

Mobilité

RAPPORT | MARS 2022



LA DÉPENDANCE AUX CARBURANTS FOSSILES SOURCE DE PRÉCARITÉ

BAROMÈTRE DES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN N°2



FONDATION
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

THINK TANK



wimoov
| GROUPE SOS |

sommaire



07

LE RAPPORT
EN BREF



11

CONTEXTE

- La double urgence climatique et sociale
- Notre méthode



FEUILLE DE ROUTE

- Face à la crise énergétique, les mesures d'urgence
- Face au défi climatique et social, un plan d'accompagnement vers la mobilité durable pour tous

ENQUÊTE

- *13,3 millions de personnes en "précarité mobilité"*
- *Les facteurs de précarité*
- *Du renoncement à la non-mobilité*
- *Des inégalités entretenues par les politiques publiques*
- *De l'autosolisme à la mobilité durable : les freins persistent*
- *16 % des automobilistes sont disposés à essayer un autre moyen de transport*



édito

Un constat s'impose : en France, nous n'avons pas tous au quotidien la liberté de choisir la façon dont nous nous déplaçons, de choisir les solutions de mobilité qui, selon nos contraintes respectives, sont les plus vertueuses pour l'environnement.

Regardons la réalité en face, notre Baromètre démontre que 13,3 millions de Français.e.s sont confrontés à la précarité mobilité. En grande partie dotés de revenus limités, ces "précaires mobilité" sont d'abord ceux qui, coincés avec une voiture thermique consommatrice, sans alternative, ou contraints à de longues distances, se retrouvent à la merci de la hausse des prix à la pompe. L'électrique est une des issues mais encore peu accessible. Si rien ne change dans les années à venir, le piège social se refermera sur les automobilistes qui n'auront ni alternative à la voiture, ni les moyens de passer à l'électrique.

Les précaires sont aussi les personnes sans permis, ni voiture, ni vélo, ni même abonnement de transport en commun. Celles-ci sont les grandes oubliées des politiques de mobilité, possiblement empêchées d'aller travailler, d'accéder aux soins ou encore contraintes dans leur vie sociale. Pour tous les précaires de la mobilité, le choix au quotidien est limité voire inexistant.

Nous payons là le lourd tribut de la métropolisation des 50 dernières années qui construit le monopole de la voiture dans de nombreux territoires de France. Nous payons également le poids des aprioris, selon lesquels « on ne pourrait pas faire autrement », selon lesquels le vélo ne serait que pour les centres-villes, la voiture l'unique vecteur de liberté et les alternatives vaudraient privation du droit à la mobilité. Comme si la transition écologique ne pouvait être qu'un moins disant social. Ces aprioris sont devenus, à l'heure de la crise énergétique et climatique, d'impardonnables raisons de laisser des millions de personnes dans la précarité.

Si la capacité de choisir pour chacun au quotidien n'est pas à la hauteur, la question qui se pose est celle des moyens que nous mobilisons, collectivement, pour développer les alternatives à la voiture solo et plus

largement pour réduire les émissions du premier secteur émetteur de gaz à effet de serre.

La politique des petits pas, au regard du défi gigantesque de la décarbonation des transports, se révèle inadaptée, et même créatrice d'inégalités. C'est le second enseignement de ce Baromètre. Les efforts mis pour expérimenter, dans tous les territoires, des combinaisons d'intermodalité et les rendre confortables, renforcer les transports publics, rendre la France cyclable, favoriser le partage de véhicules, sont, de fait, insuffisants.

L'heure est donc à la mobilisation. Limiter la casse n'est pas une politique publique quand la précarité mobilité est devenue le quotidien d'1 personne sur 5.

N'est-il pas temps de se donner une chance de faire autrement ? N'est-il pas temps de donner à voir et diffuser les expériences et les succès de territoires que rien ne prédestinait à faire autrement si ce n'est la volonté d'habitants, entrepreneurs ou élus déterminés ? N'est-il pas temps de créer les métiers verts de la mobilité de demain ? Les transports en commun, les pistes cyclables et le covoiturage ont déjà trouvé ici où là leur place dans les territoires périurbains ou ruraux. Les retours de terrains prouvent qu'une part significative de la population s'empare des alternatives lorsqu'elles sont bien pensées. Ils prouvent aussi que sortir du tout-voiture va de pair avec une amélioration des conditions de vie : réduction de la pollution, du bruit, baisse des budgets transports pour les ménages... Si la voiture thermique est devenue vecteur de précarité à l'heure de la crise énergétique et climatique, elle doit retrouver sa juste place, en complément des autres solutions de mobilité. Parallèlement, nous devons travailler l'accessibilité des véhicules électriques pour les plus contraints.

L'évidence s'impose : offrir à chacun la liberté de choisir entre plusieurs modes de déplacement est autant une conquête sociale qu'une conquête écologique. Telle devrait être la priorité du gouvernement à l'issue des élections de 2022.



Le rapport

en bref

Le Baromètre des mobilités du quotidien est né en 2019, d'une double ambition portée par la Fondation pour la Nature et l'Homme et Wimoov. La première était de mieux comprendre les pratiques de mobilité, dans leur diversité, depuis les centres-villes où la densité de l'offre de services répond déjà à une large partie des besoins, jusque dans les zones rurales, là où l'accès aux solutions alternatives à la voiture est limité. La deuxième ambition était, en nous appuyant sur nos expertises croisées, d'aiguiller les politiques publiques sur le long cours.

Cette deuxième édition du Baromètre des mobilités intervient dans un contexte unique, mêlant une mise en application de la Loi d'orientation des mobilités, deux années de crise sanitaire au lourd tribut social, la guerre en Ukraine et ses conséquences énergétiques et économiques en Europe, et une urgence chaque jour plus grande de lutter contre le changement climatique. Le secteur des transports est, en France, le secteur le plus émetteur (31% des émissions de gaz à effet de serre). Mais les émissions ne baissent pas et la dépendance massive à la voiture individuelle y est pour beaucoup.

Le Baromètre des mobilités du quotidien est une enquête, menée entre octobre et décembre 2021 auprès d'un large panel de Français, répartis au sein des 13 régions métropolitaines et représentatifs de la diversité de la population. 13 105 personnes ont ainsi participé à l'enquête via 2 000 enquêtes réalisées par téléphone et 11 000 en auto-administration sur Internet.

Dans cette deuxième édition, Wimoov et la FNH apportent un nouvel éclairage sur la réalité sociale des mobilités et identifient les moyens de transformer nos politiques publiques pour faire enfin rimer lutte contre le changement climatique et progrès social.

Le Baromètre met tout d'abord en évidence que **13,3 millions de personnes sont en situation de précarité en matière de mobilité**. Elles représentent 27,6 % de la population totale des 18 ans et plus.

Cette précarité mobilité rassemble deux familles de situation.

Tout d'abord, **une situation d'insécurité en matière de mobilité qui touche 9 millions de personnes**, soit 18 % des Français de 18 ans et plus. Parmi ces millions de Français, le Baromètre nous apprend ainsi que :

- 3,6 millions d'entre eux sont notamment concernés par la "**précarité carburant**" : il s'agit des personnes qui ont un bas revenu, des dépenses en carburant élevées et /ou qui doivent déjà restreindre leurs déplacements.
- 4,3 millions sont notamment concernés par la "**vulnérabilité mobilité**". Celle-ci caractérise les ménages à bas revenu qui ont des conditions de mobilité contraignantes, telles qu'une longue distance à parcourir, l'absence d'alternative à la voiture ou des véhicules vieillissant.
- 5,3 millions de Français sont notamment concernés par la "**dépendance à la voiture**". Ce facteur est bien plus large et n'est pas lié à la situation économique personnelle. Il concerne tous les automobilistes qui ont des dépenses élevées en carburants, et des conditions de mobilité contraignantes comme les longues distances ou qui n'ont pas d'autre choix que la voiture.

Notons que 2,5 millions de Français cumulent deux ou trois de ces facteurs. Ensuite, s'ajoutent à ce chiffre **4,3 millions de Français, soit 8,5 % de la population, qui n'ont aucun équipement individuel ou abonnement à un service de transport collectif.**

Ce chiffrage de 13,3 millions de personnes concernées par la “précarité mobilité”, met en lumière les fragilités d'une société toute entière, dépendante de la voiture individuelle - et, pour la majorité des automobilistes, des carburants fossiles - ou tout simplement oubliée des politiques publiques. D'autant que les difficultés pour se déplacer peuvent parfois se cumuler aux difficultés pour se chauffer ou se nourrir. La France compte en effet 12 millions de personnes concernées par la précarité énergétique logement et 5 à 7 millions de citoyens touchés par la précarité alimentaire.

Le Baromètre met également en évidence la défaillance des politiques publiques. Si celles-ci échouent à réduire les émissions de gaz à effet de serre elles échouent tout autant à répondre aux besoins des usagers et notamment des plus fragiles. En cause, par exemple, le manque d'infrastructures cyclables dénoncé par les foyers gagnant moins de 1 000 euros net par mois et les habitant.e.s de communes isolées, la politique ferroviaire (LGV) qui profite avant tout aux plus aisés et pénalise les autres, des voitures électriques encore inaccessible aux classes moyennes et précaires.

Il est plus que jamais nécessaire de sortir de l'impasse. C'est la condition pour respecter les objectifs climat et réduire durablement les inégalités.

Wimoov et la FNH appellent ainsi le futur gouvernement à :

1. Renforcer les mesures d'urgence face à la crise énergétique

- Favoriser le partage de véhicules : systématiser les aires de covoiturage dans toutes les communes.
- Renforcer les aides à l'acquisition de vélos, vélos électriques, vélo cargo.
- Accélérer le déploiement du réseau cyclable en renforçant les investissements

2. Lancer un plan social national d'accompagnement vers les mobilités durables

La prise en compte des besoins de mobilité des habitants est indispensable et doit devenir la clé des politiques publiques de mobilité. Il est nécessaire de rompre avec une politique de l'offre, centrée sur les infrastructures. Ensuite, les entreprises ont un rôle clé à jouer, et il est temps de faire évoluer la gouvernance vers plus de transversalité. Enfin, ce plan d'accompagnement devra pouvoir compter sur une politique d'investissement massif notamment dans les alternatives et en particulier le ferroviaire. Ce plan permettra une application juste et ambitieuse de la Loi mobilité sur les différents territoires au cours des années à venir.



Chiffres clés 2022

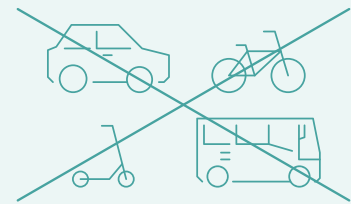
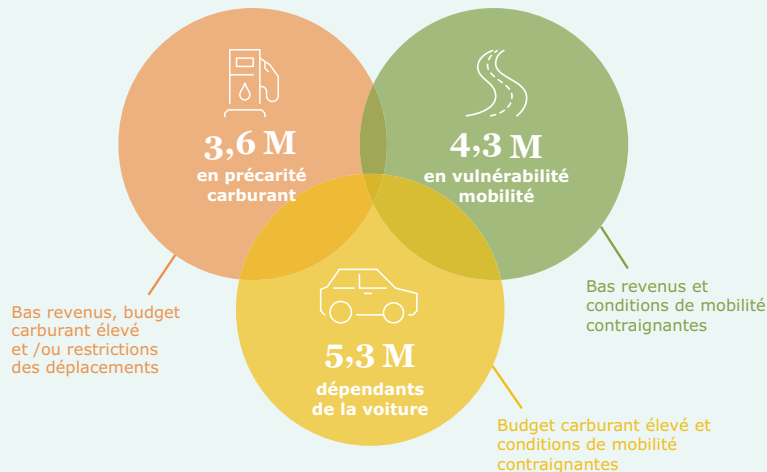
PRÉCARITÉ

13,3 M de Français.es sont en situation de « précarité mobilité ».

9 M sont en situation d'insécurité mobilité

et

4,3 M de Français.es n'ont aucun équipement individuel ou abonnement à un service de transport collectif.



RENONCEMENTS

+ d'1 Français sur 4 déclare avoir renoncé à un déplacement au moins 1 fois lors des cinq dernières années.



28 % des demandeur.se.s d'emploi ont renoncé au moins 1 fois à un emploi.



23 % des étudiants ont renoncé à des activités de loisirs.



42 % des seniors qui ont exprimé un renoncement, l'ont fait au moins 1 fois pour un rendez-vous médical.

FACE À LA HAUSSE DU PRIX DES CARBURANTS

+ 50 %
de hausse



+ 100 %
de hausse

• **43 % des personnes sans activité professionnelle** diminueraient beaucoup ou abandonneraient leur voiture.

• **35 % des foyers gagnant moins de 1 500 € net par mois** diminueraient beaucoup l'usage de la voiture.

Les personnes qui cumulent bas revenus et dépendance à la voiture seront les 1^{ères} touchées.

• **58 % des automobilistes** ne diminueraient pas ou peu leur usage de la voiture.

↑ + 14 points vs 2020

La dépendance à la voiture se renforce.

ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

77 %

des Français.es ne savent pas ce qu'est une ZFE.

Pour **3 automobilistes sur 5**, les ZFE signifieront un changement de pratique de mobilité ou de voiture.



contexte

Le Baromètre des mobilités du quotidien est né en 2019, d'une double ambition portée par la Fondation pour la Nature et l'Homme et Wimoov. La première était de mieux comprendre les pratiques de mobilité, dans leur diversité, depuis les centres-villes où la densité de l'offre de services répond déjà à une large partie des besoins, jusque dans les zones rurales, là où l'accès aux solutions alternatives à la voiture est limité. La deuxième ambition était, en nous appuyant sur nos expertises croisées, d'aiguiller les politiques publiques sur le long cours. Comment celles-ci, adossées à la loi mobilité de 2019, peuvent-elles accompagner au mieux les citoyens dans la transition écologique ?

LA DOUBLE URGENCE CLIMATIQUE ET SOCIALE

LA DIFFICILE DÉCARBONATION DES TRANSPORTS

Les années à venir seront cruciales pour décarboner les transports. L'enjeu est inédit : **réduire de 55 % nos émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030** et devenir neutres en carbone d'ici 2050. **Le transport est le premier secteur émetteur en France (31 % des émissions).** Le seul trafic de voitures particulières pèse pour 16 % des émissions. C'est aussi un des seuls secteurs dont les émissions ne baissent pas. Pourtant les solutions sont connues : développement des solutions plus sobres, vélo, transports collectifs, partage de véhicules, réduction des déplacements contraints, conversion à l'électrique... Le virage est engagé, et malgré tout la transformation tant attendue patine. Et pour cause : la dépendance à la voiture est plus forte que jamais, les alternatives ne se déploient que de manière sporadique, incomplète. Pire, certaines pratiques, tels que le covoiturage ou le partage de véhicule, ont reculé depuis le début de la crise sanitaire. Le changement semble parfois impossible tant les résistances sont dures et les contraintes économiques semblent insurmontables.

LES RISQUES SOCIAUX LIÉS AUX POLITIQUES PUBLIQUES ACTUELLES

Le premier Baromètre a été initié quelques mois après le début de la crise des Gilets jaunes. Quelques mois après que la perspective d'une augmentation des carburants sous l'effet de la fiscalité carbone ait mis le feu aux poudres d'une colère sociale, celles des personnes précaires et/ou dépendantes à la voiture individuelle. Il est reconnu que les mesures fiscales ne peuvent être acceptées si elles sont injustes socialement. **Mais surtout, il est devenu essentiel d'alléger les budgets transports des ménages et de redonner une capacité de choix aux citoyens quant à leur mode de déplacement, afin de réduire la dépendance à la voiture.** Or, actuellement, les solutions de transports collectifs, ou les modes actifs, ne sont pas suffisamment développés ou adaptés, pour pouvoir répondre aux besoins du quotidien de tous. Le plan vélo ne couvre pas tous les territoires, les services ferroviaires ne sont pas équivalents dans les différentes régions, les services de transport collectif peu connectés entre les différentes régions. Depuis quelques années, le gap entre ceux qui y ont accès, dans nos grandes métropoles, et

ceux qui ne bénéficient d'aucun service, dans les territoires moins denses, grandes couronnes, ou zones rurales, est devenu de plus en plus criant. Quant aux véhicules électriques, ils sont encore pour quelques années, plus chers, et donc inaccessibles pour une large part de la population.

Le contexte social, marqué de manière croissante par la précarité et les inégalités, ne favorise pas la transition vers les mobilités durables. Pire, la transition écologique constituerait, sans changement de politique majeur, un risque social accru. Aus-

si, nous avons voulu aller plus loin : comprendre les besoins de chacun, habitant.e.s des territoires dans leur diversité, au regard de leur situation familiale, de leur âge, de leur catégorie sociale, de leur activité. **Le changement vers les mobilités durables doit être compris dans sa réalité sociale. C'est la condition pour que les politiques publiques puissent accompagner chacun dans une transition réussie, et que la société relève le défi climatique.**

2020-2022 : DEUX ANNÉES QUI SECOUENT LES PRATIQUES

En janvier 2020, nous appuyant sur le premier Baromètre des mobilités du quotidien, nous alertions sur les risques sociaux -précarité et renoncement à l'emploi notamment- liés à la dépendance à la voiture individuelle. **55 % des Français.e.s disaient alors n'avoir pas le choix de leur mode de déplacement au quotidien, jusqu'à 87 % dans les zones rurales.** Un actif sur 4 disait avoir déjà renoncé à un emploi faute de pouvoir s'y rendre. En parallèle, nos organisations mettaient en avant les aspirations fortes d'une part des Français.e.s, à mieux vivre les déplacements, à passer à l'électrique, voire à abandonner leur voiture. Le potentiel du vélo était très clair : il ressortait qu'1 Français.e.s sur 2 pourrait être en mesure de se déplacer à vélo au quotidien si les conditions (infrastructures et services) étaient réunies.

Deux ans plus tard paraît cette seconde édition du Baromètre. En deux ans, la pandémie a secoué les habitudes de mobilité. Télétravail et réduction des déplacements professionnels, stratégies d'évitement des transports collectifs, déploiement des coronapistes pour accompagner la pratique du vélo, recours accru aux modes individuels... Les études ne manquent pas pour analyser les bouleversements en cours dans ce secteur. En témoignent les analyses de l'Observatoire des mobilités émergentes, portées par Chronos et Obsoco.

En deux ans, la Loi d'orientation des mobilités – promulguée en 2019 – est entrée en application, renforçant les compétences des collectivités territoriales en termes de mobilité notamment celle de mettre en place des solutions durables pour tous.



NOTRE AMBITION : LIER POLITIQUES SOCIALES ET POLITIQUES DE LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Mais surtout, en 2022, alors que paraît ce second Baromètre, la crise énergétique met les pays européens face à la réalité : il est plus que jamais essentiel de sortir des énergies fossiles. C'est devenue une question de souveraineté, mais aussi, avec l'augmentation des prix des carburants et de l'électricité, un enjeu social. La convergence des défis sociaux, économiques et climatiques n'aura jamais été aussi criante.

Car le compte à rebours climatique s'accélère : en Europe, la négociation sur le Green Deal, et le paquet de mesures Fit for 55 annonce une accélération des politiques de décarbonation des transports. Le Green Deal va notamment pousser l'industrie automobile vers l'électrification massive, accélérer le développement des énergies renouvelables, ou encore renforcer le réseau ferro-

viaire transeuropéen. Il ré-ouvre aussi la difficile question de la fiscalité carbone, appliquée aux carburants. La Commission propose en effet d'inscrire à partir de 2026 les transports routiers dans le système d'échange de quotas carbone (ETS-Emissions trading system). Cela signifie la mise en place d'une taxe sur les carburants pour les particuliers. En l'état, si l'on considère la dépendance de notre société à la voiture individuelle et le faible niveau de développement des alternatives, l'ETS2 représente plus un risque social majeur qu'un atout pour le climat.

De son côté, la France, condamnée pour inaction climatique par le tribunal administratif en 2021, devra avant la fin 2022 renforcer ses actions. Ce sera un défi majeur pour le futur gouvernement.

Dans ce contexte, Wimoov et la FNH souhaitent apporter un éclairage sur la réalité sociale des mobilités, mais aussi identifier les moyens de transformer nos politiques publiques pour faire enfin rimer lutte contre le changement climatique et progrès social.



Alors que s'ouvre un nouveau mandat présidentiel, il est temps de prendre acte des défis sociaux et environnementaux pour transformer les politiques publiques et leur donner les moyens de leurs ambitions. Déployer les solutions de mobilité durable ne peut se réduire à une politique d'infrastructures.

NOTRE MÉTHODE

Le Baromètre des mobilités du quotidien est une enquête, menée auprès d'un large panel de Français.e.s, répartis au sein des 13 régions métropolitaines et représentatifs de la diversité de la population. Le Baromètre propose une photographie de la mobilité des Français.es, les besoins et contraintes rencontrées, leur capacité à évoluer vers une solution répondant au défi environnemental, et les conditions à ce changement de pratique. Le questionnaire nous permet d'identifier les freins à l'accès à la mobilité durable en fonction de la situation individuelle des personnes et les renoncements du fait d'une entrave à la mobilité.

PLUS DE 13 000 RÉPONDANTS À L'ENQUÊTE NATIONALE

Pour l'édition 2022 du Baromètre des mobilités du quotidien, ce sont 13 105 personnes qui ont participé à l'enquête : **2 000 enquêtes réalisées par téléphone et 11 000 en auto-administration sur Internet.** L'auto-administration peut générer certains biais de réponse évidents en comparaison avec un échange téléphonique. Grâce à cette profondeur d'échantillon, et au complément téléphonique, certaines catégories de population traditionnellement peu représentées en volume dans

les enquêtes sont ici correctement représentées : les personnes les plus âgées, les 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. De la même façon, l'enquête a été soucieuse de bien prendre en compte les territoires moins denses et en particulier le monde rural, qui ont été volontairement surreprésentés avant pondération.

UN INDICATEUR ORIGINAL DE PRÉCARITÉ MOBILITÉ

La précarité liée à la mobilité est un sujet de préoccupation croissant, complexe à cerner. Qu'est ce qui caractérise la précarité mobilité ? À partir de quand peut-on dire que l'on est précaire de la mobilité ? Le prix des carburants est l'indice le plus observé d'un point de vue sociétal, pourtant il ne peut pas être le seul indicateur. La FNH et Wimoov ont souhaité aller plus loin pour définir la précarité.

Tout d'abord, en nous appuyant sur l'expertise d'Auxilia et TMO, nous prenons en compte **un premier indicateur, composite**, reflétant la multiplicité des facteurs qui mettent les individus et les ménages, et en particulier les automobilistes, en difficulté, ou dans des situations à risque. Cette première étape nous a permis de mesurer l'**insécurité** qui pèse sur la mobilité.

Outre ces situations, nous avons également considéré comme précaires les personnes qui déclarent

Les axes du questionnaire

- Comment se déplacent les Français.e.s : équipements et services disponibles, modes utilisés, fréquence, capacité de choix...
- Comment et pourquoi leur mobilité a-t-elle évolué depuis 2 ans ?
- Quels sont les freins au report modal : vers le vélo, les transports collectifs, le covoiturage ? Quels sont les freins au passage à l'électrique ?
- Quelle est la sensibilité aux enjeux environnementaux, aux politiques publiques en matière de mobilité et à l'évolution du contexte ?

Sur la base des résultats de cette enquête et de leur analyse croisée, la FNH et Wimoov formulent leurs recommandations à l'attention des politiques publiques.

ne disposer d'aucun équipement de mobilité : permis voiture, voiture, vélo, abonnement aux transports en commun, abonnement aux vélos en libre-service ou trottinette.

L'indicateur composite est construit à partir d'une méthode inspirée des travaux d'Audrey Berry, en collaboration avec Céline Guivarch, Yves Jouffe et Nicolas Coulombel, publiés en 2016 dans un article intitulé Comment mesurer la précarité énergétique en matière de transport et reposant sur

les données de l'Enquête Nationale Transports Déplacements 2008 de l'INSEE. Pour ce faire, nous avons calculé à partir des données du Baromètre des mobilités du quotidien 2021, 6 facteurs, qui reflètent différentes causes (ressources financières, dépense en énergie, condition de mobilité), et dimensions (économique, technique, géographique). En les croisant, nous pouvons identifier trois situations distinctes et complémentaires : la précarité carburant, la vulnérabilité en matière de mobilité et la dépendance à la voiture.

DIMENSIONS	FACTEURS	PRÉCARITÉ CARBURANT	VULNÉRABILITÉ DE MOBILITÉ	DÉPENDANCE À LA VOITURE
Ressources financières	Bas revenu			
Pratiques de mobilité	Restriction de l'usage de la voiture			
	Dépenses élevées en carburant			
Condition de mobilité	Mauvais ajustement spatial ou distances parcourues élevées			
	Absence d'alternatives à la voiture			
	Véhicule à faible rendement			
Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2021		7%	8,50%	10,50%
Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)		18%		

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.

CAUSES ET DIMENSIONS	FACTEURS CONSIDÉRÉS	DÉFINITION
Ressources financières	Bas revenus	En retenant un seuil (dur) de pauvreté à 5 % du revenu par Unité de consommation (UC) médian national (1 837 €), on définit un seuil de pauvreté à 900 € par UC. 17% des personnes interrogées.
Pratiques de mobilité	Restriction de l'usage de la voiture	Auto-solistes ayant indiqué avoir renoncé plusieurs fois à des déplacements lors des 5 dernières années. 9 % des personnes interrogées
	Dépenses individuelles de carburant élevées par rapport au revenu ménage	Le carburant représente 5 % et plus du budget du ménage. 18 % des personnes interrogées
Conditions de mobilité	Mauvais ajustement spatial (distance à l'emploi et aux services essentiels de la vie courante)	Calculé en fonction de l'intensité de la mobilité à l'échelle de la semaine et de la portée des déplacements. 7,5 % des personnes interrogées
	Absence d'alternative à la voiture (autosolistes)	Auto-solistes ayant déclaré une absence d'alternative. 35 % des personnes interrogées.
	Voiture personnelle à faible rendement énergétique	Véhicules diesel de 10 ans et plus et les véhicules de plus de 15 ans, reprenant la logique Crit'air et en focalisant sur les niveaux 3 et plus. 22 % des personnes interrogées, 31 % des automobilistes et personnes ayant accès à une voiture.

2020 – 2022 : que s'est-il passé depuis 2 ans ?

... dans les modes de déplacement des Français.es

Stabilité du mode de déplacement principal



Pour **71 %** des Français.es
vs 72 % en 2020



Pour **16 %** des Français.es qui
utilisent les transports collectifs
vs 17 % en 2020

Des équipements en voiture individuelle qui évoluent



- **5 points** pour les
ménages habitants dans les
petits et moyens pôles urbains



+ **2,8 points** pour les
voitures hybrides ou électriques

L'accès aux services de proximité

Le **libre-service** marque une
percée significative.

20 % disent avoir accès
à des **vélos**
vs 17 % en 2020

11 % à des **trottinettes**
vs 6 % en 2020

15 %

des Français.es disent n'avoir
aucun service de mobilité.
contre 10 % en 2020

12 % des Français.es pratiquent
la **multimodalité***.

↑ + 4 points vs 2020

*Usage de différents modes en fonction du trajet

6 % des Français.es pratiquent
l'**intermodalité***.

↓ - 4 points vs 2020



*Usage de différents modes sur un même trajet

55 % des Français.es disent **avoir le choix**
de leur mode de déplacement.

↑ + 10 points vs 2020

Le Baromètre N°1, publié en janvier 2020, repose sur une enquête menée au dernier trimestre 2019.

Le Baromètre N°2, publié en mars 2022, repose sur une enquête menée au dernier trimestre 2021.

... dans leurs habitudes de mobilité

1 Français.e sur 4 a changé ses habitudes de mobilité.



La marche



Le co-voiturage



Les transports
en commun

Pour 3 raisons*



Le confort



Faire des
économies



Réduire son impact
environnemental

Les Français.es qui n'ont pas changé leurs habitudes de mobilité

80 %

- des **ouvriers**, dont les emplois sont souvent situés en périphérie des zones urbaines
- des **employés** ne pratiquant pas le télétravail
- des habitants des **couronnes périurbaines**, des petits et moyens pôles **urbains**

Prêts pour le changement ?

16 %

des Français.es utilisant un véhicule thermique
seraient **prêts à essayer un mode
alternatif** au profit de :



Vélo électrique

18 %



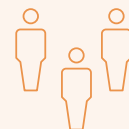
Voiture électrique

21 %

Quels leviers au changement ?

20 %

des personnes prêtes à la transition disent
avoir besoin de conseils ou d'informations.



* Hors problématiques sanitaires directes



enquête

13,3 MILLIONS DE PERSONNES EN SITUATION DE PRÉCARITÉ MOBILITÉ

La précarité carburant, la vulnérabilité économique, la dépendance à la voiture et même le non-équipement sont autant de facteurs de précarité qui pour un certain nombre de personnes se cumulent, et qui pèsent sur le quotidien de 13,3 millions de Français.e.s.

9 MILLIONS DE PERSONNES EN SITUATION D'INSÉCURITÉ MOBILITÉ

Comme évoqué plus haut, il s'agit d'un indicateur composite permettant de prendre en compte les différentes facettes de la précarité. Trois indices distincts le composent : la "précarité carburant," la "vulnérabilité mobilité" et la "dépendance à la voiture".

La précarité carburant

L'indice de "précarité carburant" concerne les ménages modestes, qui ont des dépenses en carburant élevées et /ou qui doivent déjà restreindre leurs déplacements. Elles sont dès lors particulièrement sensibles à la fluctuation du prix à la pompe. Les résultats du Baromètre nous permettent d'estimer qu'elle touche 7 % de la population¹, soit 3,6 millions de personnes.

La vulnérabilité mobilité

L'indice de "vulnérabilité mobilité" concerne les ménages qui cumulent un bas revenu avec des conditions de mobilité contraignantes, telles qu'une longue distance à parcourir au quotidien pour aller travailler, l'absence d'alternative à la voiture ou des véhicules au faible rendement énergétique. Les résultats du Baromètre nous permettent d'estimer qu'elle touche 8,5 % de la population, soit 4,3 millions de personnes.

La dépendance à la voiture

L'indice de "dépendance à la voiture" concerne les ménages qui cumulent des dépenses élevées de carburant et des conditions de mobilité contraignantes, longues distances ou absence d'alternative à la voiture. Cette dépendance est une réalité pour 10,5 % de la population, soit 5,3 millions de personnes en France. **Si cette catégorie de population n'est pas classiquement considérée comme "précaire", la dépendance à la voiture fait peser un risque réel de basculer dans la précarité.**

Ces 3 facteurs - précarité carburant, vulnérabilité mobilité et dépendance à la voiture - se cumulent : 5 % des répondants au Baromètre cumulent au moins deux de ces facteurs, soit une estimation au total pour la France de 2,5 millions de personnes.

En considérant les cas de cumul, **18 % de l'échantillon** du Baromètre est dans une situation d'insécurité mobilité. Ainsi au niveau national, on estime que **9 millions de personnes** sont concernées.

¹ La population française de 18 ans et plus représente 50,8 millions de personnes.



4,3 MILLIONS DE PERSONNES NE DISPOSENT D'AUCUN ÉQUIPEMENT DE MOBILITÉ

Le Baromètre révèle ensuite qu'une part significative de la population ne dispose, en propre, d'aucun équipement de mobilité : sans voiture, sans permis, sans vélo, sans abonnement aux transports en commun ou à un service partagé. C'est le cas de 8,5 % des personnes interrogées; aussi l'on peut estimer que le sous-équipement touche **4,3 millions de Français.e.s**². On observe qu'au sein de cette population, les foyers gagnant moins de 1 500 euros nets mensuels sont particulièrement représentés (16 % d'entre eux), ainsi que les demandeur.se.s d'emplois (18 % d'entre eux), les non diplômés (20 % d'entre eux), et les adultes sans enfants (21 % d'entre eux). Le coût ressort ainsi comme un obstacle à la mobilité.

Le cas des **demandeur.se.s d'emploi** mérite d'être regardé de plus près. 18 % d'entre eux ne disposent d'aucun équipement. Et ce phénomène se renforce quand le chômage se prolonge. 32 % d'entre eux ne possèdent pas le permis de conduire, quand c'est le cas de 12 % seulement si l'ensemble des plus de 18 ans. Ce chiffre passe à 36 % pour les chômeurs de plus de 2 ans.

² 10 % des personnes interrogées dans le cadre du Baromètre disent ne posséder aucun équipement de mobilité. (On observe bien 10 % de l'échantillon total sans équipement à titre individuel, soit une estimation de 5,1 millions de personnes de 18 ans et plus. Notons toutefois que parmi ces personnes sans équipement à titre individuel, 15 % sont dans un foyer « équipé », 85 % dans un foyer non équipé. Les personnes ni équipées à titre individuel, ni au titre du foyer représentent 8,5 % de l'échantillon, soit 4,3 millions de personnes.

Au total : 13,3 millions de personnes, en situation de précarité ou qui risquent d'y basculer, notamment avec l'augmentation des prix des carburants. Ces chiffres donnent le vertige. Ils traduisent des difficultés concrètes pour se déplacer au quotidien. Ce sont des emplois, des rendez-vous médicaux, auxquels les personnes renoncent.

Cela peut aller jusqu'à une non mobilité, subie, socialement excluante.

Ces chiffres illustrent une dimension concrète des inégalités actuelles qui traversent la vie quotidienne des Français.e.s.

Ces chiffres sont également le reflet d'une impasse dans laquelle les politiques pu-

bliques se sont enfermées, en privilégiant la route au détriment des transports collectifs et du vélo pendant de nombreuses années. Ils illustrent des politiques publiques qui ont faux sur toute la ligne parce qu'elles entretiennent voire accroissent les inégalités et parce qu'elles favorisent des niveaux élevés d'émission de CO₂.

LES FACTEURS DE PRÉCARITÉ

À travers les réponses au questionnaire du Baromètre, nous avons approfondi l'analyse de trois facteurs majeurs de précarité : la hausse du prix des carburants fossiles, l'absence d'alternatives à la voiture individuelle et le vieillissement des véhicules.

LA HAUSSE DES PRIX DES CARBURANTS

Le Baromètre teste à travers son questionnaire différents scénarios de hausse des prix des carburants (+15 %, +30 %, +50 % et doublement) afin d'évaluer l'impact sur l'usage de la voiture. Il est à noter que l'enquête a été réalisée à l'automne 2021, alors que la hausse des prix en France était déjà engagée et constatée par les automobilistes. A l'heure où nous publions, la crise énergétique en Europe rend particulièrement prégnante cette problématique.

Le premier enseignement à retenir est que la fluctuation des prix des carburants fossiles et l'incertitude a des effets profondément inégaux. En cas de hausse des prix, les premiers touchés sont les plus précaires. En effet, une hausse de 15 % affecterait d'abord les demandeur.se.s d'emplois, et les employés : 23 % des employé.e.s et 22 % des demandeur.se.s d'emplois diminueraient beaucoup ou abandonneraient leur usage de la voiture personnelle. Ce sont ensuite les foyers gagnant moins de 2 000 euros, les propriétaires de véhicules anciens et les personnes âgées qui changeront leurs pratiques de manière contrainte, et **sans nécessairement pouvoir choisir une autre alternative.**

Second enseignement : le seul prix n'est pas un moteur de changement de pratiques pour aller vers d'autres modes, celui-ci étant indissociablement lié au fait d'avoir le choix.

Le Baromètre révèle que **pour plus de 70 % des automobilistes, une hausse des prix à la pompe jusqu'à 30 % n'aurait pas ou peu d'incidence sur leur usage.** Y compris si le prix doublait, seul un tiers des automobilistes réduirait fortement ou n'utiliserait plus du tout la voiture. La comparaison des résultats des enquêtes 2019 et 2021 révèle ici un renforcement de la dépendance à la voiture individuelle³. Certaines catégories de populations se révèlent particulièrement dépendantes à la voiture et contraintes de se déplacer quel que soit le niveau de hausse des prix. C'est le cas des ouvrier.e.s, qui disent n'avoir pas le choix par ailleurs à 56 %, en lien avec des emplois souvent situés en périphérie des zones urbaines. De manière générale, les personnes ne pratiquant pas le télétravail se déclarent à 52 % dépendants de la voiture. On observe ici un phénomène de **"double peine"**.

Dernier élément d'analyse à prendre en compte : les automobilistes les moins sensibles sont les propriétaires de voitures électriques ou hybrides. **La part croissante de ces véhicules dans le parc sera un moyen d'accroître la résilience de la population à condition de favoriser un accès large à ces véhicules, y compris aux personnes les plus dépendantes à la voiture, et aux plus précaires ;** ce qui n'est pas le cas pour l'instant. L'inégalité perçue aujourd'hui pourrait s'aggraver dans les années à venir si rien n'est fait pour faciliter l'accès à ces véhicules ou aux alternatives.

3 Les automobilistes interrogés en 2021 maintiendraient bien plus leur usage de la voiture qu'en 2019, et ce notamment lorsque l'augmentation est supérieure à 30 %, avec une progression de +14 à +17 points. 1 automobiliste sur 3 maintiendrait ainsi son usage en cas de hausse de 50 % ou de 100 %, contre 1 sur 4 en 2019.

L'ABSENCE D'ALTERNATIVE À LA VOITURE DANS LES TERRITOIRES PEU DENSES

45 % des répondant.e.s à notre enquête déclarent en 2021 ne pas avoir la possibilité de choisir entre différents modes de transport pour leurs déplacements du quotidien.

Première remarque, cette absence de choix est moins marquée qu'il y a deux ans, où elle s'élevait à 55 %. Ce changement significatif (10 points), alors que les pratiques, elles, sont relativement stables, peut s'expliquer par le déploiement de services de mobilité (vélos, trottinettes, voitures partagées, transports à la demande) dans de nombreux territoires, mais aussi, plus largement par une plus grande conscience des services disponibles dans les territoires. La crise sanitaire, en recentrant les populations sur la proximité a pu jouer un rôle en ce sens.

L'absence de choix est ensuite très liée à l'usage de la voiture individuelle comme mode principal de déplacement. Parce qu'elle est corrélée au niveau d'urbanisation du territoire et à la présence de transports collectifs et autres services de mobilité. Dans les communes isolées, la part des personnes déclarant avoir le choix dans le mode de transport n'est que de 26 % quand elle atteint 80 % dans les villes centres des grandes métropoles. En 2019, 89 % des habitant.e.s des communes isolées déclaraient déjà ne pas avoir le choix.

On peut enfin mettre en lien la dépendance à la voiture individuelle avec l'évolution des pratiques sur les deux dernières années. Si **trois Français.e.s sur quatre n'ont pas modifié leurs habitudes de**

mobilité face à la crise sanitaire, c'est aussi lié à la dépendance à la voiture. Deux profils de Français.e.s n'ont particulièrement pas modifié leurs habitudes de mobilité : celles vivant dans des territoires moins pourvus en offres de mobilité, et les personnes dont les emplois présentent des contraintes particulièrement fortes en matière de mobilité (longues distances notamment et absence d'alternative à la voiture individuelle).

De même, on constate que les Français.e.s qui n'ont pas le choix restent prisonniers de la voiture en cas de hausse des prix du carburant (+4 à 5 points par rapport à la moyenne nationale sur l'ensemble des niveaux d'augmentation). L'absence de choix a un coût : plus on s'éloigne des grands centres, plus les dépenses de carburant sont élevées.

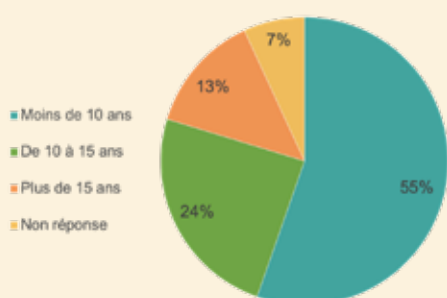
LE VIEILLISSEMENT DU PARC

L'ancienneté des véhicules est un facteur de précarité croissant pour les personnes qui en dépendent pour leurs déplacements du quotidien. **38 % des automobilistes ont une voiture de plus de 10 ans.** Ce sont notamment les foyers aux plus faibles revenus, les jeunes, les demandeur.se.s d'emploi (56 %) et les ouvrier.e.s.

D'une part, leur coût d'usage, lié au prix des carburant et à leur forte consommation, pourrait devenir rédhibitoire, mais en plus il ne sera plus possible à terme de les utiliser dans les zones à faibles émissions, qui couvriront les agglomérations de plus de 150 000 habitants en 2025.

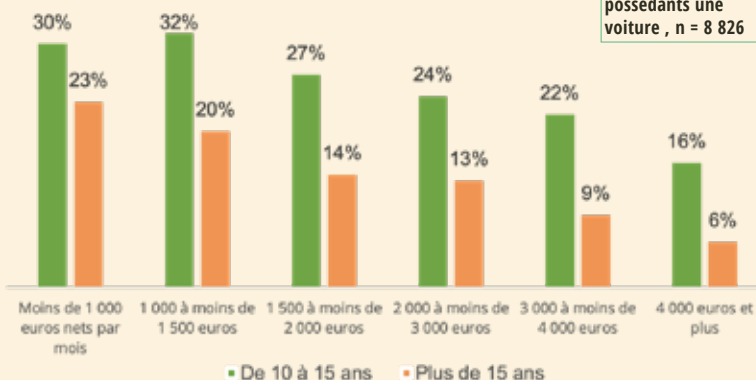
DATE DE MISE EN CIRCULATION DE LA VOITURE

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



ANCIENNETÉ DE MISE EN CIRCULATION DU VÉHICULE EN FONCTION DU REVENU NET MENSUEL DU FOYER

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



DU RENONCEMENT À LA NON-MOBILITÉ

Quels sont les impacts sociaux de cette précarité mobilité ? Le Baromètre prend en compte deux phénomènes pour les mesurer : les renoncements et la non-mobilité.

LES RENONCEMENTS

En 2021 plus d'1/4 des Français.e.s déclarent avoir renoncé, en raison de problèmes de transport, au moins une fois lors des cinq dernières années à un emploi, à un rendez-vous médical ou administratif, à des loisirs, ou à visiter leurs proches. 17 % ont même renoncé plusieurs fois. On observe une distribution très homogène des motifs de renoncement. Depuis deux ans, cette tendance est en légère augmentation (+2 points), il n'y a donc eu ni amélioration ni explosion de ce chiffre malgré la crise sanitaire.

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

- **Renoncement à l'emploi** : 28 % des demandeur.se.s d'emploi ont renoncé au moins 1 fois à un emploi. Les personnes n'ayant pas le permis de conduire, les foyers aux revenus les plus faibles et les jeunes sont également les plus touchés.
- **Renoncement aux loisirs** : 23 % y ont renoncé au cours des 5 dernières années.
- **Renoncement à la santé** : si les seniors ont moins renoncé que le reste de la population, lorsqu'ils l'ont fait, dans 42 % des cas c'était pour un rendez-vous médical.

Le Baromètre permet de distinguer trois catégories parmi les personnes qui renoncent à des déplacements :

1. La moitié d'entre elles était déjà contrainte avant la crise, celle-ci n'a pas eu d'effet sur leur mobilité. Sont particulièrement représentées : les demandeur.se.s d'emploi (en particulier de longue durée), ouvrier.e.s, foyers aux revenus inférieurs à 1 000 €, personnes n'ayant pas de services de mobilité à proximité de chez elles.

2. Pour 22 % d'entre eux, un renoncement est apparu pour la première fois en raison de la crise sanitaire. Il s'agit de ménages préalablement vulnérables (classe moyenne basse) : artisans et commerçants, foyers dont le revenu se situe entre 1 500 et 2 000 € par mois, personnes de plus de 85 ans.
3. 28 % d'entre elles sont, enfin, des personnes qui ont réorganisé leur mobilité du fait de la crise. Il s'agit ici de catégories nettement moins vulnérables : cadres, personnes au niveau de mobilité fort, usagers des transports en commun, qui ont adapté leurs pratiques sans enjeu social particulier.

LA NON-MOBILITÉ

Autre impact de la précarité mobilité, la réduction de la fréquence des déplacements. L'intensité de la mobilité est calculée à partir de la récurrence déclarée des déplacements effectués à différentes échelles spatiales (quartier, commune, département, etc.).

On observe une forte corrélation entre l'intensité de la mobilité d'une part, et l'âge ou le revenu d'autre part.

- 32 % des foyers gagnant moins de 1 000 euros net par mois, ont une faible mobilité quotidienne.
- Une personne sur deux, parmi les plus de 85 ans, a une faible mobilité quotidienne.

Cette non mobilité accentue les inégalités sociales, entre les personnes qui se déplacent peu et le subissent, et qui ont une empreinte environnementale de fait limitée, et de l'autre côté les personnes qui peuvent se déplacer davantage, mais qui pèsent plus lourd sur le budget carbone.

DES INÉGALITÉS ENTRETENUES PAR LES POLITIQUES PUBLIQUES

Le Baromètre permet de comparer l'usage des modes de mobilité par les différentes catégories sociales, et de mesurer la sensibilité de la population aux politiques publiques qui sont mises en place. Pour cette deuxième édition, le questionnaire comportait notamment plusieurs questions sur les zones à faibles émissions.

LES MODES ÉMISSIFS SONT UTILISÉS DE MANIÈRE PLUS INTENSIVE PAR LES MÉNAGES LES PLUS AISÉS

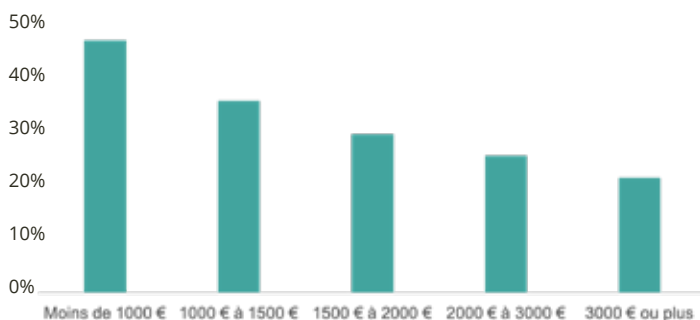
Si l'augmentation du prix des carburants touche en premier lieu les plus précaires, ce ne sont pas eux qui utilisent le plus la voiture thermique individuelle. L'usage de la voiture individuelle s'accroît avec le niveau de revenu.

USAGE DE LA VOITURE EN TANT QUE MODE PRINCIPAL — Base: répondant.e.s utilisant la voiture en tant que mode principal ou occasionnel, n = 8 350



En revanche, les catégories de la population les plus vulnérables économiquement (demandeur.se.s d'emplois, plus bas revenus, personnes sans diplôme...) ont des pratiques modales beaucoup moins émissives que la moyenne des Français.e.s : la marche comme mode principal y est beaucoup plus diffusée. Le recours aux transports en commun comme mode principal également. Le covoiturage est davantage pratiqué à mesure que le niveau de revenu ou de diplôme baisse.

MARCHE COMME MODE PRINCIPAL



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



Les politiques publiques basées sur l'offre de transport ne sont pas adaptées à une prise en compte large des besoins

Autre exemple qui illustre les inégalités en matière de mobilité, l'usage du train à grande vitesse. L'usage quotidien ou occasionnel du TGV est corrélé au niveau de revenu.

USAGE DU TGV EN TANT QUE MODE PRINCIPAL — Base: répondant.e.s utilisant le TGV en tant que mode principal ou occasionnel, n = 3 627



Si ces deux corrélations, sur la voiture et le TGV, semblent évidentes à première vue, elles interrogent sur le sens des politiques de transports telles qu'elles sont menées depuis de nombreuses années :

- La priorité a été donnée à la voiture individuelle, au détriment des autres modes.
- Le vélo a été largement insécurisé par la priorité donnée à la voiture : le manque d'infrastructures sécurisées ressort comme un des freins principaux.
- En matière ferroviaire, la priorité donnée aux lignes à grande vitesse, si elle se justifie par ailleurs, a bénéficié avant tout aux classes

moyennes et supérieures, alors même que l'absence de moyens pour le redéploiement des petites lignes est criant depuis de nombreuses années.

- Malgré un réel potentiel, la pratique du covoiturage est l'une des perdantes de ce Baromètre. 3 % des répondants ont réduit ou abandonné cette pratique. Le principal frein qui ressort à la pratique du covoiturage est celui de l'absence de solution à proximité du domicile (impossibilité de faire du covoiturage ou inexistence d'un service d'autopartage), ce qui démontre un manque en termes de politiques publiques de mobilité.



Les zones à faibles émissions : un vecteur de changement inédit, mais mal connu

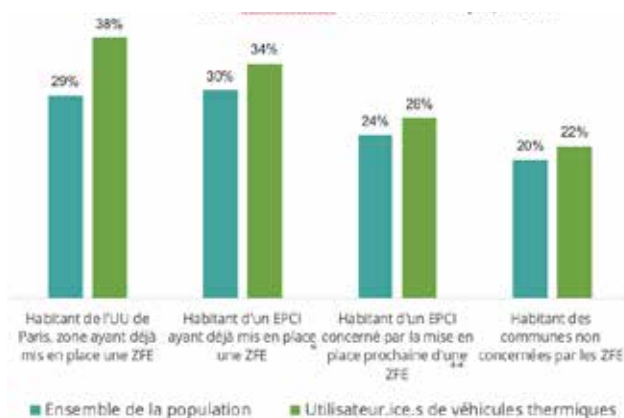
Le Baromètre révèle que $\frac{3}{4}$ des Français.e.s ne savent pas ce qu'est une Zone à Faibles Emissions (ZFE). Seul 1/3 des utilisateurs de véhicules thermiques résidant dans les territoires ayant déjà mis en place une ZFE savent de quoi il s'agit.

Les habitant.e.s des agglomérations de plus de 150 000 habitants qui seront prochainement concerné.e.s par la mise en place d'une ZFE, sont à peine plus conscient.e.s de cette réglementation que les habitant.e.s des EPCI non concernés. Il est à noter que les habitant.e.s non concernés le sont ici parce qu'ils ne résident pas dans les communes situées à l'intérieur de la ZFE. Pour autant, une partie d'entre eux dépend des villes centres, et sera donc concernée indirectement. Le sentiment d'exclusion pourrait être d'autant plus fort. Ils ne sont le plus souvent pas associés aux concertations préalables à l'entrée en vigueur des ZFE.

21 % DES AUTOMOBILISTES ET UTILISATEURS DE 2 ROUES THERMIQUES DÉCLARENT QU'ILS DEVRONT CHANGER DE VÉHICULE.

Base totale, n = 13 105

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



Parmi eux, sont sur-représentés :

- Les artisan.e.s, commerçant.e.s, chef.fe.s d'entreprise et des cadres et des professions intellectuelles supérieures;
- Les adultes avec deux enfants et des familles monoparentales
- Des répondant.e.s qui télétravaillent

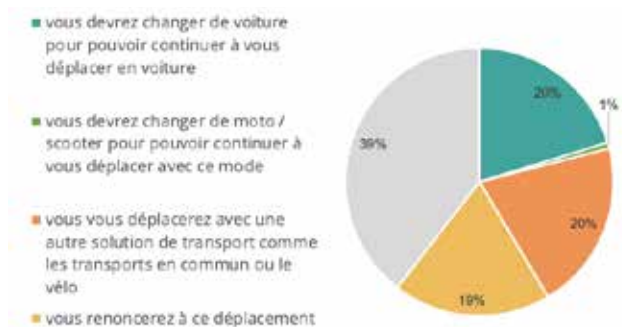
Le constat de notre enquête est double

D'abord, c'est celui de l'insuffisance des politiques publiques actuelles, pour répondre aux besoins essentiels de la population. La France, en y allant petit à petit, trop lentement, laisse de nombreuses personnes sans solution et accroît le risque de précarité.

Ensuite, plus profondément, c'est, encore une fois, le constat des limites de la politique du tout-voiture, et de la vitesse en général. La mobilité ne peut plus, au regard de ses impacts environnementaux et de la place qu'elle occupe dans nos vies sociales, n'être qu'une variable d'ajustement des politiques d'aménagement du territoire et de l'organisation des activités économiques. Plus encore, la voiture ne peut plus être considérée comme le vecteur de liberté. C'est bien en rendant accessibles les solutions de mobilité durable pour tous que l'on fera progresser l'accès à l'emploi, aux soins, à la culture... Tout en réduisant notre impact sur l'environnement.

19 % DES AUTOMOBILISTES ET UTILISATEURS DE 2 ROUES THERMIQUES DÉCLARENT QU'ILS RENONCERONT À LEURS DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS SI LA ZFE EST MISE EN PLACE.

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



Parmi eux, sont sur-représentés :

- Les propriétaires de voitures de plus de 10 ans.
- Des habitant.e.s en couronne périurbaine.



Les zones à faibles émissions (ZFE)

Dans les ZFE, les conditions de circulation sont progressivement modifiées pour réduire la circulation des véhicules les plus polluants : voitures, véhicules utilitaires ou camions roulant au diesel ou à l'essence. Pour cela, les collectivités s'appuient sur les vignettes Crit'air, qui classent les véhicules en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

L'objectif est multiple :

- Protéger la santé des habitant.e.s en réduisant la pollution de l'air.
- Réduire l'usage des véhicules thermiques pour sortir des carburants fossiles et lutter contre le changement climatique.
- Développer les modes actifs et les transports collectifs
- Accompagner le déploiement de l'électromobilité.

Aujourd'hui, plusieurs ZFE sont mises en place : les Métropoles de Lyon, Grenoble et Paris. Les autres agglomérations concernées à court terme sont : Rouen, Toulouse, Strasbourg, Aix Marseille, Nice, Montpellier, Toulon.

D'ici 2025, les agglomérations de plus de 150 000 habitants seront toutes concernées, conformément à la Loi Climat et Résilience promulguée en 2021.

DE L'AUTOSOLISME À LA MOBILITÉ DURABLE : LES FREINS PERSISTENT

TRANSPORTS COLLECTIFS : MÉTRO, TRAM, BUS, TRAINS

Les transports collectifs ont de fait pâti de la crise sanitaire. Mais pas seulement. Les principaux freins à l'usage de ces modes restent classiques. L'analyse du Baromètre appelle à un effort massif de modernisation des transports collectifs pour mieux répondre aux besoins.

Frein n°1 Les contraintes familiales et organisationnelles comme la nécessité de transporter les enfants et/ou les courses.

Frein n°2 Les horaires inadaptées, la complexité et la durée du trajet.

Frein n°3 Le prix. Les transports en commun sont trop chers pour les demandeur.se.s d'emploi

(20 %), les étudiant.e.s (26 %). Et ce malgré l'existence de tarifications sociales. Ce qui témoigne de la nécessité de mieux informer sur ces tarifications, d'en simplifier l'accès, voire d'aller plus loin quand cela est nécessaire, vers la gratuité.

Frein n°4 La peur.

- Les jeunes : 24 % des 18-24 ans; 25 % des 25-34 ans; 22 % des étudiant.e.s.
- Les demandeur.se.s d'emploi : 31 %.
- Les foyers à faibles revenus : 31 % pour les moins de 1 000 euros net par mois et 21 % pour ceux gagnant entre 1 000 et 1 500 euros net par mois.

VÉLO



La pratique du vélo s'est nettement renforcée depuis plusieurs années, sous l'effet des politiques territoriales et du Plan national vélo. Les mesures prises depuis mai 2020 (coronapistes et prime réparation) ont renforcé son attractivité. Pour autant les freins mentionnés sont nombreux. Le vélo ne pourra se développer que si une politique systémique est mise en place : des infrastructures aux aides à l'achat en passant par la sensibilisation, l'accompagnement et le déploiement de services, partout sur tous les territoires.

Frein n°1 Les contraintes familiales et organisationnelles : nécessité de transporter les enfants et/ou les courses notamment pour les femmes (44 % d'entre elles) et les habitant.e.s des communes hors agglomération. Il est intéressant de rapprocher ces chiffres d'un autre frein exprimé par les répondants, à savoir "l'absence de vélo adapté" et notamment par les habitant.e.s de communes isolées et les foyers gagnant moins de 1 000 euros

net par mois. Il peut relever autant d'une difficulté à accéder à un vélo de qualité, ou à un vélo à assistance électrique, qu'à un vélo cargo par exemple. Ceux-ci sont encore très peu répandus.

Frein n°2 Le coût d'accès au vélo reste trop important pour les foyers gagnant moins de 1 000 euros net par mois (pour 28 % d'entre eux) et les demandeur.se.s d'emploi (20 %).

Frein n°3 L'absence d'itinéraire sécurisé reste un obstacle majeur à la pratique du vélo, en particulier hors agglomération : 34 % des habitant.e.s de communes très peu denses interrogées pointent le manque d'itinéraires cyclables sécurisés.

De manière générale, le vélo souffre encore d'une mauvaise image en France. Cela se vérifie à travers une résistance forte des automobilistes vis-à-vis de ce mode (41 % des automobilistes interrogés le rejettent en tant que mode). On observe également des différences de vision entre les habitant.e.s de Paris et des autres communes, et une expression plus forte des freins chez les femmes.

COVOITURAGE PARTAGE DE VÉHICULES



3 % des répondants ont réduit ou abandonné leur pratique du covoiturage du fait de la crise sanitaire. Le partage de véhicules peine à se développer. Et ce, malgré ses avantages économiques et écologiques.

Frein n°1 L'absence de solution à proximité du domicile, l'impossibilité de faire du covoiturage ou l'inexistence d'un service d'autopartage.

- Il n'y a pas d'aire de covoiturage pour trouver un covoitureur dans les couronnes périurbaines (38 % des personnes interrogées) et dans les communes isolées (33 %).
- Les horaires ne sont particulièrement pas adaptés pour les ouvrier.e.s (40 %) et les cadres et professions intellectuelles supérieures (39 %).

LES FREINS AU PASSAGE À L'ÉLECTRIQUE :



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

Frein n°1 Le prix de la voiture électrique : 45 % des Français.es la juge trop chère.

Frein n°2 Le manque d'infrastructures de recharge, pour 39 % des répondants. Les habitant.e.s des communes rurales se projettent plus difficilement sur la capacité à recharger leur véhicule. Cela confirme le besoin de pouvoir compter, au-delà des bornes individuelles, sur un réseau de bornes publiques, en ville et en interurbain, y compris dans les zones peu denses.

16 % DES AUTOMOBILISTES SONT DISPOSÉS À ESSAYER UN AUTRE MOYEN DE TRANSPORT

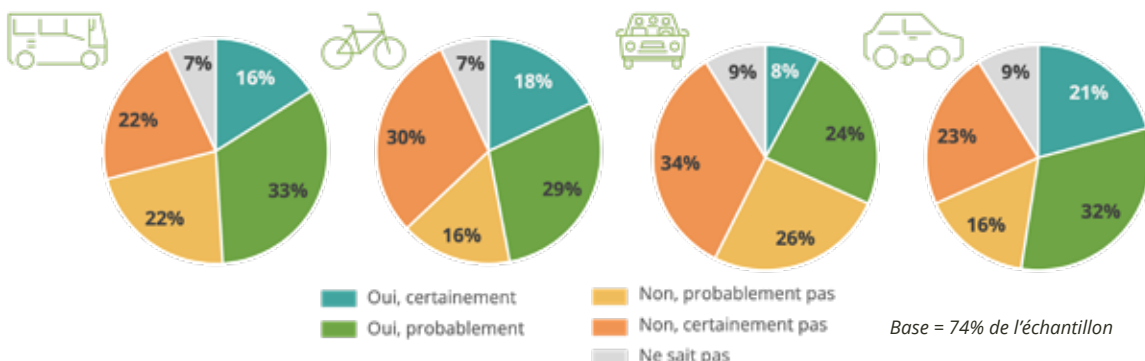
À la sortie de la crise sanitaire, les modes individuels et la voiture thermique en particulier ont pris l'avantage sur les modes collectifs. Conscients de la fragilité des changements de pratiques, nous avons interrogé les Français.es sur leur propension à utiliser moins la voiture individuelle, et à se tourner vers d'autres pratiques : vélo, covoiturage, autopartage, utiliser les transports en commun, ou à passer à l'électrique.

Si la solution aux difficultés exprimées à travers les freins étaient apportées, 16 % des personnes

utilisant la voiture thermique, en mode principal ou de manière occasionnelle, seraient disposées à essayer le mode alternatif proposé. Ce chiffre monte à 18 % pour le vélo et 21 % pour la voiture électrique, alors que le covoiturage et l'autopartage rassemblent un faible pourcentage un peu plus faible d'adhésion (32 %).

Ces résultats mettent en évidence la responsabilité des territoires et des acteurs du transport et de la mobilité dans l'accompagnement vers le report modal.

SERIEZ-VOUS PRÊT À ESSAYER DANS LES 12 PROCHAINS MOIS [LE MODE] POUR VOS DÉPLACEMENTS, SI LES FREINS ÉTAIENT LEVÉS ?





feuille de route

Il est urgent de redonner envie aux gens, et de leur donner les moyens de prendre les transports en commun, de sortir de la dépendance à la voiture individuelle, de favoriser le partage des véhicules et la pratique du vélo en zone urbaine mais aussi en zone rurale, et de faciliter le passage à la voiture électrique. La tâche est inédite pour les décideurs politiques, à la fois par la rapidité des changements à opérer, et de par les défis sociaux que ces politiques ont à relever.

FACE À LA CRISE ÉNERGÉTIQUE, LES MESURES D'URGENCE

Alors que les prix du carburant sont au plus haut et que leur évolution pour les mois à venir est incertaine, le gouvernement a annoncé des mesures d'urgence, et en particulier pour les ménages, la remise de 15 centimes par litre de carburant. Cette mesure apaisera sans doute la contrainte financière sur le court terme. Néanmoins, elle ne répond pas à la problématique de précarité qui s'accroît.

Wimoov et la FNH appellent le gouvernement à mettre en place des mesures complémentaires à court terme :

- Sur le modèle du chèque énergie, mettre en place un chèque carburant ciblé sur les ménages les plus modestes et les personnes dépendantes de leur voiture.
- Favoriser le partage de véhicules : systématiser les aires de covoiturage dans toutes les communes.
- Renforcer les aides à l'acquisition de vélos, vélos électriques, vélo cargo. Elles sont trop faibles, et surtout, ne sont pas équivalentes d'une ville à une autre.

- Conforter les pistes cyclables mises en place depuis le début de la crise sanitaire et renforcer le réseau là où il permet de rejoindre les gares et pôles multimodaux. Dans ces espaces, garantir l'accès au stationnement, pour les voitures et vélos.
- Lancer une campagne de communication sur les mesures de sobriété : écoconduite/ partage de véhicules, covoiturage, réduction des trajets de faible portée (en deçà de 3 km).



FACE AU DÉFI CLIMATIQUE ET SOCIAL, UN PLAN D'ACCOMPAGNEMENT VERS LA MOBILITÉ DURABLE POUR TOUS

La transition vers une mobilité durable et inclusive implique le déploiement massif de solutions alternatives à la voiture thermique individuelle, dans un système intégré, réellement sobre et accessible à chacun.

Tout d'abord, la prise en compte des besoins réels des habitants est indispensable. Aussi, il est nécessaire de rompre avec une politique de

l'offre, centrée sur les infrastructures. Ensuite, les entreprises ont un rôle clé à jouer, et il est temps de faire évoluer la gouvernance des politiques de mobilité, elles concernent aussi bien l'offre de transport que la santé, les affaires sociales ou l'aménagement du territoire. Enfin, ce plan d'accompagnement devra pouvoir compter sur une politique d'investissement massive.

PRENDRE EN COMPTE LES BESOINS DES POPULATIONS

C'est au plus près des réalités sociales et économiques que doivent se traduire concrètement les politiques d'accompagnement à la mobilité durable et inclusive. Les collectivités territoriales et en particulier les autorités organisatrices de la mobilité sont concernées au premier plan.

Le comité des partenaires, institué par la Loi d'orientation des mobilités, devra inclure des partenaires représentatifs de l'intérêt des différentes catégories de population, des plus jeunes jusqu'aux personnes âgées, en passant par les familles, les actifs, les entrepreneurs, les personnes précaires, handicapées etc. L'objectif est de mieux prendre en compte la diversité des besoins dans un contexte de changement.

Cette évolution de la gouvernance pilotée au niveau de chaque région doit permettre :

- **La généralisation de l'accompagnement individualisé** des publics fragiles vers la mobilité comme le prévoit la loi mobilité.
- **La généralisation de la conception universelle** : les solutions de mobilité sont conçues à partir des difficultés des plus fragiles afin de les rendre accessibles à tous pour prendre en compte l'ensemble des besoins des publics.

Cela passe par :

- **Un espace mobilité dans chaque bassin de vie**, type plateformes. Ces espaces devront être en mesure de s'adresser à tous les publics, et notamment aux plus vulnérables afin de former, d'informer et d'accompagner l'ensemble des publics dans l'utilisation d'une aide (technique, administrative...) ou d'une solution de mobilité.
- **Une politique de formation à la mobilité inclusive et durable**. Pour un accompagnement individualisé et pour pouvoir ouvrir des espaces mobilité dans chaque bassin de vie, il est indispensable de **professionnaliser le secteur de la mobilité inclusive et durable** : proposer des formations - continues et professionnalisantes - et travailler sur la qualité et l'impact de l'accompagnement des professionnels.

LE RÔLE DES ENTREPRISES

Le rôle des entreprises pour accompagner les citoyens vers une mobilité durable et inclusive est clé, et ce pour deux raisons, qui remettent au coeur de la discussion la responsabilité sociale et environnementale des entreprises :

- La première est l'urgence à réduire notre consommation de carburants fossiles et nos émissions de gaz à effet de serre (GES), ce qui exige un effort de l'ensemble des parties prenantes de la société.
- La seconde raison est plus profonde : la mobilité quotidienne, pendulaire, réversible des salariés, est un des moteurs de la vie des entreprises, soutenue par la collectivité, y compris dans ses externalités (pollution, GES, étalement urbain, maladies chroniques...). Cette mobilité est largement invisibilisée depuis de nombreuses années. Or, et la crise sanitaire l'a bien mis en évidence, les déplacements domicile-travail pèsent sur le quotidien des Français.e.s et en particulier celui des plus vulnérables. Cette mobilité a un coût. Aujourd'hui,

elle ne peut plus être la variable d'ajustement des activités économiques qui doivent intégrer les impacts de cette mobilité, qu'ils soient sociaux, économiques et environnementaux, dans leur fonctionnement.

Pour ces raisons, la FNH et Wimoov recommandent de faire évoluer de manière significative quelques règles fiscales et réglementaires :

- **Mise en place systématique du forfait mobilité durable** dans toutes les entreprises, pour tous les salariés.
- **Accélération du renouvellement des flottes d'entreprises. Renforcement des moyens de suivi des plans de déplacement des entreprises.**
- **Accompagnement de l'ensemble des salariés à la mobilité durable : le diagnostic mobilité** en entreprise au moment du passage à la retraite informer les publics des solutions existantes et intervenir en amont des difficultés qui pourraient être rencontrées.

UNE GESTION INTERMINISTÉRIELLE DE LA MOBILITÉ

La mobilité durable et inclusive nécessite une politique nationale dédiée, et un portage au niveau interministériel : transition écologique, questions sociales, travail, économie, solidarité, égalité homme femme, cohésion sociale, ruralité... Les différents ministères sont concernés.

Cela implique :

- **Des investissements massifs pour le déploiement des alternatives sur les territoires :** réseaux et services ferroviaires, réseaux cyclables, formations aux métiers de la mobilité durable et inclusive, modernisation des transports collectifs, intermodalité...
- **Une mission dédiée à l'aménagement du territoire,** pour faire évoluer les modes d'organisation de l'activité économique vers plus de sobriété, en incluant le télétravail, la relocalisation des flux et des activités sur les ter-

ritoires. Cela implique de donner un rôle à la planification pour sortir de la logique d'étalement urbain. Une mission dédiée aura devra identifier les chantiers à mener et définir la répartition des rôles entre acteurs territoriaux et nationaux.

- **Le lancement d'une campagne de communication nationale sur la mobilité,** ses impacts environnementaux, les solutions alternatives à la voiture, doit permettre de toucher l'ensemble de la population. Les campagnes d'intérêt général, telles qu'elles ont pu être menées pour lutter contre le tabac, l'alcool ou plus récemment pour faire face à la crise sanitaire, ont démontré leur intérêt pour faire évoluer la conscience collective et modifier progressivement les repères culturels.



FONDATION
POUR LA NATURE
ET L'HOMME



Créée en 1990, la Fondation pour la Nature et l'Homme est reconnue d'utilité publique, apolitique et non confessionnelle.

Elle est convaincue de la nécessité d'engager une métamorphose de nos sociétés vers un monde équitable et solidaire qui respecte la Nature et le bien-être de l'Homme.

Elle se donne pour mission de proposer et d'accélérer les changements de comportements individuels et collectifs, de soutenir des initiatives environnementales en France, comme à l'international, pour engager la transition écologique de nos sociétés.

Le Think Tank de la Fondation se consacre aux "angles morts" des politiques publiques en démêlant les situations sans issue. A travers des rapports, des contributions ou des points de vue d'experts, la Fondation pose des diagnostics précis sur des sujets délaissés. Son ambition : proposer des feuilles de routes crédibles pour orienter les politiques publiques vers une transition écologique et solidaire.

www.fnh.org

Depuis 25 ans, Wimoov porte le sujet d'une mobilité durable et inclusive, c'est-à-dire pensée pour toutes les personnes en situation de fragilité, en agissant sur les freins cognitifs, matériels ou financiers.

Aujourd'hui, Wimoov accompagne tous les publics empêchés dans leur mobilité à un moment de leur parcours de vie : jeunes, personnes en insertion ou en formation professionnelle, salariés d'entreprise, de 7 à 117 ans, primo-arrivants ou encore personnes en situation de handicap.

Implantées au cœur de 10 régions et de leurs bassins d'emploi, les 250 professionnels Wimoov agissent en faveur d'un retour à l'emploi ou à la formation dans 48 % des cas, tout en réduisant leur consommation d'énergie de 33 %.

Wimoov, structure du Groupe SOS, est soutenue par ses 1 000 partenaires nationaux et opérationnels.

www.wimoov.org

- **Auteurs** : Marie Chéron, Amandine Lebreton et Kévin Puisieux (FNH) ; Florence Gilbert, Camille Pradeau et Thibault Guérin (Wimoov).
- **Avec les contributions de** : Bérengère Michel (FNH) et Estelle Deviller (Groupe SOS).
- **Maquette** : Sophie Lépinay (FNH).
- **Infographies** : Studio graphique (Groupe SOS).
- **Illustrations** : iStock ; Unsplash ; Ceralix ; Pixabay ; FNH ; SNCF

Sur la base du Baromètre des Mobilités du quotidien produit par Chronos Auxilia et TMO.

La responsabilité des informations et des points de vue exposés dans ce rapport incombe aux auteurs et n'engage en rien les partenaires.

Le Baromètre des mobilités du quotidien est soutenu par :

