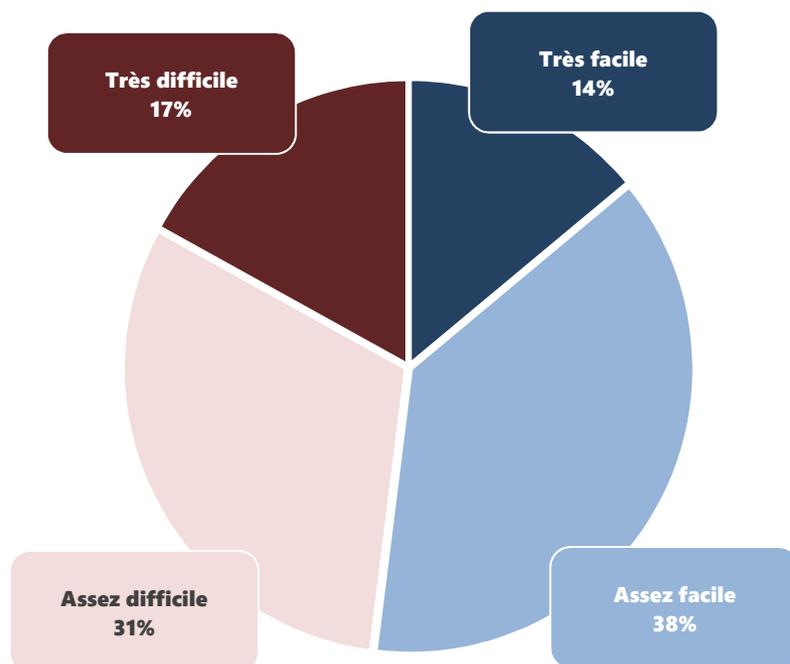


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Une personne sur deux qui se déplace en vélo considère qu'il est assez difficile de trouver des endroits de stationnement sûrs et adaptés

« Vous avez déclaré parfois recourir au vélo personnel lors de vos déplacements du quotidien. Considérez-vous qu'il est généralement facile pour vous de trouver des endroits sûrs et adaptés pour stationner votre vélo ? »

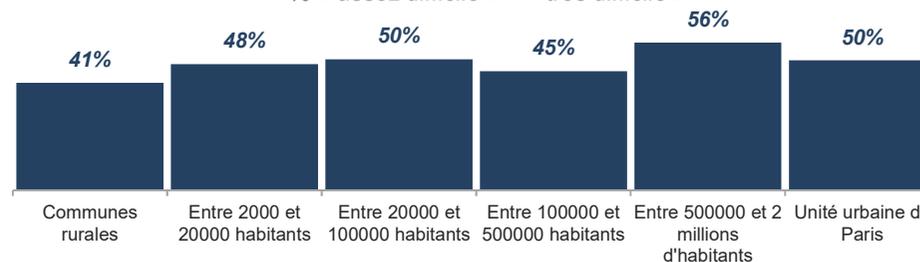
Base individus ayant déclaré utiliser le vélo lors de leurs déplacements du quotidien, n = 1312



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Individus déclarant qu'il est difficile de trouver des endroits de stationnement sûrs et adaptés en fonction de la taille de l'agglomération de résidence

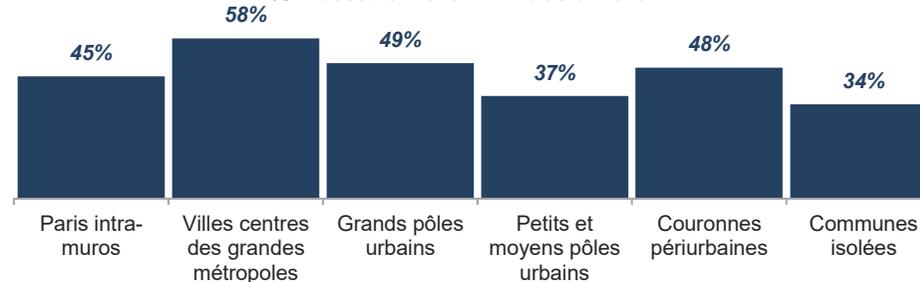
- % « assez difficile » + « très difficile »



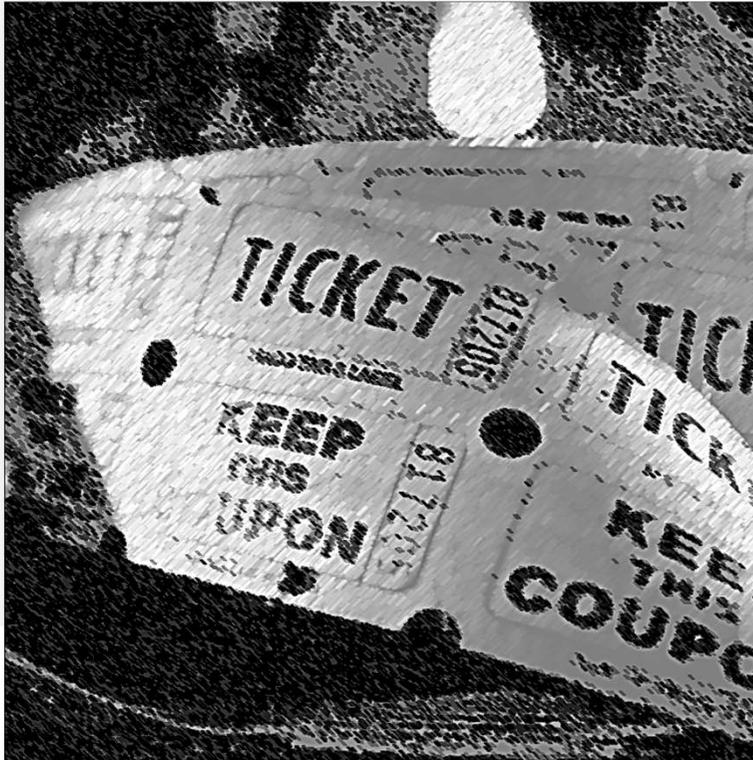
Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Individus déclarant qu'il est difficile de trouver des endroits de stationnement sûrs et adaptés en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

- % « assez difficile » + « très difficile »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019



LE COÛT ASSOCIÉ À LA MOBILITÉ

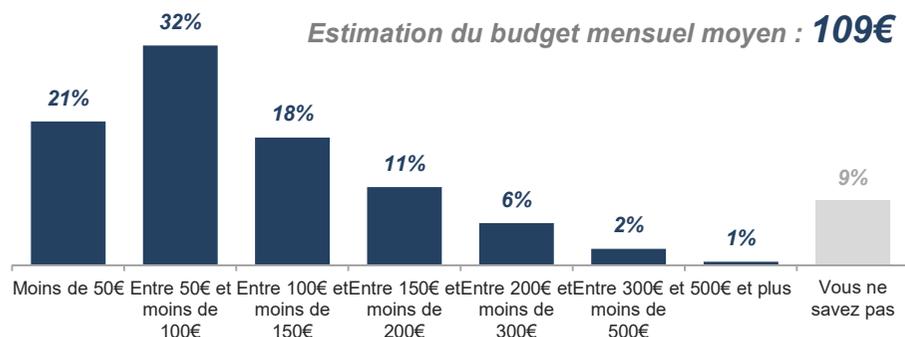
A retenir :

- **109€** : le budget mensuel moyen alloué aux déplacements par les Français
- **Environ 90€ contre 141€** : l'écart entre les agglomérations de plus de 100 000 habitants et les communes rurales en termes de budget mensuel moyen consacré aux déplacements (soit un budget de plus de 50% plus élevé dans les communes rurales)
- **65%** : la part des Français qui considèrent que le budget qu'ils consacrent aux déplacements est assez, voire très élevé.

Les communes rurales, périurbaines ou isolées cumulent absence de choix et coût élevé en matière de mobilité

« Quelle est la somme approximative que vous consacrez personnellement chaque mois aux déplacements du quotidien (en prenant en compte l'intégralité des dépenses : entretien des voitures et vélo, carburant, tickets ou abonnement aux transports collectifs) ? »

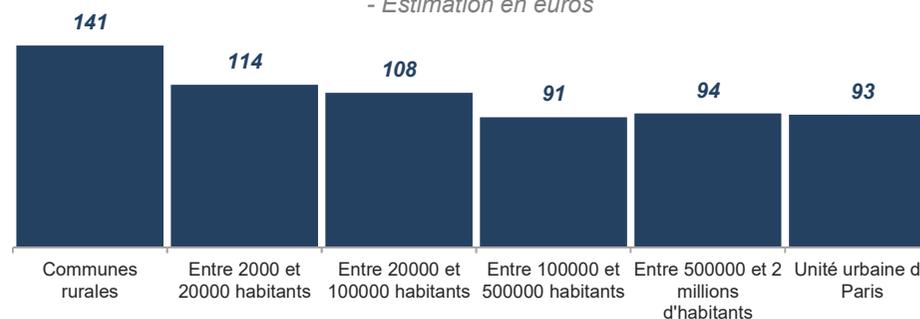
Base totale, n = 4000



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Budget mensuel moyen associé à la mobilité en fonction de la taille de l'agglomération de résidence

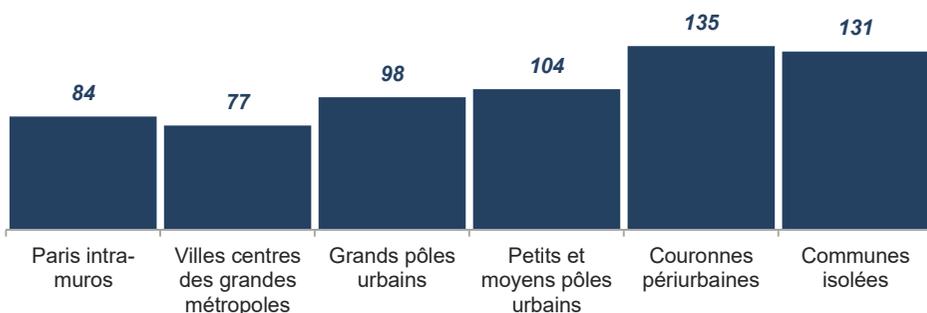
- Estimation en euros



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Budget mensuel moyen associé à la mobilité en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

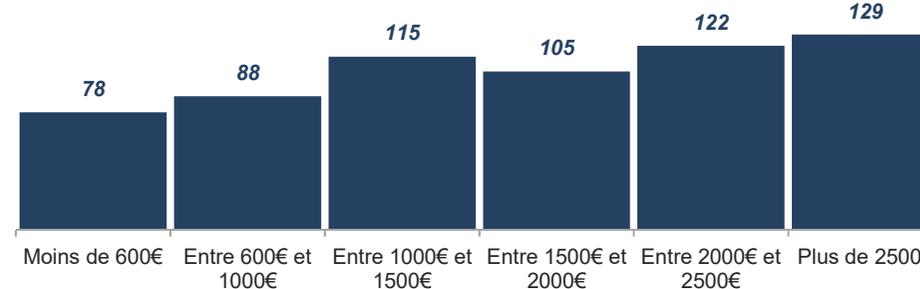
- Estimation en euros



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Budget mensuel moyen associé à la mobilité en fonction du niveau de vie du foyer (revenus mensuels par unité de consommation)

- Estimation en euros

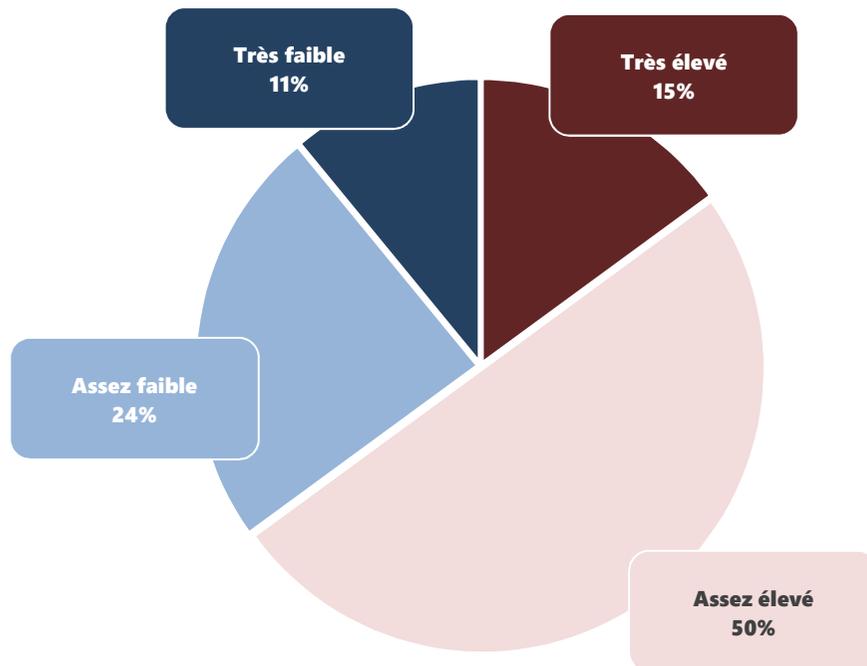


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Les deux tiers des Français considèrent « élevé » le budget qu'ils consacrent chaque mois à leurs déplacements

« Et diriez-vous de ce budget que vous consacrez aux déplacements du quotidien qu'il est... ? »

Base totale, n = 4000



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Croisement de la perception du budget mensuel associé à la mobilité en fonction des montants qui y sont associés

- Estimation en euros



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage considérant « faible » le budget mensuel alloué à la mobilité très élevé en fonction du niveau de vie du foyer (revenus mensuels nets par unité de consommation)

- % « très faible » + « assez faible »

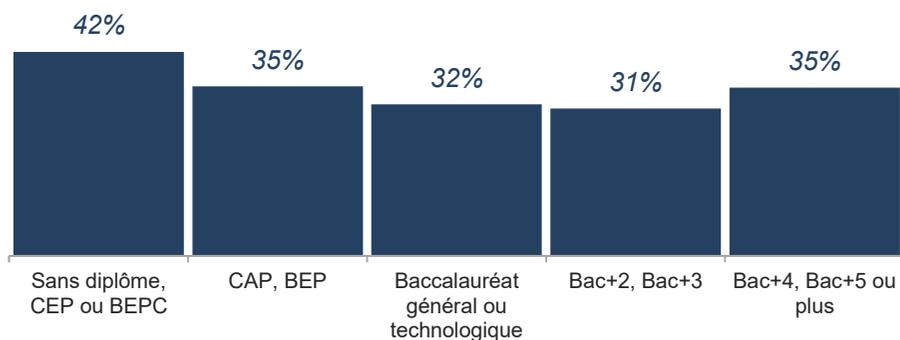


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Un budget alloué à la mobilité perçu comme étant plus faible par les habitants des zones les plus densément peuplées du territoire

Pourcentage considérant « faible » le budget alloué à la mobilité en fonction du niveau de diplômes

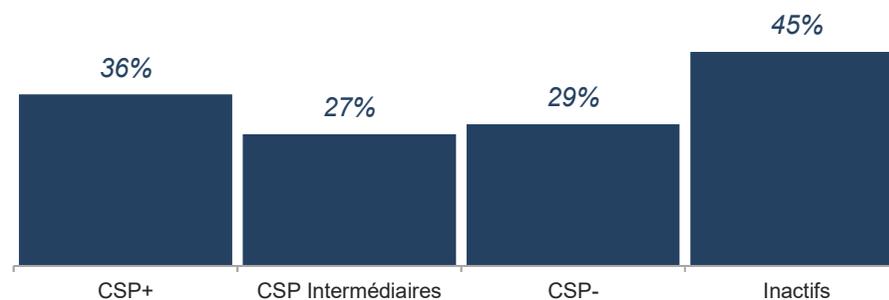
- % « très faible » + « assez faible »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage considérant « faible » le budget alloué à la mobilité en fonction de la catégorie socioprofessionnelle

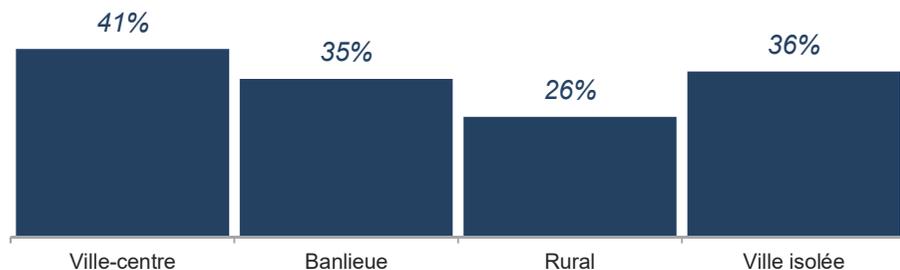
- % « très faible » + « assez faible »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage considérant « faible » le budget alloué à la mobilité en fonction du statut de la commune

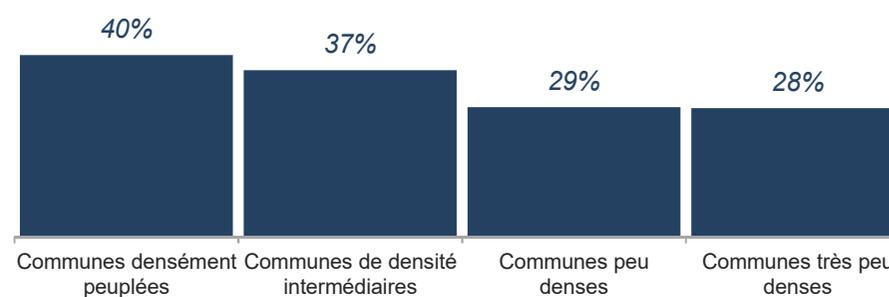
- % « très faible » + « assez faible »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage considérant « faible » le budget alloué à la mobilité en fonction de la densité de la commune

- % « très faible » + « assez faible »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019



LES OBSTACLES À LA MOBILITÉ

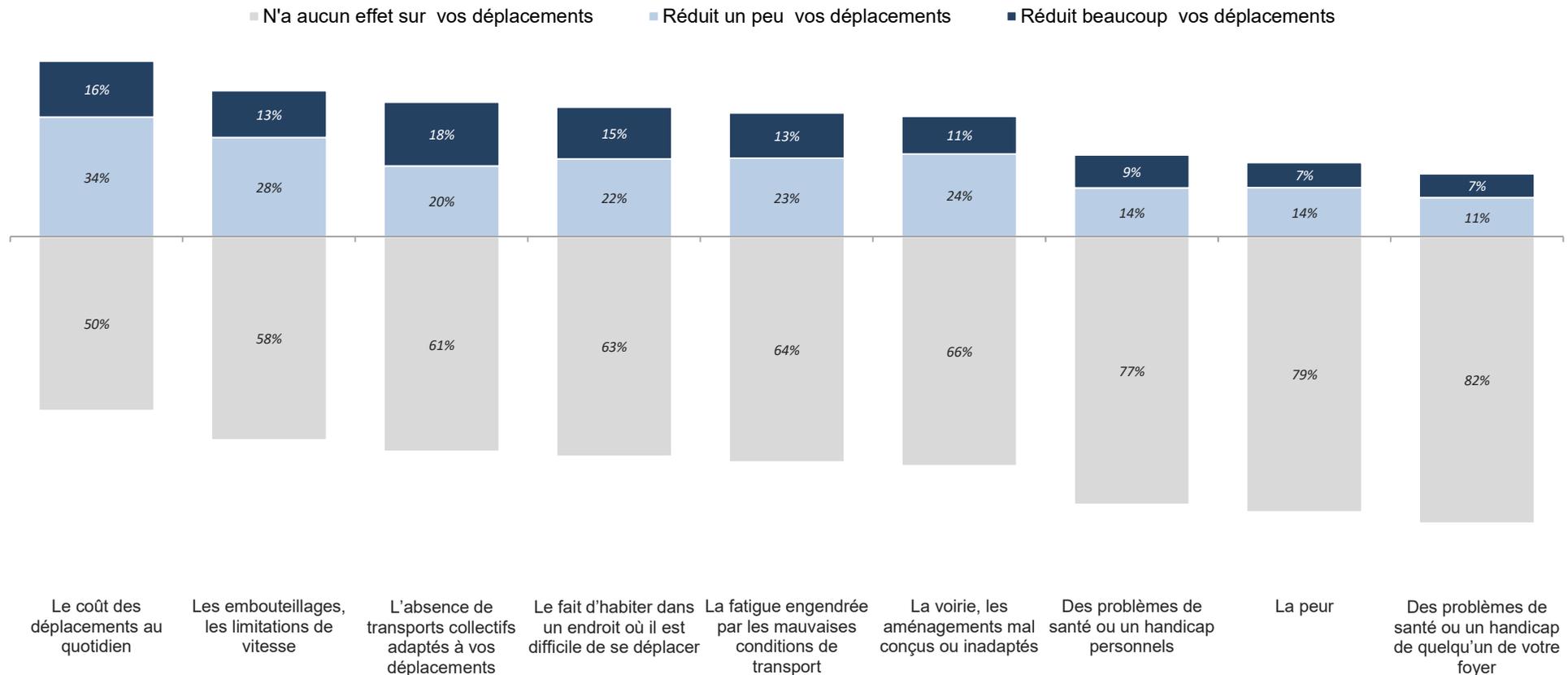
A retenir :

- **50%** : la part des Français qui considèrent que le coût des déplacements est un obstacle à leur mobilité au quotidien
- **41%** : la part des Français qui considèrent que la saturation des réseaux routiers constitue un frein à leurs déplacements
- **38%** : la part des Français qui considèrent que le déficit d'offres de transports collectifs adaptés contribue à réduire leurs déplacements

Le coût associé aux déplacements et la saturation des réseaux routiers constituent les principaux freins à la mobilité ressentis par la population

« Les éléments suivants constituent-ils un obstacle à vos déplacements au quotidien ? »

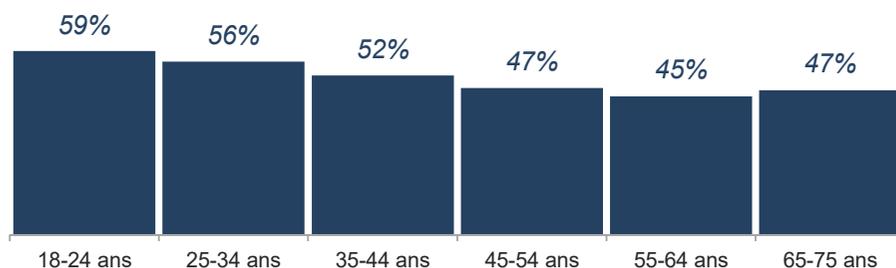
Base : totale, n = 4000



Le coût des déplacements impacte davantage la mobilité des communes isolées des pôles urbains et les ménages les plus précaires

Pourcentage de gens pour qui le coût des déplacements constitue un obstacle aux déplacements quotidiens en fonction de l'âge

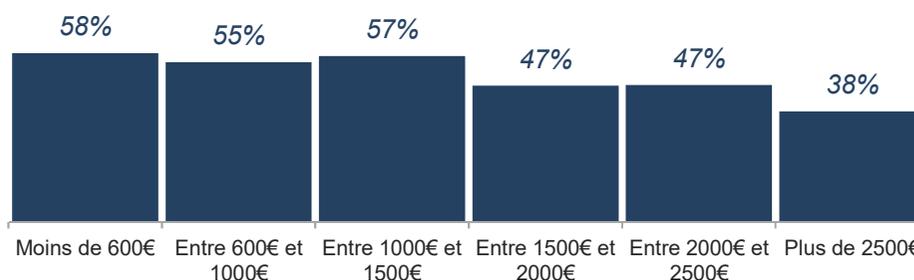
- % « un peu » + « beaucoup »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage de gens pour qui le coût des déplacements constitue un obstacle aux déplacements quotidiens en fonction du niveau de vie du foyer (revenus mensuels nets par unité de consommation)

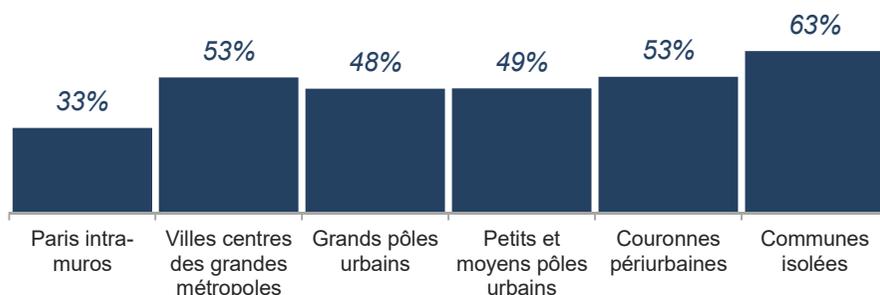
- % « un peu » + « beaucoup »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage de gens pour qui le coût des déplacements constitue un obstacle aux déplacements quotidiens en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

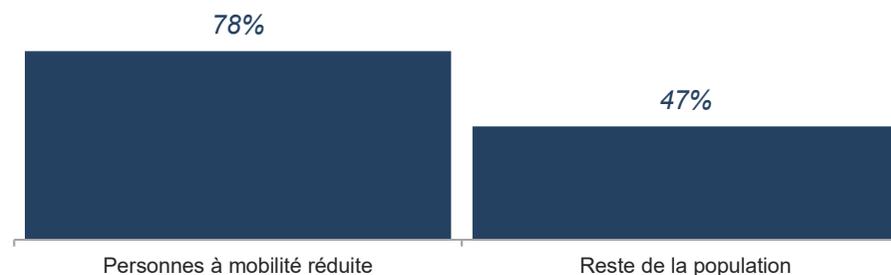
- % « un peu » + « beaucoup »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage de gens pour qui le coût des déplacements constitue un obstacle aux déplacements quotidiens selon leur condition physique

- % « un peu » + « beaucoup »

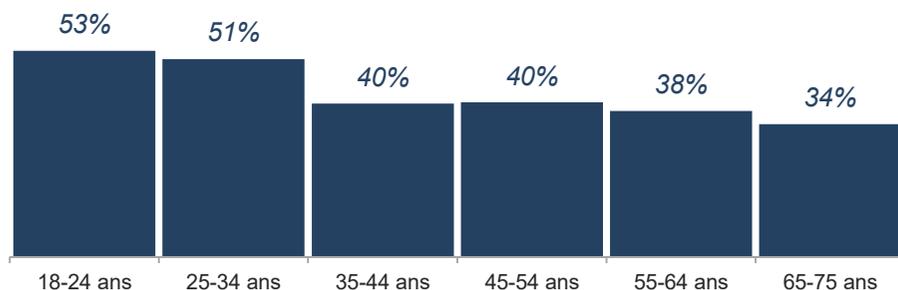


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Sans surprise, les embouteillages sont particulièrement ressenties dans les strates les plus densément peuplées du territoire

Pourcentage de gens pour qui les embouteillages constituent un obstacle aux déplacements quotidiens en fonction de l'âge

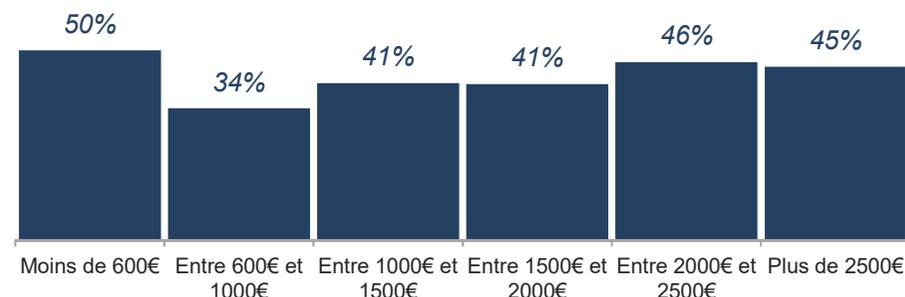
- % « un peu » + « beaucoup »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage de gens pour qui les embouteillages constituent un obstacle aux déplacements quotidiens en fonction du niveau de vie du foyer (revenus mensuels nets par unité de consommation)

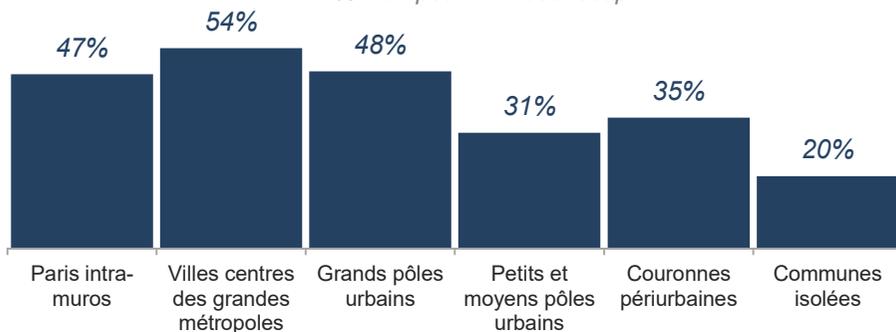
- % « un peu » + « beaucoup »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage de gens pour qui les embouteillages constituent un obstacle aux déplacements quotidiens en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

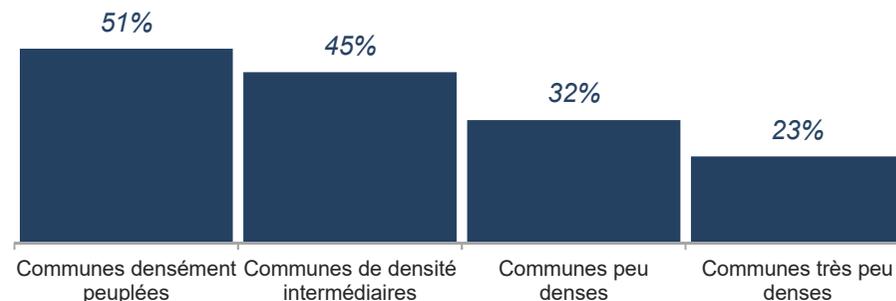
- % « un peu » + « beaucoup »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage de gens pour qui les embouteillages constituent un obstacle aux déplacements quotidiens en fonction de la densité de la commune

- % « un peu » + « beaucoup »

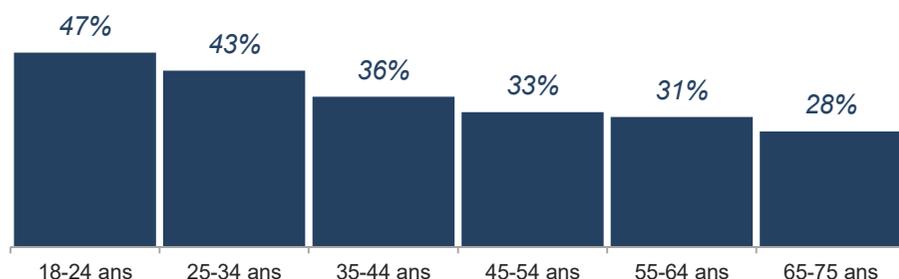


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Une fatigue engendrée par de mauvaises conditions de transport nettement plus fréquemment ressentie dans les agglomérations densément peuplées

Pourcentage de gens pour la fatigue due aux conditions de transport constitue un obstacle aux déplacements quotidiens en fonction de l'âge

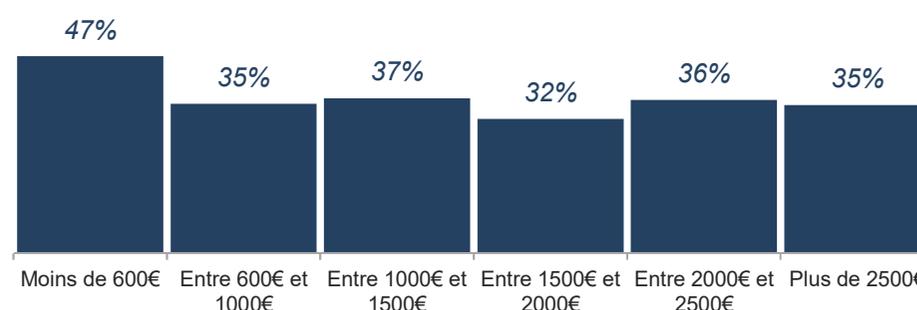
- % « un peu » + « beaucoup »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage de gens pour qui la fatigue due aux conditions de transport constitue un obstacle aux déplacements quotidiens en fonction du niveau de vie du foyer (revenus mensuels nets par unité de consommation)

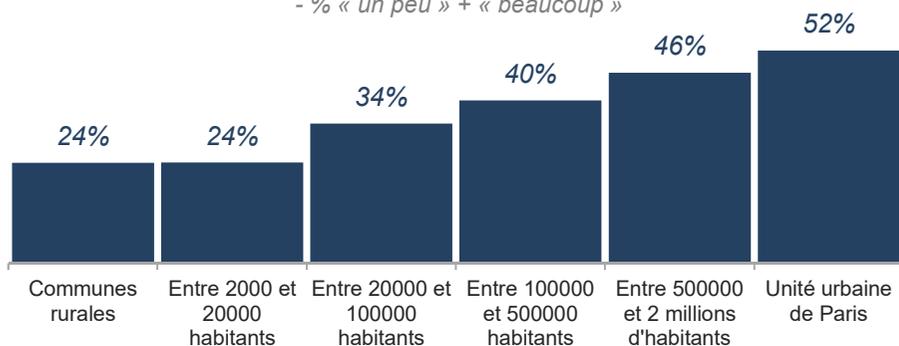
- % « un peu » + « beaucoup »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage de gens pour qui la fatigue due aux conditions de transport constitue un obstacle aux déplacements quotidiens en fonction de la taille de l'agglomération de résidence

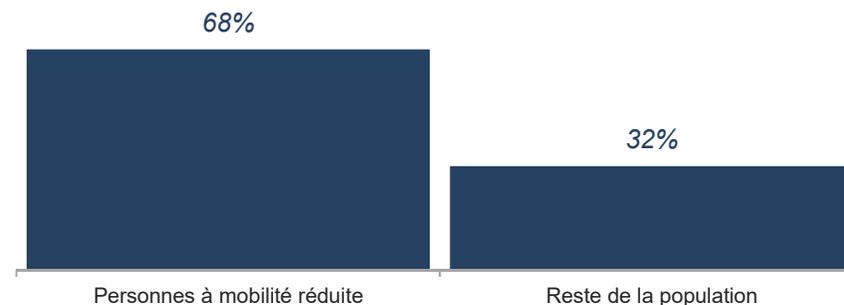
- % « un peu » + « beaucoup »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage de gens pour qui la fatigue due aux conditions de transport constitue un obstacle aux déplacements quotidiens selon leur condition physique

- % « un peu » + « beaucoup »

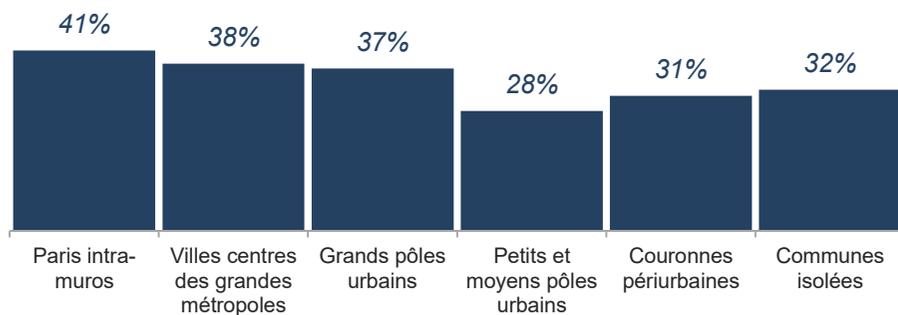


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Des problèmes de voirie plus fréquemment ressentis dans les communes densément peuplées, par les cyclistes et les motards

Pourcentage de gens pour qui la voirie inadaptée constitue un obstacle aux déplacements quotidiens en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

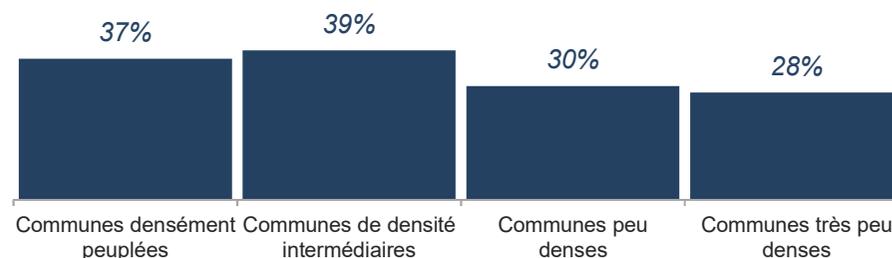
- % « un peu » + « beaucoup »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage de gens pour qui la voirie inadaptée constitue un obstacle aux déplacements quotidiens en fonction de la densité de la commune

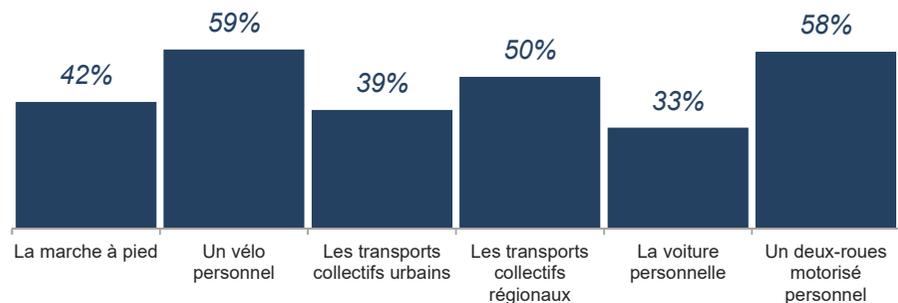
- % « un peu » + « beaucoup »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage de gens pour qui la voirie inadaptée constitue un obstacle aux déplacements quotidiens en fonction des modes de transport principaux

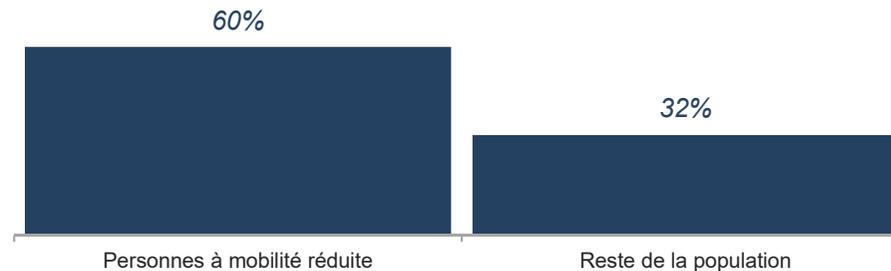
- % « un peu » + « beaucoup »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage de gens pour qui la voirie inadaptée constitue un obstacle aux déplacements quotidiens selon leur condition physique

- % « un peu » + « beaucoup »

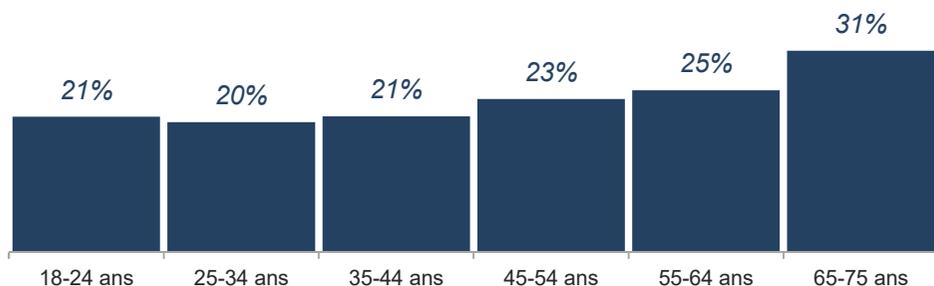


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Les problèmes de santé ou de handicap qui freinent la mobilité touchent davantage les catégories les moins diplômées et les plus précaires financièrement

Pourcentage de gens pour qui les problèmes de santé constituent des obstacles aux déplacements quotidiens en fonction de l'âge

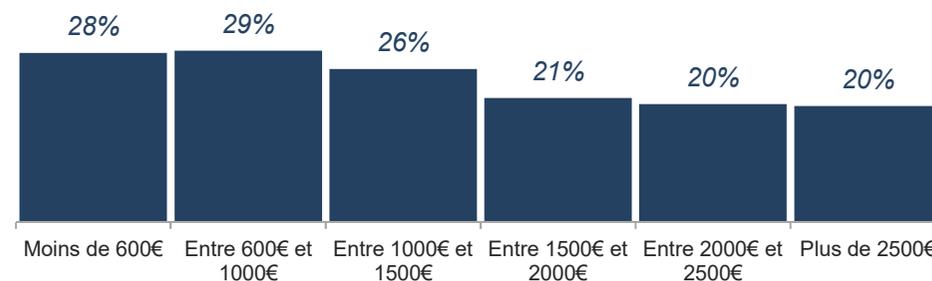
- % « un peu » + « beaucoup »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage de gens pour qui les problèmes de santé constituent des obstacles aux déplacements quotidiens en fonction du niveau de vie du foyer (revenus mensuels nets par unité de consommation)

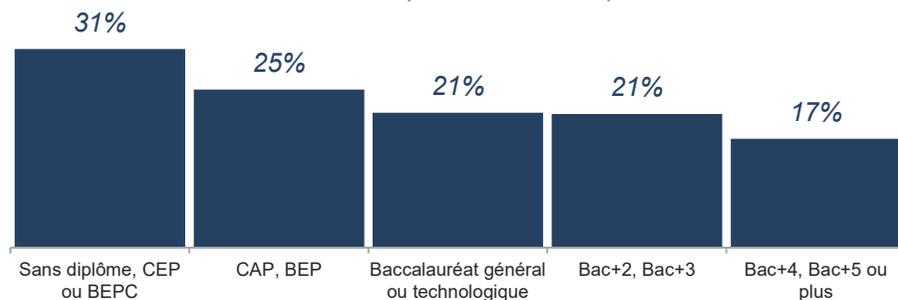
- % « un peu » + « beaucoup »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage de gens pour qui les problèmes de santé constituent des obstacles aux déplacements quotidiens en fonction du niveau de diplôme

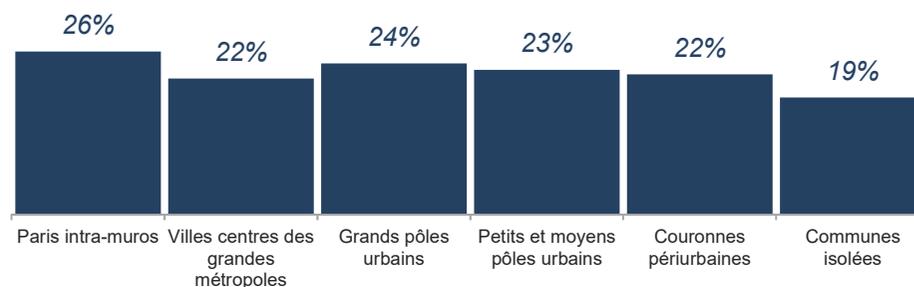
- % « un peu » + « beaucoup »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage de gens pour qui les problèmes de santé constituent des obstacles aux déplacements quotidiens en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

- % « un peu » + « beaucoup »

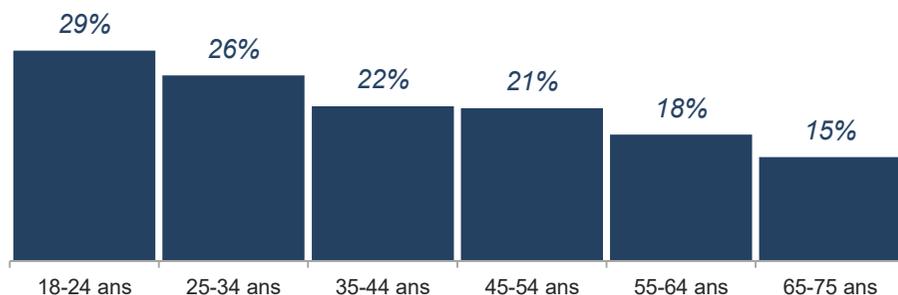


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

La peur constitue un frein à la mobilité plus fort chez les plus jeunes, les habitants des grandes aires urbaines et les classes les plus défavorisées

Pourcentage pour qui la peur d'un incident sur le trajet constitue un obstacle aux déplacements quotidiens en fonction de l'âge

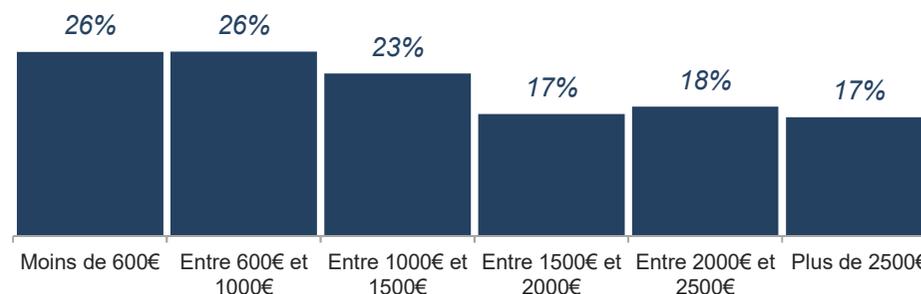
- % « un peu » + « beaucoup »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage pour qui la peur d'un incident sur le trajet constitue un obstacle aux déplacements quotidiens en fonction du niveau de vie du foyer (revenus mensuels nets par unité de consommation)

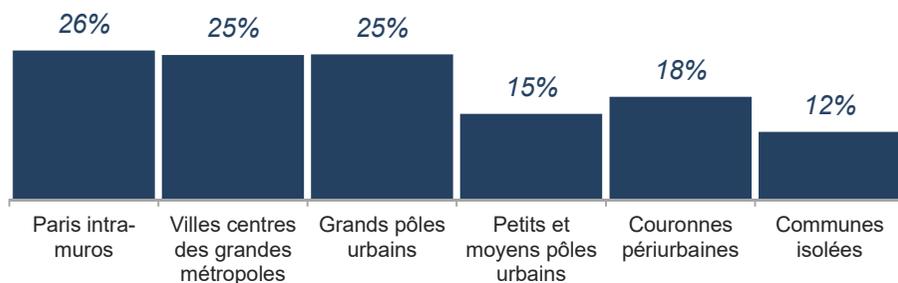
- % « un peu » + « beaucoup »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage pour qui la peur d'un incident sur le trajet constitue un obstacle aux déplacements quotidiens en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

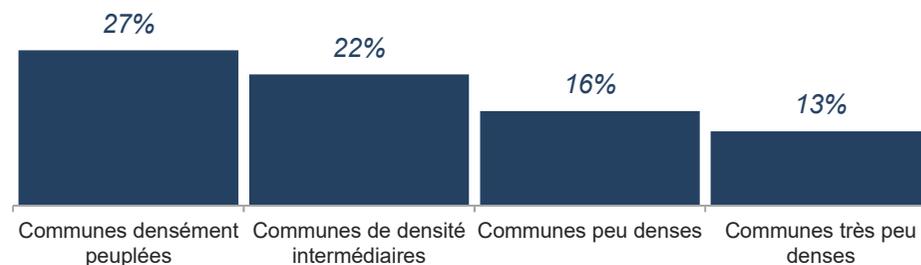
- % « un peu » + « beaucoup »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage pour qui la peur d'un incident sur le trajet constitue un obstacle aux déplacements quotidiens en fonction de la densité de la commune de résidence

- % « un peu » + « beaucoup »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

LES RENONCEMENTS



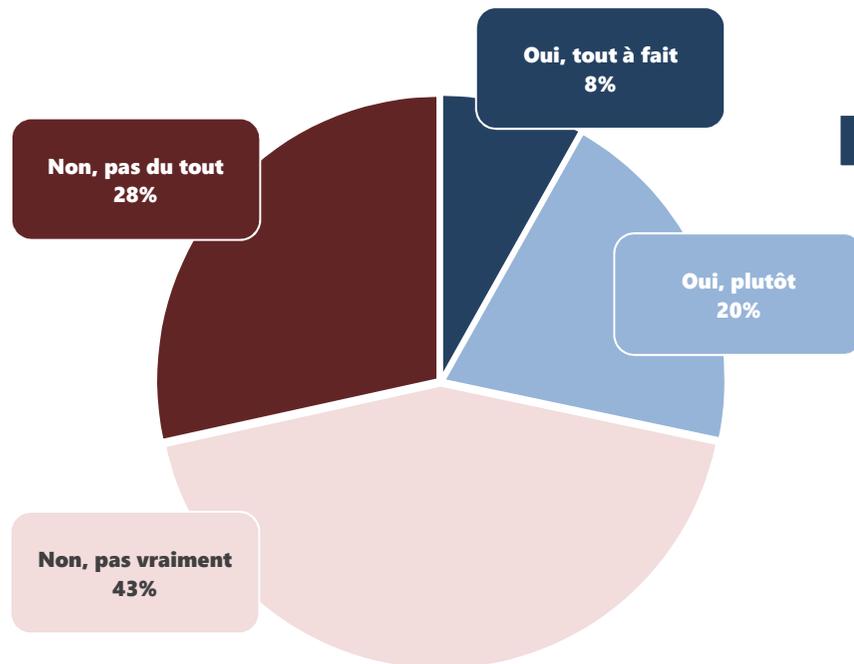
A retenir :

- **28%** : la part des Français qui considèrent que le temps qu'ils consacrent quotidiennement aux déplacements constitue un obstacle à la réalisation d'autres activités de leur mode de vie
- **27%** : la part des Français qui renoncent à se déplacer en raison d'un manque de solutions, de mauvaises conditions de transport ou pour réduire leurs dépenses associées à la mobilité
- **27%** : la part des Français en âge de travailler qui ont déjà renoncé à un emploi car ils redoutaient les conditions de déplacements pour s'y rendre
- **43% contre 17%** : l'écart entre les ménages les plus précarisés financièrement et ceux qui sont les plus aisés en termes de renoncement à l'emploi

Plus d'un Français sur quatre estime que le temps qu'il consacre aux déplacements constitue un obstacle à la réalisation d'autres activités de son mode de vie...

« Le temps que vous consacrez à vous déplacer au quotidien vous empêche-t-il de pratiquer certaines activités que vous aimeriez pratiquer ? »

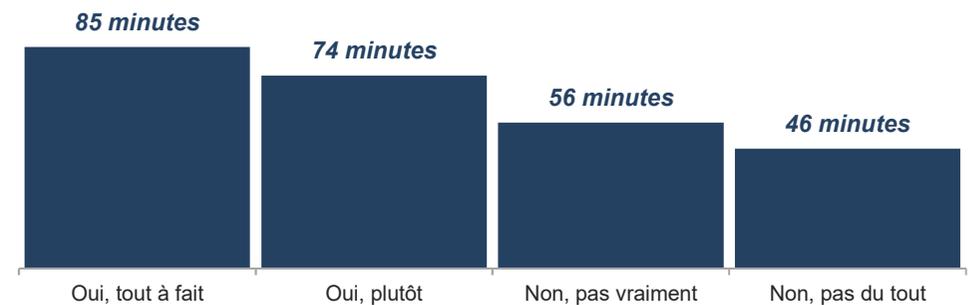
Base totale, n = 4000



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Temps de déplacement moyen dans les différentes catégories de réponses

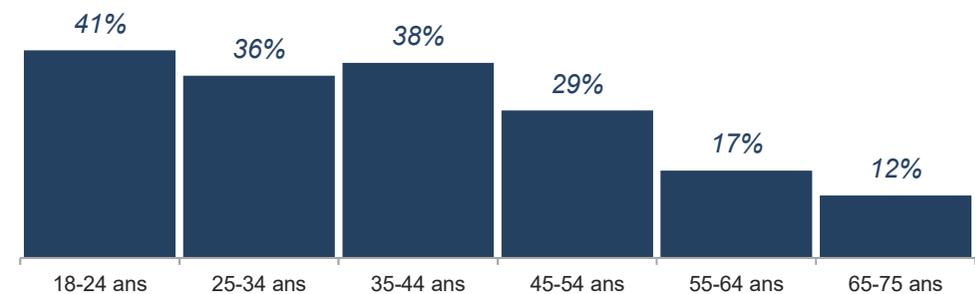
- En minutes une journée habituelle en semaine



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus considérant les déplacements comme un obstacle à la réalisation d'autres activités en fonction de l'âge

- % « oui, tout à fait » + « oui, plutôt »

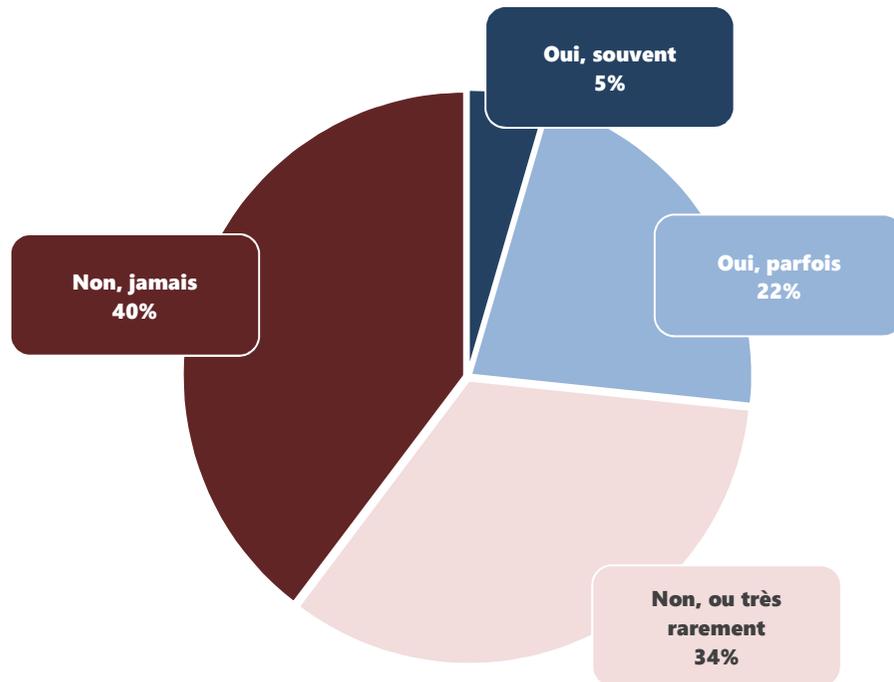


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

... et la même proportion déclare parfois renoncer à se déplacer du fait d'un déficit d'offre, de mauvaises conditions de transport ou d'un coût trop élevé des déplacements

« Et vous arrive-t-il de renoncer à vous déplacer (par exemple pour un rendez-vous médical, pour réaliser une activité sportive ou aller visiter des amis...) en raison d'un manque de solutions, de mauvaises conditions de transport ou parce que vous déplacer vous reviendrait trop cher ? »

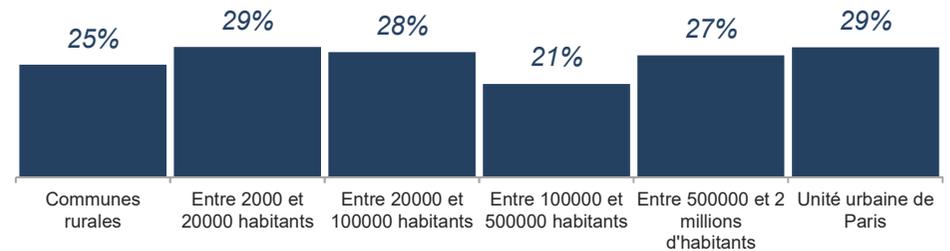
Base totale, n = 4000



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus ayant déjà renoncé à se déplacer en fonction de la taille de l'agglomération de résidence

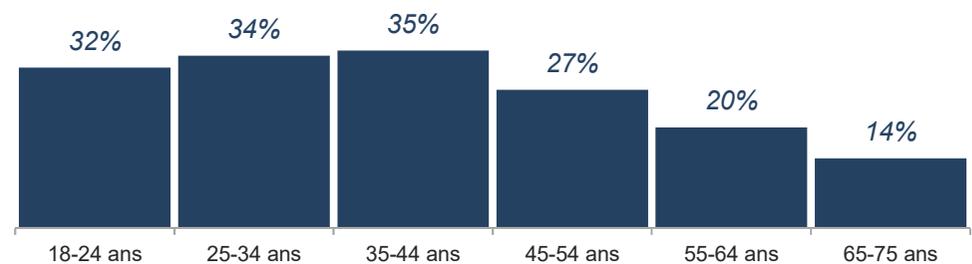
- % « oui, souvent » + « oui, parfois »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus ayant déjà renoncé à se déplacer en fonction de l'âge

- % « oui, souvent » + « oui, parfois »

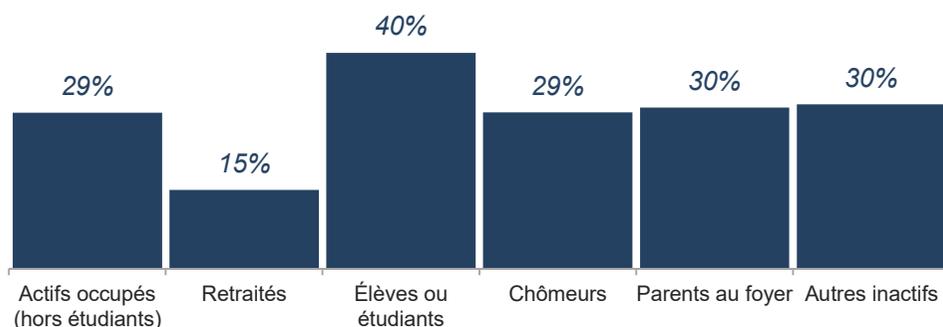


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Un pourcentage particulièrement élevé renonçant à se déplacer parmi les catégories les plus précaires, les étudiants et les personnes à mobilité réduite

Pourcentage d'individus ayant déjà renoncé à se déplacer en fonction de leur situation professionnelle

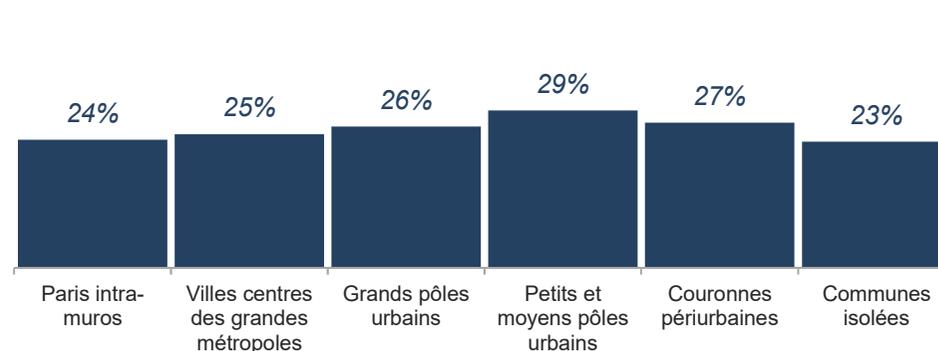
- % « oui, souvent » + « oui, parfois »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus ayant déjà renoncé à se déplacer en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

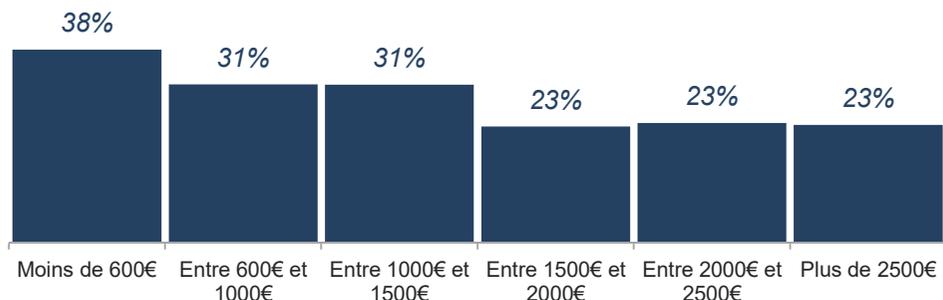
- % « oui, souvent » + « oui, parfois »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus ayant déjà renoncé à se déplacer en fonction du niveau de vie (revenus mensuels nets par unité de consommation)

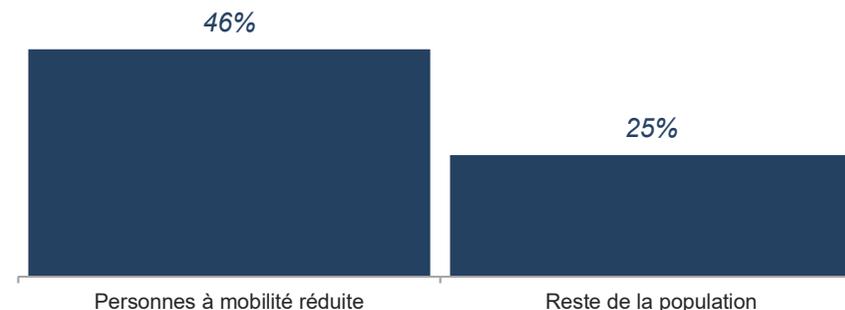
- % « oui, souvent » + « oui, parfois »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus ayant déjà renoncé à se déplacer selon leur condition physique

- % « oui, souvent » + « oui, parfois »

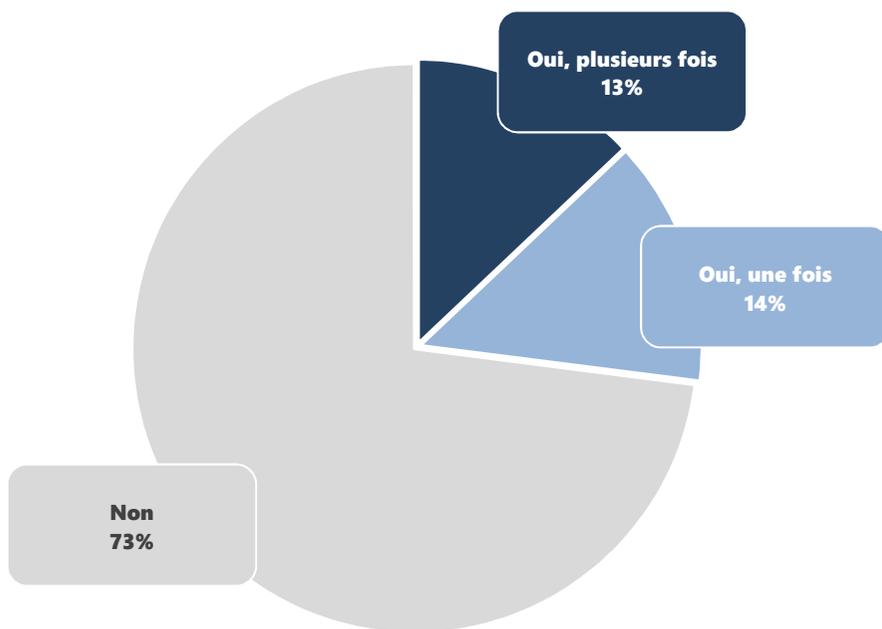


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Les obstacles à l'emploi en matière de mobilité s'observent dans l'ensemble des strates du territoire... mais touchent beaucoup plus fréquemment des personnes déjà précaires

« Depuis que vous êtes arrivé dans la commune dans laquelle vous habitez actuellement, vous est-il arrivé de renoncer à un emploi (ou de ne pas y postuler) car vous redoutiez les conditions de déplacement pour vous y rendre (du fait d'un manque d'offres de transport, de transports de mauvaise qualité, d'embouteillages, de retards ou d'annulations trop fréquentes des modes de transport disponibles...) ? »

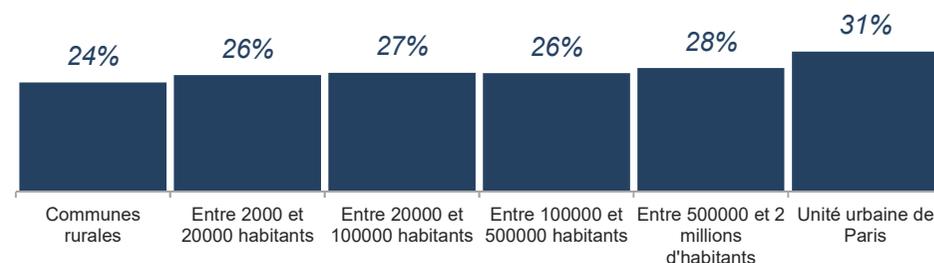
Base : population non-retraîtée, n = 3203



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus ayant renoncé à un emploi en fonction de la taille de l'agglomération de résidence

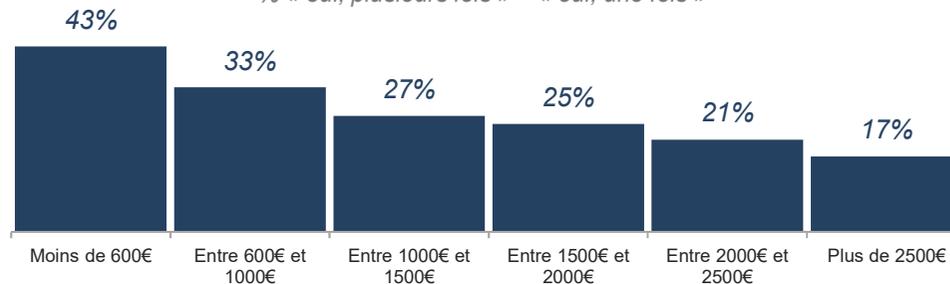
- % « oui, plusieurs fois » + « oui, une fois »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus ayant renoncé à un emploi en fonction du niveau de vie du foyer (revenus mensuels nets par unité de consommation)

- % « oui, plusieurs fois » + « oui, une fois »

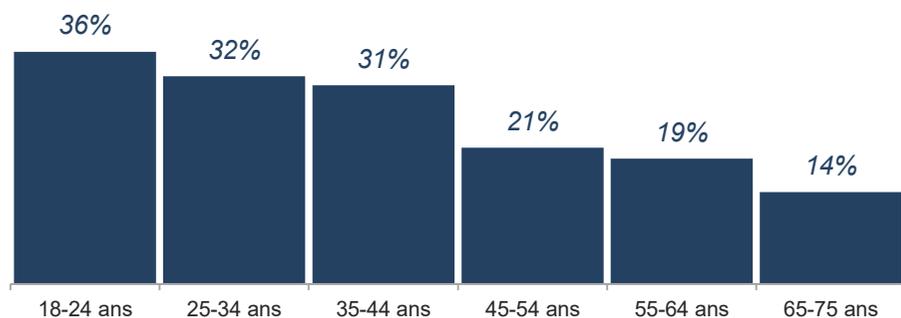


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Une propension plus forte à renoncer à un emploi parmi les individus qui dépendent de l'offre de transports collectifs

Pourcentage d'individus ayant déjà renoncé à un emploi en fonction de l'âge

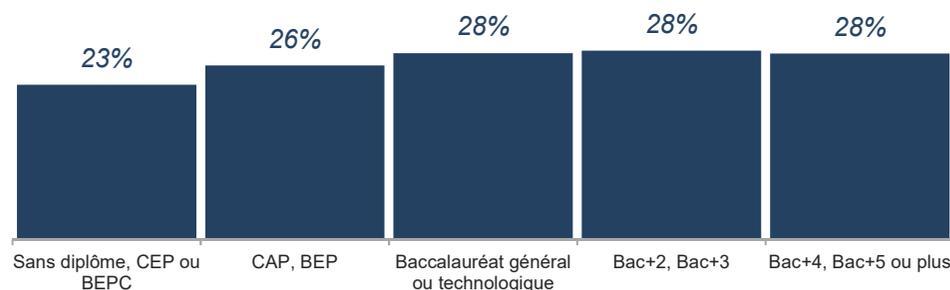
- % « oui plusieurs fois » + « oui une fois »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus ayant déjà renoncé à un emploi en fonction du niveau de diplôme

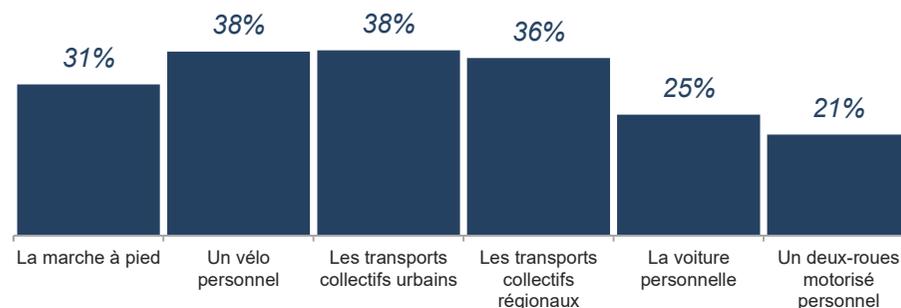
- % « oui plusieurs fois » + « oui une fois »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus ayant déjà renoncé à un emploi en fonction des modes de transport principaux

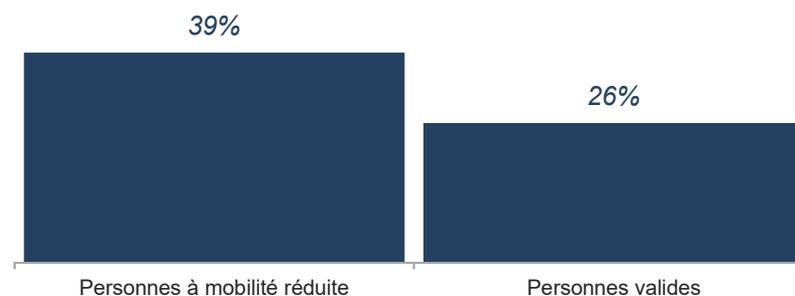
- % « oui plusieurs fois » + « oui une fois »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus ayant déjà renoncé à un emploi selon leur condition physique

- % « un peu » + « beaucoup »



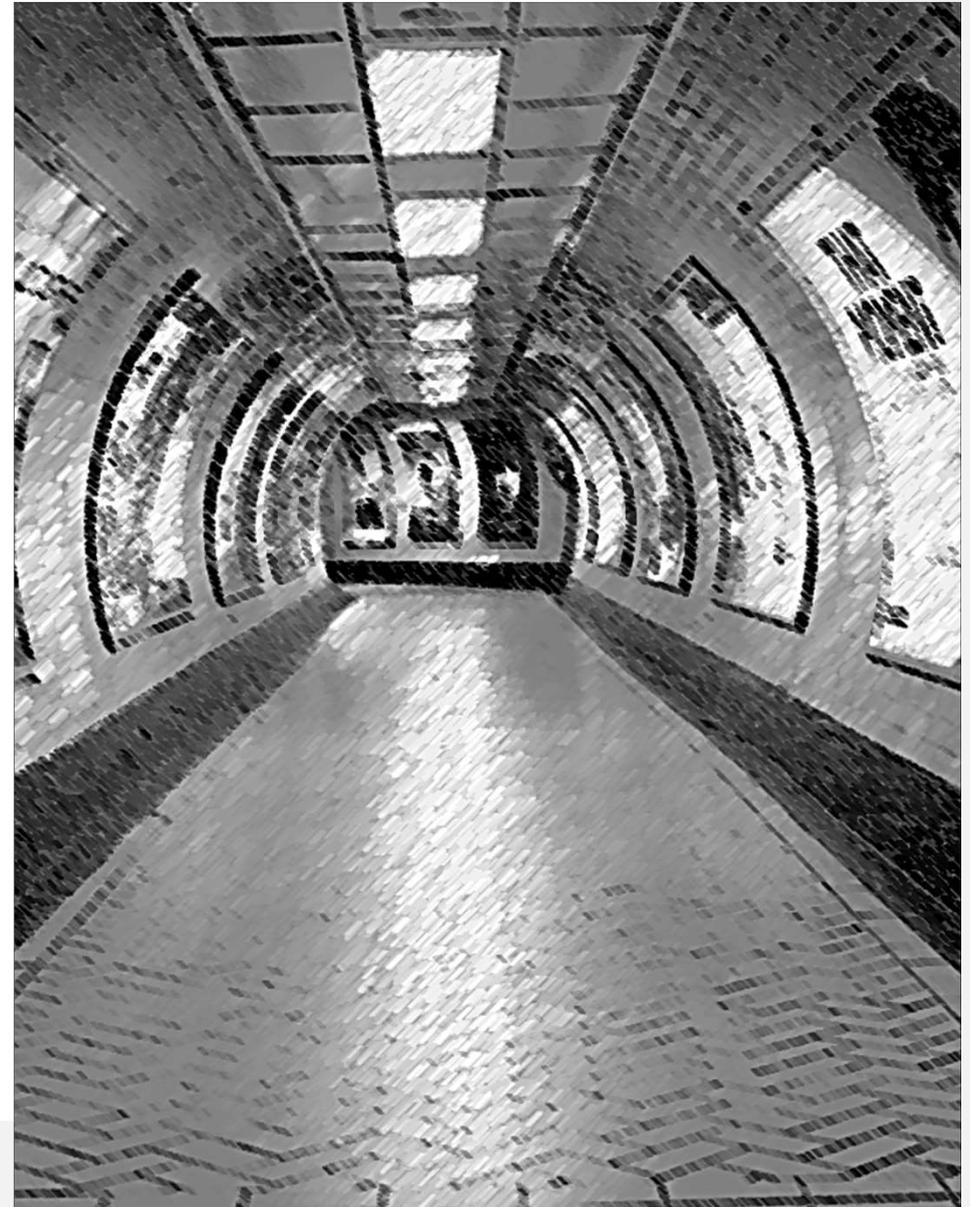
Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Les aspirations au changement

**Le véhicule électrique,
forme de mobilité
idéale pour le futur ?**

LOBSO CO

CIRONOS



LES ASPIRATIONS À FAIRE ÉVOLUER SON MODE DE TRANSPORT



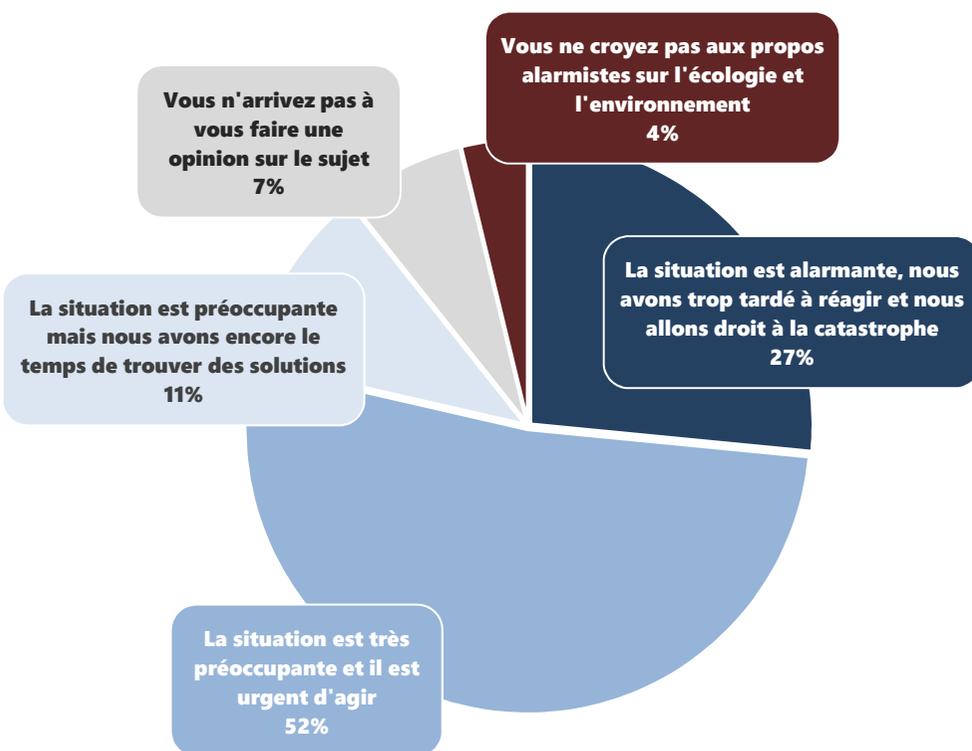
A retenir :

- **Les véhicules automobiles hybrides ou électriques** : la forme de transport la plus fréquemment évoquée comme « idéale » à moyen terme
- **43%** : la part des Français qui envisagent de se convertir à l'hybride ou à l'électrique au cours des 10 prochaines années
- **59%** : la part des Français qui voient l'interdiction des véhicules à énergie fossile comme une évolution positive
- **63%** : la part des Français qui considèrent qu'il serait difficile pour eux d'accéder à une borne de recharge en dehors de leur domicile s'ils disposaient actuellement d'un véhicule électrique

Une prise de conscience généralisée des enjeux environnementaux du moment...

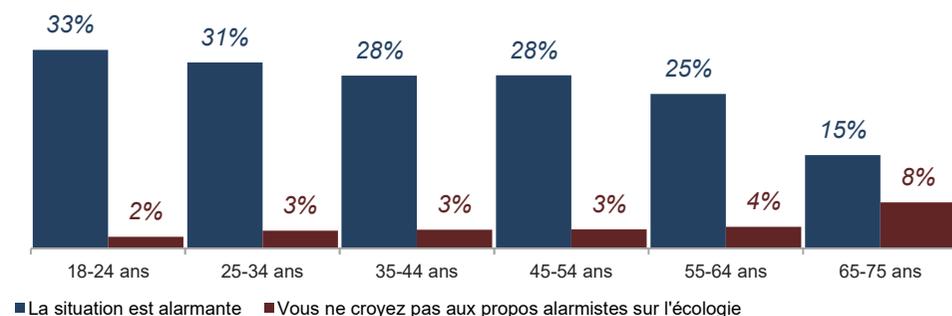
« Concernant l'écologie et les questions environnementales (pollution, réchauffement climatique, épuisement des ressources naturelles, de la biodiversité...), quelle est la proposition qui correspond le mieux à ce que vous pensez ? »

Base : totale, n = 4000



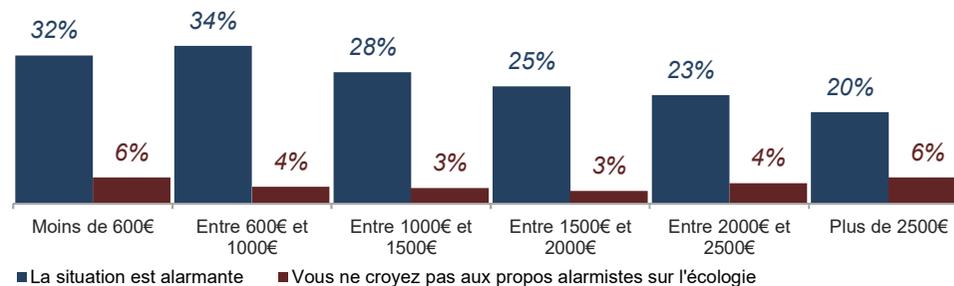
Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Position par rapport aux enjeux environnementaux en fonction de l'âge
- % « la situation est alarmante... » vs « vous ne croyez pas aux propos alarmistes... »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Position par rapport aux enjeux environnementaux en fonction du niveau de vie du foyer (revenus mensuels nets par unité de consommation)
- % « la situation est alarmante... » vs « vous ne croyez pas aux propos alarmistes... »

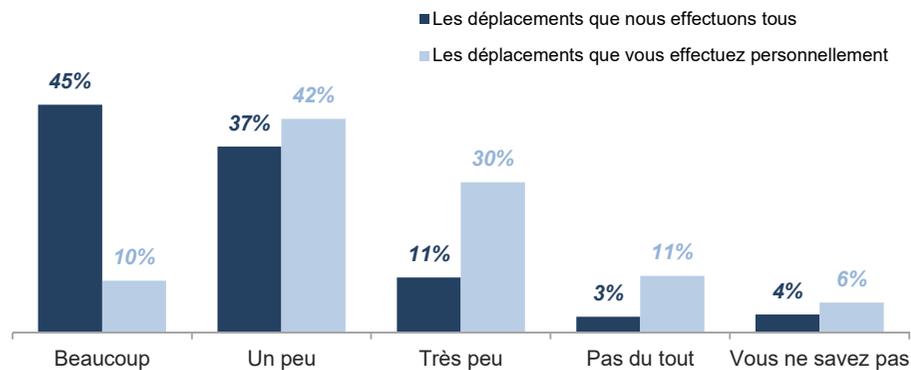


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

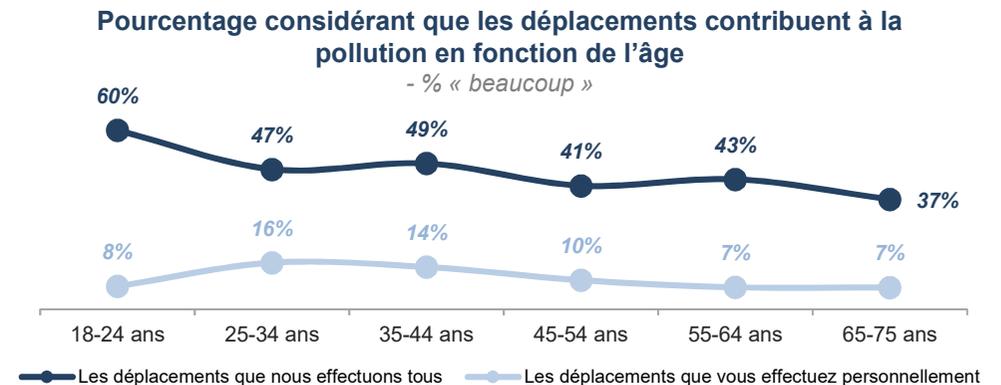
... mais une dissonance cognitive nette entre l'évaluation de la contribution générale des déplacements sur l'environnement et l'évaluation de sa propre contribution

« Dans quelle mesure diriez-vous que **les déplacements que nous effectuons tous (S1) / les déplacements que vous effectuez personnellement (S2) au quotidien contribuent à la pollution et à la dégradation des conditions environnementales ?** »

Base : totale, n = 4000 – L'échantillon total a été divisé en 2 sous-échantillons appariés auxquels un scénario a été proposé



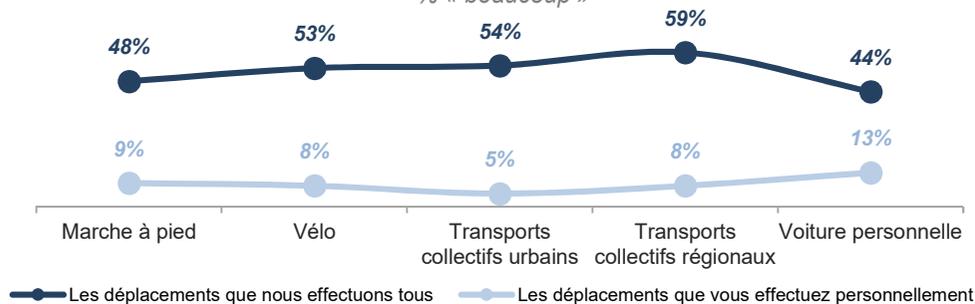
Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage considérant que les déplacements contribuent à la pollution en fonction du mode de transport principal

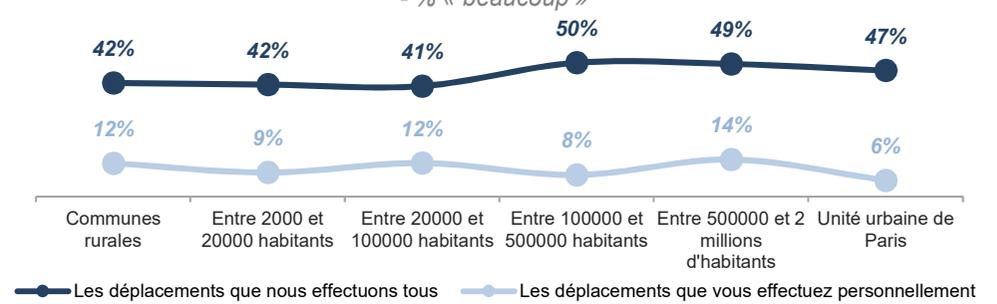
- % « beaucoup »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage considérant que les déplacements contribuent à la pollution en fonction de la taille de l'agglomération de résidence

- % « beaucoup »

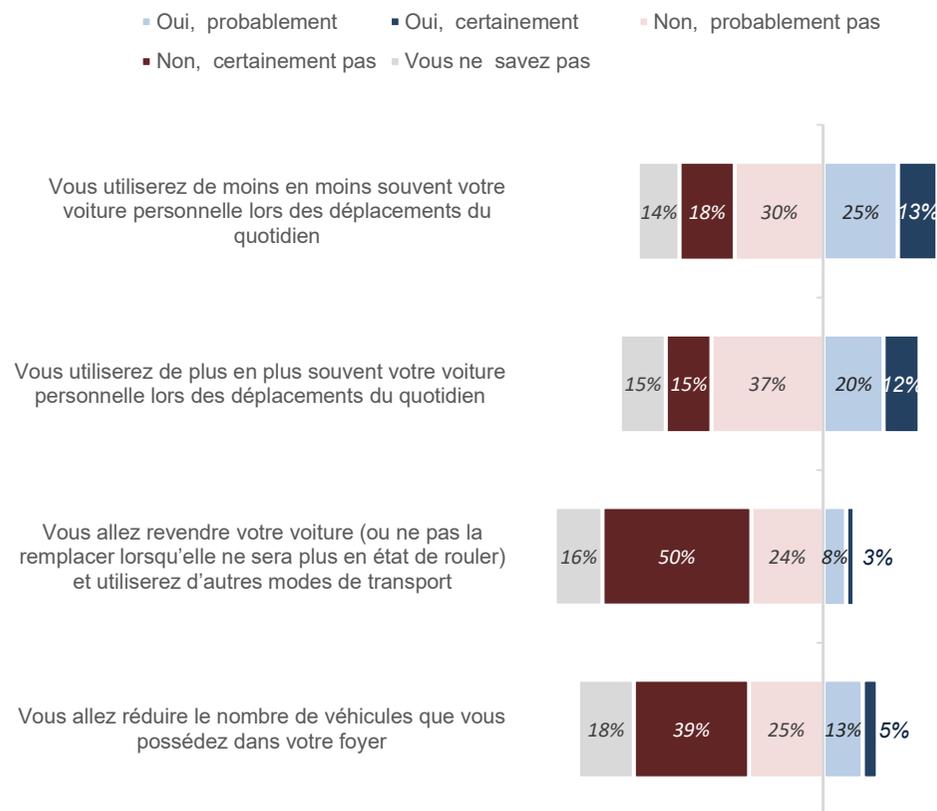


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

L'attachement à la voiture encore très marqué

« Au cours des 10 prochaines années, pensez-vous que... ? »

Base respectives des personnes utilisant la voiture lors de leurs déplacements du quotidien, n = 3483 ; des propriétaires d'au moins un véhicule automobile, n = 3650 ; des propriétaires de plusieurs véhicules automobiles, n = 1883



38% des personnes qui utilisent actuellement la voiture dans leurs déplacements du quotidien envisagent de l'utiliser de moins en moins fréquemment au cours des 10 prochaines années...

... mais à l'inverse **32%** pensent l'utiliser de plus en plus fréquemment – soit un solde d'anticipation* assez proche de 0.

11% des propriétaires de voiture envisagent de revendre leur véhicule et d'utiliser d'autres modes de transport.

Parmi les ménages qui possèdent plus d'un véhicule, **18%** envisagent d'en réduire le nombre.

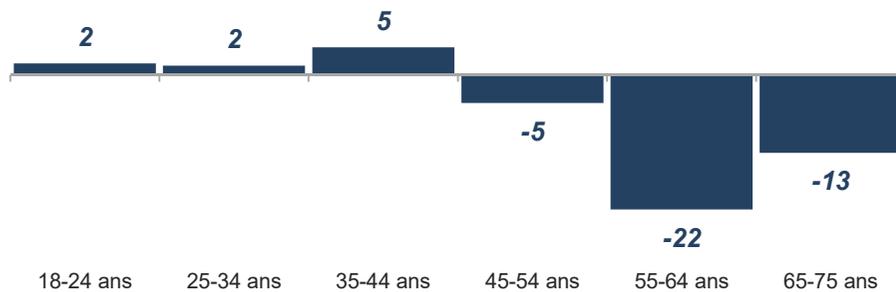
Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

* Solde d'anticipation = pourcentage qui prévoit d'augmenter – pourcentage qui prévoit de réduire

L'anticipation d'un recul de l'usage de la voiture essentiellement portée par les habitants des grands pôles urbains et les séniors

Solde d'anticipation de l'usage de la voiture dans les dix prochaines années en fonction de l'âge

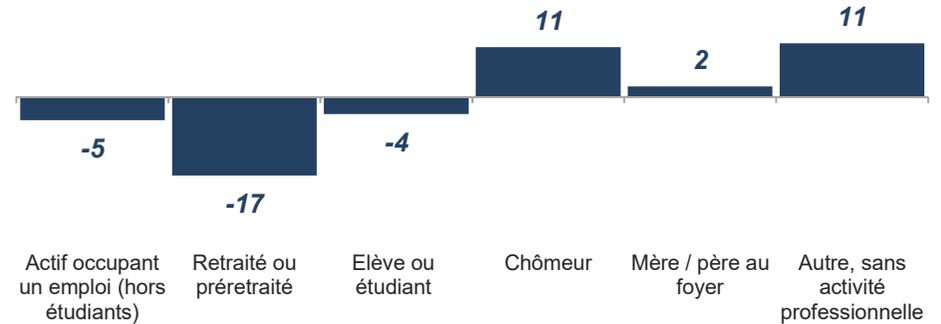
- Solde d'anticipation (pourcentage qui prévoit d'augmenter auquel on soustrait le pourcentage qui prévoit de réduire)



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Solde d'anticipation de l'usage de la voiture dans les dix prochaines années en fonction de la situation professionnelle

- Solde d'anticipation (pourcentage qui prévoit d'augmenter auquel on soustrait le pourcentage qui prévoit de réduire)



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Solde d'anticipation de l'usage de la voiture dans les dix prochaines années en fonction du positionnement par rapport aux enjeux environnementaux

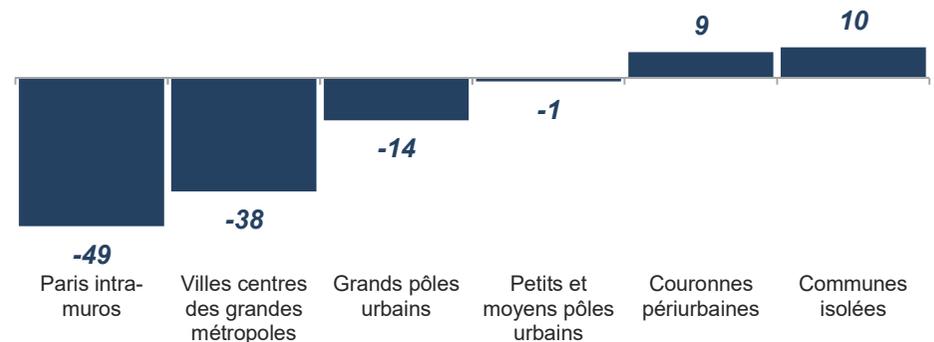
- Solde d'anticipation (pourcentage qui prévoit d'augmenter auquel on soustrait le pourcentage qui prévoit de réduire)



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Solde d'anticipation de l'usage de la voiture dans les dix prochaines années en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

- Solde d'anticipation (pourcentage qui prévoit d'augmenter auquel on soustrait le pourcentage qui prévoit de réduire)

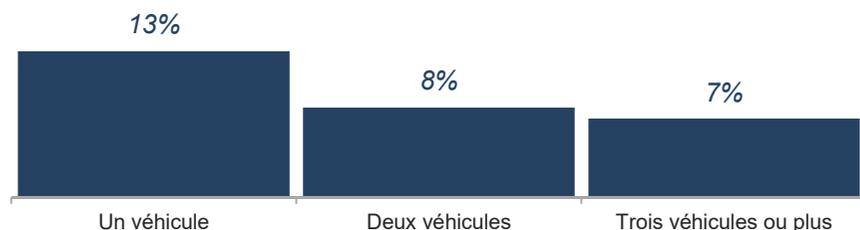


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Les jeunes et les habitants des communes les plus densément peuplées sont les plus nombreux à envisager l'abandon de la voiture

Pourcentage d'individus qui veulent abandonner la voiture en fonction du nombre de véhicules automobiles dans le foyer

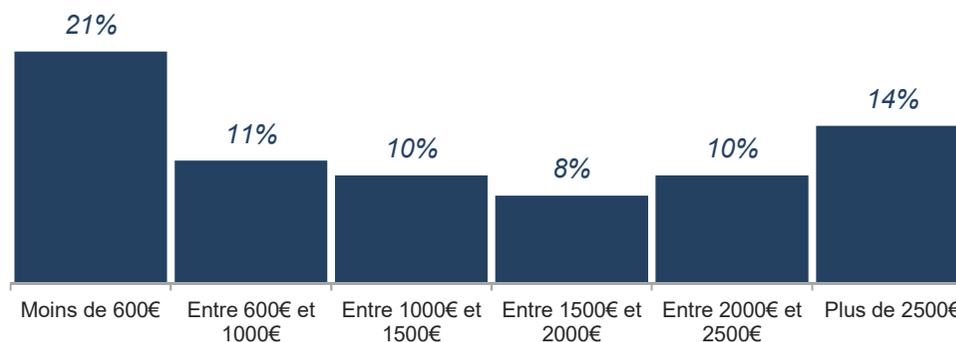
- % « oui, probablement » + « oui, certainement »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus qui veulent abandonner la voiture en fonction du niveau de vie du ménage (revenus mensuels par unité de consommation)

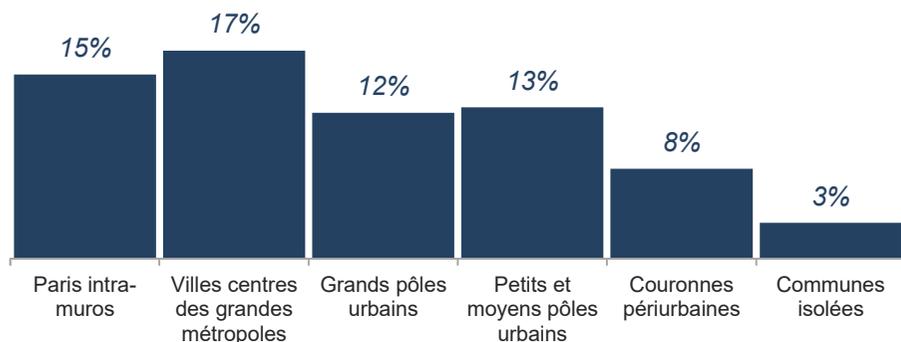
- % « oui, probablement » + « oui, certainement »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus qui veulent abandonner la voiture en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

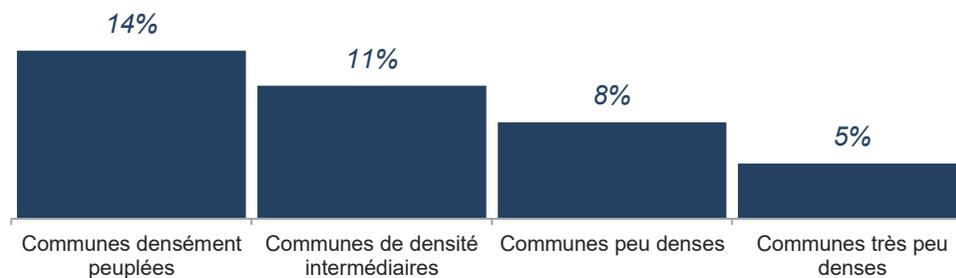
- % « oui, probablement » + « oui, certainement »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus qui veulent abandonner la voiture en fonction de la densité de la commune de résidence

- % « oui, probablement » + « oui, certainement »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Les véhicules hybrides et électriques constituent à moyen terme le mode de transport le plus fréquemment décrit comme « idéal »

« Quelle sera selon vous dans les 10 ans à venir la forme de transport idéale pour les déplacements du quotidien ? »

Base totale, n = 4000



27% Les véhicules automobiles hybrides ou électriques



16% Les véhicules automobiles classiques



13% Les transports collectifs



11% Les véhicules autonomes



8% La marche à pied



5% Le vélo (classique ou à assistance électrique)



3% Les véhicules automobiles en libre-service

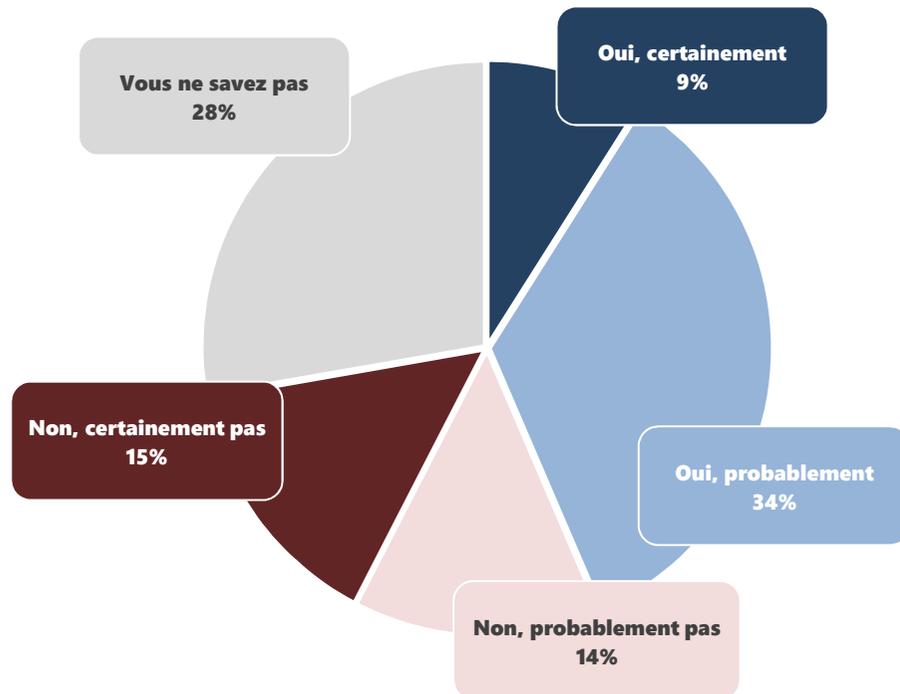


1% Les trottinettes électriques

Près d'un Français sur deux envisage de se convertir à l'hybride ou à l'électrique au cours des 10 années à venir

« Au cours des 10 prochaines années, envisagez-vous d'acquérir un véhicule hybride ou électrique ? »

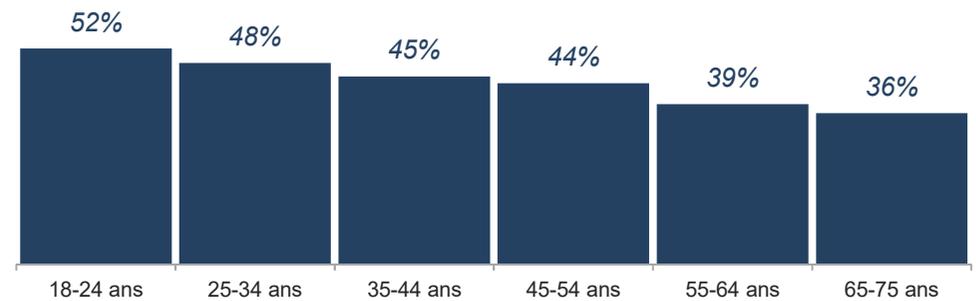
Base : individus ne possédant actuellement aucun véhicule hybride ou électrique, n = 3841



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus envisageant d'acquérir un véhicule hybride ou électrique en fonction de l'âge

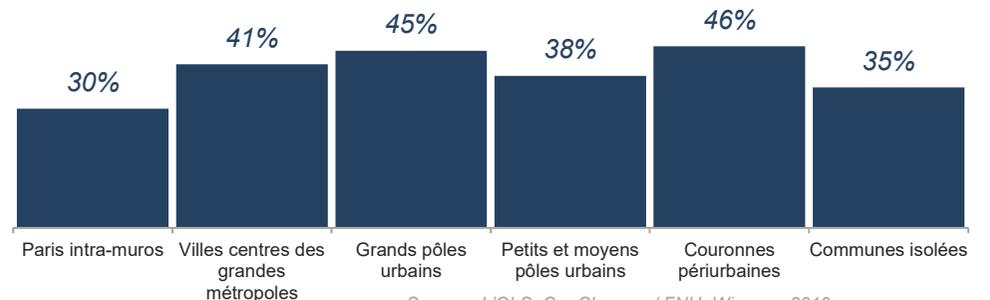
- % « oui, certainement » + « oui, probablement »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus envisageant d'acquérir un véhicule hybride ou électrique en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

- % « oui, certainement » + « oui, probablement »

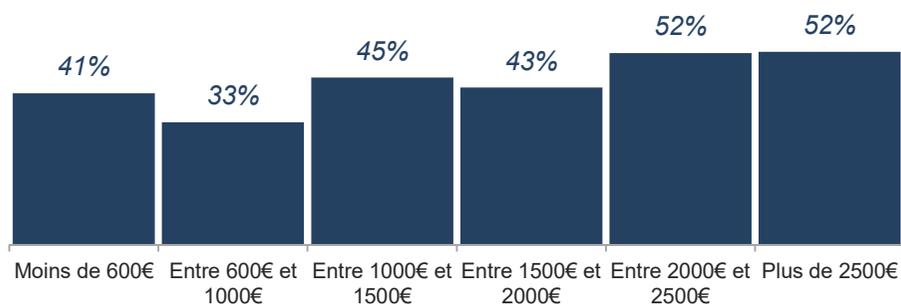


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Les véhicules hybrides ou électriques séduisent davantage une population jeune, diplômée, relativement aisée, déjà équipée en véhicules et assez sensibles aux enjeux environnementaux

Pourcentage d'individus qui envisagent d'acquérir un véhicule hybride ou électrique en fonction du niveau de vie du foyer (revenus mensuels net par unité de consommation)

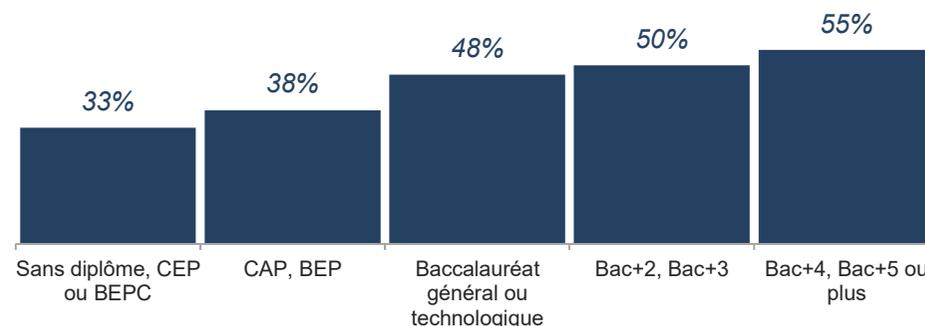
- % « oui, probablement » + « oui, certainement »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus qui envisagent d'acquérir un véhicule hybride ou électrique en fonction de l'équipement du niveau de diplôme

- % « oui, probablement » + « oui, certainement »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus qui envisagent d'acquérir un véhicule hybride ou électrique en fonction du positionnement par rapport aux enjeux environnementaux

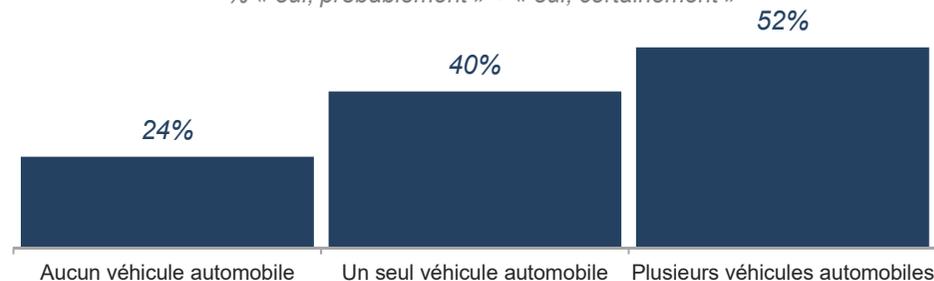
- % « oui, probablement » + « oui, certainement »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage qui envisagent d'acquérir un véhicule hybride ou électrique en fonction du nombre de véhicules automobiles qu'ils possèdent déjà

- % « oui, probablement » + « oui, certainement »



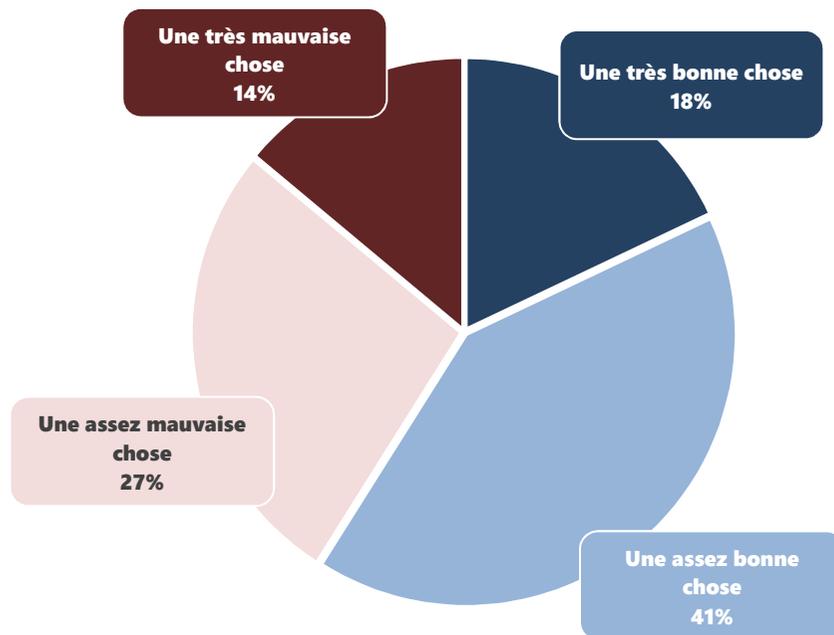
Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

L'interdiction des véhicules à énergie fossile beaucoup mieux reçue dans les grandes aires urbaines que dans le reste du territoire

« La loi d'orientation des mobilités, dont le texte a été adopté par l'Assemblée Nationale en juin 2019, prévoit d'interdire en France la vente de véhicules à énergie fossile (essence, diesel, gaz naturel) d'ici 2040 et d'interdire leur circulation d'ici 2050.

Selon vous, cette interdiction des véhicules à énergie fossile est-elle... ? »

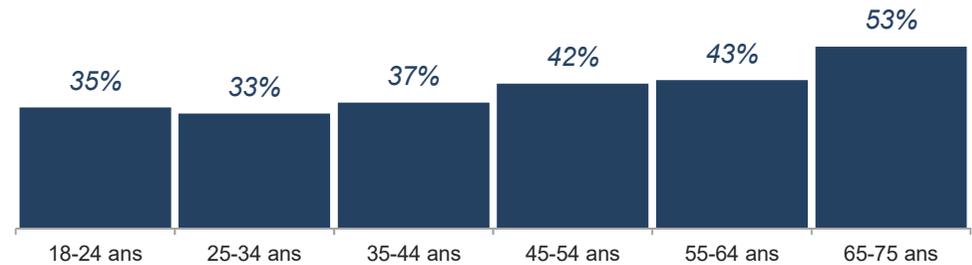
Base totale, n = 4000



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus considérant comme une mauvaise chose l'interdiction des véhicules à énergie fossiles en fonction de l'âge

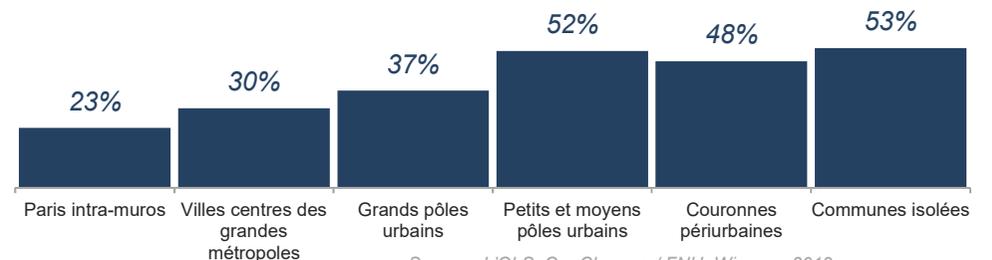
- % « une assez mauvaise chose » + « une très mauvaise chose »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus considérant comme une mauvaise chose l'interdiction des véhicules à énergie fossiles en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

- % « une assez mauvaise chose » + « une très mauvaise chose »

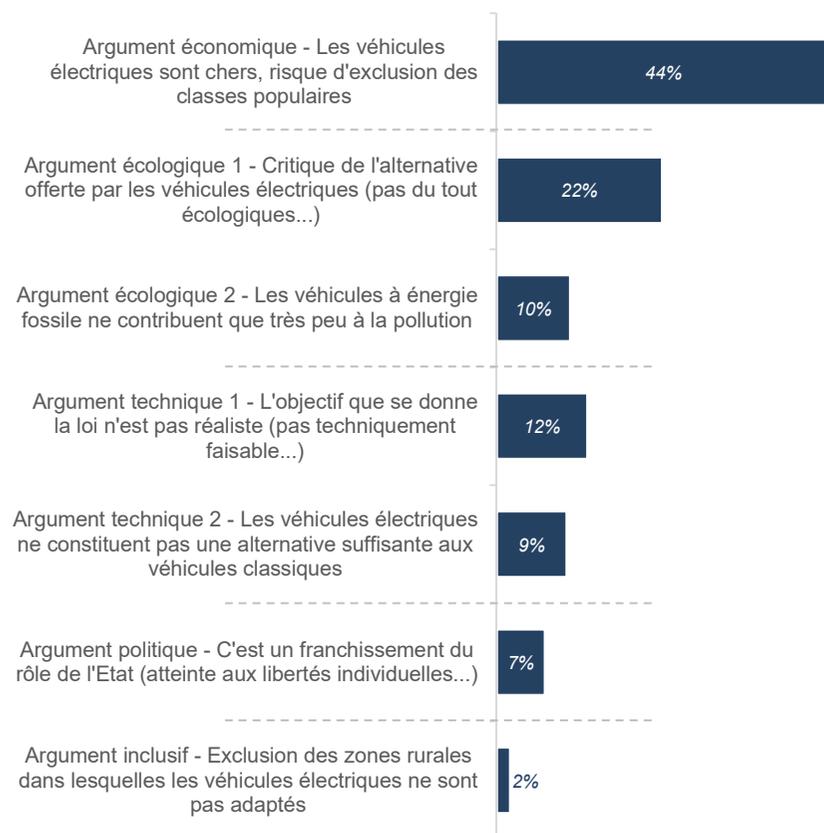


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

La critique de l'interdiction des véhicules à énergie fossile portée avant tout par celle des véhicules électriques, perçus comme étant trop chers et donc excluants, mais également comme constituant une réponse peu crédible aux enjeux environnementaux

« Pourquoi considérez-vous que cette interdiction des véhicules à énergie fossile (diesel, essence, gaz naturel) est une mauvaise chose ? »

Base : répondants ayant déclaré considérer comme une mauvaise chose l'interdiction des véhicules à énergie fossile, n = 1574 – Question ouverte



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

L'**argument économique** (teinté d'un discours pointant souvent l'exclusion des classes populaires) est le plus fréquemment utilisé pour justifier l'opposition à l'interdiction des véhicules à énergie fossile.

Le deuxième type d'argument le plus fréquemment utilisé renvoie davantage à la **dimension environnementale** (en négatif), d'une part en soulignant le caractère très peu écologique de l'alternative proposée (et souvent l'idée d'un intérêt des industriels et de l'Etat dans la dynamique de renouvellement du parc automobile), d'autre part en niant la contribution des déplacements particuliers à la dégradation des conditions environnementales.

La troisième idée la plus fréquemment développée est celle parfois décrite comme un « effet d'annonce » de la part du gouvernement relative à une mesure dont l'objectif serait **irréaliste** car **techniquement intenable** – avec des arguments relevant généralement de l'exclusion d'une partie importante de la population du déplacement automobile ou du déficit d'infrastructures ou de technologies permettant actuellement de supporter un usage massif de véhicules électriques.

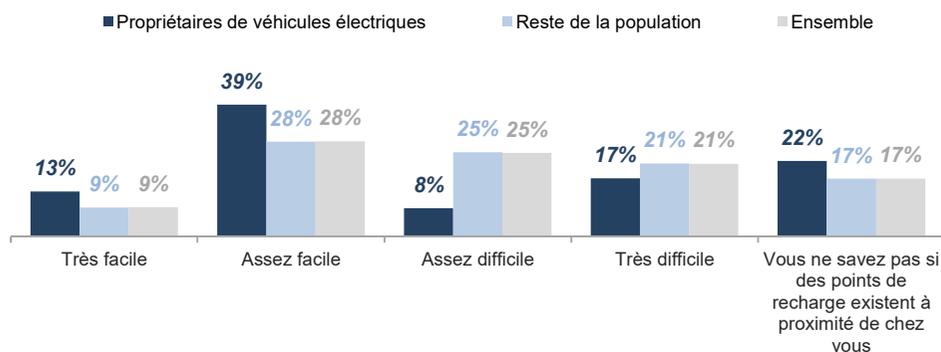
Plus rare, mais mentionné à plusieurs reprises, l'idée que l'interdiction des véhicules à énergie fossile serait un **excès autoritaire de l'Etat**, parfois décrit comme portant **atteinte aux libertés individuelles**.

Les zones rurales ou peu denses sont également spontanément évoquées, mais seulement par un nombre relativement limité de répondants.

46% des Français considèrent qu'il serait difficile d'accéder à une station de recharge en dehors de leur domicile et 17% ne savent même pas s'il en existe à proximité de chez eux

« **[Pour les personnes qui ne possèdent pas de véhicule électrique]** Imaginons que vous remportiez, à l'occasion d'un jeu concours, une voiture électrique. Pensez-vous qu'il serait facile pour vous d'accéder à une station ou un point de recharge en dehors de votre domicile ? // **[Pour les personnes qui possèdent un véhicule électrique]** Vous avez déclaré disposer d'au moins un véhicule électrique au sein de votre foyer. Est-il facile pour vous d'accéder à une station ou un point de recharge en dehors de votre domicile ? »

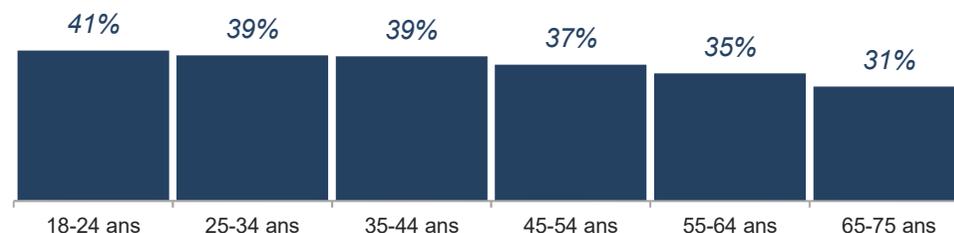
Base totale, n = 4000



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Individus considérant qu'il est facile d'accéder à une station de recharge en fonction de l'âge

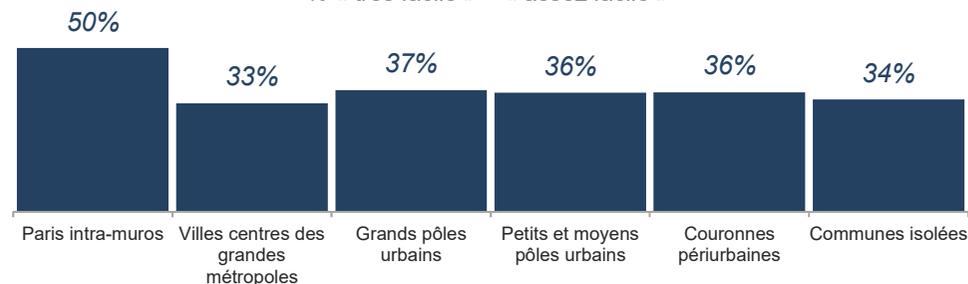
- % « très facile » + « assez facile »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Individus considérant qu'il est facile d'accéder à une station de recharge en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

- % « très facile » + « assez facile »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Même parmi les propriétaires de véhicules électriques, près de 50% déclarent soit qu'il est difficile d'accéder à une station de recharge en dehors de leur domicile (25%) soit ne pas connaître l'existence de stations de recharge à proximité de chez eux (22%).



LES ASPIRATIONS À LA DÉMOBILITÉ

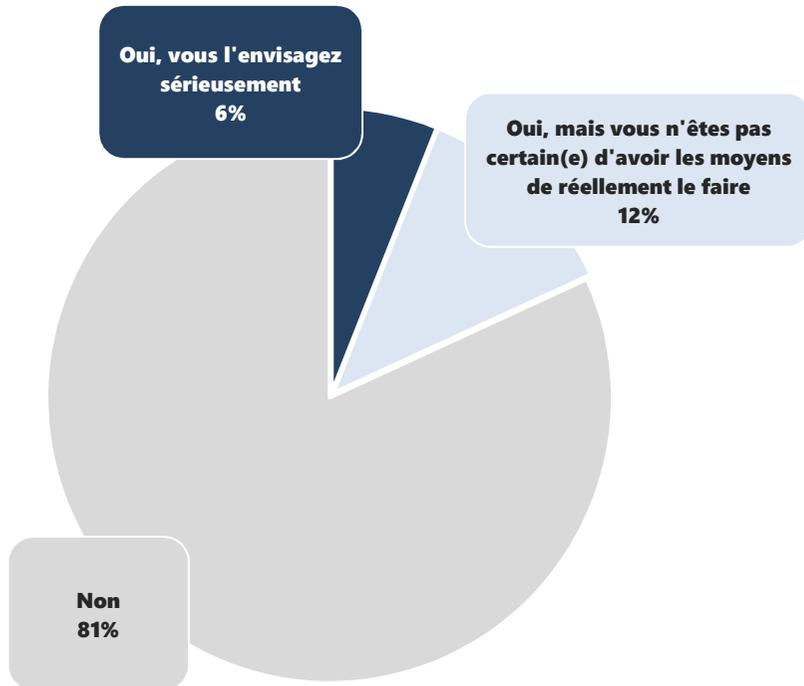
A retenir :

- **75%** : la part des Français qui considèrent que le volume de déplacements qu'ils réalisent au quotidien est convenable
- **36%** : la part de la population pour laquelle il serait techniquement possible de télétravailler
- **28%** : la part de la population active en capacité de télétravailler pour qui le télétravail est effectivement une pratique relativement régulière (soit 6% rapportés à l'ensemble de la population active)

18% des actifs occupés envisagent de déménager afin de se rapprocher de leur lieu de travail

« Envisagez-vous de déménager afin de vous rapprocher de votre lieu de travail ? »

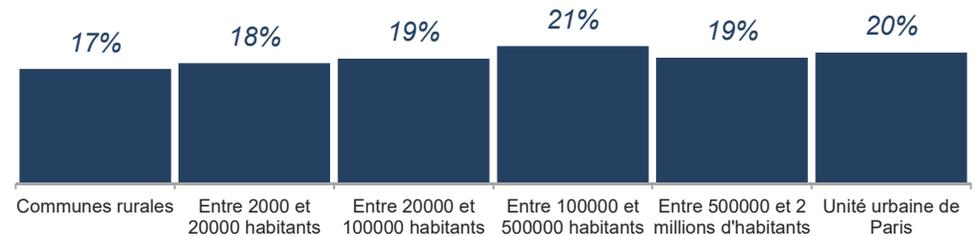
Base : actifs occupés hors étudiants et indépendants, n = 2313



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'actifs envisageant de se rapprocher de leur lieu de travail en fonction de la taille de l'agglomération de résidence

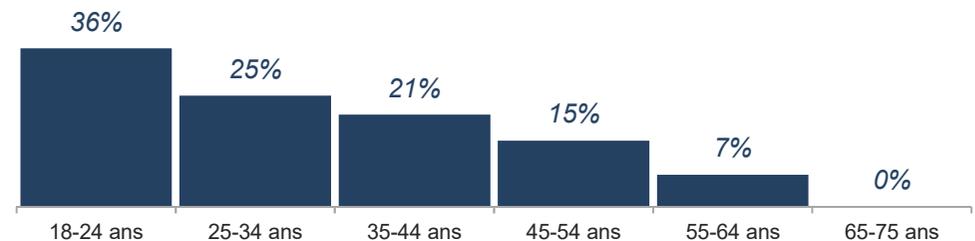
- % « oui, vous l'envisagez sérieusement » + « oui, mais vous n'êtes pas certain(e) d'avoir les moyens de réellement le faire »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'actifs envisageant de se rapprocher de leur lieu de travail en fonction de l'âge

- % « oui, vous l'envisagez sérieusement » + « oui, mais vous n'êtes pas certain(e) d'avoir les moyens de réellement le faire »

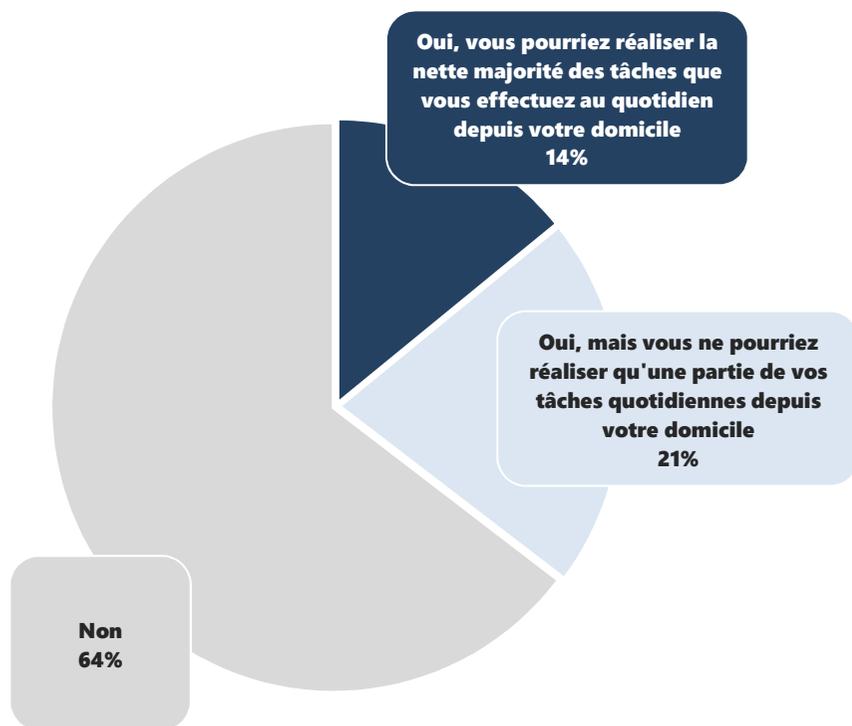


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

A peine plus d'un tiers de la population active peut exercée (ne serait-ce que partiellement) sa profession à distance

« Dans le cadre de votre profession actuelle, serait-il techniquement possible pour vous de télétravailler (c'est-à-dire d'effectuer une partie des tâches que vous réalisez au quotidien à distance, à partir de votre domicile par exemple) ? »

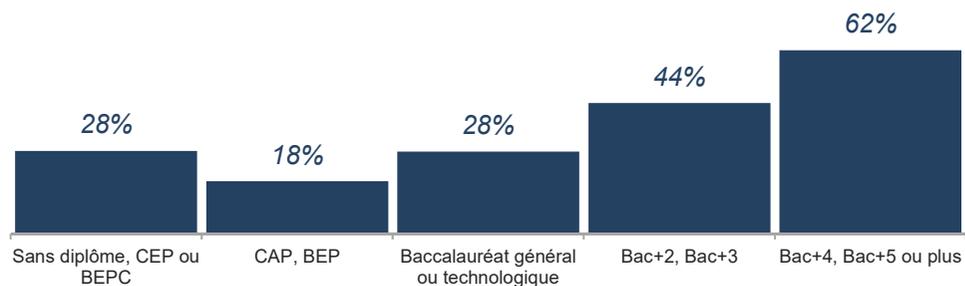
Base : actifs occupés hors étudiants et indépendants, n = 2313



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'actifs dont la profession peut être exercée à domicile en fonction du niveau de diplôme

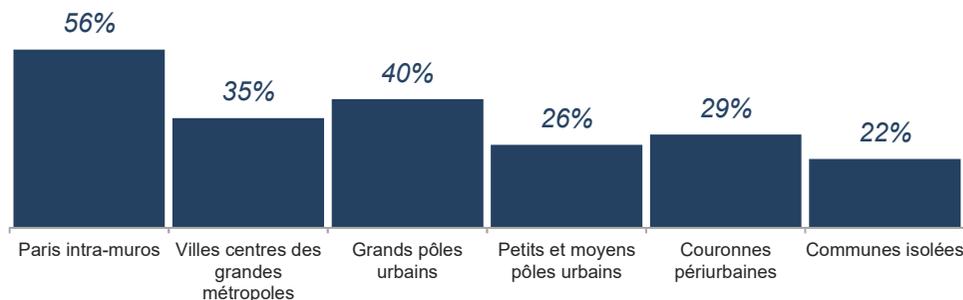
- % « oui, la nette majorité des tâches [...] » + « oui, mais seulement une partie [...] »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'actifs dont la profession peut être exercée à domicile en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

- % « oui, la nette majorité des tâches [...] » + « oui, mais seulement une partie [...] »

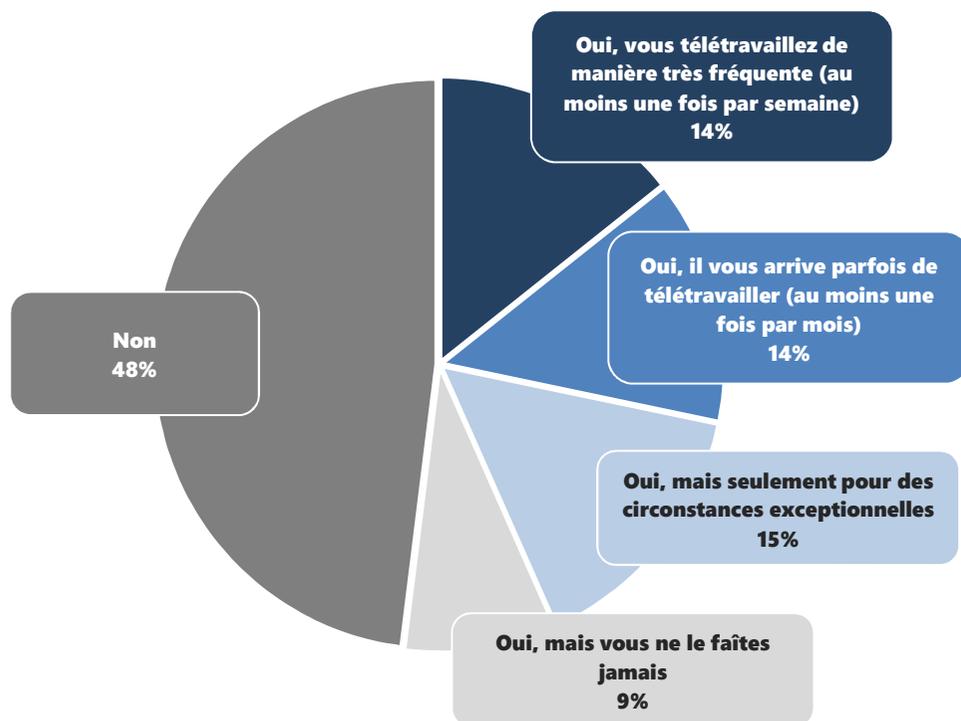


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Seuls 28% des actifs dont la profession peut être exercée à distance télétravaillent de manière relativement régulière (soit 6% de la population active)

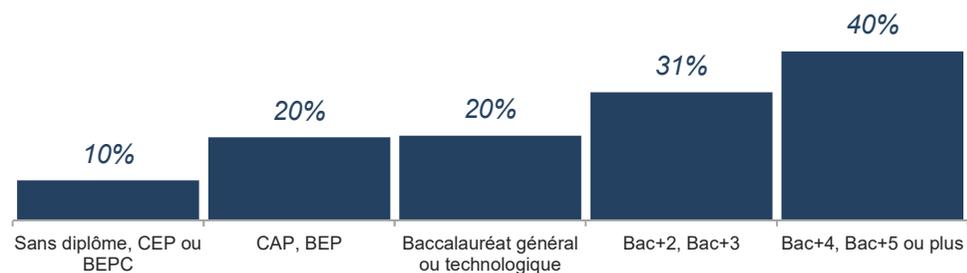
« Et votre employeur vous autorise-t-il à télétravailler ? »

Base : actifs occupés hors étudiants et indépendants dont la profession peut être exercée à domicile, n = 882



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

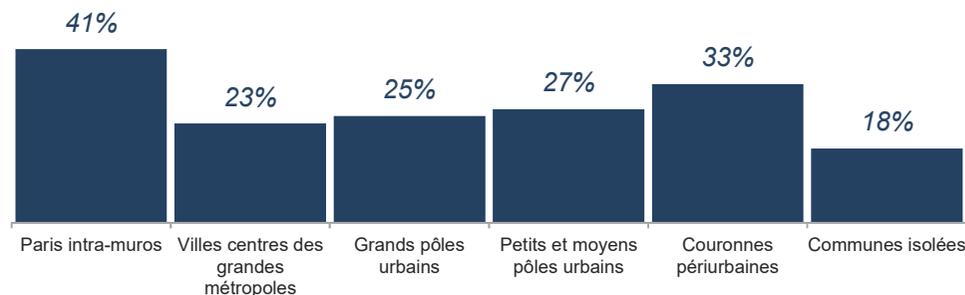
Pourcentage d'actifs qui télétravaillent en fonction du niveau de diplôme
- % « oui, [...] de manière très fréquente » + « oui, [...] parfois »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'actifs qui télétravaillent en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

- % « oui, [...] de manière très fréquente » + « oui, [...] parfois »

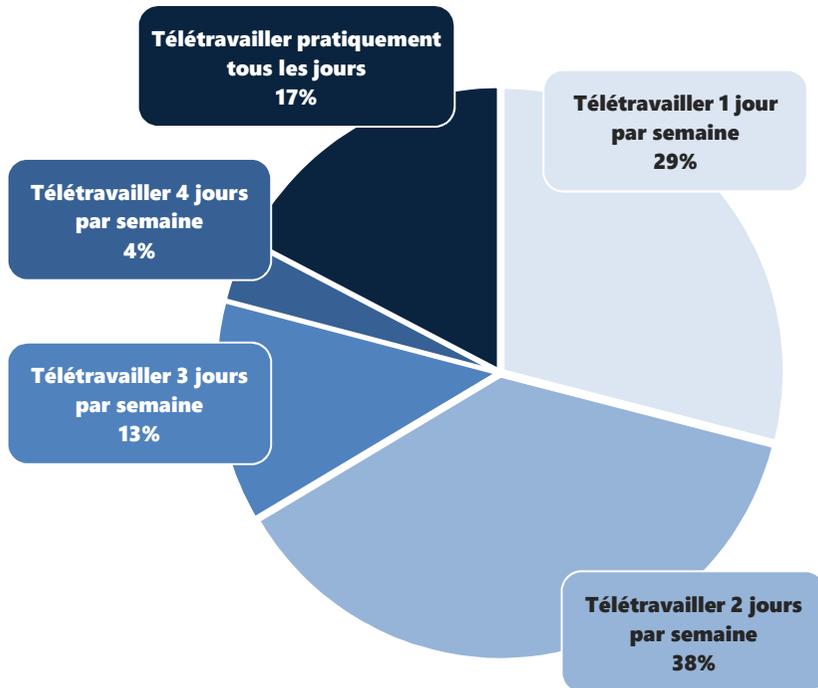


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Les deux tiers des actifs dont la profession peut être exercée à distance estiment qu'un jour ou deux par semaine constitue le rythme idéal de télétravail

« Quel serait selon vous le rythme idéal de télétravail ? »

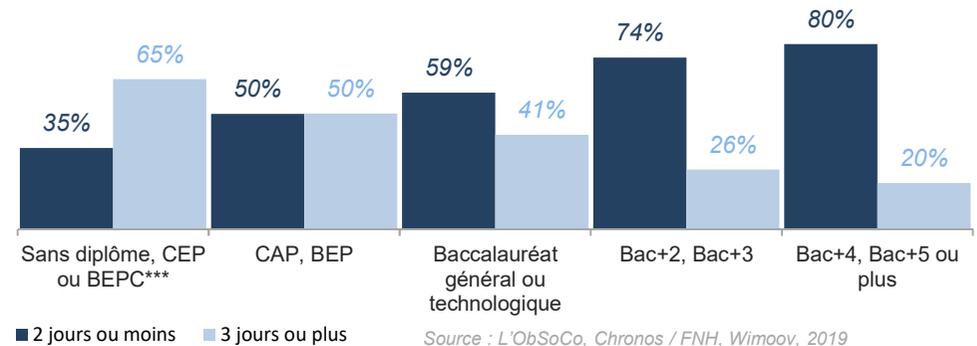
Base : actifs occupés hors étudiants et indépendants dont la profession peut être exercée à domicile, n = 882



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

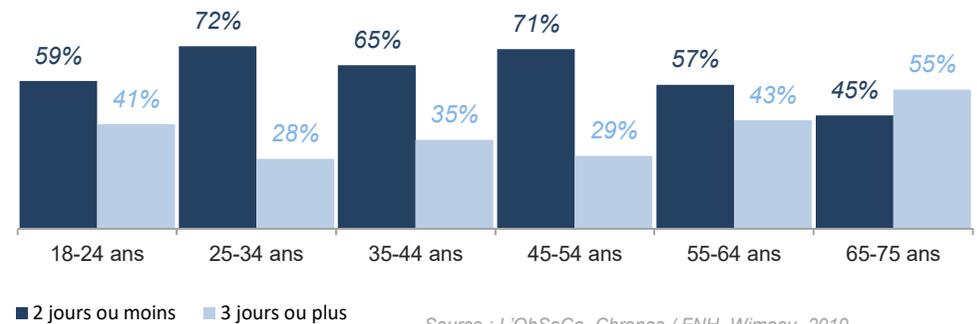
Rythme idéal du télétravail en fonction du niveau de diplôme

- % « 2 jours ou moins » vs « 3 jours ou plus »



Rythme idéal du télétravail en fonction de l'âge

- % « 2 jours ou moins » vs « 3 jours ou plus »

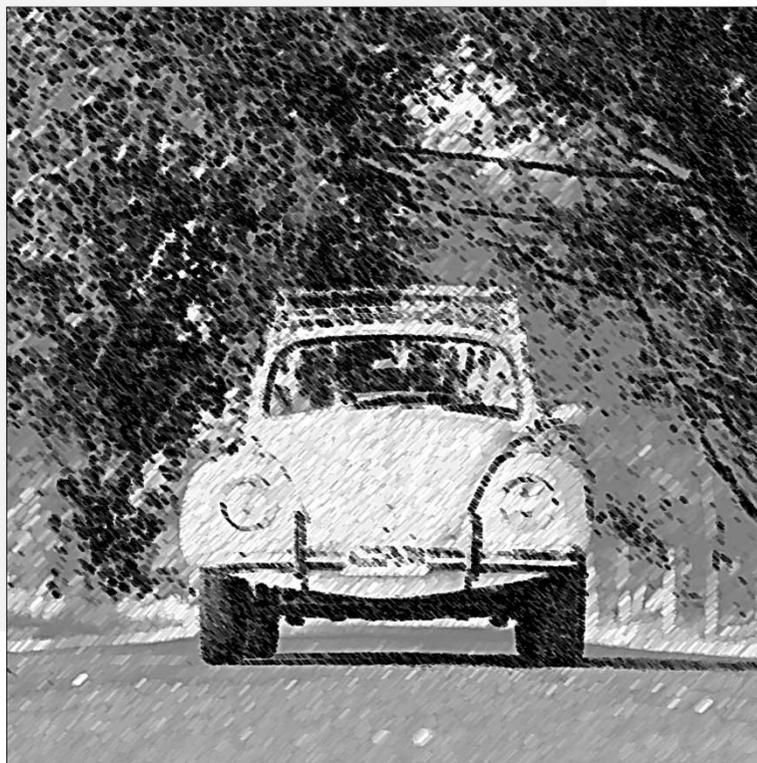


Les dispositifs incitatifs

Des marges d'évolution potentielles en matière de mobilité significatives à moyen terme



LA VOITURE PERSONNELLE



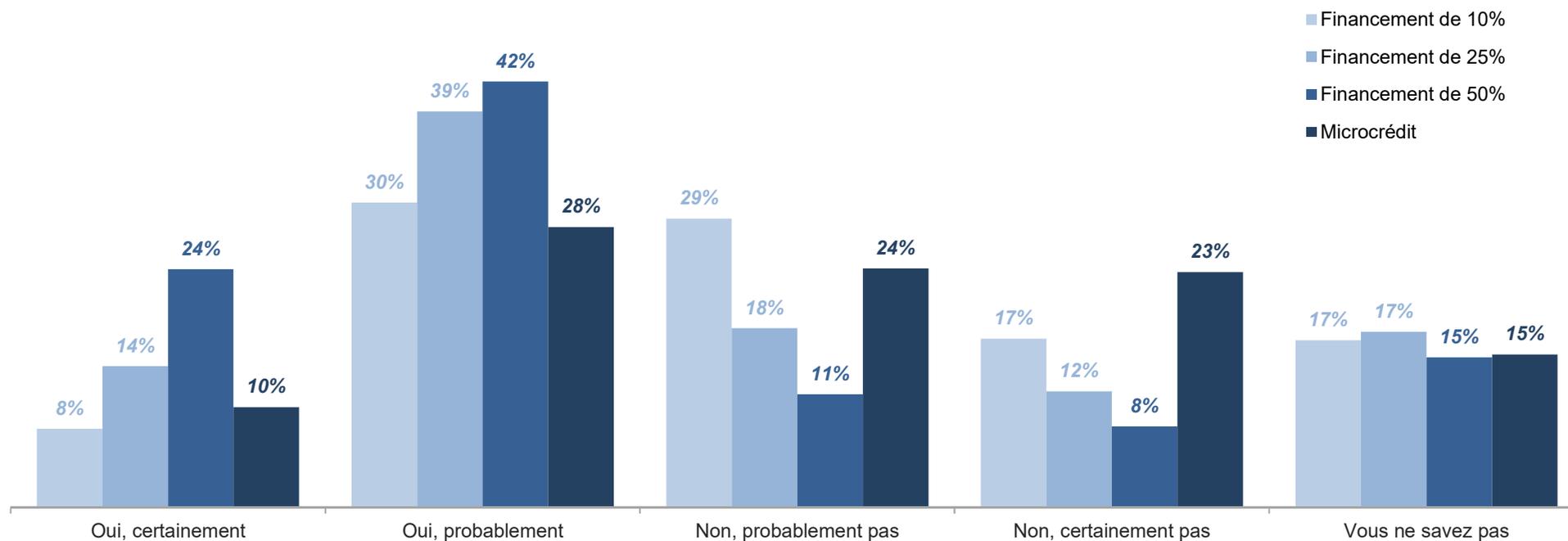
A retenir :

- Un dispositif de type « **prime à la conversion** » (s'il était connu et peu sélectif), serait susceptible d'inciter **entre 38% et 66%** des automobilistes à remplacer leur véhicule actuel par un véhicule moins polluant (selon l'intensité de la « prime »).
- Seuls 10% des répondants qui envisageraient de recourir à la prime à la conversion pour remplacer leur véhicule actuel sont frontalement opposés au fait de **profiter de cette « prime » pour se convertir à l'hybride ou à l'électrique**.
- Face à une nouvelle **hausse de 10% du prix du carburant**, près d'un automobiliste sur deux pense qu'il réduirait son usage de la voiture. **Si le prix de l'essence venait à doubler**, cette part passe à plus des deux tiers, dont 35% qui réduirait « beaucoup » leur usage de la voiture et 6% qui ne l'utiliseraient plus du tout.

Selon le niveau de financement, entre un et deux tiers des propriétaires de véhicules susceptibles de profiter d'une prime à la conversion pour acquérir un véhicule moins polluant

« Vous avez déclaré disposer au sein de votre foyer d'un véhicule automobile classique (diesel ou essence). Envisageriez-vous de le remplacer par un véhicule plus récent, moins polluant **si l'état finançait 10% (scénario 1) / 25% (scénario 2) / 50% (scénario 3) du prix d'achat pour les propriétaires de véhicules anciens / si vous aviez la possibilité de souscrire un microcrédit (scénario 4) ?** »

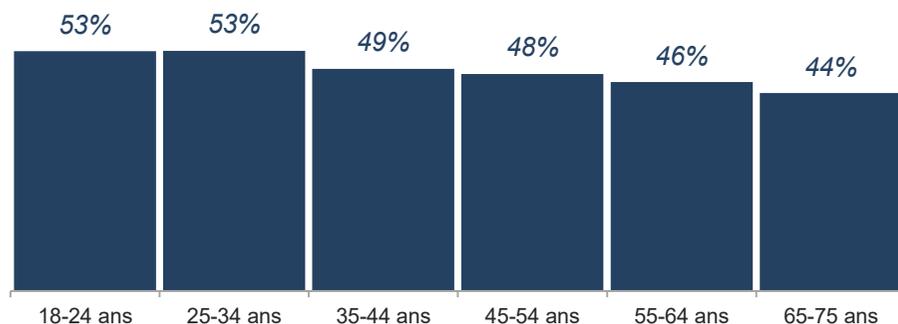
Base : individus disposant d'au moins un véhicule automobile au sein de leur foyer, n = 3575 – L'échantillon total a été divisé en 4 sous-échantillons appariés auxquels un scénario a été proposé



Une propension à profiter d'une prime à la conversion légèrement corrélée à l'âge... et fortement corrélée à la position idéologique vis-à-vis des enjeux environnementaux 1/2

Pourcentage d'individus qui remplaceraient leur automobile par un véhicule plus récent et moins polluant, en fonction de l'âge

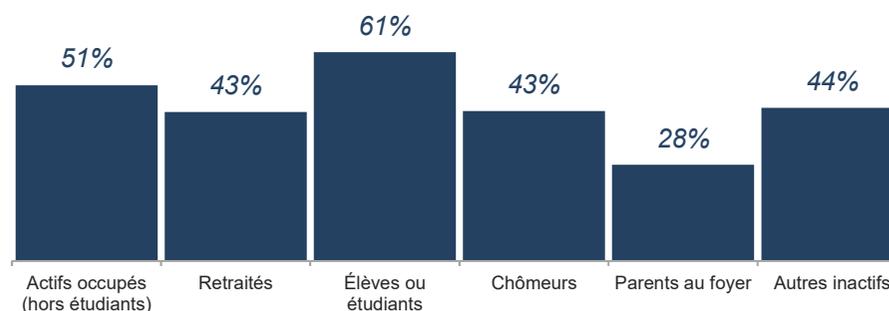
- % « oui certainement » + « oui probablement » tous scénarios confondus



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus qui remplaceraient leur automobile par un véhicule plus récent et moins polluant, en fonction de leur situation professionnelle

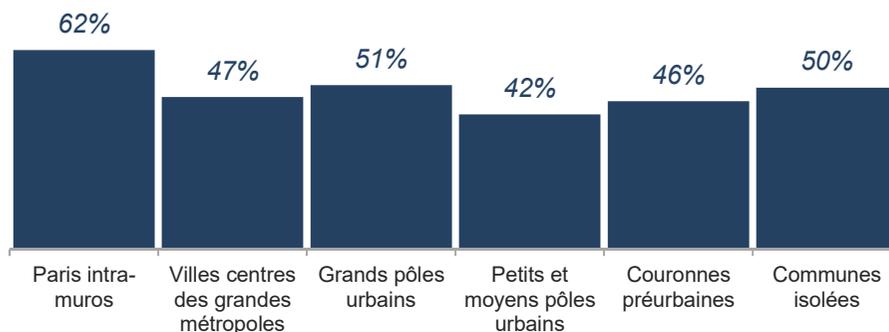
- % « oui certainement » + « oui probablement » tous scénarios confondus



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus qui remplaceraient leur automobile par un véhicule plus récent et moins polluant, en fonction du zonage en aire urbaine

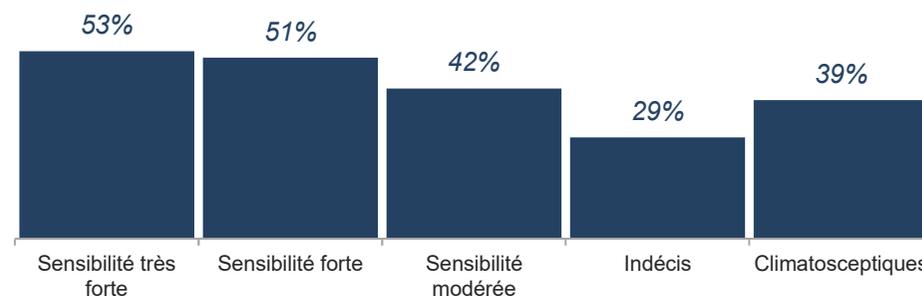
- % « oui certainement » + « oui probablement » tous scénarios confondus



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'individus qui remplaceraient leur automobile par un véhicule plus récent et moins polluant, en fonction de leur sensibilité environnementale

- % « oui certainement » + « oui probablement » tous scénarios confondus

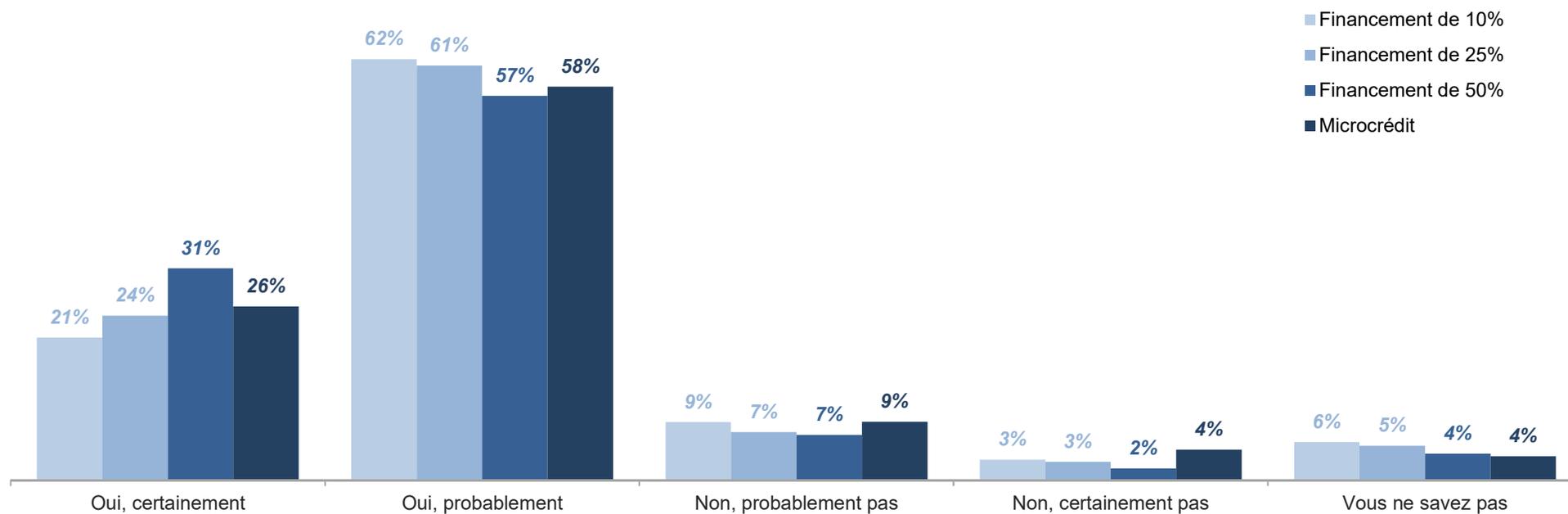


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Parmi les personnes qui envisagent de profiter d'une prime à la conversion pour remplacer leur véhicule, seul un faible pourcentage est opposé à l'achat d'un véhicule hybride ou électrique

« Vous avez déclaré envisager de remplacer votre véhicule par un véhicule plus récent, moins polluant. Envisageriez-vous, toujours dans le cas où l'état financerait 10% (scénario 1) / 25% (scénario 2) / 50% (scénario 3) du prix d'achat pour les propriétaires de véhicules anciens / où vous auriez la possibilité de souscrire un microcrédit (scénario 4), d'acquérir un véhicule hybride ou électrique ? »

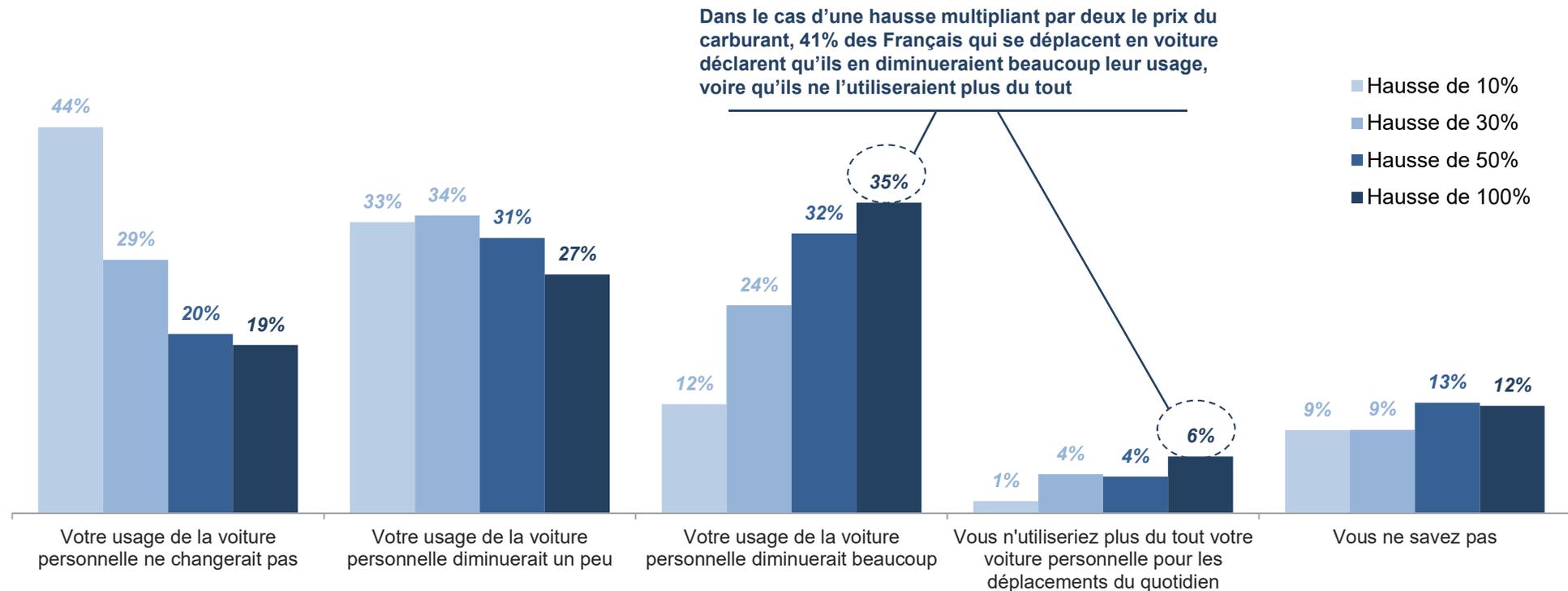
Base : individus ayant déclaré qu'ils envisageraient de remplacer leur véhicule par un véhicule moins polluant, n = 1767 – L'échantillon total a été divisé en 4 sous-échantillons appariés auxquels un scénario a été proposé



Dans le cas d'une hausse multipliant par deux le prix du carburant, 41% des Français qui se déplacent en voiture déclarent qu'ils en diminueraient beaucoup leur usage, voire qu'ils ne l'utiliseraient plus du tout

« Imaginons que demain le prix du carburant augmente de 10% / 30% / 50% / 100%. Quel impact cette hausse du prix du carburant aurait-elle sur l'usage que vous faites de votre voiture personnelle pour les déplacements du quotidien ? »

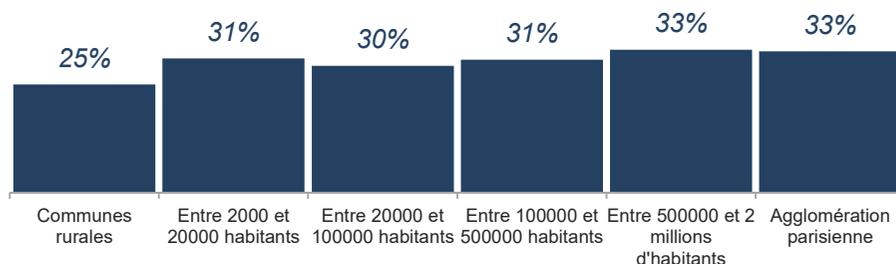
Base : individus se déplaçant en voiture pour les activités du quotidien, n = 3483 – L'échantillon total a été divisé en 4 sous-échantillons appariés auxquels un scénario a été proposé



Une anticipation de diminution légèrement plus faible au milieu du cycle de vie, chez les actifs occupés, les ménages aisés et au sein des communes rurales 1/2

Pourcentage qui diminueraient beaucoup ou arrêteraient d'utiliser la voiture en fonction de la taille de l'agglomération de résidence

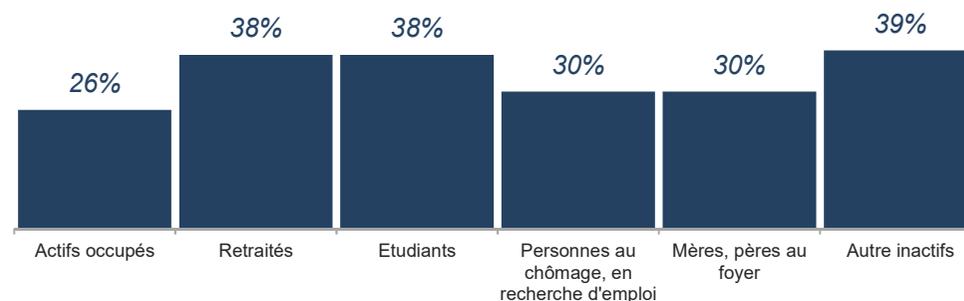
- % tous scénarios confondus



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage qui diminueraient beaucoup ou arrêteraient d'utiliser la voiture en fonction de la situation professionnelle

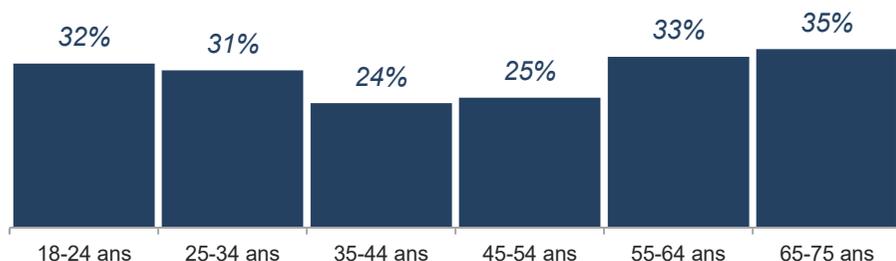
- % Tous scénarios confondus



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage qui diminueraient beaucoup ou arrêteraient d'utiliser la voiture en fonction de l'âge

- % tous scénarios confondus



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage qui diminueraient beaucoup ou arrêteraient d'utiliser la voiture en fonction du niveau de vie du foyer

- % tous scénarios confondus

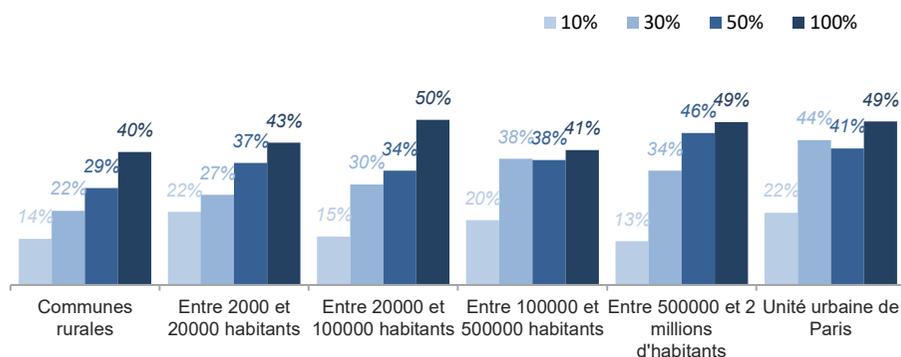


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Une anticipation de diminution légèrement plus faible au milieu du cycle de vie, chez les actifs occupés, les ménages aisés et au sein des communes rurales 2/2

Pourcentage qui diminueraient beaucoup ou arrêteraient d'utiliser la voiture en fonction de la taille de l'agglomération de résidence

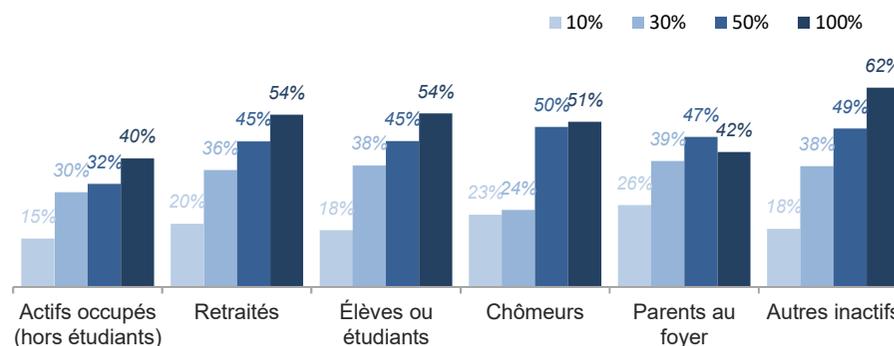
- % en fonction des différents scénarios



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage qui diminueraient beaucoup ou arrêteraient d'utiliser la voiture en fonction de la situation professionnelle

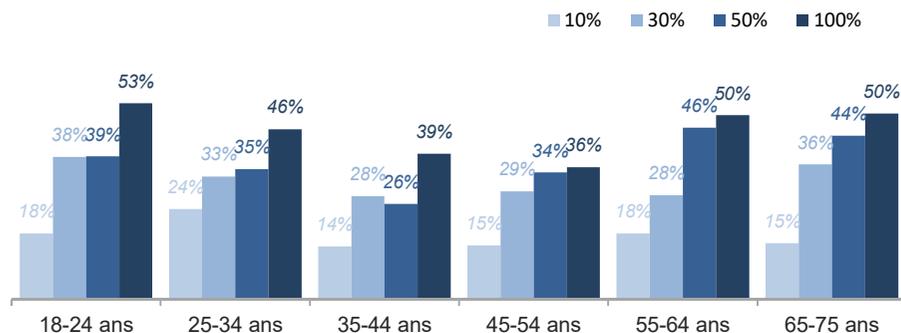
- % en fonction des différents scénarios



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage qui diminueraient beaucoup ou arrêteraient d'utiliser la voiture en fonction de l'âge

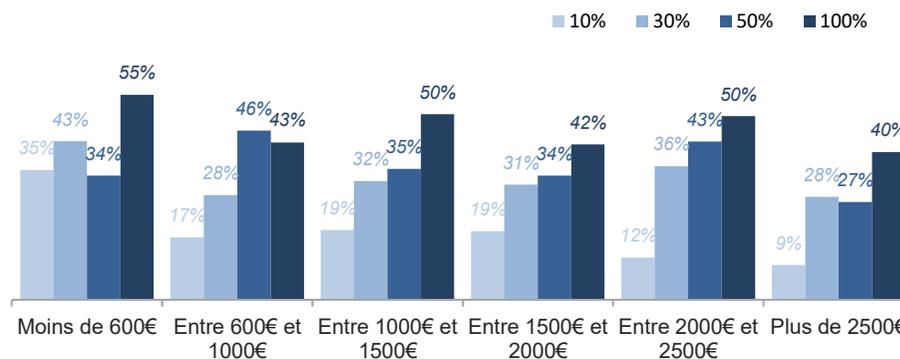
- % en fonction des différents scénarios



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage qui diminueraient beaucoup ou arrêteraient d'utiliser la voiture en fonction du niveau de vie du foyer

- % en fonction des différents scénarios

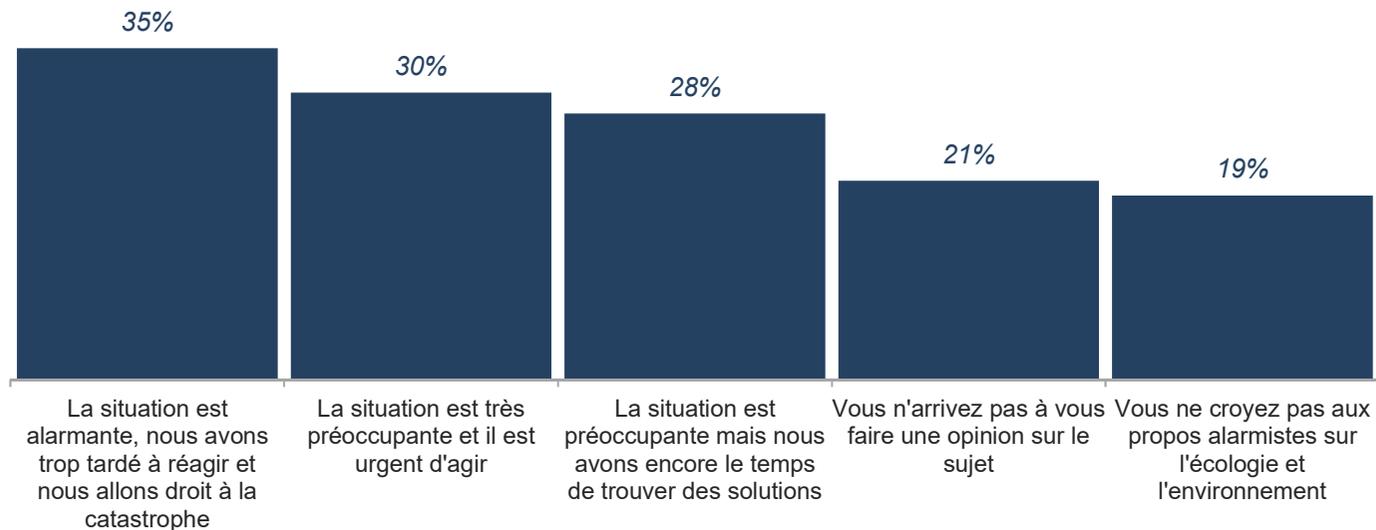


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

La position idéologique dicte davantage les réactions face à une hausse du prix du carburant que les contraintes socio-économiques

Pourcentage qui diminueraient beaucoup ou arrêteraient d'utiliser la voiture en fonction du positionnement idéologique vis-à-vis des enjeux environnementaux

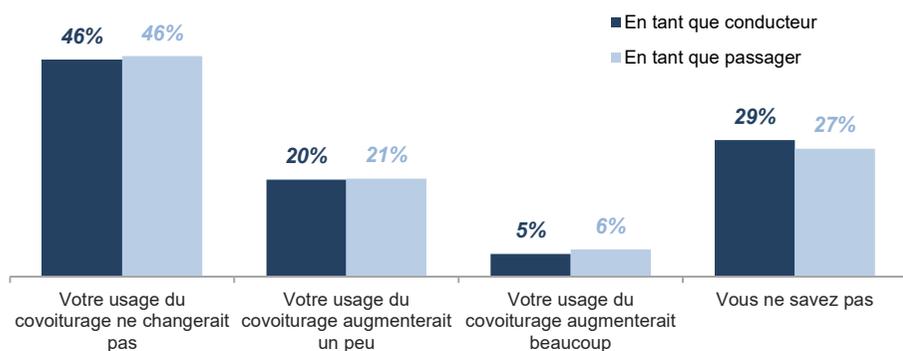
- % tous scénarios confondus



Des marges de progression sur le covoiturage, essentiellement auprès d'une population jeune et diplômée

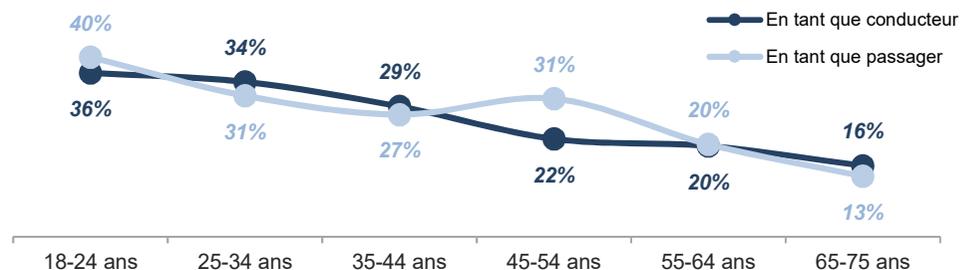
« Imaginons que demain votre région mette en place des aires de covoiturage (points de départ et d'arrivée propices au covoiturage, à proximité des entrées et sorties d'autoroutes et de routes nationales par exemple) à proximité des lieux que vous fréquentez au quotidien. Quel impact la mise en place de ces aires de covoiturage aurait-elle sur votre pratique du covoiturage **en tant que conducteur / en tant que passager** lors de vos déplacements du quotidien ? »

Base : totale, n = 4000 – L'échantillon total a été divisé en 2 sous-échantillons appariés auxquels un scénario a été proposé



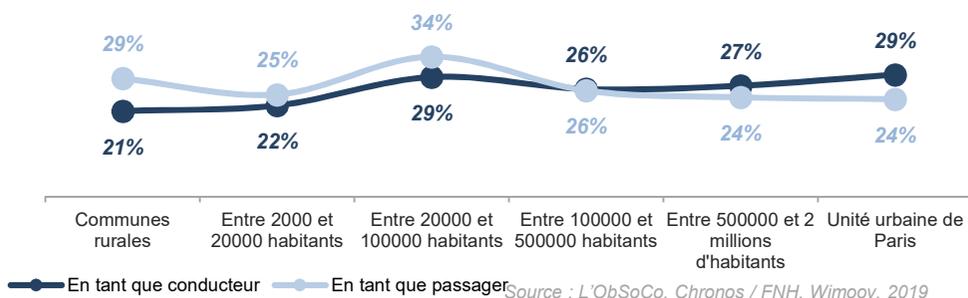
Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage qui augmenteraient leur usage du covoiturage en fonction de l'âge



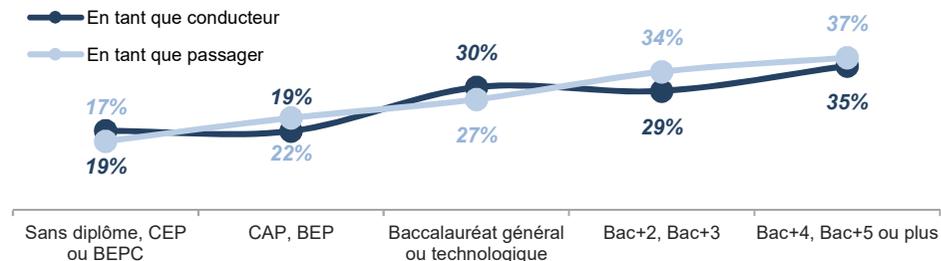
Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage qui augmenteraient leur usage du covoiturage en fonction de la taille de l'agglomération de résidence



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage qui augmenteraient leur usage du covoiturage en fonction du niveau de diplôme



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

LES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS À LA VOITURE PERSONNELLE



A retenir :

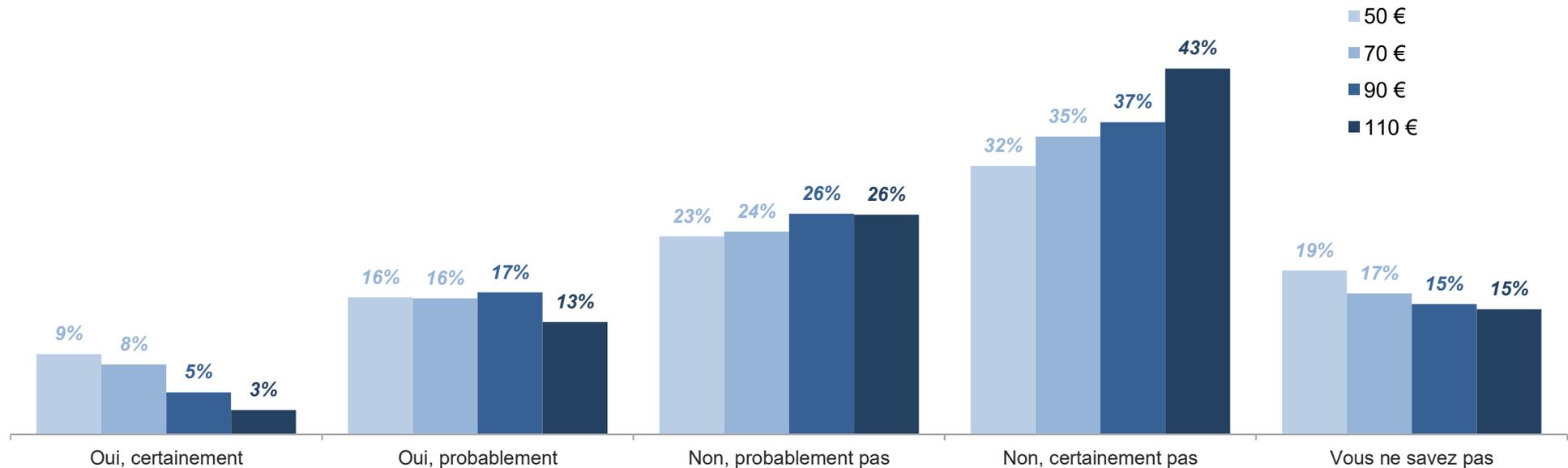
- **29%** : la part des Français dont l'usage des transports collectifs augmenterait de manière significative en cas de gratuité des transports collectifs
- **Entre 25% et 16%** (en fonction du tarif proposé) : la part des Français qui seraient susceptibles de s'abonner à une carte de type MAAS qui leur donneraient accès à l'ensemble des offres de transport de leur région
- **47%** : la part de la population active qui augmenterait son usage des modes de transport alternatifs à la voiture personnelle en cas de mise en place de « tickets mobilité » par les employeurs
- **25%** : la part des Français qui augmenteraient leur usage du vélo si des emplacements de stationnements sécurisés ou des espaces de stockages dans les transports collectifs étaient mis en place

Même à un prix relativement peu élevé, la carte d'abonnement de type MAAS ne séduit qu'une part minoritaire de la population

« Imaginons que demain votre région mette en place une carte d'abonnement public permettant d'utiliser l'intégralité des offres de transport disponibles dans le périmètre de la région (transports collectifs, véhicules automobiles, vélos et trottinettes en libre-service, plateforme de covoiturage). Cette carte d'abonnement serait proposée à **50€ / 70€ / 90€ / 110€** par mois.

Pensez-vous que vous souscrieriez à cette carte d'abonnement aux offres de transport de votre région ? »

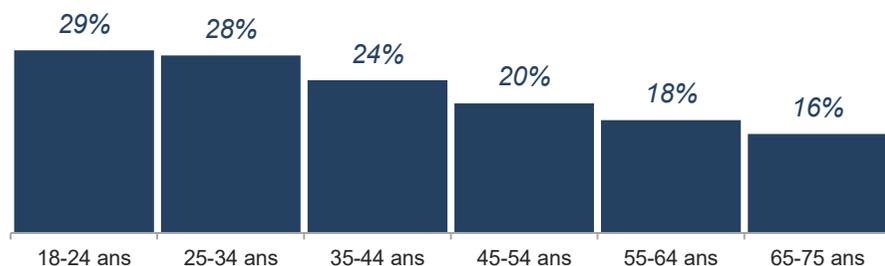
Base : totale, n = 4000 – L'échantillon total a été divisé en 4 sous-échantillons appariés auxquels un scénario a été proposé



L'attrait pour la carte de MAAS plus fort chez les moins de 35 ans et très fort chez les Parisiens

Pourcentage qui souscriraient à la carte d'abonnement aux transports de leur région, en fonction de l'âge

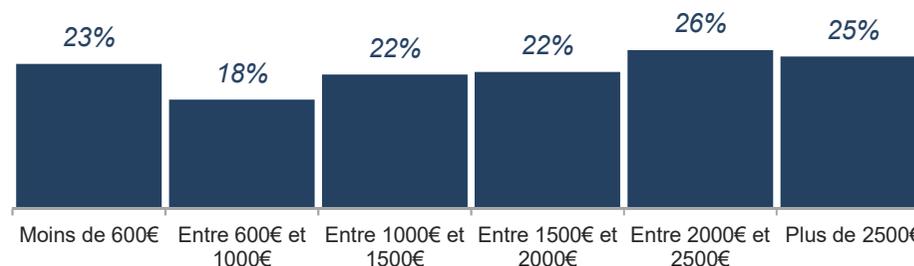
- % « oui certainement » + « oui probablement » tous scénarios confondus



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage qui souscriraient à la carte d'abonnement aux transports de leur région, en fonction du niveau de vie (revenus mensuels net par unité de consommation)

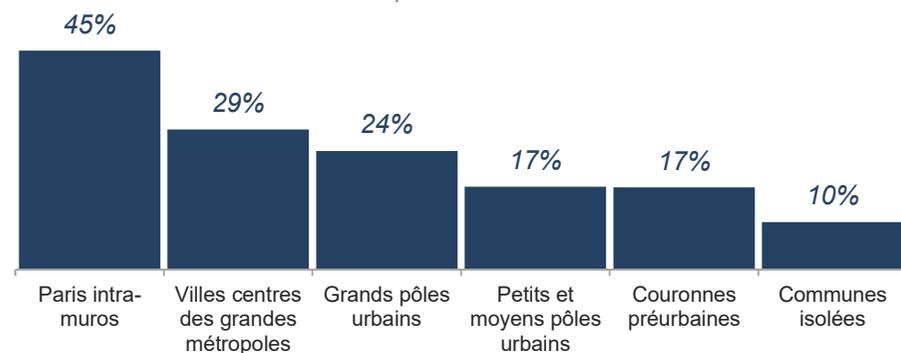
- % « oui certainement » + « oui probablement » tous scénarios confondus



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage qui souscriraient à la carte d'abonnement aux transports de leur région, en fonction du zonage en aire urbaine

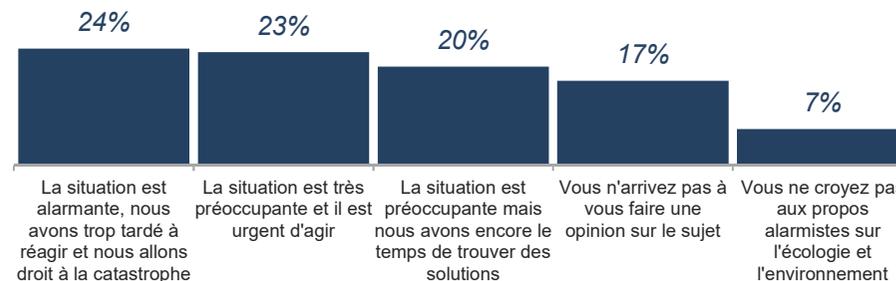
- % « oui certainement » + « oui probablement » tous scénarios confondus



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage qui souscriraient à la carte d'abonnement aux transports de leur région, en fonction de leur sensibilité environnementale

- % « oui certainement » + « oui probablement » tous scénarios confondus

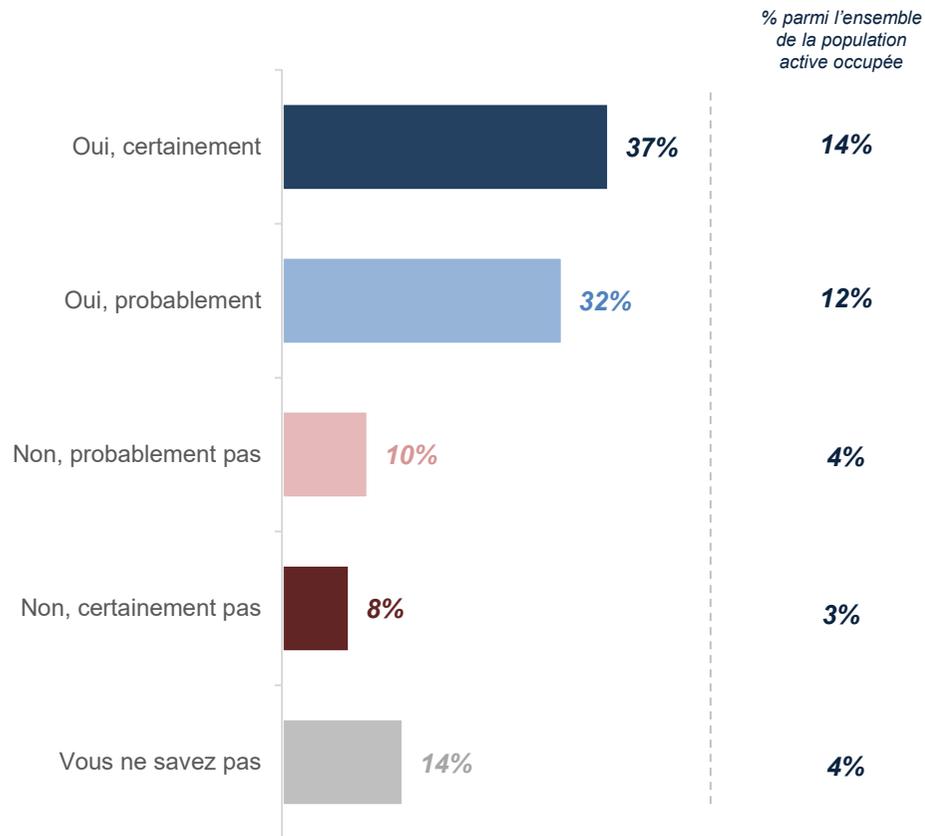


Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Plus des deux tiers des actifs ayant la possibilité de réaliser une partie de leur travail à distance auraient recours à des tiers lieux leur permettant de réduire leur temps de transport

« Si votre employeur louait des bureaux ou des espaces de travail à proximité de chez vous, pensez-vous que vous y auriez recours pour travailler une partie de la semaine ? »

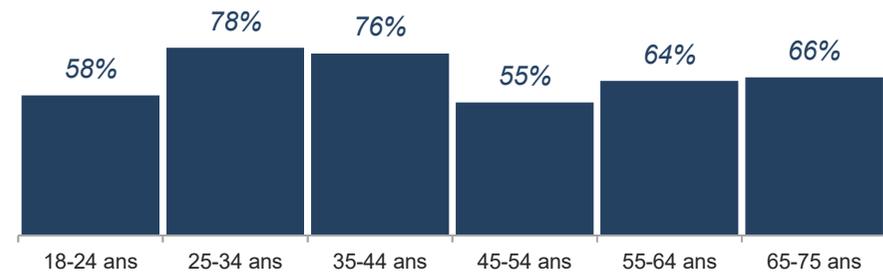
Base : actifs occupés ayant la possibilité d'effectuer une partie de leur travail à distance, n = 882



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'utilisateurs potentiels en fonction de l'âge

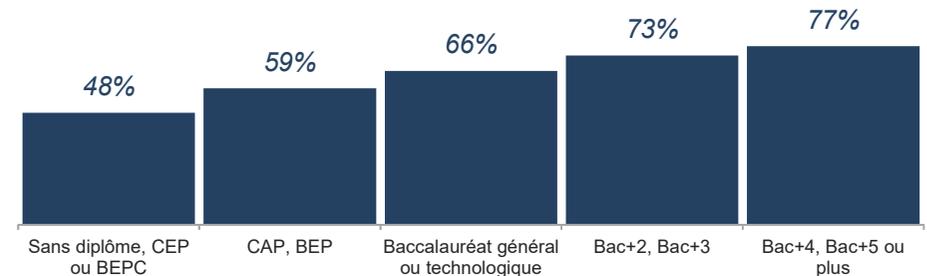
- % « oui, certainement » + « oui, probablement »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Pourcentage d'utilisateurs potentiels en fonction de la taille de l'agglomération de résidence

- % « oui, certainement » + « oui, probablement »



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Diapositive 102

MC1 à remonter vers les slides télétravail

Marie Cheron; 28/01/2020

MC [2]1 entre la slide 130 et la slide 131 :)

Marie Cheron; 28/01/2020

L'OBSoCO

