

BAROMÈTRE

des Mobilités du Quotidien



EN PARTENARIAT AVEC :



Baromètre des mobilités du quotidien – 3ème édition Résultats nationaux

EN PARTENARIAT AVEC :



Direction générale
des infrastructures
transports et mobilité





Méthodologie

L'édition 2023 est la troisième du Baromètre des mobilités du quotidien.

Elle intègre 1 495 enquêtes réalisées par téléphone et 10 892 en auto-administration sur Internet (« online »).

12 387 personnes ont ainsi participé à cette vaste enquête, un échantillon dont la profondeur permet de mieux tenir compte de certaines catégories de population traditionnellement peu représentées en volume ou encore des territoires moins denses, en particulier le monde rural.

Les enquêtes téléphoniques ont principalement eu pour rôle de faciliter l'accès à ces catégories particulières ainsi que les redressements correspondants.

Les enquêtes « online » défavorisent en effet les personnes les plus âgées, les personnes non-diplômées, une partie des publics précaires, et probablement le monde rural notamment parce que les personnes âgées y sont nettement plus nombreuses que la moyenne nationale.

Par ailleurs l'auto-administration peut générer certains biais de réponse évidents en comparaison avec un échange téléphonique.

Nombre de répondants par région

	Nb réponses	% réponses	Pop 18 et +	% Pop 18 et +	Taux de sondage
Île-de-France	2003	16%	9 448 368	18%	1 / 4717
Centre-Val de Loire	460	4%	2 028 652	4%	1 / 4410
Bourgogne-Franche-Comté	574	5%	2 230 151	4%	1 / 3885
Normandie	683	6%	2 614 652	5%	1 / 3828
Hauts-de-France	1057	9%	4 611 583	9%	1 / 4363
Grand Est	966	8%	4 417 778	9%	1 / 4573
Pays de la Loire	676	5%	2 977 738	6%	1 / 4405
Bretagne	691	6%	2 670 087	5%	1 / 3864
Nouvelle-Aquitaine	1074	9%	4 870 173	9%	1 / 4535
Occitanie	1099	9%	4 782 275	9%	1 / 4351
Auvergne-Rhône-Alpes	1470	12%	6 319 057	12%	1 / 4299
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1063	9%	4 078 114	8%	1 / 3836
Corse	268	2%	280 688	1%	1 / 1047
Guadeloupe	303	2%	299 130	1%	1 / 987
Total	12387	100%	51 628 446	100%	1 / 4168



Sommaire

Chapitre 1 - Comparaison barométrique 2019-2021-2024 de quelques indicateurs clés de la mobilité des Français.e.s	p6
Chapitre 2 - Conscience environnementale et impacts du changement climatique	p19
Chapitre 3 - Evolution de l'équipement des Français.e.s	p32
Chapitre 4 - Conditions des déplacements	p41
Chapitre 5 - Quels usages des solutions alternatives en 2023 ?	p65
Chapitre 6 - Renoncements à la mobilité	p82
Chapitre 7 - Evolution des prix du carburant	p98
Chapitre 8 - Les Zones à Faibles Emissions	p106
Chapitre 9 - Connaissance et impact des aides	p112
Chapitre 10 - Précarité mobilité	p130
Chapitre 11 - Zooms sur les femmes, les jeunes, les demandeurs d'emploi et les seniors	p137



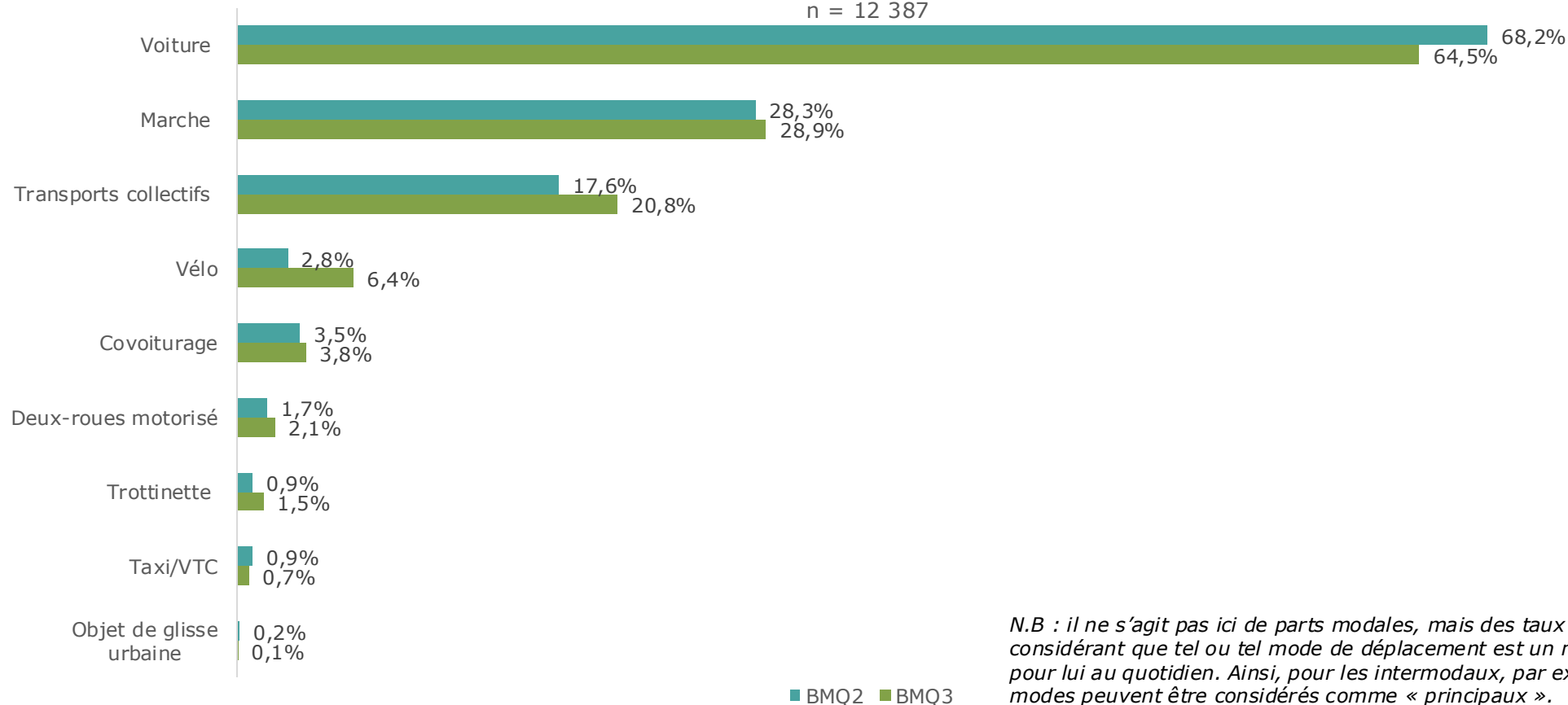
Chapitre 1 :

Comparaison barométrique 2019-2021-2023 de
quelques indicateurs clés de la mobilité des
Français.e.s

Le vélo de plus en plus considéré en tant que mode principal

Fréquence d'utilisation des modes de déplacement en "mode principal", comparaison 2021-2023

n = 12 387



N.B : il ne s'agit pas ici de parts modales, mais des taux de répondant.es considérant que tel ou tel mode de déplacement est un mode « principal » pour lui au quotidien. Ainsi, pour les intermodaux, par exemple, plusieurs modes peuvent être considérés comme « principaux ».

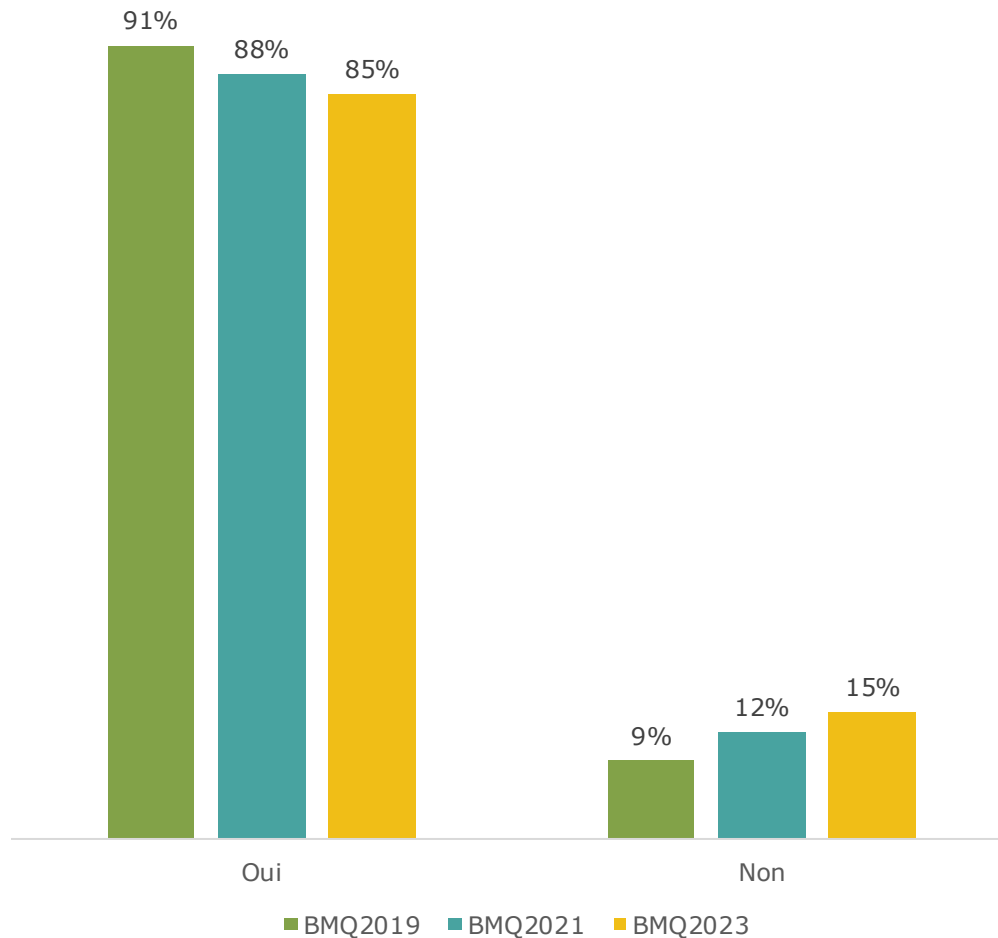
De manière assez nette, de moins en moins de Français.es utilisent la voiture de manière assez fréquente pour la considérer comme leur mode principal (**-3,7%**), au contraire du vélo, tous types confondus (**+3,6%**), et des transports collectifs (**+3,2%**), bien qu'elle reste de loin le premier moyen de déplacement devant la marche.

C'est surtout la voiture diesel qui apparaît de moins en moins utilisée (**-7,2%**), tandis qu'une légère hausse est observée pour l'électrique (**1,4%**) et l'hybride (**1,5%**).

Un taux de motorisation stable malgré une légère diminution de la possession du permis

Vous-même, disposez-vous du permis de conduire ?

n = 12 387



En 2023, le nombre de personnes déclarant posséder une voiture à titre personnel reste stable par rapport à 2021, soit **74% des Français.es**. Une légère baisse de 1,7% est observée, mais compensée par la hausse du taux de possession d'un deux-roues motorisés (+1,4%).

Cette stabilité ne va en revanche pas de pair avec celle du **taux de détention du permis de conduire à l'échelle nationale, qui lui baisse de 6%** sur les 4 dernières années, et ce de manière constante, même si le volume de détenteurs du permis est toujours **supérieur à celui de détenteurs d'une voiture d'environ 10%**.

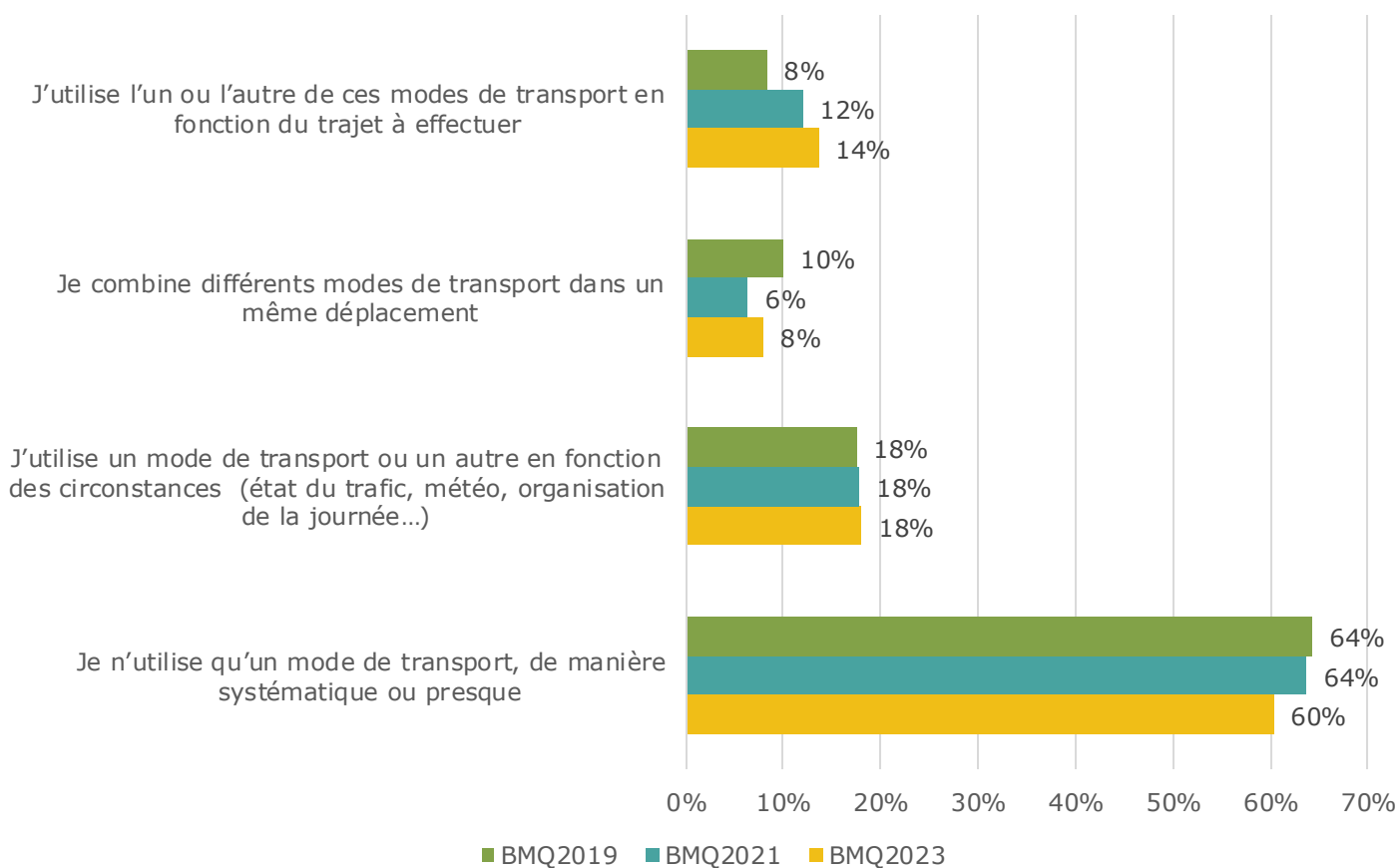
Les différences générationnelles sont confirmées en ce qui concerne le permis de conduire puisque **39% des 18-24 ans déclarent ne pas en disposer**, alors que les + de 60 ans sont 91% à le posséder.

S'il est confirmé que les habitants des milieux ruraux sont proportionnellement bien plus nombreux à le posséder que ceux des milieux urbains, il est à noter que les Français.es sont :

- Beaucoup plus nombreux à l'avoir que la moyenne lorsqu'ils vivent **dans une commune de moins de 20 000 habitants** (dont 91% des habitants possèdent le permis)
- Beaucoup moins nombreux à l'avoir lorsqu'ils vivent dans une commune de **plus de 50 000 habitants** (dont 78% des habitants ont le permis).

Une légère diversification des usages mono, multi et intermodalités

Mono, multi et intermodalités
Comparaison 2019-2023
(n=12 387)



40% de multi ou d'intermodalité

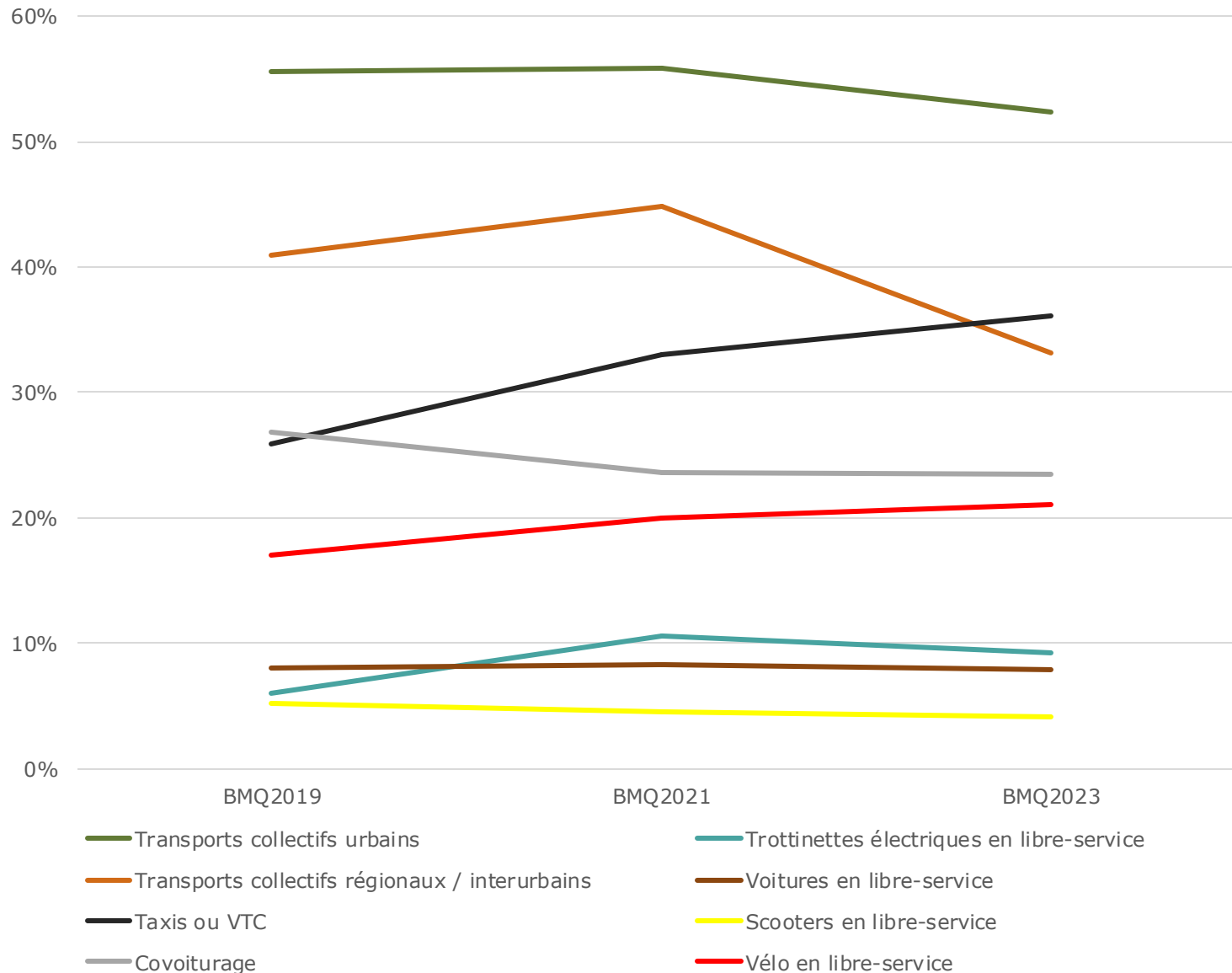
La monomodalité connaît en 2023 une légère baisse de 4%, au profit d'une hausse de la multimodalité en fonction du trajet à effectuer.

La multimodalité circonstancielle reste stable depuis 2019 tandis que l'intermodalité remonte légèrement dans les usages après sa chute au lendemain de la crise sanitaire.

La connaissance des offres de transports en commun en régression

Connaissance de la présence d'une offre de proximité : évolution 2019-2021-2023

n = 12 387



En ce qui concerne la présence d'une offre de proximité publique ou privée, il apparaît que, si les offres de transports en commun restent les mieux identifiées, elles semblent connaître une régression, en particulier dans la catégorie des **transports régionaux ou interurbains (-12%** de répondants déclarant en disposer à proximité entre 2021 et 2023).

La présence de ces offres apparaît meilleure pour les **habitants des communes à partir de 10 000 habitants**, et au contraire plus faible pour les habitants des communes de moins de 5 000 habitants.

Les offres de type **taxis/VTC** continuent de progresser depuis 2019 (**+10% sur 4 ans**), et ce de manière constante, en raison de la croissance du nombre d'opérateurs privés mais aussi de leur développement au sein de nouveaux territoires.

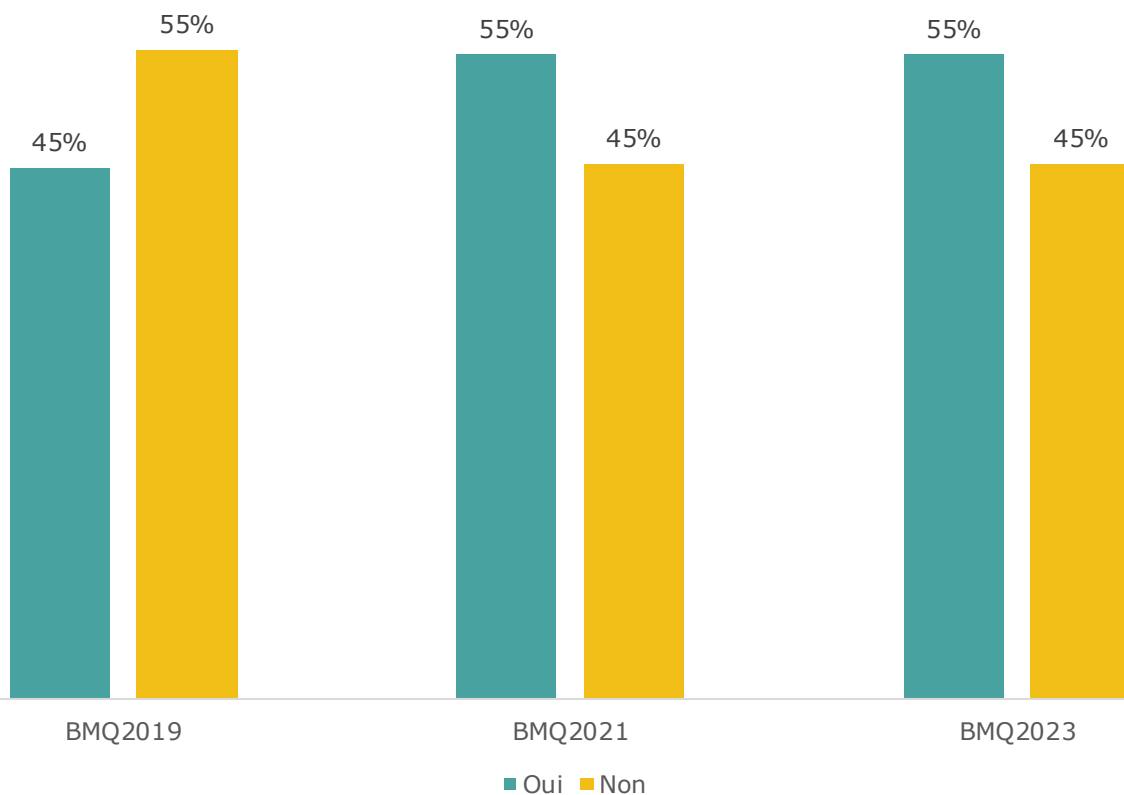
Au contraire, **les offres de type « libre-service » stagnent** depuis 2019, tout comme le covoiturage « formel » ou « organisé ». En revanche, **les vélos en libre-service échappent à ce constat**, et restent très identifiés dans les milieux urbains (+4% en 4 ans).

Différents facteurs peuvent expliquer cette évolution, bien qu'il s'agisse avant tout d'une perception des répondants et non d'un fait objectif.

45% des Français.e.s considèrent toujours ne pas pouvoir choisir leur mode de transport

Possibilité de choisir entre plusieurs modes de transport : comparaison 2019-2021-2023

n = 12 387



S'il était apparu en 2021 que la combinaison de deux facteurs, à savoir la progression de l'offre de mobilité et la crise sanitaire obligeant à la réorganisation des déplacements, avait permis à 10% de Français supplémentaires d'avoir la possibilité de choisir entre plusieurs modes de transport au quotidien, **la croissance de cet indicateur ne s'est pas poursuivie sur la période 2021 – 2023.**

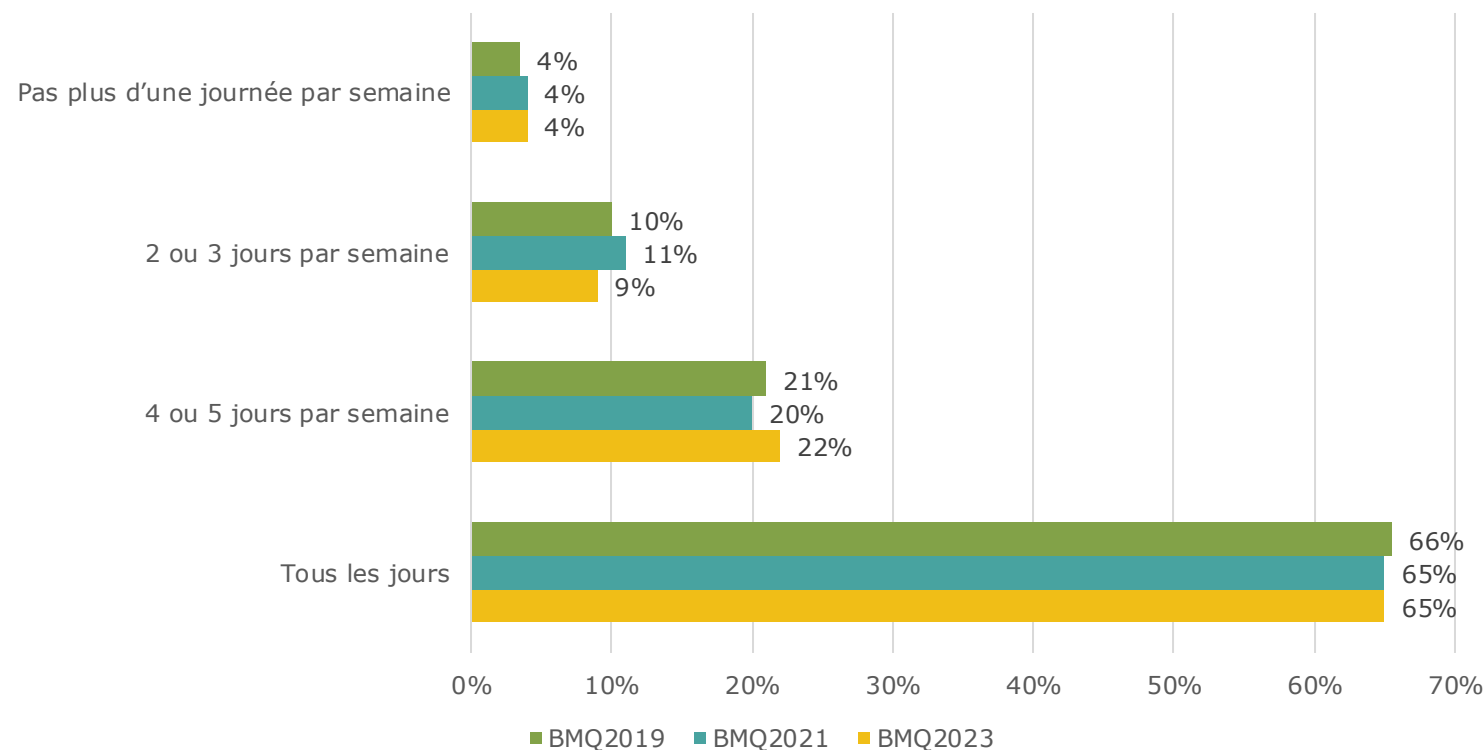
En revanche, **la hausse observée entre 2019 et 2021 s'est maintenue au moins jusqu'en 2023**, à savoir que les nouvelles offres de mobilité et les habitudes de déplacements prises durant la phase Covid ne se sont pas arrêtées à celle-ci, un fait notamment observable concernant la pratique du vélo.

La variable la plus déterminante sur cette question reste le type de territoire au sein duquel une personne vit : **le seuil moyen semble aussi se situer entre les communes de moins de 5000 habitant.es** (66% de réponses négatives de la part des personnes vivant dans une commune entre 500 et 5000 habitant.es), **et celles de plus de 10 000** (62% de réponses positives de la part des vivant dans une commune comportant de 10 000 à 20 000 habitant.es).

Encore une fois, il est plus question de perception que de réalité matérielle ici.

Une intensité de mobilité inchangée depuis 4 ans

Intensité de la mobilité
Comparaisons 2019-2023
(n=12 387)



Quelques oscillations négligeables

L'intensité de mobilité, et donc les phénomènes d'hypermobilité comme d'immobilité, restent sensiblement les mêmes comparés aux éditions précédentes.

Les Français.es se déplacent plus localement, par choix... ou contrainte

A quelle fréquence vous déplacez-vous...

n= 12 387

Ailleurs dans votre département

	BMQ 2019	BMQ 2021	BMQ 2023	Evolution 2019-2023
Tous les jours ou presque	21%	13%	10%	-11%
Plusieurs fois par semaine	26%	16%	12%	-14%
Environ une fois par semaine	23%	22%	18%	-5%
Quelques fois dans l'année	8%	15%	17%	+9%
Pas plus d'une fois par an	1%	2%	3%	+2%
Moins souvent	4%	5%	8%	+4%
Jamais	2%	5%	8%	+6%

Pour ce qui est du périmètre de la mobilité, il semble que **les Français.es se déplacent moins régulièrement dans des zones relativement vastes**. La baisse de la fréquence des déplacements dans ces espaces relativement éloignés du domicile est en effet vérifiée à partir de **l'échelle départementale** (cf. tableau ci-contre), au sein duquel les trajets réguliers ont chuté depuis 2019 pour des déplacements plus ponctuels voire inexistants. Cela concerne aussi l'échelon régional (+6% « Jamais », -5% « environ une fois par mois »).

Or, en admettant que l'intensité de mobilité n'a en elle-même pas beaucoup changé (cf. page précédente), le constat est clair : **les Français.es se déplacent toujours autant, mais plus localement**, dans le cadre d'une certaine contraction des espaces des activités quotidiennes. Par exemple, les déplacements « dans le quartier – tous les jours » restent stables sur les quatre dernières années (54%).

Au sein des personnes ayant un périmètre de mobilité au quotidien plus restreint, deux profils types semblent se détacher, aux raisons totalement opposées :

- **Les urbains**, vivant dans une métropole de plus de 200 000 habitants, profitant d'une accessibilité de proximité aux différents services, pour lesquels **la réduction du périmètre quotidien est un choix**
- **Les précaires** (chômeurs de + de 2 ans, ménages gagnant moins de 1000 € / mois), qui y sont contraints pour des raisons budgétaires et sont donc **captifs** de cet espace

Les Français.es sensibles aux prix du carburant mais encore plus dépendant.e.s de leur voiture

Impact de différents scénarios de hausse du prix du carburant sur l'usage de la voiture personnelle :
comparaison 2019-2021-2023
n= 9 838

Illustration scénario +30%

	BMQ 2019	BMQ 2021	BMQ 2023	2019-2021	2021-2023	2019-2023
Votre usage de la voiture personnelle ne changerait pas	27%	41%	37%	15%	-4%	11%
Il diminuerait un peu	30%	30%	27%	-1%	-3%	-3%
Il diminuerait beaucoup	23%	18%	22%	-5%	5%	0%
Vous n'utiliserez plus du tout votre voiture personnelle	9%	4%	5%	-5%	2%	-4%
Vous ne savez pas	12%	7%	8%	0%	1%	-4%

Les Français.es devraient être très sensibles à de potentielles hausses des prix du carburant ; mais en pratique il est difficile de renoncer à cette dépense.

Les résultats comparés appuient ce constat : les diminutions d'usage ou abandons projetés, qu'ils soient faibles ou forts, sont stables ou en baisse entre 2019 et 2023.

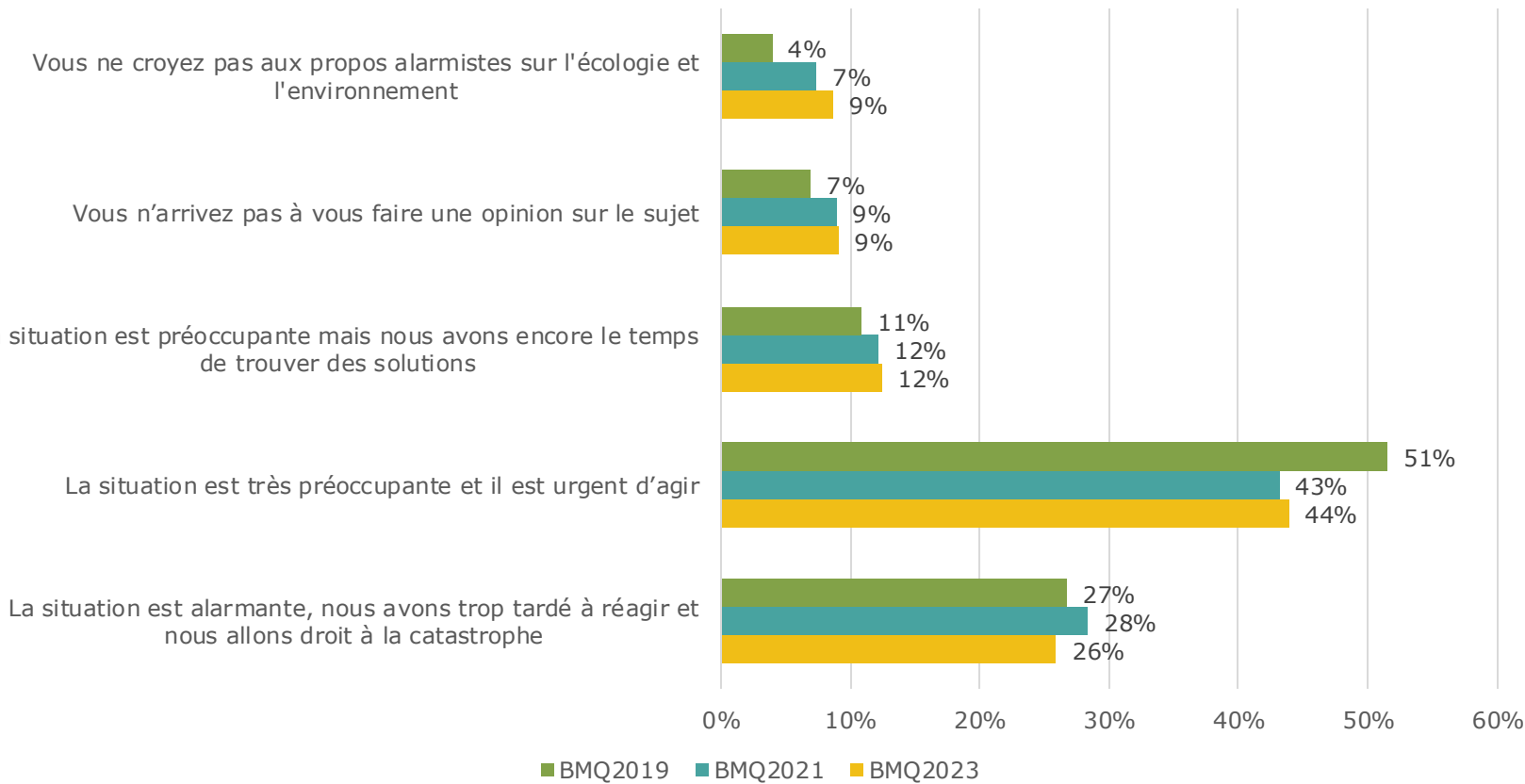
Dans les scénarios à +30, +50 et +100%, **l'abandon de l'usage est systématiquement en recul entre 2019 et 2021**, alors même que les prix du carburant ont fortement augmenté dans l'intervalle.

Il en ressort au moins trois enseignements :

- D'une part une **dépendance accrue à la voiture** : une explosion des prix du carburant n'aurait plus comme impact premier la hausse des renoncements partiels ou complet à la voiture
- D'autre part que les **possibilités perçues d'alternatives ne seraient pas suffisantes**
- Enfin que pour les populations vulnérables, cette dépendance résignée présente une **menace de précarisation**

Une conscience environnementale en déclin comparé à 2021

Représentations quant à l'écologie et aux questions environnementales
Comparaisons 2019-2023
(n=12 387)



Un scepticisme plus marqué en 2023

Dans l'ensemble, les représentations quant à l'écologie et aux questions environnementales attestent d'une progression du scepticisme.

Néanmoins, 70% des personnes interrogées restent alarmées ou très préoccupées par les questions environnementales.

Une conscience légèrement plus prononcée de l'impact de la mobilité individuelle sur l'environnement

Représentations quant à l'impact des mobilités sur l'environnement
Comparaisons 2019-2021, 2021-2023 et 2019-2023
(n1=6291 et n2=6096)

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

	BMQ2019	BMQ2021	BMQ2023
Beaucoup	45%	38%	36%
Un peu	37%	37%	38%
Très peu	11%	13%	13%
Pas du tout	3%	5%	5%
Vous ne savez pas	4%	8%	8%

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

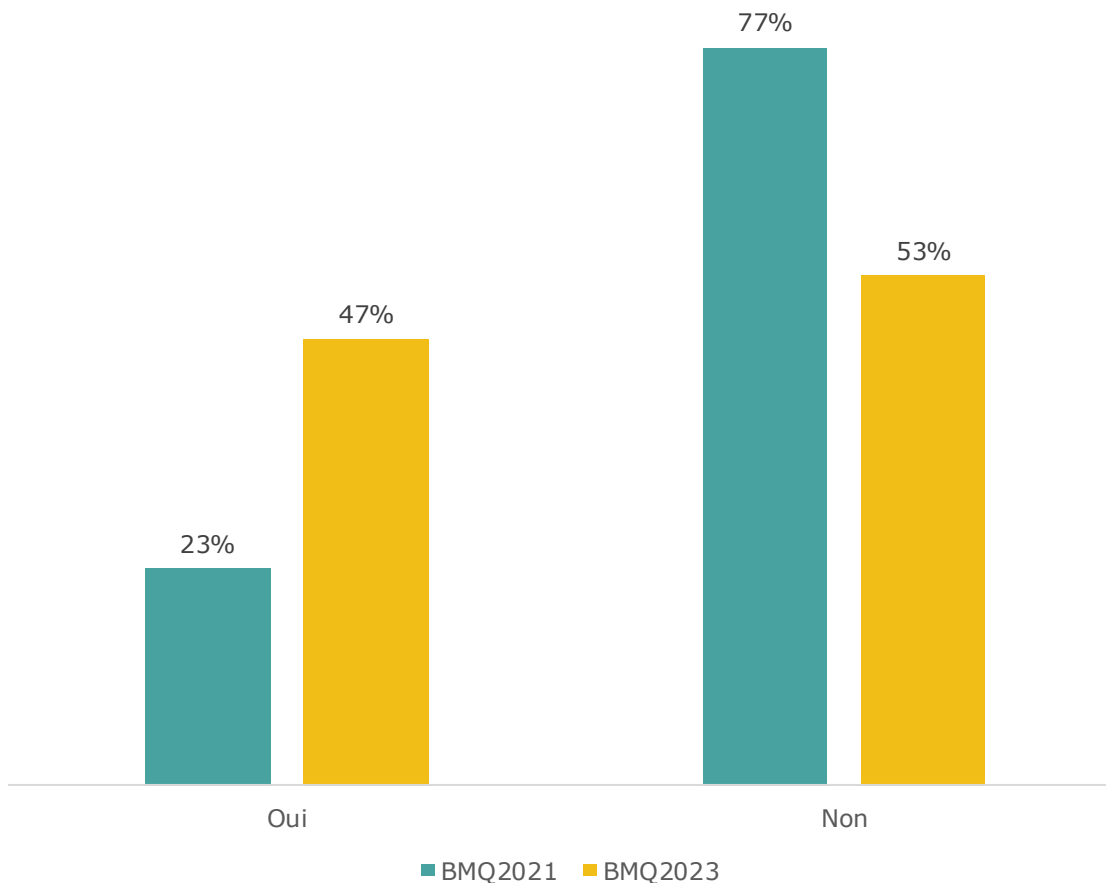
	BMQ2019	BMQ2021	BMQ2023
Beaucoup	10%	10%	12%
Un peu	42%	37%	47%
Très peu	30%	30%	22%
Pas du tout	11%	13%	11%
Vous ne savez pas	6%	10%	7%

Alors que 47% des Français.e.s considéraient que leurs déplacements individuels dégradait un peu ou beaucoup l'environnement en 2021, ce chiffre augmente à 59% en 2023.

Le terme ZFE de mieux en mieux connu... mais pas ses réglementations

Savez-vous ce qu'est une Zone à Faibles Emissions (ZFE) ?

n = 12 387



Alors qu'en 2021, près des trois-quarts des répondant.es ignoraient ce qu'est une zone à faibles émissions (ZFE), il apparaît **qu'un grand nombre en a entendu parlé ou s'est informé sur la question durant les deux années passées.**

Ceci s'explique certainement par l'entrée en vigueur effective des ZFE le 1^{er} janvier 2024 dans différentes métropoles, incluant notamment une communication accrue et de la sensibilisation de la part des pouvoirs publics locaux.

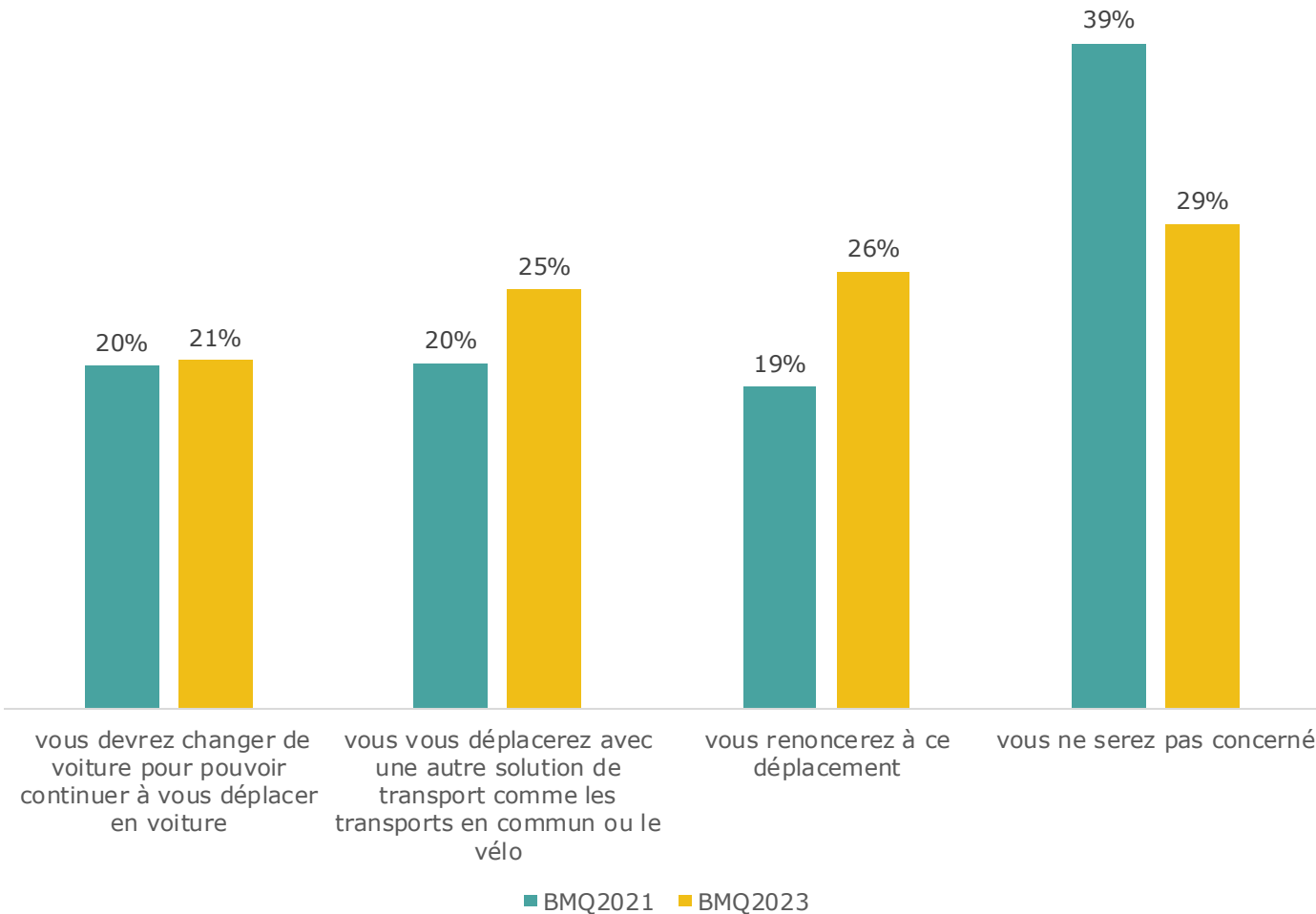
Néanmoins, si l'acronyme « ZFE » semble être familier à de plus en plus de monde, **ce n'est pas le cas des règles qui vont régir ces zones** : en effet, **58% des répondants affirment ne pas connaître du tout la réglementation de circulation au sein d'une ZFE**, auxquels s'ajoutent 17% concédant ne « plutôt pas » savoir.

Ainsi, in fine, **près de trois quarts des Français.es** ne savent toujours pas, en 2023, quelles règles régissent réellement les ZFE.

Plus de renoncements ou de recours aux solutions alternatives comme stratégie par rapport à 2021

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

N = 1 702, base répondants avec voiture Crit'Air 2 et plus



Les Française.e.s étant plus nombreux.ses à savoir ce qu'est une ZFE, il est logique que **le volume de personnes ne se sentant pas concernées baisse sur la même période.**

Leur projection en termes de stratégie de mobilité apparaît de ce fait plus intéressante, la tendance étant à **plutôt privilégier les solutions alternatives aux véhicules motorisés (+5%) et surtout à renoncer à effectuer le déplacement (+7%)**, tandis que l'option consistant à changer de véhicule est en quasi-stagnation, du fait de l'investissement nécessaire et ce malgré les aides existantes.



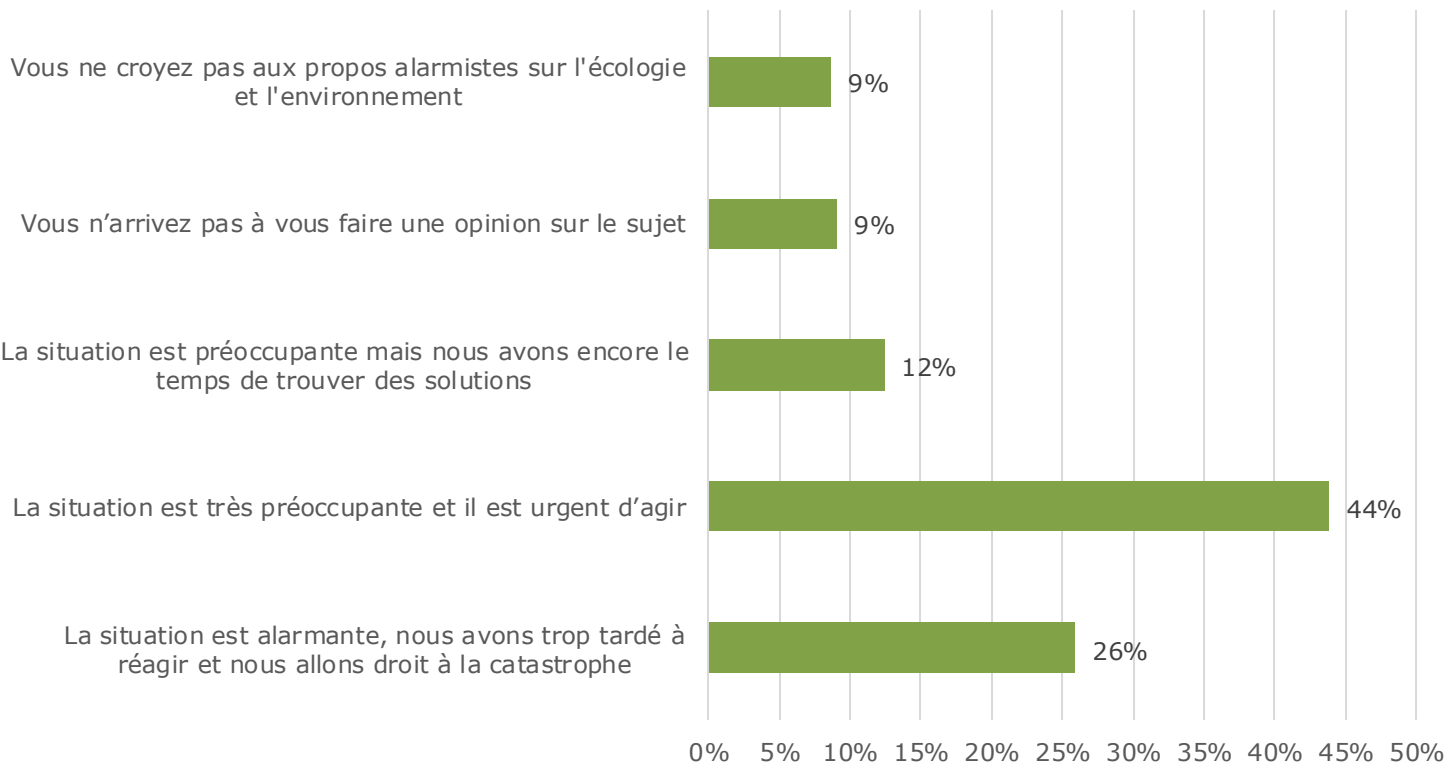
Chapitre 2 :

Conscience environnementale et impacts du changement climatique

Les enjeux environnementaux inquiètent 70% des Français.es

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 ?

Représentations quand à l'écologie et aux questions environnementales (n=12 387)



L'environnement, un sujet toujours préoccupant, mais en léger déclin

Concernant l'écologie et les questions environnementales, **près de 3 Français.es sur 4** considèrent que la situation est très préoccupante ou alarmante.

Ce constat est cependant en déclin (-6%) depuis l'édition 2021.

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

L'âge, la catégorie socio-professionnelle, le niveau de diplôme ou encore les revenus nets mensuels* du foyer impactent les représentations en matière d'environnement

Si **26% de la population générale estime que la situation est alarmante et que nous allons droit à la catastrophe**, ce chiffre est plus élevé chez :

- Les étudiants (**31%**)
- Les demandeurs d'emploi (**32%**)
- Les artisans, commerçants et chefs d'entreprise (**32%**)

A l'inverse, les 75 ans et plus et les retraité.es expriment moins d'inquiétudes (respectivement **14%** et **18%**).

De même, si **44% de la population générale considère que la situation est très préoccupante et qu'il est urgent d'agir**, ce chiffre est plus important parmi :

- Les 18-24 ans (**49%**)
- Les cadres et professions intellectuelles supérieures (**53%**)
- Les personnes diplômées : **50%** des répondant.es titulaires d'un bac+2 et **52%** des répondant.es titulaires d'un bac+3 et plus
- Les personnes issues de foyers dont les revenus nets mensuels s'élèvent à 4000 € et plus (**51%**)

En contraste, les personnes au foyer, les ouvriers, les non-diplômés ou en évolution professionnelle et les personnes issues de foyers dont les revenus nets mensuels ne dépassent pas 1000 € y sont moins sensibles (respectivement **35%**, **37%**, **32%** et **33%**).

* Les revenus intégrant l'ensemble des prestations sociales, retraites, pensions, allocations...

Parmi les **26% des répondant.e.s considérant la situation alarmante, les personnes dont le comportement de mobilité est a priori favorable à l'environnement sont surreprésentées :**

- Les personnes possédant un mode de transport très peu polluant : un abonnement vélo en libre-service (**36%**), un objet de glisse urbaine personnel (**41%**) et une trottinette (**33%**)
- Les personnes dont le mode principal de déplacement est : la marche (**30%**), les transports collectifs régionaux (**30%**) et le vélo (**31%**).

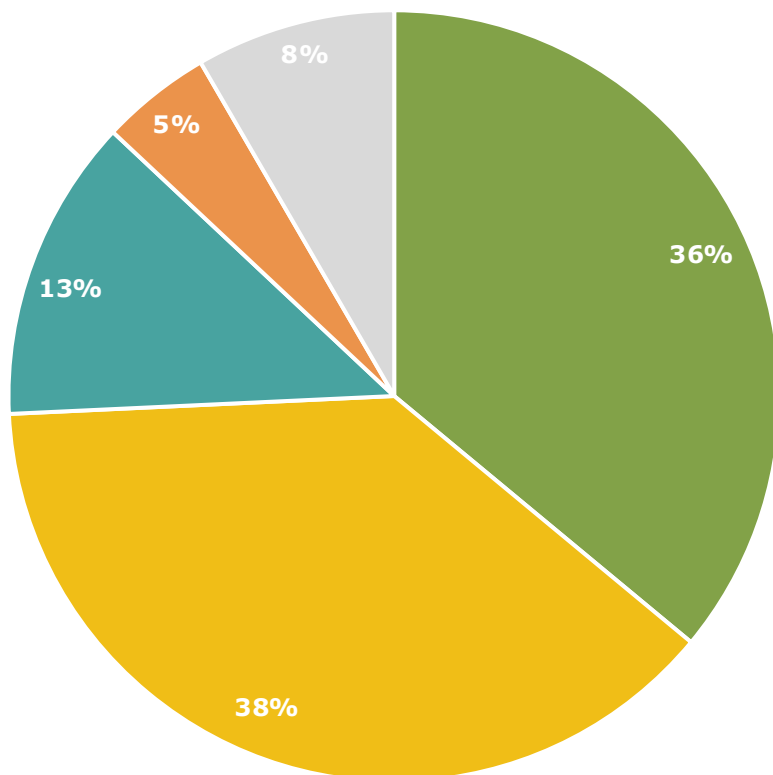
On notera que les utilisateurs quotidiens de la voiture thermique sont dans la moyenne concernant la sensibilité à la question environnementale.

On notera enfin que sont également surreprésentées les personnes ayant ces trois dernières années changé ponctuellement leurs pratiques de déplacement du quotidien en raison des aléas climatiques (**38%**).

La perception de l'impact des déplacements sur l'environnement est en légère progression...

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 ?

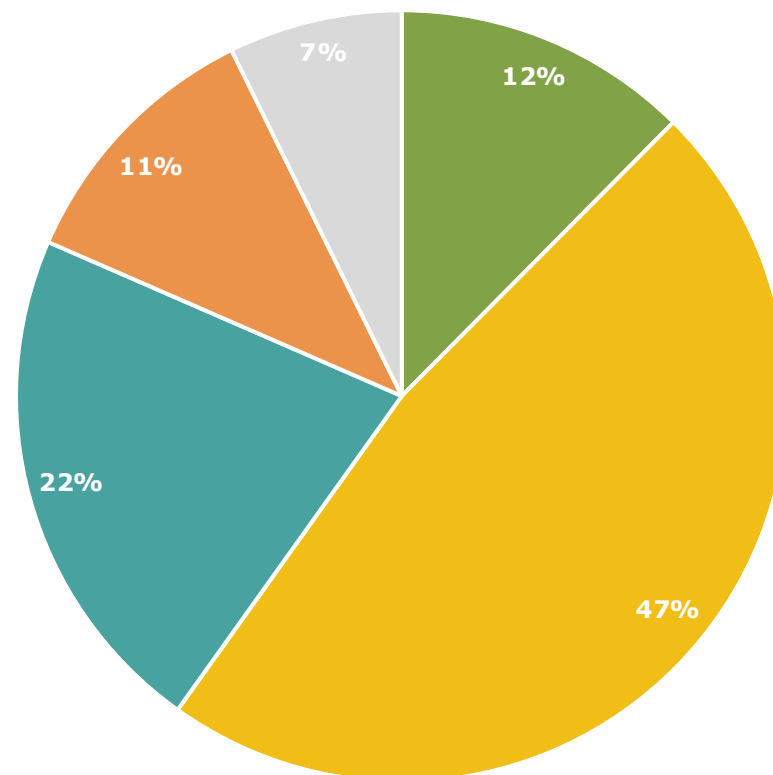
n = 6 291, base : moitié des répondant.es sous échantillon aléatoire



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

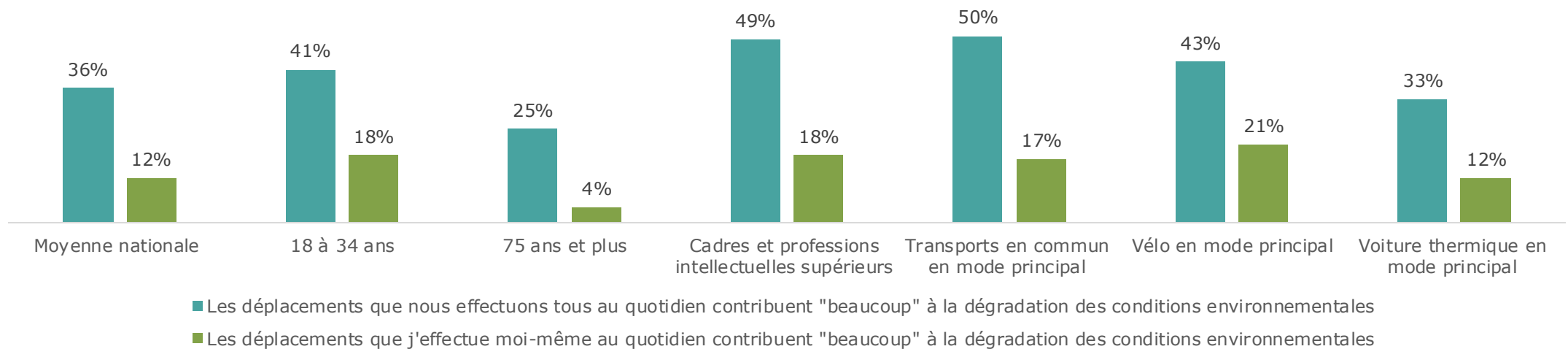
Dans quelle mesure diriez-vous que les déplacements que vous effectuez au quotidien contribuent à la pollution et à la dégradation des conditions environnementales ?

n = 6 336, base : moitié des répondant.es sous échantillon aléatoire



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

...avec de fortes variations selon les profils



Selon les catégories de population ou certaines variables, les réponses ainsi que les dissonances entre l'impact général perçu et l'impact personnel perçu apparaissent très différentes. On remarque notamment que :

- **L'âge est un facteur important.** Alors que les 18-34 ans sont plus conscients que la moyenne à l'échelle générale comme à l'échelle individuelle de la mobilité, les 75 ans et plus le sont beaucoup moins, avec une dissonance cognitive accrue.
- **Les cadres et professions intellectuelles supérieures** ont une conscience plus élevée du rôle des déplacements dans la dégradation de l'environnement, à un niveau global et personnel, avec notamment **une progression sur ce dernier point** par rapport à 2021.
- Il en va de même pour **les usagers des transports en commun ainsi que les cyclistes du quotidien**, même si pour les premiers l'écart entre perception générale et individuelle est particulièrement visible, tandis que, pour les seconds, la perception de sa propre responsabilité est bien au-dessus de la moyenne.
- Au contraire, **les automobilistes évaluent plus faiblement l'impact de leurs déplacements sur l'environnement.**

Zoom : Evaluation de l'impact de la mobilité sur l'environnement par profil

38% des répondant.es déclarent que les déplacements de tous impactent fortement l'environnement.

Les variables socio-démographiques impactent relativement peu les réponses à la question de l'impact perçu des mobilités sur l'environnement. On peut tout de même noter quelques écarts en fonction de la catégorie socio-professionnelle :

- **Une surreprésentation** des étudiants (45%) et des cadres et professions intellectuelles supérieures (49%)
- **Une sous-représentation** des retraités (30%)

Comme dans le cas des représentations générales en matière d'environnement, il apparaît que les profils de répondant.es dont le comportement de mobilité est déjà a priori favorable à la question écologique et peu émetteur de pollutions ont une perception plus forte du rôle des déplacements sur la dégradation de l'environnement :

- **En termes d'équipement**, les profils possédant une voiture électrique (44%), un vélo classique (42%), un abonnement vélo libre-service (47%), une trottinette électrique (46%), un abonnement de transports en commun (47%) ; au contraire, les personnes possédant un deux-roues thermique (30%) ou électrique (24%)
- **En termes de mode de déplacement principal**, les profils se déplaçant en transports en commun (50%), en voiture électrique (44%), à vélo (43%), à pied (42%).

Par ailleurs, **les personnes sous contraintes, notamment celles n'ayant pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport (30%) ou ayant de manière général une mobilité quotidienne faible (28%)** sont moins enclines à considérer que nos déplacements impactent beaucoup la dégradation environnementale.

Zoom : Evaluation de l'impact de ses propres déplacements sur l'environnement par profil

12% des répondant.es déclarent que leurs déplacements personnels impactent fortement l'environnement.

Les étudiants et jeunes de 18-34 ans ainsi que **les cadres et professions intellectuelles supérieures** et les **personnes sans activité professionnelle** (18%) sont surreprésentés parmi eux, au contraire des plus de 75 ans (4%) et plus généralement des retraités (7%).

Parmi les 47% de personnes ayant répondu que leurs déplacements contribuaient « un peu » à la dégradation de l'environnement, on retrouve une forte proportion de cadres et professions intellectuelles supérieures (56%) mais aussi de professions intermédiaires (57%).

Parmi les 33% d'enquêté.es ayant affirmé que leur mobilité impactait « très peu » (22%) ou « pas du tout » (11%) l'environnement, on distingue **deux catégories de population** :

1. Les « sceptiques », notamment :

- **Les plus de 75 ans** (31% « très peu », 18% « pas du tout »)
- Les personnes possédant une **voiture personnelle n'ayant pas changé depuis 15 ans** (28% « très peu »)
- Les personnes qui **ne croient pas aux propos alarmistes sur l'écologie et l'environnement** (30% « pas du tout »)

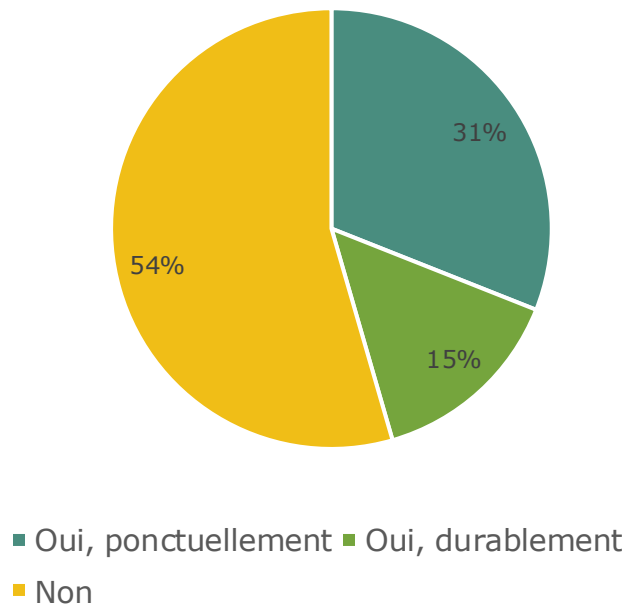
2. Les « vertueux », notamment :

- Ceux n'ayant **pas le permis de conduire** (« pas du tout » 21%)
- Ceux étant équipés d'un **deux-roues électrique** (« très peu » 27%)
- Ceux dont **la marche** est le mode de déplacement principal (« pas du tout » 17%)

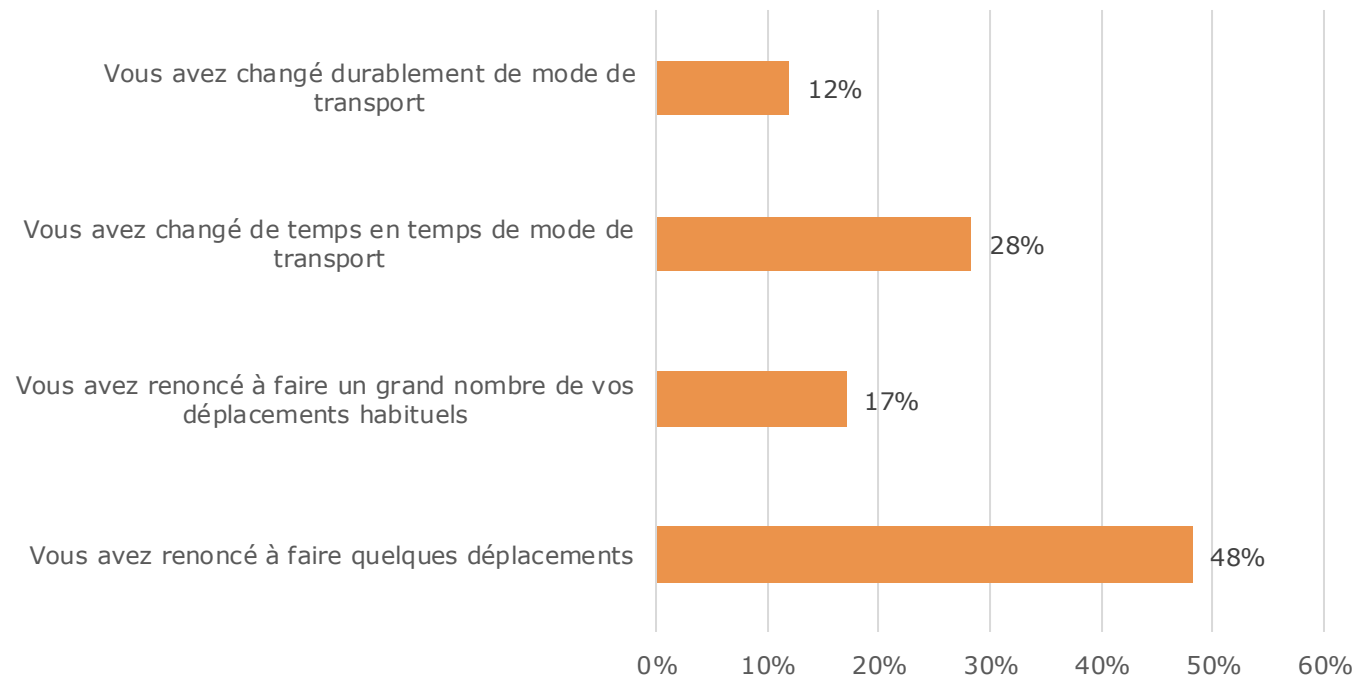
Du renoncement à la mobilité plus que du changement face aux aléas climatiques

Lors des 3 dernières années, vous est-il arrivé de changer ponctuellement ou durablement vos pratiques de déplacements du quotidien en raison des aléas climatiques ? (canicule, sécheresse, incendie de forêt, inondation, grand froid, tempête) ?

Changements de mobilité liés aux aléas climatiques
(n=12 364)



Quels ont été ces changements aux aléas climatiques ?
(n=5663)



Le changement climatique lors des 3 dernières années a eu un impact sur la mobilité de 46% des Français.es, avec un changement de mode de transport pour 18% et des renoncements pour 30% de la population

Les aléas climatiques ont un impact sur la mobilité quotidienne des Français.e.s, et ce à un niveau très significatif. Pour les personnes ayant vécu un changement, c'est d'abord le renoncement au déplacement qui est observé.

Une adaptation plus difficile au changement climatique dans les territoires peu denses

L'âge, la catégorie socio-professionnelle, le niveau de diplôme ainsi que la conscience environnementale affectent l'adaptation des pratiques de mobilité face au changement climatique.

Si **46%** de la population générale a changé ponctuellement ou durablement ses pratiques de déplacements du quotidien en raison des aléas climatiques ces trois dernières années, certains profils ont été plus concernés :

- Les 18-24 ans (**53%**) et les étudiants (**60%**)
- Les demandeurs d'emploi en recherche depuis 6 mois à un an (**55%**)
- Les artisans, commerçants et chefs d'entreprise (**51%**)
- Les cadres et professions intellectuelles supérieures (**53%**)

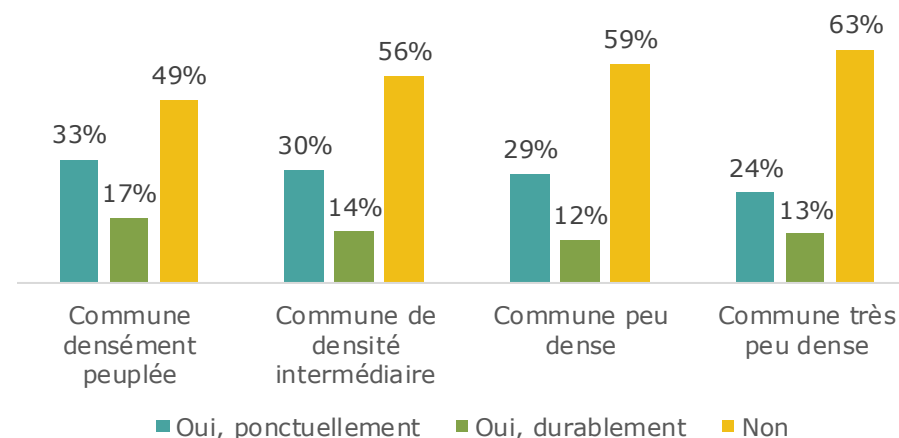
Si **54%** de la population générale n'a pas changé ses pratiques de déplacements du quotidien en raison des aléas climatiques, on identifie des catégories de population plus concernées :

- **Les personnes âgées** : 75 ans et plus (**67%**), retraité.es (**60%**)
- **Les CSP-** : les ouvriers (**61%**), les personnes n'ayant aucun diplôme (**63%**)
- **Les personnes moins bien dotées en solutions de mobilité** : personnes non équipées à titre personnel pour se déplacer (**62%**), personnes n'ayant accès à aucune solution de transport à titre personnel (**76%**), personnes n'ayant pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport (**64%**)

Ces derniers résultats coïncident étroitement avec la géographie puisque **moins un territoire est dense, moins ses habitant.es ont changé de pratiques de déplacements du quotidien en raison des aléas climatiques**. Les territoires moins denses sont effectivement davantage marqués par le manque d'alternatives et la baisse de l'offre et des solutions de transport.

Les communes les moins denses concentrent le plus de personnes n'ayant pas changé leurs pratiques de déplacements en raison des aléas climatiques, respectivement **59%** pour les communes peu denses et **63%** pour les communes très peu denses. Elles ont aussi le pourcentage d'habitant.es le plus faible ayant changé leurs pratiques, à savoir **41%** dans les communes peu denses et **37%** dans les communes très peu denses (contre **46%** moyenne nationale).

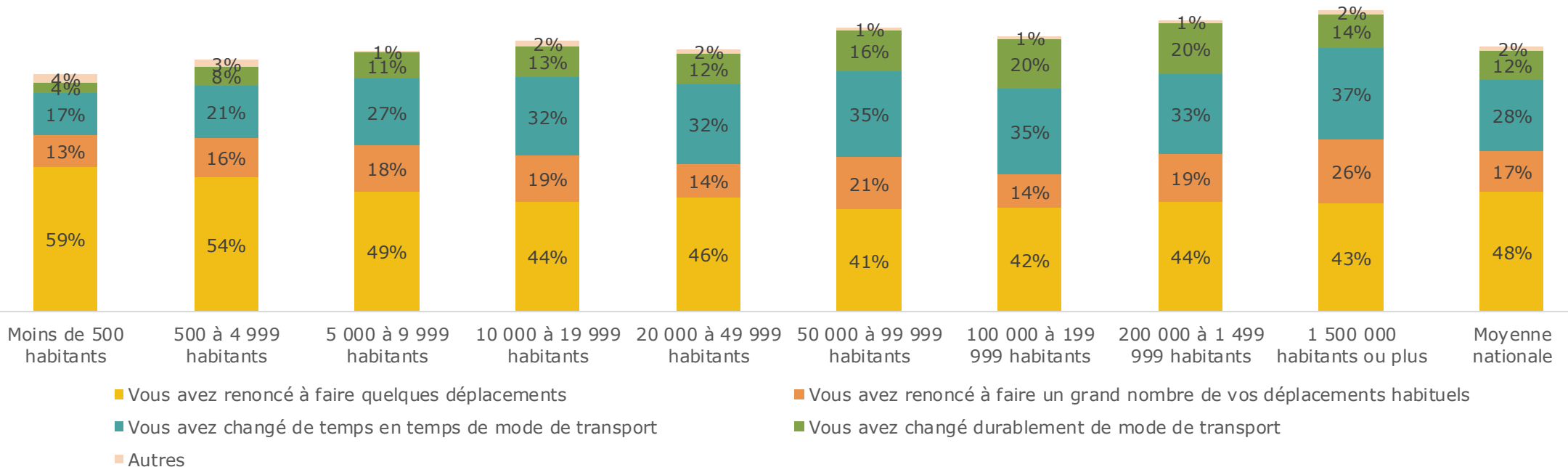
Changements de mobilité liés aux aléas climatiques
(n=12 363)



Analyse des impacts du changement climatique sur la mobilité : zoom

Quels ont été ces changements aux aléas climatiques ?

(n=5663, base répondant.es ayant changé leurs pratiques en raison des aléas climatiques)



Parmi les **46%** de répondant.es ayant changé ponctuellement ou durablement de pratiques de déplacements du quotidien en raison des aléas climatiques, **les renoncements à la mobilité sont plutôt l'affaire des communes les moins peuplées** (moins de 500 et de 500 à 4999 habitant.es) : respectivement **59%** et **54%** des habitant.es de ces territoires ont renoncé à faire quelques déplacements. **Les renoncements sont donc plutôt des habitant.es de communes (très) peu denses.**

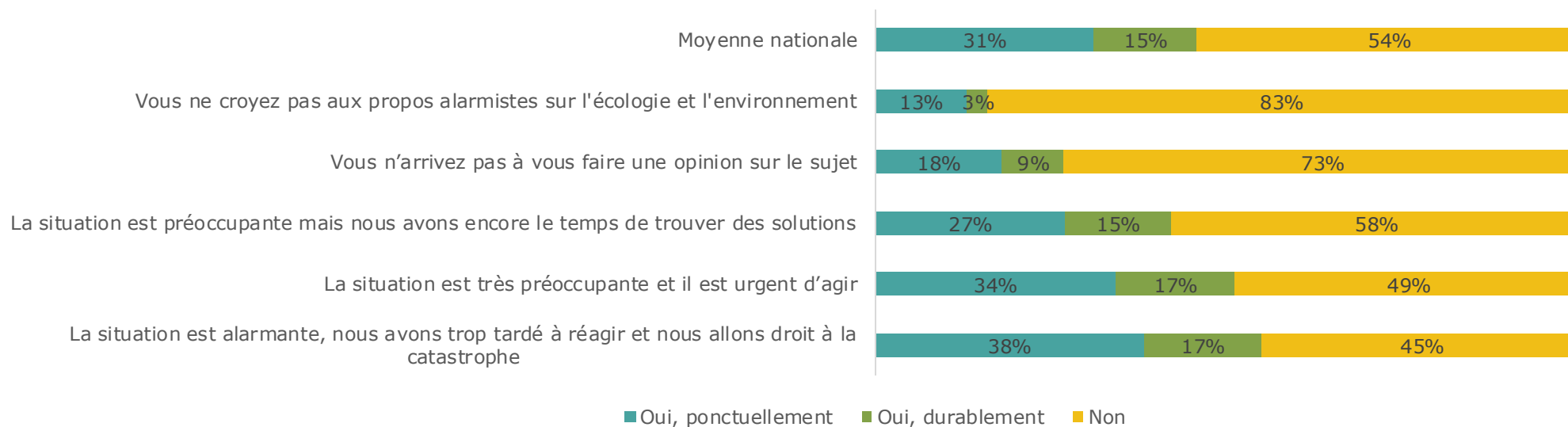
Les transiteurs se trouvent davantage dans les communes plus denses puisque **35%** des habitant.es des communes de 50 000 à 199 999 habitant.es ont changé ponctuellement de mode de transport. En revanche, **c'est dans les communes les plus peuplées** (1 500 000 habitant.es) **que l'on retrouve à la fois le plus de transiteurs ponctuels (37%) et de renoncements durables (26%)**, chiffres venant étayer l'idée que les grandes villes concentrent le plus d'inégalités.

Les transiteurs durables se trouvent en plus grand nombre dans des villes peuplées mais plus intermédiaires : **20%** des habitant.es de communes de 100 000 à 1 499 999 habitant.es ont changé durablement de mode de transport en raison des aléas climatiques.

La sensibilité écologique vectrice de l'adaptation des pratiques de mobilité aux aléas climatiques

Changements de mobilité liés aux aléas climatiques

(n=12 364)



On remarque **une corrélation entre le degré de prise de conscience environnementale et le changement de mobilité lié aux aléas climatiques.**

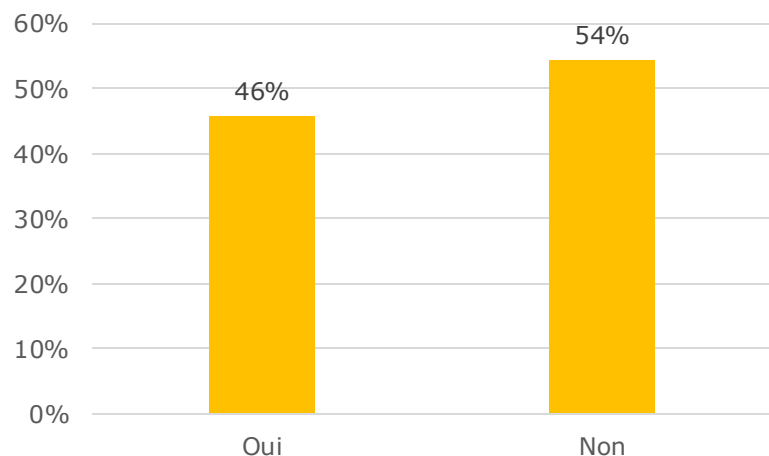
Les personnes plus sensibles aux questions environnementales vont davantage changer leurs pratiques de déplacements du quotidien face aux aléas climatiques, **traduisant donc ponctuellement en acte leurs considérations écologiques.** Ainsi, **38%** des personnes estimant que la situation est alarmante et que nous allons droit à la catastrophe ont changé ponctuellement leurs pratiques de déplacements. C'est le cas de seulement **13%** des personnes ne croyant pas aux propos alarmistes sur l'écologie et l'environnement.

Inversement, les personnes moins sensibles aux questions environnementales vont davantage **rester dans un statu quo** et ne pas changer leurs pratiques de déplacements du quotidien. Ainsi, **83%** des personnes ne croyant pas aux propos alarmistes sur l'écologie n'ont pas changé leurs pratiques de déplacements en raison des aléas climatiques tandis que seulement **45%** des personnes très sensibilisées à ces questions ne l'ont pas fait.

Report modal inversé des modes « sans habitacle » vers la voiture et phénomènes de précarité comme impacts du changement climatique

Vous avez donc changé de mode en raison des aléas climatiques. Ce changement a-t-il consisté à utiliser une voiture diesel, essence ou hybride ou encore un deux-roues non électrique

Changement par l'usage d'une voiture diesel, essence, hybride ou encore un deux-roues non électrique
(n=2265)



Un report important bien que non majoritaire vers les véhicules thermiques et hybrides

A l'échelle des répondants ayant changé ponctuellement ou durablement leurs pratiques de déplacements du quotidien en raison des aléas climatiques, près de la moitié a opté pour un mode de déplacement thermique ou hybride.

Le choix de se reporter vers un véhicule thermique ou hybride est genré et est plutôt le fait des hommes (**52%**) que des femmes (**40%**).

L'âge et la catégorie socio-professionnelle influencent ce choix. Si 46% se sont tournés vers un véhicule thermique ou hybride, les classes moyennes actives sont surreprésentées :

- 55% professions intermédiaires
- 52% des 24-49 ans

Un « report modal inversé » semble se distinguer, au détriment des modes de transport « sans habitacle »

Sont en effet surreprésentées parmi les personnes ayant changé de mode au profit d'un véhicule thermique ou hybride, les personnes disposant : d'un deux-roues motorisé (**72%**), d'une trottinette électrique (**61%**), d'un abonnement vélo en libre-service (**58%**), d'une trottinette (**58%**), d'un vélo (**52%**).

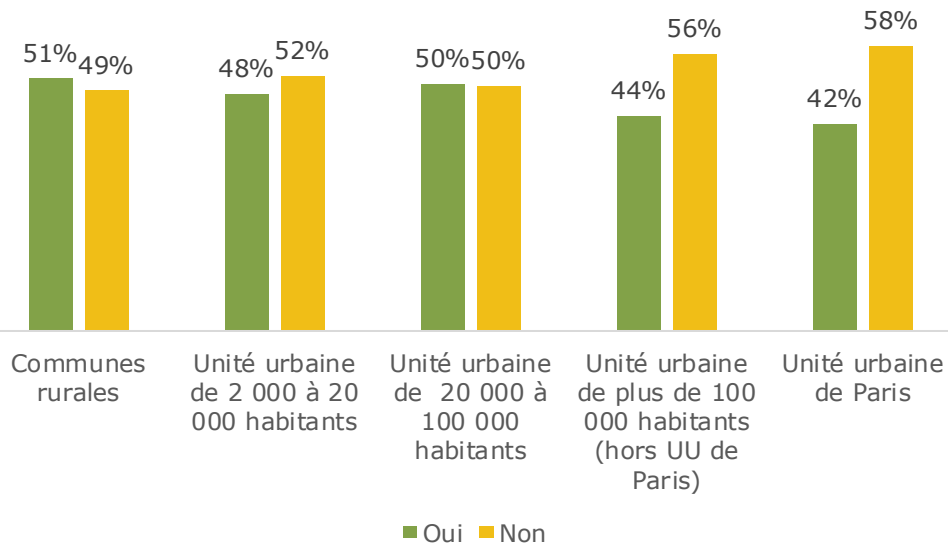
Les catégories de population qui changent de mode de transport en faveur d'un véhicule thermique ou hybride et en raison des aléas climatiques, sont majoritairement celles qui utilisent déjà un moyen de transport **sans habitacle** (ou qui ont acquis un véhicule récemment).

La sécurité et le confort peuvent être des facteurs déterminants dans ce choix de nouveau mode de transport.

Une « sur-spécialisation » sur la voiture face aux aléas climatiques, ainsi que des phénomènes de précarité

Vous avez donc changé de mode en raison des aléas climatiques. Ce changement a-t-il consisté à utiliser une voiture diesel, essence ou hybride ou encore un deux-roues non électrique)

(n=2265)



Le report modal vers un véhicule thermique ou hybride concerne moins les zones urbaines (où il est réputé faire plus chaud) que les zones moins denses : 51% des habitant.es de communes rurales se sont tourné.es vers un véhicule thermique ou hybride face aux aléas climatiques, contre 42% pour les francilien.nes et 44% pour des habitant.es des grandes villes.

Parmi les personnes ayant opté pour un véhicule thermique ou hybride face aux aléas climatiques, nombreuses sont celles disposant d'une voiture à titre personnel, tout type confondu :


- 78% des propriétaires d'une voiture hybride
- 64% des propriétaires d'une voiture électrique
- 56% des propriétaires d'une voiture diesel

Ainsi, les utilisateurs de voiture en général (hybride, électrique, diesel) se « sur-spécialisent » sur la voiture face aux aléas climatiques.

Le report modal lié au changement climatique vers d'autres modes que la voiture est par ailleurs une réalité, subie, particulièrement pour :

- Les 65 ans et plus (**66,5%**) et retraités (**64%**)
- Les personnes au foyer (**60%**)
- Les demandeurs d'emploi en recherche depuis plus de 2 ans (**69%**)
- Les personnes issues de foyers dont les revenus nets mensuels* ne dépassent pas 1000€ (**60%**)
- Les propriétaires de voiture anciennes de 11 à 15 ans (**60%**)
- Les personnes qui ne disposent pas du permis de conduire (**75%**)

* Les revenus intégrant l'ensemble des prestations sociales, retraites, pensions, allocations...



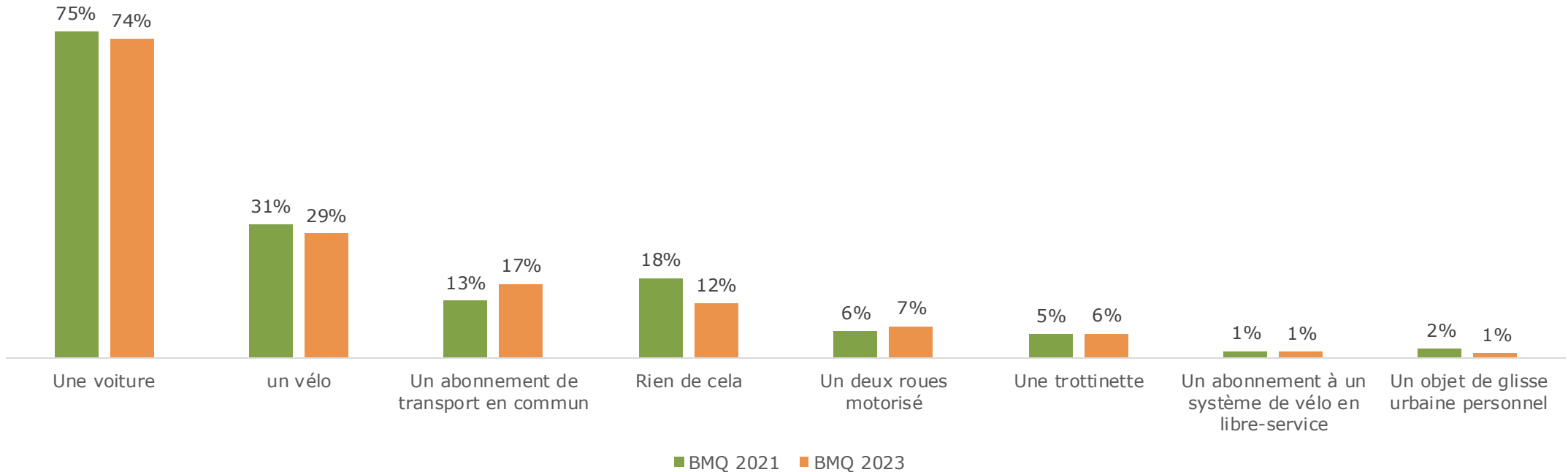
Chapitre 3 :

Evolution de l'équipement des Français.es

Des français.es toujours autant motorisés mais de moins en moins grâce au diesel

A titre personnel, vous disposez de...

n = 12 387



Rappel : avec près de 3 répondant.es sur quatre qui déclarent en posséder une, **la voiture reste de très loin l'équipement en mobilité majoritaire** des Français.es. Ce chiffre est en stagnation depuis 2019.

En revanche, il apparaît que **la voiture diesel, certes encore majoritaire en volume (45% du total des voitures) est progressivement remplacée par d'autres types de véhicules** : son taux de possession à titre personnel baisse de 5,8%, au profit des véhicules hybride (+2,2%), essence (+1,9%) et électrique (+1,6%) et du deux-roues motorisé (+1,4%).

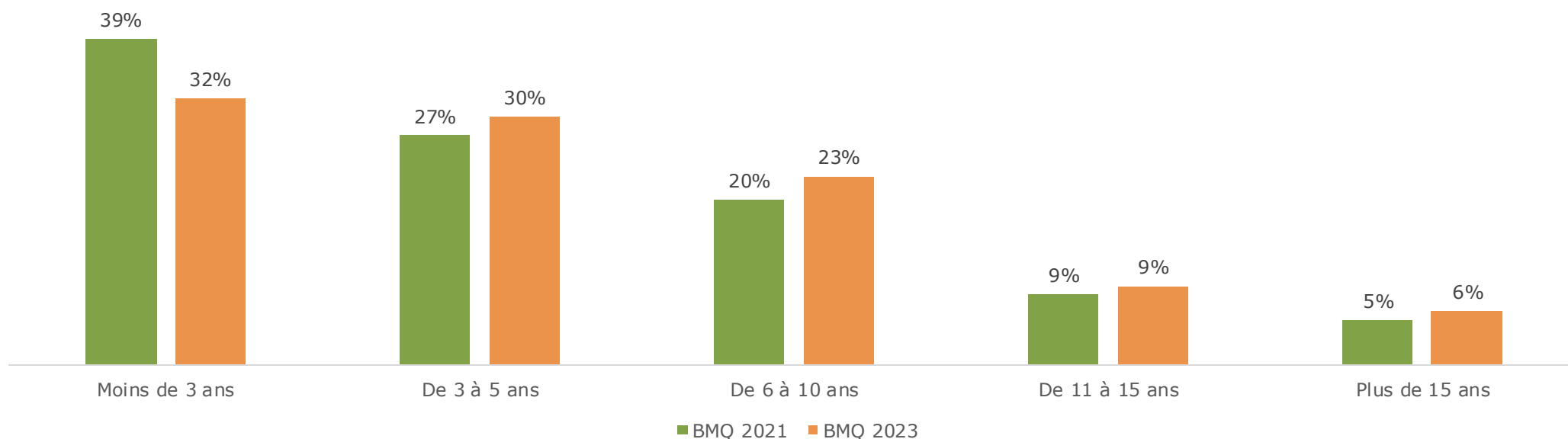
Par ailleurs, le nombre de personnes possédant un **abonnement de transports en commun** augmente (+4%).

Enfin, en ce qui concerne le **vélo**, si son taux d'équipement semble plafonner alors que dans le même temps sa part modale augmente, il est aussi pertinent de souligner que deux facteurs, le genre et la catégorie socio-professionnelle, influent sur la propension à en posséder. Ainsi, cela concerne **32% des hommes contre 20% des femmes ; et cela concerne 37% des cadres et professions intellectuelles supérieures.**

Un ralentissement du renouvellement du parc automobile ces dernières années

Depuis combien d'années possédez-vous cette voiture (celle que vous utilisez le plus souvent) ?

n = 10 128



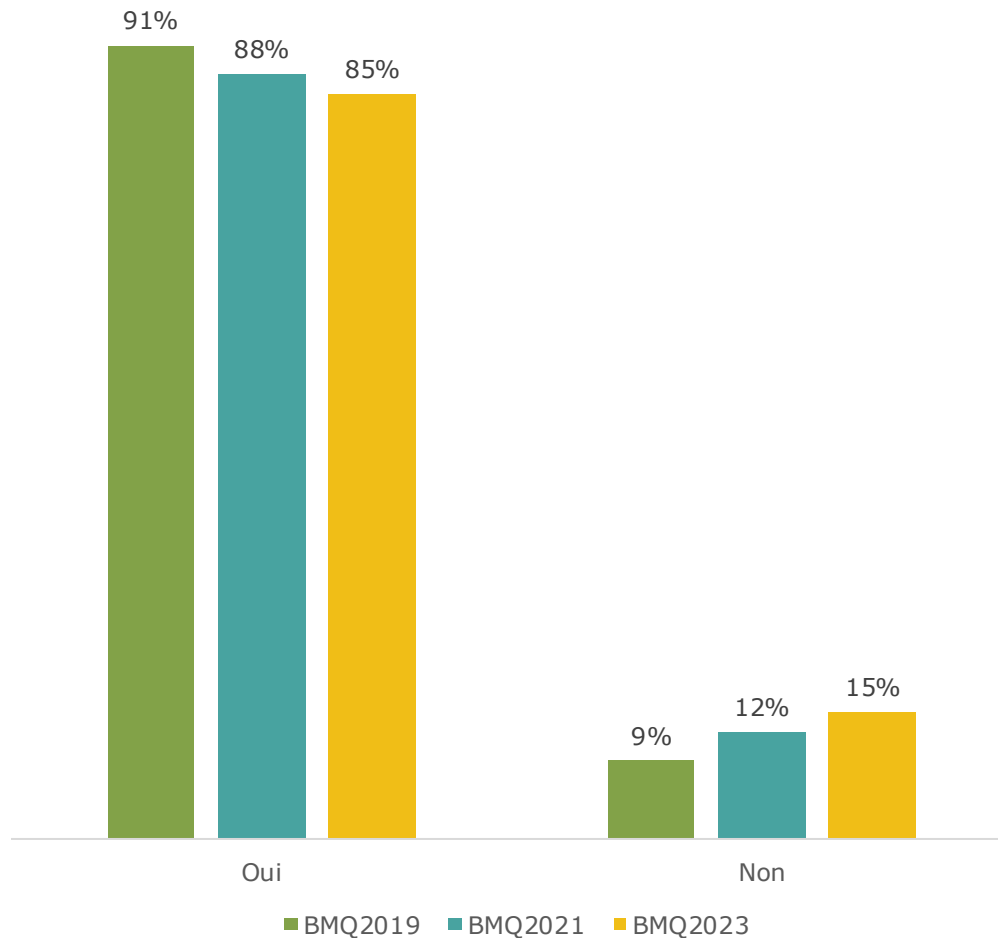
Les écarts de résultats entre le BMQ 2021 et celui de 2023 sur l'ancienneté de la possession de la voiture laissent apparaître **un clair ralentissement du renouvellement du parc automobile sur les trois dernières années**. En effet, la baisse de 7 points de la catégorie « moins de 3 ans » est compensée par une hausse de celle de « 3 à 5 ans » et de « 6 à 10 ans » de 3 points chacune : la majorité des véhicules en circulation en France sont donc possédés depuis **une période allant de 3 à 9 ans**.

De manière générale, si la part des voitures « anciennes », c'est-à-dire dans les mains de leur propriétaire depuis plus de 10 ans, reste stable, ces dernières sont surreprésentées chez deux catégories de la population : **les personnes âgées de plus de 75 ans** ainsi que les personnes en situation de forte précarité, en l'occurrence **les demandeurs d'emploi de longue durée** (depuis 2 ans ou plus) et les **ménages dont le revenu mensuel disponible est inférieur à 1000 €**.

Un taux de motorisation stable malgré une légère diminution de la possession du permis

Vous-même, disposez-vous du permis de conduire ?

n = 12 387



En 2023, le nombre de personnes déclarant posséder une voiture à titre personnel reste stable par rapport à 2021, soit **74% des Français.es**. Une légère baisse de 1,7% est observée, mais compensée par la hausse du taux de possession d'un deux-roues motorisés (+1,4%).

Cette stabilité ne va en revanche pas de pair avec celle du **taux de détention du permis de conduire à l'échelle nationale, qui lui baisse de 6%** sur les 4 dernières années, et ce de manière constante, même si le volume de détenteurs du permis est toujours **supérieur à celui de détenteurs d'une voiture d'environ 10%**.

Les différences générationnelles sont confirmées en ce qui concerne le permis de conduire puisque **39% des 18-24 ans déclarent ne pas en disposer**, alors que les + de 60 ans sont 91% à le posséder.

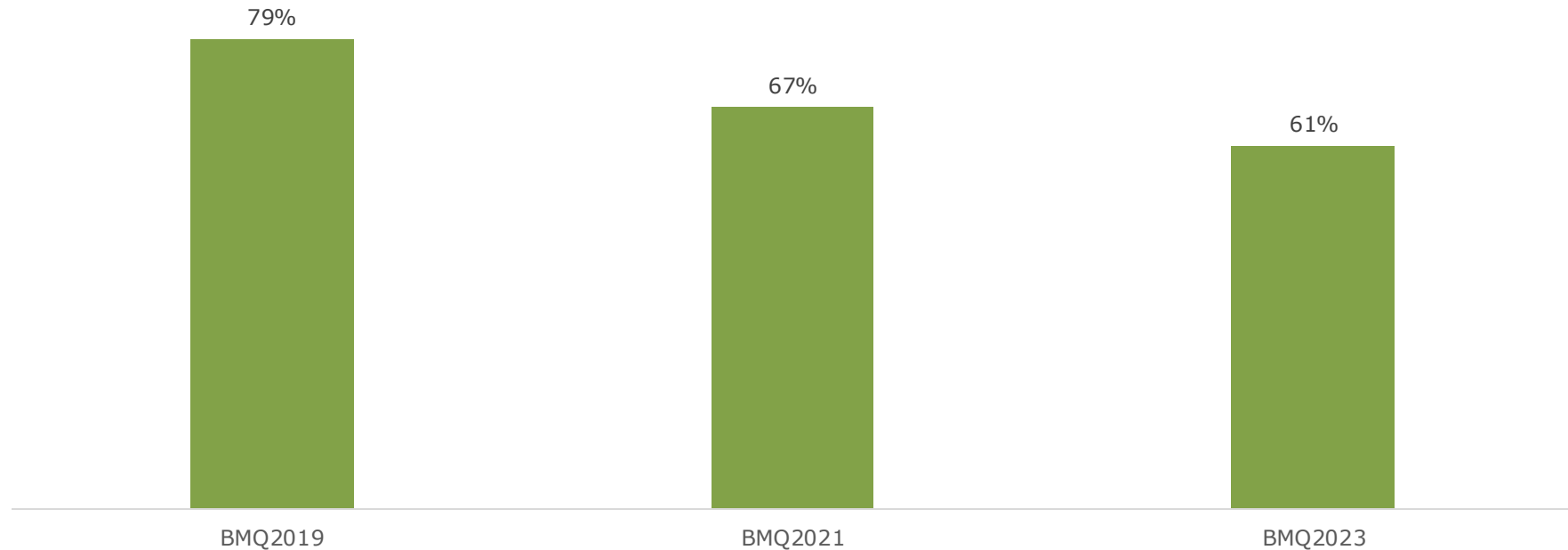
S'il est confirmé que les habitants des milieux ruraux sont proportionnellement bien plus nombreux à le posséder que ceux des milieux urbains, il est à noter que les Français.es sont :

- Beaucoup plus nombreux à l'avoir que la moyenne lorsqu'ils vivent **dans une commune de moins de 20 000 habitants** (dont 91% des habitants possèdent le permis)
- Beaucoup moins nombreux à l'avoir lorsqu'ils vivent dans une commune de **plus de 50 000 habitants** (dont 78% des habitants ont le permis).

Une population jeune moins attirée par l'obtention du permis de conduire... ou y ayant moins accès

Part des 18-24 ans déclarant posséder le permis de conduire

n = 401 (2019) ; n = 1 443 (2021) ; n = 1 285 (2023)



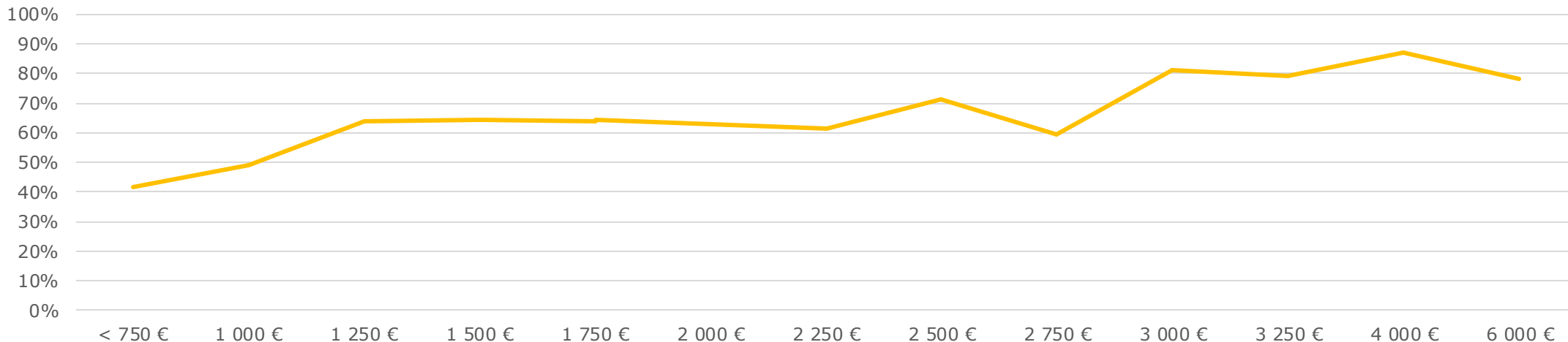
En comparaison avec le reste de la population, les jeunes ayant entre 18 et 24 ans représentent la tranche d'âge dont la possession du permis de conduire est en moyenne la plus faible. Si ce constat peut apparaître logique au premier d'abord (coût, temps de latence, études...), on remarque **une chute significative du taux de possession du permis entre 2019 et 2023**, au travers d'une tendance continue (-12% entre 2019 et 2021, -6% entre 2021 et 2023), soit une baisse de **18 points en 4 ans**.

Or, en dehors de la métropole parisienne, il s'avère que **le type de territoire de résidence influe peu sur ce taux de possession**, équivalent dans les communes de moins de 5 000 habitants (où la dépendance à la voiture et les taux de motorisation sont accrus) et dans celles de plus de 200 000 habitants par exemple (cf. courbes suivantes). En revanche, une corrélation existe entre fort taux de possession et revenus mensuels plus élevés au sein du foyer : ce constat laisse planer **un risque de décrochage et de renoncements à la mobilité de nombreux jeunes ruraux défavorisés**, faute d'accès au permis.

Permis des jeunes : une question de revenus bien plus que de territoire

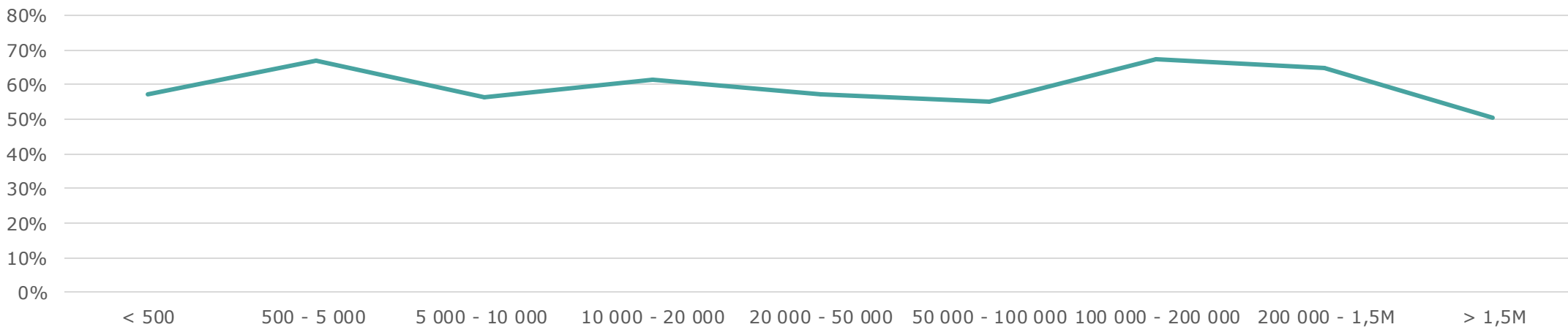
Taux de possession du permis chez les 18-24 ans en fonction du revenu du foyer net/mois

n = 1285



Taux de possession du permis chez les 18-24 ans en fonction du nombre d'habitants de la commune de résidence

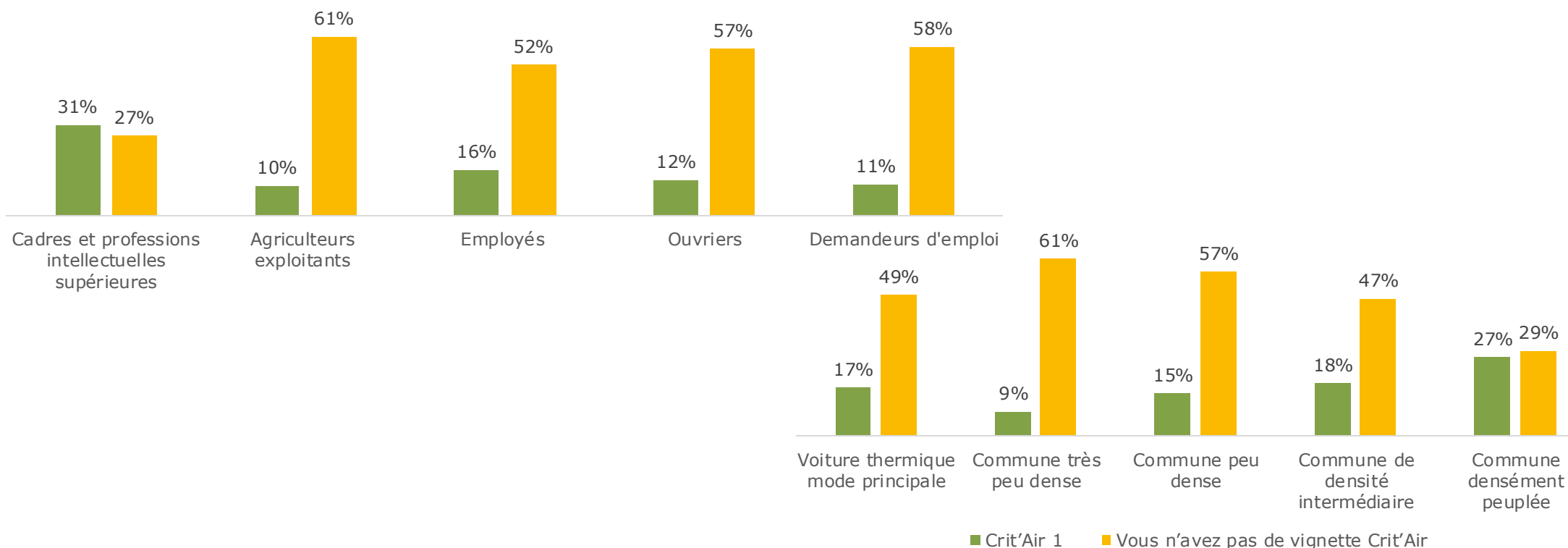
n = 1 285



La vignette Crit'Air a encore du mal à s'imposer

Pour votre voiture, vous disposez d'une vignette Crit'Air :

n = 10 149



La vignette Crit'Air n'a majoritairement pas été adoptée par les automobilistes français : 54% d'entre eux n'en possèdent pas ou ne « savent pas », alors qu'elle n'est pas obligatoire uniquement pour les véhicules non classés, dont la proportion en circulation est bien moindre (environ 3%).

Les véhicules anciens et plus fortement émetteurs de particules fines sont surtout en possession **des catégories socio-**

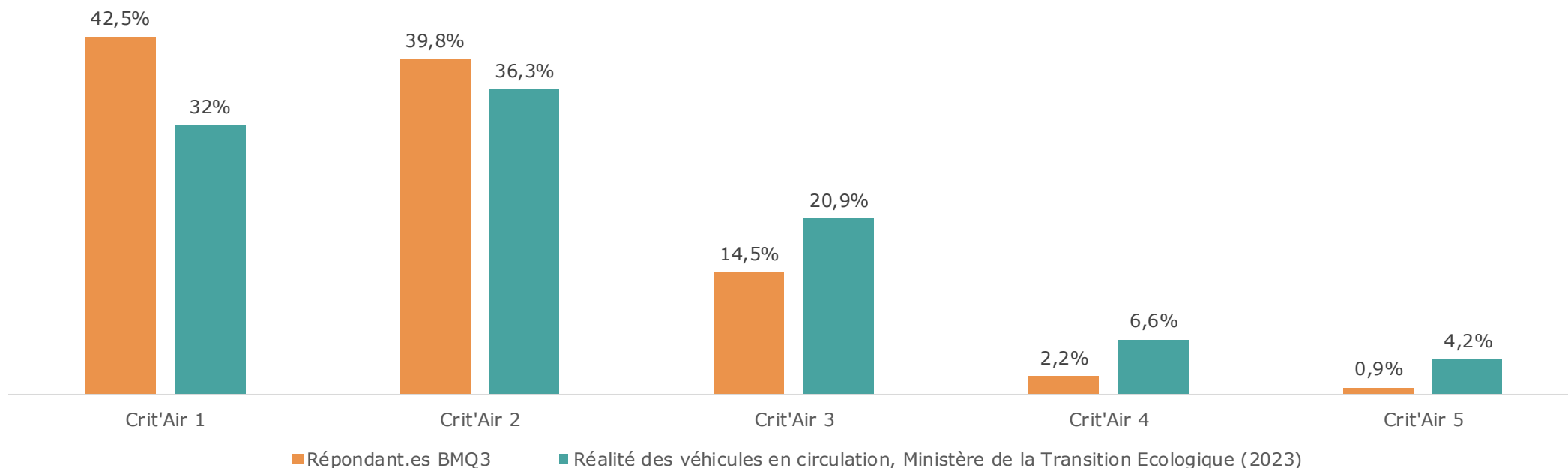
professionnelles défavorisées, là où les cadres sont la seule catégorie dont la voiture est en majorité Crit'Air 1, donc remplacée il y a peu de temps, voire neuve.

Par ailleurs, **l'absence de vignette concerne aussi en proportion très importante les personnes dépendantes de la voiture thermique pour leurs déplacements,** notamment celles habitant les zones peu denses.

Vignette Crit'Air : les « vertueux » s'affichent, les « pollueurs » beaucoup moins

Comparaison des résultats du BMQ3 par rapport à la réalité des véhicules en circulation

n = 4 649, répondant.es ayant déclaré posséder une vignette Crit'Air



Alors que l'enquête BMQ3 laisse la possibilité aux répondant.es possédant une voiture d'affirmer qu'ils « n'ont pas de vignette Crit'Air » ou qu'ils « ne savent pas », les chiffres du Ministère de la Transition Ecologique, eux, s'appuient sur la réalité des véhicules en circulation, que la vignette soit affichée ou non.

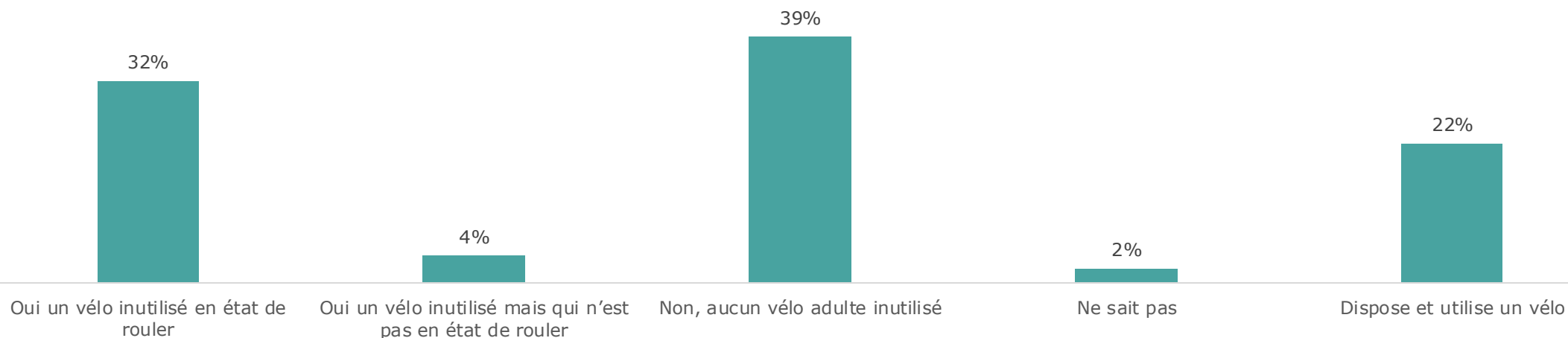
Les propriétaires d'une voiture Crit'Air 1 sont donc proportionnellement bien plus prompts à afficher leur vignette (42,5% alors qu'ils ne représentent que 32% des véhicules en circulation), là où **les propriétaires de véhicules « polluants » l'affichent beaucoup moins** (-6,4% pour les Crit'Air 3, -4,4% pour les Crit'Air 4, -3,3% pour les Crit'Air 5 et non classés).

Néanmoins, il est à noter que la vignette Crit'Air n'est obligatoire que pour circuler au sein des ZFE, or **les propriétaires des véhicules les plus anciens sont beaucoup moins concernés par leur mise en place** (voir chapitre 8). Il s'agit donc probablement plutôt d'un désintérêt pour cet enjeu, ou du sentiment de ne pas être concerné, plutôt que d'une volonté de ne pas afficher la vignette.

De nombreux vélos fonctionnels qui dorment dans les foyers

Dans votre foyer, avez-vous un vélo adulte inutilisé ?

n = 12 387



En ce qui concerne l'équipement vélo, il s'avère que plus de la moitié des Français.es (**54%**) possèdent chez eux un vélo de taille adulte en état de rouler. Or, la plupart ne s'en servent pas : ainsi, **près d'un tiers des répondant.es ont un vélo qui fonctionne mais dont ils ne se servent pas.**

Ce constat s'applique notamment aux personnes de 35 à 49 ans (**39%**) au contraire des retraités/plus de 65 ans, et plus généralement à toutes celles exerçant une activité professionnelle, toutes catégories confondues.

Malgré cela, la question de l'équipement vélo reste **un problème pour une grande partie des Français.es (39%), en particulier les précaires** (moins de 1500€/mois), dont **50% ne possèdent pas du tout de vélo.**

Ces derniers vivent en majorité dans les grands pôles urbains : **45%** des habitants des pôles urbains majeurs (100 000 habitants et plus) n'ont aucun vélo adulte inutilisé au sein de leur foyer. Cela peut s'expliquer par **un double effet lié au mode de vie urbain** : lorsqu'on y achète un vélo, c'est plutôt pour l'utiliser régulièrement, sinon on n'en achète pas ; mais aussi une potentielle aversion à l'investissement dans cet équipement lié aux vols.

Au contraire, **dans le rural, l'enjeu semble plutôt tourner autour des infrastructures** ou encore de la distance plus importante à effectuer par trajet.

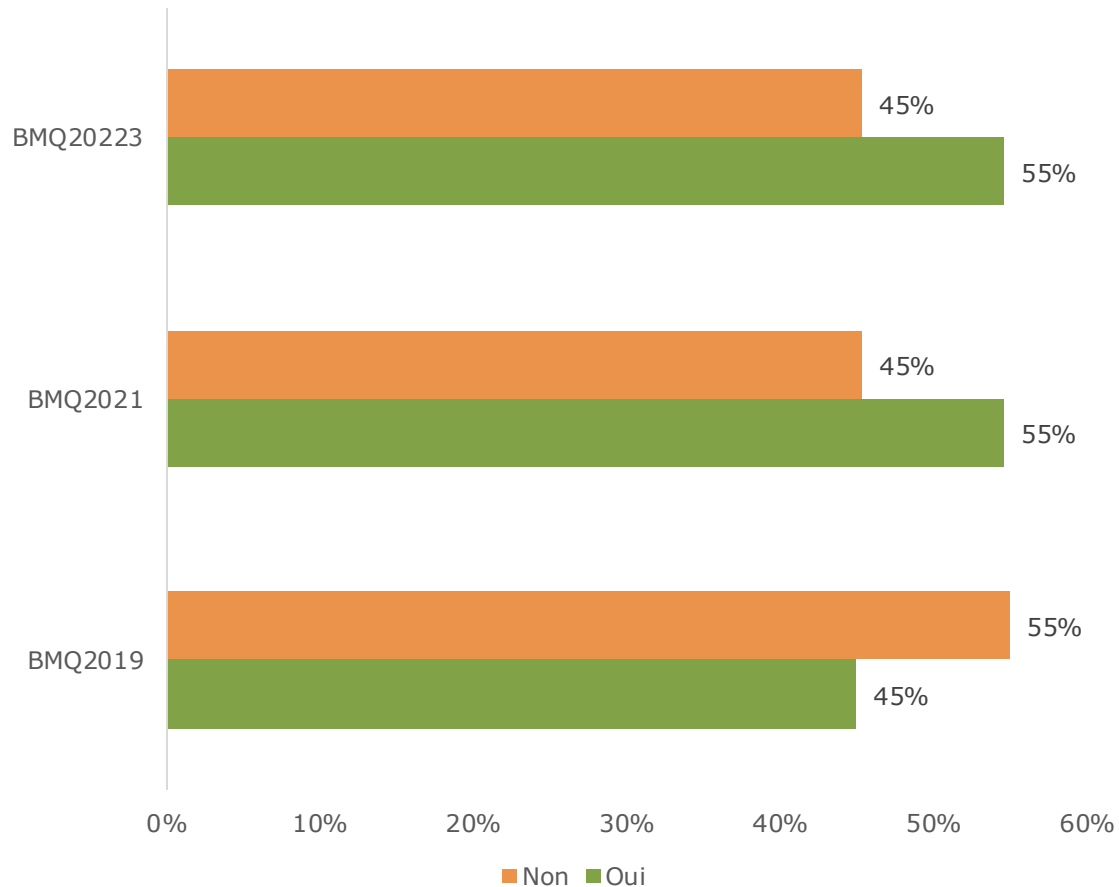


Chapitre 4

Les conditions de déplacement

45% des Français.es n'ont pas le choix entre différents modes de transport

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



Pas d'évolution sur le choix des modes de transport

Si les répondant.es ont eu davantage la possibilité de choisir entre différents modes de transport entre 2019 et 2021 (+10%), il n'y a pas eu d'évolution entre 2021 et 2023 (55%).

Pas d'évolution non plus du côté des répondant.es n'ayant pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport. Depuis 2021, il y a toujours **45%** de la population générale qui n'a pas l'embaras du choix. Ainsi, **presque la moitié de la population générale estime être dépendante d'un seul mode de transport.**

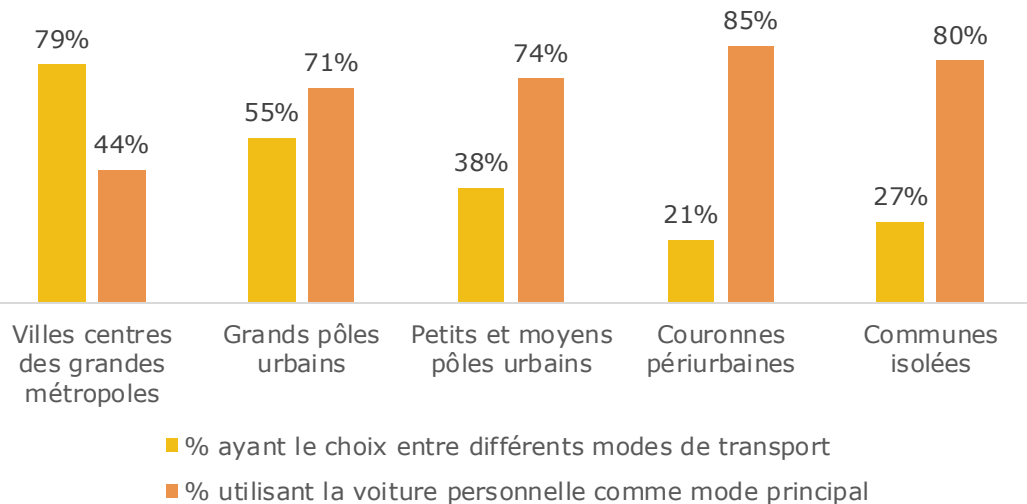
En définitive, **les personnes qui n'ont pas le choix entre différents modes de transport restent dans cette situation.**

Les ruraux ont toujours moins le choix que les urbains dans leurs modes de transport

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

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

(n=12387)



Les personnes les plus vulnérables ont moins le choix que la moyenne :

- Les personnes au foyer (**50%**) et les demandeurs d'emploi longue durée (**51%**)
- Les ouvriers (**58%**)
- Les personnes titulaires d'aucun diplôme (**53%**)

Le niveau de criticité dans l'absence de choix entre différents modes de transport semble fortement corrélé au niveau d'urbanisation du territoire : seulement **27%** des habitant.es de communes isolées ont le choix entre différents modes de transports quand elle atteint **79%** dans les villes centres des grandes métropoles.

En 2021, **26%** des habitant.es des communes isolées déclaraient déjà ne pas avoir le choix. Ce chiffre est donc en légère hausse et indique une **augmentation du nombre de personnes dépendant exclusivement d'un seul mode de transport** au quotidien.

On observe cependant une baisse de 4 points de l'usage de la voiture dans les villes centres des grandes métropoles.

L'absence de choix est aussi une affaire de représentations puisqu'on la retrouve davantage chez les personnes ne croyant pas aux propos alarmistes sur l'écologie et l'environnement (**59%**) que chez les personnes considérant que la situation alarmante, que nous avons trop tardé à agir et que nous allons droit à la catastrophe (**43%**).

Les plus précaires subissent ou tirent un trait sur les trajets longue distance

Les usagers de très longue distance et les « renoncateurs »

Les jeunes, les demandeurs d'emploi et personnes au foyer se déplacent moins souvent et moins loin

Les jeunes se déplacent moins souvent et moins loin : **18%** des 18-24 ans se déplacent environ une fois par mois ailleurs dans leur région contre **23%** de moyenne nationale. Par ailleurs, **34,5%** des 18-34 ans se déplacent quelques fois dans l'année dans une autre région française contre **41%** de moyenne nationale.

Les demandeurs d'emploi et les personnes au foyer sont aussi les personnes les moins concernées par les trajets longue distance :

- **15%** des premiers ne se sont jamais déplacé ailleurs dans leur département et **21%** des secondes (contre **8%** de moyenne nationale)
- **19%** des premiers ne se sont jamais déplacé ailleurs dans leur région et **24%** des secondes (contre **10%** de moyenne nationale)
- **29%** des premiers ne se sont jamais déplacé ailleurs dans une autre région française et **35%** des secondes (contre **14%** de moyenne nationale)

Une mobilité longue distance subie par les ouvriers

Les ouvriers, au même titre que les cadres et professions intellectuelles supérieures, se déplacent très souvent loin : **17%** se déplacent ailleurs dans leur département tous les jours ou presque pour les premiers, **15%** pour les seconds contre **10%** de moyenne nationale.

Par ailleurs, plus que les déplacements au sein de sa propre région ou dans une autre région française, **ce sont les déplacements internes à son département qui coûtent le plus cher en carburant** : **21%** des personnes dont le budget carburant dépasse 150€/mois se déplace ailleurs dans leur département tous les jours ou presque contre **10%** de moyenne nationale. On imagine donc une « double-peine » des ouvriers obligés de se déplacer loin car leur domicile est éloigné de leur lieu de travail d'une part, et d'assumer le coût financier d'un véhicule (carburant, entretien...) d'autre part.

Avec les artisans, commerçants et chefs d'entreprise, les ouvriers constituent par ailleurs une des catégories socio-professionnelles qui renonce le plus aux trajets grande distance (autre région française).

Des personnes marginalisées des solutions de transport et condamnées à la sédentarité

Les personnes n'ayant pas de solutions de transport se retrouvent marginalisées et renoncent aux trajets longue distance :

- **29%** des personnes sans permis ne se sont jamais déplacées ailleurs dans leur département, région ou autre région française contre environ **11%** en moyenne nationale.
- C'est le cas de **27%** des personnes n'ayant aucun équipement de mobilité à titre personnel

Les usagers de courtes/moyennes distances

Des personnes actives allant au travail dans leur bassin de vie

Les 25-49 ans, représentant une grande partie de la population active, sont les principales personnes qui se déplacent au sein d'un périmètre communal/intercommunal ou au sein de leur agglomération : **36%** d'entre eux se déplacent tous les jours ou presque dans ailleurs dans leur commune contre **30%** de moyenne nationale, et **25%** d'entre eux ailleurs dans leur intercommunalité / agglomération contre **19%** en moyenne nationale.

Les CSP- et intermédiaires travaillent plutôt dans un périmètre relativement proche de chez elles

Les professions intermédiaires, employés et ouvriers sont surreprésentés dans les fréquences de déplacement à l'échelle communale, intercommunale et/ou d'agglomération (**49%** de moyenne nationale) :

- **65%** des professions intermédiaires se déplacent tous les jours ou presque dans ce périmètre
- **61%** des employés se déplacent tous les jours ou presque dans ce périmètre
- **63%** des ouvriers se déplacent tous les jours ou presque dans ce périmètre

La motorisation « reine » à l'échelle de l'agglomération ou inférieure, mais une résistance du vélo et de la voiture hybride

Les personnes qui se déplacent régulièrement à l'échelle de leur commune, intercommunalité ou agglomération ont adopté **un mode de transport plutôt motorisé**. Sont surreprésentées parmi les personnes se déplaçant tous les jours ou presque dans ce périmètre (**49%** de moyenne nationale) :

- Personnes disposant d'une voiture diesel (**60%**)
- Personnes disposant d'un deux-roues motorisé (**59%**)
- Personnes dont le mode principal est le deux-roues motorisé (**66%**)
- Personnes ayant récemment acquis une voiture (moins de 3 ans) (**58%**)
- Personnes dont le budget carburant mensuel dépasse 150€/mois (**81%**)

L'usage du vélo et de la voiture hybride y sont aussi largement représentés mais sur une fréquence moins élevée de plusieurs fois par semaine (**57%** de moyenne nationale) et non sur tous les jours:

- Personnes disposant d'un vélo à assistance électrique (**74%**), d'une voiture hybride (**69%**), d'un vélo classique (**65%**)
- Personnes dont le mode principal est la voiture hybride (**71%**)

Bien que le « potentiel marchable » des communes est discutable selon leur taille, **la marche reste peu institutionnalisée** pour les déplacements au sein de la commune de résidence alors qu'il s'agit d'un mode de transport économe et accessible pour des trajets relativement courts.

Entre autres, **les ruraux se déplacent davantage dans ce périmètre intercommunal/ agglomération** puisque 24% des habitant.es de communes de moins de 4999 habitant.es s'y déplacent tous les jours ou presque.

Des trajets de très grande proximité pour les urbains et les hypermobiles

Les usagers de très courtes distances

Des personnes non-sédentaires de manière générale et « habituées du quartier »

Ce sont les personnes les plus hypermobiles qui réalisent les trajets les plus courts : **91%** des personnes hypermobiles (4^{ème} quartile, mobilités du quotidien fortes) se déplacent tous les jours ou presque dans leur quartier contre **54%** au niveau national. C'est la logique de plusieurs « micro-déplacements » qui l'emporte face à celle du « tout en un ». Cette dernière est certainement préférée par les personnes n'habitant pas en centre-ville et ne bénéficiant pas de services de proximité afin de minimiser leurs déplacements et leurs coûts.

Si des personnes se déplacent peu au quotidien, quand elles le font, c'est à l'échelle du quartier ou de la commune où elles habitent : **32%** des personnes les plus immobiles (1^{er} quartile, mobilités du quotidien faibles) se déplacent tout de même plusieurs fois par semaine dans leur quartier contre **24%** au niveau national. C'est le cas de **25%** d'entre elles environ une fois par semaine contre **10%** au niveau national.

Des artisans, commerçants et chefs d'entreprise locaux implantés « au coin de la rue »

Ils se déplacent dans un périmètre restreint : **59%** d'entre eux se déplacent dans leur quartier tous les jours ou presque contre **54%** au niveau national.

On imagine que ces publics ont probablement implanté leurs affaires/commerces dans le quartier où ils résident, des conditions de travail favorables à l'ancrage territorial et aux déplacements quotidiens à l'échelle d'un quartier.

Des urbains « écolos » sur les trajets de très courte distance qui généralisent la micromobilité

Les personnes qui se déplacent régulièrement à l'échelle de leur quartier ont adopté **un mode de transport a priori favorable à l'environnement**. Sont surreprésentées parmi les personnes se déplaçant tous les jours ou presque dans leur quartier (**54%** moyenne nationale) :

- Personnes ayant un abonnement à un vélo en libre-service ou de transport en commun (**65%**), une trottinette non-électrique (**60%**).
- Personnes dont le mode principal de déplacement est : le vélo (**69%**), la marche (**68%**), les transports en commun urbains (**67%**)
- Personnes pouvant choisir entre différents modes de transport (**61%**), bénéficiant de facto d'offres alternatives à la voiture individuelle à proximité (covoiturage, voitures et scooters en libre-service, transport à la demande...)

Parallèlement, **les habitant.es de territoires denses et peuplés sont les plus mobiles à l'échelle de leur quartier** : **65,5%** des habitant.es de communes de plus de 200 000 habitant.es se déplacent tous les jours ou presque dans leur quartier. Il s'agit d'un public citadin dont l'habitat et les conditions de vie en ville sont propices à des déplacements courte distance à l'échelle d'un quartier.

Le cas des séniors : entre nomadisme choisi et immobilisme subi

Les usagers séniors (+ de 65 ans)

Des personnes très âgées en perte d'autonomie qui boudent les endroits les plus accessibles mais convoitent les endroits plus lointains

Les personnes très âgées se déplacent moins dans leur quartier de résidence alors même qu'elles perdent en autonomie et gagneraient en indépendance à réaliser des déplacements de très grande proximité : seulement **47%** des 75 ans et plus se déplacent dans leur quartier tous les jours ou presque contre **54%** au niveau national.

Les 75 ans et plus se déplacent davantage dans leur région : **35%** d'entre eux se déplacent dans leur région de résidence quelques fois dans l'année contre **30%** au niveau national.

Des déplacements globalement réduits mais de proximité

Les 65 ans et plus ne déplacent plus tous les jours mais conservent un rythme de sorties régulier à l'échelle de leur commune de résidence : 37,5% d'entre eux se déplacent plusieurs fois par semaine ailleurs dans leur commune contre **32%** au niveau national.

De même, **33,5%** d'entre eux se déplacent environ une fois par semaine ailleurs dans leur intercommunalité/agglomération contre **25%** au niveau national. On imagine que ce sont des déplacements pour les affaires quotidiennes (courses, loisirs, visite d'un.e proche).

Des retraité.es qui ont plus de temps pour aller plus loin

Les personnes âgées sont celles qui se déplacent le plus loin et le plus souvent : 49% des 65-74 ans se déplacent dans une autre région française quelques fois dans l'année contre **41%** au niveau national. En effet, elles ont plus d'autonomie que les 75 ans et plus, de temps, de flexibilité et parfois d'argent pour se déplacer plus loin. Il s'agit probablement de déplacements pour les vacances ou pour visiter des proches et/ou de la famille.

Passé le grand âge, le nombre de ces déplacements se réduit : **21%** des 75 ans et plus ne se sont jamais déplacés dans une autre région française ou ne sont pas concernés contre **14%** au niveau national.

L'absence de choix est corrélée à la dépendance automobile et à la précarité mobilité

Pour rappel, **45%** des Français.es n'ont pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport.

Les ouvriers constituent la CSP la plus touchée par l'absence de choix entre différents modes de transport, ce qui renforce les situations de dépendance à la voiture pour des emplois souvent situés en périphérie des zones urbaines.

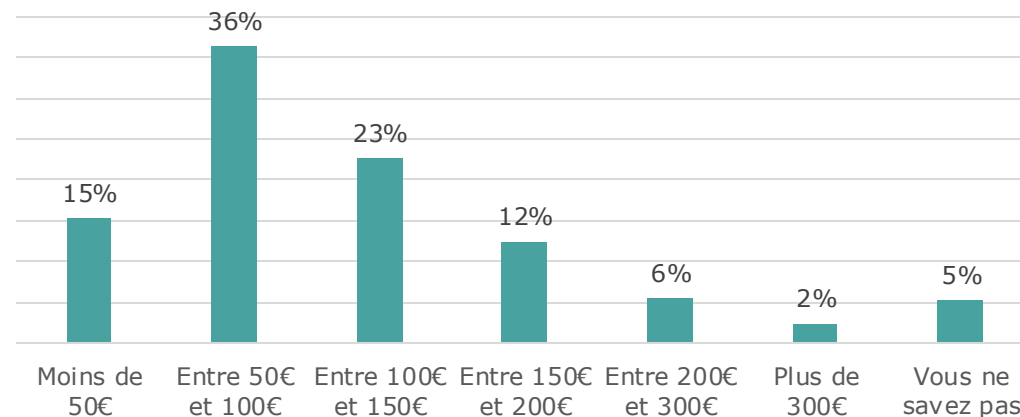
L'absence de choix est corrélée à la dépendance automobile et à la précarité mobilité. Les personnes n'ayant pas la possibilité de choisir entre différents modes ont :

- **Des dépenses de carburant élevées : 59%** d'entre elles dépensent plus de 150€ par mois en carburant pour leurs déplacements du quotidien
- **Un véhicule thermique à titre personnel qui les fragilise face aux augmentations des prix du carburant : 54%** d'entre elles disposent d'une voiture diesel
- **Un véhicule ancien qu'elles ne peuvent pas remplacer faute de moyens : 52%** d'entre elles ont un véhicule en circulation depuis plus de 15 ans
- **Un usage régulier de la voiture : 53%** d'entre elles utilisent la voiture thermique en tant que mode principal au quotidien.

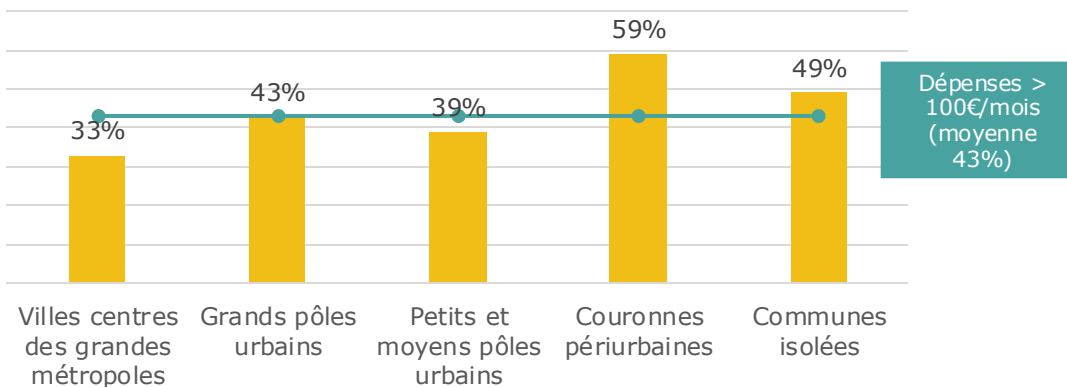
La comparaison des dépenses mensuelles en carburant des enquêtés selon le niveau d'urbanisation à laquelle ils appartiennent montre que **l'absence de choix a des conséquences financières lourdes : elles sont plus élevées en couronnes périurbaines et dans les communes isolées.**

Dépenses moyennes mensuelles en carburant pour la mobilité du quotidien

(n=9838, répondant.es usagers d'un véhicule thermique ou d'un deux-roues motorisé)



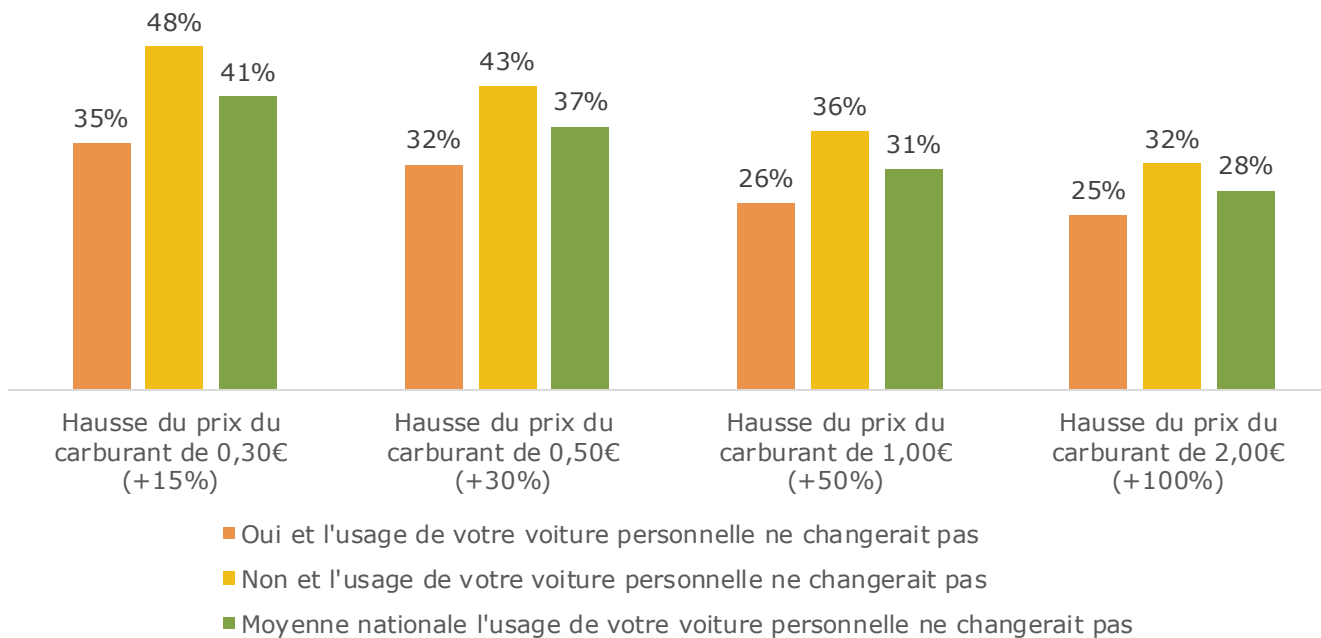
Répondant.es dépensant plus de 100€ par mois en carburant pour la mobilité du quotidien (idem)



Choix du mode et hausse potentielle du prix du carburant : 25% "d'irréductibles"

Possibilité de choisir entre différents modes de transport et impacts de la hausse du carburant sur l'usage de la voiture pour les mobilités du quotidien

(n=9838, répondant.es usagers d'un véhicule thermique ou d'un deux-roues motorisé)



Les automobilistes n'ayant pas le choix entre différents modes de transport sont les plus dépendants de l'usage de leur voiture personnelle : 48% d'entre eux ne changeraient pas leur usage si le prix du carburant augmentait de 0,30€ (+15%) contre **35%** pour ceux qui ont le choix.

Ce résultat est valable **tous scénarii confondus de hausse du prix du carburant** (+7 à +13% par rapport aux personnes ayant le choix et +4 à +7% par rapport à la moyenne nationale sur l'ensemble des niveaux d'augmentation).

Ces écarts s'amenuisent par ailleurs à mesure que la hausse du prix du carburant est élevée : **plus la hausse du prix du carburant est élevée, plus les personnes ayant le choix et celles n'ayant pas le choix se comportent de la même façon sur leur usage de leur voiture personnelle.**

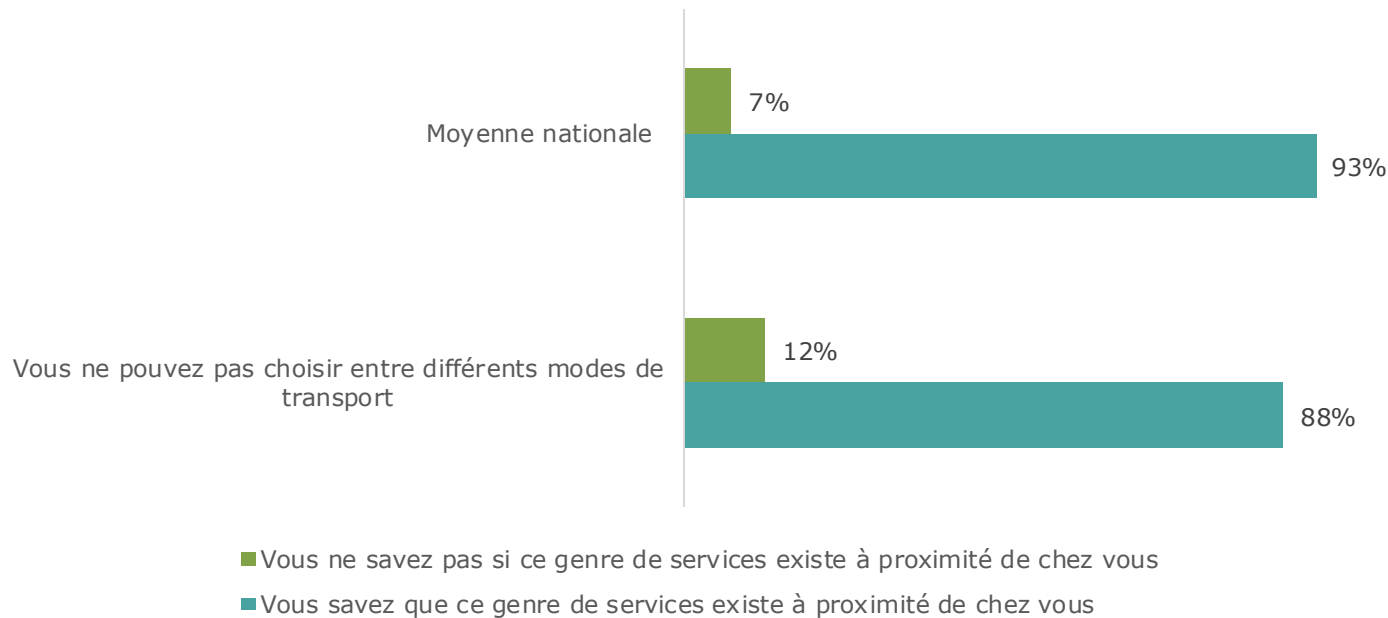
Néanmoins, 25% des automobilistes qui disposent d'une alternative projettent de ne pas modifier leur usage de la voiture malgré une augmentation de 100% des prix du carburant.

Pour rappel, **45%** des Français.es n'ont pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport.

Le manque d'information sur les alternatives, variable majeure de la dépendance automobile

Je n'ai pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport. Est-ce que je connais pour autant les services de mobilité* existants à proximité de chez moi ?

(n=12387)



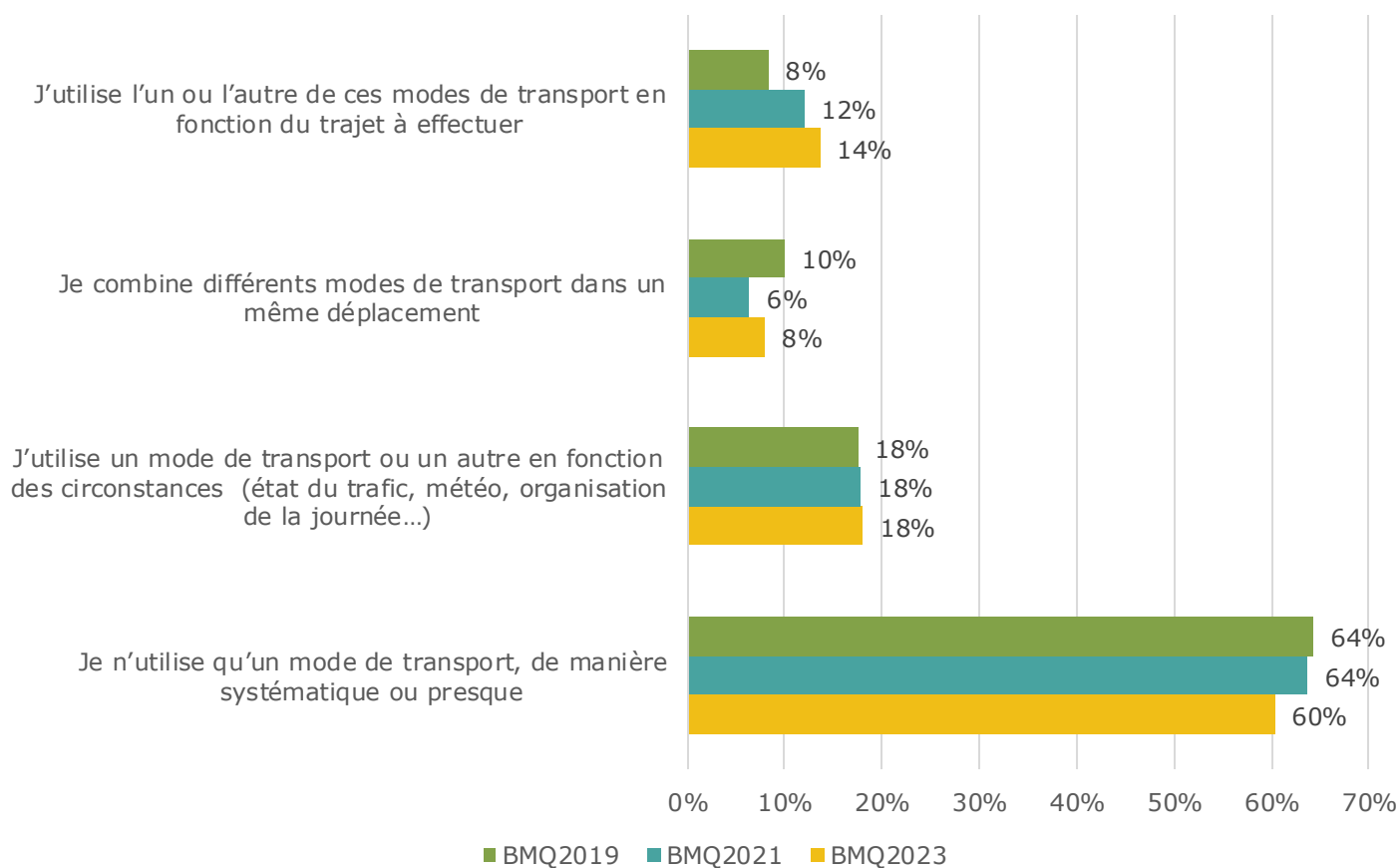
Parmi les **45%** de Français.es n'ayant pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport, **12%** ne savent pas si des services de mobilité alternatifs existent à proximité.

Ce chiffre est plus élevé de 5 points que la moyenne nationale (**7%**). Cela signifie qu'une part non négligeable de personnes pensent ne pas avoir de choix entre différents modes de transport alors même qu'elles n'ont pas connaissance de l'offre de services de mobilité existante. Une poignée de personnes sont touchées par ce **biais cognitif** et continuent à **utiliser un seul mode de transport faute de connaître les autres alternatives.**

* Les vélos en libre-service, les transports collectifs urbains (métro, bus, tramway, RER, transiliens, train urbain...), transports collectifs régionaux/interurbains (TER, Intercités), cars régionaux, transport à la demande, taxis ou VTC, voitures en libre-service, scooters en libre-service, trottinettes électriques en libre-service, aires de covoiturage

Une légère diversification des usages mono, multi et intermodalités

Mono, multi et intermodalités
Comparaison 2019-2023
(n=12 387)



40% de multi ou d'intermodalité

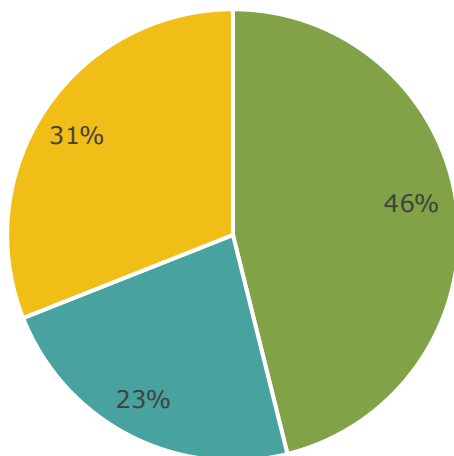
La monomodalité connaît en 2023 une légère baisse de 4%, au profit d'une hausse de la multimodalité en fonction du trajet à effectuer.

La multimodalité circonstancielle reste stable depuis 2019 tandis que l'intermodalité remonte légèrement dans les usages après sa chute au lendemain de la crise sanitaire.

Près d'1 Français.e sur 4 se déplace en intermodalité au moins de temps en temps

Un seul ou plusieurs modes de transports combinés lors d'un déplacement du quotidien en semaine ?

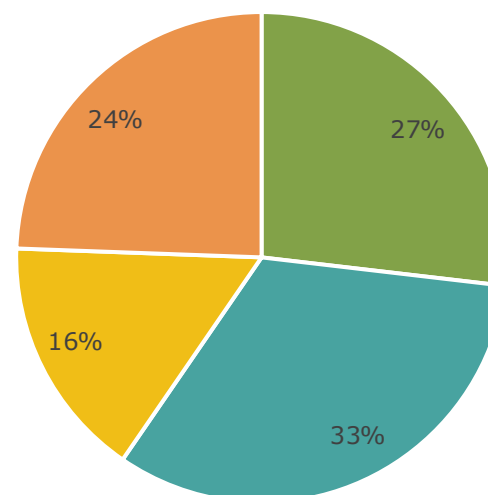
(n=4892, base répondant.es multimodaux)



- A chaque fois un seul mode de transport pendant le trajet
- Toujours plusieurs modes de transport pendant le trajet
- C'est variable

Si plusieurs modes de transport combinés, à quelle fréquence lors des déplacements du quotidien ?

(n=2509, base répondant.es intermodaux)



- Tous les jours ou presque
- Environ 2 à 3 fois par semaine
- Environ une fois par semaine
- Moins souvent

L'intermodalité, une pratique qui fidélise

54% des répondants « multimodaux » sont intermodaux au moins de temps en temps, soit près d'un Français.e.s sur 4. 23% le sont systématiquement, ce qui représente 9% de l'ensemble de l'échantillon.

On constate par ailleurs que, une fois le « coût d'entrée » de l'intermodalité passé, **l'intermodalité tend à devenir une habitude chez celles et ceux qui la pratiquent**, sur des trajets pour lesquels elle est vraisemblablement concurrentielle à la voiture.

Près d'1 Français.e sur 4 utilise plusieurs modes de transport lors d'un déplacement quotidien : zoom (1)

Si **près d'1 Français.es sur 4 (23%) utilise plusieurs modes de transport sur un trajet du quotidien**, certaines catégories de population sont plus intermodales que d'autres :

- Les 18-24 ans (**36%**) et les étudiants (**34%**)
- Les cadres et professions intellectuelles supérieures (**34%**)
- Les professions intermédiaires (**29%**)
- Les employés (**29%**)

En revanche, les 65-74 ans (**13%**), des retraités (**13%**) ainsi que les ouvriers (**21%**) et les agriculteurs exploitants (**14%**) sont plutôt monomodaux.

Les liens entre équipement ou pratiques de mobilité et intermodalités sont également déterminants. Sont en l'occurrence plus intermodales les personnes :

- Ayant un abonnement vélo en libre-service (**35%**), ou aux transports en commun (**41%**), une trottinette (**33%**)
- Dont le mode principal de déplacement principal est un transport en commun régional (**50%**)
- Les personnes n'ayant pas le permis de conduire (**28%**)

Enfin, **la fréquence des déplacements du quotidien influe sur la pratique de l'intermodalité** : les personnes ayant une mobilité du quotidien faible (1er quartile) sont seulement **15%** à pratiquer l'intermodalité tous les jours ou presque, tandis que celles ayant une mobilité du quotidien forte (4ème quartile) sont **44%** dans ce cas. Rappel moyenne nationale : **27%**.

Parmi les praticiens très réguliers de l'intermodalité (tous les jours ou presque, moyenne nationale **27%**) sont particulièrement concernés :

- Les 18-34 ans (**34,5%**) et les étudiants (**41%**)
- Les actifs (**37%**)
- Les cadres et professions intellectuelles supérieures (**32%**)
- Les professions intermédiaires (**39%**)
- Les employés (**37%**)
- Les personnes titulaires d'un bac+2 (**33%**) et d'un bac+3 et plus (**34%**)

L'offre de mobilité et le mode principal de déplacement impactent fortement une intermodalité régulière dans les déplacements du quotidien. Les catégories de population disposant d'une offre plus élargie de solutions de mobilité sont surreprésentées :

- Les personnes disposant : d'un abonnement vélo en libre-service (**44%**), un abonnement de transport en commun (**40%**), un objet de glisse urbaine personnel (**35%**)
- Les personnes bénéficiant d'une offre à proximité de : trottinettes électriques en libre-service (**33%**), scooters en libre-service (**36%**)
- Les personnes dont le mode principal de déplacement est : un transport en commun régional (**46%**), un transport en commun urbain (**46%**)

Par ailleurs, les personnes éco-anxieuses (« la situation est alarmante, nous avons trop tardé à agir et nous allons droit à la catastrophe ») **sont davantage intermodales régulières (34%)** alors que ce n'est le cas que de **16%** de celles qui n'arrivent pas à se faire une opinion sur le sujet ou qui ne croient pas aux propos alarmistes sur l'écologie.

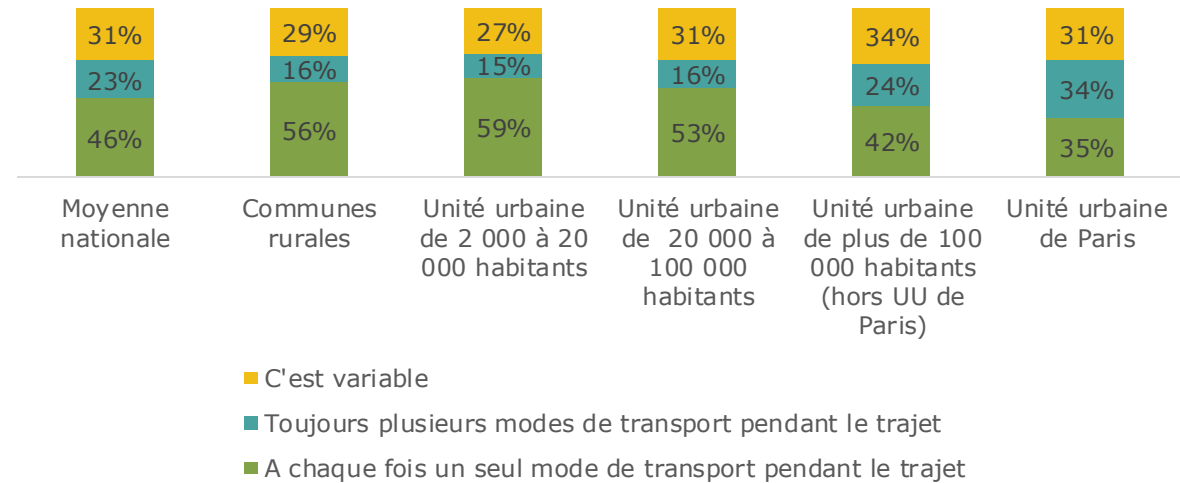
Près d'1 Français.e sur 4 utilise plusieurs modes de transport lors d'un déplacement quotidien : zoom (2)

La multimodalité reste l'apanage des zones urbaines, et plus particulièrement de l'unité urbaine de Paris. **34%** de ces franciliens utilisent en effet toujours plusieurs modes de transport pendant leur trajet du quotidien contre **23%** en moyenne nationale. C'est le cas de **24%** des habitants.es de grandes villes hors Paris et ce chiffre s'effondre à mesure que la densité des territoires est faible. La présence d'une offre de transports et de services de mobilité plus étendue dans les grandes villes, notamment à Paris, en est la principale explication.

La monomodalité prime dans les territoires peu denses : **59%** des habitants.es de petites villes n'utilisent qu'un seul mode de transport dans leurs déplacements du quotidien contre **46%** en moyenne nationale. Ce chiffre s'élève à **56%** dans les communes rurales alors qu'il n'atteint que **35%** pour l'unité urbaine de Paris.

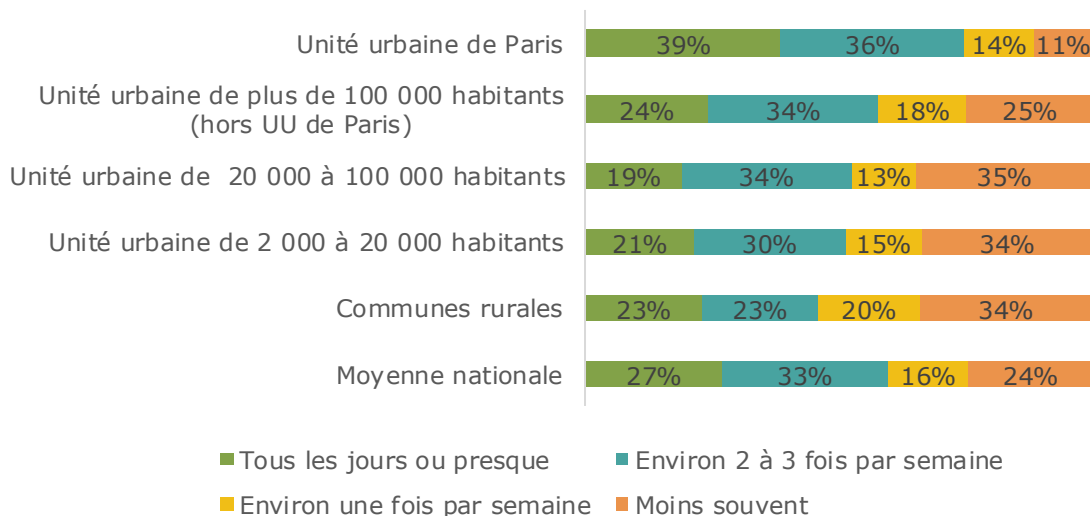
Un seul ou plusieurs modes de transports combinés lors d'un déplacement du quotidien en semaine ?

(n=4892, base répondant.es multimodaux)



Si plusieurs modes de transport combinés, à quelle fréquence lors des déplacements du quotidien ?

(n=2509, base répondant.es intermodaux)

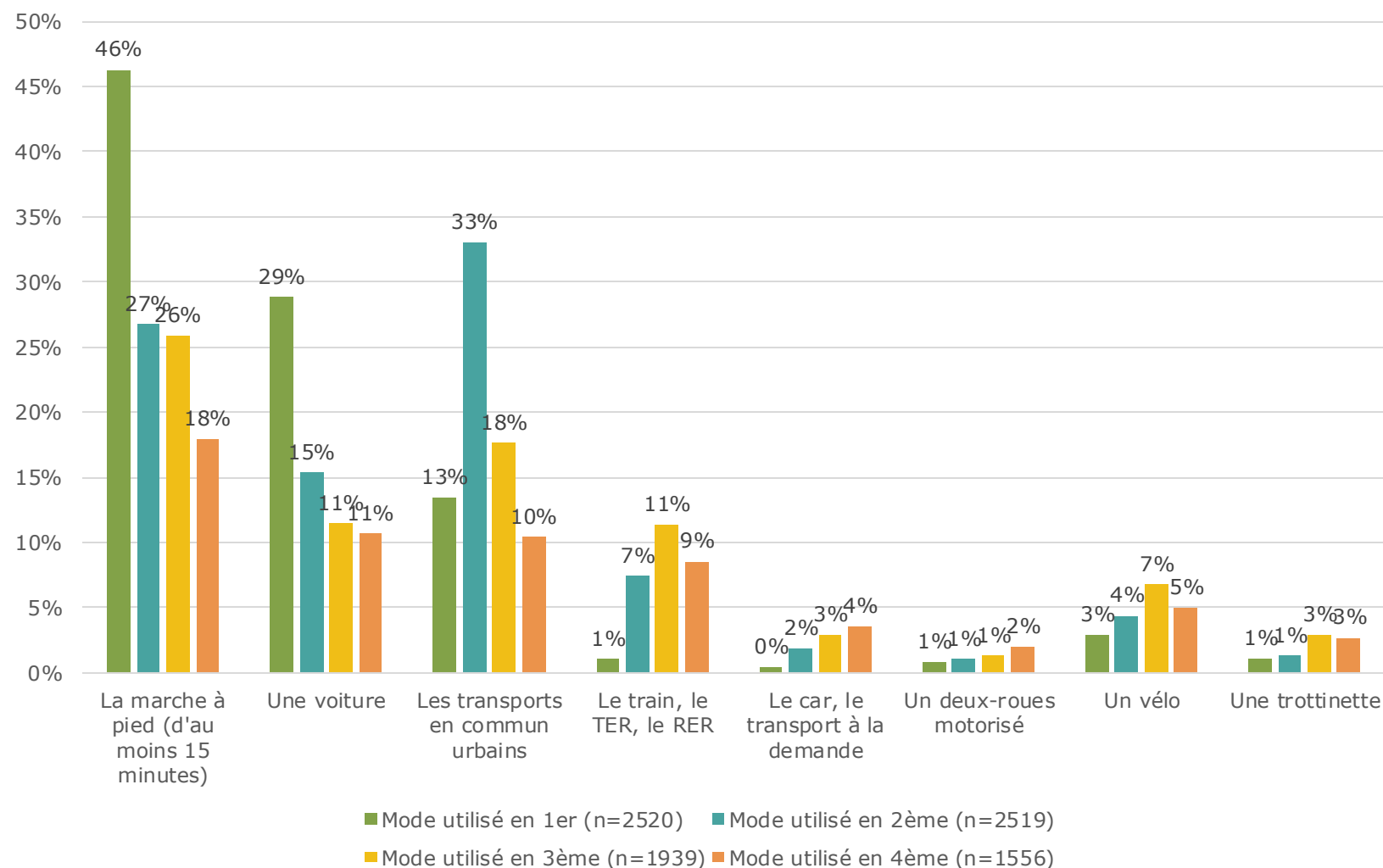


La densité de population influe largement sur la fréquence des trajets intermodaux dans les déplacements du quotidien.

Si **60%** des personnes qui utilisent plusieurs modes de transport combinés le font régulièrement (tous les jours ou presque, environ 2 à 3 fois par semaine), ce chiffre est plus faible dans les territoires moins denses : **46%** des répondant.es intermodaux habitant une commune rurale réalisent effectivement un trajet intermodal régulièrement. C'est en revanche le cas de **75%** des répondant.es intermodaux de l'unité urbaine de Paris.

La marche, 1^{er} mode utilisé dans les déplacements intermodaux, devant les transports urbains et... la voiture

Lorsque vous faites un même déplacement du quotidien avec plusieurs modes de transport combinés, lesquels utilisez-vous habituellement et dans quel ordre (pour le trajet aller) ?



La marche est propice à l'intermodalité

La marche est de loin le mode de déplacement le plus utilisé en premier lors d'un déplacement du quotidien combinant plusieurs modes de transport (**46%**), suivie par la voiture (**29%**) et les transports en commun urbains (**13%**).

Les transports en commun, mode central de l'intermodalité

Les transports en commun urbains arrivent en tête des modes utilisés en 2^{ème} position (**33%**) et au second rang des modes utilisés en 3^{ème} position (**18%**). Eventuellement cumulés au train / TER / RER, **ils constituent le cœur de la pratique intermodale, avec la marche et la voiture comme modes amont ou aval.**

De fait, **la voiture joue un rôle déterminant dans les usages intermodaux**, un constat encourageant en termes d'optimisation de son usage, mais qui soulève d'importants enjeux en termes d'aménagement de pôles intermodaux adaptés. En revanche **le vélo reste un mode marginal** dans ces usages spécifiques.

Analyse de la répartition et de l'ordre des modes sur un trajet combiné (1)

Les marcheurs (dont le 1^{er} mode du trajet combiné est la marche, moyenne nationale 46%) :

- Les 65-74 ans (62%)
- Les retraités (55%)
- Les demandeurs d'emploi (57%)

Mais aussi :

- Les personnes aux dépenses de carburant faibles (<50 €) (58%)
- Les personnes issues de foyers dont les revenus nets mensuels ne dépassent pas 1500 € (52%)

Où ? :

- Les habitants de l'unité urbaine de Paris et des villes moyennes entre 20 000 et 100 000 habitant.es (52%)

Les conducteurs (dont le 1^{er} mode du trajet combiné est la voiture, moyenne nationale 29%) :

- Les 75 ans et plus (35%)
- Les professions intermédiaires (35%)

Mais aussi :

- Les personnes dont les dépenses de carburant* dépassent 150 € (59%)
- Les personnes issues de foyer dont les revenus nets mensuels dépassent 4000 € (39%)
- Les personnes disposant d'un deux-roues motorisé (42%)

Où ? :

- Les habitant.es de communes rurales et de petites villes (entre 2000 et 20 000 habitant.es) (48%)

Les navetteurs (dont le 2nd mode du trajet combiné est un transport en commun, moyenne nationale 33%) :

- Les 75 ans et plus (41%)
- Les cadres et professions intellectuelles supérieures (40%)
- Les diplômée.es bac+3 et plus (41%)

Mais aussi :

- Les personnes aux dépenses de carburant* faibles (<50 €) (43%)
- Les personnes abonné.es à un vélo en libre-service (45%), des transports en commun (47%)
- Les personnes bénéficiant d'une offre à proximité de trottinettes électriques en libre-service (45%) ou de scooters en libre-service (47%)

Où ?

- Les habitant.es de grandes villes (plus de 100 000 habitant.es) (39%)
- Les habitants de l'unité urbaine de Paris (48%)

En matière de premier mode utilisé lors d'un déplacement intermodal du quotidien, on observe des profils variables :

- Les marcheurs : les personnes en insertion et les personnes âgées sont surreprésentées. Ce sont aussi les ménages les plus précaires.
- Les conducteurs : il s'agit essentiellement de personnes devant assumer des dépenses de carburant conséquentes ou de personnes issues de foyers aisés.

En matière de second mode utilisé lors d'un déplacement intermodal du quotidien, on observe un profil-type de « navetteurs » :

- C'est une personne âgée ou une personne d'une catégorie socio-professionnelle supérieure
- C'est une personne qui alloue très peu son budget mobilité à des dépenses de carburant
- C'est une personne qui a accès à **de nombreuses solutions de mobilité alternatives**, notamment des transports en commun ou des locations en libre-service.

Baromètre des mobilités du quotidien

* Il s'agit du montant approximatif des dépenses personnelles mensuelles de carburant pour les déplacements du quotidien

Analyse de la répartition et de l'ordre des modes sur un trajet combiné (2)

Quel mode les marcheurs empruntent-ils en second ? (dont le 1^{er} mode du trajet combiné est la marche, moyenne nationale 46%) :

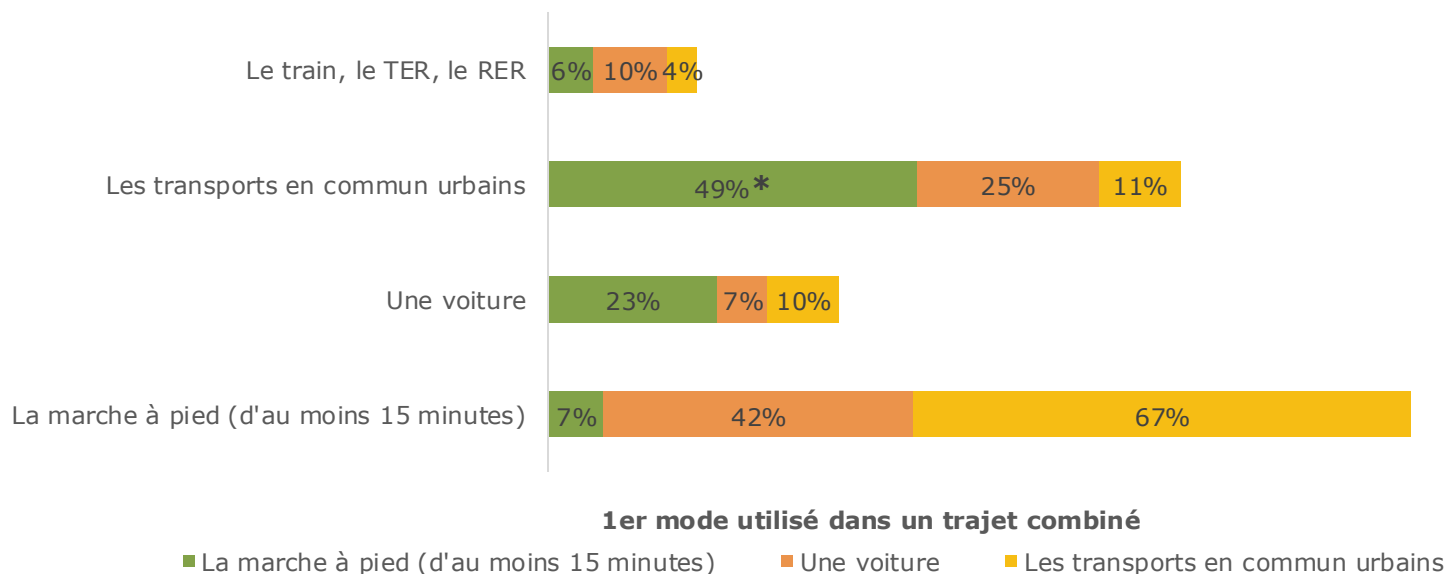
- 49% empruntent ensuite les transports en commun urbains
- 23% empruntent ensuite une voiture

Quel mode les conducteurs empruntent-ils en second ? (dont le 1^{er} mode du trajet combiné est la voiture, moyenne nationale 29%) :

- 42% optent ensuite pour la marche à pied (d'au moins 15 minutes)
- 25% empruntent ensuite les transports en commun urbains
- 10% empruntent ensuite un train, un TER ou un RER

Par ailleurs, les utilisateurs des transports en commun en premier mode sont très majoritairement des marcheurs en second mode 67%)

Modes utilisés en premier et en second dans un trajet intermodal
(n=2519)



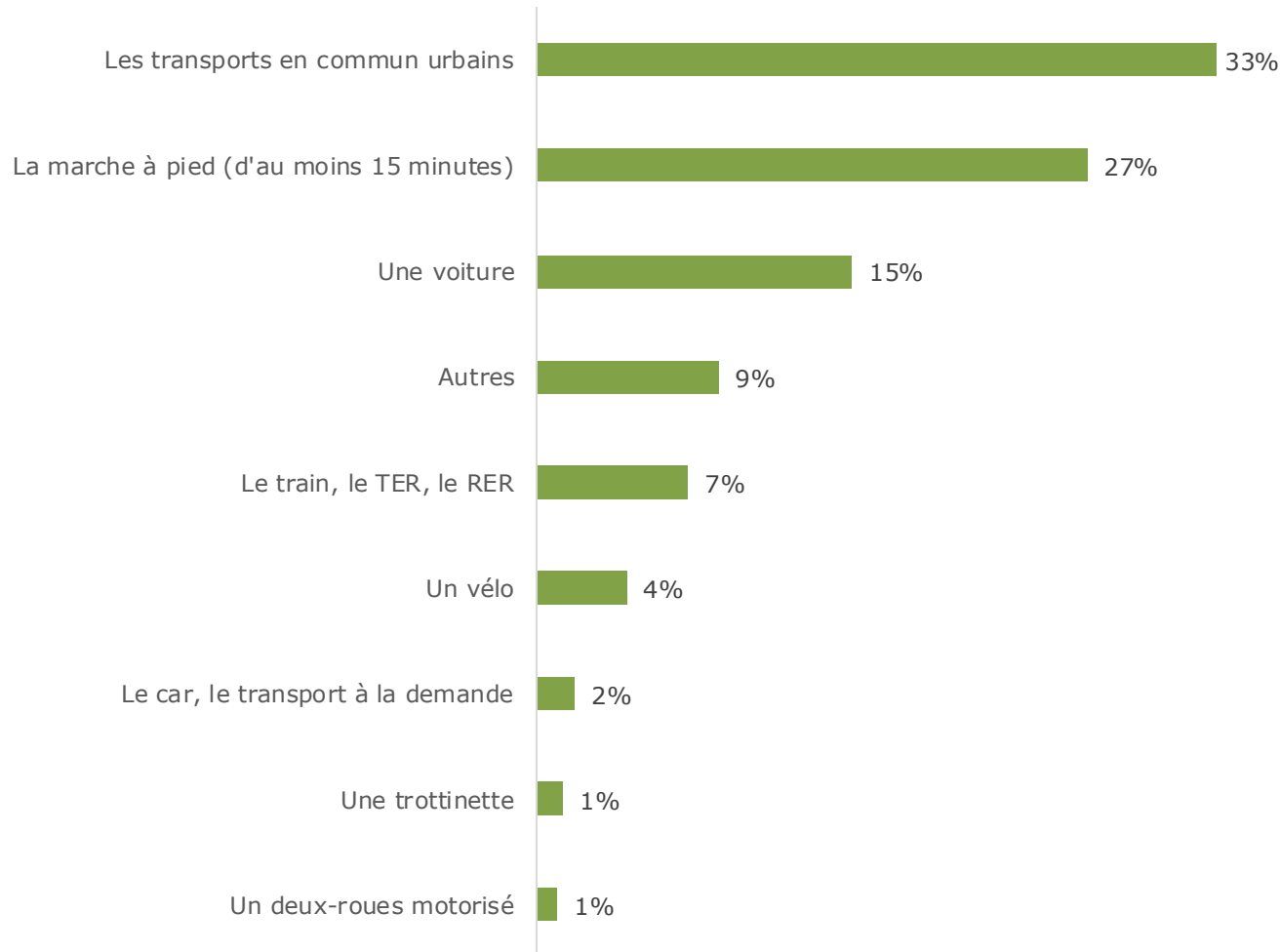
Si la marche est mode le plus utilisé en premier dans les trajets intermodaux, c'est aussi le premier mode utilisé en second pour les personnes utilisant les transports en commun urbains ou une voiture en premier

Lecture* : Parmi les personnes utilisant la marche à pied en 1^{er} mode dans un trajet combiné, 49% empruntent un transport en commun urbain en 2^{ème}.

Les transports en commun : le 2^{ème} mode le plus emprunté en intermodalité

Quel second mode du trajet combiné ?

(n=2519, base répondant.es intermodaux)



33% des intermodaux empruntent les transports en commun urbains en 2^{ème} mode de transport

Les transports en communs urbains (métro, bus, tramway, RER, transilien, train urbain...) constituent le mode le plus emprunté en second rang pendant un trajet combinant plusieurs modes de transport. Ils sont suivis de près par la marche à pied (27%) puis par la voiture (15%).

On remarque qu'à l'exception de la marche à pied, **les modes actifs sont sous-représentés et donc peu empruntés en 2^{ème} durant un trajet intermodal**. Le vélo et la trottinette occupent des places dérisoires (respectivement 4% et 1%).

Les transports en commun : zoom sur le 2^{ème} mode le plus emprunté en intermodalité

Les transports en commun (1^{er} mode le plus choisi en 2^{ème}, moyenne nationale **33%**)

La marche à pied (2^{ème} mode le plus choisi en 2^{ème}, moyenne nationale **27%**)

La voiture (3^{ème} mode le plus choisi en 2^{ème}, moyenne nationale **15%**)

Quel profil socio-économique ?

- Les 75 ans et plus (**41%**)
- Les cadres et professions intellectuelles supérieures (**40%**)
- Les diplômées bac+3 et plus (**41%**)

- Les 50-64 (**33,5%**)
- Les cadres et professions intellectuelles supérieures (**40%**)
- Les diplômées bac+3 et plus (**41%**)

- Les 65-74 ans (**21%**)

Quel budget ?

- Les personnes aux dépenses de carburant mensuelles faibles (<50 €) (**43%**)
- Les foyers aux revenus élevés (>4000€/mois) (**39%**)

- Les foyers aux revenus faibles (entre 1500 et 2000€/mois) (**32%**)

- Les personnes aux dépenses de carburant mensuelles moyennes (entre 50 et 100€, **23%**) à élevées (plus de 150€, **27%**)

Quels équipements ?

- Les personnes abonnées à un transport en commun (**47%**)
- Les personnes bénéficiant d'une offre à proximité de transports collectifs urbains (**47%**) et de trottinettes électriques (**45%**)

- Les personnes possédant une voiture en circulation depuis plus de 15 ans (**32%**)
- Les personnes disposant d'un vélo à assistance électrique (**35%**)

- Les personnes disposant d'une voiture à titre personnel (**22%**)
- Les personnes possédant une voiture mise en circulation il y a moins de 15 ans (**24,5%**)

Où?

- Les francilien.nes (**48%**)
- Les habitant.es de grandes villes (Plus de 100 000 habitant.es hors Paris) (**39%**)

- Les habitant.es des petites villes (entre 2000 et 20 000 habitant.es) (**32%**)

- Les habitant.es de communes rurales (**20%**) et de villes moyennes (entre 20 000 et 100 000 habitant.es) (**23%**)

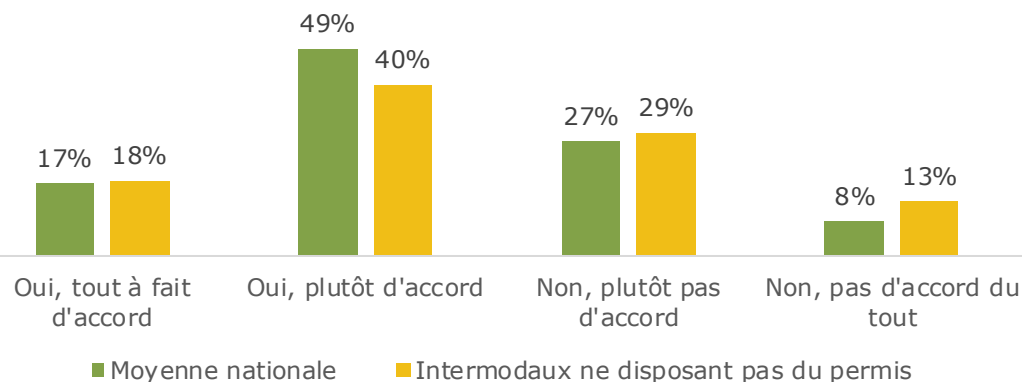
Mais aussi...

- Les personnes dont la marche (**39%**) ou un transport en commun urbain (**58%**) est le mode principal

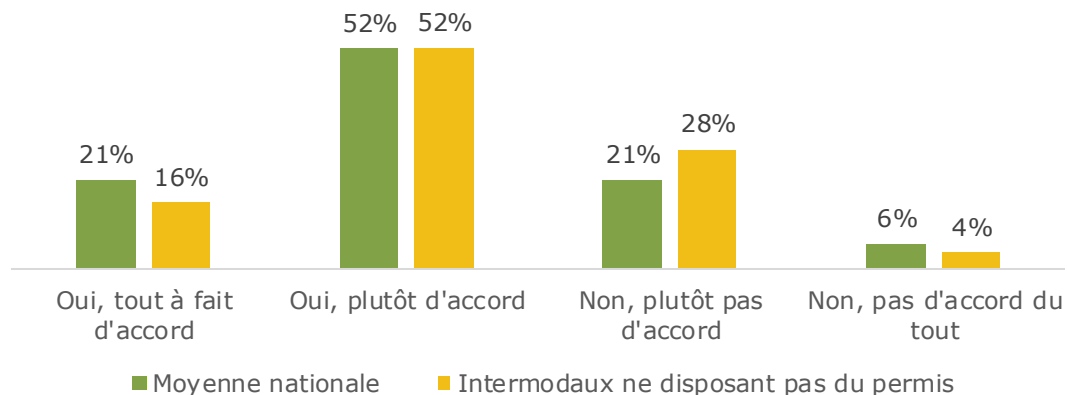
- Les personnes dont la voiture thermique est le mode principal (**25%**)

L'intermodalité dans les transports collectif, un choix qui ne satisfait globalement pas les sans permis

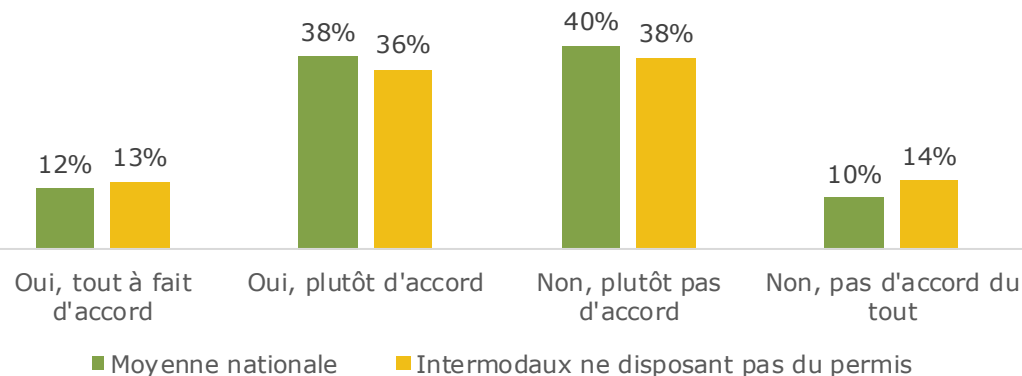
Quand vous prenez les transports collectifs, êtes-vous d'accord avec l'idée suivante : "vous êtes presque certain d'arriver à l'heure" ?



Quand vous prenez les transports collectifs, êtes-vous d'accord avec l'idée suivante : "vous vous sentez en sécurité" ?



Quand vous prenez les transports collectifs, êtes-vous d'accord avec l'idée suivante : "les lieux d'attente sont confortables" ?



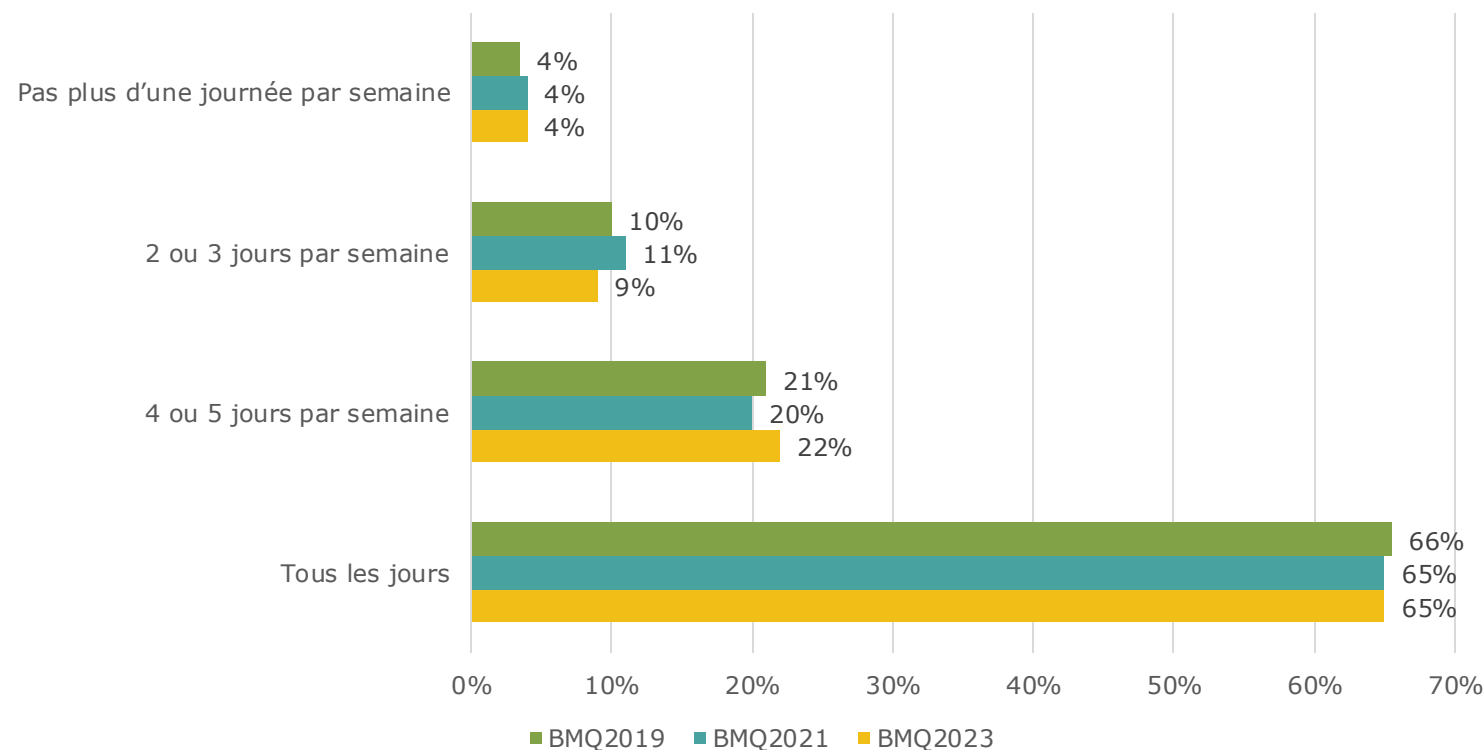
Les personnes sans permis et intermodales ne sont pas plus satisfaites que les autres de leurs modalités de déplacement. Ce constat se vérifie via l'analyse de leur rapport plutôt négatif aux transports collectifs, mode central de l'intermodalité :

- Sur l'idée d'être certain d'arriver à l'heure : **40%** de cet échantillon est plutôt d'accord contre **49%** au niveau national.
- Sur l'idée de se sentir en sécurité : **28%** de cet échantillon n'est plutôt pas d'accord contre **21%** au niveau national.
- Sur l'idée que les lieux d'attente sont confortables : **14%** de cet échantillon n'est pas du tout d'accord contre **10%** au niveau national.

Ainsi, les personnes n'ayant pas le permis mais optant pour l'intermodalité, subissent probablement leur choix de déplacement.

Une intensité de mobilité inchangée depuis 4 ans

Intensité de la mobilité
Comparaisons 2019-2023
(n=12 387)

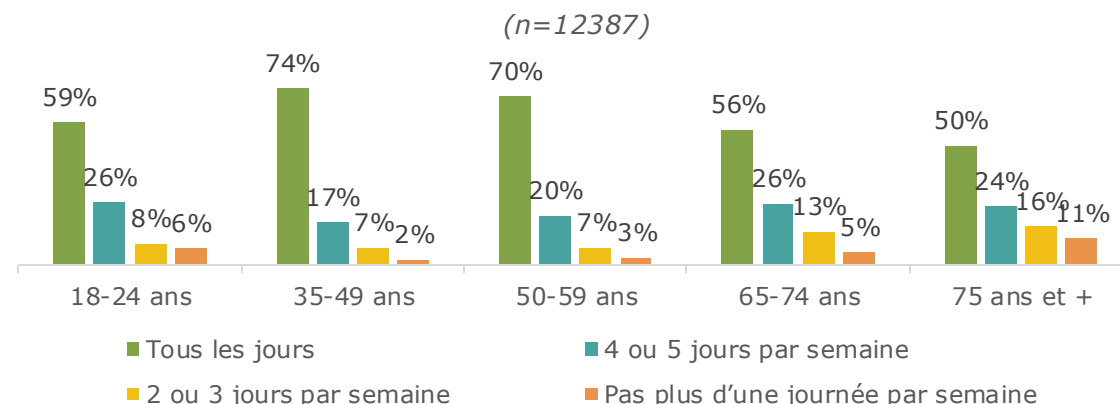


Quelques oscillations négligeables

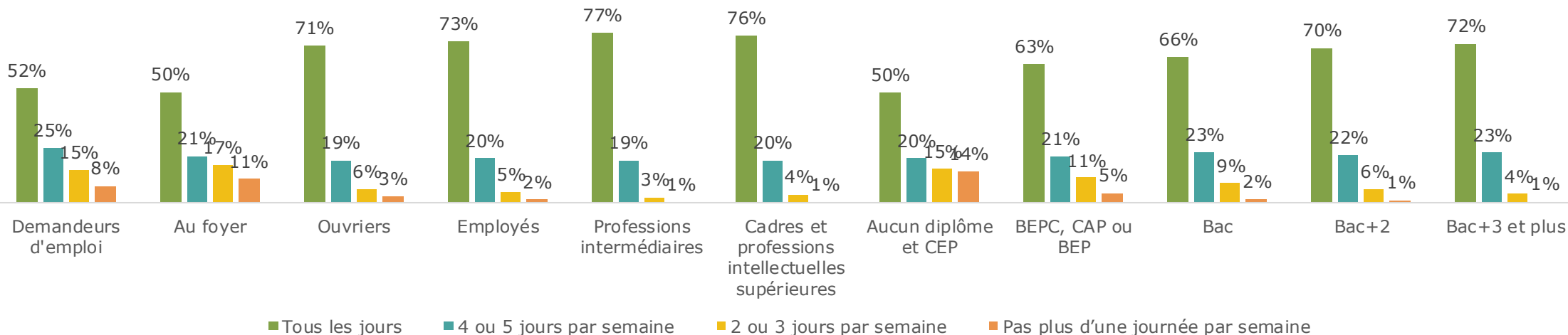
L'intensité de mobilité, et donc les phénomènes d'hypermobilité comme d'immobilité, restent sensiblement les mêmes comparés aux éditions précédentes.

Les personnes précaires sont les plus touchées par les phénomènes d'immobilité (1)

L'intensité de mobilité varie selon l'âge. Les 35-59 ans sont naturellement les plus mobiles car il s'agit des tranches d'âges de la population active. Si **66% de la population générale en moyenne se déplace tous les jours**, c'est le cas de **74%** des 35-49 ans et de **70%** des 50-59 ans. Les jeunes et les personnes âgées sont les catégories de population les moins mobiles, en particulier les personnes âgées de plus de 75 ans parmi lesquelles **11%** ne se déplacent pas plus d'une journée par semaine. Ces deux échantillons sont généralement des populations à plus faibles revenus que la moyenne.



(n=12387)

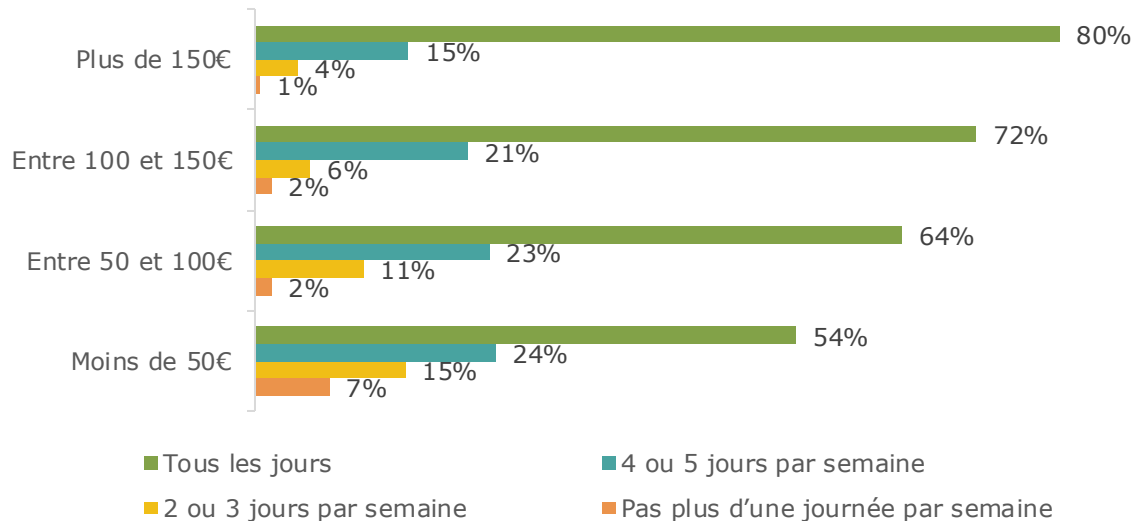


La catégorie socio-professionnelle ainsi que le niveau de diplôme impactent également l'intensité de mobilité. Respectivement, **8%** des demandeurs d'emploi, **11%** des personnes au foyer et **14%** des personnes titulaires d'aucun diplôme ou CEP (Certificat d'Etudes Primaires) ne se déplacent pas plus d'une journée par semaine. Ces catégories de population plus précaires et plus fragilisées sont donc les moins mobiles. On observe qu'**à mesure que le niveau de qualification et la catégorie socio-professionnelle s'élèvent, les phénomènes d'hypermobilité sont plus courants et perceptibles.**

Les personnes précaires sont les plus touchées par les phénomènes d'immobilité (2)

Montant approximatif des dépenses personnes mensuelles de carburant pour des déplacements du quotidien

(n=12387)



Si seulement **4% de la population générale ne se déplace en moyenne pas plus d'une journée par semaine**, ce chiffre est plus élevé à mesure que le montant mensuel alloué aux dépenses de carburant est faible :

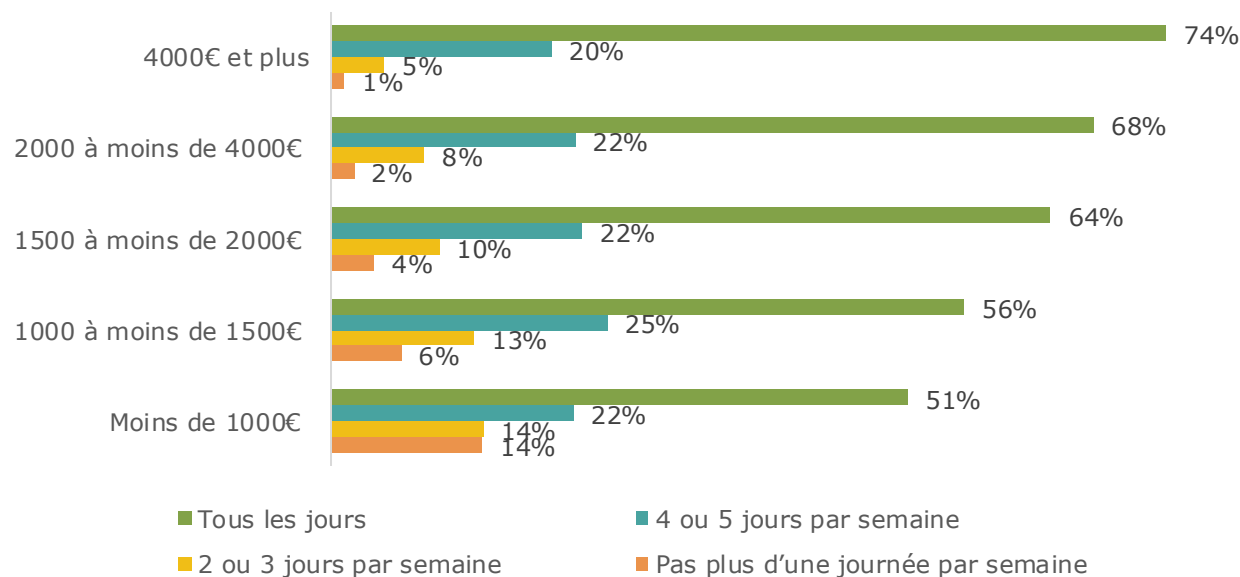
- **7%** des personnes qui dépensent moins de 50 € de carburant par mois
- **2%** des personnes dont le budget mensuel de carburant se situe entre 50 et 150 €
- **1%** pour celles qui y allouent plus de 150 € par mois

Ces chiffres corroborent par défaut les phénomènes de dépendance à la voiture.

Les revenus nets mensuels d'un foyer constituent une variable importante sur la fréquence de déplacement des ménages. Encore une fois, si 4% de la population générale en moyenne ne se déplacent pas plus d'une journée par semaine, c'est le cas de 14% des personnes issues d'un foyer dont les revenus ne dépassent pas 1000 € par mois et de 6% de celles issues d'un foyer dont les revenus sont compris entre 1000 et 1500 € par mois. Plus généralement, ces catégories de population aux revenus peu élevés sont celles qui sont les moins mobiles (se déplacent 2 ou 3 jours par semaine/ne se déplacent pas plus d'une journée par semaine).

Revenus agrégés nets mensuels du foyer

(n=12387)



Les personnes précaires sont les plus touchées par les phénomènes d'immobilité (3)

	Les plus vulnérables destinés à rester chez eux			Les plus isolés et les moins bien dotés, les plus pénalisés				Les dépendants à la voiture individuelle contraints de se restreindre		
Fréquence générale des mobilités du quotidien (moyenne nationale)	75 ans et plus	Demandeurs d'emploi longue durée (>2 ans)	Autres personnes sans activité professionnelle	Personnes non titulaires du permis	Personnes non équipées en mobilité	Personnes n'ayant accès à aucune solution de transport	Habitant.es de communes très peu denses*	Revenus agrégés inférieurs à 1500€/mois	Propriétaire d'une voiture en circulation depuis plus de 15 ans	Personnes au budget carburant mensuel de moins de 50€
Mobilités du quotidien faibles (1 ^{er} quartile) (26%)	39%	43%	37%	40%	40%	61%	33%	40%	33%	35%
Mobilités du quotidien basses (2 ^{ème} quartile) (24%)	27%	22%	22%	23%	21%	16%	22%	24%	26%	28%
Mobilités du quotidien élevées (3 ^{ème} quartile) (25%)	22%	17%	22%	19%	22%	13%	16%	16%	19%	24%
Mobilités du quotidien fortes (4 ^{ème} quartile) (26%)	12%	19%	19%	18%	16%	10%	29%	19%	22%	13%

Les phénomènes d'immobilité sont l'apanage des publics les plus précaires. On retient trois catégories de population peu mobiles :

- **Les personnes vulnérables d'un point de vue socio-économique** qui sont destinées à rester chez elle, soit par perte d'autonomie, soit par contrainte financière. La fracture numérique peut aussi constituer une barrière psychologique favorisant l'immobilité chez ce public.
- **Les personnes isolées et peu dotées en solutions de transport à proximité de chez elles.** Le manque d'alternatives et de dessertes de transport les contraint à moins se déplacer que les autres. On notera que ces personnes, touchées par l'immobilité, sont très souvent éloignées des centres urbains et dépourvues de commerces et services à proximité. Elles doivent réaliser plus de déplacements sur des longues distances et sont donc davantage pénalisées.
- **Les personnes identifiées comme « dépendantes à la voiture individuelle »** qui ont de faibles revenus et sont limitées en dépenses de carburant chaque mois pour se déplacer. Certaines d'entre elles sont propriétaires de voitures anciennes (plus de 15 ans) et n'ont pas les moyens financiers pour la remplacer. Ce public motorisé affecté par la charge financière d'un véhicule personnel se restreint dans ses déplacements du quotidien.

En revanche, les personnes équipées d'une voiture diesel font partie du 4^{ème} quartile et ont donc une fréquence générale des mobilités du quotidien fortes (**32%**). Il en va de même pour les personnes équipées d'un deux-roues motorisé thermique (**34%**). On peut imaginer qu'une partie du dernier échantillon (personnes dépendantes à la voiture individuelle) est très mobile et que fautes d'alternatives, elle subit les coûts qu'un véhicule personnel peut engendrer.

* Densité des communes, données 2018 et millésime 2021 (ici, 4% de la population générale)



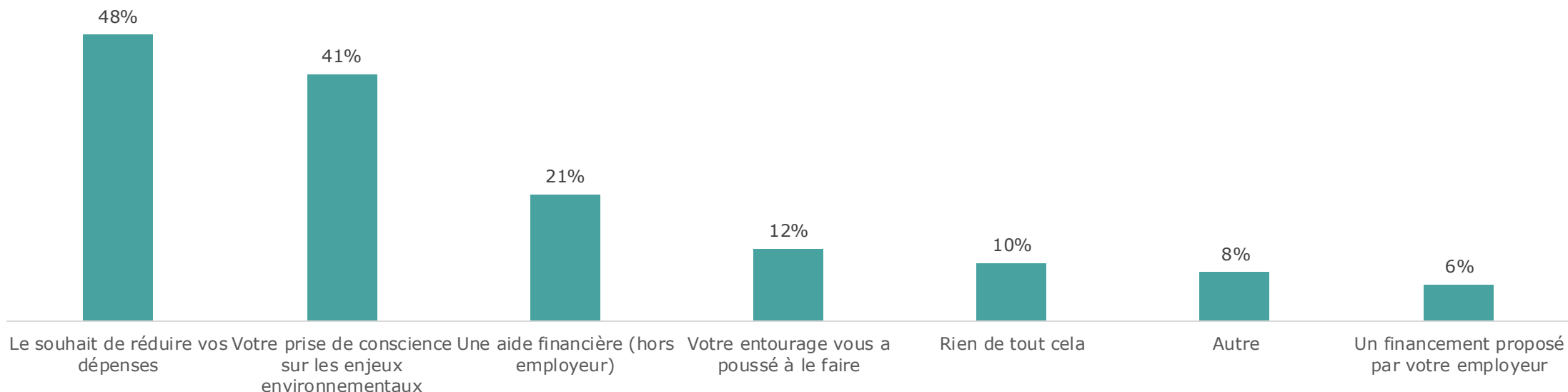
Chapitre 5 :

Les usages des solutions alternatives en 2023

La voiture électrique, investissement des ménages aisés... pour réduire leurs dépenses

Quels sont les deux éléments principaux qui vous ont incité à utiliser une voiture électrique pour vos déplacements du quotidien ?

(base répondants usagers d'une voiture électrique, n = 698)



Pour rappel, la voiture électrique reste **un mode de déplacement très marginal en France** : elle n'est utilisée que par 3% des répondant.es en mode principal (et 2% en mode secondaire), tandis que seuls 4% en sont équipés.

Parmi ces Français.es qui sont devenu.es usagers de la voiture électrique, une majorité relative l'ont fait **pour des raisons économiques** (48%), même si, à la différence de modes comme le vélo, le covoiturage ou encore les transports en commun, **l'argument environnemental** a aussi pesé pour de nombreuses personnes (41%), assez loin devant des propositions d'aides financières par exemple. Ce dernier cas concerne en proportion importante **les rares habitants des « communes très peu denses »** qui ont sauté le pas (63% d'entre eux).

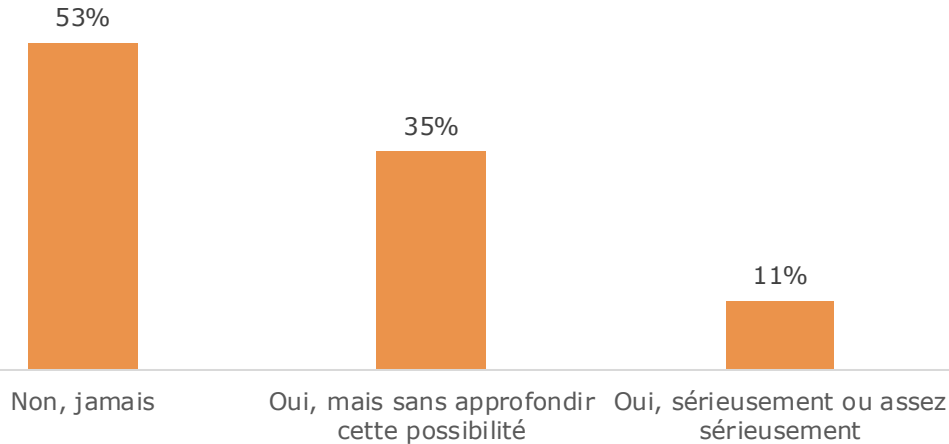
Le souhait de réduire ses dépenses est en moyenne plus fréquemment observés chez les retraités (**62%** d'entre eux), mais aussi chez les **ménages dont le revenu mensuel est supérieur à 2000 € par mois (54%** d'entre eux) : ainsi, ceux-ci apparaissent plus à mêmes d'effectuer cet investissement coûteux, avec une vision de long terme sur leurs finances.

Enfin, la voiture électrique est de plus en plus aussi utilisée pour des déplacements longue distance : **78% de ses usagers lui font confiance pour des trajets de plus de 100 kilomètres** (« tout le temps », « souvent », « de temps en temps » ou « rarement ».)

La voiture électrique, un équipement encore perçu comme trop cher donc inenvisageable

Avez-vous déjà songé à la solution de la voiture électrique ?

(n = 9 807, base répondants usagers d'une voiture non électrique)



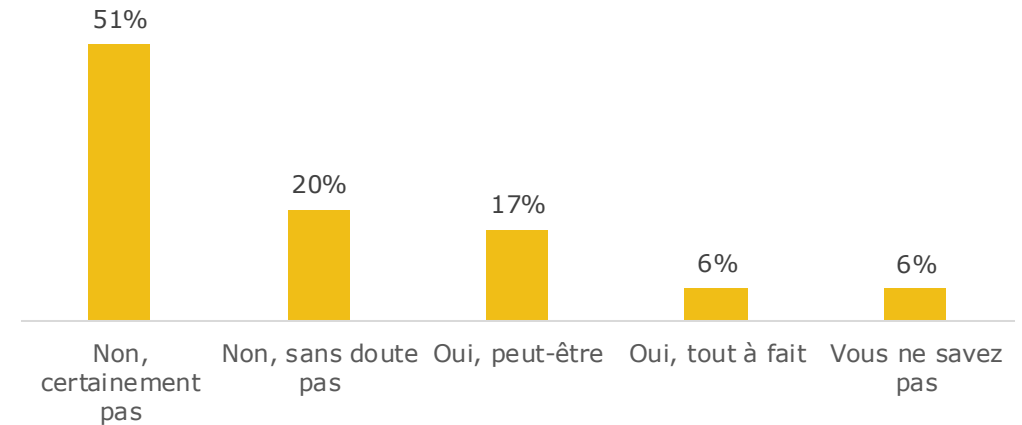
Chez les automobilistes n'utilisant pas de voiture électrique, un lien de corrélation apparaît entre le fait de ne pas envisager d'aller vers elle, d'une part, et l'impression de ne pas pouvoir en acheter une, d'autre part : ainsi, ils sont **53% à n'avoir jamais songé à la voiture électrique, et 51% à déclarer n'avoir certainement pas les moyens** d'en acquérir une.

Cette association entre voiture électrique et coût élevé se confirme notamment, et sans surprise, **au sein des catégories défavorisées de la population :**

- Les demandeurs d'emploi (**65%** n'y songent pas, **69%** pensent ne pas avoir les moyens, et même **70%** et **75%** pour les demandeurs d'emploi de longue durée)
- Les employés (**59%** et **56%**) et ouvriers (**63%** et **61%**)

A votre avis, vos moyens vous permettent-ils l'achat d'une voiture électrique pour faire des déplacements du quotidien ?

(n = 9 807, base répondants usagers d'une voiture non électrique)



- Les ménages dont le revenu est inférieur à 1500 €/mois (**66%** et **67%**).

Elle concerne également de manière accrue les personnes se déclarant sceptiques face à l'urgence environnementale (**72%** et **66%**) ainsi que les habitants des communes rurales (**63%** et **65%**).

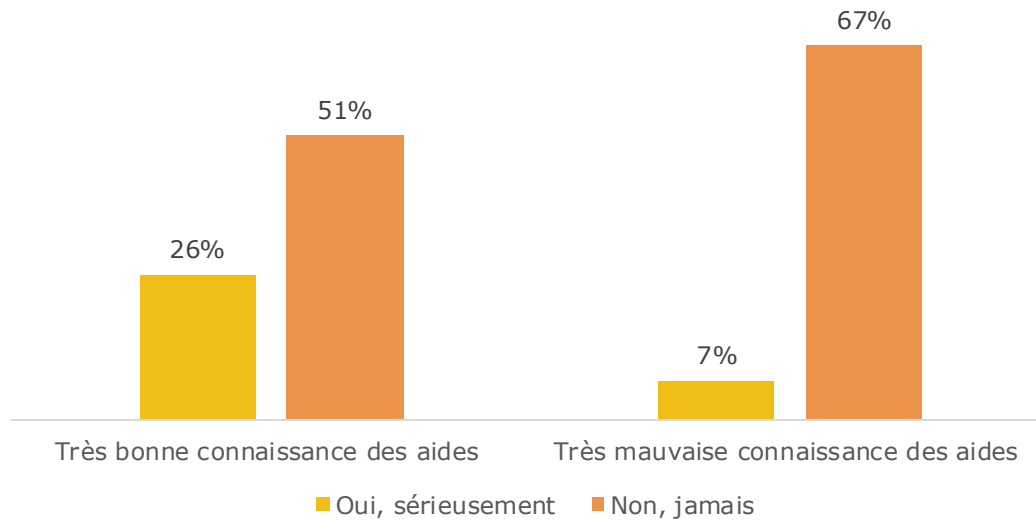
Au contraire, **les cadres sont 65% à y avoir déjà pensé**, même si 46% n'ont « pas approfondi cette possibilité ».

Enfin, une majorité des automobilistes classiques considèrent que **la disponibilité de bornes de recharge de voitures électriques proche de chez eux est « assez difficile, très difficile voire impossible » (61%)**. Cette perception est d'autant plus accrue au sein des catégories citées précédemment.

Bien connaître les aides, un impact positif mais insuffisant pour envisager massivement de passer à l'électrique

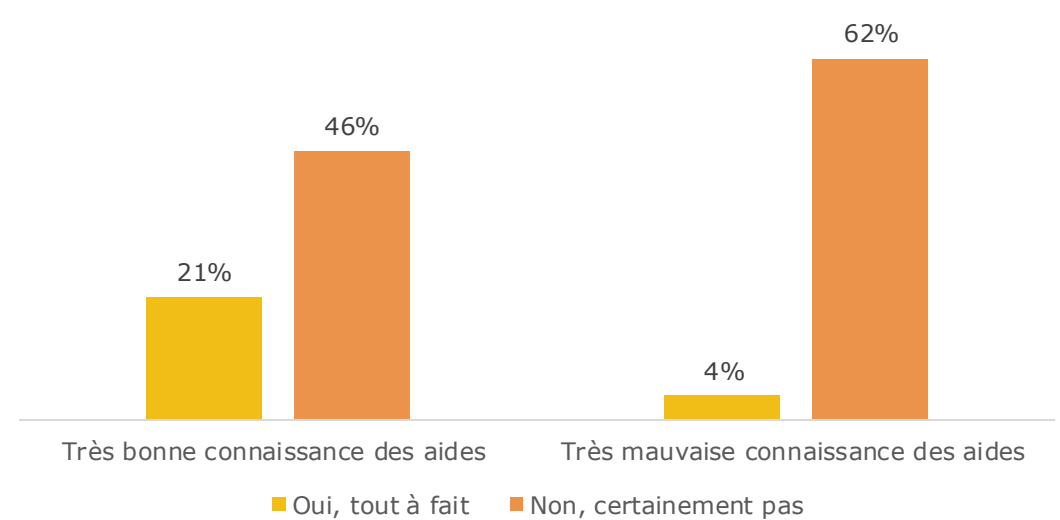
Avez-vous déjà songé à la solution de la voiture électrique ?

n = 6 348, parmi les usagers de voitures non électriques



Selon vous, vos moyens vous permettent-ils l'achat d'une voiture électrique pour faire des déplacements du quotidien ?

n = 5 527, parmi les usagers de voitures non électriques



N.B : pour une question de lisibilité, les réponses intermédiaires n'apparaissent pas sur les graphiques

De manière générale, très bien connaître les aides financières facilitant le passage à une voiture propre a **un impact positif sur le fait d'envisager sérieusement de passer à la voiture électrique** lorsqu'on est un automobiliste non électrique : **+19%** par rapport à ceux qui connaissent mal les aides, et **+17%** quant à la perception d'avoir les moyens de se permettre l'achat.

Néanmoins, s'il s'agit bel et bien d'une variable déterminante, elle n'a pas d'effet « magique » : ainsi, même lorsqu'ils connaissent très bien les aides financières liées à la mobilité, **les Français.es n'ont très majoritairement jamais pensé à changer de véhicule** pour passer à l'électrique (**51%**) et ont tout de même l'impression de ne pas avoir les moyens de se le permettre (**46%**).

La location longue durée, une solution jugée plus acceptable

En remplacement de votre voiture actuelle, une solution de location longue durée d'une voiture électrique pourrait-elle vous intéresser ?

n = 9 807, base répondants usagers d'une voiture non-électrique
Proposition aléatoire parmi les 4 propositions de loyer

	75 € / mois	100 € / mois	150 € / mois	200 € / mois
Oui, tout à fait	10%	8%	5%	3%
Oui, peut-être	29%	26%	22%	18%
Non, sans doute pas	17%	17%	20%	22%
Non, certainement pas	36%	41%	45%	51%
Vous ne savez pas	7%	8%	8%	6%

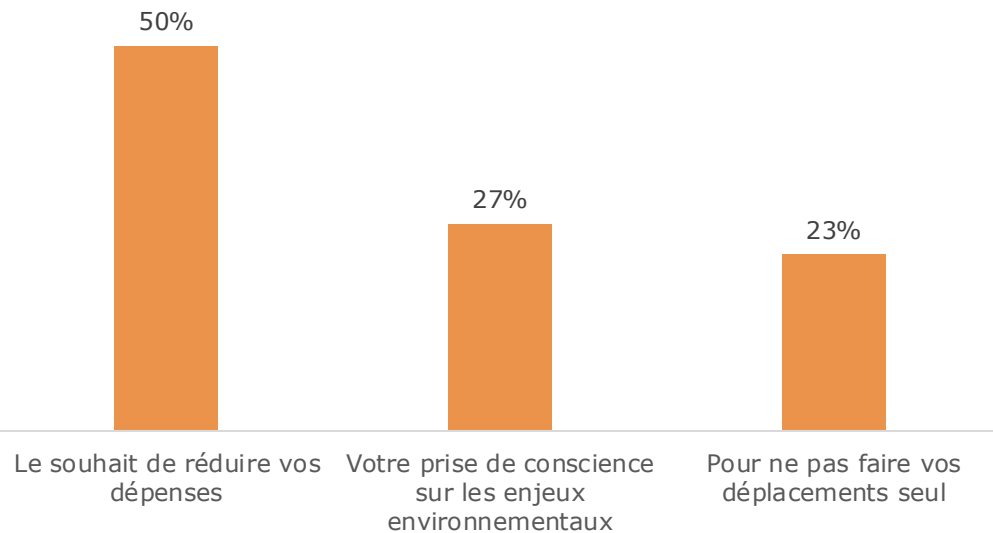
Même avec un loyer de 75 € par mois, **la majorité des automobilistes ne possédant pas de voiture électrique (53%) ne seraient pas intéressés** par un dispositif de location longue durée, contre **39%** qui pourraient l'envisager. Néanmoins, en comparaison aux 23% qui considèrent avoir les moyens d'acheter une voiture électrique, **cela reste un résultat plutôt encourageant**, et ce jusqu'au loyer de 150 € par mois (27% « oui tout à fait » et « oui, peut-être »).

Si les profils types favorables ou défavorables sont globalement les mêmes que pour la question de l'achat – ce qui suggère que la question de la location n'est pas le seul frein à la voiture électrique (bornes de recharge, autonomie...), une différence est notable : **la location longue durée intéresse de manière accrue les personnes dépensant plus de 100 € de carburant par mois**. A titre d'exemple, 17% de ceux ayant des dépenses à + de 150 € / mois sont « tout à fait » intéressés par l'offre à 75 € / mois.

Le covoiturage, solution informelle des automobilistes au budget qui se resserre

Quels sont les deux éléments principaux qui vous ont incité à faire du covoiturage ?

n = 2 868 (base répondants covoitureurs)



Bien que les raisons ayant poussé les covoitureurs à adopter cette pratique apparaissent multiples et diverses, trois ressortent particulièrement, avec en premier lieu **la volonté de faire des économies**, qui a convaincu la moitié des adeptes du covoiturage.

En termes de profils, si globalement le nombre de conducteurs et de passagers est équilibré, deux sociotypes se distinguent :

- **Ceux étant aux « extrêmes »**, en termes d'âge (- de 24 ans, + de 75 ans) ou de situation (étudiants, CSP-, revenus inférieurs à 1500 €/mois), beaucoup plus susceptibles d'être **passagers**
- **Ceux étant « dans la moyenne »** (âge moyen, CSP moyenne), plus susceptibles d'être **conducteurs ou les deux** car possédant un véhicule

Par ailleurs, les automobilistes ayant des dépenses élevées de carburant (+ de 100 € par mois) sont particulièrement susceptibles d'être covoitureurs conducteurs ou passagers en alternance (**41%** d'entre eux), c'est-à-dire **des personnes prêtes à adopter le covoiturage pour conserver leur mode de déplacement** malgré le coût de plus en plus élevé que la voiture induit. On les retrouve de manière accrue **dans les « pôles urbains moyens »**, comportant entre 100 000 et 200 000 habitants (**56%**)*.

*Zonage tranche agrégée d'unité urbaine, 2020

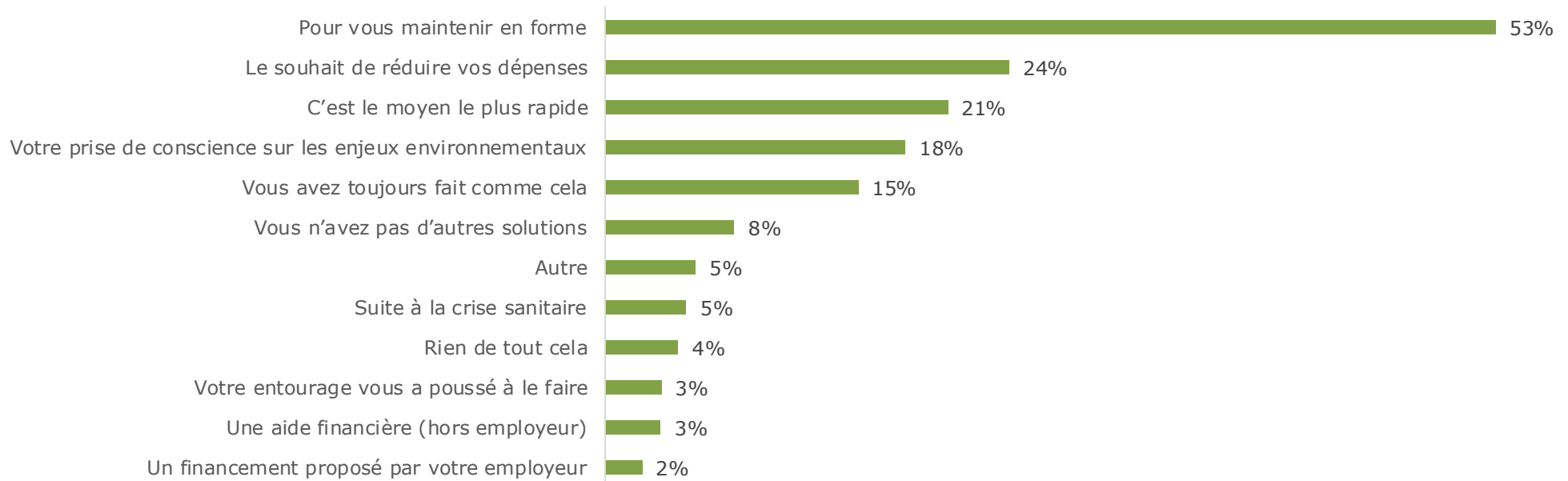
Enfin, il est à noter **l'immense difficulté que rencontre le covoiturage « formel » ou « institutionnalisé »** : seuls 8% des adeptes le sont devenus « un peu » ou « totalement » grâce au Plan covoiturage du gouvernement, tandis qu'en dehors du « symbole » BlaBlaCar*, qui agrège 46% du trafic, aucune plateforme de mise en relation, publique ou privée, ne dépasse les 7% du public de covoitureurs actuels. Au contraire, **37% s'organisent sans appui d'un opérateur.**

*N.B : la question ayant été posée sur le covoiturage du quotidien, c'est l'option « BlaBlaCar Daily » qui a été proposée aux répondants. Il est fort probable que le volume de personnes déclarant l'utiliser l'aient confondu avec BlaBlaCar « classique » (trajets longue distance), ce qui tend tout de même à démontrer la position dominante de cette plateforme sur le marché.

Sport-santé, combinaison gagnante pour inciter à la pratique cycliste

Quels sont les deux éléments principaux qui vous ont incité à utiliser le vélo pour vos déplacements du quotidien ?

n = 2 023 (base répondants cyclistes)



Les motivations des cyclistes du quotidien pour se déplacer à vélo sont très claires : bien avant les considérations environnementales, l'efficacité ou encore les économies potentielles réalisées, c'est surtout **la possibilité de se maintenir en bonne condition physique qui a incité les répondant.es**. Même si l'on ne s'attarde que sur les usagers du vélo au quotidien, **cette raison arrive en tête (46%) loin devant la rapidité (32%)**.

Cette affirmation concerne surtout **les personnes âgées/retraitées (69%)**, tandis que les personnes aux dépenses de carburant élevées (+ de 100€) sont plus sensibles que la moyenne à **l'argument économique (36% d'entre elles)**.

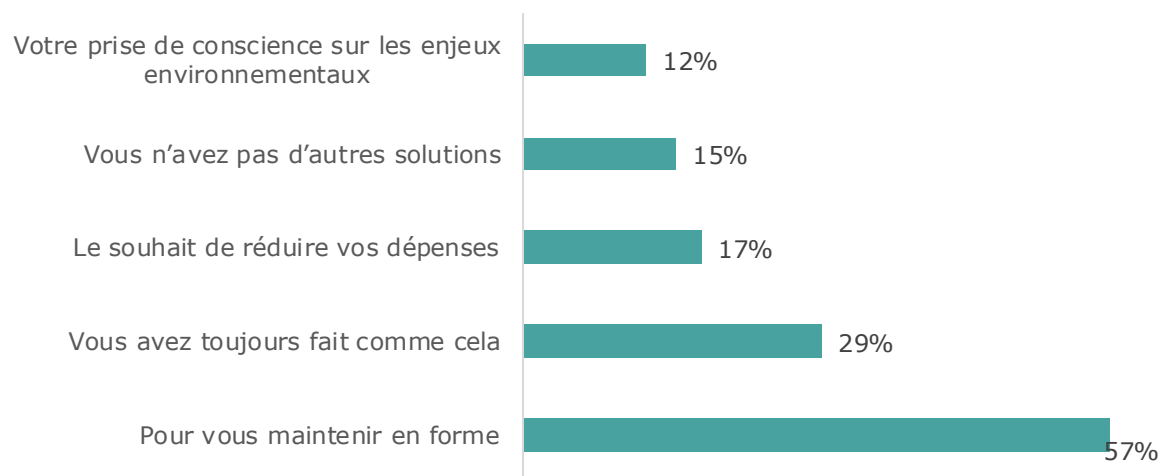
La volonté de garder la forme grâce à la bicyclette concerne par ailleurs de manière accrue **les cyclistes des espaces peu denses**, villes et bourgs ruraux de moins de 20 000 habitant.es (**60%** d'entre eux), alors que **dans les grandes métropoles, c'est la rapidité** qui est plutôt mise en exergue.

En revanche, à rebours de la tendance médiatique observée ces 3 dernières années, **la crise sanitaire ne semble pas avoir été un argument majeur** d'incitation à la pratique du vélo. Du moins, celle-ci n'a pas été identifiée comme tel par les enquêté.es.

La marche, un mode de déplacement pour se maintenir en forme

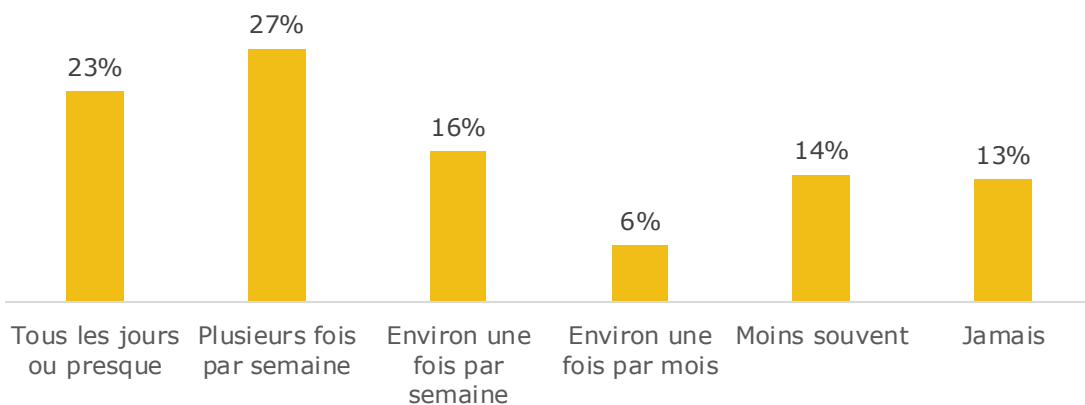
Hormis vos loisirs, quels sont les deux éléments principaux qui vous ont incité à marcher pour vos déplacements du quotidien ?

(n=8222), base des répondants marchant au moins une fois par semaine



Pour vos déplacements du quotidien, vous arrive-t-il de marcher pour des trajets d'au moins 15 minutes (avec ou sans autre mode de transport)

(n=12387)



Si les raisons incitant à la marche sont nombreuses, cinq ressortent particulièrement, au rang desquelles **le maintien en forme, retenu par plus de la moitié de l'échantillon (57%)**.

Si cette motivation est peu partagée par les jeunes de 18 à 24 ans (37%), **le maintien en forme est plébiscité par les personnes âgées de plus de 65 ans (71%)**.

Plus de **63% des automobilistes, tous niveaux de dépenses mensuelles de carburant confondus**, citent également ce motif comme incitatif à la marche.

Les catégories de population précaires sont par ailleurs surreprésentées au sein des marcheurs « dépendants » (ayant répondu « vous n'avez pas d'autres solutions », moyenne nationale **15%**) :

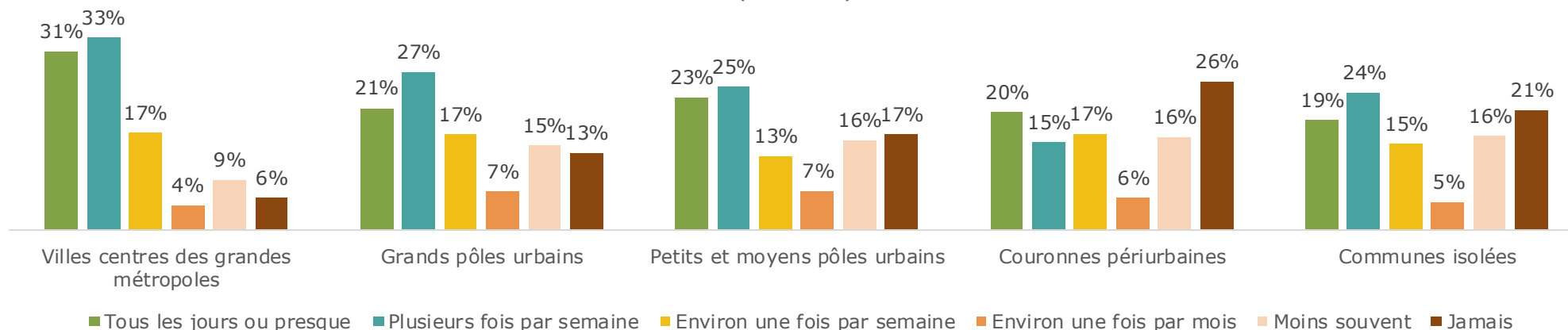
- Les demandeurs d'emploi (**24%**)
- Les étudiants (**26%**)
- Les personnes sans activité professionnelle (**24%**)
- Les personnes vivant dans un foyer aux revenus faibles (< 1000 €/mois) (**22%**)

La moitié de la population générale marche régulièrement au quotidien (tous les jours ou presque et plusieurs fois par semaine). Toutefois, une partie non négligeable de la population ne marche pas ou seulement à de rares occasions (27%).

Le piéton roi dans les grandes villes

Pour vos déplacements du quotidien, vous arrive-t-il de marcher pour des trajets d'au moins 15 minutes (avec ou sans autre mode de transport) ?

(n=12386)



La densité du territoire impacte grandement la fréquence de marche des enquêtés. Moins le territoire est dense, moins ses habitant.es sont susceptibles de marcher régulièrement. Si **50% de la population générale marche régulièrement** (trajets d'au moins 15min tous les jours ou presque/plusieurs fois par semaine), c'est le cas de **65%** des habitant.es des villes centres des grandes métropoles. Cela peut s'expliquer par la piétonnisation plus marquée sur ces territoires ainsi que par les politiques publiques d'apaisement de la circulation qui facilitent grandement la pratique de la marche au quotidien.

Ce sont dans les couronnes périurbaines et dans les communes isolées que l'on retrouve le moins de marcheurs quotidiens. Si **27% de la population générale ne marche pas ou qu'à de rares occasions** (jamais ou moins souvent), c'est le cas de **26%** des habitant.es de couronnes périurbaines et **21%** des habitant.es de communes isolées. La dépendance à la voiture individuelle et les distances plus longues peuvent influencer sur ce résultat.






Parmi la moitié des répondants (**50%**) assurant marcher **régulièrement au quotidien** (trajets d'au moins 15min tous les jours ou presque/plusieurs fois par semaine), les 65-74 ans (**59%**) et les cadres et professions intellectuelles supérieures (**57%**) sont surreprésentés.

Les **personnes disposant d'un mode de transport a priori vertueux pour l'environnement sont des marcheurs du quotidien** : **77%** des personnes disposant d'un abonnement vélo en libre-service, **69%** de celles ayant un abonnement de transport en commun et **68%** de celles utilisant un objet de glisse urbaine personnel.

C'est aussi le cas des personnes bien dotées en solutions alternatives à la voiture individuelle : personnes bénéficiant à proximité d'une offre de scooters en libre-service (**72%**), de voitures en libre-service (**66%**) et de trottinettes électriques en libre-service (**62%**)

Le temps de marche hebdomadaire est concomitant de l'isolement

Sont surreprésentées parmi les marcheurs occasionnels (moins d'une heure par semaine, moyenne nationale **24%**) :

- Les personnes au foyer (**34%**) 
- Les personnes sans diplôme ou en conseil en évolution professionnelle (**30%**) 
- Les habitant.es de communes très peu denses (**32%**) 
- Les personnes dont la fréquence générale des mobilités du quotidien est faible (1^{er} quartile) (**30%**) 
- Les personnes n'arrivant pas à se faire une opinion sur les questions environnementales (**31%**) 

Le pool de marcheurs occasionnels est constitué en grande partie de personnes souffrant de l'isolement, qu'il soit social, économique ou géographique. Il s'agit aussi d'un public peu sensible aux questions environnementales et qui se déplace peu, pour des raisons financières, de perte d'autonomie, d'éloignement des commerces et services ou bien du manque d'espaces publics favorables à la marche.

Parmi les marcheurs du quotidien, **un bon tiers marche entre 1 et 2 h par semaine (35%)**. Seuls les artisans, commerçants et chefs d'entreprises se distinguent puisqu'ils sont **47%** dans ce cas, ce résultat pouvant se traduire par leurs lieux de travail changeants.

Parmi les grands marcheurs du quotidien (entre 2h et 4h de marche hebdomadaire, moyenne nationale **22%**), certaines catégories de population sont surreprésentées :

- Les personnes ayant a priori adopté un mode de transport plus favorable à l'environnement : disposant d'un abonnement vélo en libre-service (**29%**), d'une voiture électrique (**27%**), d'une trottinette non-électrique (**27%**)
- Les propriétaires de voiture ancienne (11 à 15 ans) (**27%**)
- Les personnes dont le mode principal est : un deux-roues motorisé (**28%**), des transports en commun régionaux (**30%**)

Les « hypermarcheurs » du quotidien (>4h de marche hebdomadaire) sont principalement composés de personnes dont la marche ou le vélo est le mode principal (respectivement **28%** et **26%**) contre **19%** en moyenne nationale.

Zoom : mobilité contrariée vs immobilité totale, frontière entre emploi précaire et chômage pour les catégories défavorisées de la population

En s'attardant sur les catégories socio-professionnelles dites « défavorisées » et sur leurs pratiques de mobilité, notamment les mobilités alternatives, une frontière semblent séparer :

- **D'un côté les personnes certes précaires mais exerçant une activité professionnelle**, en majorité des ouvriers, qui arrivent à être **relativement mobiles** bien que cette mobilité soit « difficile » ;
- **De l'autre les demandeurs d'emploi**, qui pour une partie d'entre eux ont basculé dans **l'immobilité**, l'impossibilité de se déplacer étant une des causes de l'absence d'activité professionnelle.

Certains chiffres corroborent ces observations :

Les demandeurs d'emploi :

- Sont plus susceptibles que la moyenne de **ne pas avoir le permis (19%** d'entre eux)
- Sont surreprésentés parmi les répondant.es n'ayant **aucune solution de transport à titre personnel (16%** d'entre eux), ou ne possédant rien comme moyen de transport personnel (**16%**)

Pour les demandeurs d'emploi de longue durée (+ d'1 an), le constat est aggravé :

- Parmi les demandeurs d'emploi n'ayant pas le permis, **60% le sont depuis plus d'un an**
- Ils sont d'ailleurs surreprésentés parmi les personnes ayant **une mobilité quotidienne faible** (premier quartile) en termes de fréquence des déplacements

Les travailleurs précaires – Ouvriers

- Sont plus susceptibles de posséder, pour effectuer leurs déplacements, **un deux-roues (21% d'entre eux) ou une trottinette (17% d'entre eux)**
- D'ailleurs, ils sont **32%** à avoir un deux-roues comme moyen de mobilité principal

Pour ceux possédant une voiture :

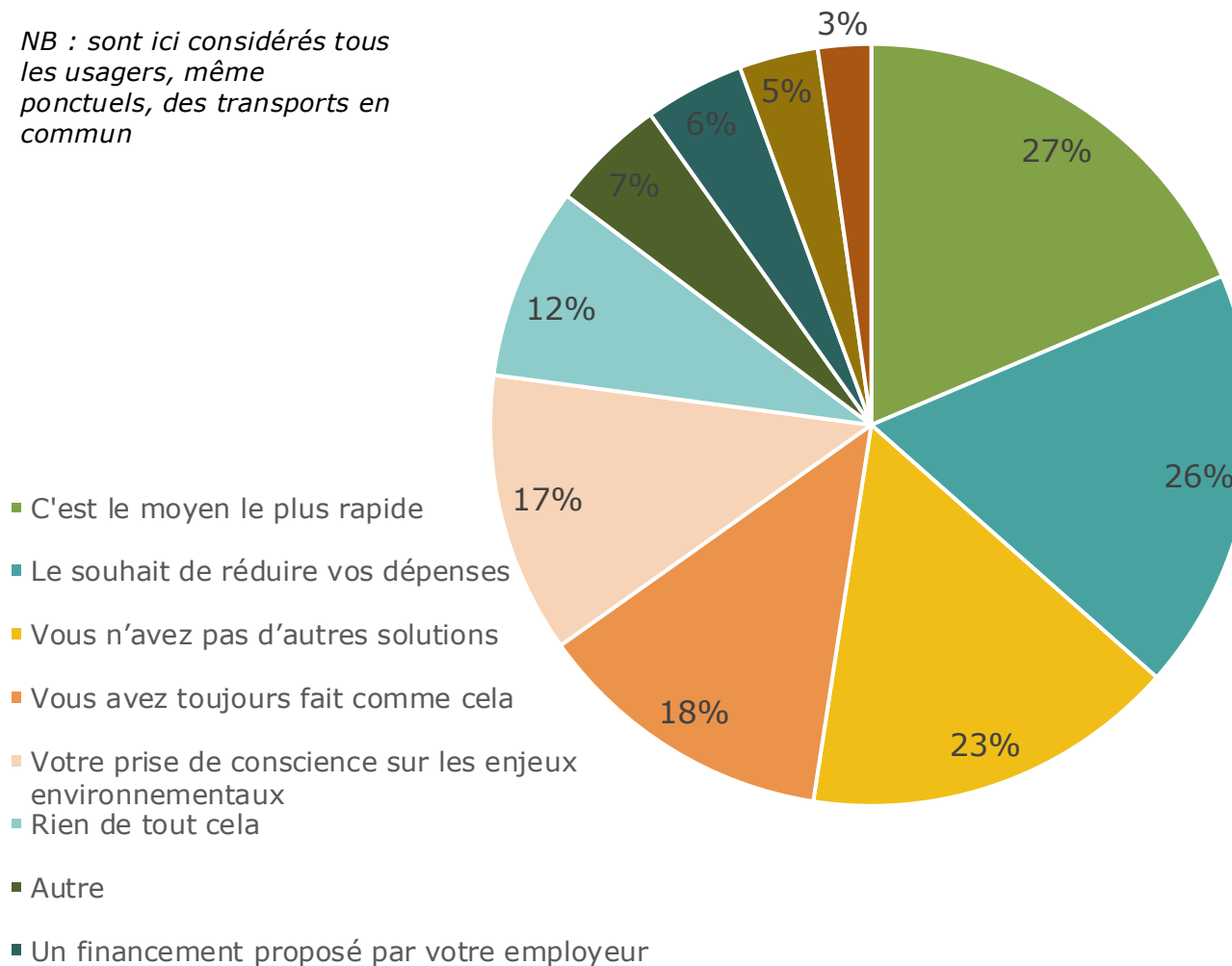
- Celle-ci est plus souvent très ancienne – **17%** des ouvriers ont un véhicule **mis en circulation il y a plus de 15 ans**
- Ils sont plus susceptibles d'avoir **des dépenses de carburant très élevées**, à hauteur de plus de 150 € / mois (**18%** d'entre eux)

Les transports en commun plebiscités pour leur efficacité... mais aussi par contrainte

Quels sont les deux éléments principaux qui vous ont incité à utiliser les transports collectifs pour vos déplacements du quotidien ?

n = 6 374

NB : sont ici considérés tous les usagers, même ponctuels, des transports en commun



Pour rappel, 17% des Français.es ont pour mode principal les transports en commun, répartis entre les TC Urbains (14%) et les transports régionaux (3%).

Le fait qu'un usager des transports les choisisse pour ses déplacements quotidiens résulte de 5 facteurs principaux, **la rapidité du trajet en tête, notamment en zone urbaine dense**, Paris en exemple symbolique (42% des répondant.es parisien.ne.s à cette question).

Néanmoins, **l'usage contraint reste un argument majeur**, que cette contrainte soit budgétaire (souhait de réduire ses dépenses) ou par manque d'alternatives (pas d'autres solutions), propositions agrégeant **49%** des répondant.es à cette question. Au contraire, **la prise de conscience écologique reste en retrait**.

La contrainte par manque d'alternatives concerne surtout, à hauteur de **35%** chacun :

- Les étudiants
- Les demandeurs d'emploi
- Les ménages précaires (moins de 1500 € / mois)

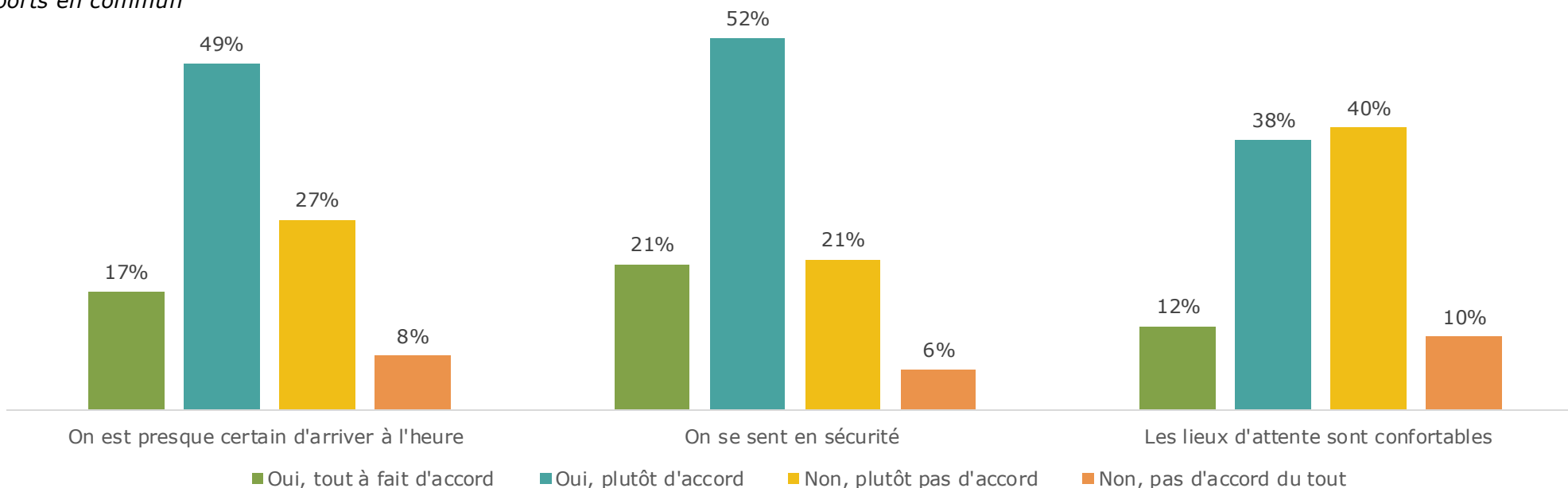
Pour ces derniers, étonnamment, la volonté de réduire ses dépenses est plutôt faiblement avancée. Ce sont surtout **les personnes ayant des dépenses de carburant mensuelles élevées qui l'affirment**, à savoir **34%** d'entre elles.

Des usagers des transports plutôt satisfaits...

Quand vous prenez les transports collectifs, êtes-vous d'accord avec les idées suivantes ? (base usagers des TC)

n = 6 399

NB : sont ici considérés tous les usagers, même ponctuels, des transports en commun



De manière générale, les usagers des transports en commun sont **plutôt satisfaits des conditions de sécurité qu'ils y trouvent, et sont assez confiants sur le fait d'arriver à l'heure**. En revanche, une polarisation équitable existe concernant la perception du confort des lieux d'attente.

Au-delà des particularités inhérentes aux différentes catégories de la population, une apparaît avoir systématiquement une vision particulièrement négative des transports :

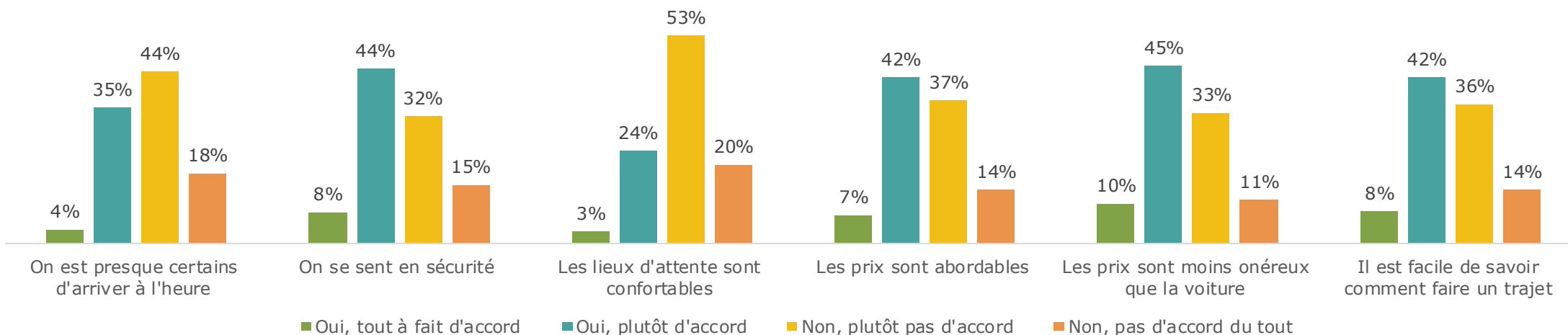
les personnes ayant des dépenses de carburant supérieures à 150 €, répondant par la négative aux trois questions de manière supérieure à la moyenne (respectivement 49%, 33% et 38%).

Il s'agit donc d'individus recourant régulièrement aux transports en commun malgré leur usage intensif à la voiture (au total 767 répondant.es sur cette enquête), probablement « obligés » à certaines occasions contre leur volonté.

... à la différence des projections faites par les non-usagers

Avec les transports en commun (base répondants non usagers des TC mais usagers d'une voiture) :

n = 5 437



Sur les indicateurs de ponctualité, sécurité et confort des lieux d'attente, **les personnes n'empruntant pas régulièrement les transports en commun ont une vision projetée beaucoup plus négative** que les usagers fréquents. C'est notamment le cas sur la confiance dans le fait d'être à l'heure (62% de « non » contre 66% de « oui »), mais c'est également visible sur le sentiment de sécurité (47% de « non » contre 27%) et la perception du confort des lieux d'attente (73% de « non » contre 50%).

Parmi ces non-usagers, **les femmes** sont plus nombreuses à s'inquiéter de la sécurité (**53%**), ainsi que **les jeunes de 18-24 ans (66%)**. Les plus de 75 ans présentent un positionnement inverse.

Les catégories socio-professionnelles plutôt défavorisées (ouvriers et employés) ont également tendance à avoir une image globalement plus négative que la moyenne des transports en commun.

Concernant les automobilistes, s'ils sont partagés sur la caractère abordable des prix des transports, **ils les trouvent majoritairement moins élevés que ceux liés à la voiture (55%)**. Cette affirmation est surtout vraie pour les habitants des **communes urbaines intermédiaires** (« pôle de vie secondaire »), dotées de réseaux de transport fonctionnels, très peu chers (voire gratuits), bien que assez peu développés et donc peu efficaces face à modes individuels. En revanche, ce constat ne se retrouve étonnamment pas chez les personnes ayant des dépenses élevées en carburant.

Enfin, les enquêtés se déclarant **sceptiques par rapport aux questions environnementales ont systématiquement et en proportion remarquable des réponses très négatives** par rapport aux TC, dans tous les domaines abordés ici (sécurité, confort, fiabilité...). Enfin, le **sentiment de difficulté lié à la planification d'un trajet reste un frein majeur pour la moitié des Français.es**.

Zoom : qui sont les usagers des transports satisfaits... ou pas ?

Les satisfaits

- **Les retraités** (75% satisfaits)
- **Les demandeurs d'emploi de + de 2 ans** (71%)

Mais aussi celles dont la fréquence de l'offre est plus élevée, à savoir :

- **Les usagers des TC urbains** en mode principal (71% satisfaits)

Les horaires

- **Les retraités** (84% d'entre eux sont satisfaits)
- **Les usagers des TC régionaux** en mode principal (82%)

*N.B : Si un écart léger existe entre les femmes et les hommes sur la question de la sécurité (**38% des femmes ne sont « plutôt pas d'accord »**, contre **27% des hommes**), cette différence est beaucoup moins marquée que concernant les jeunes urbains, tous genres confondus.*

La sécurité

- **Les jeunes** (à 56% satisfaits)
- **Les usagers des TC régionaux** (63% satisfaits), en comparaison à ceux des TC urbains (53% satisfaits) notamment

Le confort des lieux d'attente

- **Les ménages aisés** (57% des ménages gagnant + de 4000€/mois sont insatisfaits)
- **Les habitants des milieux ruraux** (57% d'entre eux également)

Les non-satisfaits

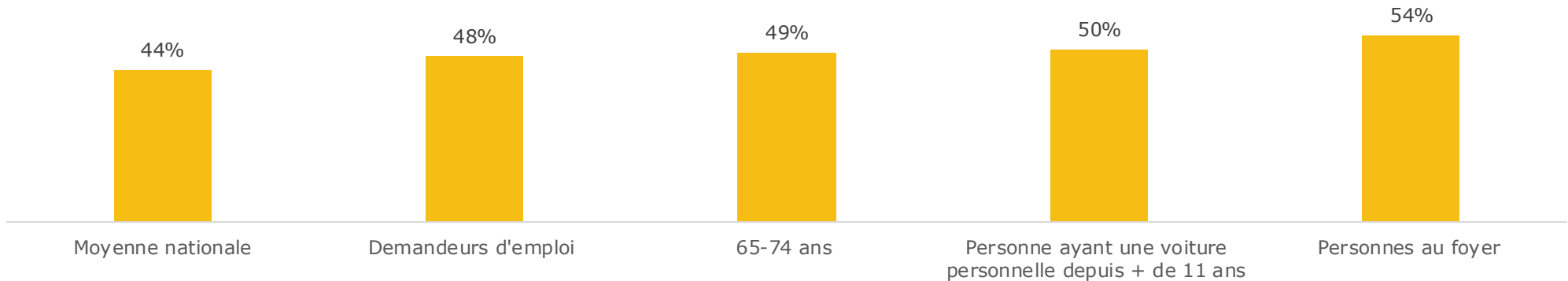
- **Les captifs des transports**, ceux pour qui ils sont l'unique option pour se déplacer (46% ne sont pas satisfaits)
- Les habitants des zones où l'offre est plus faible, ceux des **communes rurales** (44% non satisfaits) et **périurbaines** (42% d'entre eux également)

- **Les demandeurs d'emploi** (32% d'entre eux sont insatisfaits, et même 14% « pas du tout »)
- Les usagers **plus susceptibles de prendre les transports la nuit**, étudiants (39% d'entre eux) et urbains (33% des Parisien.nes insatisfaits)

Les transports en commun plus chers que la voiture : une représentation relativement répandue

Catégories de la population considérant que les transports en commun sont plus onéreux que la voiture

Parmi les non usagers des transports en commun, usagers de la voiture



La plupart des Français.es considèrent que se déplacer en transports en commun coûte moins cher que la voiture. Même parmi les non-usagers de ces transports mais adeptes de l'automobile, ils sont **56%** dans ce cas. Néanmoins, certaines catégories de la population ont une représentation inverse. Il est possible de les classer en 2 types :

- 1. Les « immobiles »**, personnes ayant un volume de déplacements quotidiens plus faibles que le reste de la population, à savoir les personnes au foyer (**54%** pensent que les TC coûtent plus chers que la voiture) ou encore les demandeurs d'emploi (**48%** d'entre eux), en particulier ceux de plus longue durée. **On retrouve ces catégories parmi celles trouvant qu'il est difficile d'organiser un trajet en TC.** Ici, le manque d'information est certainement le dénominateur commun.
- 2. Les « irréductibles de la voiture »**, personnes pour qui la voiture fait partie du mode de vie, à savoir les répondant.es ayant la même voiture depuis plus de 11 ans (**50%** d'entre eux trouvent qu'elle

coûte moins cher que les TC) ou encore les personnes âgées encore en capacité de conduire (**49%** des 65-74 ans). Pour ce qui est de ces derniers, le contraste est saisissant en comparaison avec **les + de 75 ans, qui pensent au contraire à 59%** que les TC sont moins onéreux que la voiture.

On retrouve aussi logiquement dans cette catégorie les enquêté.es **sceptiques quant à l'urgence environnementale (62%** d'entre eux pensent qu'elle est moins onéreuse que les TC) ; mais également les habitants des grands pôles urbains, c'est-à-dire des personnes qui, malgré une offre de mobilités alternatives très développée, continuent de ne se servir que de la voiture au quotidien.

N.B : ont été prises en compte ici les réponses « plutôt pas d'accord » et « pas d'accord du tout » à la question « Avec les transports en commun, les prix sont moins onéreux que la voiture »

Zoom : les difficultés liées à l'intermodalité, cause majeure de la réticence aux transports en commun des périurbains

Parmi les près de 10 000 répondants qui ont déclaré ne pas être des utilisateurs réguliers des transports en commun, deux blocs se dessinent :

- **Celui des « isolés-réfractaires »**, qui a priori n'envisageront jamais de prendre les transports en commun et représentent 30% des Français.es. Parmi eux, on retrouve surtout **des personnes qui vivent à l'écart des réseaux de desserte (55%** des personnes vivant dans une commune hors attraction d'une ville), mais aussi se déclarant **sceptiques** face aux questions environnementale (**49%**).
- Celui des « **potentiels à convaincre** », représentant 58% des Français.es, divisés entre ceux n'ayant la possibilité que d'utiliser un seul mode (**31%**) et ceux qui estiment qu'ils seraient obligés d'en prendre plusieurs (**27%**).

Concernant ces derniers, **la difficulté d'utilisation successive de plusieurs modes de transport apparaît comme la problématique principale (57%)**.

Cela touche de manière accrue **les habitants des couronnes périurbaines des pôles urbains** (70% d'entre eux), toutes catégories confondues, c'est-à-dire des personnes ayant accès à un réseau de bus, RER, train régional..., mais dont la destination finale les obligera dans l'immense majorité des cas à changer de mode ou réaliser une correspondance.

Enfin, si la majorité des personnes concernées par les difficultés d'intermodalité dans leur accès aux transports signale **des temps d'attente trop longs (40%** d'entre elles), les habitants de couronne périurbaine mettent également en avant le fait que **les lieux de correspondance sont en général peu confortables** ou alors venteux et exposés (26%).



Chapitre 6 :

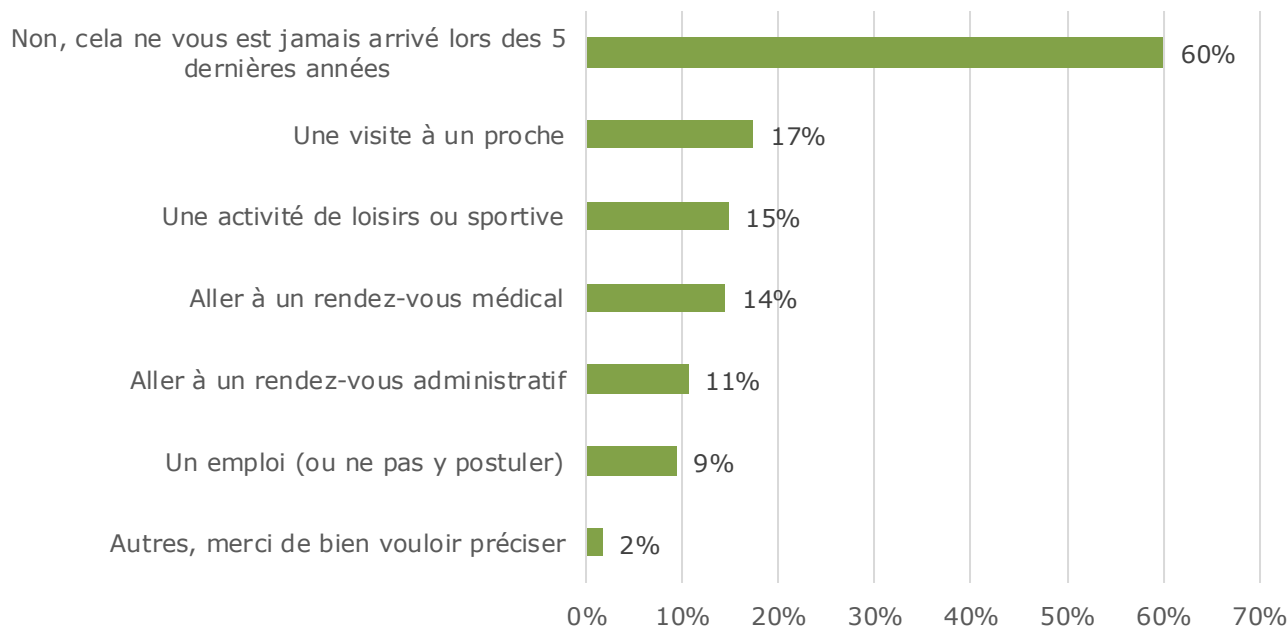
Renoncements à la mobilité

Renoncements liés à la mobilité une réalité encore largement partagée (1)

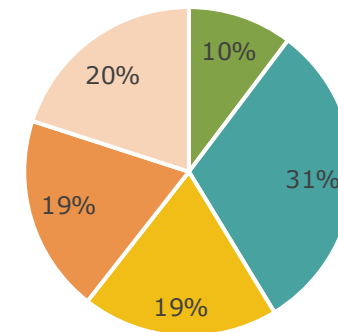
40% des répondant.es déclarent avoir renoncé au moins une fois à un déplacement du quotidien lors des 5 dernières années.

Si l'on observe une distribution globalement homogène des motifs de renoncement, les visites à un proche, les activités sportives et de loisirs ainsi que les rendez-vous médicaux sont des déplacements quotidiens plus fréquemment affectés par des problèmes de transport.

Lors des 5 dernières, vous est-il déjà arrivé de renoncer à faire un déplacement quotidien en raison de difficultés de transport ou de mobilité pour...
(n=12387)



Lors des 5 dernières années, combien de fois environ avez-vous du renoncer à faire un déplacement du quotidien ?
(n=4840)



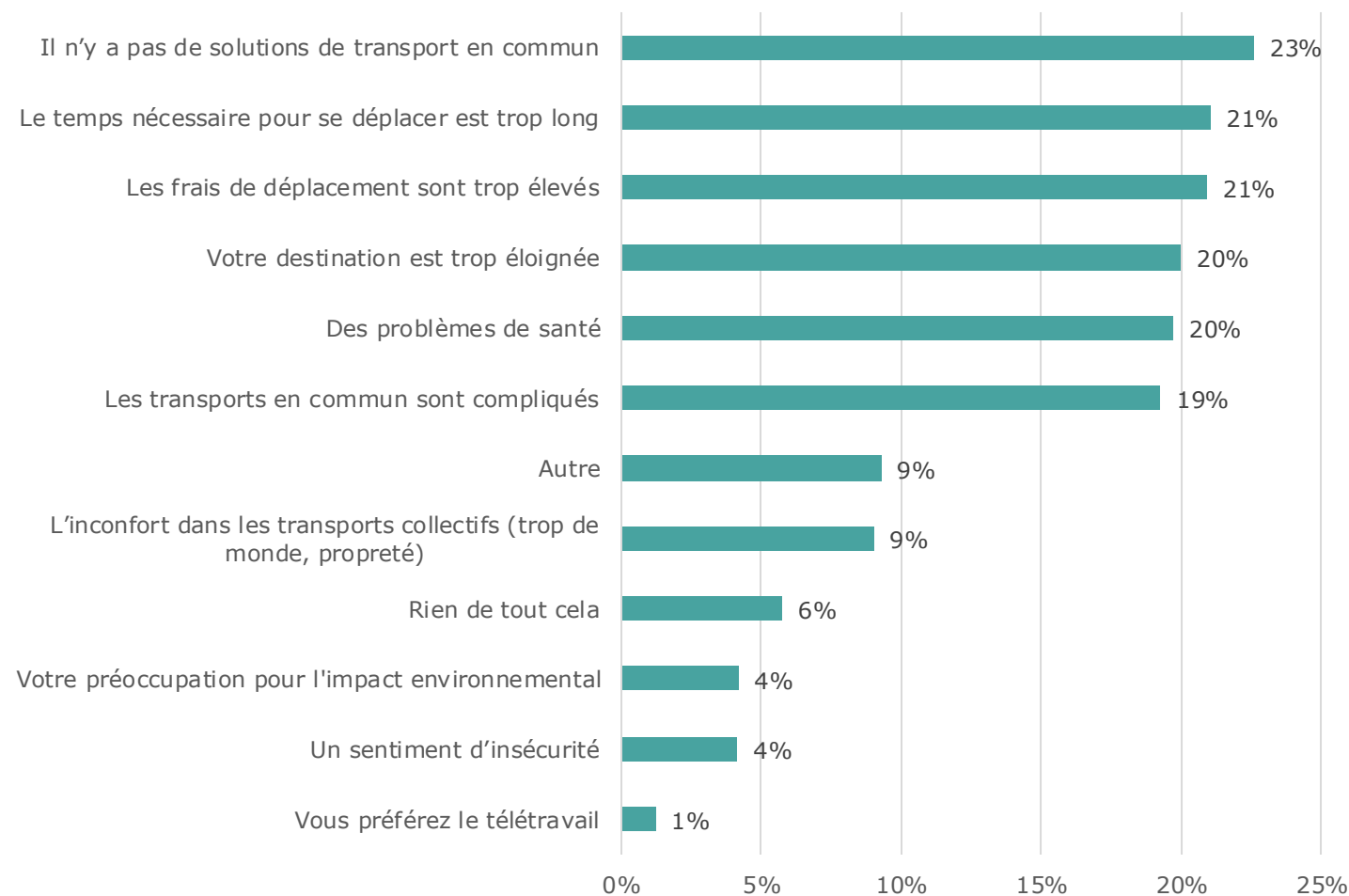
■ Une seule fois ■ Deux à trois fois ■ Quatre à cinq fois
■ Plus souvent ■ vous ne savez pas

Parmi les personnes ayant renoncé au moins une fois, on relève **une grande variabilité des occurrences de renoncement**. Plus d'un tiers (**38%**) a renoncé régulièrement à un déplacement, et rencontre donc des difficultés persistantes à se déplacer.

Renoncements liés à la mobilité : une réalité encore largement partagée (2)

Quelles sont les deux principales raisons qui vous ont empêché de faire ces déplacements ?

(n=4838)



Des explications aux renoncements directement liées aux transports

On remarque la prédominance homogène de 6 raisons d'empêchement au rang desquelles figurent 4 raisons directement liées aux transports (**pas de solutions de transport, temps de déplacement trop long, frais de déplacement trop élevés, complexité des transports**). Ce dernier peut inclure des problèmes de correspondances, des horaires peu pratiques ou un manque de lisibilité et de clarté de l'information.

La contrainte géographique et les problèmes de santé sont également des barrières importantes qui nécessitent des solutions spécifiques. Les résultats montrent toutefois que **l'absence de solutions de transport en commun est le principal obstacle à la réalisation de déplacements du quotidien.**

Les personnes fragilisées sont les plus concernées par les renoncements (1)



Les répondants ayant le plus renoncé à faire un déplacement du quotidien (plus souvent que cinq fois lors de ces 5 dernières années) ont le profil suivant (**moyenne nationale 19%**) :

- 43% des demandeurs d'emploi de longue durée (plus de 2 ans)
- 25% des cadres et professions intellectuelles supérieures (très probablement en lien avec la crise sanitaire et les nouveaux usages à distance qui en découlent)
- 29% des personnes n'ayant pas le permis de conduire
- 27% des personnes issues d'un foyer à faibles revenus (moins de 1000€ nets mensuels)



A plus faible mesure, certain.es Français.es ont été amené.es à renoncer entre quatre et cinq fois à un déplacement du quotidien lors de ces 5 dernières années. Plus particulièrement, trois profils se dégagent (**moyenne nationale 19%**) :

- 25% étudiants
- 31% des demandeurs d'emploi de courte durée (moins de 6 mois)
- 32% des agriculteurs exploitants

On notera que la configuration du ménage (familles monoparentales, couples avec ou sans enfants, etc.) n'impacte qu'à la marge les phénomènes de renoncement.

Les personnes fragilisées sont les plus concernées par les renoncements (2)

Analyse des renoncements selon les motifs de déplacement

	Renoncement à la visite d'un.e proche	Renoncement à une activité de loisirs ou sportive	Renoncement à un RDV médical	Renoncement à un RDV administratif	Renoncement à un emploi (ou ne pas y postuler)
Ensemble de l'échantillon	17%	15%	14%	11%	9%
18-34 ans	24%	22,5%	19,5%	16,5%	20%
Demandeurs d'emploi	23%	19%	25%	18%	30%
Personnes au foyer	23%	13%	25%	17%	9%
Employés	18%	14%	16%	13%	16%
Personnes n'ayant pas le permis de conduire	24%	17%	26%	16%	20%
Personnes issues de foyers aux faibles revenus (moins de 1000€)	24%	16%	23%	16%	16%

Les renoncements à la visite d'un.e proche, d'un rendez-vous médical et d'un emploi sont principalement le fait des **personnes vulnérables d'un point de vue socio-économique** : jeunes, demandeurs d'emplois, personnes au foyer, personnes n'ayant pas le permis de conduire, foyers aux faibles revenus...

Les demandeurs d'emploi, les jeunes et les personnes n'ayant pas le permis de conduire apparaissent comme les profils les plus « renonceurs », en particulier **les demandeurs d'emploi qui cumulent les vulnérabilités**. Ils sont en effet **23%** à renoncer à la visite d'un.e proche, **25%** à un rendez-vous médical, **18%** à un rendez-vous administratif et **30%** à renoncer à un emploi. On constate les plus grands écarts sur les résultats de cette catégorie de population par rapport à la moyenne de l'ensemble de l'échantillon.

Les profils-types de renonceurs par motifs de mobilité (1)

Les renoncements aux rendez-vous médicaux et administratifs sont le fait d'un public plutôt jeune, vulnérable, sans permis mais pour autant doté en solutions de mobilité à proximité



Les **14%** de personnes ayant en moyenne renoncé à un rendez-vous médical ces 5 dernières années ont le profil type suivant :

- **Jeunes adultes (20%** des 25-34 ans)
- **Personnes fragilisées d'un point de vue socio-économique (25%** des demandeurs d'emploi, **25%** de personnes au foyer et **23%** des personnes issues de foyers aux faibles revenus – moins de 1000 €/mois)
- **Personnes ne disposant pas du permis de conduire (26%** des personnes sans permis)
- **Marcheurs du quotidien (20%** chez les personnes dont la marche est le mode principal de déplacement)



Les **11%** de personnes ayant en moyenne renoncé à un rendez-vous administratif ces 5 dernières années ont le profil suivant :

- **Jeunes adultes (17%** des 25-34 ans)
- **Personnes fragilisées d'un point de vue socio-économique (18%** des demandeurs d'emploi, **17%** de personnes au foyer et **16%** des personnes issues de foyers aux faibles revenus – moins de 1000 €/mois)
- **Personnes ne disposant pas du permis de conduire (16%** de personnes sans permis de conduire)
- **Personnes plus précaires financièrement (16%** des personnes issues de foyers aux faibles revenus – moins de 1000 €/mois)

Les profils-types de renonceurs par motifs de mobilité (2)



Les **9%** de personnes ayant en moyenne renoncé à un emploi ou à y postuler ces 5 dernières années ont le profil type suivant :

- **Jeunes** (**20%** des 18-34 ans et 18% des étudiants)
- **Personnes déjà au chômage** (**30%** des demandeurs d'emploi)
- **CSP-** (**16%** des employés)
- **Personnes ne disposant pas du permis de conduire** (**20%**)
- **Personnes plus précaires financièrement** (16% des personnes issues de foyers aux faibles revenus – moins de 1000 €/mois)

	Renoncement à aller voir les proches	Renoncement à une activité de loisirs ou sportive
National	17%	15%
18-24 ans	27%	25%
Etudiant.es	28%	30%
Demandeurs d'emploi	23%	19%
Foyer dont le revenu est inférieur à 1000€/mois	24%	16%



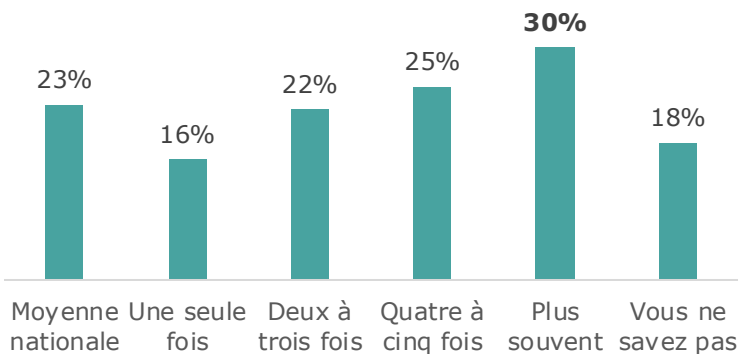
Les renoncements aux visites de proches et aux activités de loisirs ou sportives confirment le **lien entre fragilité sociale et/ou économique et renoncement aux déplacements clés de la vie quotidienne.**

Ces deux types de renoncement mettent ainsi en exergue la **situation spécifique des étudiant.es**, particulièrement isolé.es socialement.

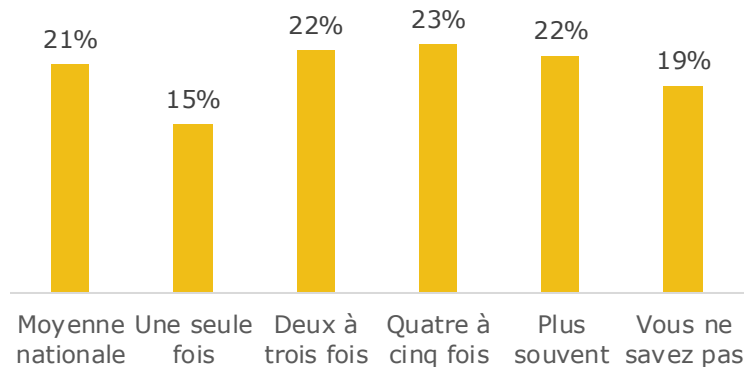
La fréquence de renoncement par raisons principales d'empêchement

Lors de ces 5 dernières années, combien de fois avez-vous du renoncer à faire un déplacement du quotidien car...

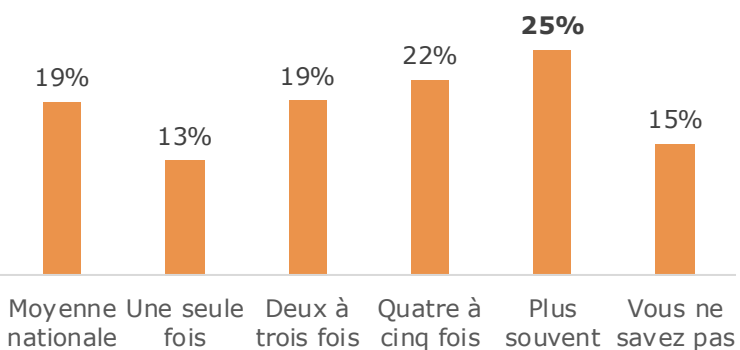
...il n'y a pas de solutions de transport en commun (n=1088)



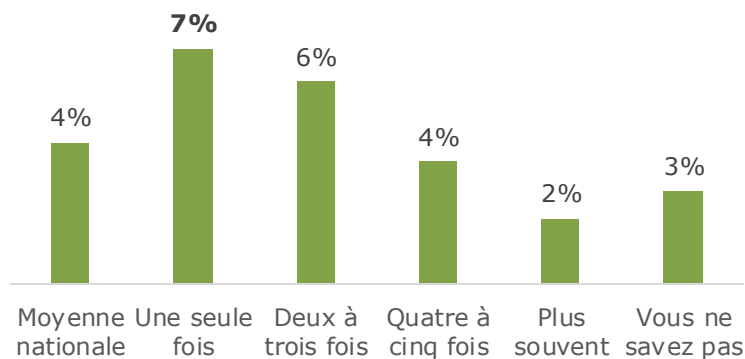
...le temps nécessaire pour se déplacer est trop long (n=1090)



...les transports en commun sont compliqués (n=932)



...vous êtes préoccupé.e par l'impact environnemental (n=214)

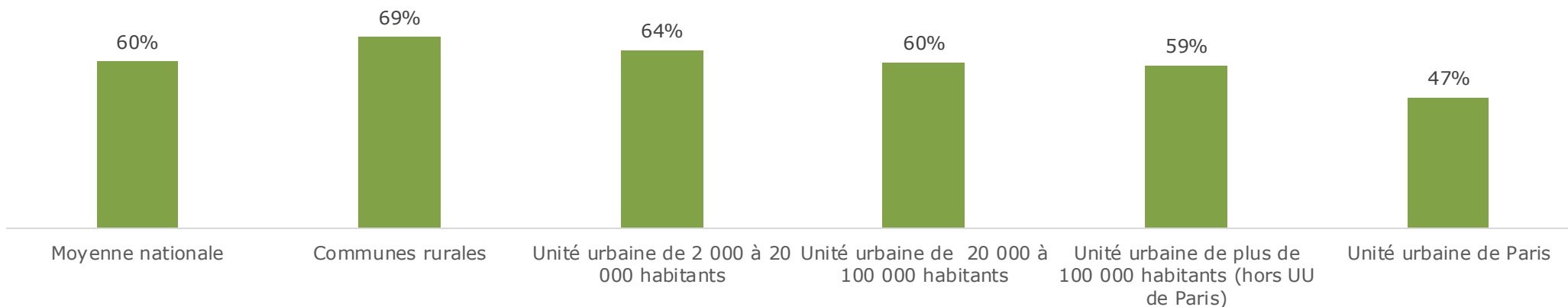


Les dessertes en transport en commun et leur complexité apparaissent comme les raisons qui rebutent le plus les « renoncateurs réguliers » : parmi les **19%** des personnes qui renoncent le plus (plus de 4 à 5 fois/semaine), **30%** estiment qu'il n'y a pas de solutions de transport en commun et **25%** d'entre elles trouvent que les transports en commun sont compliqués (contre respectivement **23%** et **19%** en moyenne nationale).

Plus que les temps de trajet longs ou les défaillances et perceptions des transports en commun, **c'est plutôt la sensibilité environnementale qui semble gouverner la logique d'action des « renoncateurs occasionnels »** (une seule fois par semaine) : parmi les **10%** des personnes qui renoncent à un déplacement du quotidien environ une fois par semaine, **7%** le font par préoccupation pour l'impact environnemental contre **4%** en moyenne nationale.

Les urbains, plus exposés aux défaillances des transports, sont plus enclin.es à renoncer

Lors des 5 dernières années, je n'ai jamais renoncé à faire un déplacement du quotidien* en raison de difficultés de transports ou de mobilité
(n=12387)



L'intensité de renoncement est plus faible dans les zones moins urbanisées et moins denses.

Si **60%** de la population générale n'a jamais renoncé à faire un déplacement du quotidien (emploi, rendez-vous médicaux, administratifs, activité de loisirs ou sportive, visite à un.e proche) en raison d'un problème relatif au transport, ce chiffre est largement plus élevé dans les territoires peu denses, en particulier dans les **communes rurales (69%)** et dans les petites villes (64% dans unités urbaines de 2000 à 20 000 habitant.es).

Les habitant.es des zones très urbanisées sont les personnes qui renoncent le plus à des déplacements du quotidien en raison de difficultés de transport, tout particulièrement en région parisienne où **47%** des habitant.es ont déjà renoncé à un déplacement du quotidien.

La prédominance de la voiture dans le rural pourrait expliquer cet écart entre territoires :

- Les habitant.es des territoires ruraux apparaissent moins exposés aux difficultés de transports ou de mobilité, probablement car ils ou elles sont **plus dépendant.es de leur voiture individuelle**.
- Les habitant.es des territoires urbains apparaissent plus vulnérables face aux difficultés de transports ou de mobilité. Ceci peut s'expliquer par **l'omniprésence des transports en commun, solutions de mobilité plus susceptibles de « défaillir »** (efficacité, fréquence, confort...) et qui font l'objet de nombreuses barrières psychologiques. Les congestions routières à répétition dans les grandes villes peuvent par ailleurs davantage décourager de se déplacer.

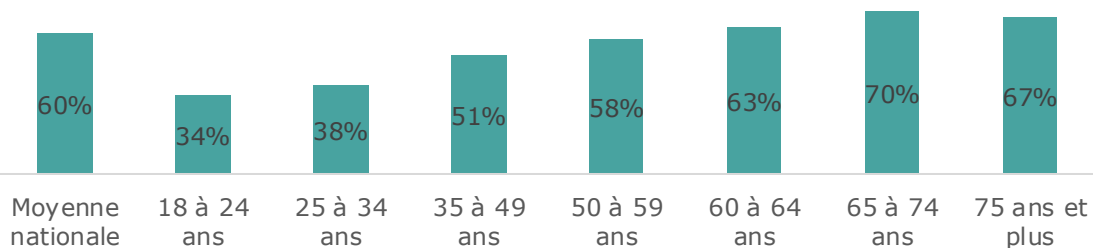
*: Des déplacements du quotidien pour se rendre à un rendez-médical, un rendez-vous administratif, un emploi, une activité de loisirs ou sportive, une visite à un proche, et autres.

Jeunes et personnes âgées : pas le même combat dans le rural comme dans l'urbain

Lors des 5 dernières, vous est-il déjà arrivé de renoncer à faire un déplacement quotidien en raison de difficultés de transport ou de mobilité ?

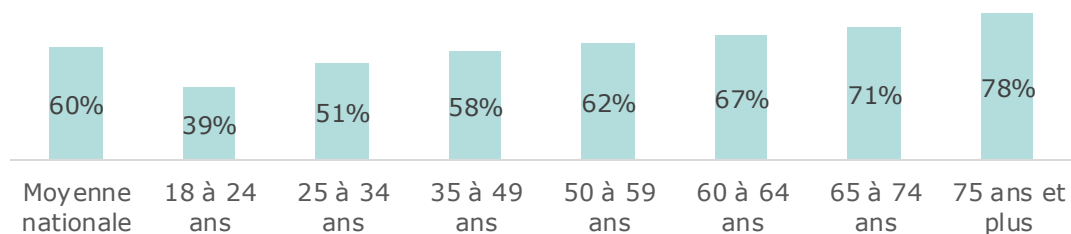
J'habite une commune densément peuplée et cela ne m'est jamais arrivé.e

(n=4707)



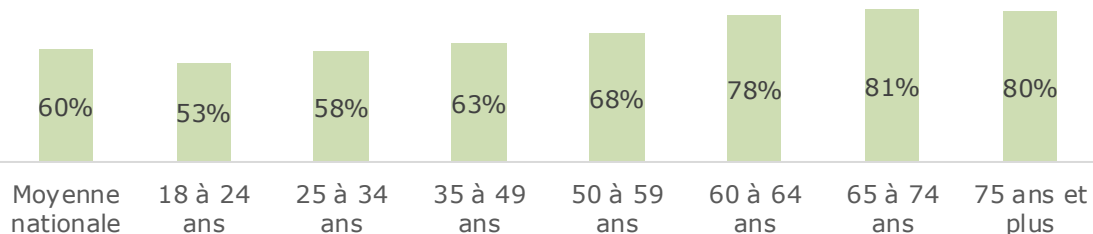
J'habite une commune de densité intermédiaire et cela ne m'est jamais arrivé.e

(n=3664)



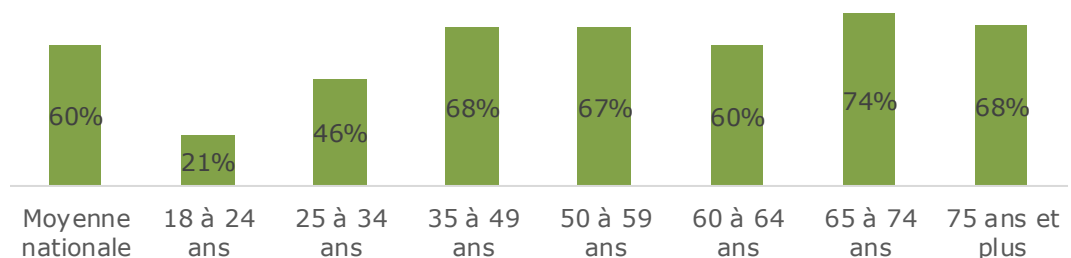
J'habite une commune peu dense et cela ne m'est jamais arrivé.e

(n=3559)



J'habite une commune très peu dense et cela ne m'est jamais arrivé.e

(n=456)



Les renoncements sont globalement le fait des jeunes plutôt que de leurs aînés, tout type de territoire confondu : 34% des jeunes de 18 à 24 ans habitant une commune densément peuplée n'ont jamais eu à renoncer à un déplacement contre 60% en moyenne nationale et 70% des 65-74 ans

Cet écart s'amplifie dans le rural : 21% des jeunes de 18-24 ans habitant une commune très peu dense n'ont jamais eu à renoncer à un déplacement contre 60% en moyenne nationale et 74% des 65-74 ans.

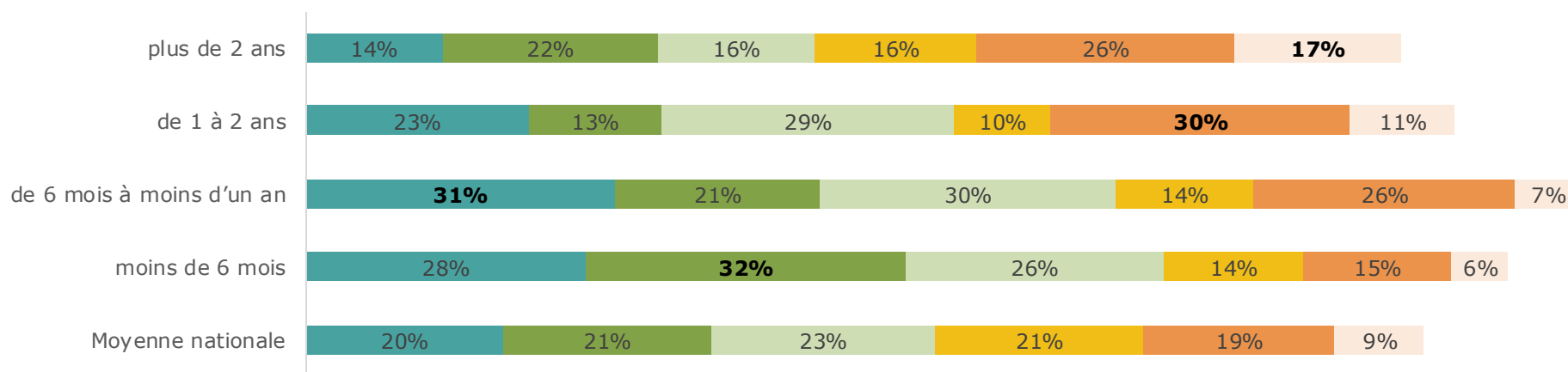
L'offre de transport comme principale raison des renoncements à la mobilité : zoom (1)

Si toutes les catégories socio-professionnelles sont touchées par les renoncements, **les demandeurs d'emploi cumulent les barrières socio-économiques et cognitives à l'usage des transports en communs**, avec de légères variabilités selon l'ancienneté de chômage :

- **17%** des demandeurs d'emploi de 2 ans et plus soulignent l'inconfort dans les transports collectifs, notamment en matière de fréquentation et de propreté (contre 9% moyenne nationale)
- **30%** des demandeurs d'emploi de 1 à 2 ans trouvent que les transports en commun sont compliqués (contre 19% moyenne nationale)
- **31%** des demandeurs d'emploi de 6 mois à moins d'un an estiment que la destination est trop éloignée (contre 20% moyenne nationale)
- **32%** des demandeurs d'emploi de moins de 6 mois jugent les frais de déplacement trop élevés (contre 21% moyenne nationale)

Les raisons principales de renoncement à un déplacement du quotidien en fonction de l'ancienneté de chômage

(n=384), base demandeurs d'emploi



■ Votre destination est trop éloignée

■ Il n'y a pas de solutions de transport en commun

■ Les transports en commun sont compliqués

■ Les frais de déplacement sont trop élevés

■ Le temps nécessaire pour se déplacer est trop long

■ L'inconfort dans les transports collectifs (trop de monde, propreté)

L'offre de transport comme principale raison des renoncements à la mobilité : zoom (2)

Si **les problèmes de santé sont évoqués par 20% de l'échantillon comme raison d'empêchement**, les personnes âgées, non diplômées et financièrement précaires sont plus concernées. Les problèmes de santé comme raison principale d'empêchement à se déplacer sont évoqués en plus grand nombre par :

- Les plus de 75 ans (**37%**)
- Les retraité.es (**31%**)
- Les personnes titulaires d'aucun diplôme ou d'un CEP (Certificat d'Etudes Primaires) (**28%**)
- Les personnes issues de foyers aux faibles revenus (moins de 1000€) (**23%**)

Ce n'est le cas que de **14%** des 18-34 ans, **14%** des étudiant.es, **13%** des titulaires d'un bac+3 et plus et **13%** des personnes issues de foyers aux revenus élevés (plus de 4000 €).

On notera également **une spécialisation des raisons de renoncement qui diffèrent selon la catégorie socio-professionnelle** :

- Les artisans, commerçants et chefs d'entreprise ainsi que les ouvriers pointent davantage des frais de déplacement trop élevés
- Les cadres et professions intellectuelles supérieures renoncent en premier lieu à cause du temps de trajet, puis de l'absence de transports en commun
- Les professions intermédiaires déplorent plutôt un temps de trajet long

Les répondant.es ayant adopté un mode de déplacement a priori favorable à l'environnement sont plutôt unanimes sur les raisons qui les ont empêchés de se déplacer.

Les personnes ayant un abonnement vélo en libre-service ainsi que celles ayant un objet de glisse urbaine personnel s'accordent plus que les autres à dire que le temps de trajet est trop long (**38%** et **31%** contre **21%** moyenne nationale) et que les transports en commun sont compliqués (**28%** et **30%** contre **19%** moyenne nationale).

On remarque par ailleurs que **les propriétaires de véhicules anciens partagent davantage l'idée que les frais de déplacement sont trop élevés**, ce qui corrobore les phénomènes de **précarité énergétique** expliquant les renoncements à la mobilité du quotidien.

Si **21% de la population générale estime que les frais de déplacement sont trop élevés**, ce chiffre augmente chez :

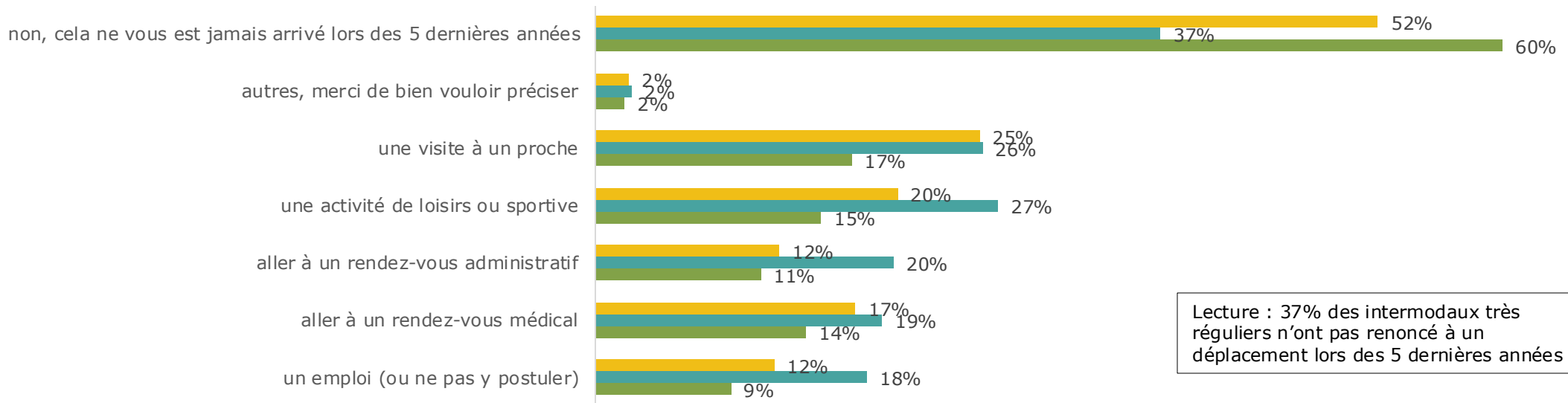
- Les propriétaires dont le véhicule a été mis en circulation depuis 10 à 15 ans (**26%**)
- Les propriétaires dont le véhicule a été mis en circulation depuis plus de 15 ans (**27%**)

Les personnes dépensant plus de 150€ par mois en carburant sont aussi de cet avis (**26%**)

Le choix de l'intermodalité s'avère pénalisant et accroît le nombre de renoncements

Lors de ces 5 dernières années, j'ai déjà renoncé à faire un déplacement du quotidien pour...

(n=2520, base répondants intermodaux)



Lecture : 37% des intermodaux très réguliers n'ont pas renoncé à un déplacement lors des 5 dernières années

Losque vous faites un déplacement du quotidien en semaine, utilisez-vous un ou plusieurs modes de transport combiné ?

■ C'est variable ■ Toujours plusieurs modes de transport pendant le trajet ■ Moyenne nationale

Généralement, **la pratique de l'intermodalité au quotidien est pénalisante pour ses usagers habituels** : si **60%** des Français.es n'ont jamais renoncé à un déplacement du quotidien ces 5 dernières années, c'est le cas de **37%** des personnes intermodales régulières. Même les personnes intermodales occasionnelles (variable) renoncent moins (**-15%** d'écart).

Le nombre plus conséquent de renoncements est corrélé au choix de l'intermodalité quotidienne. Plus précisément :

- **Temps libre** : **26%** des personnes intermodales quotidiennes ont déjà renoncé à aller voir un.e proche contre **17%** au niveau national, c'est le cas de **27%** d'entre elles pour une activité de loisirs ou sportive contre **15%** au niveau national.
- **Rendez-vous** : **20%** des personnes intermodales quotidiennes ont déjà renoncé à aller à un rendez-vous administratif contre **11%** au niveau national, c'est le cas de **19%** d'entre elles pour un rendez-vous médical contre **14%** au niveau national.
- **Emploi** : **18%** des personnes intermodales quotidiennes ont déjà renoncé à un emploi ou à y postuler contre **9%** au niveau national.

Les renonceurs réguliers connaissent encore moins les aides financières alors même qu'ils en auraient le plus besoin

Lors des 5 dernières années, combien de fois environ avez-vous du renoncer à faire un déplacement du quotidien ... (base répondants ayant renoncé à un ou des déplacements du quotidien, n=4840)

Connaissance...		Moyenne nationale	1 seule fois (10%)	2 à 3 fois (31%)	4 à 5 fois (19%)	Plus souvent (19%)	Vous ne savez pas (20%)
... des aides financières facilitant le passage à une voiture plus propre ou au vélo (base ensemble des répondants, n=12354)	Oui, très bien	7%	23%	10%	7%	6%	5%
	Oui, plutôt bien	26%	29%	36%	34%	22%	24%
	Non, plutôt mal	38%	28%	34%	38%	38%	38%
	Non très mal	29%	20%	20%	22%	34%	34%
... du site primealaconversion.gouv (base ensemble des répondants, n=12358)	Oui	31%	39%	39%	33%	30%	27%
	Non	69%	61%	61%	67%	70%	73%
... du forfait mobilité durable (FMD) ? (base répondants en activité, n=6673)	Oui	20%	33%	33%	29%	21%	17%
	Non	80%	67%	67%	71%	79%	83%

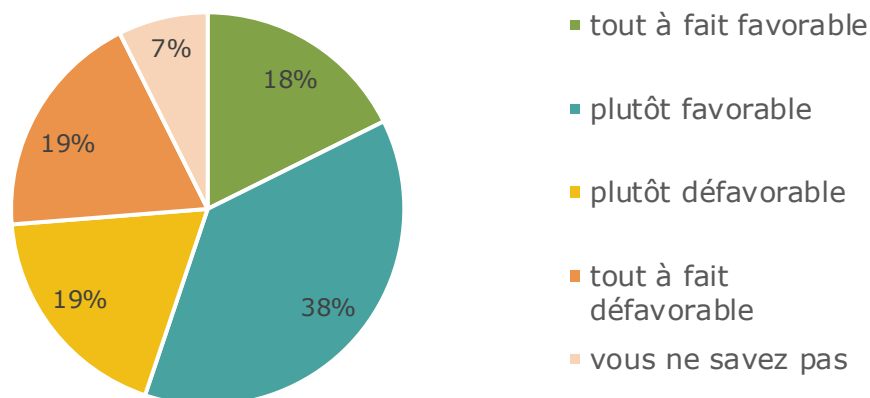
Les personnes qui renoncent le plus à des déplacements du quotidien sont globalement moins bien informées que les autres sur l'existence de dispositifs d'aide et d'accompagnement au changement vers une mobilité plus propre. Les personnes ayant renoncé plus souvent à des déplacements du quotidien ces 5 dernières années sont celles qui méconnaissent le plus les aides : **34%** d'entre elles ont une très mauvaise connaissance des aides contre **29%** au niveau national.

Plus surprenant, **la connaissance de certaines aides financières n'éradique pour autant pas les renoncements à des déplacements du quotidien :**

- **34%** des personnes ayant renoncé entre 4 et 5 fois à un déplacement du quotidien connaissent plutôt bien les aides financières facilitant le passage à une voiture plus propre ou au vélo, contre **26%** au niveau national
- **39%** des personnes ayant renoncé entre 2 et 3 fois à un déplacement du quotidien connaissent le site primealaconversion.gouv, contre **31%** au niveau national
- **29%** des personnes ayant renoncé entre 4 et 5 fois à un déplacement du quotidien connaissent le forfait mobilité durable (FMD), contre **20%** au niveau national

Renoncements liés à la mobilité : le débat clivant sur le cas des seniors (1)

On entend parfois dire que les personnes de 75 ans et plus devraient passer une visite médicale permettant de valider leur capacité à conduire un véhicule. Vous êtes ...
(n=4608)



NB : la question n'a été posée qu'aux personnes de plus de 55 ans et qui conduisent au moins de temps en temps

Une population globalement en faveur de l'instauration d'une visite médicale

Une majorité des répondant.es (**56%**) est favorable à la prescription d'une visite médicale aux personnes de 75 ans et plus afin de valider leur capacité à conduire un véhicule.

Seulement 7% ne savent pas répondre à cette question, ce qui atteste d'un fort positionnement en la matière.

Un débat qui reste encore très polarisé chez les répondant.es automobilistes de plus de 55 ans

La prescription d'une visite médicale aux 75 ans et plus permettant de valider leur capacité à conduire un véhicule reste un débat clivant entre catégories de population. L'âge et l'équipement en mobilité sont des facteurs déterminants.

Si 56% de la population générale est favorable à la prescription d'un tel dispositif, **ce chiffre est variable selon l'âge et la catégorie socio-professionnelle** :

- Il est plus élevé chez : les 50-59 ans (**71%**), les professions intermédiaires (**68%**) et les employés (**72%**)
- Il est plus faible chez les principaux concernés que sont les 75 ans et plus (**44%**) et les retraité.es (**50%**)

Le clivage est perceptible selon l'équipement en mobilité.

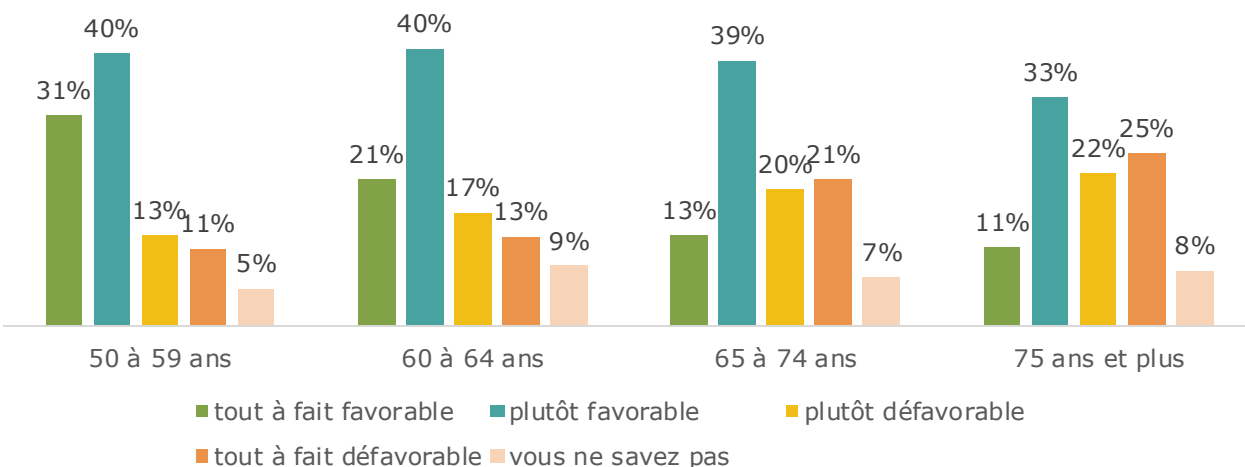
Les personnes ne conduisant a priori pas de voiture sont plus favorables :

- Les personnes disposant d'un abonnement de transport en commun (**68%**), d'un deux-roues motorisé (**66%**), d'un vélo à assistance électrique (**63%**)
- Les personnes dont le mode principal est la marche (**63%**), les transports en commun urbains (**67%**)

Renoncements liés à la mobilité : le débat clivant sur le cas des seniors (2)

On entend parfois dire que les personnes de 75 ans et plus devraient passer une visite médicale permettant de valider leur capacité à conduire un véhicule. Vous êtes ...

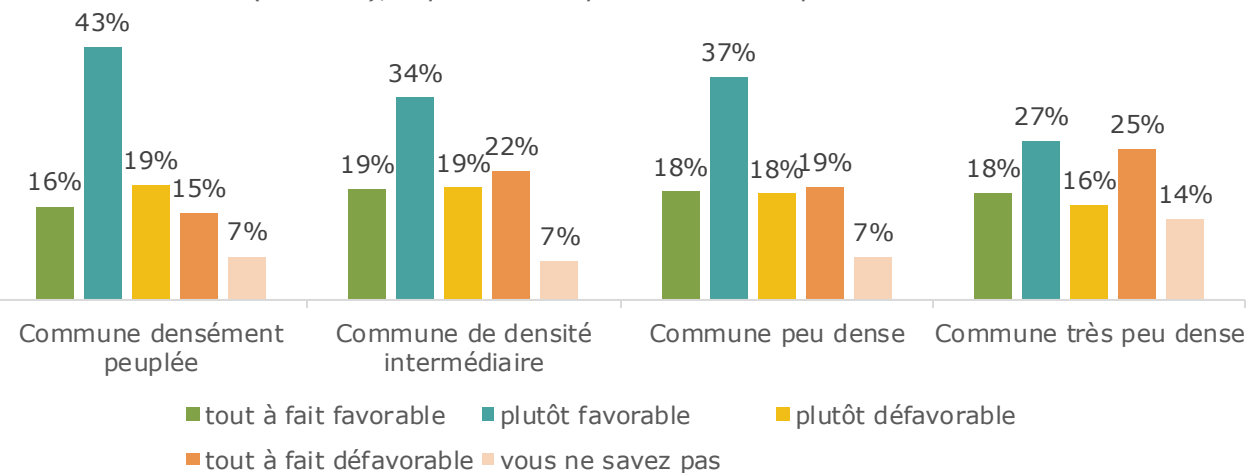
(n=4576), répondant.es plus de 55 ans qui conduisent



L'âge est une variable déterminante puisque plus la personne est âgée, moins elle n'est favorable à l'instauration d'une visite médicale permettant de valider la capacité à conduire un véhicule. A titre d'exemple, **31% des 50-59 ans sont tout à fait favorable à cette mesure contre seulement **11%** des 75 ans et plus. Ainsi, **les principaux concernés par cette visite médicale sont les plus réticents à sa mise en place.****

On entend parfois dire que les personnes de 75 ans et plus devraient passer une visite médicale permettant de valider leur capacité à conduire un véhicule. Vous êtes ...

(n=4608), répondant.es plus de 55 ans qui conduisent



A l'instar des résultats nationaux, une majorité des répondant.es est favorable (tout à fait favorable et plutôt favorable) à l'idée d'instaurer une visite médicale pour vérifier la capacité des plus de 75 ans à conduire. Toutefois, **l'intensité du soutien à cette mesure varie selon la densité des territoires.**

59% des habitant.es de communes densément peuplées sont favorables à la mise en place d'un tel dispositif contre **45%** des habitant.es de communes très peu denses. **Le soutien de cette mesure est donc plus marqué chez les habitant.es des communes densément peuplées.** On observe des proportions non négligeables de personnes défavorables dans les communes de densité intermédiaires et très peu denses, et en particulier dans ces dernières un nombre élevé de personnes incertaines (14%).



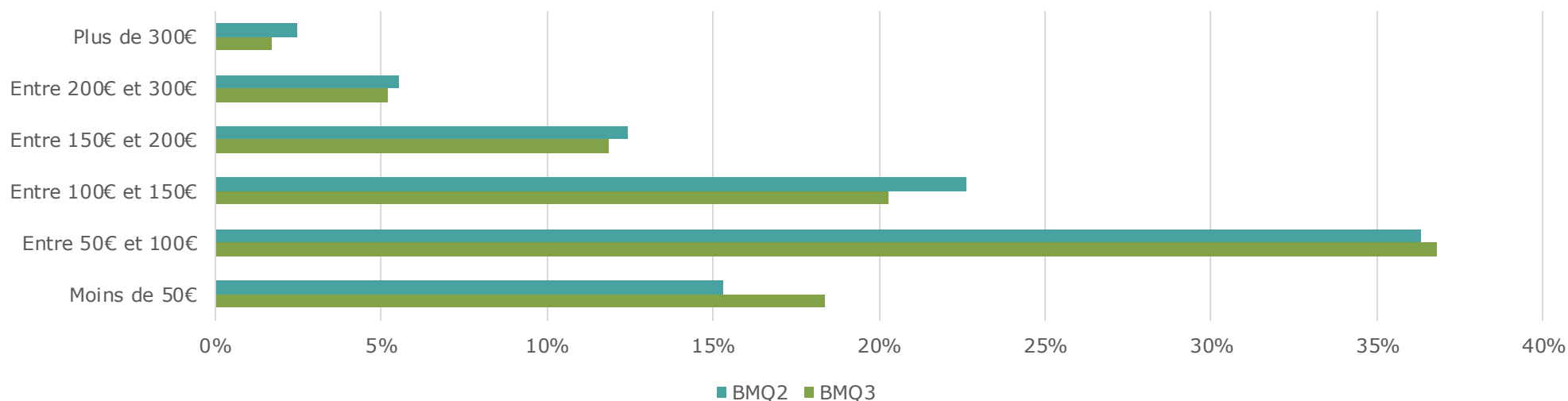
Chapitre 7 :

Evolution des prix du carburant

Des dépenses de carburant en baisse sur les 2 dernières années

Chaque mois, quelle somme consacrez-vous approximativement et personnellement pour le carburant de vos déplacements du quotidien ?

(base répondants usagers d'un véhicule thermique)



Les dépenses mensuelles en carburant chez les automobilistes utilisant une voiture thermique ont plutôt baissé entre 2021 et 2023 : ils sont plus nombreux à avoir des dépenses à moins de 50 € ou entre 50 et 100 €, et inversement moins nombreux dans les tranches de dépenses au-delà de 100 €.

Dans les catégories de population ayant des dépenses particulièrement élevées (+ de 100 €), on retrouve de manière accrue **les sociotypes « moyens »**, c'est-à-dire ayant entre 25 et 49 ans (**18%** d'entre eux ont des dépenses entre 150 et 200 € / mois), de professions intermédiaires ou artisans-commerçants (**28%** des professions intermédiaires ont des dépenses entre 100 et 150 €).

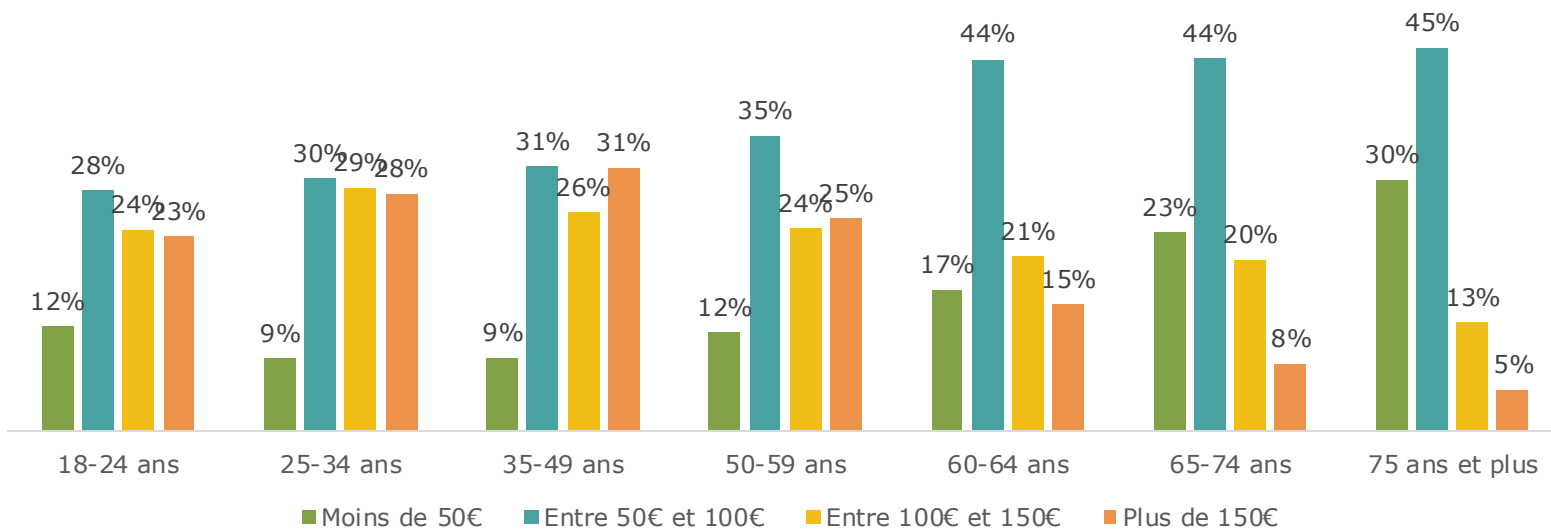
Chez les personnes ayant des dépenses faibles de carburant (moins de 100 €) tout en possédant une voiture thermique, on retrouve des profils plus variés :

- Ceux ayant **des besoins de déplacement faibles** (**71%** des retraités, **57%** des chômeurs de + de 2 ans)
- Ceux dont **la voiture n'est pas le mode de déplacement principal** (**20%** des abonnés à une offre de transports en commun)
- **Les ménages précaires** (**24%** de ceux ayant un revenu inférieur à 1500 € / mois) mais aussi les personnes possédant **une voiture en circulation depuis + de 15 ans** (**31%** d'entre eux).

En revanche, étonnamment, **le lieu de vie (urbain ou rural) ne semble avoir qu'une incidence négligeable** sur le volume de ces dépenses : le fait d'être automobiliste « neutralise » cette dimension quel que soit le territoire. Par ailleurs, la vignette Crit'Air du véhicule n'est pas non plus une variable impactante.

Les actifs et les habitant.es des communes très peu denses sont les plus dépensiers en carburant

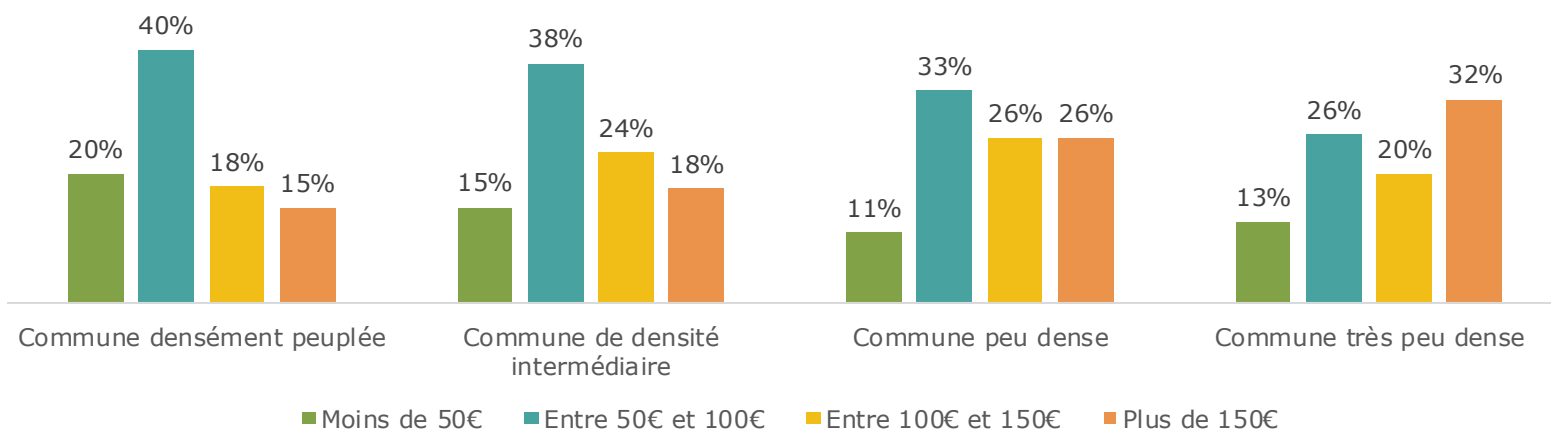
Incidence de l'âge sur les dépenses mensuelles de carburant
(n=9838)



Les répondant.es en activité dépendent naturellement plus en carburant que les autres, du fait de leurs **trajets domicile-travail** : **57%** des 25-49 ans dépendent plus de 100 € par mois alors que ce n'est le cas que de **28%** des 65-74 ans et de **18%** des 75 ans et plus.

Les personnes âgées ont ainsi des plus petits budgets comparés au reste de la population et même aux étudiants, du fait de **l'évolution de leur rapport à la mobilité** soit par choix, soit par perte d'autonomie : **30%** des plus de 75 ans dépendent moins de 50 € par mois en carburant.

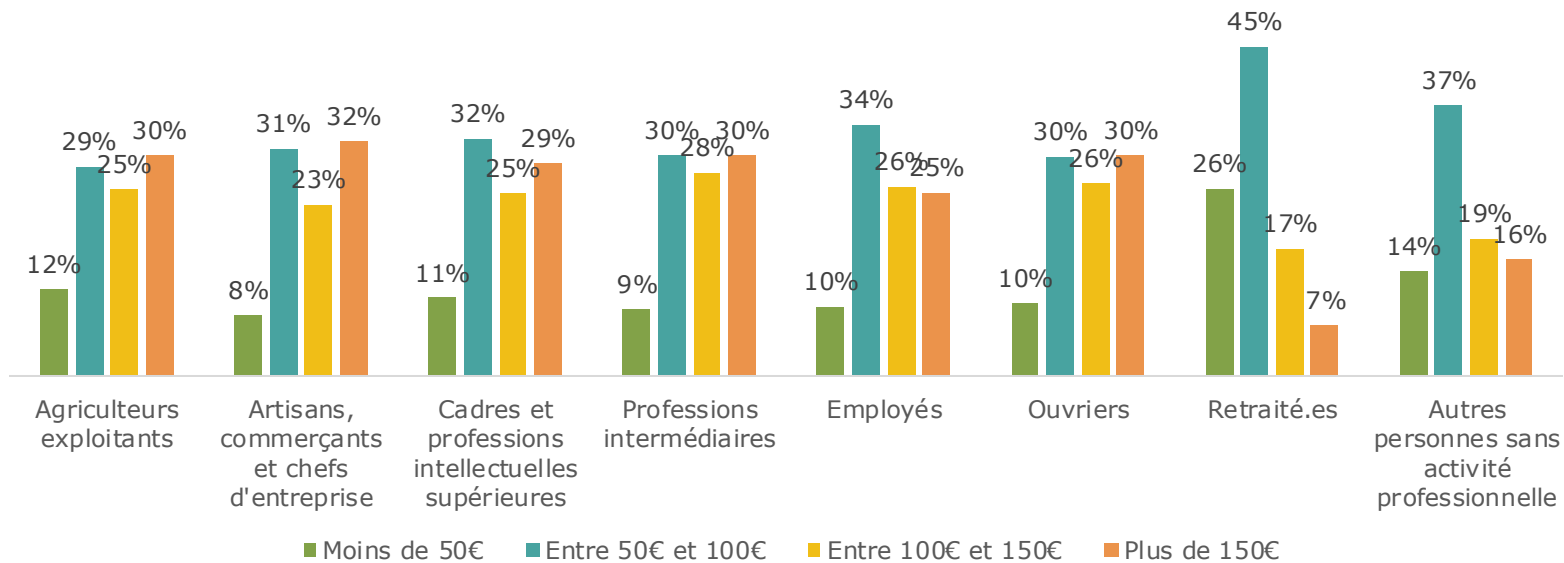
Incidence de la densité des communes sur les dépenses mensuelles de carburant
(n=9838)



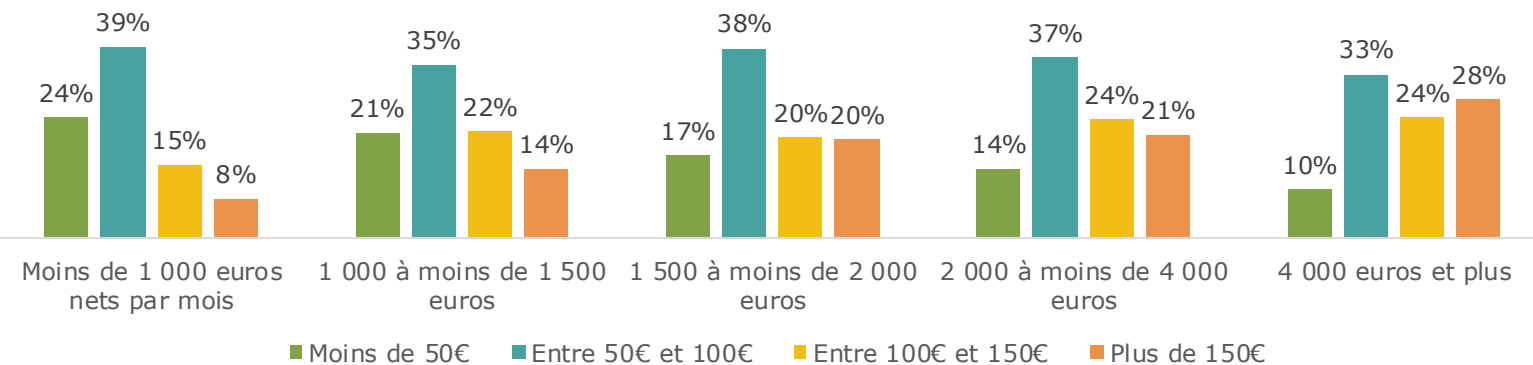
Les habitant.es des communes très peu denses sont les plus dépensiers en carburant : **32%** d'entre eux/elles dépendent plus de 150€/mois contre **15%** pour les habitant.es de communes densément peuplées. En général, **moins une commune est dense, plus les dépenses en carburant augmentent.**

Des classes populaires qui minimisent leurs dépenses en carburant ou contraintes d'assumer des dépenses élevées

Incidence de la catégorie socio-professionnelle sur les dépenses mensuelles de carburant
(n=9838)



Incidence des revenus nets mensuels du foyer sur les dépenses mensuelles de carburant
(n=9838)



La catégorie socio-professionnelle et les revenus impactent le budget mensuel de carburant des Français.es possédant un véhicule thermique.

Dans les foyers aux budgets les plus limités, on retrouve les retraité.es (**26%** dépensent moins de 50 €/mois) et les personnes sans activité professionnelle (**14%**). Les premiers se déplacent moins au quotidien tandis que les seconds peuvent avoir des ressources limitées ou utiliser des solutions alternatives plus économiques que la voiture (vélo chez les étudiant.es par exemple).

Pour les budgets conséquents (plus de 150€/mois), on observe une surreprésentation CSP- et moyennes :

- Les artisans, commerçants et chefs d'entreprise (**32%**)
- Les agriculteurs exploitants (**30%**)
- Les professions intermédiaires (**30%**)
- Les ouvriers (**30%**)

On constate également une **corrélation entre niveau de revenu et dépenses en carburant**. Les foyers à hauts revenus dépensent plus de carburant tandis que les foyers à faibles revenus cherchent à minimiser leurs dépenses : **24%** des foyers gagnant moins de 1000€/mois dépensent moins de 50 € en carburant contre **10%** pour les plus de 4000€.

Les Français.es sensibles aux prix du carburant mais encore plus dépendant.e.s de leur voiture

Impact de différents scénarios de hausse du prix du carburant sur l'usage de la voiture personnelle :
comparaison 2019-2021-2023
n= 9 838

	+15%						+30%					
	BMQ 2019	BMQ 2021	BMQ 2023	2019-2021	2021-2023	2019-2023	BMQ 2019	BMQ 2021	BMQ 2023	2019-2021	2021-2023	2019-2023
Votre usage de la voiture personnelle ne changerait pas	40%	47%	41%	7%	-6%	1%	27%	41%	37%	15%	-4%	11%
Il diminuerait un peu	31%	30%	28%	-1%	-2%	-3%	30%	30%	27%	-1%	-3%	-3%
Il diminuerait beaucoup	12%	12%	18%	0%	6%	6%	23%	18%	22%	-5%	5%	0%
Vous n'utiliserez plus du tout votre voiture personnelle	5%	3%	5%	-2%	2%	0%	9%	4%	5%	-5%	2%	-4%
Vous ne savez pas	12%	8%	8%	-4%	0%	-4%	12%	7%	8%	0%	1%	-4%

	50%						+100%					
	BMQ 2019	BMQ 2021	BMQ 2023	2019-2021	2021-2023	2019-2023	BMQ 2019	BMQ 2021	BMQ 2023	2019-2021	2021-2023	2019-2023
Votre usage de la voiture personnelle ne changerait pas	19%	35%	31%	17%	-4%	13%	18%	32%	28%	14%	-4%	10%
Il diminuerait un peu	28%	29%	29%	2%	-1%	1%	24%	26%	26%	2%	1%	2%
Il diminuerait beaucoup	30%	21%	28%	-9%	6%	-2%	34%	25%	30%	-9%	5%	-4%
Vous n'utiliserez plus du tout votre voiture personnelle	8%	6%	5%	-2%	-1%	-3%	11%	7%	7%	-4%	0%	-4%
Vous ne savez pas	16%	9%	8%	-8%	-1%	-8%	13%	10%	9%	-3%	-1%	-4%

Les Français.es devraient être très sensibles à de potentielles hausses des prix du carburant ; mais en pratique il est difficile de renoncer à cette dépense.

Les résultats comparés appuient ce constat : les diminutions d'usage ou abandons projetés, qu'ils soient faibles ou forts, sont stables ou en baisse entre 2019 et 2023.

Dans les scénarios à +30, +50 et +100%, **l'abandon de l'usage est systématiquement en recul entre 2019 et 2021**, alors même que les prix du carburant ont fortement augmenté dans l'intervalle.

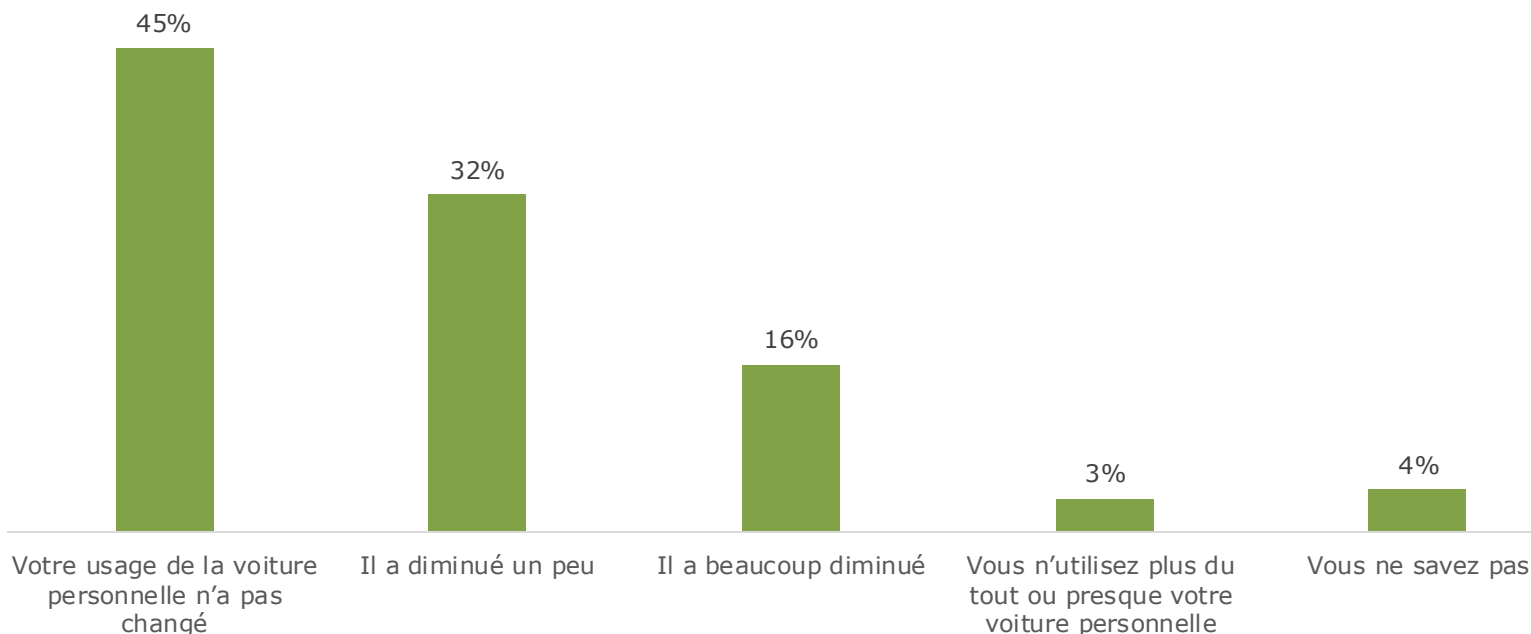
Il en ressort au moins trois enseignements :

- D'une part une **dépendance accrue à la voiture** : une explosion des prix du carburant n'aurait plus comme impact premier la hausse des renoncements partiels ou complet à la voiture
- D'autre part que les **possibilités perçues d'alternatives ne seraient pas suffisantes**
- Enfin que pour les populations vulnérables, cette dépendance résignée présente une **menace de précarisation**

Les automobilistes inégalement armés face à la hausse des prix du carburant

Quel a été l'effet de la hausse des prix des carburants entre 2022 et 2023 sur vos déplacements en voiture ?

n = 9 839 (base répondants usagers d'un véhicule thermique)



En corrélation avec les analyses précédentes qui montrent des Français.es sensibles aux prix du carburant mais encore plus dépendants à la voiture, il s'avère qu'effectivement, la hausse observée entre 2022 et 2023 n'a **dans le même temps eu aucun impact sur 45% des automobilistes, tout en contraignant un peu ou beaucoup 48% d'entre eux.**

Géographiquement, ce sont surtout les habitants des communes rurales très peu denses (**53%** d'entre eux) et des communes de couronne périurbaine (**59%**) qui ont le moins changé leur recours à leur voiture.

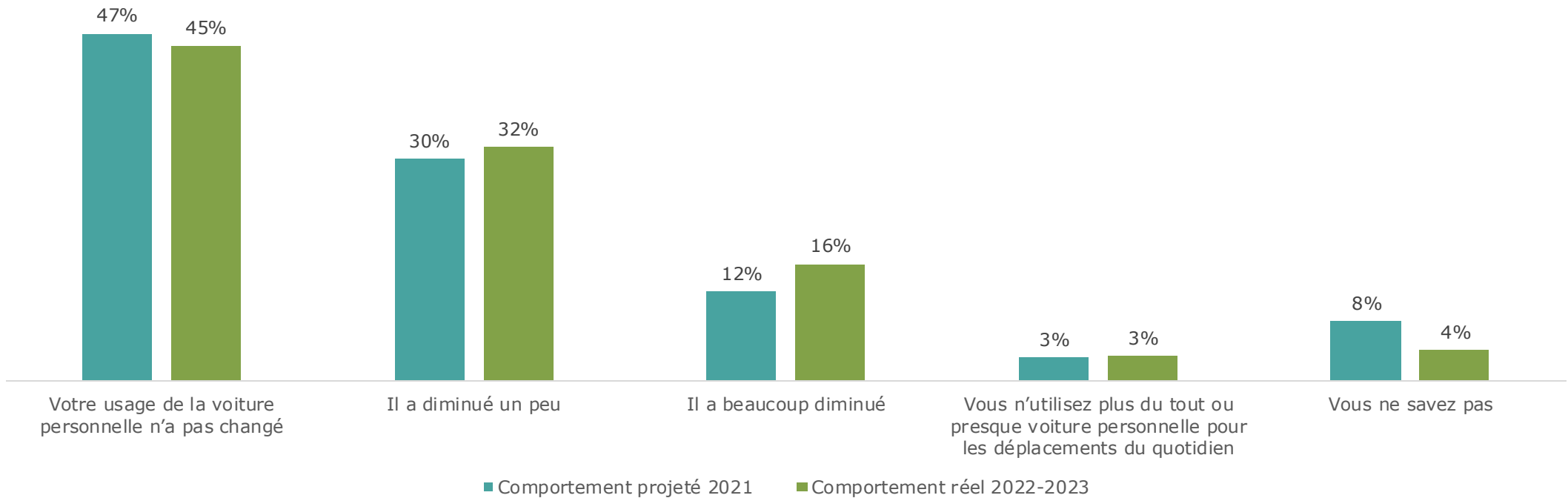
Ici, il est possible de découper les usagers de la voiture thermique en trois catégories :

- **Les dépendants à la voiture ayant pu « suivre » la hausse des prix** en augmentant leurs dépenses de carburant, qui n'ont donc pas changé leur usage (50% des personnes ayant des mobilités du quotidien fortes, 51% des personnes ayant des dépenses de carburant de + de 150 €, 58% des foyers aux revenus mensuels de + de 4000 €)
- **Les dépendants à la voiture ayant dû diminuer leur recours à celle-ci en renonçant à leurs déplacements** (34% des demandeurs d'emploi de + de 2 ans ont vu leur usage beaucoup diminuer)
- **Les usagers de la voiture par confort ayant en réalité une autre solution de déplacement sur laquelle ils se sont reportés**, entraînant une diminution du recours à celle-ci (24% des personnes ayant le vélo comme mode principal, 23% des usagers quotidiens des TC régionaux).

Une baisse de l'usage de la voiture légèrement plus forte qu'anticipé face à la hausse réelle des prix du carburant

Comparaison comportement réel (2022-2023) vs Comportement projeté en 2021 face à une hausse des prix du carburant de 15%

BMQ2023 : n = 9839 ; BMQ2021 n = 2097



Sur la période allant du 30.12.2022 au 04.08.2023, les prix du carburant en France ont augmenté en moyenne de 15,85%, amenant à d'éventuels changements de comportement de la part des automobilistes. Or, lors du BMQ2021, il avait été demandé à certains usagers de la voiture de projeter leurs comportements futurs en lien avec une potentielle hausse des prix du carburant de 15%. Mis en perspective, ces chiffres montrent que **les répondant.es à l'enquête en 2021 ont plutôt bien projeté leur comportement d'automobiliste face à la hausse des prix** : par exemple, **47%** d'entre eux pensaient ne pas diminuer leur usage de la voiture face à une hausse de 15% ; et dans la réalité, **45%** des répondant.es de l'enquête 2023 n'ont effectivement pas diminué leur usage lorsque les prix ont augmenté dans une proportion similaire.

Néanmoins, il apparaît tout de même un léger écart : en effet, **32%** des automobilistes ont « un peu diminué » leur usage de la voiture face à la hausse (contre **30%** projetés, soit un écart de **+2%**) ; et ils sont même **16%** à avoir « beaucoup diminué », contre **12%** projetés (**+4%**).

Les Français.es plus dépendants à la voiture qu'ils ne le pensent... mais surtout plus précaires qu'ils ne l'avaient imaginé

Votre usage de la voiture personnelle ne changerait pas / n'a pas changé

diminuerait un peu / a un peu diminué

diminuerait beaucoup / a beaucoup diminué

Vous n'utiliserez plus du tout votre voiture personnelle / Vous n'utilisez plus du tout votre voiture personnelle

Vous ne savez pas

Communes très peu denses			Communes peu denses		
Projection 2021	Comportement 2022-2023	Ecart	Projection 2021	Comportement 2022-2023	Ecart
48%	47%	-1%	41%	46%	+5%
29%	27%	-2%	32%	32%	0%
13%	19%	+7%	16%	17%	+1%
2%	2%	0%	3%	2%	-1%
9%	5%	-4%	7%	3%	-4%

En affinant les résultats par types de territoire, 2 écarts majeurs entre comportements projetés en 2021 et comportements réels en 2022-2023 ressortent particulièrement :

- Parmi les répondant.es habitant des communes très peu denses, **alors qu'ils étaient 13% à penser « diminuer beaucoup »** leur usage de la voiture en cas de hausse des prix du carburant de 15%, ils ont finalement été **19% à le faire dans la réalité (+7%)** ;
- Parmi les répondant.es habitant des communes denses, alors qu'ils étaient **20%** à penser « diminuer beaucoup » leur usage, ils n'ont finalement été que **14%** à la faire réellement **(-6%)**.

Par ailleurs, alors qu'il est admis que plus on vit dans une commune urbaine, plus les alternatives à la voiture sont développées, on observe **une corrélation inverse sur cette question** : ainsi, plus on vit dans une commune dense, moins on a « beaucoup diminué » son usage de la voiture après la hausse des prix du carburant sur la période 2022-2023.

Deux constats s'imposent alors :

- La hausse des prix du carburant a mené, **dans les territoires ruraux, à une augmentation plus élevée que prévue de la précarité des ménages et des renoncements aux déplacements** ;
- Au contraire, dans les communes urbaines, à **un arbitrage en faveur de l'augmentation du budget carburant par rapport à un recours plus soutenu aux mobilités alternatives**.

Votre usage de la voiture personnelle ne changerait pas / n'a pas changé

diminuerait un peu / a un peu diminué

diminuerait beaucoup / a beaucoup diminué

Vous n'utiliserez plus du tout votre voiture personnelle / Vous n'utilisez plus du tout votre voiture personnelle

Vous ne savez pas

Communes intermédiaires			Communes denses		
Projection 2021	Comportement 2022-2023	Ecart	Projection 2021	Comportement 2022-2023	Ecart
44%	47%	+3%	39%	42%	+3%
28%	31%	+3%	30%	32%	+2%
18%	15%	-3%	20%	14%	-6%
3%	2%	-1%	5%	6%	+1%
8%	4%	-4%	7%	5%	-2%



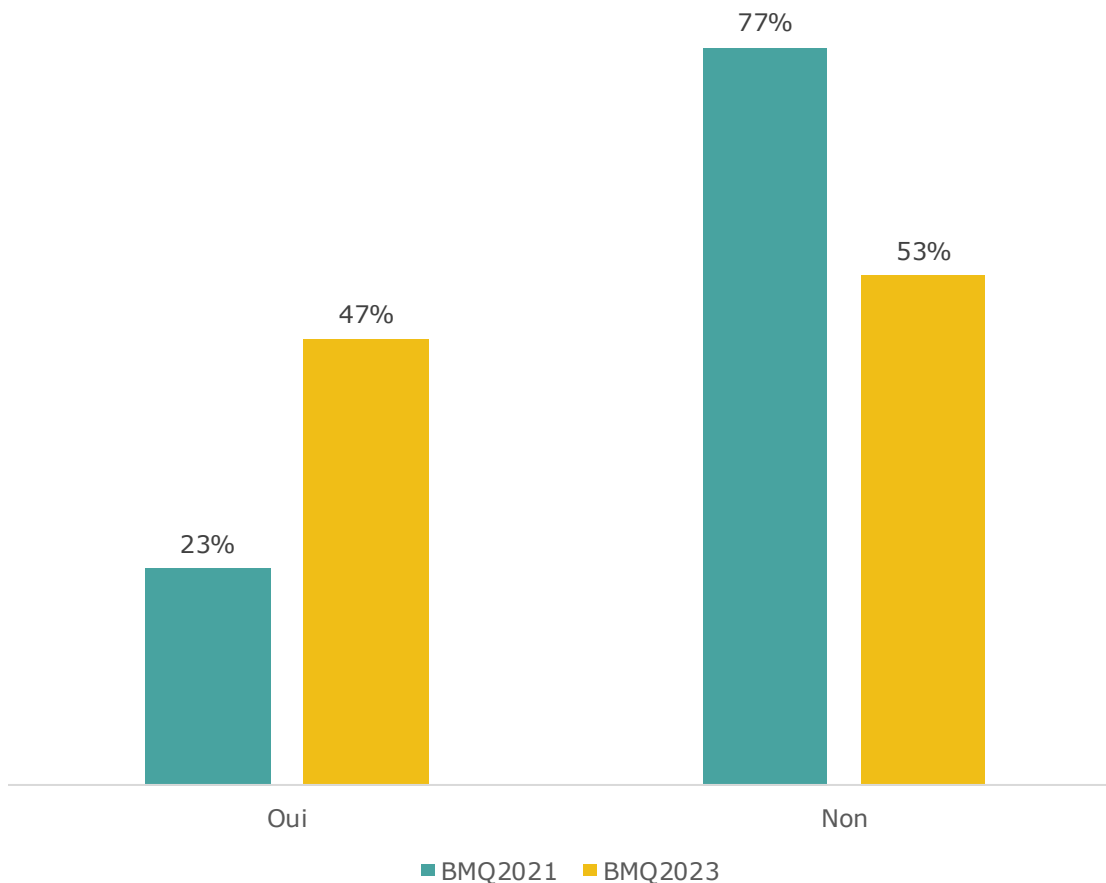
Chapitre 8 :

Les Zones à Faibles Emissions

Le terme ZFE de mieux en mieux connu... mais pas ses réglementations

Savez-vous ce qu'est une Zone à Faibles Emissions (ZFE) ?

n = 12 387



Alors qu'en 2021, près des trois-quarts des répondant.es ignoraient ce qu'est une zone à faibles émissions (ZFE), il apparaît **qu'un grand nombre en a entendu parlé ou s'est informé sur la question durant les deux années passées.**

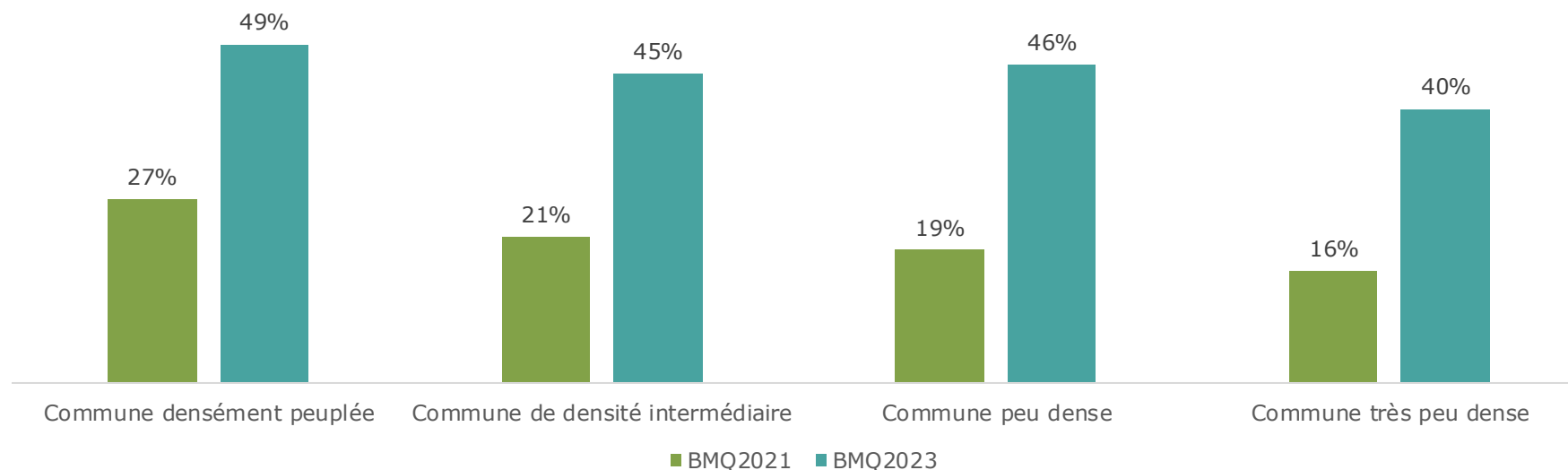
Ceci s'explique certainement par l'entrée en vigueur effective des ZFE le 1^{er} janvier 2024 dans différentes métropoles, incluant notamment une communication accrue et de la sensibilisation de la part des pouvoirs publics locaux.

Néanmoins, si l'acronyme « ZFE » semble être familier à de plus en plus de monde, **ce n'est pas le cas des règles qui vont régir ces zones** : en effet, **58% des répondants affirment ne pas connaître du tout la réglementation de circulation au sein d'une ZFE**, auxquels s'ajoutent 17% concédant ne « plutôt pas » savoir.

Ainsi, in fine, **près de trois quarts des Français.es** ne savent toujours pas, en 2023, quelles règles régissent réellement les ZFE.

Les ZFE surtout connues des territoires qu'elles impacteront le plus

Répondant.es affirmant savoir ce qu'est une ZFE
n = 12 386 (2023) ; n = 13 066 (2021)



La progression dans la connaissance du terme « ZFE » s'est faite de manière relativement uniforme en fonction des territoires, même si, évidemment, cette connaissance est plus élevée dans les communes denses, plus susceptibles d'être concernées, quand les zones rurales (**49% vs 40%** en 2023).

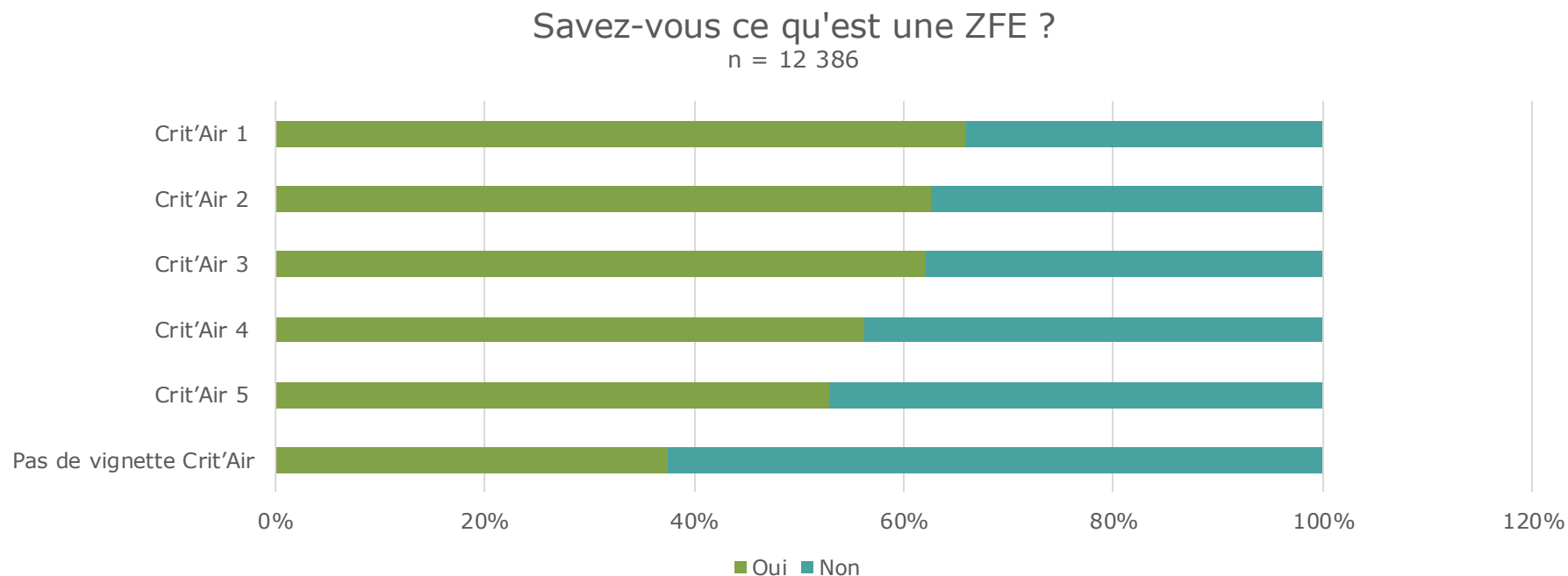
Néanmoins, il est à noter une forte progression dans la popularisation de la ZFE dans les communes peu denses (**+37%**). En fait, cela concerne surtout les communes peu denses mais dont de nombreux actifs sont susceptibles d'être touchés par la mise en place d'une ZFE, à savoir **les « communes rurales sous influence d'un pôle », où le chiffre monte à 49%** soit autant qu'au sein des zones urbaines.

De plus, même au sein des pôles urbains, on observe un écart entre **les métropoles régionales comportant entre 200 000 et 1,5 million d'habitants (connaissance du terme ZFE à 59%)**, dont les habitants vont être impactés tout en étant pour beaucoup des automobilistes du quotidien, et **Paris (connaissance à 44%)**, les Parisien.nes étant déjà très peu dépendants à la voiture individuelle donc en réalité moins impactés*.

Baromètre des mobilités du quotidien

*Sous-zonage utilisé ici : tranche agrégée d'unité urbaine, 2020

Une meilleure connaissance de la ZFE amenant à l'adoption de la vignette Crit'Air ?



Alors que 47% des Français.es déclarent savoir ce qu'est une Zone à Faible Emission, un lien de corrélation entre la prise de conscience de cette information et la possession d'une vignette Crit'Air semble exister, pour deux enjeux étant extrêmement liés.

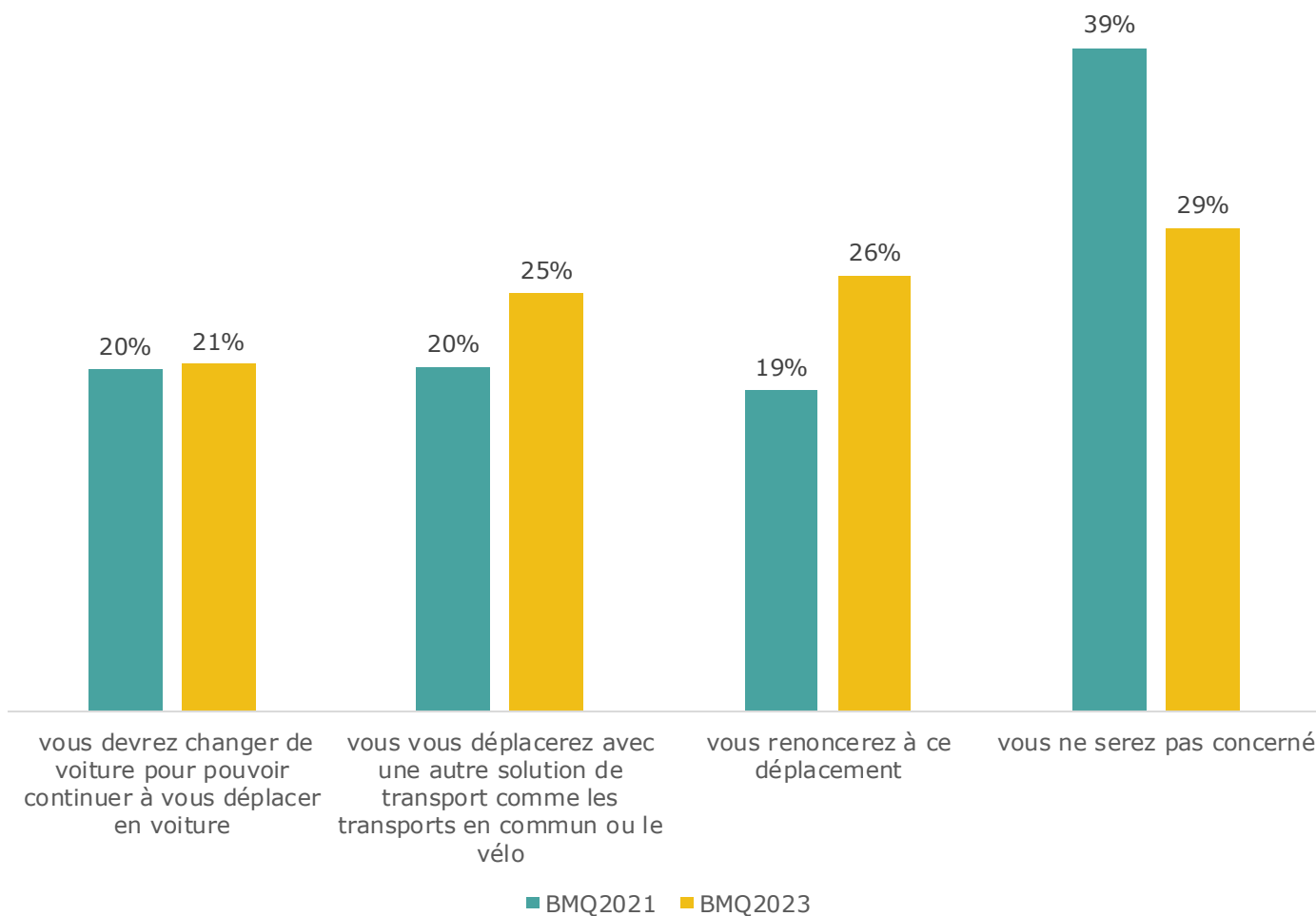
Ainsi, alors que **plus de 60%** des détenteurs d'une vignette Crit'Air 1 savent ce qu'est une ZFE, ce même chiffre descend à **moins de 40%** pour les propriétaires de véhicules sans vignette Crit'Air. Pour rappel, il est possible de déterminer qu'une large majorité des répondant.es n'ayant pas de vignette possèdent des véhicules classés 3, 4, 5 ou non classés.

*Sous-zonage utilisé ici : tranche agrégée d'unité urbaine, 2020

Plus de renoncements ou de recours aux solutions alternatives comme stratégie par rapport à 2021

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

N = 1 702, base répondants avec voiture Crit'Air 2 et plus



Les Française.e.s étant plus nombreux.ses à savoir ce qu'est une ZFE, il est logique que **le volume de personnes ne se sentant pas concernées baisse sur la même période.**

Leur projection en termes de stratégie de mobilité apparaît de ce fait plus intéressante, la tendance étant à **plutôt privilégier les solutions alternatives aux véhicules motorisés (+5%) et surtout à renoncer à effectuer le déplacement (+7%)**, tandis que l'option consistant à changer de véhicule est en quasi-stagnation, du fait de l'investissement nécessaire et ce malgré les aides existantes.

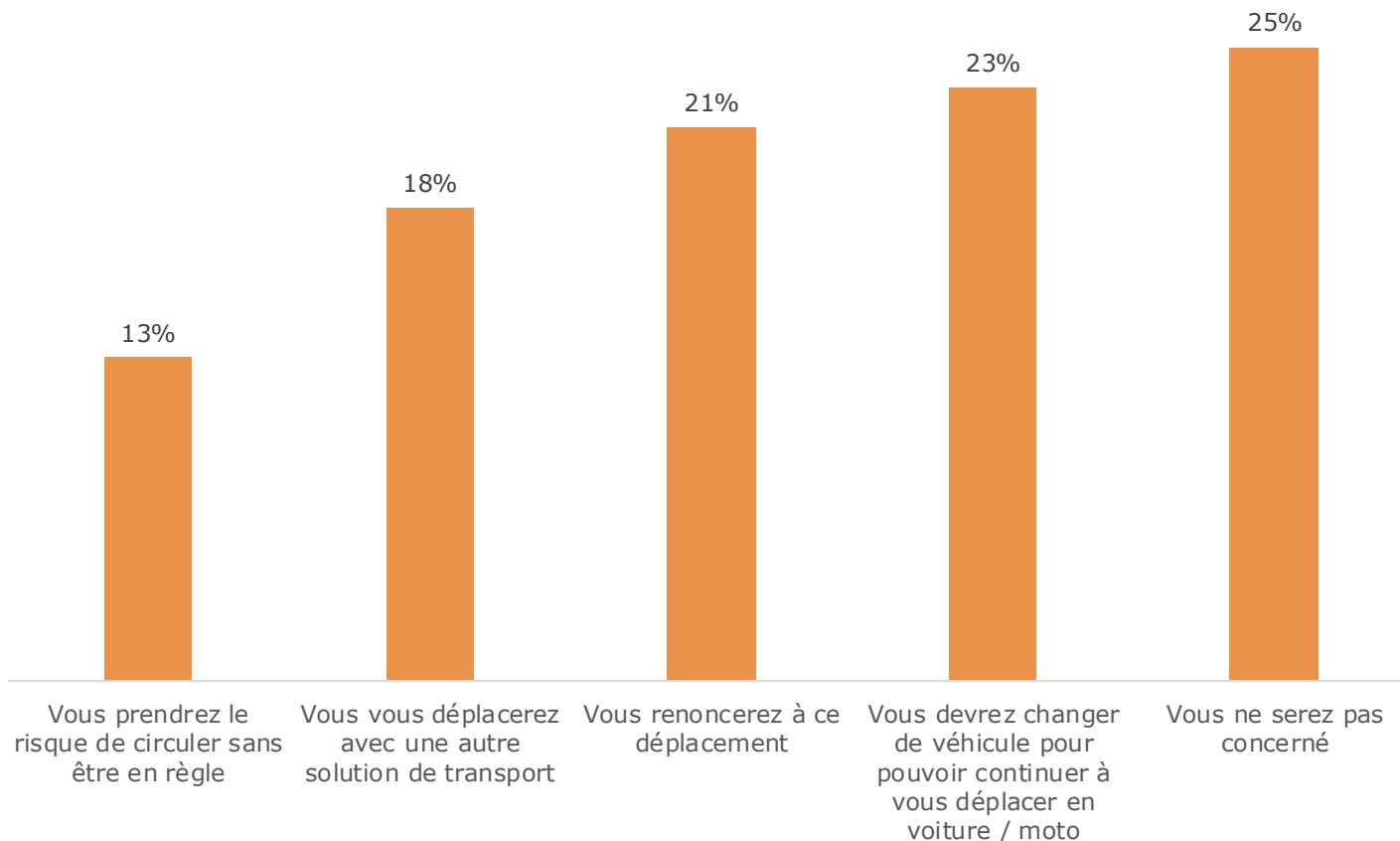
Pour ce qui est des professionnels potentiellement concernés (artisans, commerçants, chefs d'entreprise) et possédant un véhicule Crit'Air 2 ou plus, les résultats sont peu ou prou similaires au reste de la population.

*NB : en 2023, une nouvelle modalité a été proposée à la moitié des répondant.e.s : « Vous ne circulerez pas en règle »

Renoncer ou frauder, dernier recours... surtout pour les précaires dépendants

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

n = 1 654, base répondants avec une voiture Crit'Air 2 à 5 et non classés



Concernant cette question du comportement projeté au sein des ZFE, il a été proposé aléatoirement à la moitié des répondants l'option de « circuler sans être en règle ». Même si elle apparaît logiquement comme la solution la moins envisagée (13% des réponses), **sur l'ensemble des Français.es propriétaires de véhicules Crit'Air 2 à 5 ou non classés (hors répondants « non concernés »), près de 47% envisagent soit de renoncer à leur déplacement, soit de frauder.**

Or, on retrouve de manière prépondérante ces deux options chez :

- **Les catégories défavorisées** de la population (les ouvriers renonceraient à 29% et frauderaient à 18%)
- Les personnes ayant des **dépenses mensuelles de carburant supérieures à 150 €** (19% ne respecteraient les règles de la ZFE).



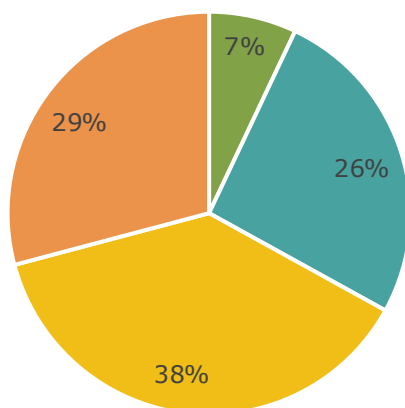
Chapitre 9

Connaissance et impacts des aides

Des aides financières à la conversion en manque de visibilité

Diriez-vous que vous connaissez les aides financières facilitant le passage à une voiture plus propre ou au vélo ?

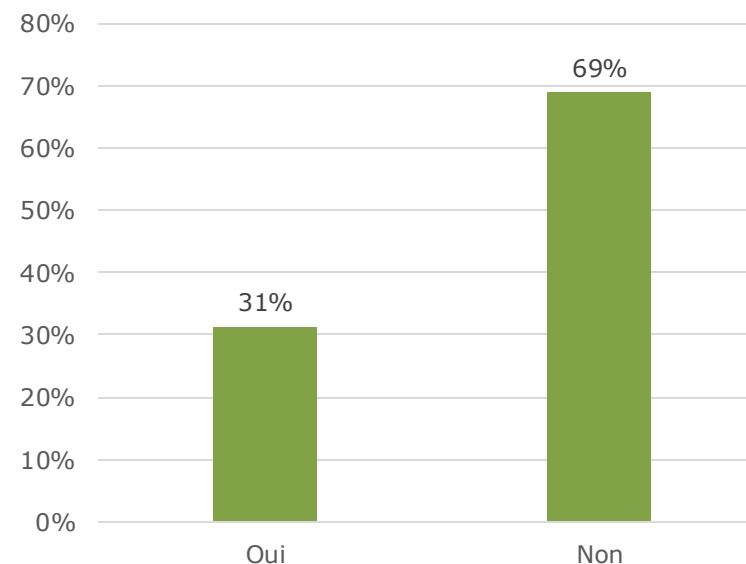
(n=12354)



■ Oui, très bien ■ Oui, plutôt bien ■ Non, plutôt mal ■ Non très mal

Connaissez-vous le site primealaconversion.gouv ?

(n=12358)



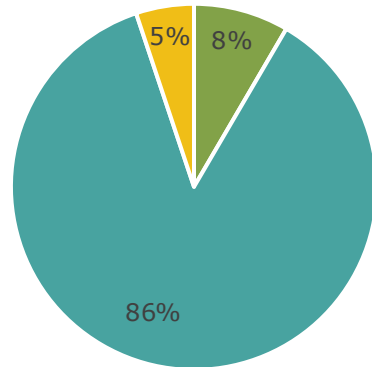
Une méconnaissance générale des aides à la conversion

2/3 des Français.es (**67%**) ont une connaissance insuffisante ou inexistante des aides financières facilitant le passage à une voiture plus propre ou à un vélo. **Seules 7% des personnes interrogées estiment en avoir une très bonne connaissance.** Ce faible pourcentage confirme le besoin significatif de sensibilisation aux aides disponibles.

Plus des 2/3 (**69%**) des Français.es ne connaissent pas non plus le site primealaconversion.gouv et donc la possibilité d'être accompagné.e pour passer à un véhicule plus propre.

L'aide à la conversion, une aide très restrictive (mais dont les effets sont positifs)

Avez-vous déjà obtenu une aide de ce type ?
(n=12370)



■ Oui ■ Non ■ Non, vous l'avez demandée mais elle a été refusée

Un taux d'usage des aides très faible

Une majorité écrasante des répondant.es (86%) n'a jamais obtenu une aide financière à la conversion pour sa mobilité. Ce résultat atteste d'un manque d'information sur l'existence d'une aide financière au passage à un véhicule plus propre ou à un vélo.

Parmi les autres explications possibles figurent un probable scepticisme de la population générale envers les aides ainsi qu'une question d'inadéquation entre l'aide proposée et les besoins réels des usagers.

De manière générale, le profil-type du bénéficiaire de cette aide est un homme âgé de 18 à 34 ans artisan, commerçant, chef d'entreprise, issu d'un foyer dont les revenus nets mensuels sont **supérieurs à 4000 €**.

Si seuls 8% des répondant.es ont obtenu une aide de ce type, ceux qui ont adopté un mode de déplacement principal a priori favorable à l'environnement sont surreprésentés :

- **61%** des personnes ayant une voiture électrique
- **18%** des personnes ayant une voiture hybride
- **18%** des personnes ayant un vélo

L'aide à la conversion est donc une aide très restrictive. Elle est accessible à un panel étroit de profils remplissant les conditions de barème pour être éligibles mais ayant également une situation financière suffisante pour passer à l'achat. Les profils ayant le plus obtenu cette aide sont ceux qui ont de fait adopté un mode de déplacement plus favorable à l'environnement. **Si l'aide bénéficie à un très petit nombre, elle constitue un moyen efficace d'incitation à la transition vers un mode de déplacement plus propre.**

Les personnes qui ont le plus besoin d'une aide sont celles qui les connaissent le moins

La méconnaissance des aides financières à la conversion est l'affaire des personnes les plus précaires. Si **29%** de la population générale a une connaissance très insuffisante voire inexistante de ces aides, certaines catégories de population sont bien moins informées que d'autres :

Les jeunes : **36%** des 18-24 ans et **40%** des étudiant.es

Les personnes sans activité : **35%** des demandeurs d'emploi et **41%** des personnes au foyer

Les personnes peu qualifiées : **43%** des personnes titulaires d'aucun diplôme ou d'un CEP (Certificat d'Etudes Primaires)

Les personnes éloignées des centres urbains : **37%** des habitant.es de communes peu denses

Les ménages aux faibles revenus : **42%** des personnes issues de foyer dont les revenus ne dépassent pas 1000 € par mois

On remarquera une **corrélation entre la sensibilité environnementale et la connaissance des aides financières au changement de véhicule. Moins on est sensible à l'écologie, moins on est informé de l'existence des aides** facilitant le passage à un véhicule plus propre ou à un vélo :

- **49%** des personnes qui ne croient pas aux propos alarmistes sur l'écologie et l'environnement connaissent très mal l'existence des aides contre **29%** au niveau national.
- A l'inverse, **11%** des personnes considérant la situation alarmante et que nous allons droit à la catastrophe connaissent très bien ces aides contre **7%** au niveau national.

Le constat est le même sur la connaissance du site [primealaconversion.gouv](http://primealaconversion.gouv.fr). **Moins on est sensible à l'écologie, moins on a connaissance de ce site.**

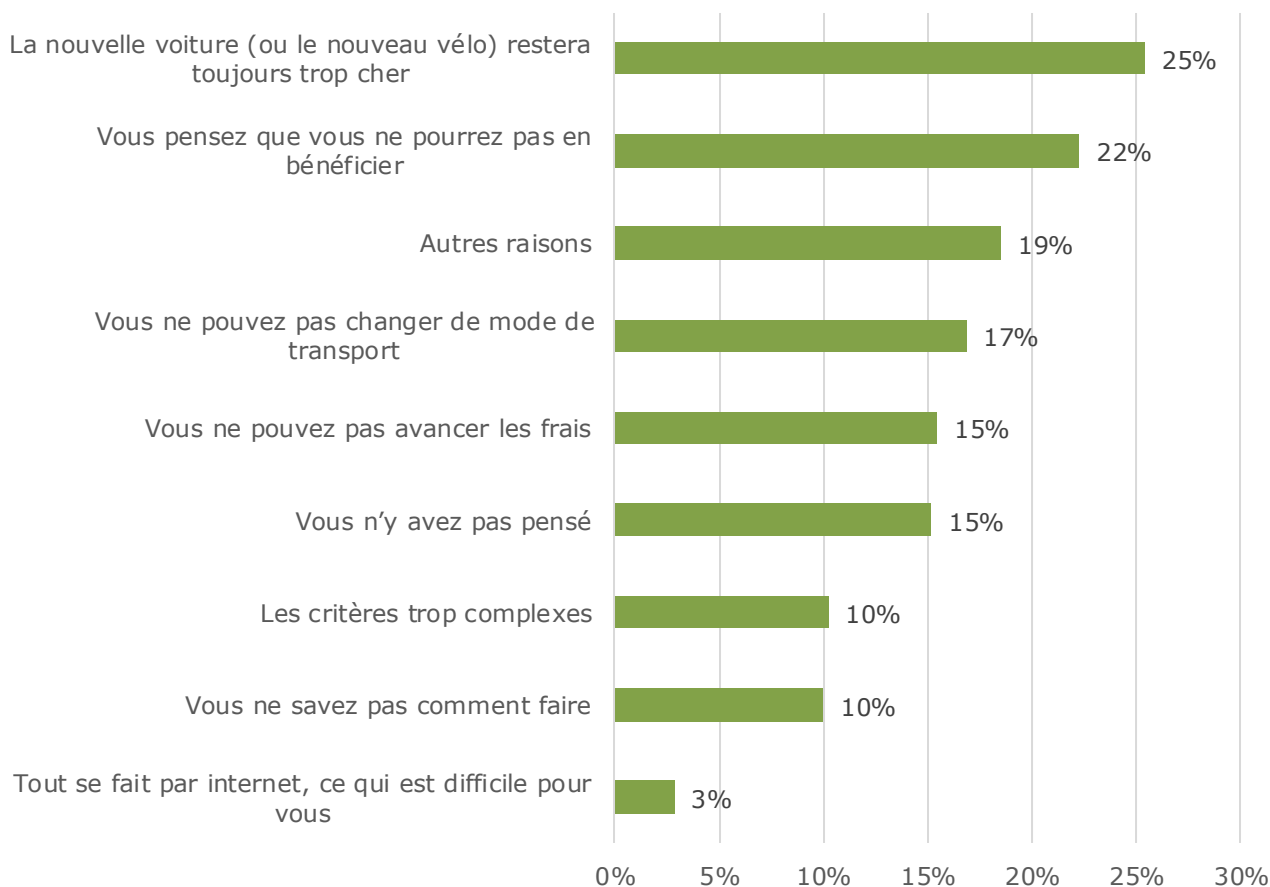
S'agissant de la connaissance globale du site [primealaconversion.gouv](http://primealaconversion.gouv.fr), deux sociotypes se dégagent :

- **Les profils plus vulnérables** (75 ans et plus, étudiant.es, demandeurs d'emploi longue durée, immobiles du quotidien, sans diplôme, revenus inférieurs à 1000 € par mois), beaucoup moins informé.es
- **Les profils plus favorisés** (25-34 ans, cadres et professions intellectuelles supérieures, hypermobiles du quotidien, revenus supérieurs à 4000 € par mois), beaucoup plus informé.es, sans doute moins touché.es par la fracture numérique

Des freins économiques et de perception à l'origine du non-recours aux aides (1)

Pourquoi n'avez-vous pas cherché à obtenir une aide financière facilitant le passage à une voiture plus propre ou à un vélo ?

(n=10735)



De nombreux freins à l'obtention d'une aide financière

On constate une certaine **homogénéité des raisons pour lesquelles les répondant.es ne cherchent pas à obtenir une aide financière à la reconversion**. Les freins économiques et de perception apparaissent comme les facteurs explicatifs principaux du non-recours.

25% des répondant.e.s à cette question estiment que la nouvelle voiture (ou le nouveau vélo) restera trop cher après obtention, auxquels s'ajoutent **15%** n'ayant pas la capacité à avancer les frais. Ces chiffres corroborent les analyses sur la voiture électrique notamment.

17% estiment ne pas pouvoir changer de mode de transport, ce qui traduit l'impossibilité de pouvoir se passer de véhicule dans un contexte où le marché des véhicules propres est tendu.

22% des répondant.es pensent ne pas pouvoir bénéficier des aides, auxquels s'ajoutent **10%** de répondants qui ne savent pas comment faire, soit **1/3 des Français.e.s qui s'écartent par défaut de ces dispositifs**.

Enfin les résultats soulignent **la difficulté pour 10% des répondant.e.s à comprendre les dispositifs d'aides et leurs modalités d'obtention**.

Des freins économiques et de perception à l'origine du non-recours aux aides (2)

Pourquoi n'avez-vous pas cherché à obtenir une aide financière facilitant le passage à une voiture plus propre ou à un vélo ? (base répondants n'ayant pas demandé d'aide financière) (n= 10 735)

Raisons du non-recours aux aides (moyenne nationale)	Les plus fragiles, très sensibles aux coûts et mal informés			Les plus favorisés, dubitatifs sur leur éligibilité				Les automobilistes peu convaincus par le gain économique		
	Etudiants	Demandeurs d'emploi	Revenus agrégés inférieurs à 1500€/mois	65-74 ans	Cadres et professions intellectuelles supérieures	Bac+3 et plus	Revenus agrégés supérieurs à 4000€/mois	Propriétaire d'une voiture diesel	Propriétaire d'une voiture en circulation depuis plus de 15 ans	Personnes au budget carburant mensuel de moins de 100€
Vous ne savez pas comment faire (10%)	21%	15%	11%	6%	9%	11%	8%	10%	10%	8,5%
Vous ne pouvez pas avancer les frais (15%)	17%	24%	21%	14%	10%	11%	7%	16%	20%	15,5%
Vous n'y avez pas pensé (15%)	31%	19%	18%	13%	16%	17%	15%	12%	12%	12%
Vous pensez que vous ne pourrez pas en bénéficier (22%)	14%	11%	15%	30%	29%	28%	35%	23%	17%	25%
La nouvelle voiture (ou le nouveau vélo) restera toujours trop cher (25%)	17%	26%	23%	27%	22%	22%	20%	31%	35%	31,5%

Les freins à l'usage des aides financières pour acquérir un véhicule plus propre sont multiples et mettent en lumière des besoins différents selon les catégories de population :

- Les publics les plus fragiles sont davantage exposés à l'augmentation des coûts et ont donc peu de marge de manœuvre assumer financièrement l'investissement d'un nouveau mode de transport plus propre. Les chiffres pressentent un **besoin d'accompagnement et de clarification** afin de les aider dans les démarches à réaliser : 31% des étudiants n'ont pas pensé à recourir à des aides contre 15% en moyenne nationale.
- Les publics les plus favorisés restent sceptiques quant à leur éligibilité. Cela constitue la principale raison du non-recours : 35% des personnes issues de foyer à revenus élevés (>4000€) pensent qu'elles ne pourront pas bénéficier d'aides contre 22% en moyenne nationale. Le **besoin d'information** auprès de ces catégories apparaît également, afin de désamorcer ce biais cognitif.
- Les automobilistes, aux dépenses de carburant relativement maîtrisées et propriétaires d'une voiture thermique et ancienne, perçoivent particulièrement peu l'avantage financier que représenterait l'acquisition d'un mode de transport plus propre : 35% des propriétaires de voiture ancienne (plus de 15 ans) estiment que le nouveau mode de transport plus propre sera toujours trop cher contre 25% en moyenne nationale. Les chiffres signalent ainsi un **besoin de sensibilisation** aux gains économiques, notamment à l'usage, d'un mode de transport plus propre.

Le non-recours aux aides, une constante dans les territoires ruraux peu denses

Pourquoi n'avez-vous pas cherché à obtenir une aide financière facilitant le passage à une voiture plus propre ou à un vélo ? (base répondants n'ayant pas demandé d'aide financière) (n= 10 735)

	Moyenne nationale	Rural autonome très peu dense	Rural autonome peu dense	Rural sous faible influence d'un pôle	Rural sous forte influence d'un pôle	Urbain densité intermédiaire	Urbain dense
Vous ne pouvez pas changer de mode de transport	17%	23%	22%	19%	20%	15%	15%
Vous ne savez pas comment faire	10%	9%	10%	7%	9%	9%	12%
Les critères trop complexes	10%	8%	8%	11%	12%	11%	10%
La nouvelle voiture (ou le nouveau vélo) restera toujours trop cher	25%	31%	26%	28%	31%	27%	22%
Vous ne pouvez pas avancer les frais	15%	16%	15%	15%	17%	16%	15%
Vous pensez que vous ne pourrez pas en bénéficier	22%	18%	22%	21%	27%	22%	22%
Tout se fait par internet, ce qui est difficile pour vous	3%	2%	3%	2%	3%	3%	3%
Vous n'y avez pas pensé	15%	11%	13%	13%	12%	14%	18%
Autres raisons	19%	17%	17%	16%	11%	19%	21%

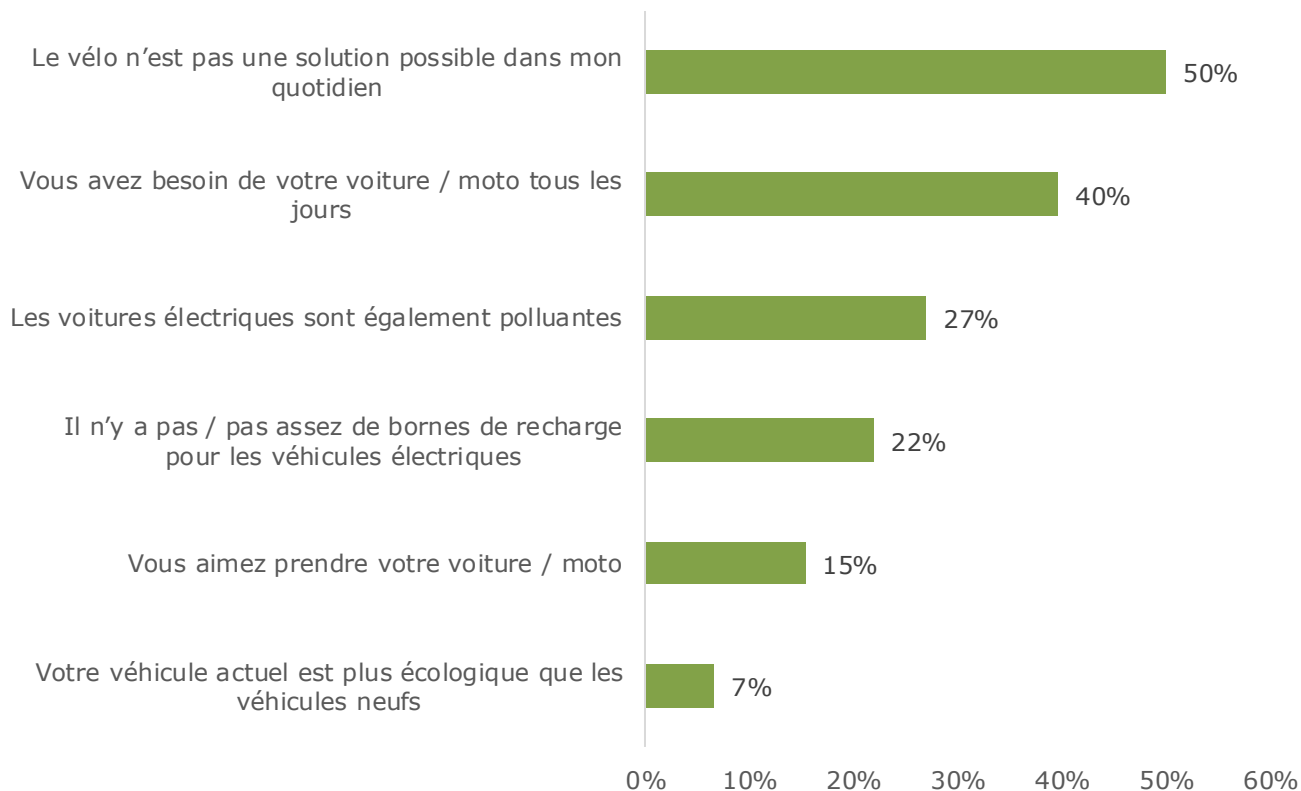
Trois catégories de territoires sont particulièrement touchées par le non-recours aux aides. On notera que **les raisons de non-recours des habitant.es concerné.es sont généralement partagées avec celles du profil automobiliste précédemment cité :**

1. Les territoires ruraux autonomes très peu denses où **31%** des habitant.es estiment que la voiture (ou le nouveau vélo) restera toujours trop cher contre **25%** de moyenne nationale, attestant sur ces territoires d'**un fort biais cognitif sur le coût engendré par l'adoption d'un autre mode de transport plus propre**. Ils sont aussi **23%** à ne pas pouvoir changer de mode de transport contre **17%** en moyenne nationale.
2. Les territoires ruraux peu denses où surtout **22%** pensent ne pas pouvoir changer de mode de transport contre **17%** en moyenne nationale, faute d'alternatives existantes ou par contrainte financière
3. Les territoires ruraux sous forte influence d'un pôle où **31%** estiment que la voiture (ou le nouveau vélo) restera toujours trop cher contre **25%** de moyenne nationale. Comme ces habitant.es sont particulièrement peu à avoir répondu « autres raisons » (**11%** contre **19%** moyenne nationale), on peut imaginer que **leurs raisons de non-recours aux aides sont moins le fait de raisons personnelles que de besoins connus, identifiés et listés ci-dessus.**

La voiture perçue comme un mode de transport irremplaçable

Vous ne pouvez pas/ne souhaitez pas changer de mode de transport (voiture plus propre, vélo), plus précisément pour quelles raisons ?

(n=1833)



Des contraintes pratiques à l'origine du refus de changement de mode de transport

Au premier rang des raisons expliquant le refus de changer de mode de transport, la moitié de l'échantillon estime que **le vélo n'est pas une solution viable pour les déplacements quotidiens** ; le vélo est en effet encore trop souvent déconsidéré comme mode de transport du quotidien et relégué à celui de loisirs.

Juste derrière, les **40%** de répondant.e.s déclarant avoir besoin de leur voiture ou moto tous les jours confirment la crainte de ne pas pouvoir changer très rapidement de véhicule dans le contexte actuel du marché automobile.

27% jugent les véhicules électriques polluants. Ce résultat qui peut paraître surprenant est souvent rencontré auprès de personnes qui considèrent qu'un véhicule plus ancien est déjà « amorti » en termes d'impact environnemental, tout en étant plus facile à entretenir ou réparer.

Plus d'1/5 déplorent l'absence ou l'insuffisance de bornes de recharge pour les véhicules électriques.

Les principales raisons pour lesquelles les Français.es ne veulent ou ne peuvent pas changer de mode de transport proviennent donc essentiellement **des contraintes pratiques de mobilité et de représentations sur l'impact environnemental**. Les préférences personnelles sont aussi mentionnées bien que dans une moindre mesure.

La voiture perçue comme un mode de transport irremplaçable : zoom (1)

On constate que **l'âge et le statut d'activité influent grandement sur les raisons qui poussent à ne pas changer de mode de transport** (voiture plus propre, vélo).

Si **40% de la population générale déclarent avoir besoin de sa voiture ou de sa moto tous les jours**, certaines catégories de population sont surreprésentées :

- Les 35-49 ans (50%)
- Les professions intermédiaires (52%), les employés (46%) et les ouvriers (49%)
- Les bac+2 et plus (46,5%)
- Les foyers aux revenus élevés (4000€ et plus) (46%)
- Les personnes dépensant plus de 100€ de carburant par mois (59%)
- Les personnes hypermobiles (4^{ème} quartile ayant une mobilité du quotidien forte) (51%)
- Les personnes ayant la voiture thermique pour mode principal de déplacement (51%)
- Les personnes disposant à titre personnel d'une voiture diesel (51%)
- Les personnes disposant d'une voiture mise en circulation depuis plus de 15 ans (53%)

A l'exception des demandeurs d'emploi d'une durée de 6 mois à un an (56%), les personnes ne souhaitant pas changer de mode de transport car elles sont dépendantes de leur voiture appartiennent à une **catégorie de population motorisée, active toute classe socio-professionnelle confondue et plutôt propriétaire d'une voiture thermique ancienne.**

Si **50% de la population générale considère que le vélo n'est pas une solution possible dans son quotidien**, certaines catégories de population le rejettent davantage :

- 65-74 ans (56%)
- Les personnes n'ayant pas le permis de conduire (59%)
- Les personnes ayant un abonnement de transport en commun (59%) et ayant les transports en commun urbains comme mode principal (62%)
- Les personnes ne disposant d'aucun équipement (57%)
- Les personnes sensibles aux questions environnementales et très éco-anxieuses (nous avons trop tardé à agir et allons droit à la catastrophe) (57%)

Le profil-type des rétifs au vélo comme mode de transport du quotidien est **une personne n'ayant pas le permis de conduire, qui ne dispose d'aucun équipement personnel pour se déplacer ou qui préfère utiliser les transports en commun.** Ces derniers sont certainement perçus comme une solution alternative à la voiture individuelle plus « fiable » et « confortable » que le vélo.

Paradoxalement, **les personnes les plus sensibles aux questions environnementales mais éco-anxieuses ne sont pas prêtes à adopter le vélo comme nouveau mode de transport du quotidien.**

Naturellement, les personnes âgées sont moins susceptibles d'adopter le vélo comme mode de transport du quotidien et on devine qu'il est question de capacités physiques.

La voiture perçue comme un mode de transport irremplaçable : zoom (2)

40%

des répondant.es ne souhaitant pas changer de mode de transport avancent qu'**elles ou ils ont besoin de leur voiture/moto tous les jours**



NB : Chiffres s'appuyant sur un volume de réponses restreint (n=1833). Il s'agit des répondant.es n'ayant jamais obtenu une aide financière facilitant le passage à une voiture plus propre ou au vélo et qui avancent ne pas pouvoir changer de mode de transport comme raison de non-recours. Seul.es 6% des Français.es sont concerné.es ici.

On constate que **l'âge et la catégorie socio-professionnelle influent grandement sur les raisons qui poussent à ne pas changer de mode de transport** (voiture plus propre, vélo).

Si **40% de la population générale déclarent avoir besoin de sa voiture ou de sa moto tous les jours**, c'est le cas de 50% des 35-49 ans. Naturellement, cette tranche d'âge compose en grande partie l'échantillon de la population active actuelle.

On distinguera ensuite deux sociotypes de personnes ne souhaitant pas changer de mode de transport par dépendance à leur voiture individuelle :

- **Les personnes en précarité de mobilité et contraintes financièrement**: les travailleurs de classe moyenne et ouvrière parmi lesquels figurent **52%** des professions intermédiaires, **46%** des employés et **49%** des ouvriers, **56%** des demandeurs d'emploi d'une durée de 6 mois à un an, **59%** des personnes dépensant plus de 100€ de carburant par mois, **53%** des personnes disposant d'une voiture mise en circulation depuis plus de 15 ans, **51%** des personnes ayant la voiture thermique pour mode principal de déplacement.
- **Les personnes plus aisées et ayant les moyens de se déplacer par leurs propres moyens sans contraintes particulières** : **46,5%** des personnes diplômées (bac+2 et plus), **51%** des personnes hypermobiles (4^{ème} quartile ayant une mobilité du quotidien forte), **51%** des personnes disposant à titre personnel d'une voiture diesel, **46%** des foyers aux revenus élevés (4000€ et plus)

La voiture perçue comme un mode de transport irremplaçable : zoom (3)

50%

des répondant.es ne souhaitant pas changer de mode de transport avancent que **le vélo n'est pas une solution possible dans leur quotidien**



NB : Chiffres s'appuyant sur un volume de réponses restreint (n=1833). Il s'agit des répondant.es n'ayant jamais obtenu une aide financière facilitant le passage à une voiture plus propre ou au vélo et qui avancent que le vélo n'est pas une solution possible comme raison de non-recours. Seul.es 7% des Français.es sont concerné.es ici.

Si **50% de la population générale considère que le vélo n'est pas une solution possible dans son quotidien**, certaines catégories de population le rejettent davantage :

- 65-74 ans (56%)
- Les personnes n'ayant pas le permis de conduire (59%)
- Les personnes ayant un abonnement de transport en commun (59%) et ayant les transports en commun urbains comme mode principal (62%)
- Les personnes ne disposant d'aucun équipement (57%)
- Les personnes sensibles aux questions environnementales et très éco-anxieuses (nous avons trop tardé à agir et allons droit à la catastrophe) (57%)

Le profil-type des rétifs au vélo comme mode de transport du quotidien est **une personne n'ayant pas le permis de conduire, qui ne dispose d'aucun équipement personnel pour se déplacer ou qui préfère utiliser les transports en commun**. Ces derniers sont certainement perçus comme une solution alternative à la voiture individuelle plus « fiable » et « confortable » que le vélo.

Paradoxalement, **les personnes les plus sensibles aux questions environnementales mais éco-anxieuses ne sont pas prêtes à adopter le vélo comme nouveau mode de transport du quotidien**.

Naturellement, les personnes âgées sont moins susceptibles d'adopter le vélo comme mode de transport du quotidien et on devine qu'il est question de capacités physiques.

« La bagnole, moi je l'adore » : une affaire de de génération

Qui sont les « aficionados » de la voiture/moto ?

25% des 75 ans et plus

23% des retraité.es

24% des personnes disposant d'une voiture ancienne de plus de 15 ans

24% des personnes disposant d'une voiture ancienne de plus de 15 ans

28% des personnes aux petits budget carburant (moins de 50€/mois)

23% des personnes titulaires d'aucun diplôme

31% des personnes ne croyant pas aux propos alarmistes sur l'écologie et l'environnement

50% des habitant.es de communes peu denses et 46% de très peu denses

Alors que **15% des Français.es qui ne peuvent ou souhaitent pas changer de mode de transport** (véhicule plus propre, vélo) **l'expliquent** par leur plaisir à utiliser leur voiture/moto, un sociotype d'aficionados de la conduite motorisée se dessine.

Il s'agit plutôt d'une personne âgée ou non qualifiée et dont les dépenses personnelles en carburant sont faibles, par ailleurs réfractaire aux propos alarmistes sur l'écologie, propriétaire d'une voiture ancienne et vivant dans une commune peu dense.

On notera que si 27% de l'échantillon interrogé perçoit les voitures électriques comme également polluante, c'est le cas de **35%** des 60-64 ans et de **44%** des détenteur.rices d'une voiture hybride à titre personnel. On observe ainsi plus spécifiquement **une méfiance des usagers des voitures hybrides à l'égard des voitures électriques.**

Plus communément, **38%** des détenteur.trices d'un vélo et **33%** des personnes ayant adopté le vélo en tant que mode principal estiment que les voitures électriques sont également polluantes.

NB : Chiffres s'appuyant sur un volume de réponses restreint (n=278) : les personnes ne souhaitant pas changer de mode de transport car elles aiment prendre leur voiture ou leur moto.

« La bagnole, moi je l'adore » : une affaire de de géographie

n=1833 (base répondant.es ne souhaitant pas changer de mode de transport)

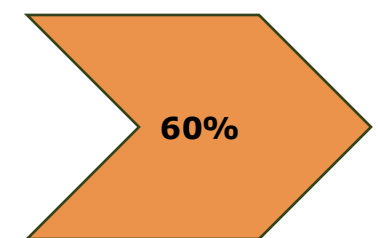
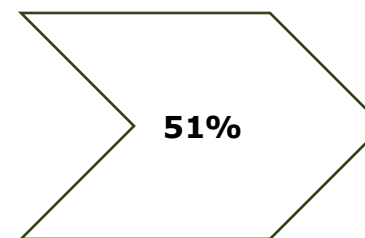
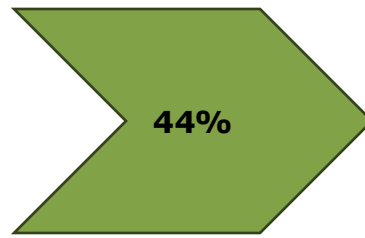
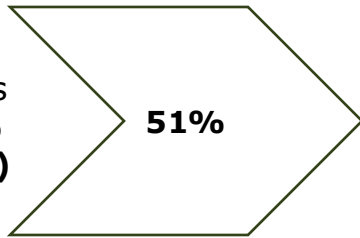
Communes densément peuplées

Communes de densité intermédiaire

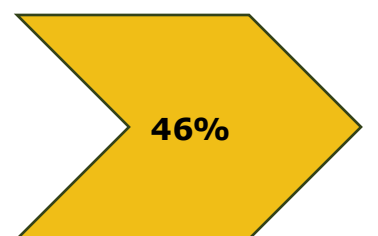
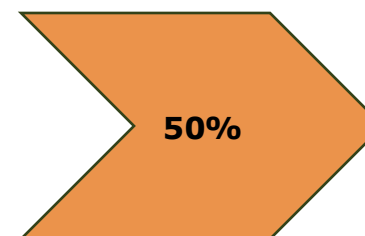
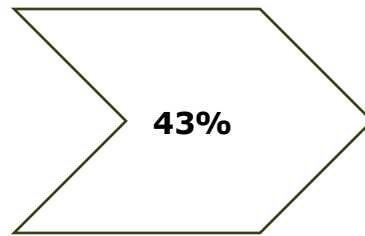
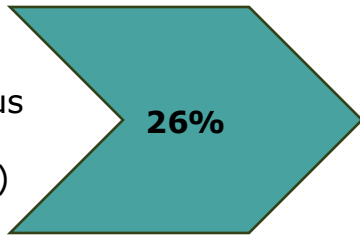
Communes peu denses

Communes très peu denses

Le vélo n'est pas une solution possible dans mon quotidien (**50% moyenne nationale**)



Vous avez besoin de votre voiture/moto tous les jours (**40% moyenne nationale**)



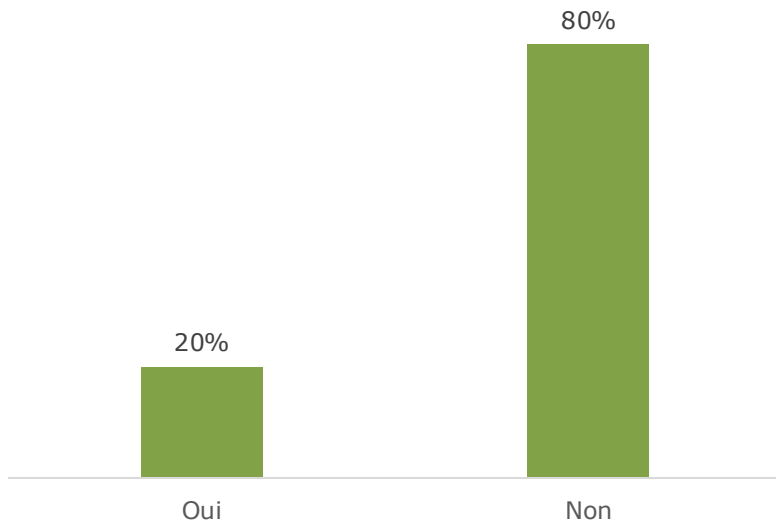
Les habitant.es des communes très peu denses estiment majoritairement (**60%**) que le vélo n'est pas une solution possible dans leur quotidien pour expliquer ne pas vouloir ou pouvoir changer de mode de transport. **C'est par ailleurs dans les communes de densité intermédiaire que la population y est plus la encline, ce qui pourrait encourager à des politiques plus affirmées en matière de stratégie cyclable sur ce type de territoires.**

La dépendance au quotidien à la voiture concerne la moitié des habitant.es vivant en commune peu dense et 46% des habitant.es de communes très peu denses. En revanche, ce n'est le cas que d'1/4 de la population vivant dans une commune densément peuplée.

On constate donc que **moins une commune est dense, moins ses habitant.es souhaitent adopter un mode de transport plus propre du fait de la dépendance à la voiture/moto et l'inadéquation du vélo aux besoins de déplacement du quotidien.**

Plus des 2/3 des actifs ne bénéficient d'aucune prise en charge des frais de déplacements par leur employeur

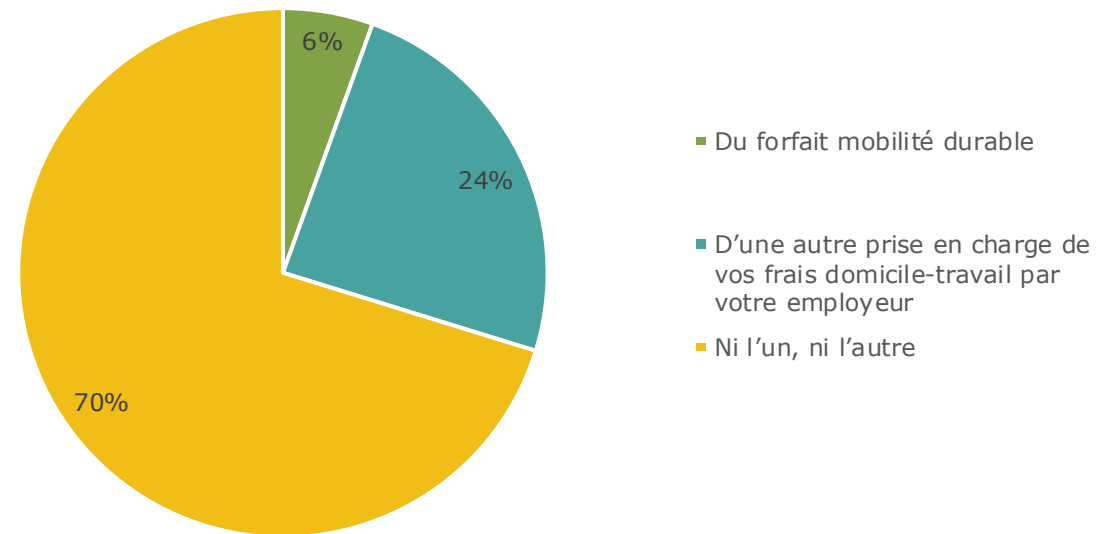
Savez-vous ce qu'est le forfait mobilité durable ?
(n=6773)



Une méconnaissance des aides employeur et une faible couverture des actifs

Une large majorité de la population générale active (**80%**) ne connaît pas le forfait mobilité durable (FMD). 2/3 des actifs ne bénéficient d'aucune prise en charge des frais de déplacement par leur employeur, (ni le forfait mobilité durable, ni une autre prise en charge des frais domicile-travail). Une majorité des actifs (**70%**) supporte donc seule financièrement ses déplacements pour aller au travail. En particulier, une très faible part des actifs (**6%**) bénéficie

Bénéficiez-vous d'une prise en charge de vos frais domicile-travail par votre employeur ?
(n=6773)



du forfait mobilité durable, confirmant la méconnaissance généralisée de cette aide employeur et ainsi son non-recours.

Par ailleurs, **75% des actifs ne bénéficient d'aucune aide ne connaissent pas le forfait mobilité durable.**

Le besoin d'informer et de sensibiliser la population active à ces dispositifs d'aide est grand.

Plus on a de choix de modes de transport, plus on connaît le forfait mobilité durable

L'âge, la catégorie socio-professionnelle, le niveau de diplôme ainsi que les revenus constituent des facteurs déterminants à la connaissance du forfait mobilité durable (FMD). Deux sociotypes se dégagent :

- **Les « sachant.es »** : 25-34 ans, cadres et professions intellectuelles supérieures, personnes titulaires d'un bac+3 et plus, personnes issues de foyers à revenus élevés (4000 € et plus)
- **Les « non-sachant.es »** : 60-64 ans, agriculteurs, ouvriers, personnes titulaires d'aucun diplôme, personnes titulaires d'un BEPC, d'un CAP ou BEP, personnes issues de foyers à faibles revenus (de 1000 à moins de 1500 €)

80% de la population générale ne connaît pas le forfait mobilité durable. Ce chiffre est encore plus élevé chez les personnes non titulaires du permis (**87%**), **alors même que le FMD permet de compenser financièrement la pratique du vélo ou du covoiturage notamment.**

Par ailleurs, **plus la voiture a une date de mise en circulation ancienne, moins son conducteur ne connaît le forfait mobilité durable.**

La sensibilité écologique est aussi déterminante puisque **86%** des personnes n'arrivant pas à se faire une opinion et **87%** de celles qui ne croient pas aux propos alarmistes sur l'écologie et l'environnement ne connaissent pas le FMD.

Parmi les **20%** des Français.es qui connaissent l'existence du forfait mobilité durable, les personnes ayant adopté un mode de déplacement a priori plus favorable à l'environnement sont surreprésentées :

- Les personnes disposant : d'un abonnement vélo en libre-service (**46%**), d'un abonnement de transport en commun (**29%**), d'un vélo (**27%**), d'un vélo à assistance électrique (**33%**), d'une trottinette (**33%**), d'une trottinette électrique (**33%**), d'une voiture hybride (**29%**), d'une voiture électrique (**35%**)
- Les personnes ayant pour mode principal : les transports collectifs régionaux (**40%**), la voiture électrique (**35%**), le vélo (**33%**) et la marche (**26%**)

Les personnes bien pourvues en solutions de mobilité à proximité sont également mieux informées que les autres :

- Personnes qui ont une offre à proximité de : trottinettes électriques en libre-service (**30%**), voitures en libre-service (**35%**), scooters en libre-service (**37%**)
- Personnes qui ont la possibilité de choisir entre différents modes de transport (**27%**)

A l'inverse, ce n'est le cas que de **11%** des personnes n'ayant aucune solution de transport à titre personnel et de **13%** des personnes qui n'ont pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport.

Les automobilistes « captifs » : un public non-assisté dans ses déplacements (1)

Si **70% des actifs ne bénéficient d'aucune prise en charge des frais de déplacement par leur employeur (FMD ou autre prise en charge des frais domicile-travail)**, deux catégories socio-professionnelles sont plus impactées par ce phénomène :

- **78%** des agriculteurs
- **83%** des artisans, commerçants et chefs d'entreprise

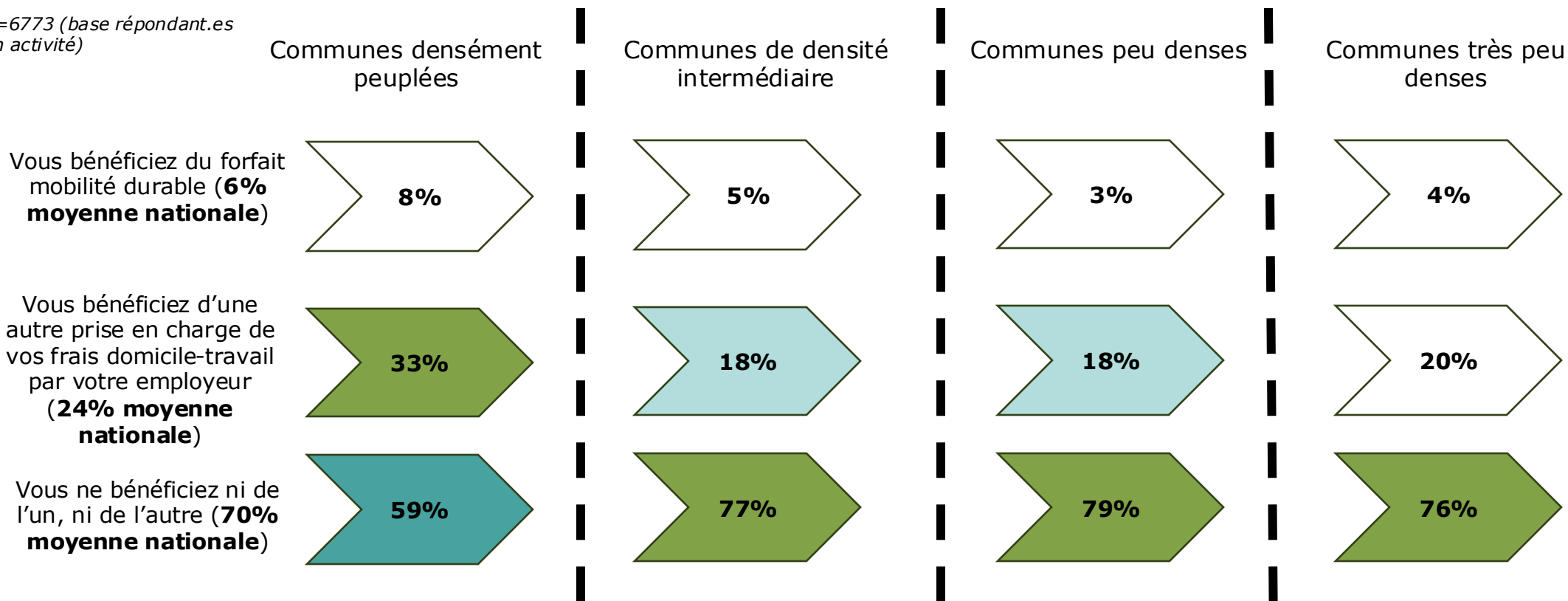
Ce sont également **les catégories de population les plus fragilisées d'un point de vue socio-économique** qui ne bénéficient d'aucune prise en charge :

- Les personnes dépendantes à la voiture individuelle : **76%** des personnes dont la voiture thermique est le mode principal
- Les personnes les plus exposées aux coûts du carburant : **80%** des personnes aux dépenses mensuelles de carburant élevées (plus de 150 €)
- Les propriétaires d'une voiture ancienne : **78%** des personnes disposant d'une voiture depuis 11 à 15 ans
- **81%** des personnes qui ne disposent d'aucun équipement à titre personnel pour se déplacer
- **80%** des personnes qui n'ont pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport
- Les personnes précaires : **84%** des personnes issues de foyers aux revenus faibles (moins de 1000 €/mois)

On notera **qu'une grande partie des « automobilistes captifs » de la population active ne bénéficie ni du FMD, ni d'une prise en charge des frais domicile-travail par leur employeur**. Ils n'ont pas d'autres solutions de mobilité à proximité et dépendant de facto fortement à leur voiture individuelle, souvent ancienne. Ils n'ont par ailleurs pas de solutions alternatives viables à l'utilisation de leur véhicule personnel et sont très limités financièrement pour investir dans une nouvelle solution de transport.

Les automobilistes « captifs » : un public non-assisté dans ses déplacements (2)

n=6773 (base répondant.es en activité)



En dehors des communes densément peuplées, une écrasante majorité des actifs ne bénéficie ni du forfait mobilité durable, ni d'une autre prise en charge des frais domicile-travail par leur employeur (autour de 77-78% contre 70% en moyenne nationale). Les communes densément peuplées (métropoles, agglomération...) sont effectivement souvent les territoires les plus mieux dotés en offres de transport et en solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle (vélo, trottinette, scooters, covoiturage, autopartage). Les usagers de ces solutions s'informent probablement davantage des aides dont ils peuvent bénéficier pour passer à un mode de transport plus décarboné.

Les communes densément peuplées concentrent par ailleurs une grande partie des emplois et donc de la population française active. On ajoutera aussi que les territoires moins denses accueillent des populations plus captives de la voiture individuelle faute d'alternatives existantes, et que les automobilistes ont généralement moins tendance à s'informer des aides dont ils pourraient bénéficier.


Connaissance des aides financières : une zone d'ombre des non-connaisseurs des ZFE et un besoin criant d'information

Connaissance ...		Savez-vous ce qu'est une ZFE, Zone à Faibles Emissions ? (base ensemble des répondants, n=12387)		
		Moyenne nationale	Oui (47%)	Non (53%)
... des aides financières facilitant le passage à une voiture plus propre ou au vélo (base ensemble des répondants, n=12354)	Oui, très bien	7%	10%	4%
	Oui, plutôt bien	26%	32%	20%
	Non, plutôt mal	38%	39%	37%
	Non très mal	29%	18%	39%
... du site primealaconversion.gouv (base ensemble des répondants, n=12358)	Oui	31%	43%	21%
	Non	69%	57%	79%
... du forfait mobilité durable (FMD) (base répondants en activité, n=6673)	Oui	20%	29%	11%
	Non	80%	71%	89%

Les personnes qui ne connaissent pas les ZFE sont globalement moins bien informées que les autres sur l'existence de dispositifs d'aide et d'accompagnement au changement vers une mobilité plus propre (écarts d'environ **-10%** par rapport aux moyennes nationales). Parmi les **53%** de Français.es ignorant l'existence des ZFE :

- **39%** connaissent très mal les aides financières facilitant le passage à une voiture plus propre ou au vélo contre **29%** au niveau national
- **79%** ne connaissent pas l'existence du site primealaconversion.gouv contre **69%** au niveau national
- **89%** ne connaissant pas l'existence du forfait mobilité durable contre **80%** au niveau national

Il n'en reste pas moins **un manque général d'information sur les aides à la mobilité durable. Même les personnes connaissant les ZFE ne sont pas toujours bien informées des dispositifs d'aides** : parmi les **47%** connaissant les ZFE, **39%** connaissent plutôt mal les aides financières au changement vers un véhicule plus propre ou un vélo contre **38%** au niveau national.



Chapitre 10 : Précarité mobilité

Analyse de la précarité mobilité (1)

Repères méthodologiques

Les analyses et calculs ci-après ont été réalisés à partir d'une méthode inspirée des travaux de : Audrey Berry, Céline Guivarch, Yves Jouffe, Nicolas Coulombel et publiés en 2016 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 des 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 des Baromètres 2021 et 2023, 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
- Indicatrice d'absence d'alternatives à la voiture (autosolistes)
- Indicatrice de voiture personnelle à faible rendement énergétique

Analyse de la précarité mobilité (2)



Les résultats présentés dans le présent document sont issus de la troisième du Baromètre des mobilités du quotidien, qui a fait l'objet d'une enquête par questionnaires auprès de 12 387 personnes (dont 1 495 enquêtes réalisées par téléphone).

Les données et analyses portant sur les territoires périurbains se sont appuyées sur une interprétation des deux zonages INSEE « l'aire d'attraction d'une ville » (CATEAAV2020) et « la grille de densité des communes »

(2023, version agrégée en 4 catégories à partir des 7 catégories initiales). On reprend ici la démarche mise en œuvre lors de l'enquête de 2021 en actualisant les données caractérisant les territoires.

Les analyses ont ainsi été basées sur les volumes de répondants présentés dans le tableau ci-dessous.

Caractérisation de l'aire d'attraction des villes	Densité des communes (données 2020, millesime 2023)							Total
	Commune densément peuplée	Commune de densité intermédiaire			Commune peu dense		Commune très peu dense	
	Grands centres urbains	Centres urbains intermédiaires	Petites villes	Ceintures urbaines	Bourgs ruraux	Rural à habitat dispersé	Rural à habitat très dispersé	
Commune-centre	2 173	923	429					3 525
Autre commune du pôle principal	2 468	59	66	55	22			2 670
Commune d'un pôle secondaire	133	2						135
Commune de la couronne		675	439	1 100	1 435	1 388	161	5 199
Commune hors attraction des villes			3	4	263	421	165	856
Total	4 773	1 660	937	1 159	1 720	1 809	326	12 385

 Périurbain de communes densément peuplées
 Périurbain de communes de densité intermédiaire ou faible

Exemples de communes

Périurbain densément peuplé : Villeurbanne, Boulogne-Billancourt

Périurbain de densité intermédiaire : Dreux, Hyères

Communes peu denses : Tarascon, Pornichet

Communes très peu denses : Conques-en-Rouergue (12), Sousceyrac-en-Quercy (46)

Une précarité mobilité en hausse (1)

Dimensions	Facteurs	Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
Ressources financières	Bas revenus	X	X	
Pratiques de mobilité	Restrictions de l'usage de la voiture	X		
	Dépenses élevées en carburant	X		X
Condition de mobilité	Mauvais ajustement spatial ou distances parcourues élevées		X	X
	Absence d'alternative à la voiture		X	X
	Véhicule à faible rendement		X	
Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2021		7%	8,5%	10,5%
Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)		18%		

Rappel 2021 : 18%
des Français.es
présentaient une situation
à risque en matière de
mobilité en 2021

Une précarité mobilité en hausse (2)

Dimensions	Facteurs	Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
Ressources financières	Bas revenus	X	X	
Pratiques de mobilité	Restrictions de l'usage de la voiture	X		
	Dépenses élevées en carburant	X		X
Condition de mobilité	Mauvais ajustement spatial ou distances parcourues élevées		X	X
	Absence d'alternative à la voiture		X	X
	Véhicule à faible rendement		X	
Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023		10%	9,5%	11,5%
Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)		19,5%		

En 2023, 19,5%
des Français.es
présentent une situation
à risque en matière de
mobilité

Une précarité mobilité en hausse (3)

Résultats de l'analyse de la précarité mobilité par grande typologie de territoires : la précarité augmente à mesure que la densité diminue, surtout du fait de la dépendance à la voiture

Typologie d'exposition aux risques mobilité		Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
Moyenne nationale	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	10%	10%	11,5%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	19,5%		
Périurbain de communes densément peuplées	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	7%	6,5%	4%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	12%		
Périurbain de communes de densité intermédiaire ou faible	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	11,5%	11,5%	16,5%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	23,5%		

Une précarité mobilité en hausse (4)

Résultats de l'analyse de la précarité mobilité par grande typologie de territoires : la précarité augmente à mesure que la densité diminue, surtout du fait de la dépendance à la voiture

Typologie d'exposition aux risques mobilité		Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
Moyenne nationale	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	10%	10%	11,5%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	19,5%		
Communes centre	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	8,5%	8%	7%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	15,5%		
Communes hors attraction des villes	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	16%	16%	24%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	33%		



Chapitre 11 :

Zooms sur les femmes, les jeunes, les
demandeurs d'emploi et les seniors

Les femmes : moins mobiles car moins dotées en équipements individuels ?

En moyenne, les femmes sont bien **moins équipées individuellement pour leurs mobilités** du quotidien que les hommes. Cela concerne évidemment la voiture :

- Elles possèdent moins le permis, 83% vs 88% pour les hommes
- Elles possèdent généralement moins une voiture personnelle, 71% d'entre elles contre 76% des hommes. D'ailleurs, leurs voitures sont en moyennes plus anciennes, avec par exemple des vignettes Crit'Air plus élevées
- Elles possèdent également beaucoup moins fréquemment de deux-roues motorisés, 3% vs 12% des hommes
- Mais surtout, un immense écart existe concernant la pratique cycliste : **seules 20% des femmes possèdent un vélo personnel mécanique, contre 32% des hommes.**

En dehors de cet aspect, on peut également noter que la variable du genre est déterminante dans certains aspects des déplacements du quotidien :

- **Les femmes ont globalement des mobilités quotidiennes plus faibles.** Elles sont 28% à faire partie du premier quartile d'intensité de mobilité, contre 22% des hommes.
- Bien qu'elles soient légèrement moins adeptes du **covoiturage** que les hommes, lorsqu'elles le pratiquent, c'est surtout en tant que passagère (45% des cas contre 29% en tant que conductrices), et en proportion plus forte que les hommes **pour une raison contraignante de manque d'alternative** (14% vs 10%) et **de manière plus souvent informelle** (42% des répondantes vs 31% des répondants).
- En ce qui concerne les transports en commun, alors qu'il y a peu de différences entre les réponses des usagères et des usagers réguliers (sécurité, confort...), il s'avère **qu'une proportion plus élevée de femmes non-usagères refusent de prendre les transports en commun par peur pour leur sécurité** (38% des non-usagères, contre 27% des non-usagers).
- Enfin, les automobilistes féminines sont **beaucoup moins enclines à envisager de changer leur véhicule pour un véhicule électrique.** Par exemple, elles sont 56% à penser qu'elles n'ont pas les moyens de se permettre un tel achat, contre 45% des hommes. Les femmes ont effectivement en moyenne des revenus moins élevés que les hommes, mais on peut aussi noter **qu'elles connaissent moins les aides financières liées à la mobilité** (33% d'entre elles ne les connaissent « pas du tout », contre 25% des hommes).

Les jeunes (18-24 ans) : plus urbains, mais aussi plus précaires dans leur mobilité

De manière générale, la variable principale qui permet de comprendre la mobilité des jeunes est leur caractère urbain. Ainsi, les jeunes (18-24 ans) :

- **Ont pour 63% d'entre eux une offre de transports en commun urbains** à proximité de leur domicile
- Sont 45% à considérer ces mêmes TC comme un mode principal pour leurs déplacements du quotidien, contre 21% des Français.es
- Et sont beaucoup plus propices à avoir un abonnement, 37% d'entre eux contre 17% de la population globale
- D'ailleurs, ils mettent en avant de manière accrue le fait **qu'ils n'ont « pas d'autre solution »** pour expliquer leur usage massif des TC, et en ont une moins bonne image que le reste des répondant.es en termes de sécurité notamment, que ce soit parmi les usagers mais aussi surtout les non-usagers
- Au-delà des transports publics, les jeunes sont aussi beaucoup plus nombreux que les autres catégories de la population à utiliser régulièrement les vélos en libre-service, la trottinette, et sont également **plus susceptibles d'être intermodaux (36% d'entre eux vs 23% en moyenne)**.

Néanmoins, lorsque l'on se penche sur l'équipement des jeunes, en particulier leur équipement automobile, bien que le facteur urbain transparaisse avec équivalence, on observe en plus une précarité mobilité plus intense. Par exemple :

- Les jeunes ont moins le permis que la moyenne des Français.es (61% vs 85%) mais ont surtout **beaucoup moins la chance d'être équipé d'une voiture à titre personnelle (48% vs 74%)**
- Même lorsqu'ils possèdent un véhicule motorisé, celui-ci a de grandes chances d'être très vieux et donc d'avoir été acheté d'occasion (**22% des jeunes possédant une voiture en possèdent une ayant été mise en circulation il y a plus de 15 ans**, contre 16% de la population en moyenne)
- Ils sont **31% à faire partie du 1^{er} quartile en termes de fréquence de mobilité (mobilité faible)**, contre 26% des répondant.es en général
- Ils sont légèrement plus adeptes du covoiturage de manière régulière, et en très grande majorité uniquement en tant que passagers (53%).

Les demandeurs d'emploi, des pratiques de mobilité instables et contraintes

A l'instar de la population jeune, les personnes en recherche d'emploi ont, dans leur majorité, une mobilité plus faible que le reste de la population, en raison notamment d'un équipement moindre. Ainsi, les demandeurs d'emploi :

- **Ont beaucoup moins le permis de conduire (64% d'entre eux)** que la moyenne (85%).
- Sont moins susceptibles de posséder une voiture à titre personnel (46% d'entre eux vs 74% en général), une réalité qui concerne **aussi le vélo (18% sont équipés vs 29% en moyenne)**.
- Par ailleurs, ils sont **1 sur 4 à déclarer n'avoir « aucune solution de mobilité »** (incluant toutes les solutions) à proximité de leur domicile, contre 12% des répondant.es à l'enquête
- Même lorsqu'ils possèdent un véhicule, celui-ci a de grandes chances d'être très ancien, (32% des voitures personnelles des demandeurs d'emploi ont plus de 15 ans, contre 16% en moyenne).
- Cela explique **des fréquences de mobilité très en retrait par rapport à l'ensemble des Français.es**, soit 35% d'entre eux qui font partie du premier quartile (vs 26%).

Au-delà de ce constat, ce qui ressort de l'analyse des pratiques de mobilité des demandeurs d'emploi est **leurs caractères instable/incertain mais surtout contraignant**. Par exemple :

- Près de la moitié d'entre eux (**44%**) **déclarent qu'ils utilisent de manière variable un ou plusieurs modes de déplacement au quotidien**, contre 31% pour la population en moyenne
- Pour les usagers du covoiturage et des transports en commun, il ressort de manière accrue que la raison de leur choix est liée au fait qu'ils n'aient **« pas d'autre solution » (28% pour le covoiturage, 35% pour les TC)**. Par ailleurs, concernant les transports publics, ils en ont globalement une très mauvaise image en comparaison au reste des Français.es, usagers ou non, à cause de leur **impression de « captivité »** vis-à-vis de ce mode
- Enfin, ils sont beaucoup plus nombreux à considérer **la marche à pied comme mode de transport principal (41% d'entre eux contre 29% des répondant.es à l'enquête)**.

Si ces constats concernent tous les demandeurs d'emploi, il est à noter également qu'ils sont, dans leur totalité, accentués de manière importante proportionnellement à la durée de la période de chômage de chaque individu.

Les séniors, une population très motorisée, qui renonce peu mais se déplace moins

Au contraire des catégories de population mises en avant au long des pages précédentes, les séniors, c'est-à-dire les personnes ayant plus de 65 ans, retraités pour 96% d'entre elles, se distinguent par :

- Une **très forte possession du permis de conduire, 91%** d'entre eux, contre 85% en moyenne pour les Français.es
- Une **possession accrue d'un véhicule à titre personnel, 82% d'entre eux** possédant une voiture (76% en moyenne), notamment des **voitures à essence**, et à l'inverse une moindre utilisation du vélo
- Ainsi, les séniors sont bien moins nombreux à renoncer à leurs déplacements que le reste de la population, **75% d'entre eux n'ont jamais renoncé**, contre 60% du reste des répondant.es
- Mais **ils se déplacent aussi moins régulièrement** que les autres, avec une utilisation de leur voiture plutôt 2 à 3 fois par semaine (37% d'entre eux vs 21% en moyenne)
- Enfin, en ce qui concerne les transports en commun, bien qu'ils les utilisent de manière équivalente au reste des Français.es au quotidien, ils en ont particulièrement une bonne image (sécurité, fiabilité, confort), que ce soient les usagers réguliers ou non

Cependant, si les 65 ans et plus ont des pratiques de mobilité relativement similaires, une certaine fracture semble s'opérer entre les 65-74 ans, d'un côté, et les 75 ans et plus, de l'autre :

- Alors que les 65-74 ans ont une fréquence de déplacement proche de la moyenne de la population, **les 75 ans et plus sont 39% à faire partie du 1^{er} quartile**, c'est-à-dire à avoir une fréquence de mobilité faible
- En conséquence, bien qu'ils circulent surtout en voiture à essence, **leur budget carburant est très faible, 75% des 75 ans et plus ont un budget carburant de moins de 100€/mois** (soit l'équivalent d'un plein)
- Lorsqu'ils renoncent à un déplacement, **le motif de la santé** est de loin le premier mis en avant (37%)
- Enfin, les 75 ans et plus sont particulièrement peu sensibles aux arguments environnementaux concernant leur mobilité, **ils sont 67% à ne pas avoir fait évoluer leurs pratiques en raison du réchauffement climatique**, contre 54% des Français.es en moyenne

Votre contact

Marc FONTANES
Directeur général adjoint
marc.fontanes@auxilia-conseil.com

www.barometremobilites-quotidien.org



EN PARTENARIAT AVEC :

