



FONDATION  
POUR LA NATURE  
ET L'HOMME

# BAROMÈTRE

## des mobilités du quotidien

————— 2<sup>e</sup> édition —————

**Résultats nationaux**  
**Février 2022**

# BAROMÈTRE

## des mobilités du quotidien

2<sup>e</sup> édition



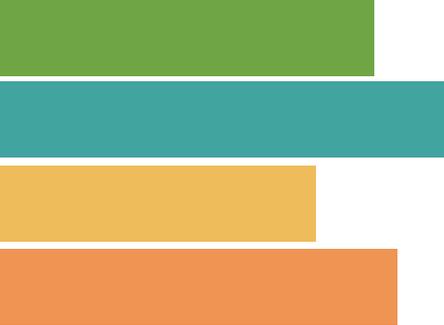
FONDATION  
POUR LA NATURE  
ET L'HOMME

## Sommaire

- 1 - Comparaison barométrique 2019-2021 de quelques indicateurs clés de la mobilité des Français.e.s – p4
- 2 - Conscience environnementale : un léger recul en 2021 masque des réalités plus complexes – p20
- 3 - La mobilité des Français.e.s a été fortement affectée par la crise sanitaire, avec des incidences sociales et environnementales nombreuses – p29
- Zoom : quelles pratiques et freins spécifiques aux personnes les plus vulnérables économiquement ? – p60
- Zoom : analyse de la précarité en matière de mobilité – p69
- 4 - Analyse des appétences et des freins à une mobilité plus durable – p72
- Annexes – p108

# Nombre de répondant.e.s par région

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



# BAROMÈTRE

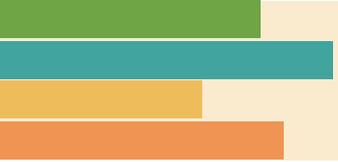
des mobilités du quotidien

2<sup>e</sup> édition



FONDATION  
POUR LA NATURE  
ET L'HOMME

## Chapitre 1 - Comparaison barométrique 2019-2021 de quelques indicateurs clés de la mobilité des Français.e.s



# Précautions méthodologiques

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

## **Un échantillon plus massif**

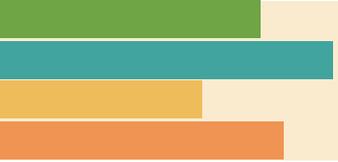
4000 personnes représentatives de la population avaient été interrogées en 2019, alors qu'en 2021 ce sont 13 105 personnes qui ont participé à la vaste enquête du Baromètre.

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

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

## **Un mode global de collecte différent**

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



# Chapitre 1 – L'essentiel (1)

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

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

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

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

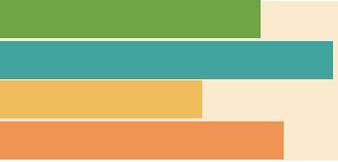
## **Plus de choix, plus de solutions**

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

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

## **Une partie de la population est encore plus isolée**

Les Français.e.s renoncent en 2021 toujours autant à des déplacements pour des raisons de transport ou de mobilité, puisque 26% des répondants ont indiqué avoir du renoncé au moins une fois à un emploi, un RV médical, une activité de loisir, ou à aller voir des proches



# Chapitre 1 – L'essentiel (2)

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

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

## **Une spectaculaire progression de la dépendance à la voiture**

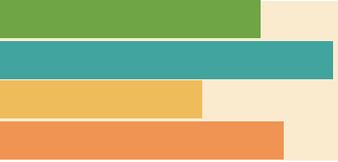
Face à une hausse du prix du carburant, les automobilistes interrogés en 2021 maintiendraient bien plus leur usage de la voiture qu'en 2019, et ce en particulier dans les 3 scénarios les plus contraignants qui leur ont été proposés (+30%, +50%, +100% d'augmentation), avec une progression de +14 à +17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

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

## **En 2021, la conscience environnementale semble reculer**

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

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

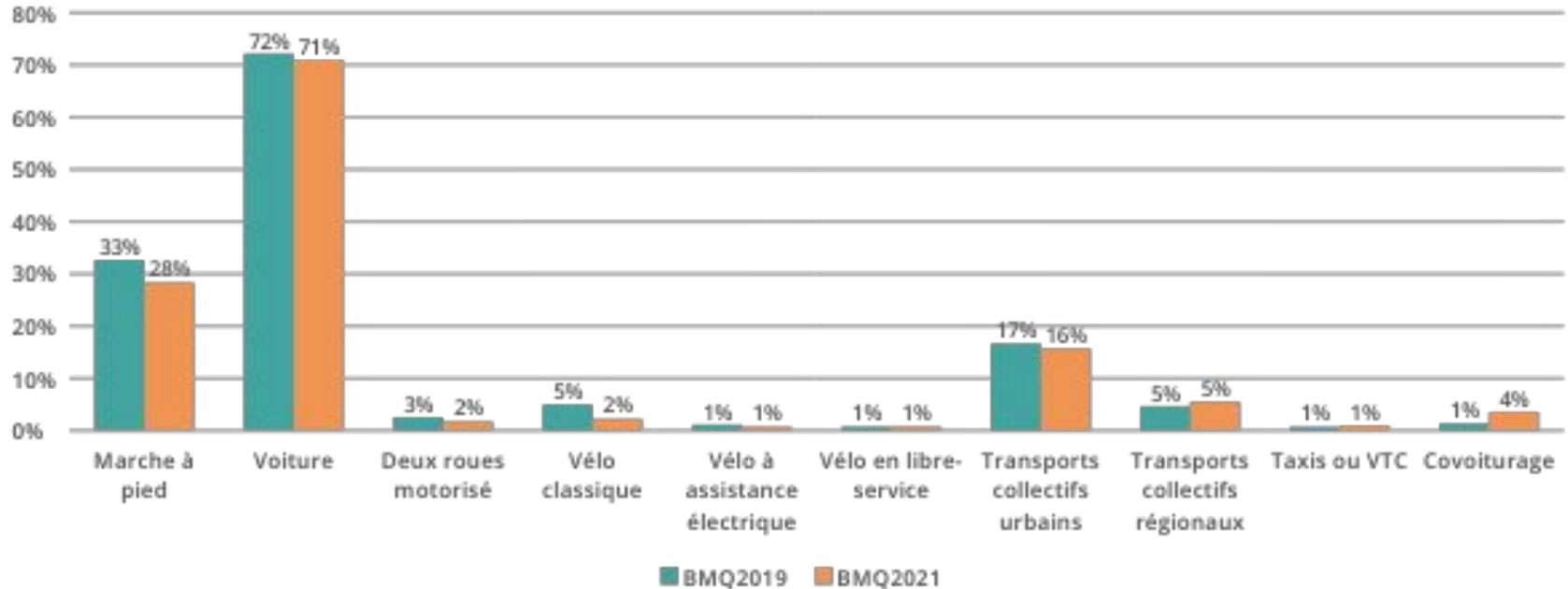


# 10 indicateurs barométriques pour mesurer l'évolution de la mobilité

1. **Mode de transport principal pour les déplacements du quotidien**
2. **Mono, multi et intermodalités**
3. **Services de mobilité qui existent à proximité**
4. **Possibilité de choisir entre différents modes de transport**
5. **Périmètre de la mobilité**

# Une stabilité apparente de la répartition des modes de transport

Mode de transport principal : comparaison 2019-2021



La répartition des modes de transport utilisés à titre principal apparaît très stable entre 2019 et 2021. La diminution observée pour les modes actifs (marche, vélo) s'explique principalement par une meilleure prise en compte des territoires moins denses dans l'échantillon 2021, tandis que le covoiturage était probablement sous-représenté en 2019 au regard des statistiques nationales INSEE. En revanche, **cette stabilité apparente masque de fortes évolutions d'usage au sein de la population**, présentées dans les prochains chapitres.

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

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

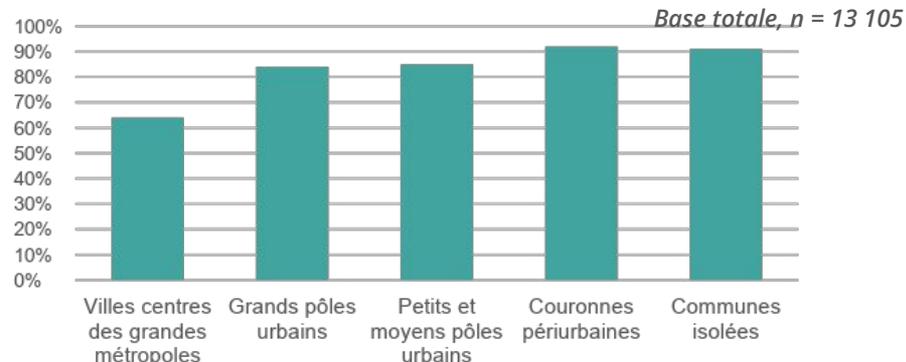
En parallèle, le taux d'équipement des ménages en voitures électriques et hybrides a progressé, passant de 4,2% à 7% parmi les répondants.

Les possesseurs de cette catégorie de véhicules sont :

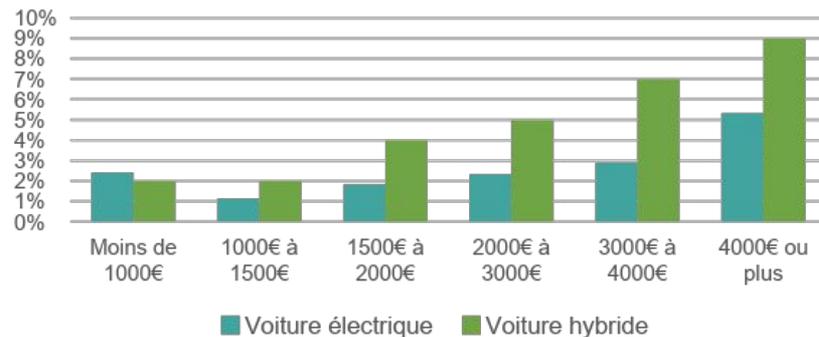
- plutôt âgés (plus de 60 ans)
- aisés (revenus supérieurs à 3 000 euros)
- plus enclins que la moyenne à essayer des alternatives à la voiture solo

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

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



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

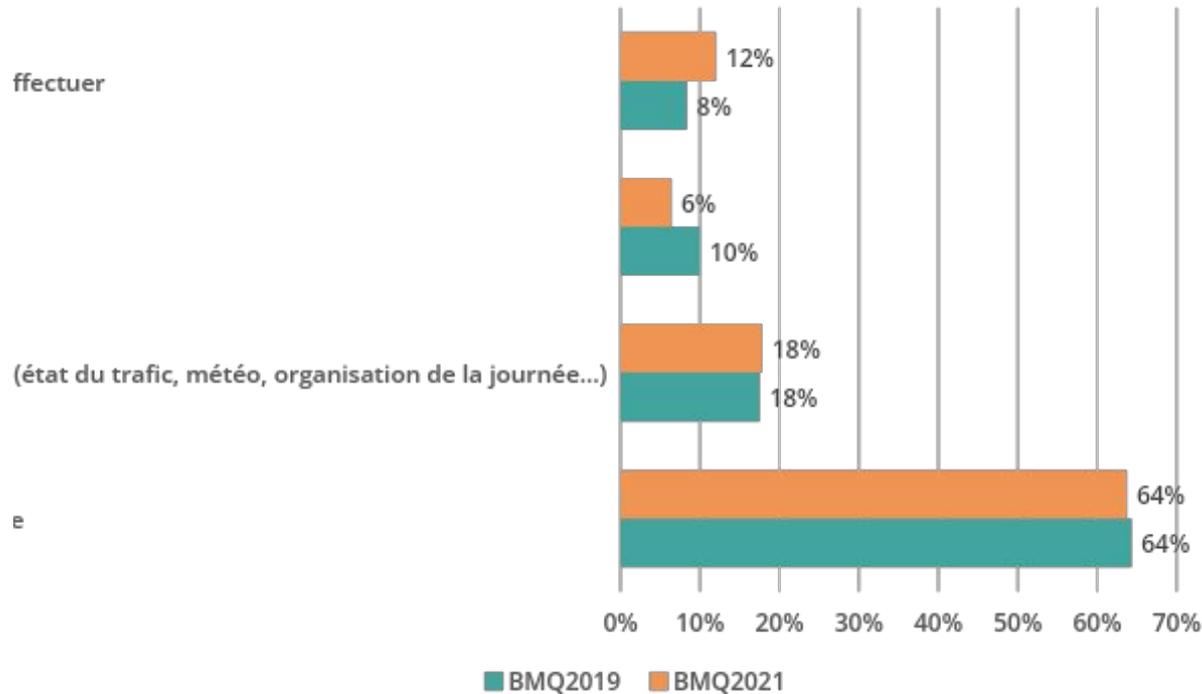


Base Possesseurs de voiture électrique, n = 264

Base Possesseurs de voiture hybride, n = 562

# Une relative stabilité des usages en mono, multi et intermodalités

## Mono, multi et intermodalités Comparaison 2019-2021

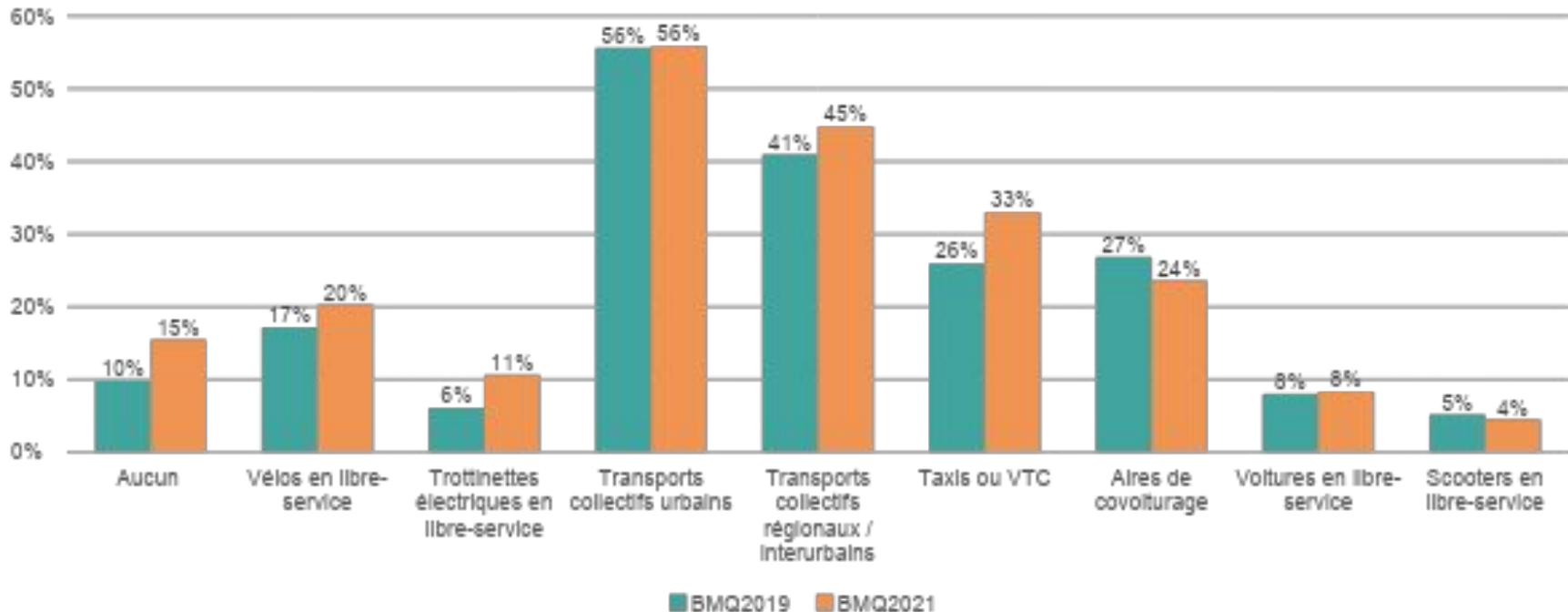


**82% des usages restent stables** entre les deux éditions.

L'intermodalité, historiquement parent pauvre des mobilités du quotidien, perd 4 points au profit d'une multimodalité liée au type de trajet à effectuer.

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

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

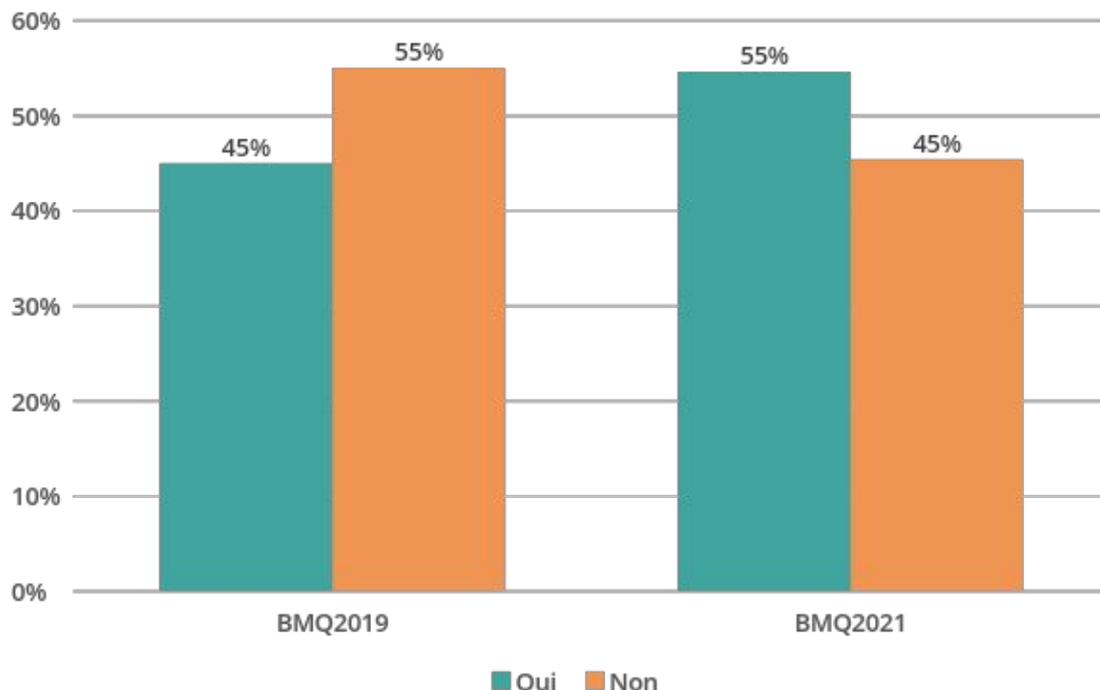


La plupart des services de mobilité à proximité du domicile sont mieux représentés en 2021. Un constat probablement lié à la fois à une **réelle progression de l'offre de service**, notamment dans les territoires urbains, mais aussi à une **meilleure appréhension des services existants par les répondants**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

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

# Des Français plus nombreux à pouvoir choisir leur mode de transport

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



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

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

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

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

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

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

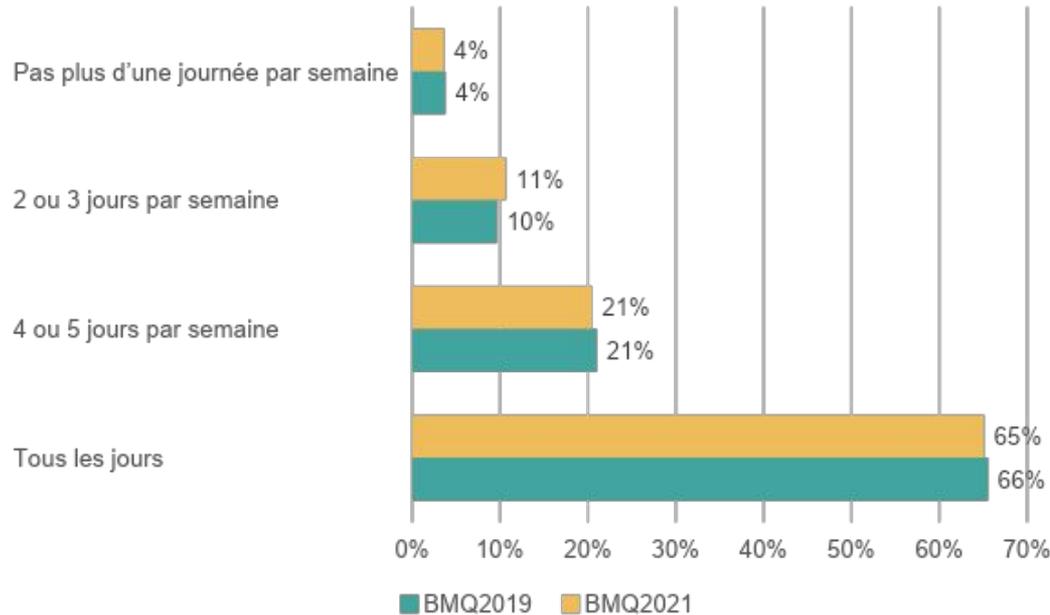
  

	Ailleurs dans votre département			Ailleurs dans votre région		
	BMQ2019	BMQ2021		BMQ2019	BMQ2021	
Tous les jours ou presque	21%	13%	-7%	6%	5%	-1%
Plusieurs fois par semaine	26%	16%	-10%	8%	7%	-1%
Environ une fois par semaine	23%	22%	-1%	12%	10%	-1%
Environ une fois par mois	16%	22%	7%	28%	26%	-2%
Quelques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

En 2021, les Français.e.s. se déplacent moins loin et ont espacé dans le temps leurs déplacements plus lointains. Une modulation des usages caractéristique des incidences de la crise sanitaire sur les modes de vie.

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

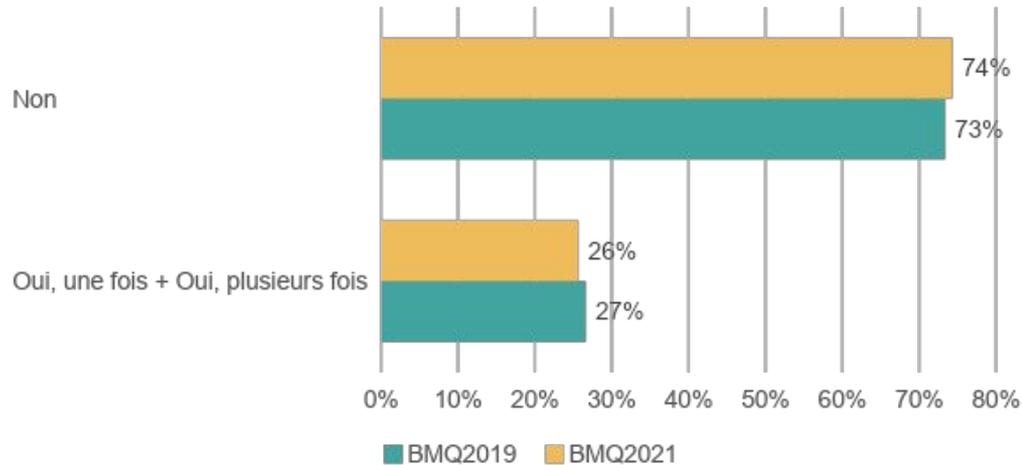
Intensité de la mobilité : comparaison 2019-2021



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

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

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



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

# Une spectaculaire progression de la dépendance à la voiture

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

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

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

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

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

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

# En 2021, la conscience environnementale semble reculer (1)

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

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

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

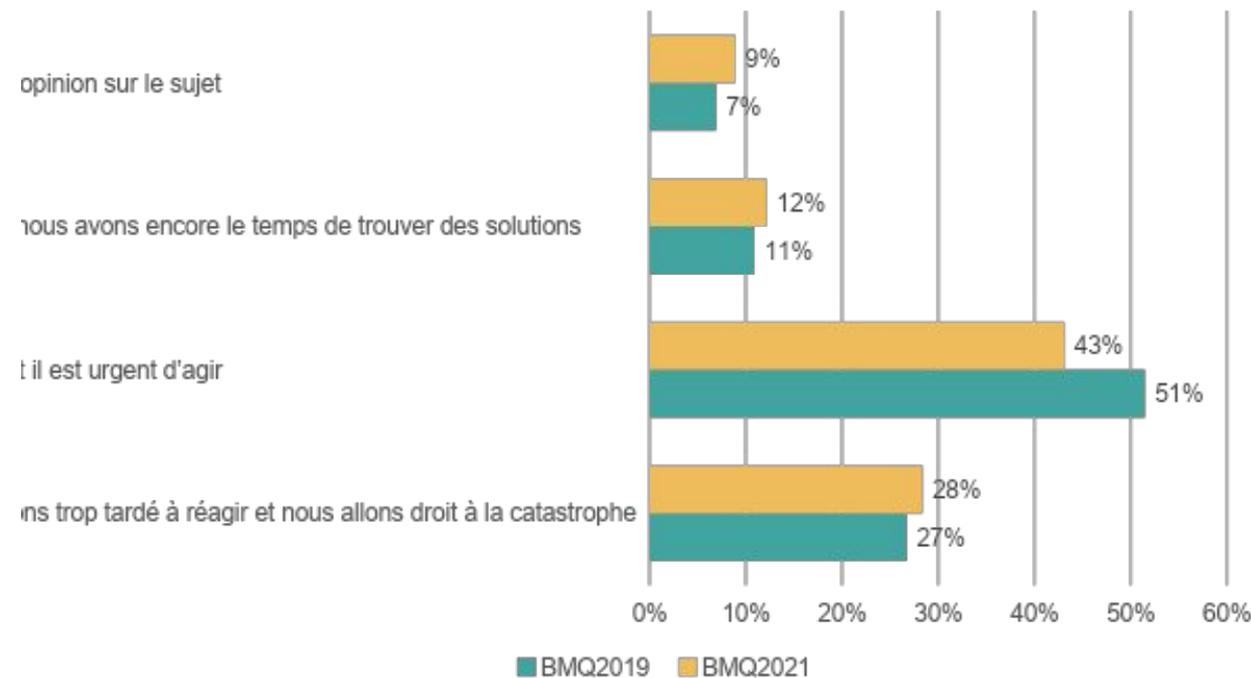
La conscience environnementale liée aux pratiques de mobilité a reculé en 2021, au profit d'une progression des phénomènes de scepticisme.

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

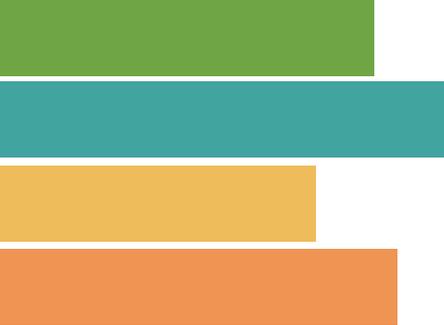
	BMQ2019	BMQ2021		BMQ2019	BMQ2021	
Beaucoup	45%	38%	-7%	10%	10%	0%
Un peu	37%	37%	0%	42%	37%	-5%
Très peu	11%	13%	2%	30%	30%	0%
Pas du tout	3%	5%	2%	11%	13%	1%
Vous ne savez pas	4%	8%	4%	6%	10%	4%

# En 2021, la conscience environnementale semble reculer (2)

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



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



# BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

2<sup>e</sup> édition



FONDATION  
POUR LA NATURE  
ET L'HOMME

## Chapitre 2 – Conscience environnementale : un léger recul en 2021 masque des réalités plus complexes

# Chapitre 2 – L'essentiel (1)

## Les enjeux environnementaux inquiètent 72% des Français.e.s

Près de 3 Français.es. sur 4 considèrent que la situation est préoccupante ou alarmante en matière d'écologie et d'environnement. Pour 28%, la situation est alarmante, un chiffre qui se vérifie au sein de l'échantillon quel que soit le niveau de revenu et le territoire de vie. Sont particulièrement préoccupés les moins de 35 ans (35%), les demandeurs d'emploi (36%), ou encore les personnes dont le comportement de mobilité est a priori favorable à l'environnement, comme par exemple celles dont le mode principal est le vélo (38%), les transports en commun régionaux (40%) ou la voiture électrique (36%). On note également, parmi les utilisateurs quotidiens de la voiture thermique, une surreprésentation (34%) des personnes dont les dépenses mensuelles en carburant dépassent 150 €, et pour qui la situation est alarmante.

## Une dissonance cognitive toujours aussi nette entre l'évaluation de la contribution générale des déplacements sur l'environnement et l'évaluation de sa propre contribution

Si la conscience générale des enjeux environnementaux recule légèrement en 2021, la dissonance cognitive est toujours aussi nette entre l'évaluation de la contribution générale des déplacements sur l'environnement (38% « beaucoup ») et l'évaluation de sa propre contribution (10% « beaucoup »).

Les variations dans cette appréhension sont très sensibles, on distingue ainsi trois phénomènes :

- Les personnes dont la conscience générale est supérieure à la moyenne, sans incidence sur la conscience de leur propre impact : cadres et professions intellectuelles supérieures (48%/11%), utilisateurs des transports collectifs urbains en mode principal (47%/12%)

## Chapitre 2 – L'essentiel (2)

- Enfin les personnes qui se situent au-dessus de la moyenne dans les deux cas : les jeunes de 18 à 24 ans (47%/14%) et les automobilistes qui seraient certainement prêts à changer pour un mode alternatif

Par ailleurs, les étudiants (47%), employés (44%) et cadres et professions intellectuelles supérieures (48%) présentent un **niveau de conscience général plus élevé**, de même que les personnes utilisant une solution alternative au quotidien (vélo 48%, transports en commun urbains ou régionaux 47%, covoiturage 45%, véhicule électrique 55%).

A l'inverse, les retraités et les habitant.e.s de territoires peu équipés en services de mobilité sont sous-représentés avec 30% dans les deux cas.

Enfin, la **conscience de son propre impact** est plus nette chez les moins de 35 ans (15%) et les artisan.e.s, commerçant.e.s et chef.fe.s d'entreprise (15%), au contraire des « sceptiques » que sont notamment les personnes âgées de 75 à 84 ans (20% « pas du tout » contre 13% pour l'ensemble de l'échantillon) ou encore logiquement les personnes qui ne « croient pas aux propos alarmistes sur l'écologie et l'environnement » (31%).

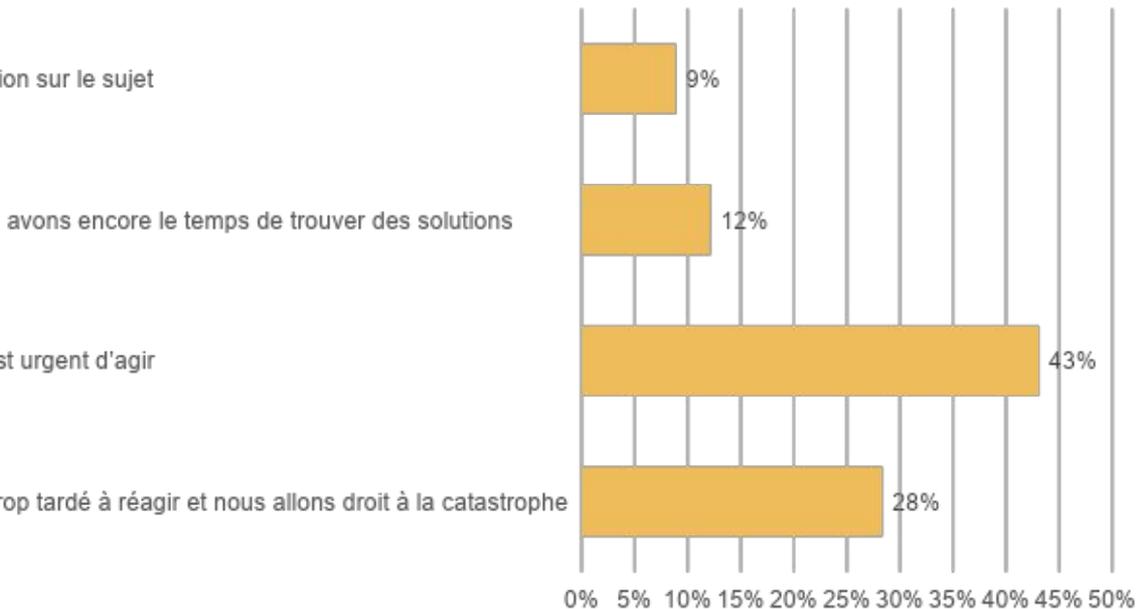
On notera cependant parmi les personnes estimant leur impact personnel faible ou nul, des catégories de population dont les comportements ont effectivement très peu d'impact, parce qu'elles utilisent un mode alternatif et/ou parce qu'elles ont une mobilité démotorisée contrainte : personnes dont le mode principal est le vélo (38% « un peu ») ou la marche (21% pas du tout », sans permis (24% « pas du tout ») ou dont le budget mensuel de carburant est inférieur à 50 € (43% « un peu »).

# Les enjeux environnementaux inquiètent 72% des Français.e.s

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 = 13 105

## Représentations quant à l'écologie et aux questions environnementales



Près de 3 Français.es. sur 4 considère que la situation est préoccupante ou alarmante en matière d'écologie et d'environnement. Pour 28%, la situation est alarmante, un chiffre qui se vérifie au sein de l'échantillon **quel que soit le niveau de revenu et le territoire de vie.**

# Enjeux environnementaux : zoom sur les catégories de population les plus concernées

L'âge, la catégories socio-professionnelle ou encore la composition du foyer impactent les représentations en matière d'environnement.

Si 28% de la population générale estime la situation alarmante, ce chiffre est plus élevé chez :

- Les moins de 35 ans : **34%** des répondant.e.s âgé.e.s de 18 à 24 ans et **35%** de 25 à 34 ans
- Les demandeur.se.s d'emploi (**36%**)
- Les artisan.e.s, commerçant.e.s et chef.fe.s d'entreprise (**36%**) ainsi que les employé.e.s (**34%**)
- Les parents de familles monoparentales\* (**37%**)

Seuls les retraité.e.s expriment moins d'inquiétude en la matière (**19%**).

\* Dans notre échantillon, les familles monoparentales représentent 516 personnes dont 69% sont des femmes, 57% ont entre 25 et 49 ans, 33% sont des employées et 57% gagnent moins de 2000 euros net par mois.

Les personnes dont le comportement de mobilité est *a priori* favorable à l'environnement sont également surreprésentées :

- Personnes pratiquant le télétravail (**34%**)
- Personnes possédant un mode de transport moins polluant : le véhicule électrique (**37%**), la trottinette (**38%**), les objets de glisse urbaine (**36%**)
- Personnes dont le mode principal de déplacement est : le vélo (**38%**), les transports en commun régionaux (**40%**), la voiture électrique (**36%**)

Parmi les utilisateurs quotidiens de la voiture thermique, on note également deux catégories de personnes qui s'inquiètent des enjeux environnementaux :

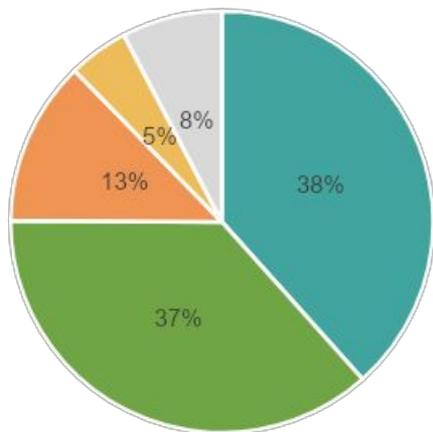
- **85% des personnes « certainement » prêtes à changer pour un mode alternatif** (voir chapitre 4), pour qui la situation est préoccupante (41%) ou alarmante (44%).
- **34% des personnes dont les dépenses mensuelles en carburant dépassent 150 €, pour qui la situation est alarmante.**

# Une dissonance cognitive toujours aussi nette entre l'évaluation de la contribution générale des déplacements sur l'environnement et l'évaluation de sa propre contribution 1/2

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

Base: moitié des répondants (sous-échantillon aléatoire), n = 6 769

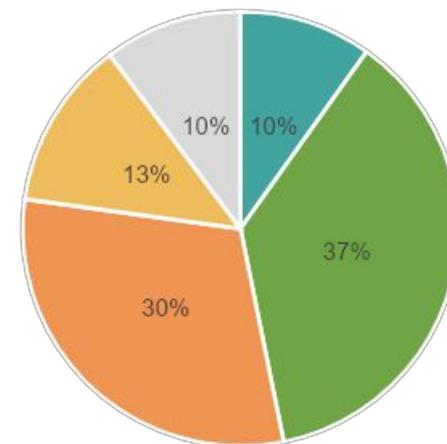
■ Beaucoup  
■ Un peu  
■ Très peu  
■ Pas du tout  
■ Vous ne savez pas



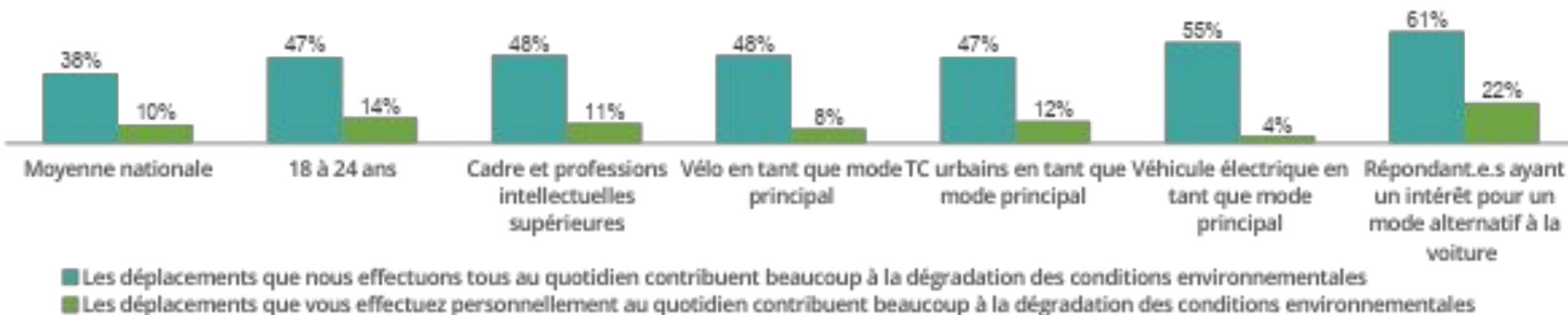
Dans quelle mesure diriez-vous que les déplacements que vous effectuez personnellement au quotidien contribuent à la pollution et à la dégradation des conditions environnementales ?

Base: moitié des répondants (sous-échantillon aléatoire), n = 6 336

■ Beaucoup  
■ Un peu  
■ Très peu  
■ Pas du tout  
■ Vous ne savez pas



# Une dissonance cognitive toujours aussi nette entre l'évaluation de la contribution générale des déplacements sur l'environnement et l'évaluation de sa propre contribution 2/2



En termes de dissonance cognitive, on observe des situations variables selon la catégorie de population étudiée :

- **Les 18-24 ans** ont une conscience environnementale supérieure à la moyenne, à la fois en termes d'impact des déplacements en général et de l'impact de leurs propres déplacements
- **Les cadres et professions intellectuelles supérieures** ont une conscience supérieure de l'impact global des déplacements mais une conscience personnelle dans la moyenne
- **Les personnes utilisant les TC urbains en tant que mode principal** ont une conscience supérieure de l'impact global des déplacements mais une conscience personnelle dans la moyenne
- **Les personnes utilisant le vélo en tant que mode principal** ont une conscience supérieure de l'impact global des déplacements et pensent, à raison, contribuer peu personnellement
- **Les personnes utilisant le véhicule électrique en tant que mode principal** ont une conscience supérieure de l'impact global des déplacements et pensent contribuer très peu personnellement, ce qui peut se discuter selon une approche en cycle de vie du véhicule
- **Les personnes prêtes à utiliser un mode alternatif à la voiture** sont particulièrement conscientes de l'impact global des déplacements et de l'impact des leurs.

# Sentiment d'impact général des déplacements sur l'environnement : zoom

Les variables sociodémographiques impactent peu les réponses à cette question, à l'exception de quelques catégories socioprofessionnelles :

- Surreprésentation des étudiants (**47%**), employés (**44%**) et cadres et professions intellectuelles supérieures (**48%**)
- Sous-représentation des retraités (**30%**)

Pour rappel la moyenne est de 38%.

Comme dans le cas des représentations générales en matière d'environnement, les personnes dont le comportement de mobilité est *a priori* favorable à l'environnement sont surreprésentées.

- Equipement : personnes possédant un véhicule électrique (**48%**), un vélo classique (**48%**), un abonnement vélo en libre-service (**48%**) ou trottinettes électriques en libre-service (**47%**)
- Mode principal au quotidien : vélo (**48%**), transports en commun urbains (**47%**), transports en commun régionaux (**47%**), covoiturage (**45%**), véhicule électrique (**55%**)

Par ailleurs, les habitant.e.s de territoires particulièrement bien équipés en service de mobilité sont globalement sureprésenté.e.s à l'inverse des habitant.e.s de territoire peu équipés (**30%**).

# Sentiment d'impact de ses propres déplacements sur l'environnement : zoom

10% de l'ensemble des répondants associent un impact sur l'environnement à leurs propres déplacements. Les jeunes et certaines catégories socio-professionnelles sont un peu surreprésentés.

- Les artisan.e.s, commerçant.e.s et chef.fe.s d'entreprise **(15%)**
- Les répondant.e.s âgé.e.s entre 25 et 34 ans **(15%)**

Parmi les 37% de répondant.e.s qui répondent « un peu », on observe une surreprésentation :

- Des cadres et professions intellectuelles supérieures **(44%)** et des professions intermédiaires **(48%)**
- Des répondant.e.s possédant un véhicule électrique ou un véhicule hybride **(43%)**, qui utilisent les objets de glisse urbaine **(43%)** et qui pratiquent le covoiturage **(43%)**

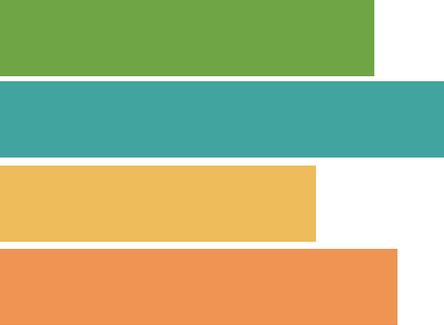
Parmi les 30% de répondant.e.s qui répondent « très peu » ou « pas du tout », deux catégories de populations se distinguent :

## Les « sceptiques »

- « Très peu » : retraité.e.s **(38%)**, utilisateurs de 2-roues thermiques **(38%)**, foyers dont les revenus se situent entre 2000 et 3000 € net par mois **(36%)**
- « Pas du tout » : personnes âgées de 75 à 84 ans **(20%)**, adultes sans enfant **(18%)**, et logiquement personnes qui ne « croient pas aux propos alarmistes sur l'écologie et l'environnement » **(31%)**

## Les « vertueux »

- « Très peu » : personnes possédant un abonnement aux transports en commun **(38%)**, dont le mode principal est le vélo **(38%)** ou dont le budget mensuel de carburant est inférieur à 50 € **(43%)**
- « Pas du tout » : personnes sans permis **(24%)** ou dont le mode principal est la marche **(21%)**



# BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

2<sup>e</sup> édition



FONDATION  
POUR LA NATURE  
ET L'HOMME

## **Chapitre 3 - La mobilité des Français.e.s a été fortement affectée par la crise sanitaire, avec des incidences sociales et environnementales**

# Chapitre 3 – L'essentiel (1)

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

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

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

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

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

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

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

- L'augmentation de la marche est 5 fois supérieure à la moyenne nationale chez eux
- Vélo, VAE et covoiturage évoluent également très positivement chez cette catégorie alors que l'augmentation est plus marginale dans la population globale

# Chapitre 3 – L'essentiel (2)

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

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

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

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

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

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

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

# Chapitre 3 – L'essentiel (3)

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

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

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

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

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

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

# Chapitre 3 – L'essentiel (4)

## Quel impact de la hausse du carburant sur les pratiques ?

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

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

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

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

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

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

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

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

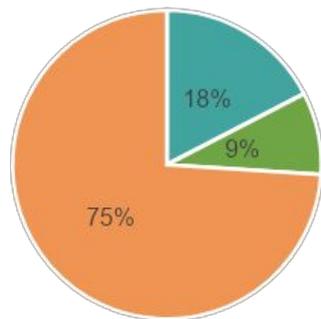
Sur cette base, trois situations complémentaires ont été mises en évidence : **la précarité carburant**, qui touche 7% de l'échantillon 2021 du Baromètre, **la vulnérabilité en matière de mobilité** (8,5%) **et la dépendance à la voiture** (10,5%).

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

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

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

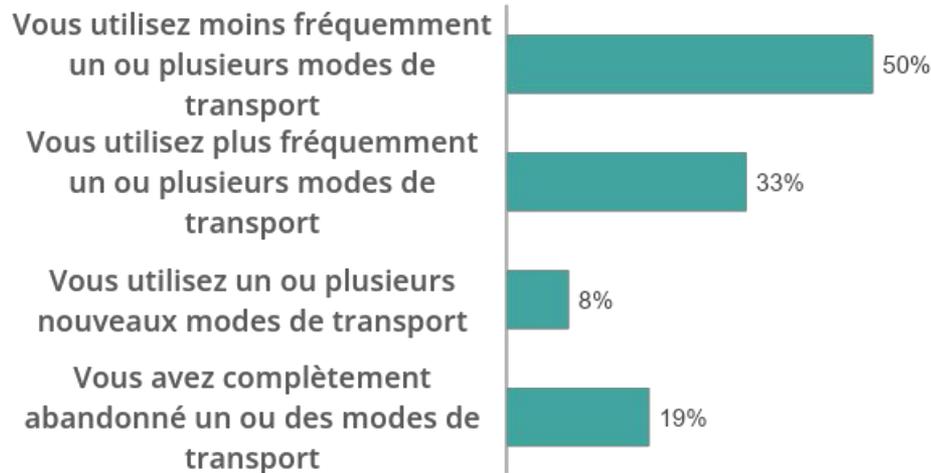
- Oui, à cause de la crise sanitaire
- Oui, pour une autre raison
- Non



Base totale, n = 13 105

## Quels ont été ces changements ?

Base : répondant.e.s ayant modifié leurs habitudes de mobilité, n = 3 342



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



22% les transports en commun



18% la voiture



16% le covoiturage



10% la marche

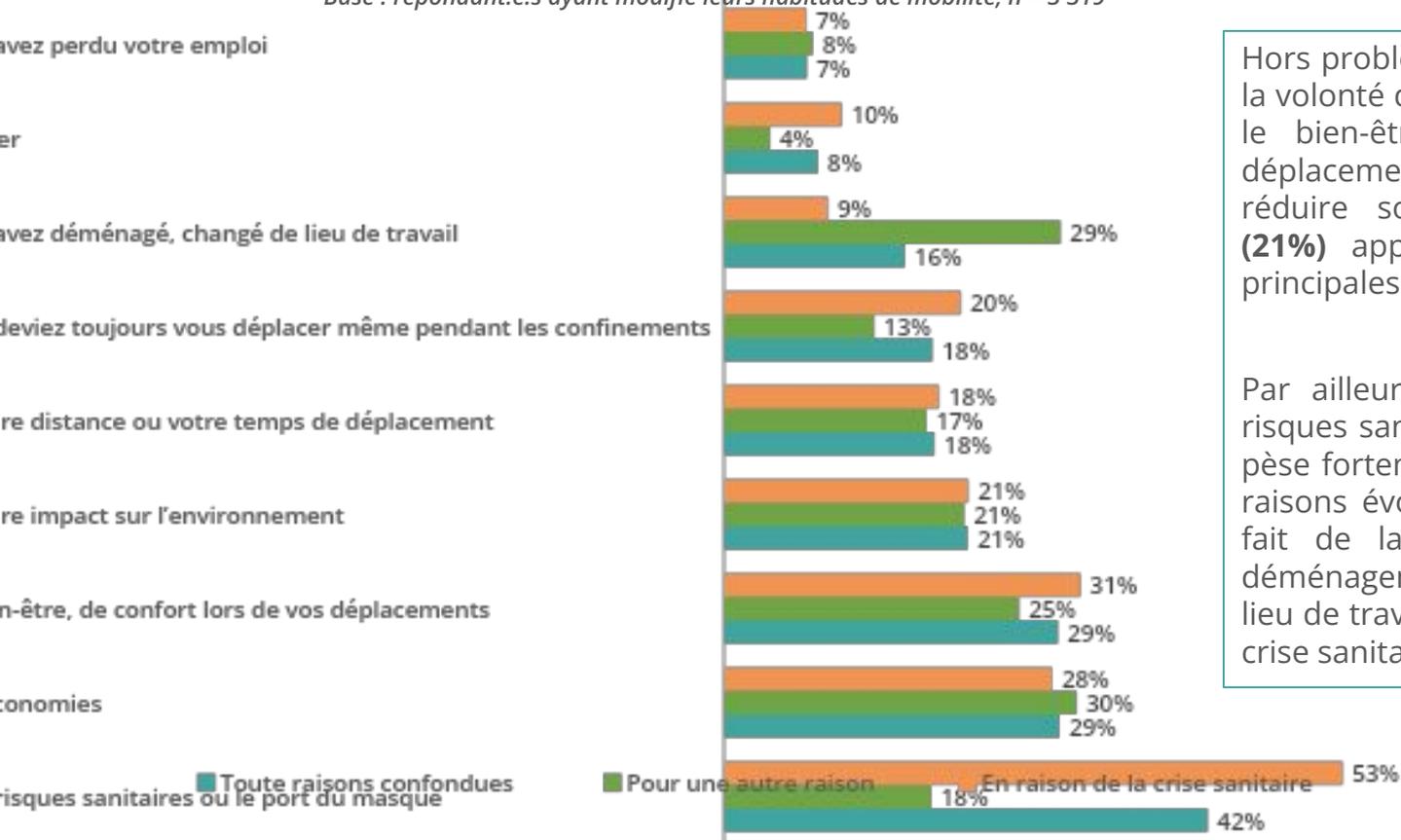
10% le vélo classique personnel

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

# Des changements motivés par des contextes et des raisons très diversifiés

Quelles sont les 3 principales motivations de ces changements ?

Base : répondant.e.s ayant modifié leurs habitudes de mobilité, n = 3 319



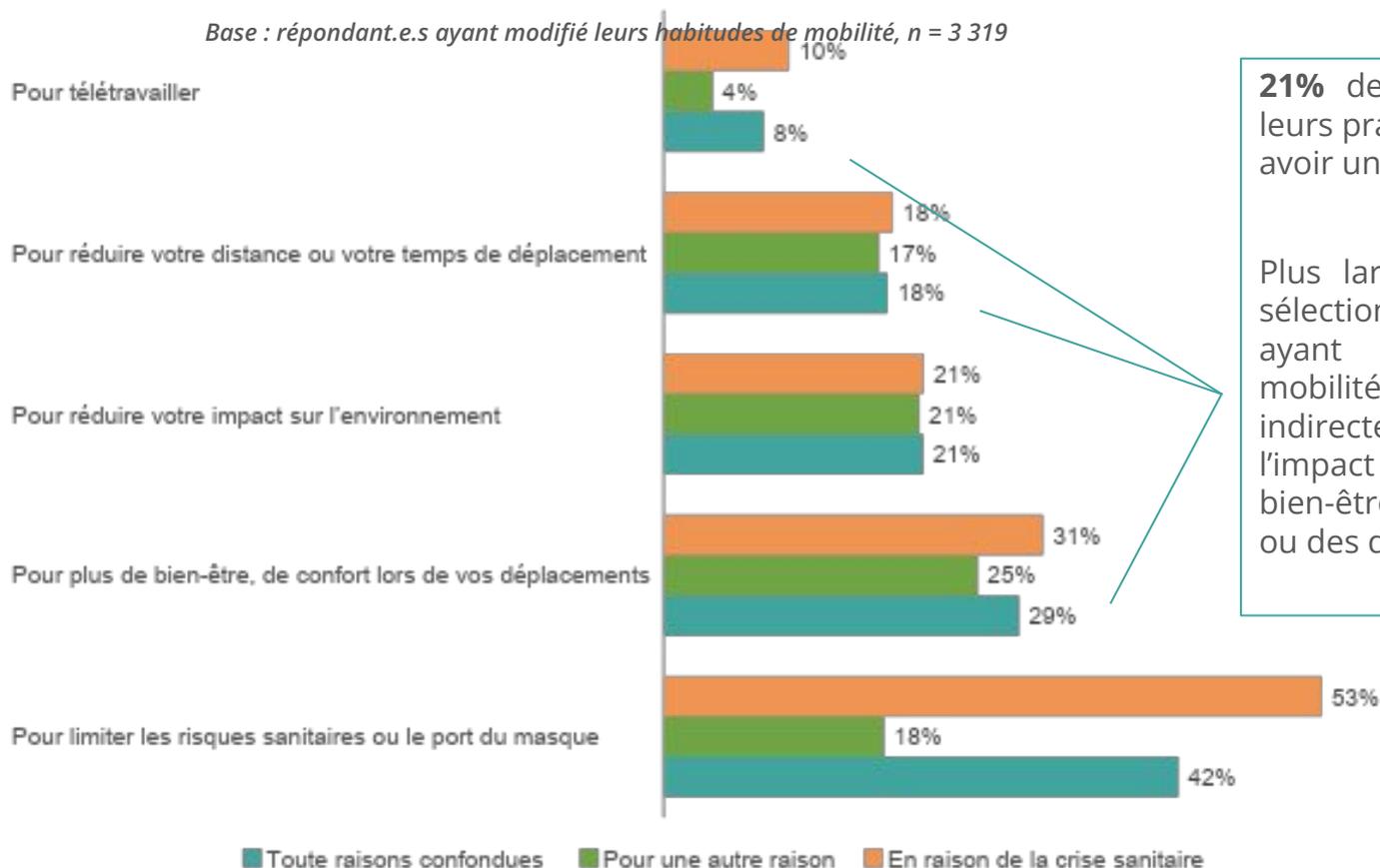
Hors problématiques sanitaires directes, la volonté de faire des économies (**29%**), le bien-être et le confort lors des déplacements (**29%**) et l'ambition de réduire son impact environnemental (**21%**) apparaissent comme les trois principales raisons du changement.

Par ailleurs, la volonté de limiter les risques sanitaires ou le port du masque pèse fortement et logiquement dans les raisons évoquées à un changement du fait de la crise, de même que les déménagements ou changements de lieu de travail ont eu un impact fort hors crise sanitaire.

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

Quelles sont les 3 principales motivations de ces changements ?

Base : répondant.e.s ayant modifié leurs habitudes de mobilité, n = 3 319



**21%** des Français.e.s qui ont changé leurs pratiques de mobilité l'ont fait pour avoir un impact sur l'environnement.

Plus largement, **55%** des motivations sélectionnées par les répondant.e.s ayant modifié leurs habitudes de mobilité servent directement ou indirectement l'objectif de réduction de l'impact sur l'environnement : télétravail, bien-être / confort, réduction des temps ou des distances.

NB : Extraction du graphique présenté page précédente

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

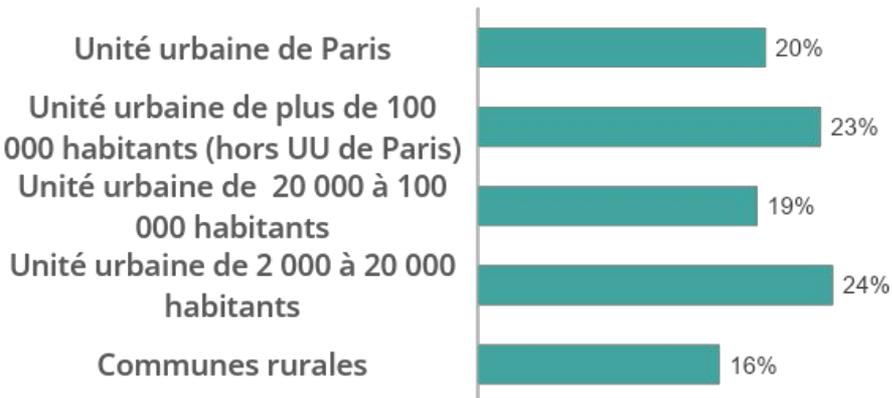
La motivation d'un changement de pratiques de mobilité pour réduire son impact sur l'environnement est répartie de façon homogène au sein de la population française. Il apparaît cependant que les déterminants sont davantage socio-économiques que territoriaux.

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

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

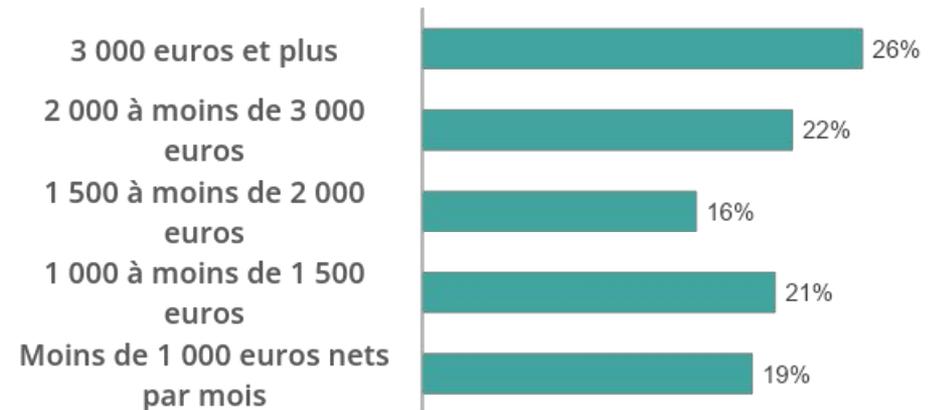
**Lieux de résidence des répondant.e.s ayant modifié leurs habitudes de déplacement pour limiter leur impact sur l'environnement**

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



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

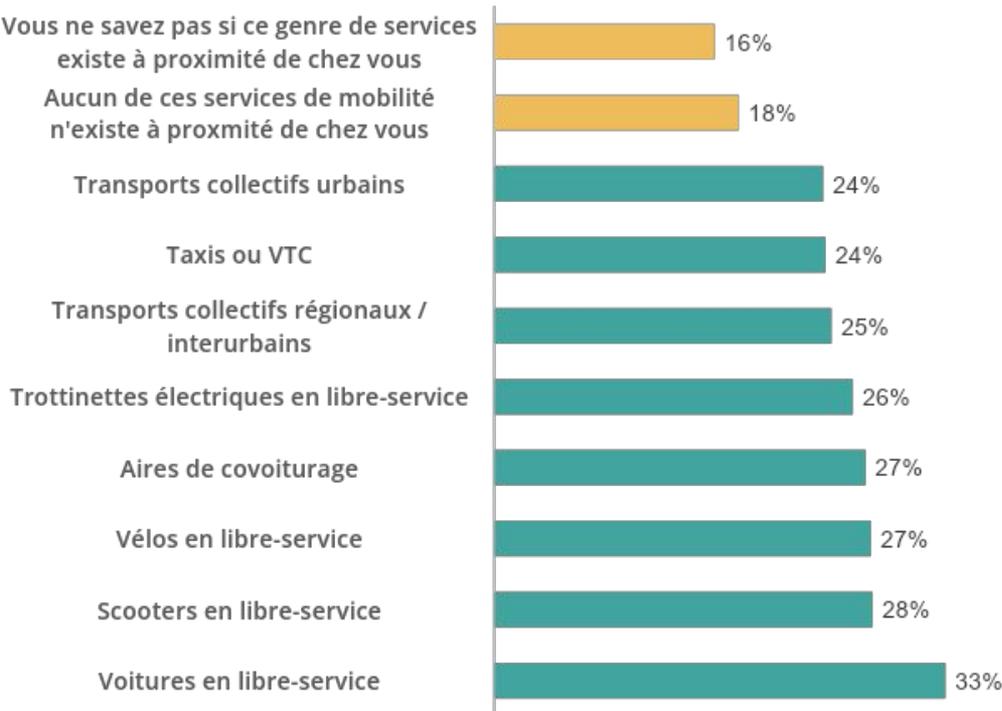
Base : répondant.e.s ayant modifié leurs habitudes de mobilité pour réduire leur impact sur l'environnement, n = 743



# La crise a été l'occasion d'un changement de pratique en faveur de l'environnement, notamment pour les personnes résidant dans un territoire équipé en services de mobilité

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

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



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

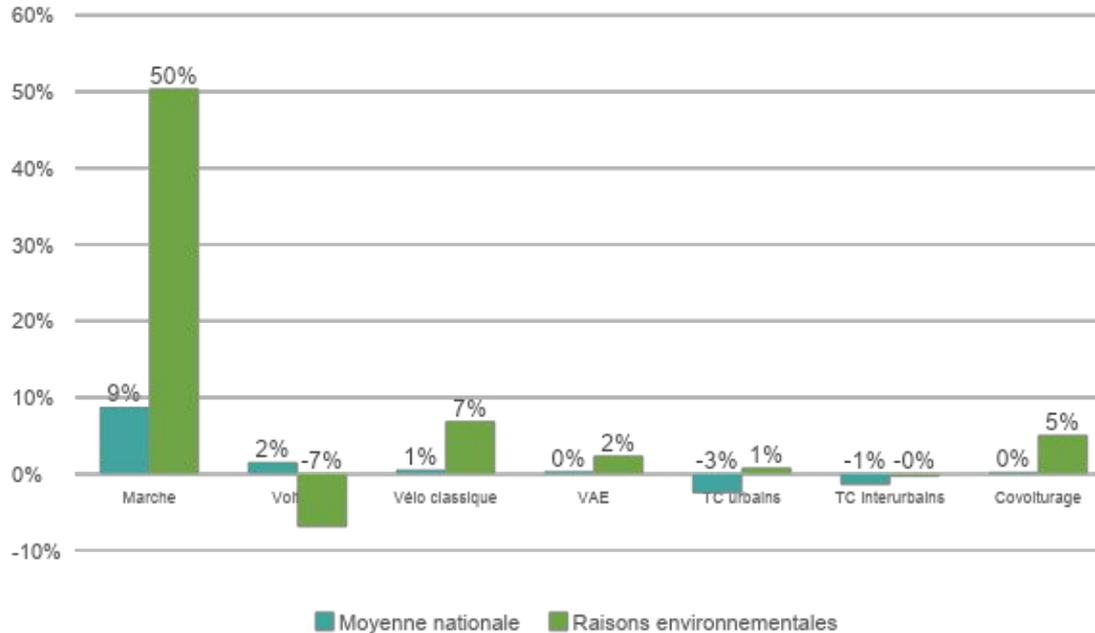
Lorsque l'on élargit le spectre des motivations au changement à celles qui ont servi indirectement les objectifs environnementaux (tel que présenté page précédente), les déterminants socio-économiques identifiés semblent toujours valides. En effet, on observe une surreprésentation/sous-représentation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

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

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

# Une montée en puissance de la marche, en particulier pour des considérations écologiques

Solde d'évolution des modes : moyenne vs. répondant.e.s ayant modifié leurs pratiques pour des raisons environnementales



Solde d'évolution du mode : différence entre les répondant.e.s ayant augmenté leur usage du mode et ceux l'ayant diminué.

Base totale (moyenne nationale), n = 13 105  
Base des répondant.e.s ayant modifié leurs pratiques pour des raisons environnementales, n = 743

Si la marche est le mode ayant le plus progressé à la faveur de la crise sanitaire de manière générale, elle apparaît particulièrement plébiscitée chez les personnes ayant fait évoluer leurs pratiques, entre autres, pour des considérations écologiques. Le vélo, classique et à assistance électrique, ainsi que le covoiturage trouvent également un écho particulier auprès de ce public (alors que leur évolution est négligeable en moyenne nationale).

A l'inverse, on observe une baisse de l'usage de la voiture chez cette catégorie de répondant.e.s alors que celle-ci augmente légèrement en moyenne nationale.

# Les conséquences sociales de la crise ont aussi influencé la mobilité des Français.e.s 1/2



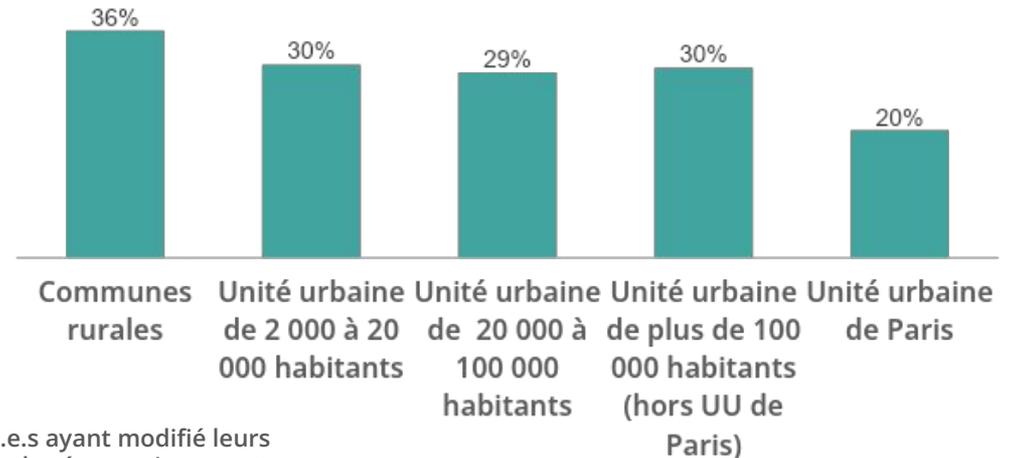
Hors problématiques sanitaires directes (éviter les risques ou le port du masque), **la première motivation des répondant.e.s ayant modifié leurs habitudes de mobilité est liée à une volonté de faire des économies (29%)**. Cette motivation se retrouve de façon assez homogène au sein de l'ensemble de la population, mais semble plus prononcée chez les répondant.e.s âgé.e.s de 35 à 49 ans **(35%)** et de 60 à 64 ans **(38%)**.

Les personnes ayant changé leurs habitudes pour faire des économies se sont notamment tournées vers **la marche (35%)**, **le covoiturage (35%)** et/ou ont **diminué leur usage de la voiture (48%)**.

Le motif économique s'exprime particulièrement au sein des territoires les moins urbanisés : **36%** des résident.e.s d'une commune rurale contre **20%** des résident.e.s de l'unité urbaine de Paris.

Il est par ailleurs surreprésenté chez les répondant.e.s ayant un budget mensuel de 100 à 150 euros pour le carburant **(35%)**.

Lieux de résidence des répondant.e.s ayant modifié leurs habitudes de déplacement pour faire des économies



## # Economies

Base des répondant.e.s ayant modifié leurs pratiques pour faire des économies, n = 985

# Les conséquences sociales de la crise ont aussi influencé la mobilité des Français.e.s 2/2



**18%** des Français.e.s qui ont changé leurs pratiques de mobilité l'ont fait **parce qu'ils ou elles devaient toujours se déplacer même pendant les confinements.**

Ce comportement a particulièrement touché les personnes les plus précaires des grandes agglomérations. En effet, on observe une surreprésentation :

- Des répondant.e.s âgé.e.s de 18 à 24 ans **(24%)**
- Des foyers gagnant moins de 1000 € par mois **(25%)**
- Des répondant.e.s résidant à Paris **(27%)**

## # Hypermobilité contrainte

## # Renforcement de l'immobilité subie



**7%** des Français.e.s qui ont changé leurs pratiques de mobilité l'ont fait **parce qu'ils ou elles avaient perdu leur emploi** ; on observe une surreprésentation auprès :

- Des répondant.e.s âgé.e.s de 25 à 35 ans **(14%)**
- Des ouvrier.e.s **(13%)**

# Renoncements liés à la mobilité : une réalité largement partagée

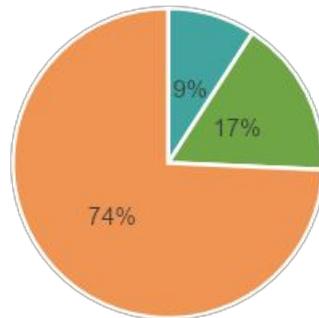
En 2021, **plus d'un quart** des Français.e.s déclarent avoir renoncé au moins une fois lors des 5 dernières années à l'un des motifs proposés (emploi, RV médical/administratif, loisirs, visite aux proches) en raison de problèmes de transport ou de mobilité, dont **17%** plusieurs fois.

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

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

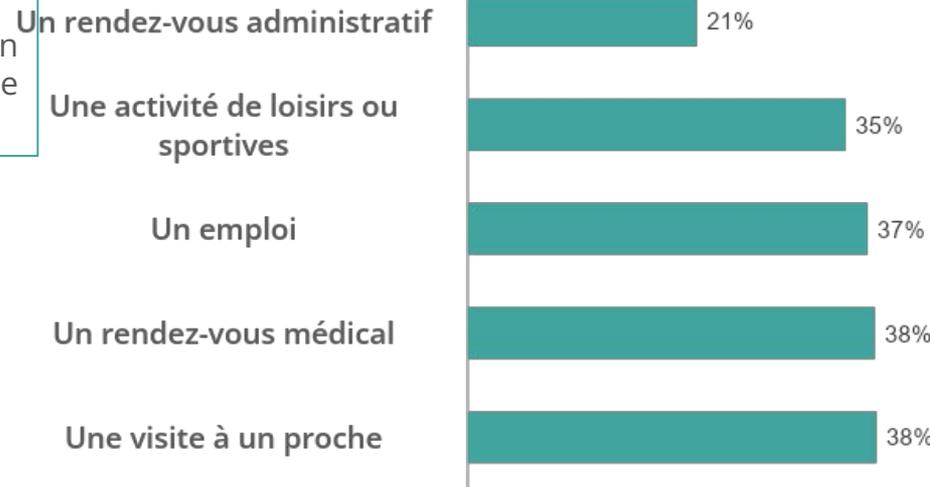
Base totale, n = 13 105

- Oui, une fois
- Oui, plusieurs fois
- Non



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

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

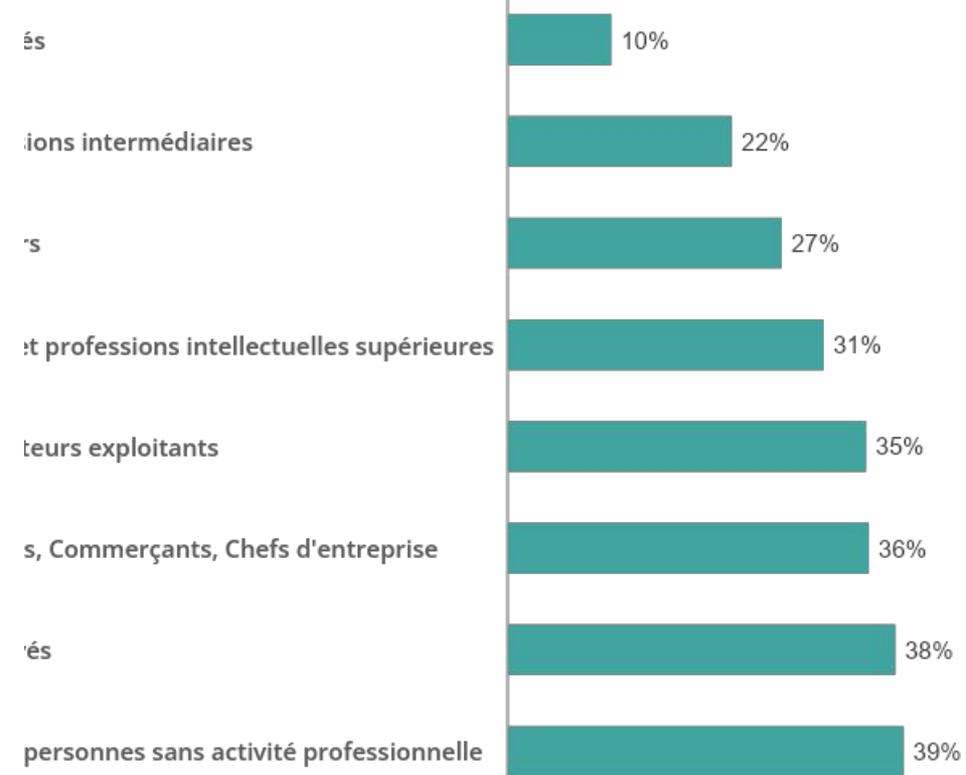


On observe une distribution très homogène des motifs de renoncement, à l'exception du rendez-vous administratif, probablement en partie géré à distance.

# Renoncements liés à la mobilité : une réalité largement partagée

Catégories socio-professionnelles des répondant.e.s ayant renoncé au moins une fois à un déplacement ces 5 dernières années en raison de difficultés de mobilité

Base totale, n = 13 105



**Près d'1/3 des répondant.e.s des différentes CSP** (hors ouvrier.e.s, professions intermédiaires et retraité.e.s) sont touchés par le renoncement à un des motifs cité dans l'enquête, et plus particulièrement les employé.e.s et les personnes sans activité professionnelle.

Certain.e.s Français.e.s ont été amené.e.s à renoncer plusieurs fois (**17%**), plus particulièrement...

- Les artisan.e.s, commerçant.e.s et chef.fe.s d'entreprise (**22%**), des employé.e.s (**23%**) et des personnes sans activité professionnelle (**26%**)
- Les demandeur.se.s d'emploi (**32%**)
- Les répondant.e.s âgé.e.s de 18 à 24 ans (**31%**) et de 25 à 34 ans (**25%**)
- Les répondant.e.s résidant à Paris (**24%**)

# Les renoncements sont plutôt le fait de personnes plus fragiles



## Renoncement à l'emploi

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



## Renoncement à un RDV médical

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

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

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

Lecture :

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

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

# Les renoncements sont plutôt le fait de personnes plus fragiles



Les 28% de demandeurs d'emploi ayant dû renoncer à un emploi au cours des 5 dernières années ont le profil type suivant :

- Ils sont plus jeunes (50% ont moins de 34 ans vs. 34% pour la moyenne des DE)
- Ils disposent beaucoup moins d'un permis de conduire (63% vs. 79% pour la moyenne des DE)
- Ils sont davantage urbains (50% habitent dans une unité urbaine de plus de 100 000 habitants vs. 40% pour la moyenne des DE)



Le **renoncement pour motif « rendez-vous administratif »** durant les 5 dernières années est représenté dans la plupart des situations socio-démographiques et géographiques étudiées.



Renoncement aux loisirs

Renoncement à aller voir les proches

National	9%	10%
18-24 ans	19%	18%
Demandeurs d'emploi	14%	17%
Etudiants	23%	20%
Foyer dont le revenu est inférieur à 1000 €	14%	16%

Les renoncements aux loisirs et à la visite aux proches confirment le lien entre fragilité sociale et/ou économique et renoncement aux déplacements clés de la vie quotidienne, ces deux types de renoncements mettant cependant aussi en évidence la situation spécifique des étudiants.

# Une personne sur deux a renoncé sans que ce soit un effet de la crise sanitaire 1/2

Ces cinq dernières années, 26% des Français.e.s disent avoir renoncé au moins une fois à l'un des motifs proposés (emploi, rendez-vous médical/administratif, loisirs, visite aux proches) en raison de problèmes de mobilité. Si la crise sanitaire a joué un rôle clé pour certains de ces renoncements, plusieurs situations se distinguent nettement.

Parmi eux :

- **A** 50% étaient déjà en situation de contrainte telle, que **la crise n'a pas eu d'effet sur leur niveau de mobilité.**
- **B** Des personnes préalablement vulnérables (classe moyenne basse) que la crise a amené à devoir effectuer des **renoncements pour la première fois** (22%)
- **C** Des personnes, ayant déjà rencontré des difficultés dans leur déplacements au quotidien, ont **renoncé davantage** à des déplacements pour des raisons pratiques liées à la crise, sans enjeu social particulier, et ~~plutôt dans une logique de réorganisation de leur consommation de la mobilité~~ (28%)

**A 50% des répondant.e.s ont renoncé pendant la crise sanitaire sans incidence directe de celle-ci**, plus particulièrement :

- Les demandeurs d'emploi (**59%**), particulièrement les demandeurs d'emploi depuis plus de 2 ans (**68%**)
- Les ouvrier.e.s (**57%**)
- Les foyers dont le revenu est inférieur à 1 000 € par mois (**57%**)
- Les répondant.e.s n'ayant pas de services de mobilité à proximité de chez eux/elles (**65%**)
- Les habitant.e.s d'une commune située en dehors de l'attraction des villes (**57%**)

# Une personne sur deux a renoncé sans que ce soit un effet de la crise sanitaire 2/2

**B 22% des répondant.e.s ont renoncé pour la première fois suite à la crise sanitaire**, on observe notamment une surreprésentation :

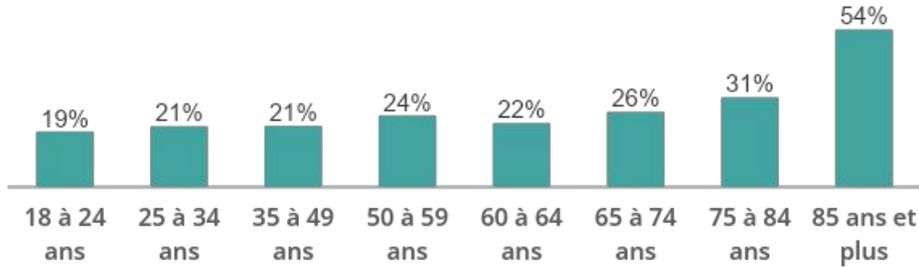
- Des artisan.te.s, commerçant.e.s et des chef.fe.s d'entreprise **(37%)**
- Des foyers gagnant entre 1 500 et 2 000 € par mois **(31%)**
- Des répondant.e.s âgé.e.s de 65 à 74 ans **(28%)** et des plus de 85 ans **(31%)**

**C 28% des répondant.e.s ont renoncé encore plus suite à la crise sanitaire**, on observe notamment une surreprésentation :

- Des répondant.e.s dont le mode principal de déplacement sont les transports en commun régionaux **(39%)** du fait d'une diminution de l'offre
- Des répondant.e.s pratiquant le télétravail **(36%)**
- Des cadres et des professions intellectuelles supérieures **(34%)**
- Des répondant.e.s ayant une mobilité quotidienne forte (4<sup>ème</sup> quartile) **(33%)**

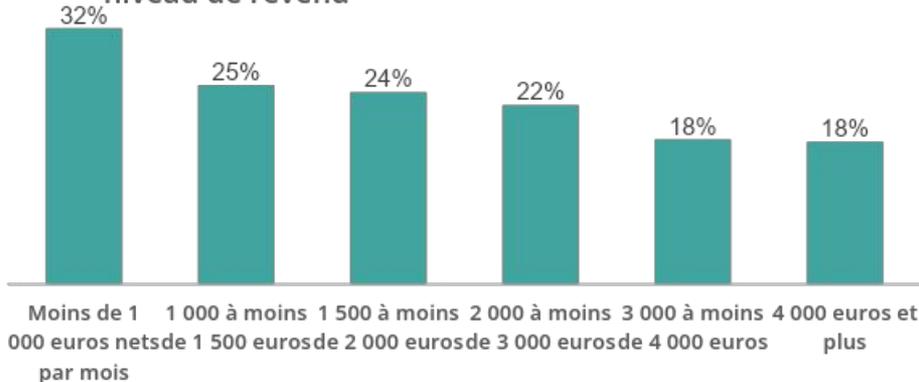
# Un faible niveau de mobilité est corrélé à l'âge et au niveau de vie du foyer

Répartition des répondant.e.s dont les mobilités du quotidien sont faibles (1er quartile) en fonction de l'âge



Base : répondant.e.s dont les mobilités du quotidien sont faible, n = 2 980

Répartition des répondant.e.s dont les mobilités du quotidien sont faibles (1er quartile) en fonction du niveau de revenu



On observe une forte corrélation entre le niveau de mobilité et l'âge, mais aussi entre le niveau de mobilité et le niveau de vie :

- Sur l'âge : 1 personne sur deux parmi les plus de 85 ans a une faible mobilité quotidienne
- Sur le revenu : il apparaît une spécificité des plus bas revenus, particulièrement représentés. En effet, 32% des foyers gagnant moins de 1 000 euros net par mois ont une faible mobilité quotidienne.

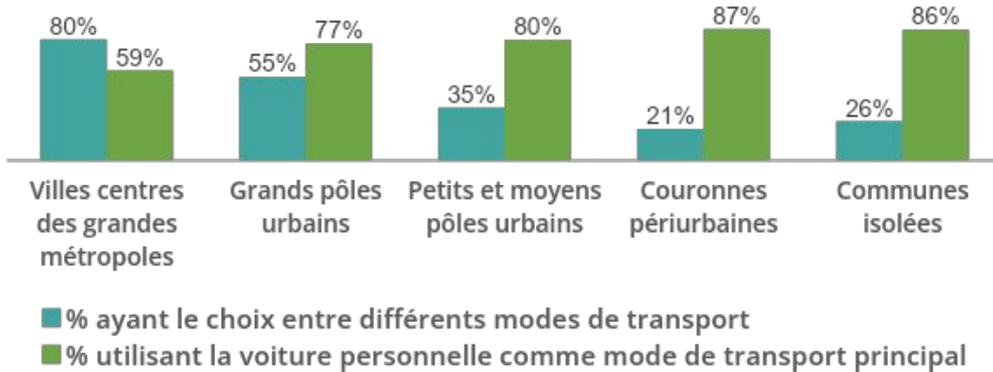
L'intensité de la mobilité est calculée à partir de la récurrence déclarée des déplacements effectués à différentes échelles spatiales (quartier, commune, département, etc.). L'échantillon a sur cette base été organisé en 4 quartiles de mobilité du quotidien faibles, basses, élevées et fortes.

# L'absence de choix des modes de transport

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

Base totale, n = 13 105

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



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

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

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

## La « double peine » de la dépendance automobile

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

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

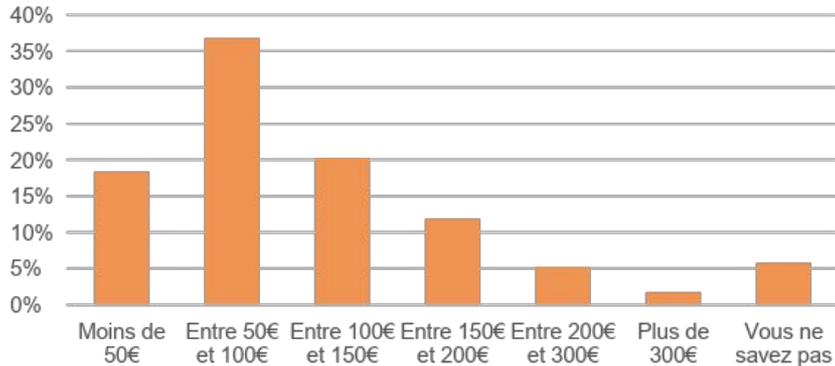
## L'absence de choix est aussi affaire de représentations, puisqu'elle se retrouve également davantage chez les répondant.e.s...

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

# L'absence de choix des modes de transport

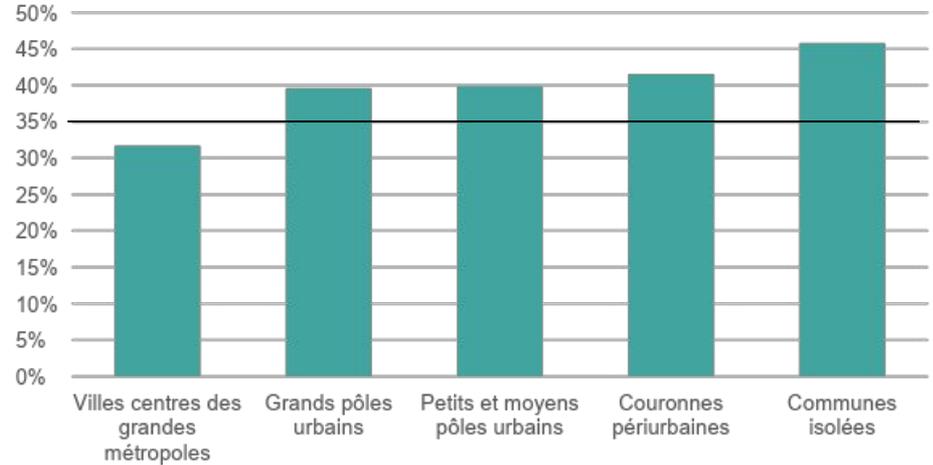
Les conséquences financières de cette absence de choix apparaissent lorsque l'on compare les dépenses en carburant des répondant.e.s selon la catégorie d'aire urbaine à laquelle ils appartiennent : plus on s'éloigne des grands centres, plus celles-ci sont élevées.

Dépenses moyennes en carburant pour la mobilité du quotidien



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

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



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

# 3/4 des Français.e.s n'ont pas modifié leurs habitudes de mobilité face à la crise

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

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

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

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

On observe ainsi une :

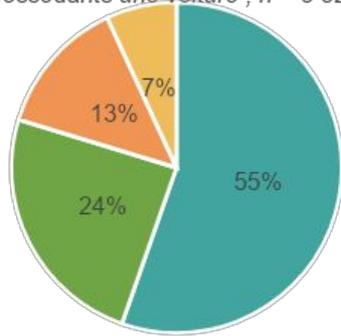
- Surreprésentation des répondant.e.s qui n'essaieraient certainement pas un mode alternatif de déplacement si cela leur était possible **(85%)** ou qui ne savent pas **(83%)**
- Surreprésentation des répondant.e.s qui ne croient pas aux « propos alarmistes sur l'écologie et l'environnement » **(84%)**

# Sociologie des propriétaires de véhicules anciens

**37%** des répondant.e.s possédant une voiture ont une voiture mise en circulation il y a au moins 10 ans

## Date de mise en circulation de la voiture

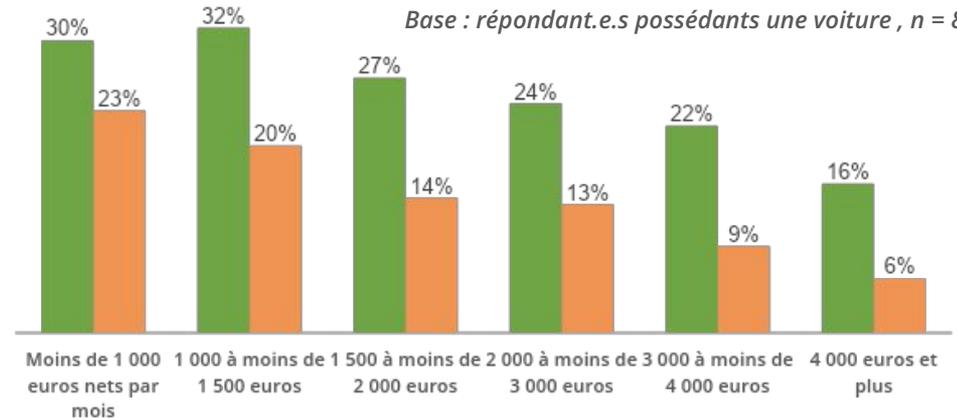
Base : répondant.e.s possédants une voiture , n = 8 826



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

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

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



### La voiture d'un tiers des automobilistes a un niveau d'ancienneté qui pourrait à court terme leur interdire l'accès à certaines parties du territoire

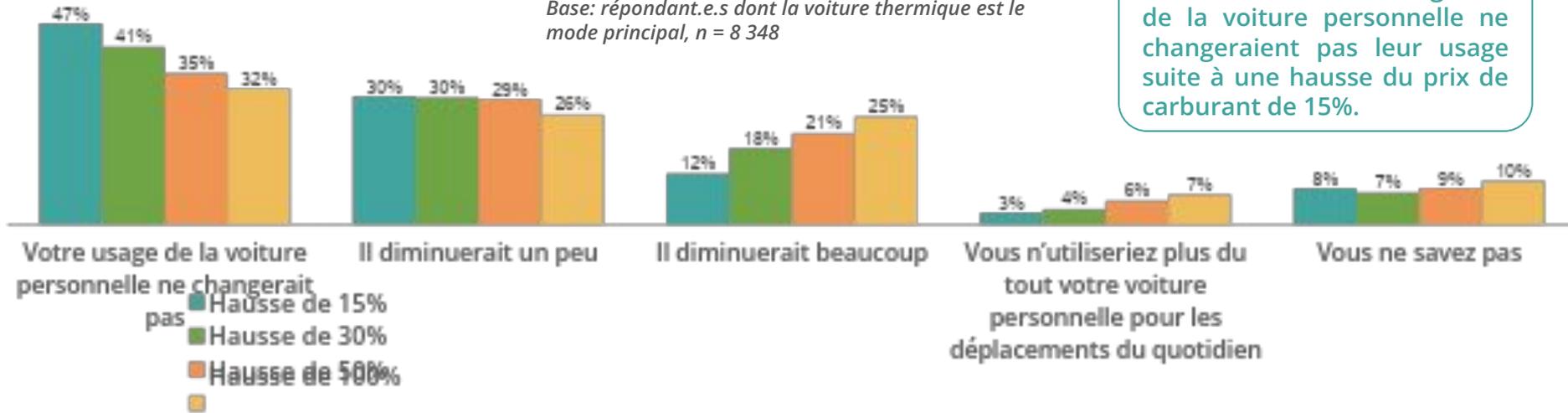
Au-delà du coût et des conséquences pratiques sur le quotidien de la détention d'une voiture ancienne, la multiplication des zones prohibant les véhicules les plus polluants devient un enjeu majeur pour les personnes dépendantes de leur voiture.

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

# Impact d'une hausse du prix du carburant

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

Base: répondant.e.s dont la voiture thermique est le mode principal, n = 8 348



Lecture : 47% des usager.e.s de la voiture personnelle ne changeraient pas leur usage suite à une hausse du prix de carburant de 15%.

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

- Malgré une hausse de 100% du prix du carburant, un tiers des Français.e.s ne changeraient pas leur usage de la voiture
- De même, la hausse du prix du carburant n'a que très peu d'effet sur la réponse « diminuer un peu », quasiment stable de 15% à 100%

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

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

## + 15 % du prix du carburant

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

On observe une surreprésentation :

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

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

## + 30 % du prix du carburant

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

On observe une surreprésentation :

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

## + 50 % du prix du carburant

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

On observe une surreprésentation :

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

## + 100 % du prix du carburant

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

On observe une surreprésentation :

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

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

## + 15 % du prix du carburant

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

On observe une surreprésentation :

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

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

## + 30 % du prix du carburant

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

On observe une surreprésentation :

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

## + 50 % du prix du carburant

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

On observe une surreprésentation :

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

## + 100 % du prix du carburant

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

On observe une surreprésentation :

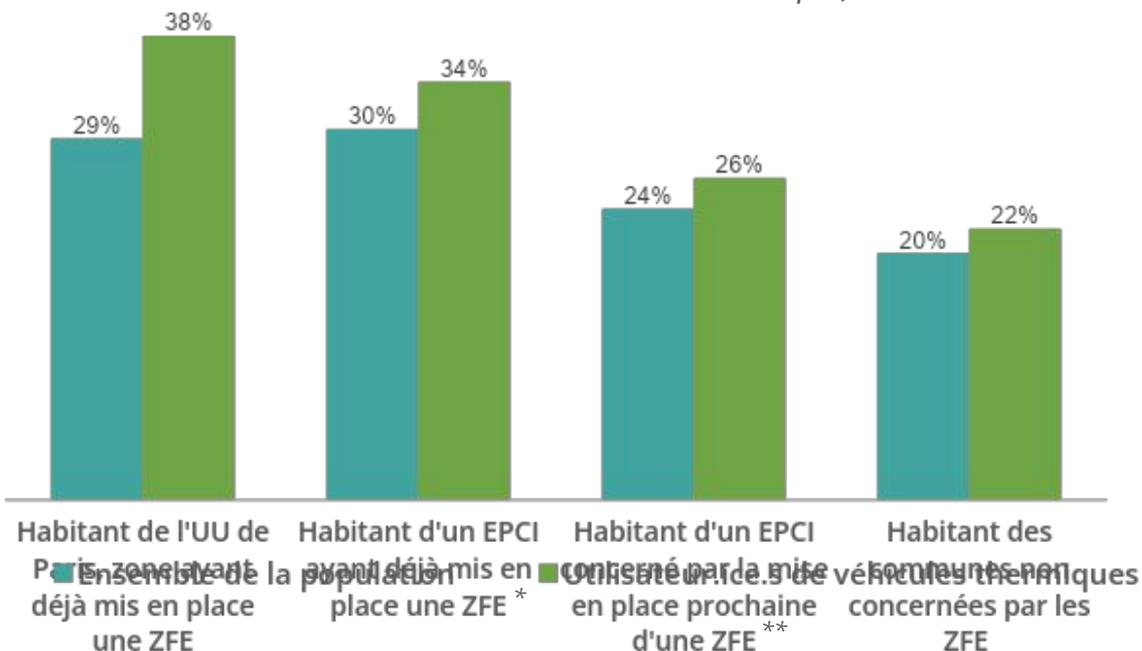
- des répondant.e.s ayant accès à un véhicule électrique (**75%**)
- des foyers gagnant plus de 4000 euros net par mois (**68%**)
- des plus de 75 ans (**67%**)
- des artisan.e.s, commerçant.e.s, chef.fe.s d'entreprise (**65%**)
- des répondant.e.s ayant une mobilité quotidienne forte (4<sup>ème</sup>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

# 3/4 des Français.e.s ne savent pas ce qu'est une Zone à Faibles Emissions (ZFE)

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

Base totale, n = 13 105

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



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

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

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

\*Grenoble-Alpes-Métropole, Métropole de Lyon

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

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

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

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

vous devrez changer de voiture

■ pour pouvoir continuer à vous déplacer en voiture

vous devrez changer de moto /

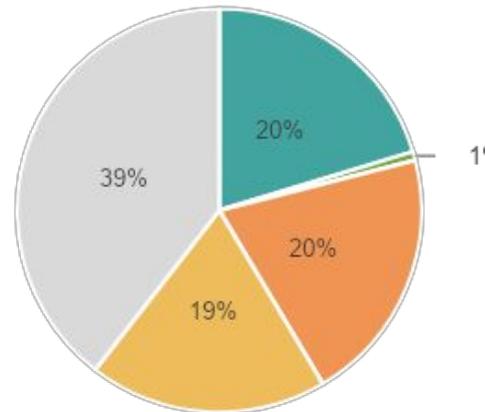
■ scooter pour pouvoir continuer à vous déplacer avec ce mode

vous vous déplacerez avec une

■ autre solution de transport comme les transports en commun ou le vélo

■ vous renoncerez à ce déplacement

■ vous ne serez pas concerné



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

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

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

**20% des répondant.e.s dont la voiture ou le deux-roues motorisé thermique sont le mode principal devront changer de mode de transport si leurs déplacements quotidiens sont entravés par une ZFE ; cette projection est représentée dans la plupart des situations sociodémographiques et géographiques étudiées, à l'exception notable d'une surreprésentation :**

- Des employé.e.s **(26%)** et des cadres et professions intellectuelles supérieures **(28%)**
- Des familles monoparentales **(26%)**
- Des répondant.e.s qui télétravaillent **(27%)**
- Des habitant.e.s de communes de plus de 200 000 habitant.e.s **(33%)**

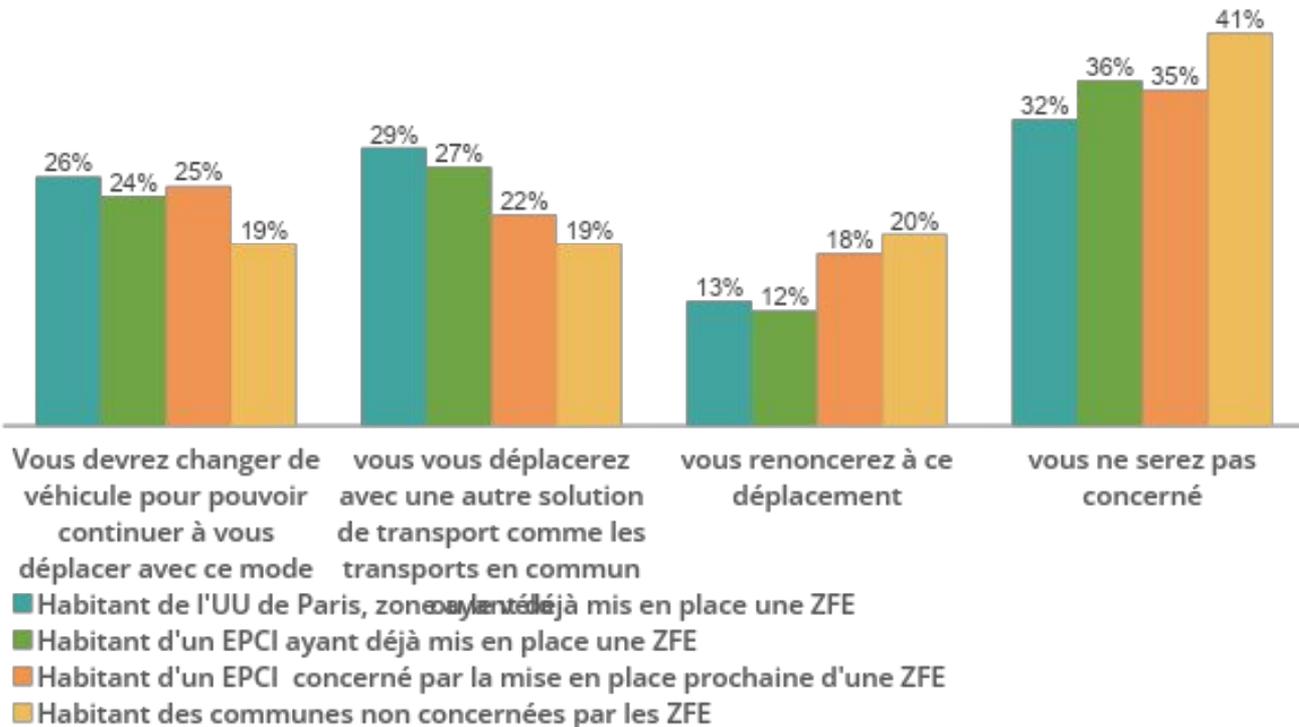
**19% des répondant.e.s dont la voiture ou le deux-roues motorisé thermique sont le mode principal devront renoncer à leurs déplacements quotidiens s'ils sont entravés par une ZFE ; cette projection est représentée dans la plupart des situations sociodémographiques et géographiques étudiées, à l'exception notable d'une surreprésentation :**

- Des répondant.e.s possédant leur voiture depuis plus de 15 ans **(29%)** et dont la voiture a plus de 15 ans **(26%)**
- Des habitant.e.s en couronne périurbaine **(23%)**

# Focus sur les zones concernées par une ZFE

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

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



Les personnes concernées aujourd'hui ou prochainement envisagent plutôt de changer de véhicule ou de solution de transport alors que les personnes non concernées se projettent plutôt sur un renoncement au déplacement.



# BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

2<sup>e</sup> édition



FONDATION  
POUR LA NATURE  
ET L'HOMME

**Zoom : quelles pratiques et freins  
spécifiques aux personnes les plus  
vulnérables économiquement ?**

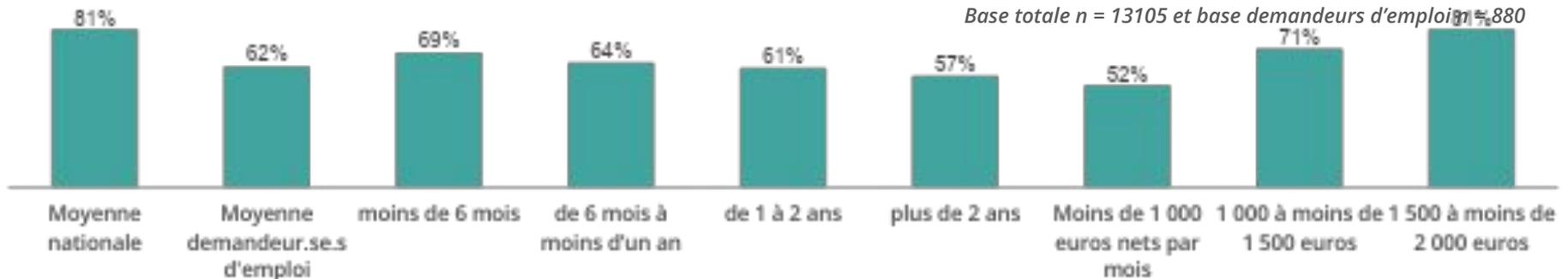
# L'équipement 1/2

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

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

- Quand seuls 12% des Français ne possèdent pas le permis de conduire, c'est le cas de 32% des demandeurs d'emploi et de 36% des chômeurs de plus de 2 ans
- Quand 81% des Français possèdent au moins une voiture, seuls 62% des demandeurs d'emploi en sont pourvus
- Quand seuls 10% des Français ne possèdent aucun des équipements cités dans l'enquête (voiture, deux-roues, vélo, abonnements de transports...), c'est le cas d'un quart des chômeurs de plus de 2 ans
- Leurs voitures sont par ailleurs beaucoup plus anciennes que la moyenne : 56% de voitures de 10 ans et plus contre 38% pour la moyenne de Français (60% pour les chômeurs de plus de 1 an)

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



# L'équipement 2/2

**10% des Français.e.s** ne possèdent aucun des équipements cités dans l'enquête (voiture, deux-roues, vélo, abonnements de transports...). Parmi eux, on observe une surreprésentation :

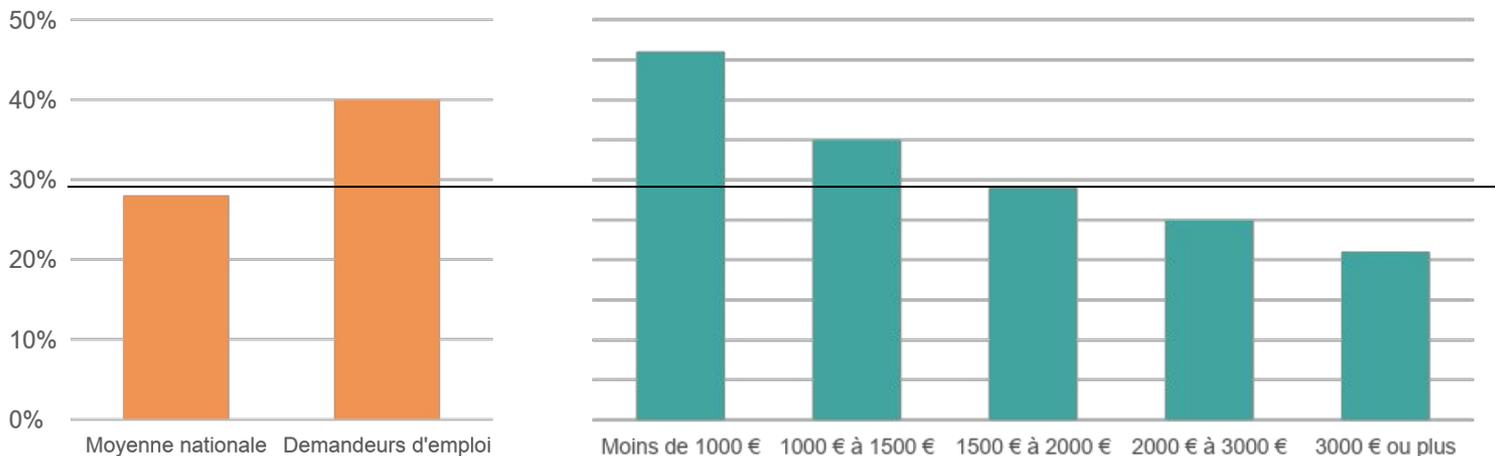
- Des foyers gagnant moins de 1000 euros net par mois (**28%**) et des foyers gagnant entre 1000 et 1500 euros net (**16%**)
- Des adultes sans enfants (**21%**)
- Des répondant.e.s non diplômé ou disposant d'un CEP (**20%**)
- Des demandeur.se.s d'emploi (**18%**)
- Des répondant.e.s dont la mobilité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

# Des pratiques modales moins émissives

Les catégories de la population les plus vulnérables économiquement (demandeurs d'emplois, plus bas revenus, personnes sans diplôme...) ont **des pratiques modales beaucoup moins émissives que la moyenne des Français** :

- La marche comme mode principal y est beaucoup plus diffusée
- Le recours aux transports en commun comme mode principal également
- La voiture est à l'inverse beaucoup moins utilisée comme mode principal
- Le covoiturage est davantage pratiqué à mesure que le niveau de revenu ou de diplôme baisse

Marche comme mode principal



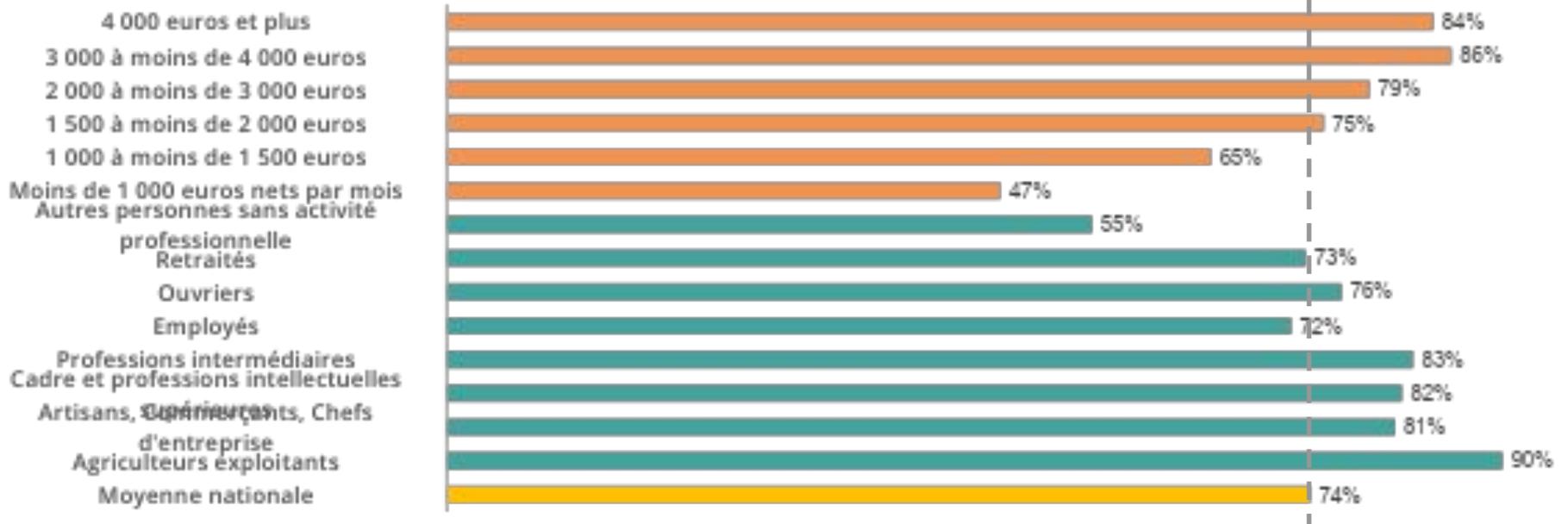
Base totale n = 13105 et base demandeurs d'emploi n = 880

Base : répondant.e.s dont la marche est le mode de déplacement principal, n = 3541

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

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

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

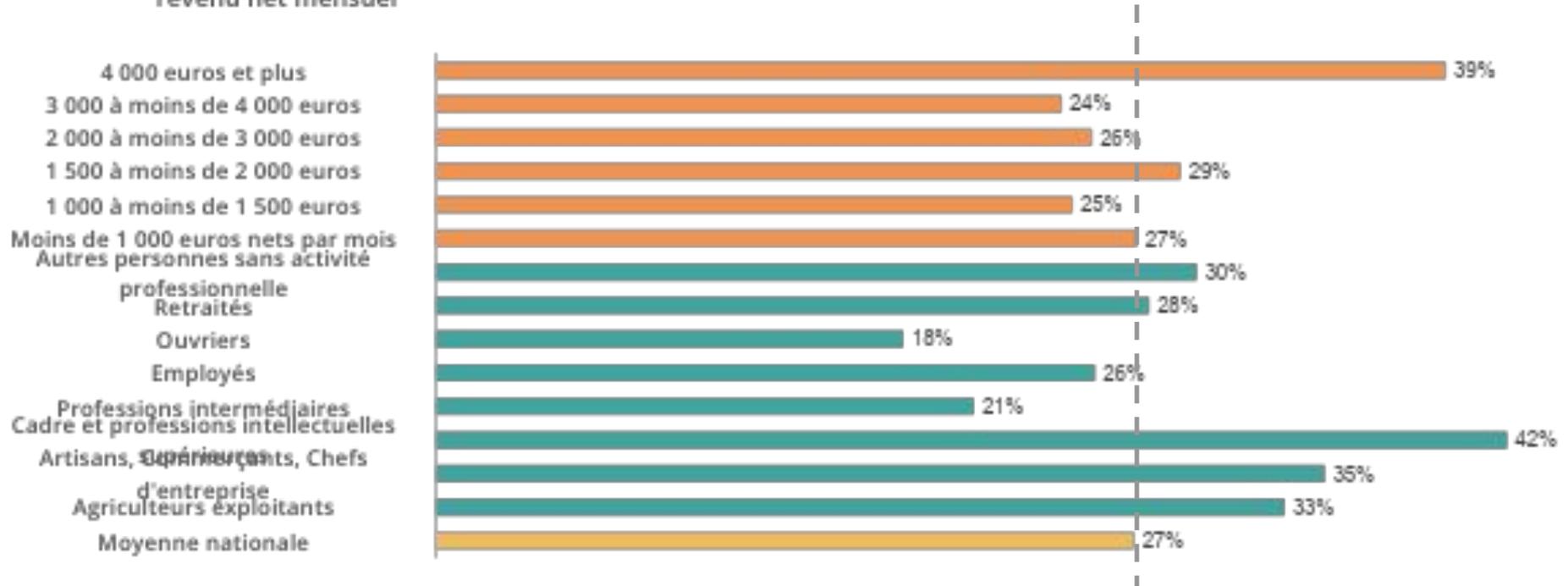


L'usage de la voiture apparaît clairement comme corrélé au niveau de revenu du foyer et à la CSP.

# Illustrations de l'inégalité d'accès aux modes 2/2

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

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

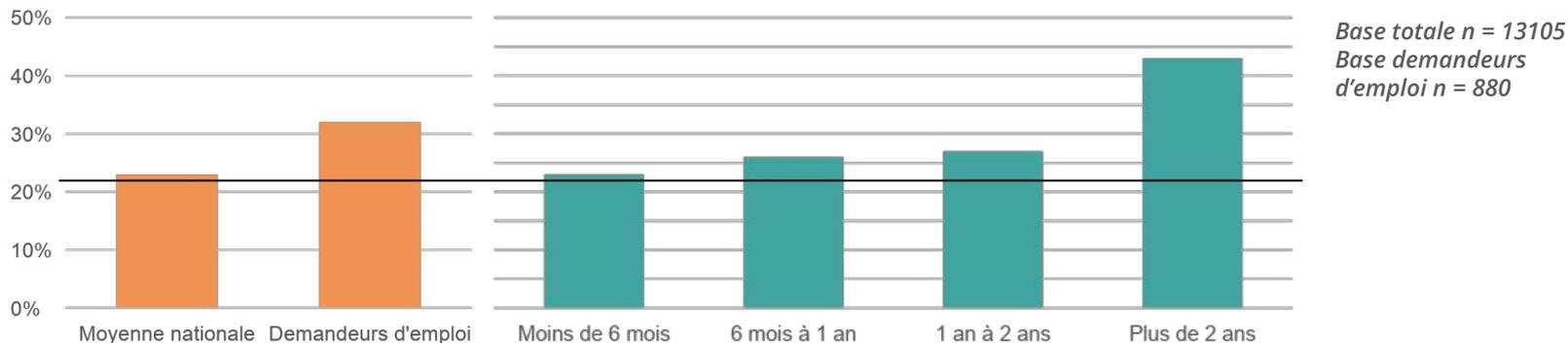


Le mode ferré le plus rapide mais aussi le plus coûteux est plus accessible aux CSP+ et aux foyers aux revenus supérieurs à 4000 euros net mensuels.

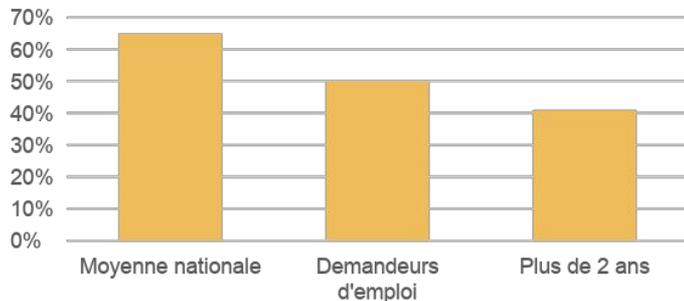
# Fréquence des déplacements

Les demandeurs d'emploi ont un niveau de mobilité bien inférieur à la moyenne des Français. Ce faible niveau de mobilité est d'autant plus affirmé que l'ancienneté de la situation de chômage est grande. Une très forte corrélation apparaît également entre le niveau de revenu et un niveau de mobilité élevé.

Fréquence de déplacements au quotidien faible

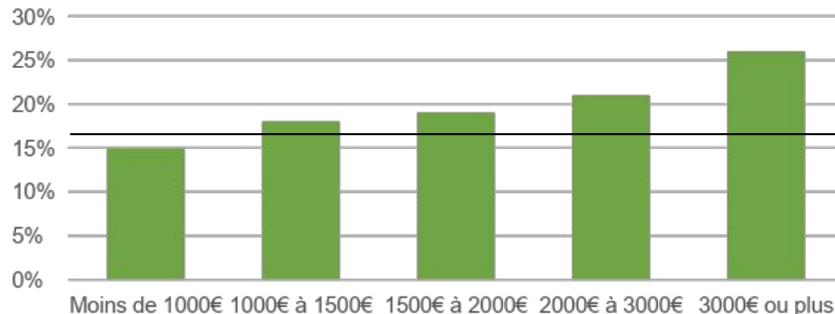


Personnes sortant de chez elles tous les jours



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

Fréquence de déplacements au quotidien élevée



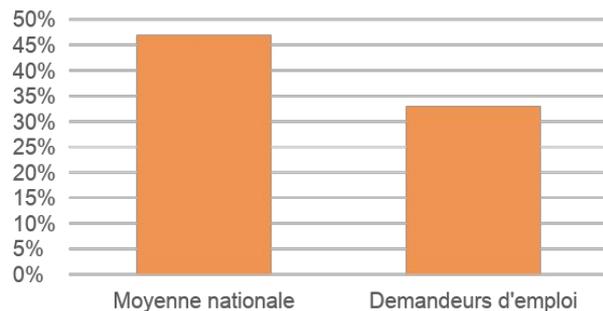
Base : répondant.e.s dont la fréquence de déplacements est élevée, n= 4347

# Impact différenciés de la hausse du prix des carburants

Deux comportements très différents ressortent face à l'augmentation du prix des carburants parmi les catégories de population les plus vulnérables économiquement :

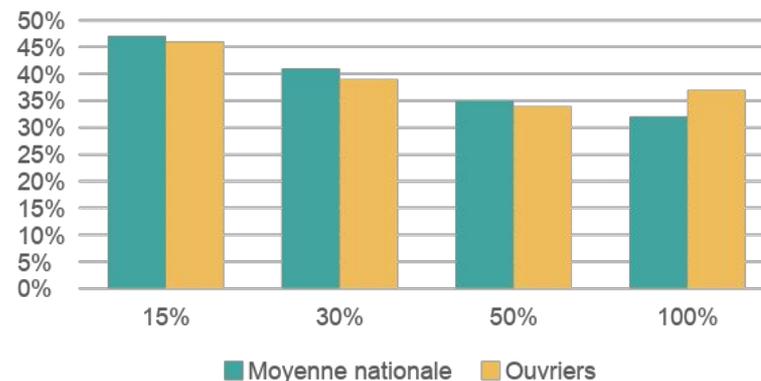
- Les catégories qui réduiront leur utilisation de la voiture en cas de hausse du prix des carburants même limitée : les demandeurs d'emplois et les plus bas revenus. Ce sont d'ailleurs ceux qui sont les moins motorisés.
- Les catégories fortement dépendantes de la voiture qui, à l'inverse, **maintiendraient leur niveau d'utilisation de la voiture même en cas de très forte hausse, malgré un niveau de revenu faible** : les ouvriers, qui seraient un tiers à maintenir leur usage de la voiture en cas de hausse 100%.

Maintien usage voiture si augmentation de 15%

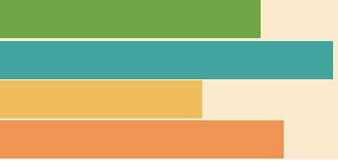


Base : 1/4 répondant.e.s.s avec voiture / deux roues motorisé thermique comme mode principal de déplacement, n=2085  
Base : demandeurs d'emploi, n = 880

Maintien usage voiture si augmentation prix carburant



Base : répondant.e.s.s avec une voiture ou un deux roues motorisé thermique comme mode de déplacement principal, n = 8348  
Base : ouvriers, n = 1453



# Conscience écologique

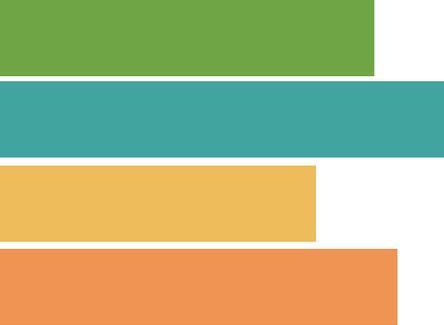
**La conscience écologique chez les demandeurs d'emplois et les plus bas revenus semble au moins aussi développée que chez la moyenne des Français :**

- 39% des demandeurs d'emplois et 42% des personnes vivant dans un foyer percevant moins de 1000 € par mois déclarent que les déplacements que nous effectuons tous contribuent « beaucoup » à la dégradation de l'environnement (contre 38% en moyenne pour l'ensemble des Français)
- 36% et 33% des mêmes catégories respectives estiment que « La situation est alarmante, nous avons trop tardé à réagir et nous allons droit à la catastrophe » (contre 28% en moyenne pour l'ensemble des Français)

La conscience de l'impact de ses propres déplacements sur l'environnement est, chez eux comme pour l'ensemble de la population, beaucoup faible que celui des déplacements de tous. Mais il est intéressant de noter que :

- Ce niveau est quand même légèrement plus élevé que chez la moyenne des Français, et notamment les plus hauts revenus ou les CSP les plus privilégiées
- Alors que, de fait, leur impact est plus faible (moins de déplacement, modes moins émissifs)

**Il ressort que le niveau de lucidité sur l'impact de la mobilité sur l'environnement est plus élevé chez les demandeurs d'emplois et les plus bas revenus que dans l'ensemble de la population.**



# BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

2<sup>e</sup> édition



FONDATION  
POUR LA NATURE  
ET L'HOMME

## Zoom : analyse de la précarité en matière de mobilité

# Analyse de la précarité mobilité (1)

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

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

Trois situations complémentaires sont ainsi calculées, et reprises dans le tableau ci-dessous : **la précarité carburant, la vulnérabilité en matière de mobilité et la dépendance à la voiture.**

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

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

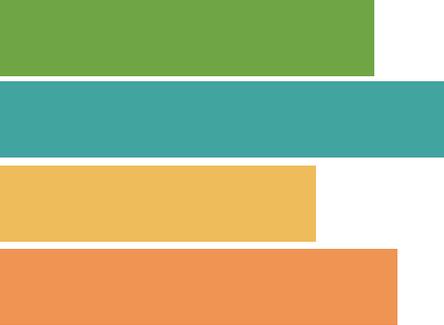
- Indicatrice de bas revenus
- Indicatrice de restrictions de l'usage de la voiture
- Indicatrice de dépenses individuelles de carburant élevées par rapport au revenu ménage (5% et plus)

# Analyse de la précarité mobilité (2)

## 3 situations de précarité complémentaires

	Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
Bas revenu	X	X	
Restriction de l'usage de la voiture	et X		
Dépenses élevées en carburant	ou X		X
Mauvais ajustement spatial ou distances parcourues élevées		et X	et X
Absence d'alternatives à la voiture		ou X	ou X
Véhicule à faible rendement		ou X	
	7%	8,5%	10,5%
<b>18%</b>			

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



# BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

2<sup>e</sup> édition



FONDATION  
POUR LA NATURE  
ET L'HOMME

## Chapitre 4 – Analyse des appétences et des freins à une mobilité plus durable

# Chapitre 4 – L'essentiel (1)

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

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

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

## **Imaginer des solutions spécifiques à chaque mode alternatif**

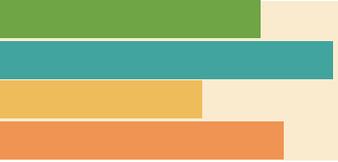
Alors que jusqu'à 17 modalités de freins étaient proposés aux répondant.e.s selon le mode alternatif testé, les réponses à apporter varient fortement.

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

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

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

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



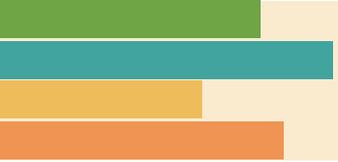
## Chapitre 4 – L'essentiel (2)

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

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

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

Le vélo, un mode très masculin ? L'ensemble des freins testés pour le report vers le vélo ou le VAE est surreprésenté, parfois largement,



# Précisions méthodologiques

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

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

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

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

- Se rendre sur son lieu de travail / d'études
- Faire des achats
- Se déplacer pour ses loisirs
- Se déplacer des raisons de santé ou des démarches administratives
- Rendre visite à des proches

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

# Précisions méthodologiques

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



# Précisions méthodologiques

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

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

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

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

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

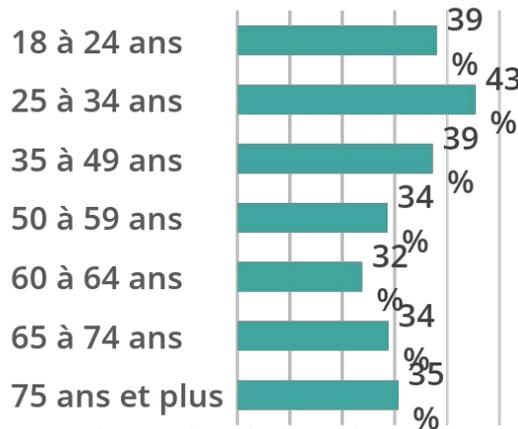
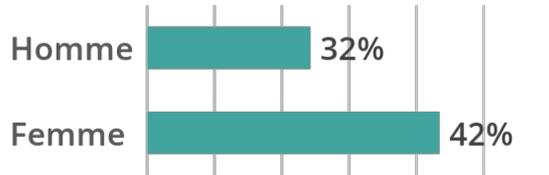
- Contraintes organisationnelles et familiales
- Manque d'infrastructures (items non posés pour les transports en commun)
- Services non adaptés
- Méconnaissance, besoin d'aide, formation
- Problème économique, matériel

# Proportion de personnes indiquant 3 freins et plus selon leur profil

En moyenne, 37% des personnes interrogées ont cité aux moins 3 freins majeurs expliquant le non-recours au mode alternatif proposé.

On constate que ces freins sont plus exprimés par les femmes, les moins de 50 ans, les habitants des territoires peu denses et les CSP de type « classes moyennes ».

NB : la non expression d'au moins 3 freins majeurs n'équivaut pas à l'acceptation du mode alternatif comme le montrent les analyses à suivre\*



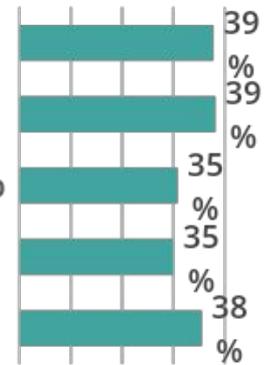
Communes rurales

Unité urbaine de 2 000 à 20 000 hab

Unité urbaine de 20 000 à 100 000 hab

Unité urbaine de plus de 100 000 hab

Unité urbaine de Paris



Agriculteurs

Chefs d'entreprise

Cadre et PIS

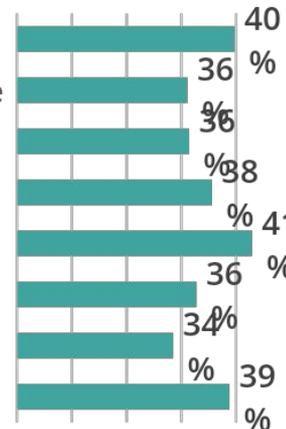
Prof interm

Employés

Ouvriers

Retraités

Autres

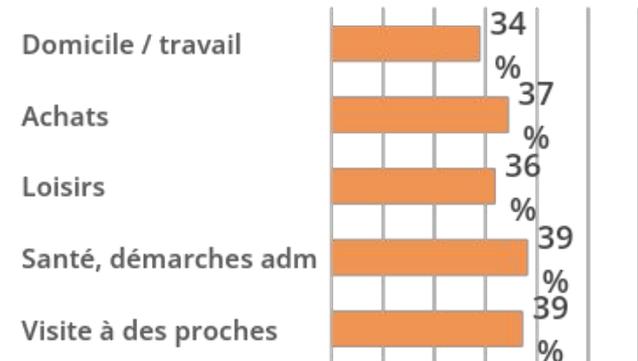
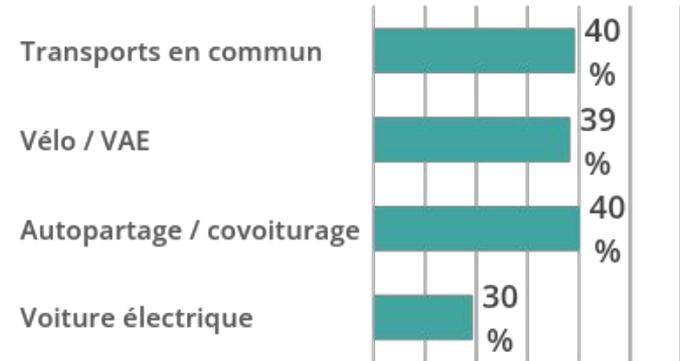


\*Plus fort est l'intérêt, plus le niveau de contraintes perçues est important, quel que soit le mode alternatif.  
Être intéressé.e par un mode alternatif se traduit par une conscience plus précise des contraintes. L'acceptation ou le rejet d'un mode alternatif ne se fonde donc pas uniquement sur des critères objectifs de contraintes.

# Proportion de personnes indiquant 3 freins et plus selon le mode et le motif

L'expression d'au moins trois freins majeurs porte sur tous les modes alternatifs, et dans une moindre mesure sur le véhicule électrique. Pour rappel seuls 6 freins possibles étaient proposés pour ce dernier contre au moins 15 pour les trois autres modes.

Par ailleurs on distingue peu d'écart entre les motifs. Le motif domicile-travail est moins ciblé par les personnes exprimant 3 freins et plus ; ce constat est à interpréter comme une plus grande difficulté des personnes interrogées à se projeter vers un changement dans le cadre du déplacement généralement considéré comme le plus contraint.



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

## Transports en commun

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

## Vélo ou VAE

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

## Covoiturage / autopartage

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

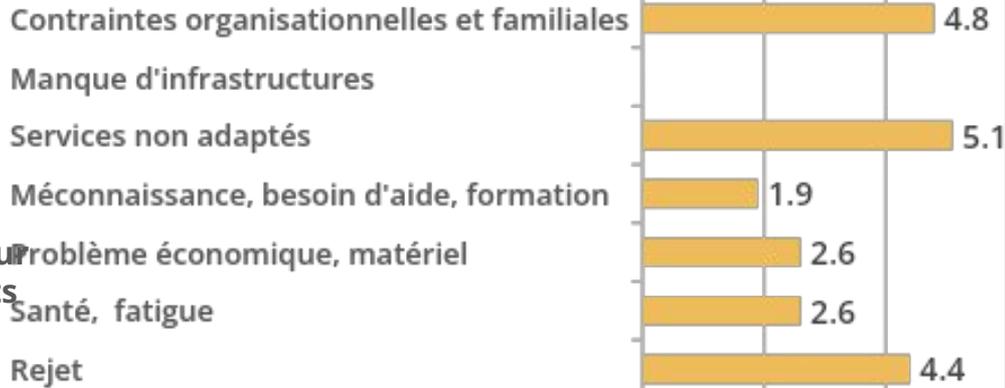
Il ressort par ailleurs que 3% des répondants ont réduit ou abandonné leur pratique du covoiturage du fait de la crise sanitaire.

## Voiture électrique

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



Sous échantillon interrogé pour les transports en commun

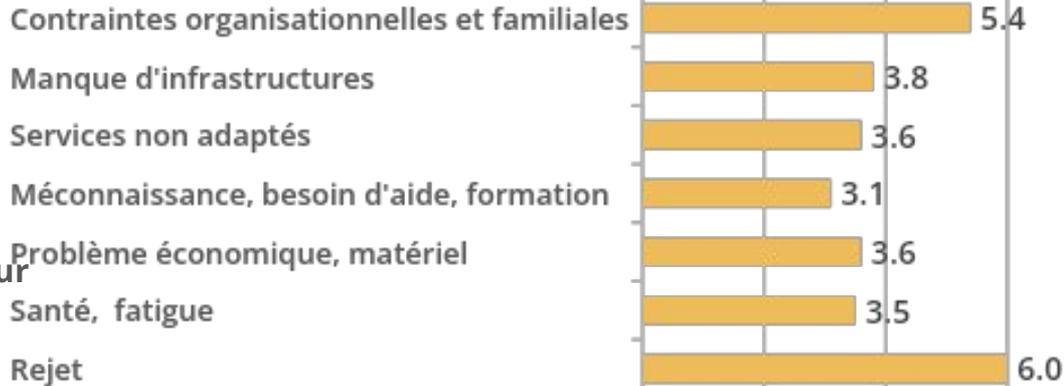


**25.1**

Score total de contrainte (rééchélonné)



Sous échantillon interrogé pour le vélo / VAE



**29.1**

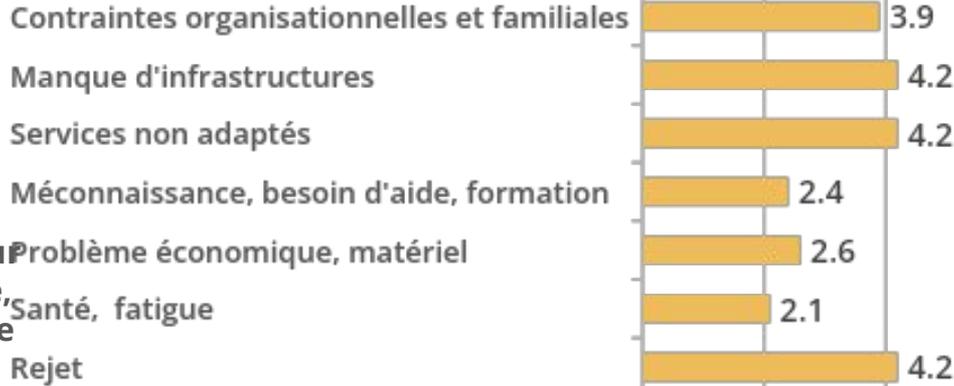
Score total de contrainte (rééchélonné)

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

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



Sous échantillon interrogé pour l'autopartage, le covoiturage



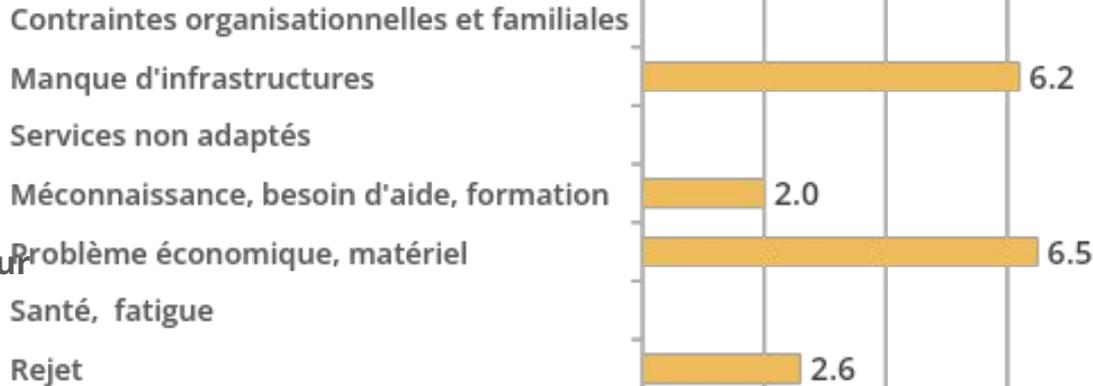
**23.6**



Score total de contrainte (rééchélonné)



Sous échantillon interrogé pour la voiture électrique



**30.3**



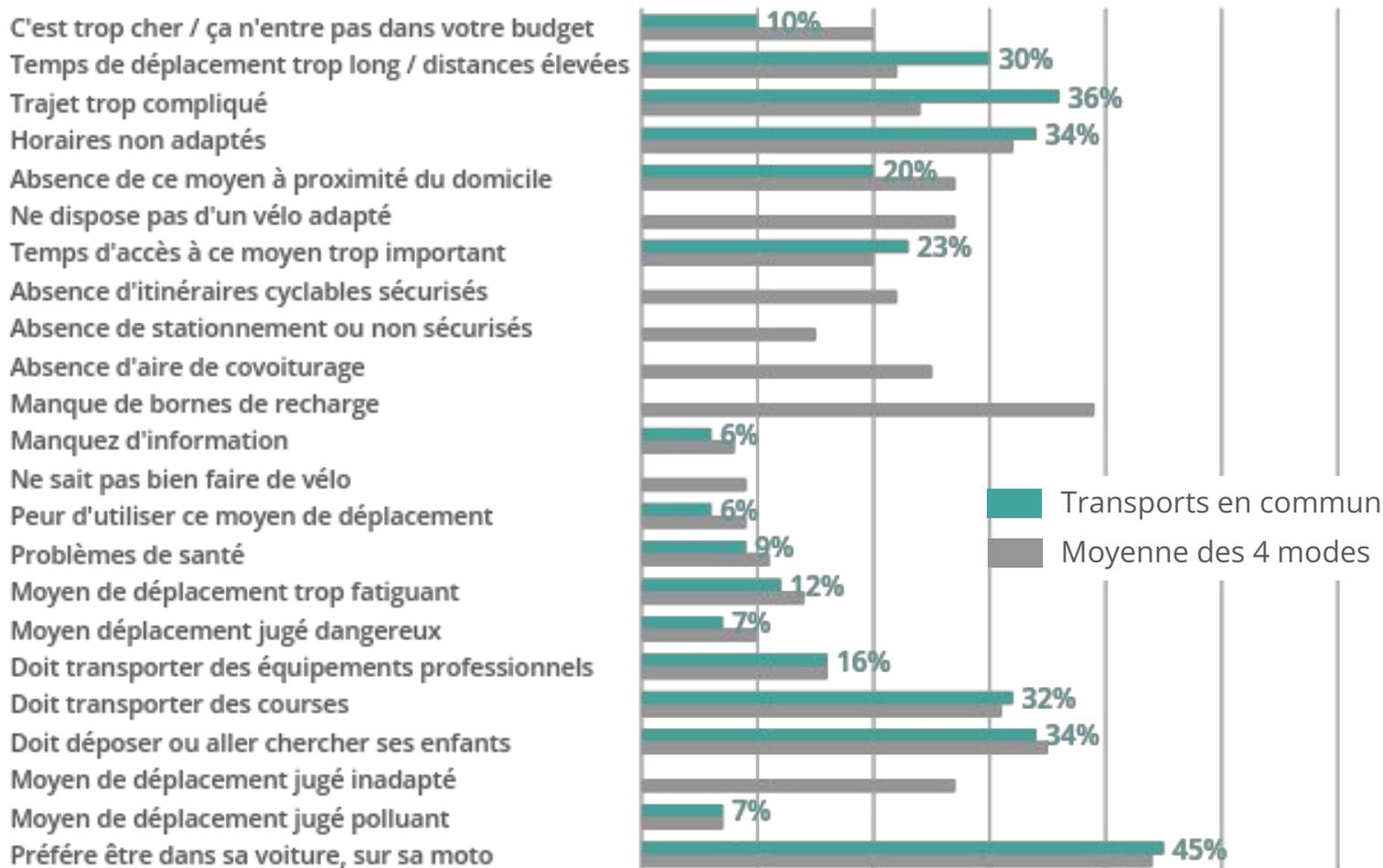
Score total de contrainte (rééchélonné)

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

# Proportion de personnes indiquant que le frein est majeur pour les transports en commun



Sous échantillon interrogé pour les transports en commun



# Proportion de personnes indiquant que le frein est majeur pour les transports en commun



	UU de Paris	Autres communes	Un homme	Une femme	18-34 ans	35-59 ans	60 ans et +
C'est trop cher / ça n'entre pas dans votre budget	12%	9%	8%	11%	13%	11%	5%
Le temps de déplacement est trop long / Vous devez parcourir des distances élevées	34%	29%	29%	32%	37%	30%	24%
Le trajet est trop compliqué, il n'est pas direct	40%	34%	34%	37%	38%	35%	33%
Les horaires ne sont pas adaptés	26%	36%	32%	36%	41%	35%	26%
Vous ne disposez pas de ce moyen à proximité de votre domicile	17%	21%	16%	24%	22%	20%	19%
Le temps d'accès à ce moyen est trop important	21%	24%	23%	23%	28%	25%	17%
Vous manquez d'information, vous ne savez pas comment cela fonctionne	7%	6%	6%	6%	8%	6%	4%
Vous avez peur d'utiliser ce moyen de déplacement	6%	6%	5%	6%	10%	5%	3%
Vous avez des problèmes de santé qui rendent difficile l'utilisation de ce moyen	7%	9%	7%	11%	11%	8%	8%
Ce moyen de déplacement est trop fatiguant	16%	10%	9%	14%	15%	10%	10%
Ce moyen de déplacement est dangereux	12%	6%	7%	8%	10%	7%	5%
Vous devez transporter des équipements liés à votre profession	11%	17%	17%	15%	16%	16%	15%
Vous devez transporter des courses	32%	32%	29%	34%	34%	25%	39%
Vous devez déposer ou aller chercher vos enfants	25%	36%	26%	40%	40%	30%	22%
Ce moyen de déplacement est polluant	9%	6%	7%	6%	10%	7%	3%
Vous préférez être dans votre voiture, sur votre moto	43%	45%	43%	46%	46%	41%	49%

# Proportion de personnes indiquant que le frein est majeur pour les transports en commun



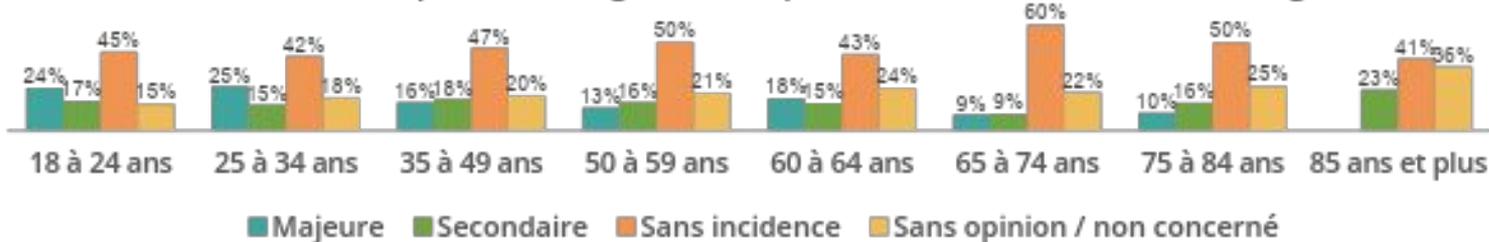
- **Les jeunes** expriment le plus de freins à l'usage des transports au commun : le temps de déplacements est trop long, les horaires ne sont pas adaptés, le temps d'accès aux TC est trop long
- **Le rapport cognitif à la complexité du réseau** peut expliquer la différence de réponse entre les habitant.e.s de Paris et les autres

## Les catégories qui expriment certains freins en particuliers sont les suivantes...

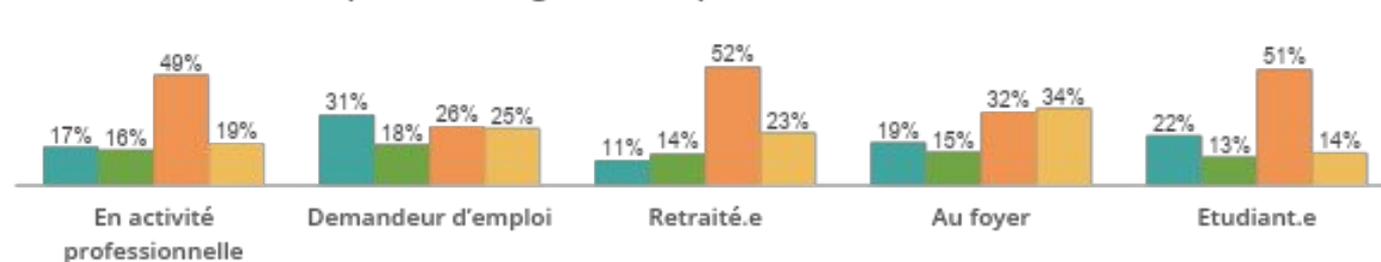
- Les transports en commun sont trop cher pour les demandeur.se.s d'emploi (**20%**), les étudiant.e.s (**26%**) et les foyers gagnant moins de 1000 euros net par mois (**26%**)
- Les horaires des transports en commun ne sont pas adaptés pour les ouvrier.e.s (**41%**), les habitant.e.s des communes rurales (**42%**) et les habitant.e.s des unités urbaines de 2 000 à 20 000 habitant.e.s (**46%**)
- Les habitant.e.s des communes rurales (**33%**) et les habitant.e.s des unités urbaines de 2 000 à 20 000 habitant.e.s (**29%**) ne disposent pas de transports en commun à proximité de leur domicile.
- Pour certaines communes isolées (**30%**), le temps d'accès aux transports en commun est trop important.
- Les demandeur.se.s d'emploi expriment un manque d'information (**13%**).
- Les foyers gagnant moins de 1000 euros net par mois (**20%**) ont peur d'utiliser ce moyen de déplacement.
- Les habitant.e.s des communes d'un pôle secondaire trouve ce mode de déplacement trop dangereux (**19%**).
- Les artisan.te.s, commerçant.e.s et chef.fe.s d'entreprise doivent transporter des équipements liés à leur profession (**40%**).

# La peur comme frein à l'usage des transports en commun

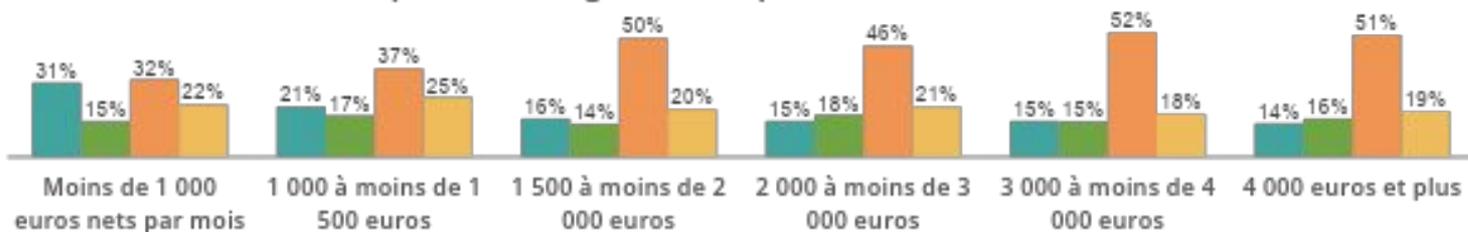
Incidence de la peur sur l'usage des transports en commun en fonction de l'âge



Incidence de la peur sur l'usage des transports en commun en fonction de l'activité



Incidence de la peur sur l'usage des transports en commun en fonction du revenu



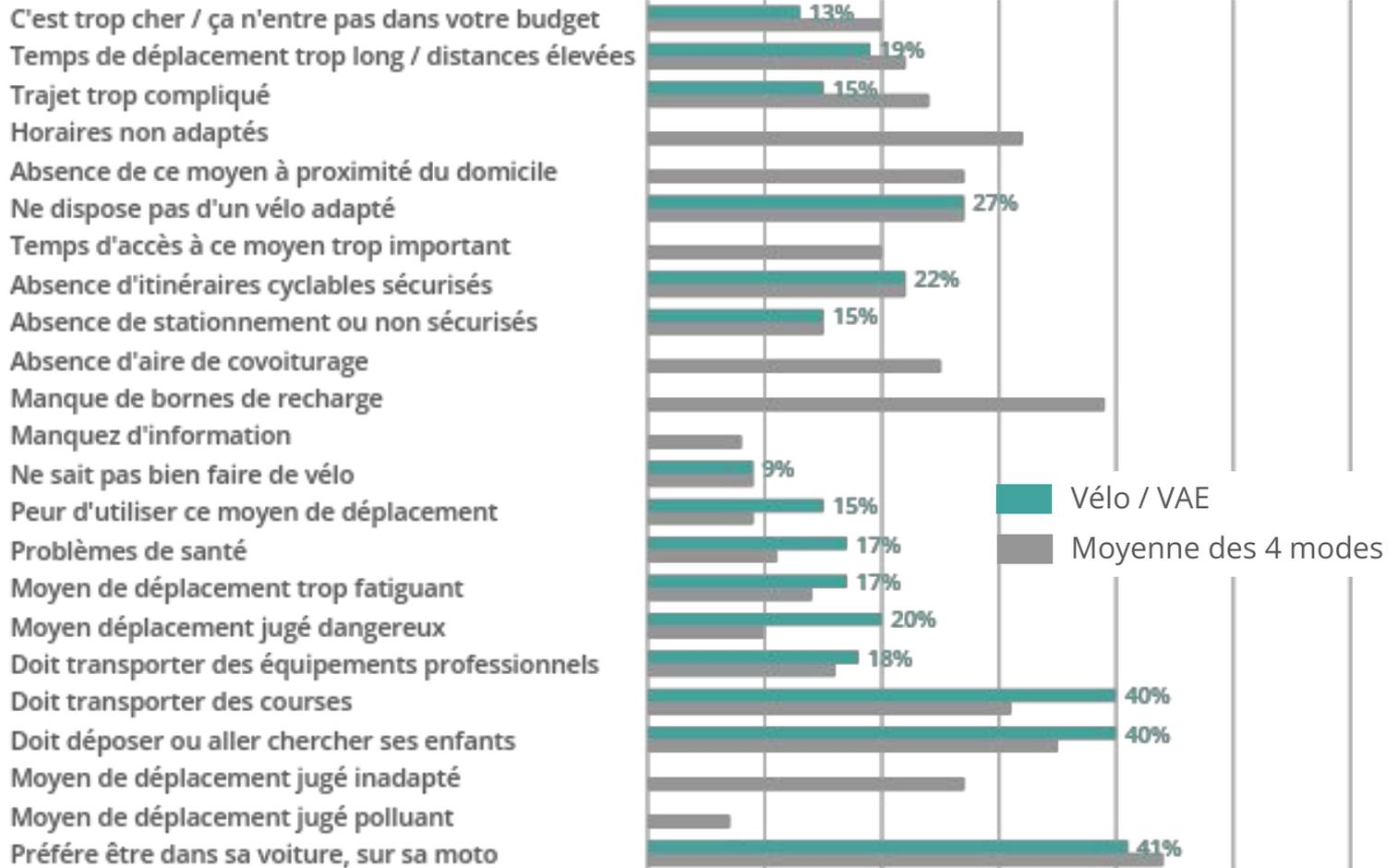
On observe une surreprésentation des profils suivant qui considèrent la peur comme un frein majeur à l'usage des transports en commun :

- **24%** des 18-24 ans et **25%** des 25-34 ans
- **31%** des demandeur.se.s d'emploi et **22%** des étudiant.e.s
- **31%** des foyers gagnant moins de 1000 euros net par mois et **21%** des foyers gagnant entre 1000 et 1500 euros net par mois

# Proportion de personnes indiquant que le frein est majeur pour le vélo/VAE



Sous échantillon interrogé pour le vélo / VAE



# Proportion de personnes indiquant que le frein est majeur pour le vélo/VAE



	UU de Paris	Autres communes	Un homme	Une femme	18-34 ans	35-59 ans	60 ans et +
C'est trop cher / ça n'entre pas dans votre budget	10%	13%	11%	14%	17%	15%	7%
Le temps de déplacement est trop long / Vous devez parcourir des distances élevées	22%	18%	15%	22%	23%	20%	15%
Le trajet est trop compliqué, il n'est pas direct	23%	14%	10%	19%	20%	16%	10%
Vous ne disposez pas d'un vélo adapté	29%	27%	23%	31%	24%	27%	28%
Il n'y a pas d'itinéraires cyclables sécurisés	18%	22%	17%	25%	24%	22%	20%
Il n'y a pas de stationnement ou ils sont non sécurisés	16%	14%	11%	17%	22%	12%	12%
Vous ne savez pas bien faire de vélo	6%	9%	6%	12%	12%	6%	10%
Vous avez peur d'utiliser ce moyen de déplacement	20%	14%	9%	19%	15%	12%	17%
Vous avez des problèmes de santé qui rendent difficile l'utilisation de ce moyen	13%	18%	14%	19%	14%	12%	25%
Ce moyen de déplacement est trop fatiguant	15%	17%	15%	19%	20%	14%	19%
Ce moyen de déplacement est dangereux	24%	20%	15%	25%	21%	18%	22%
Vous devez transporter des équipements liés à votre profession	20%	18%	18%	18%	22%	17%	8%
Vous devez transporter des courses	39%	40%	36%	44%	37%	36%	47%
Vous devez déposer ou aller chercher vos enfants	36%	40%	28%	47%	44%	38%	25%
Vous préférez être dans votre voiture, sur votre moto	35%	41%	35%	45%	40%	36%	47%

# Proportion de personnes indiquant que le frein est majeur pour le vélo/VAE



- Les freins exprimés par les femmes montrent une inquiétude globale traduisant particulièrement **le rapport culturel traditionnel des français.e.s au vélo**. Il existe donc un **enjeu genré** de sensibilisation et d'accompagnement.
- Le différentiel exprimé entre les habitant.e.s de Paris et des autres communes exprime clairement un **sujet de représentation et de mauvaise connaissance des infrastructures sécurisées parisiennes**.

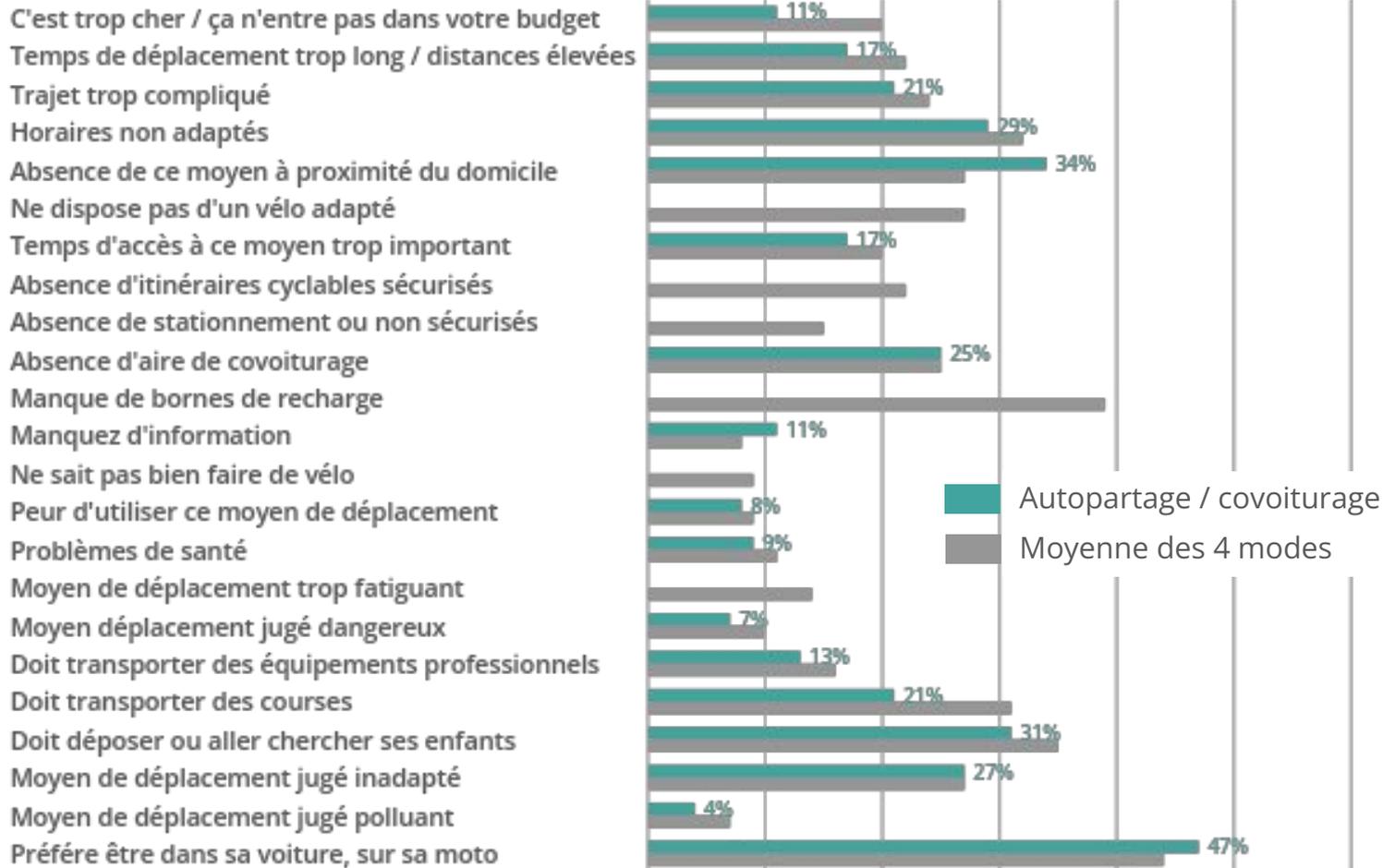
## Les catégories qui expriment certains freins en particuliers sont les suivantes...

- Le vélo et le VAE apparaissent comme des modes de déplacement trop coûteux pour les foyers gagnant moins de 1000 euros net par mois **(28%)**, les employé.e.s **(21%)** et les demandeur.se.s d'emploi **(20%)**
- Les foyers gagnant moins de 1000 euros net par mois **(36%)** et les habitant.e.s de communes isolées ne disposent pas d'un vélo adapté.
- Les habitant.e.s de communes rurales autonomes très peu denses **(34%)** pointent le manque d'itinéraires cyclables sécurisés.
- Les habitant.e.s de l'unité urbaine de Paris **(20%)** et de communes de pôles secondaires **(25%)** ont peur d'utiliser le vélo comme moyen de déplacement.
- Les foyers gagnant moins de 1000 euros net par mois **(18%)** devant transporter des équipements liés à leur profession.

# Proportion de personnes indiquant que le frein est majeur pour l'autopartage et le covoiturage



Sous échantillon interrogé pour l'autopartage, le covoiturage



# Proportion de personnes indiquant que le frein est majeur pour l'autopartage et le covoiturage



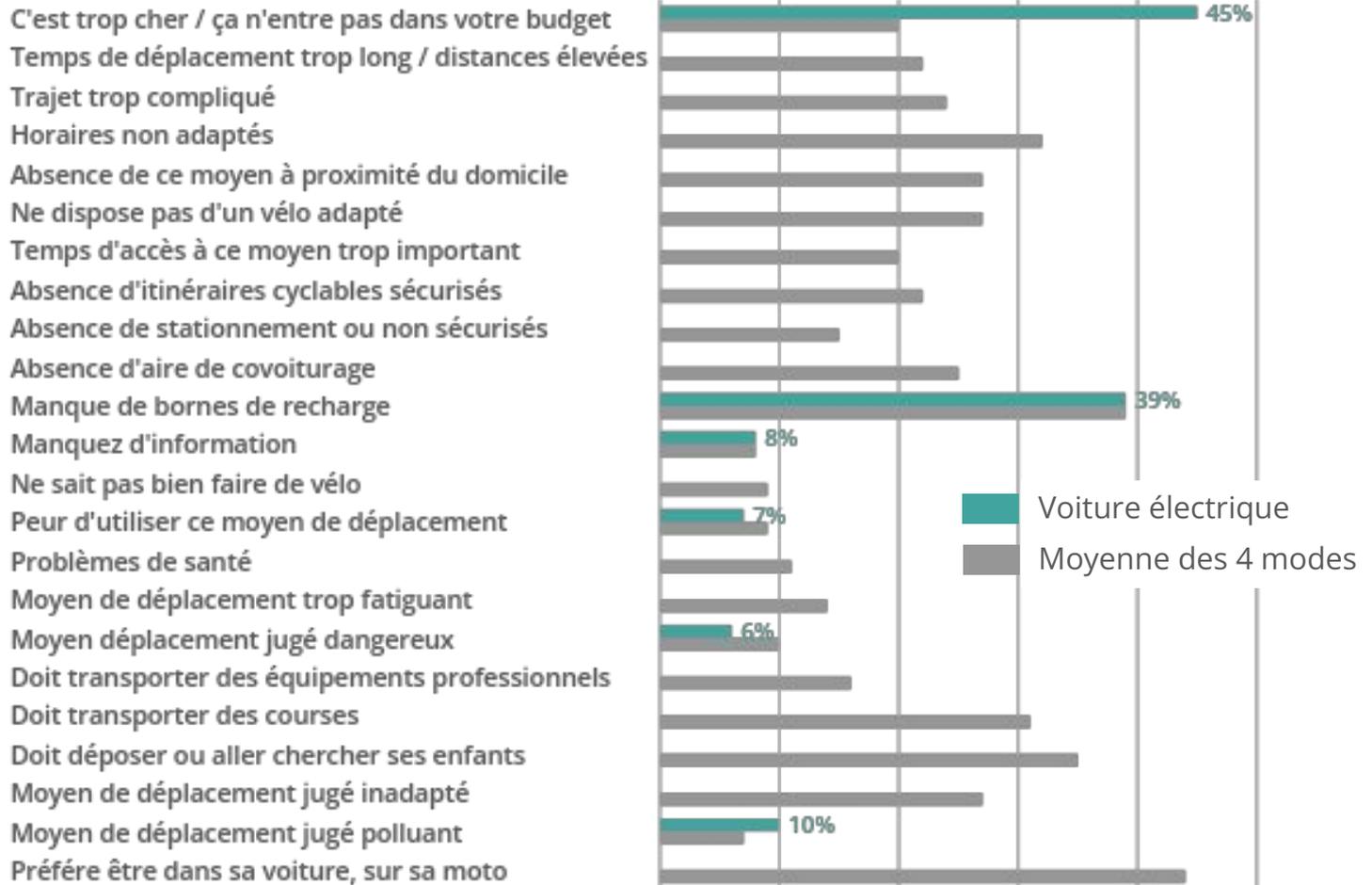
## Les catégories qui expriment certains freins en particuliers sont les suivantes...

- Les horaires ne sont particulièrement pas adaptés pour les ouvrier.e.s (**40%**) et les cadres et professions intellectuelles supérieures (**39%**).
- Il n'y a pas d'aire de covoiturage pour trouver un covoitureur dans les couronnes périurbaines (**38%**) et dans les communes isolées (**33%**).
- L'autopartage et le covoiturage paraissent dangereux pour les artisan.e.s, commerçant.e.s et chef.fe.s d'entreprise (**15%**), pour les étudiant.e.s (**14%**) et les demandeur.se.s d'emploi (**11%**).
- Les artisan.te.s, commerçant.e.s et chef.fe.s d'entreprise doivent transporter des équipements liés à leur profession (**28%**).
- L'autopartage et le covoiturage ne semblent pas adapté pour les artisan.te.s, commerçant.e.s et chef.fe.s d'entreprise (**37%**) et les foyers gagnant entre 4000 et 6000 euros net par mois (**36%**).

# Proportion de personnes indiquant que le frein est majeur



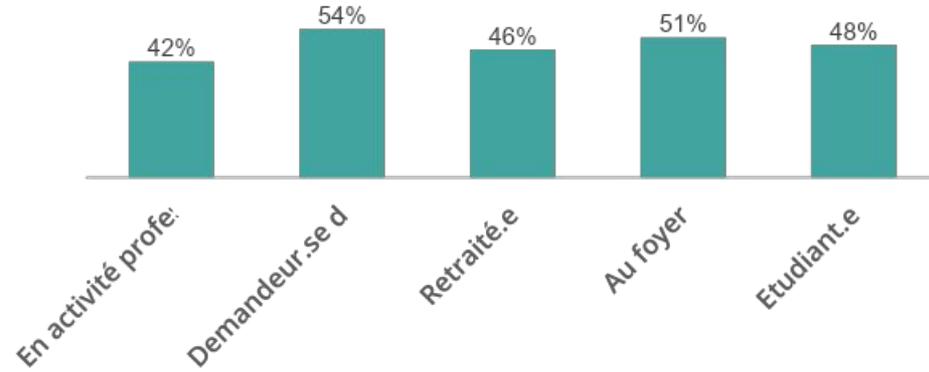
Sous échantillon interrogé pour la voiture électrique



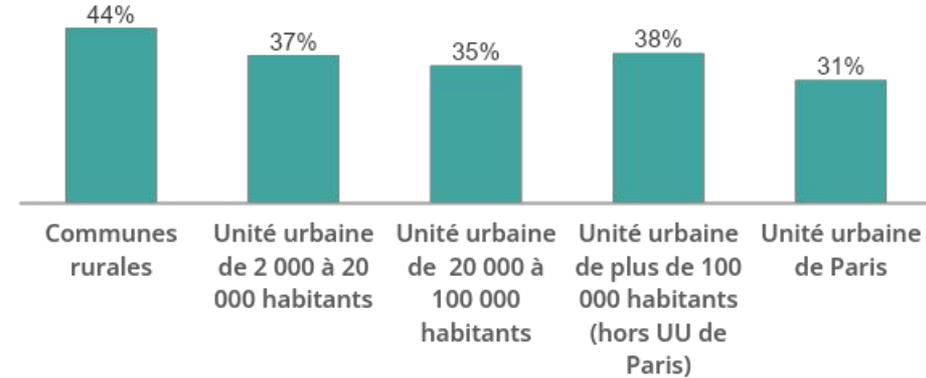
# Proportion de personnes indiquant que le frein est majeur pour la voiture électrique



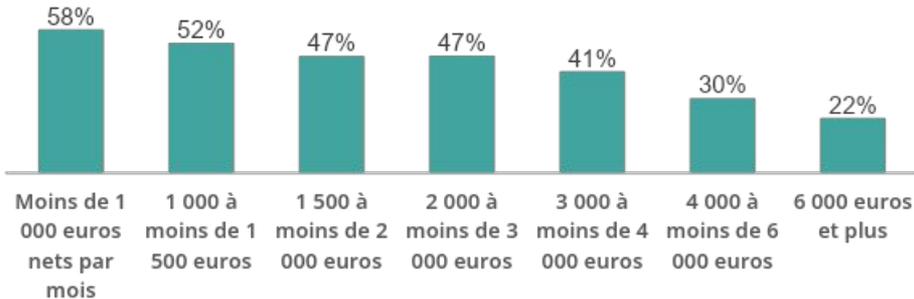
Proportion des réponses "c'est trop cher" comme frein au véhicule électrique en fonction de l'activité



Proportion des réponses "manque de bornes de recharge" comme frein au véhicule électrique en fonction du lieu d'habitation



Proportion des réponses "c'est trop cher" comme frein au véhicule électrique en fonction du revenu du foyer



Le frein du prix du véhicule électrique ressort de façon relativement transversale, quelle que soit l'activité des Français.e.s, même si les demandeur.se.s d'emploi ressortent sensiblement plus.

Parmi les foyers gagnant moins de 3 000 euros net par mois, un sur deux évoque le prix du véhicule électrique comme frein majeur à son usage.

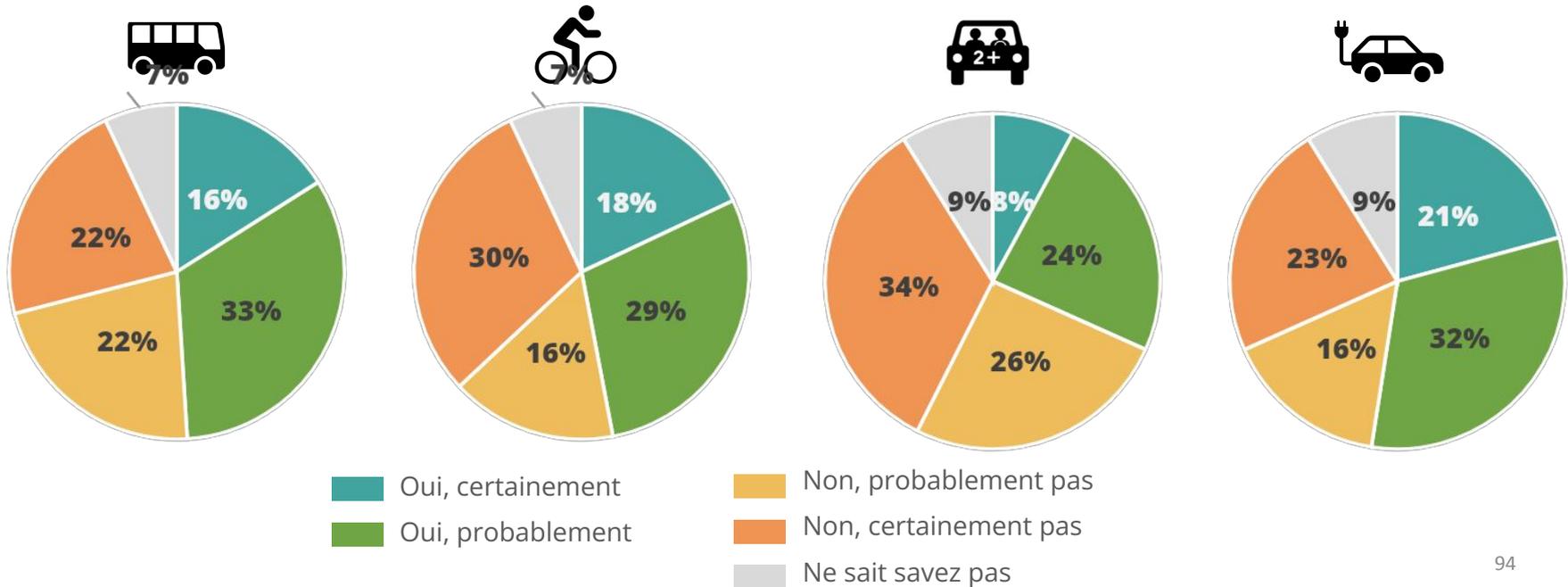
Les habitant.e.s des communes rurales se projettent logiquement plus difficilement sur la capacité à recharger leur véhicule.

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

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

*Base = 74% de l'échantillon*

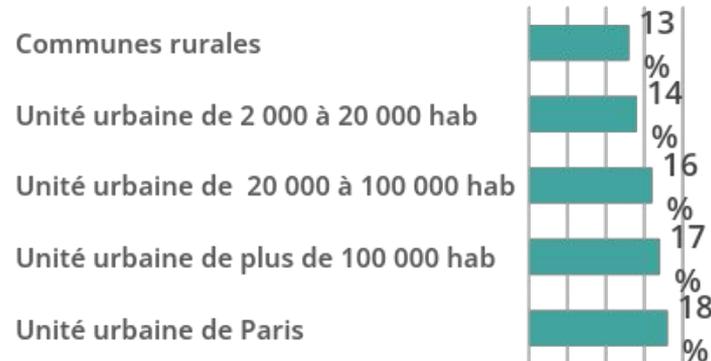
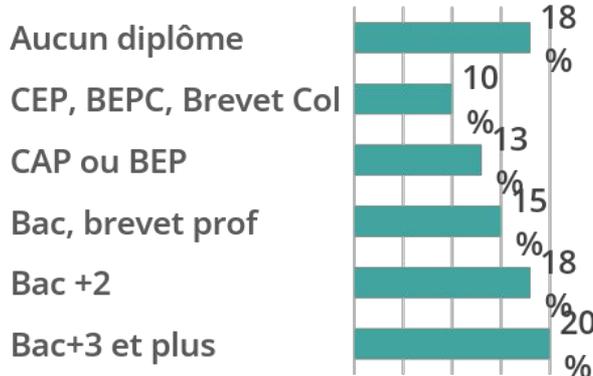
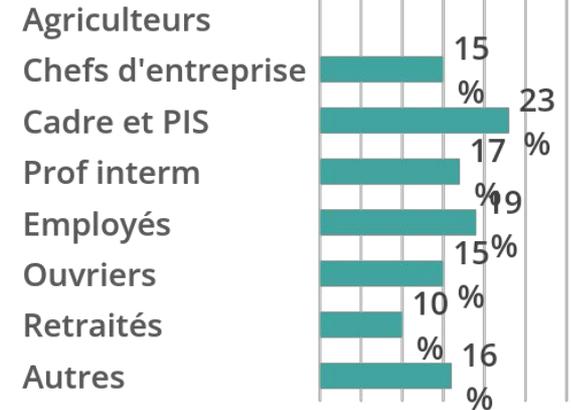
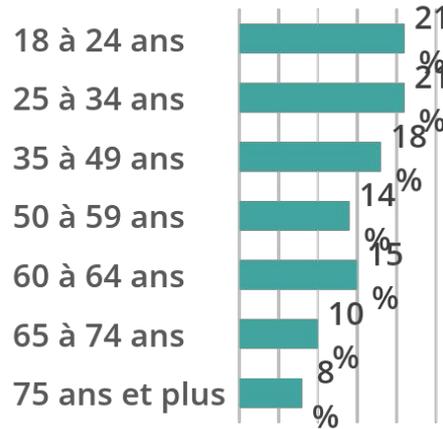
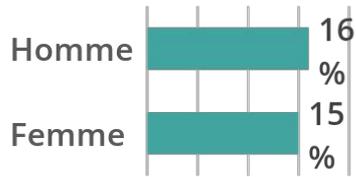
16% des personnes utilisant principalement ou occasionnellement un véhicule thermique seraient disposées à essayer « certainement » le mode alternatif proposé, un chiffre qui monte à 18% pour le vélo et 21% pour la voiture électrique au détriment du mode covoiturage/autopartage (8% seulement), qui est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



# Les jeunes et les CSP+ plus facilement disposés à tester

Il est globalement plus facile de se projeter sur un changement potentiel quand on est jeune et/ou CSP+ et/ou urbain. Néanmoins, certaines caractéristiques sociodémographiques sont inattendues, comme par exemple la surreprésentation des personnes non diplômées. Par ailleurs, le territoire de vie joue assez peu sur cette projection.

n = 1510



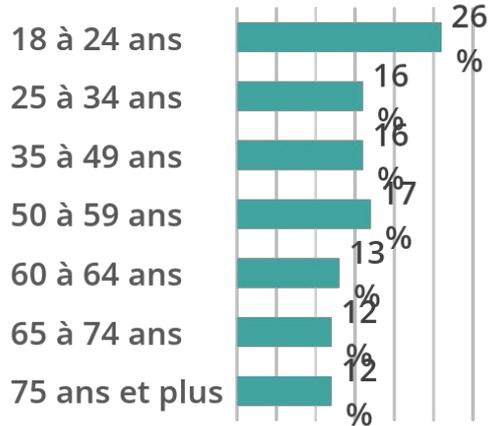
# Les jeunes, les moins de 50 ans et les jeunes retraités constituent trois cibles potentielles pour le développement des modes alternatifs

Les transports en commun remportent le plus d'intérêt auprès des jeunes, qui sont, au même titre que les moins de 50 ans en général, également prêtes à tester le covoiturage, le vélo et la voiture électrique. Les jeunes retraités (60 à 64 ans) se distinguent pour les modes vélo et voiture électrique.

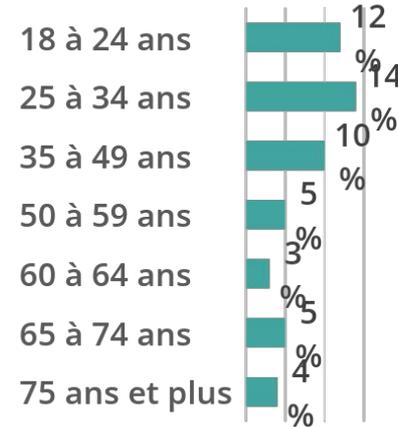
n = 1510



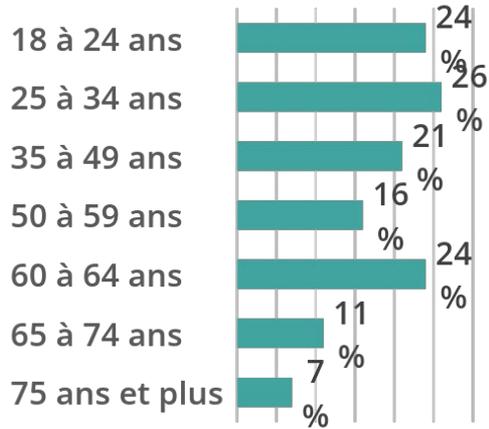
Intérêt moyen  
**16%**



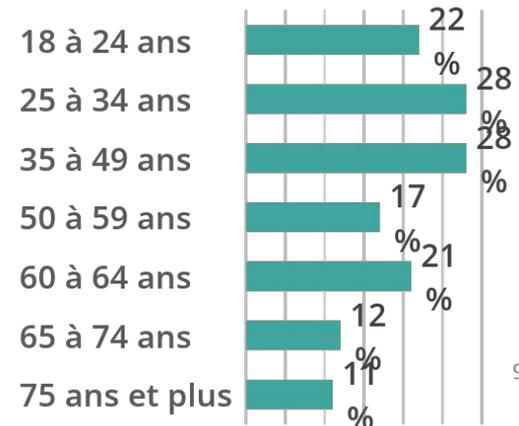
Intérêt moyen  
**8%**



Intérêt moyen  
**18%**



Intérêt moyen  
**21%**



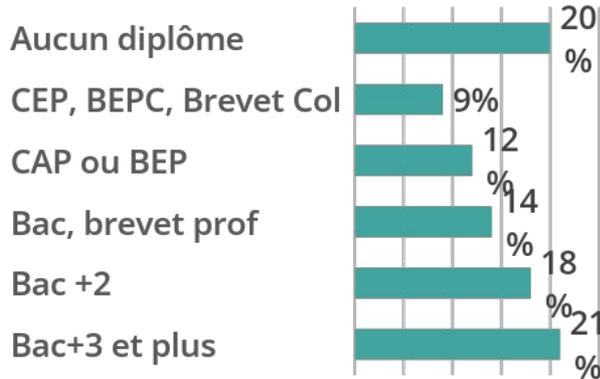
# Les modes alternatifs intéressent les CSP+ mais aussi les non-diplômés

Les non-diplômés sont particulièrement intéressés par les transports en commun et le vélo, ainsi que par la voiture électrique, en revanche ils accordent très peu d'intérêt au covoiturage/autopartage. A l'exception de ces personnes, l'intérêt pour les modes alternatifs est directement corrélé au niveau de diplôme.

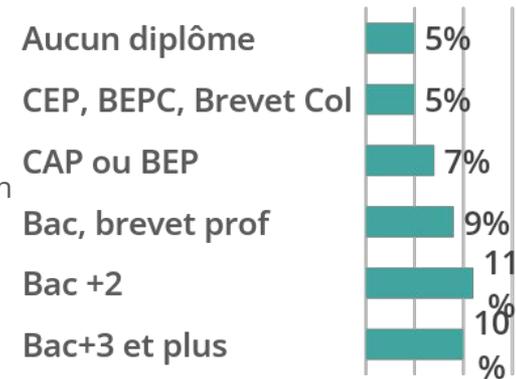
n = 1510



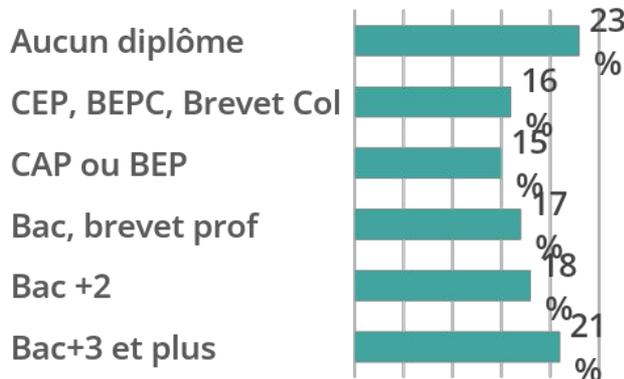
Intérêt moyen  
**16%**



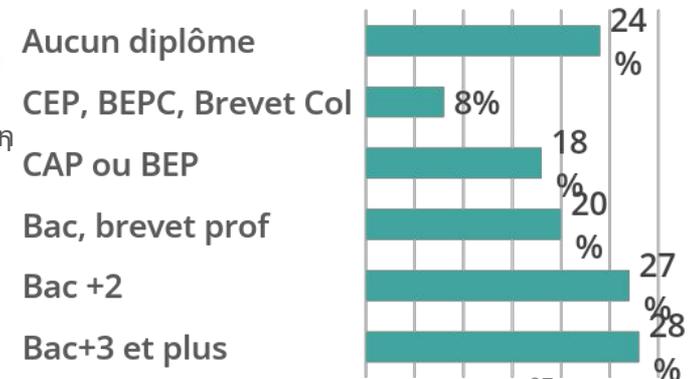
Intérêt moyen  
**8%**



Intérêt moyen  
**18%**



Intérêt moyen  
**21%**



# Analyse générale de la répartition des freins par mode alternatif – personnes prêtes à la transition

## Transports en commun

Les freins exprimés sont très proches de l'échantillon total (contraintes organisationnelles et familiales qui relèvent de la chaîne des déplacements et inadéquation de l'offre de service). On notera cependant une accentuation du frein « horaires non adaptés » (40% contre 34%) ainsi qu'un quasi doublement du frein économique (19% contre 10%), qui suggère un besoin d'information sur la réalité des coûts respectifs de la voiture et des transports en commun.

## Vélo ou VAE

On retrouve le besoin d'une approche systémique pour la résolution d'un ensemble de freins chez les personnes intéressées, néanmoins les freins matériels et infrastructurels sont nettement accentués : coût – d'un VAE probablement – 22% contre 13%, absence d'itinéraire ou de stationnement sécurisé – 28% et 26% contre 22% et 15%, absence d'un vélo adapté (33% contre 27%), ce qui semble témoigner d'une projection concrète des répondants.

## Covoiturage / autopartage

L'ensemble des freins constatés pour l'échantillon général sont cités par les personnes prêtes à la transition, mais systématiquement accentués, ce qui témoigne de la grande difficulté des répondants à ce projeter concrètement sur l'usage de ces solutions alternatives.

## Voiture électrique

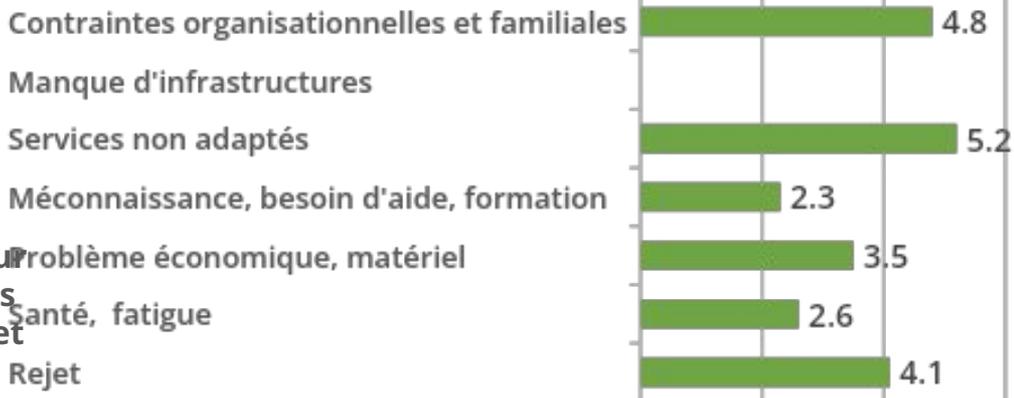
Les deux principales difficultés exprimées sont à nouveau le coût de la solution (légèrement accentué à 49% contre 45%) et la problématique de la recharge.

# Familles de freins exprimés par les personnes prêtes à la transition

On focalise ici sur les seules personnes ayant répondu « oui certainement » à la question « serez vous prêt à essayer dans les 12 prochains mois ? ».



Sous échantillon interrogé pour les transports en commun et prêt à la transition

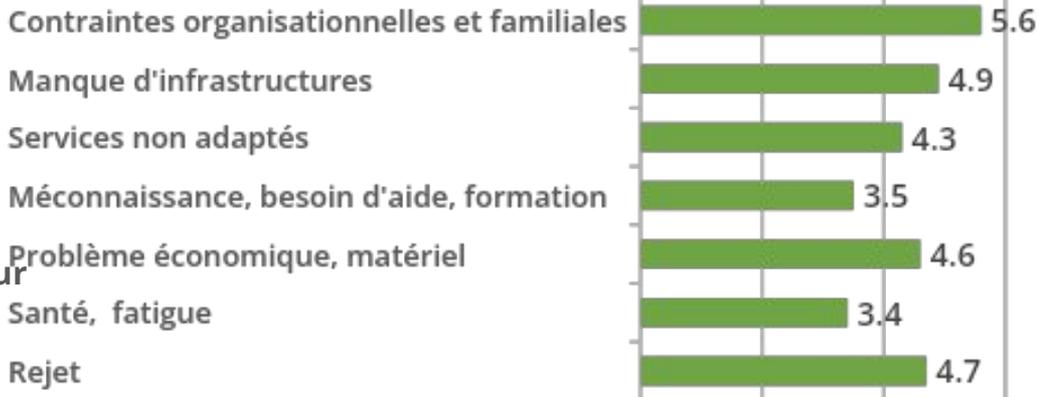


26.3

Score total de contrainte (rééchélonné)



Sous échantillon interrogé pour le vélo / VAE et prêt à la transition



31

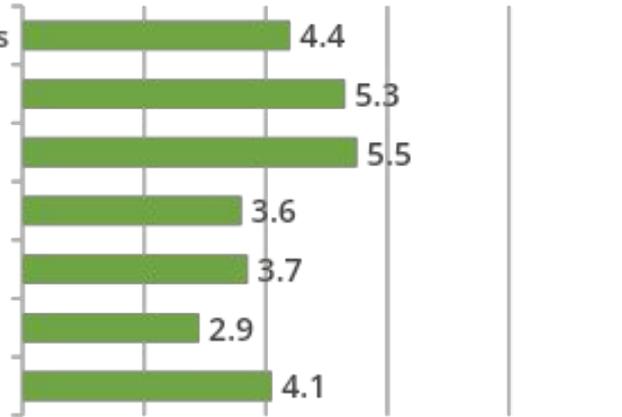
Score total de contrainte (rééchélonné)

# Familles de freins exprimés par les personnes prêtes à la transition



Sous échantillon interrogé pour l'autopartage, le covoiturage et prêt à la transition

Contraintes organisationnelles et familiales  
 Manque d'infrastructures  
 Services non adaptés  
 Méconnaissance, besoin d'aide, formation  
 Problème économique, matériel  
 Santé, fatigue  
 Rejet



**29.4**

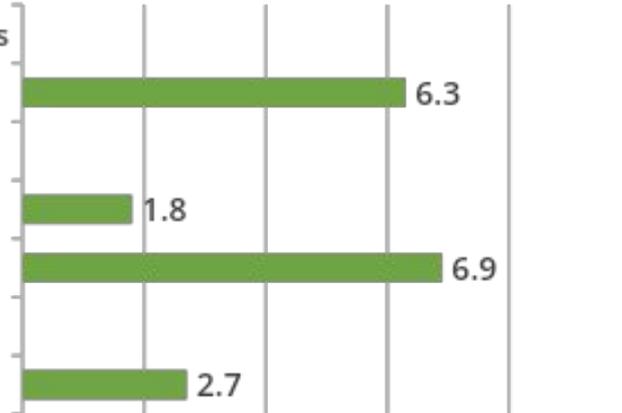


Score total de contrainte (rééchelonné)



Sous échantillon interrogé pour la voiture électrique et prêt à la transition

Contraintes organisationnelles et familiales  
 Manque d'infrastructures  
 Services non adaptés  
 Méconnaissance, besoin d'aide, formation  
 Problème économique, matériel  
 Santé, fatigue  
 Rejet



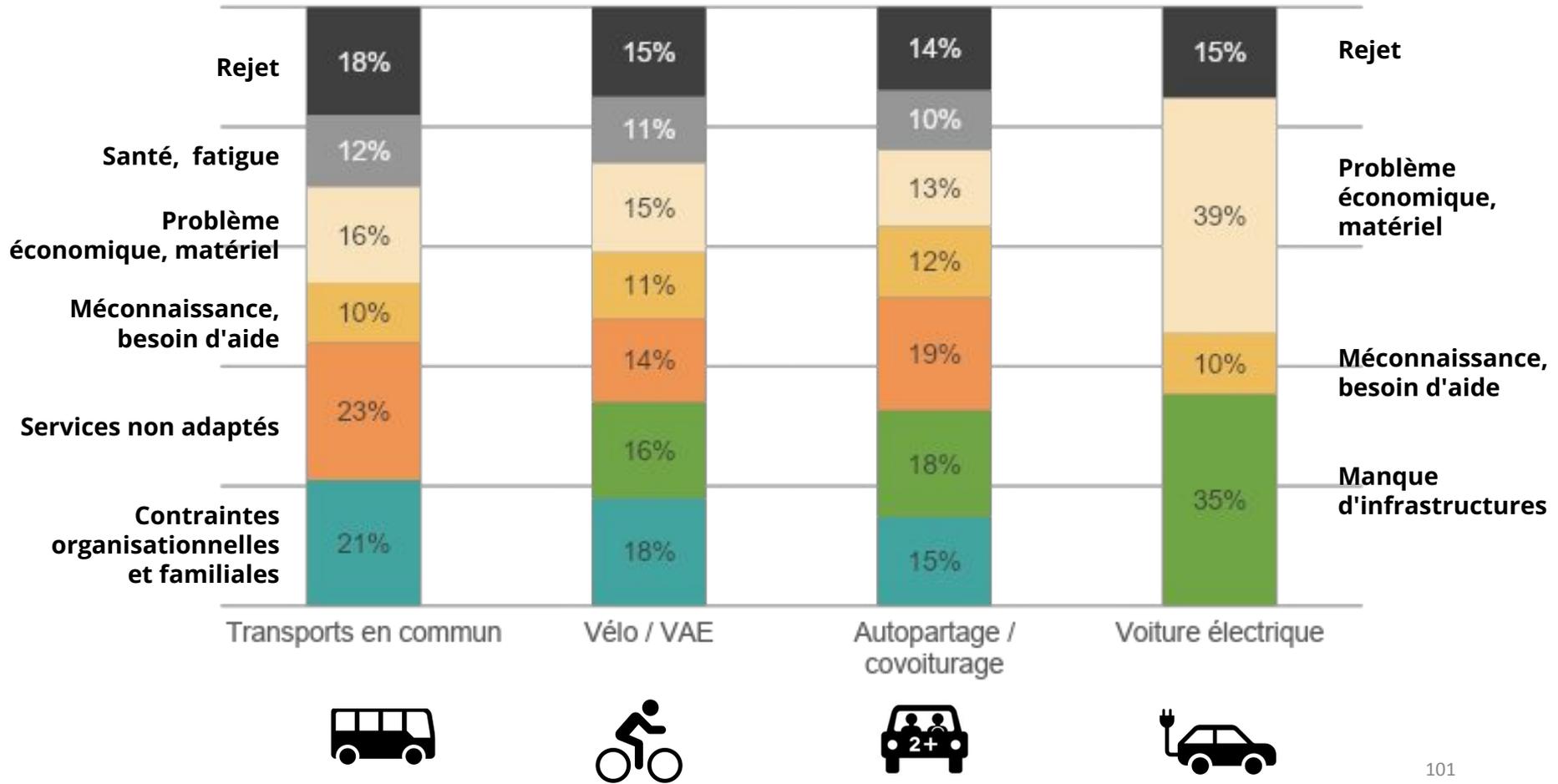
**30.9**



Score total de contrainte (rééchelonné)

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

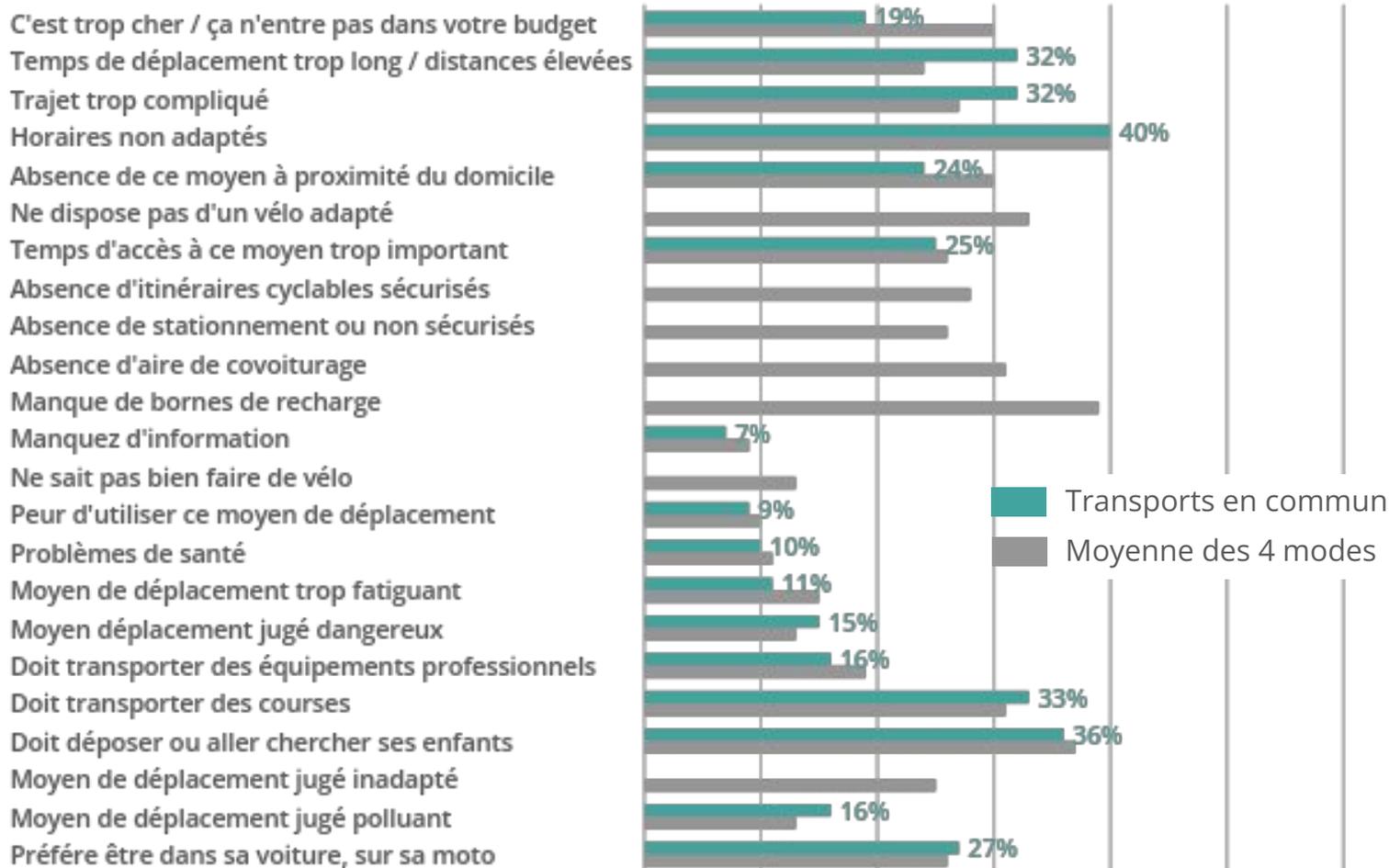
# Structure des familles de freins des personnes prêtes à la transition



# Proportion de personnes indiquant que le frein est majeur parmi les personnes prêtes à la transition



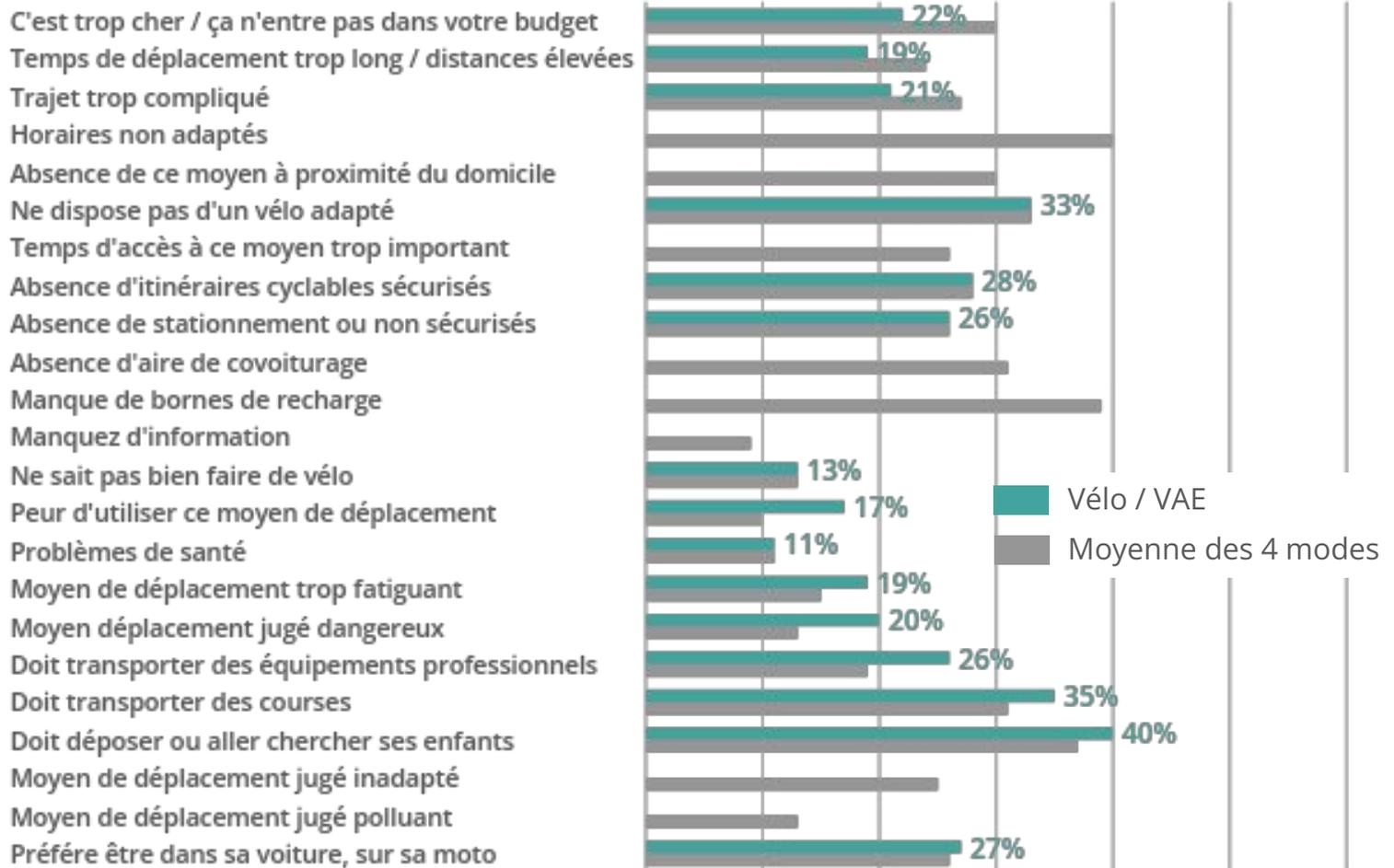
Sous échantillon interrogé pour les transports en commun et prêt à la transition



# Proportion de personnes indiquant que le frein est majeur parmi les personnes prêtes à la transition



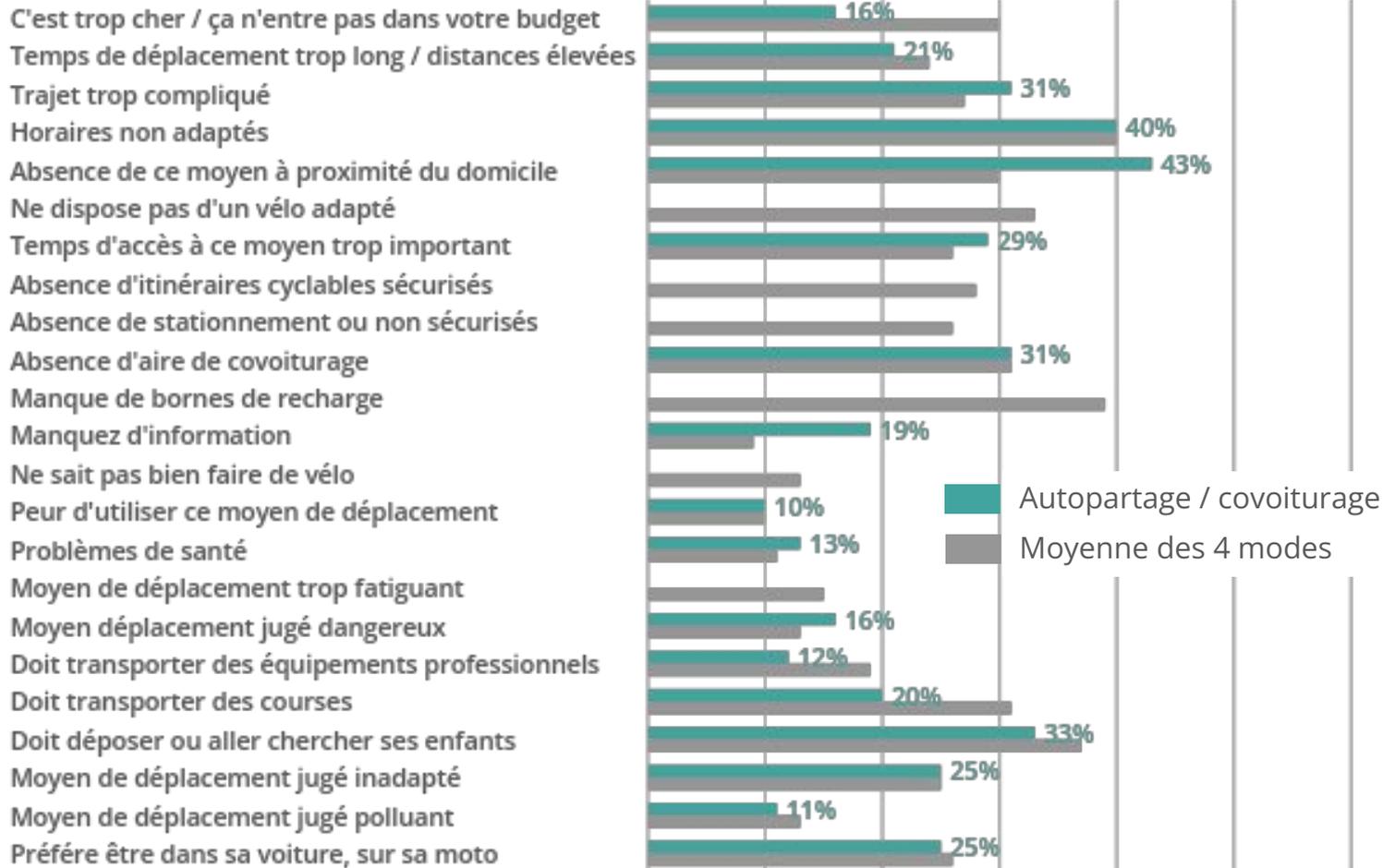
Sous échantillon interrogé pour le vélo / VAE et prêt à la transition



# Proportion de personnes indiquant que le frein est majeur parmi les personnes prêtes à la transition



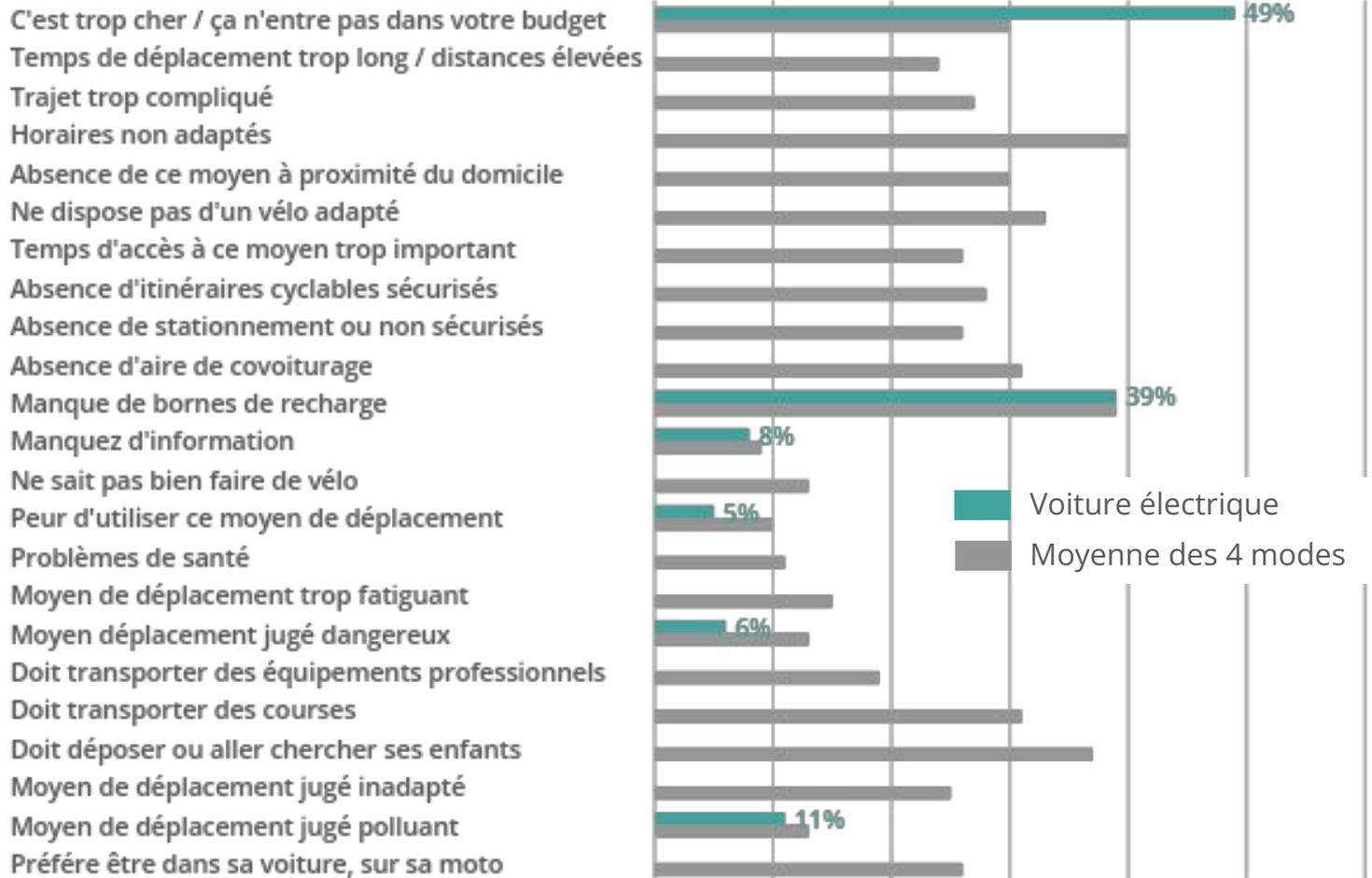
Sous échantillon interrogé pour l'autopartage, le covoiturage et prêt à la transition



# Proportion de personnes indiquant que le frein est majeur parmi les personnes prêtes à la transition



Sous échantillon interrogé pour la voiture électrique et prêt à la transition



# Leviers incitatifs potentiels

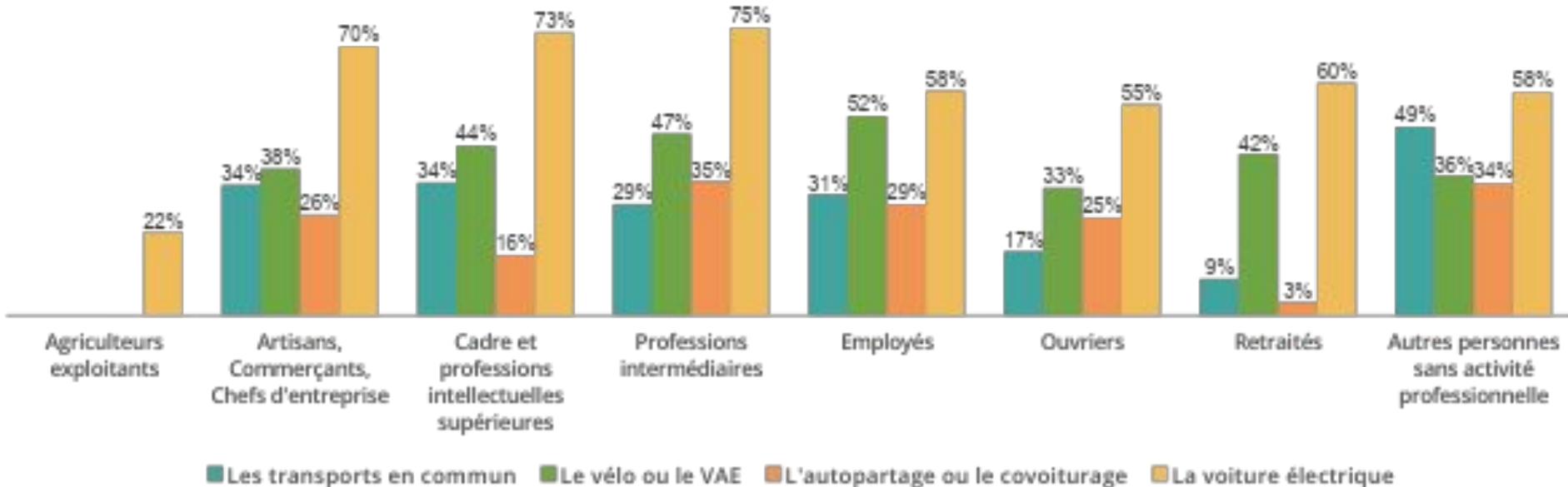
L'analyse des freins au report de la voiture thermique vers différents modes alternatifs imaginée pour cette édition du Baromètre des mobilités du quotidien intégrait une question de « contrôle » quant aux incitatifs à envisager. Il en ressort qu'il est essentiel de distinguer les enseignements issus de l'analyse des freins exprimés de ceux issus des incitatifs sélectionnés. En effet, bien que les modalités proposées l'aient été dans un ordre aléatoire, l'incitatif financier a largement pris le dessus sur l'ensemble des autres leviers proposés, ce qui masque une réalité bien plus complexe. On retiendra cependant que l'action de la commune constitue également un levier incitatif puissant, et que les modes à l'organisation plus complexe (transports en commun, voiture en partage) font la part belle au levier « conseils, information » en réponses complémentaires.

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

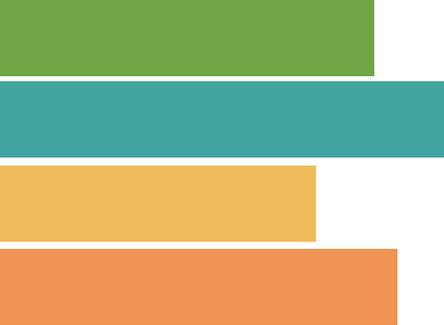
	Transports en commun		Vélo / VAE		Autopartage / covoiturage		Voiture électrique		Total	
	1ere réponse	Cumul des réponses	1ere réponse	Cumul des réponses	1ere réponse	Cumul des réponses	1ere réponse	Cumul des réponses	1ere réponses	Cumul des réponses
Une aide financière	30%	44%	42%	55%	23%	42%	65%	76%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

# Leviers incitatifs potentiels

Proportion de répondant.e.s exprimant le besoin d'une aide financière pour être encouragé à essayer un mode alternatif à la voiture dans les 12 prochains mois, en fonction de la CSP



- Les artisan.te.s, les commerçant.e.s, les chef.fe.s d'entreprise, les cadres, les professions intellectuelles supérieure et les professions intermédiaires semblent particulièrement se projeter sur l'achat d'un véhicule électrique s'ils sont accompagnés en termes de moyens financiers.
- A l'inverse, les employé.e.s se projettent davantage sur l'achat d'un vélo ou d'un VAE.
- Les bénéfices d'une aide financière concernant les transports en commun ou l'autopartage et le covoiturage ressortent plus auprès des personnes sans activité professionnelle.



# BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien

————— 2<sup>e</sup> édition —————



FONDATION  
POUR LA NATURE  
ET L'HOMME

## Annexes

# Zoom sur le zonage en aires urbaines de l'Insee

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

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

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

# Analyse de la précarité mobilité – Méthodologie (1)

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

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

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

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

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

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

<sup>1</sup> <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01756297/document>

- Indicatrice de voiture personnelle à faible rendement énergétique

# Analyse de la précarité mobilité - Méthodologie (2)

## Bas revenus

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

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

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

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

En retenant un seuil de 900 € (soit 57% du revenu par UC médian national (1837 €)), on définit un seuil de pauvreté à 900 € par UC.

Selon cette approche, sur l'échantillon, 17% des répondants sont considérés comme pauvres. Ces personnes ont des revenus moyens par UC de 900 €, un revenu moyen ménage de 1 300 €, elle avec 3,3 personnes dans le ménage et 2,0 UC. Elles ont en moyenne 41 ans (« les personnes dites « pauvres » »).

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

# Analyse de la précarité mobilité - Méthodologie (3)

## Restriction de l'usage de la voiture

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

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

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

## Dépenses élevées en carburant

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

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

# Analyse de la précarité mobilité - Méthodologie (4)

## Mauvais ajustement spatial

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

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

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

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

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

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

Fréquence mensuelle des déplacements :	Moyenne		Structure moyenne		Fréquence mensuelle des déplacements :	Situation de mauvais ajustement		Autres situations	
	Moyenne	Structure	Moyenne	Structure		Moyenne	Structure	Moyenne	Structure
dans le quartier	52,0	61%	dans le quartier	27,3	35%	54,0	63%		
ailleurs dans la commune	22,0	26%	ailleurs dans la commune	15,9	20%	22,5	26%		
ailleurs dans le département	6,6	8%	ailleurs dans le département	11,2	14%	6,3	7%		
ailleurs dans la région	2,9	3%	ailleurs dans la région	13,3	17%	2,0	2%		
dans une autre région française	1,4	2%	dans une autre région française	10,9	14%	0,7	1%		
<b>TOTAL</b>	<b>84,9</b>	<b>100%</b>	<b>TOTAL</b>	<b>78,6</b>	<b>100%</b>	<b>85,5</b>	<b>100%</b>		

# Analyse de la précarité mobilité - Méthodologie (5)

## Absence d'alternatives à la voiture

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

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

Usage de la voiture	Oui	Non	Total
Mode principal, autosolisme	2 576,0	4 056,0	6 632,0
Mode principal, autres	1 764,0	540,0	2 304,0
Mode occasionnel	614,0	123,0	737,0
Mode non ou pas utilisé	113,0	81,0	194,0
Sans voiture	2 089,0	1 149,0	3 238,0
<b>Total</b>	<b>7 156,0</b>	<b>5 949,0</b>	<b>13 105,0</b>

55% de l'ensemble de l'échantillon est dans cette situation.

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

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