

BAROMÈTRE

des Mobilités du Quotidien

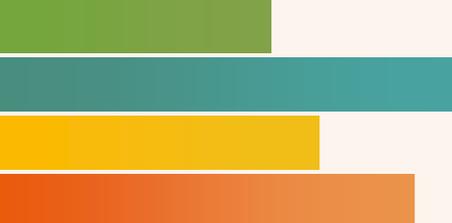


EN PARTENARIAT AVEC :



Direction générale
des infrastructures
transports et mobilité





Sommaire

Chapitre 1 – Evolution de l'équipement des Français.e.s

Chapitre 2 – Conditions des déplacements

Chapitre 3 – Quels usages des solutions alternatives en 2023 ?

Chapitre 4 – Renoncements à la mobilité

Chapitre 5 – Evolution des prix du carburant

Chapitre 6 – Conscience environnementale et impacts du changement climatique

Chapitre 7 – Les Zones à Faibles Emissions

Chapitre 8 – Connaissance et impact des aides

Chapitre 9 – Précarité mobilité



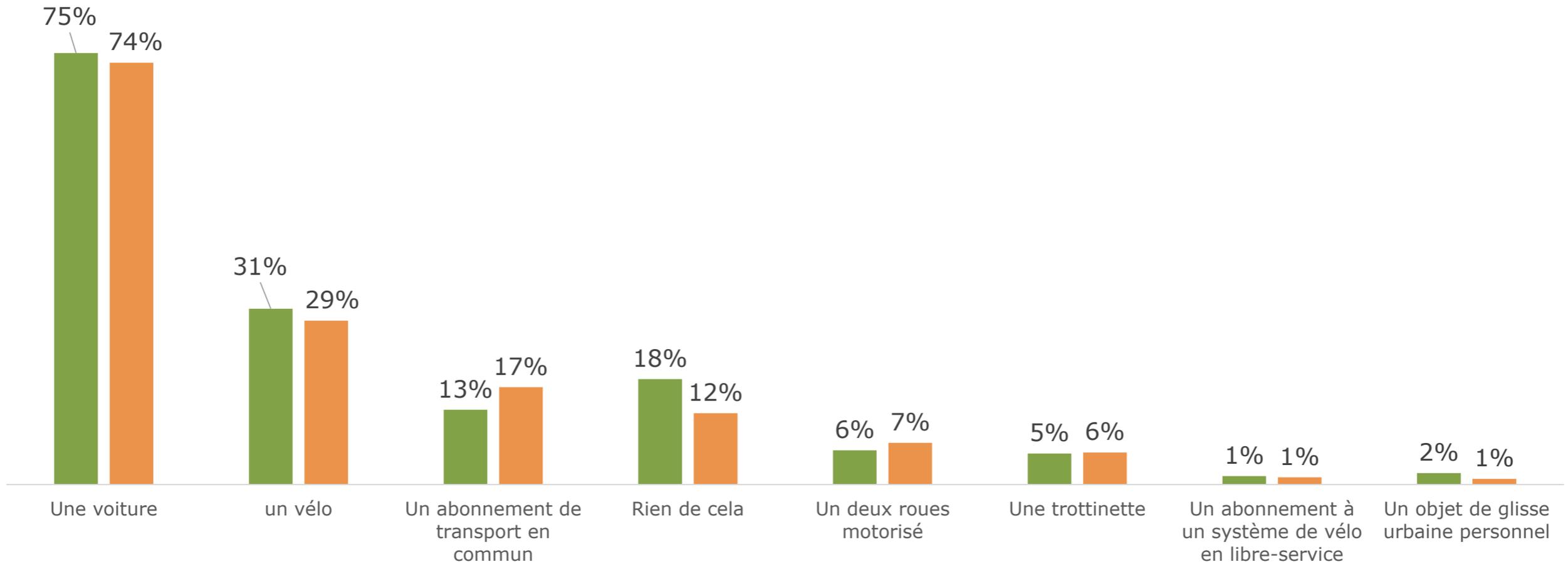
Chapitre 1 :

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

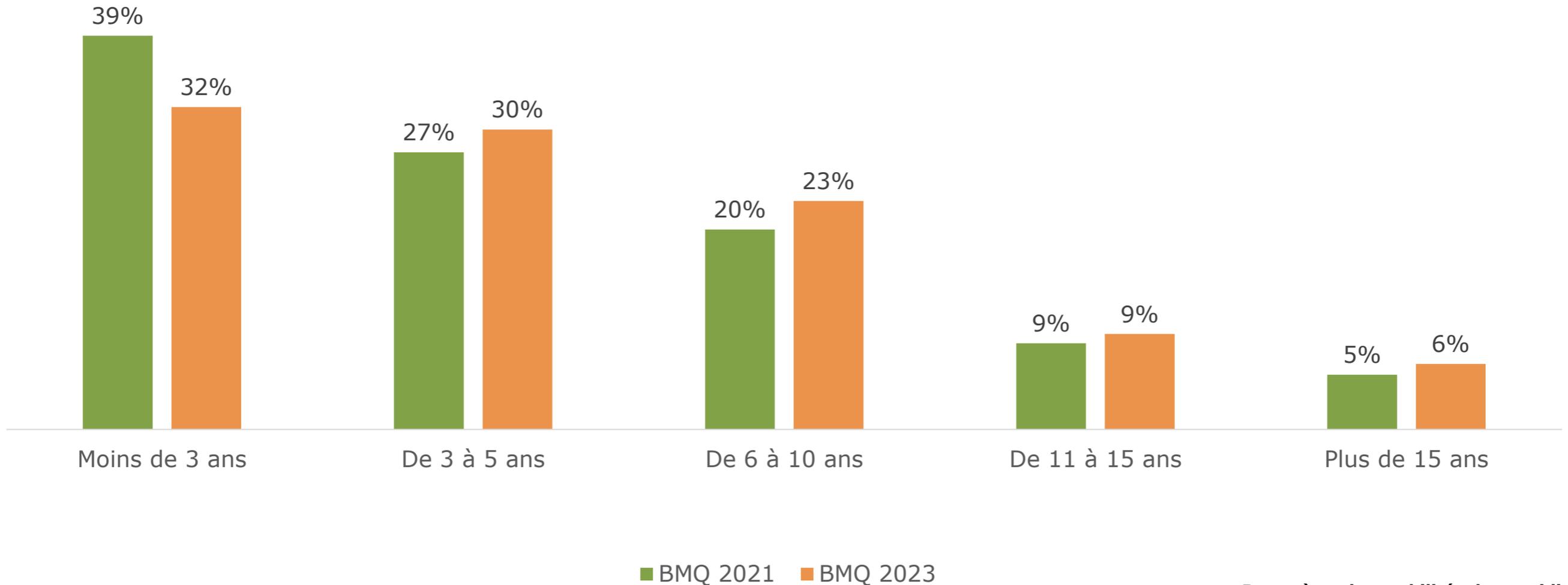


■ BMQ 2021 ■ BMQ 2023

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) ?

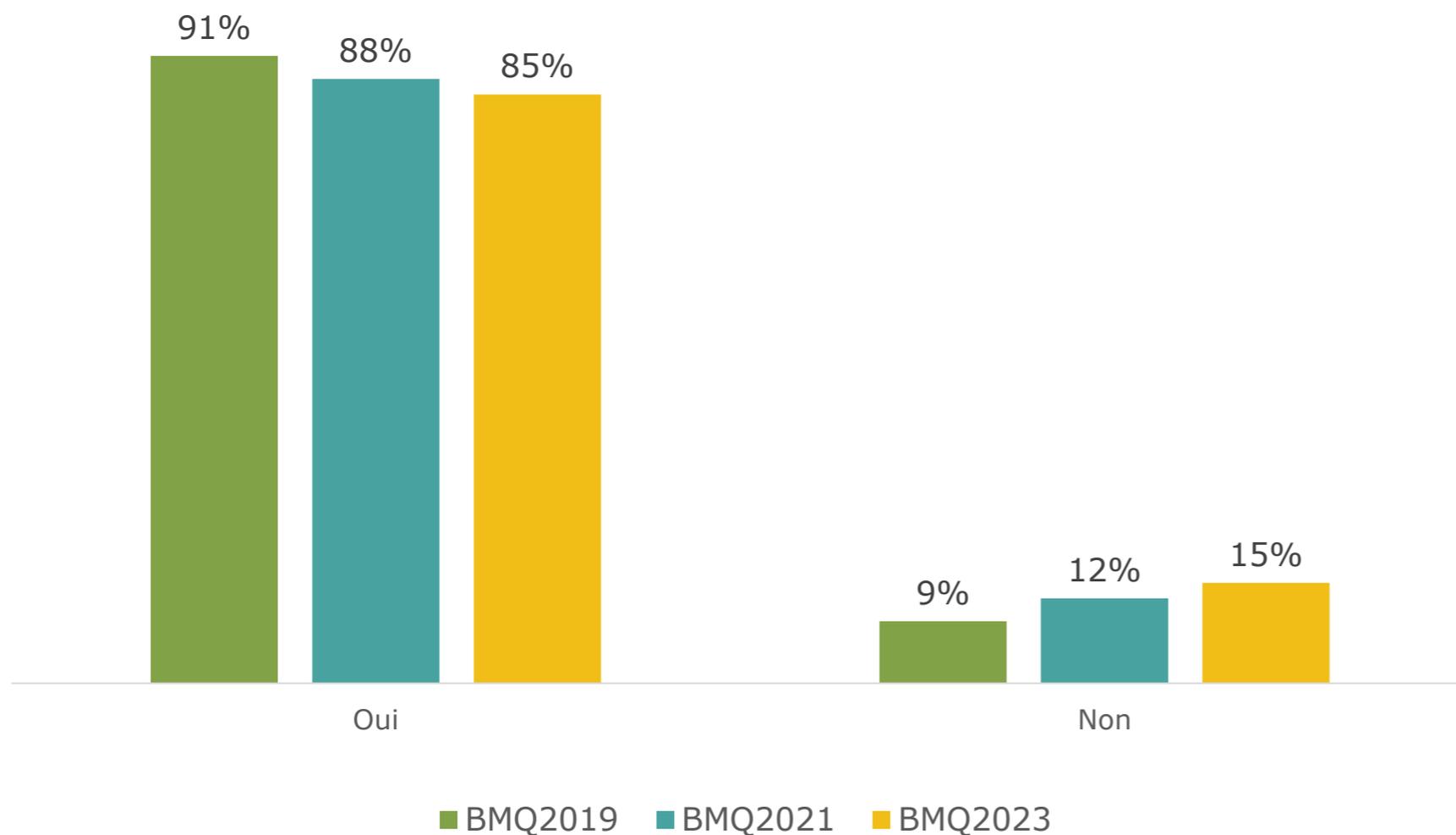
n = 10 128



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



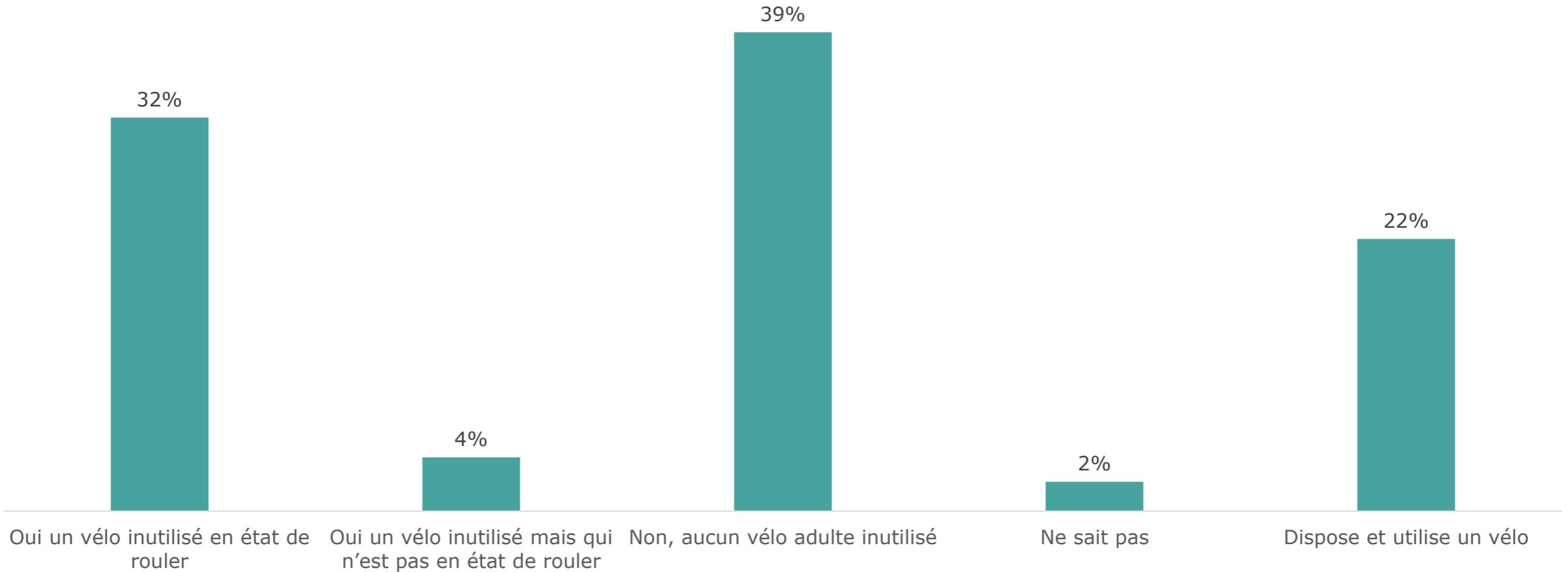
Des différences générationnelles et territoriales confirmées :

- **61% des 18-24 ans sans permis, contre 91% chez les + de 60 ans**
- **91% des habitants des communes de moins de 20 000 habitants disposent du permis contre 78% des habitants des communes de plus de 50 000 habitants**

De nombreux vélos fonctionnels qui dorment dans les foyers

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

n = 12 387





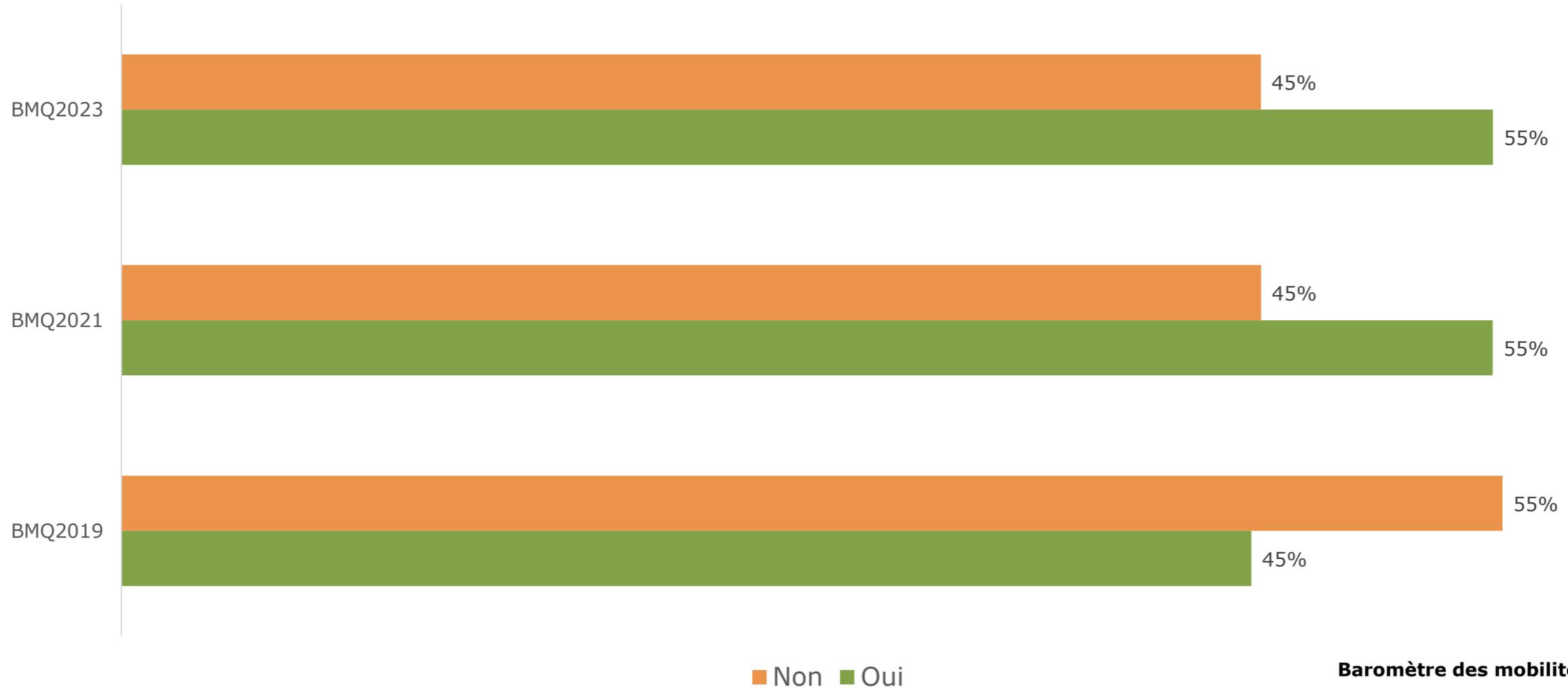
Chapitre 2 :

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 ?

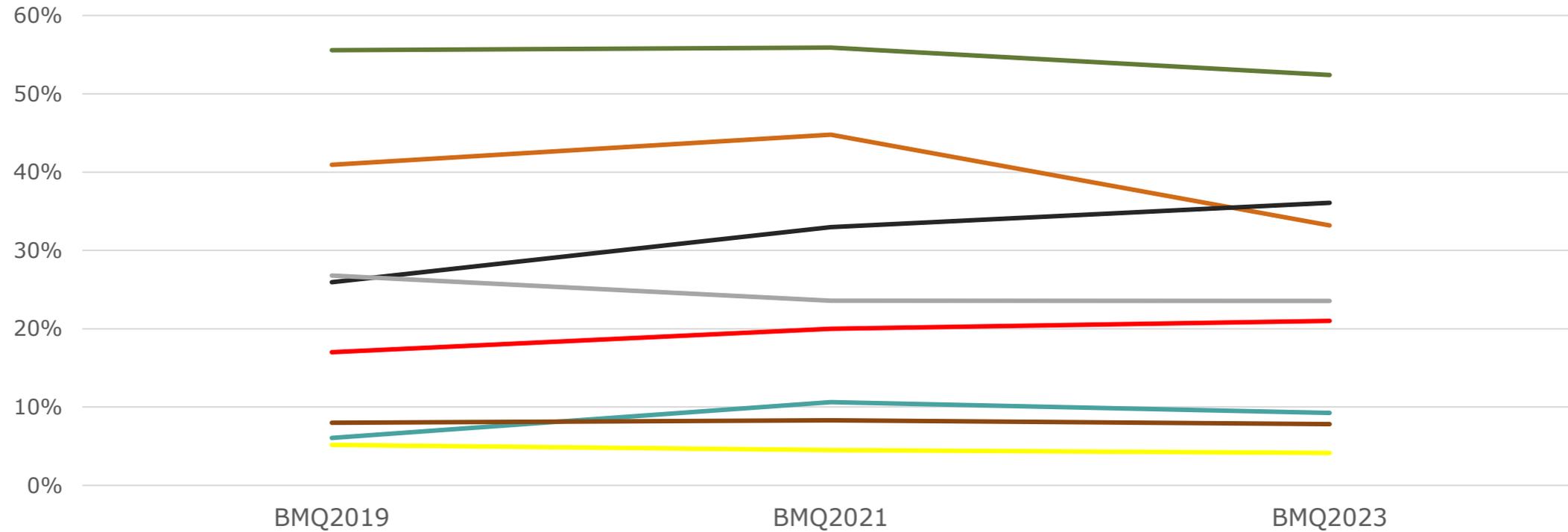
n = 12 397



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

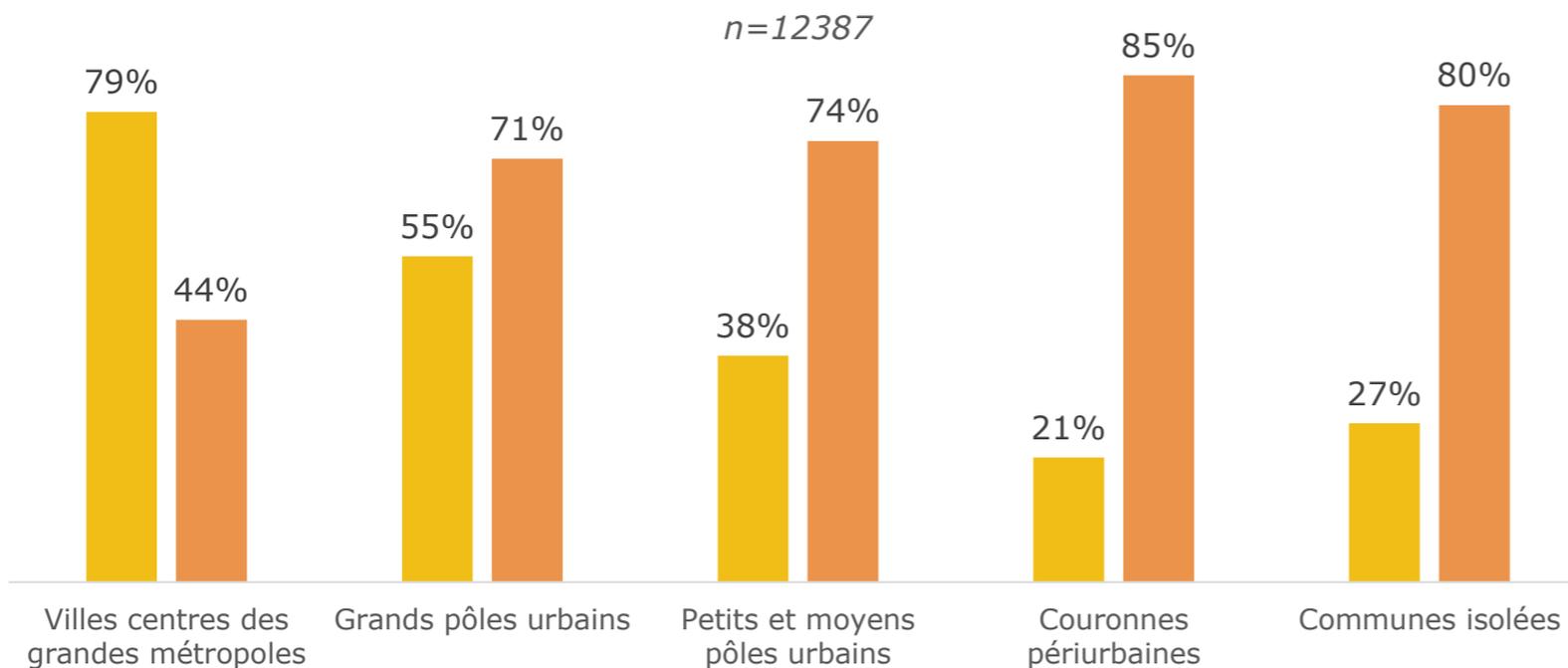


- Transports collectifs urbains
- Transports collectifs régionaux / interurbains
- Taxis ou VTC
- Covoiturage
- Trottinettes électriques en libre-service
- Voitures en libre-service
- Scooters en libre-service
- Vélo en libre-service

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



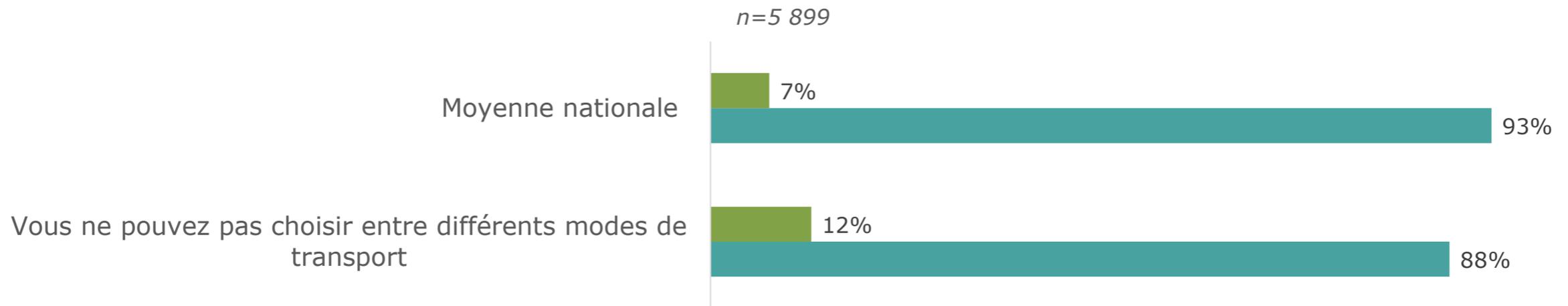
- % ayant le choix entre différents modes de transport
- % utilisant la voiture personnelle comme mode principal

Les personnes 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 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 ?



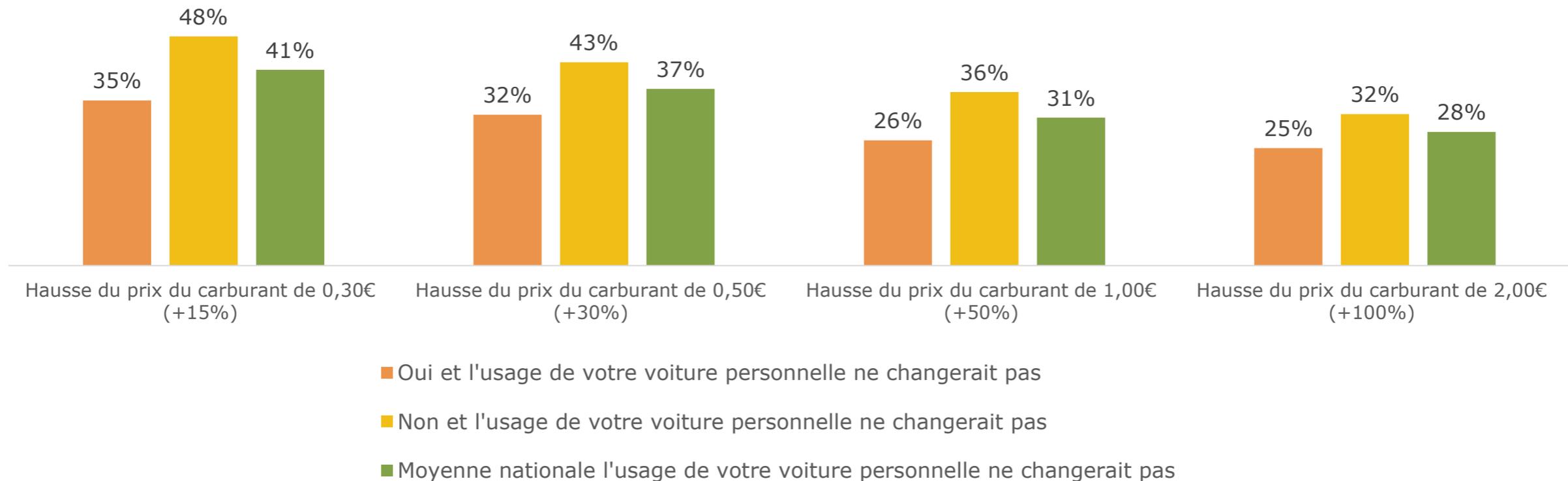
- Vous ne savez pas si ce genre de services existe à proximité de chez vous
- Vous savez que ce genre de services existe à proximité de chez vous

* 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

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

Disponibilité d'une solution alternative de transport et impacts de la hausse du carburant sur l'usage de la voiture pour les mobilités du quotidien

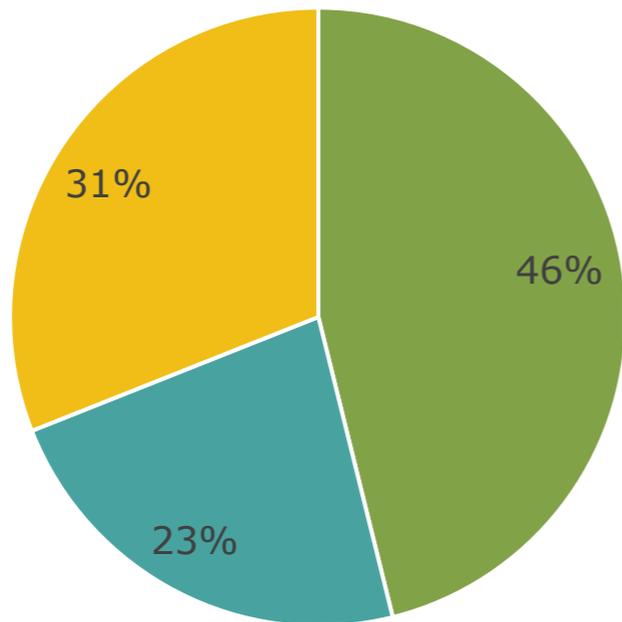
(n=9838, répondant.es usagers d'un véhicule thermique ou d'un deux-roues motorisé)



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

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

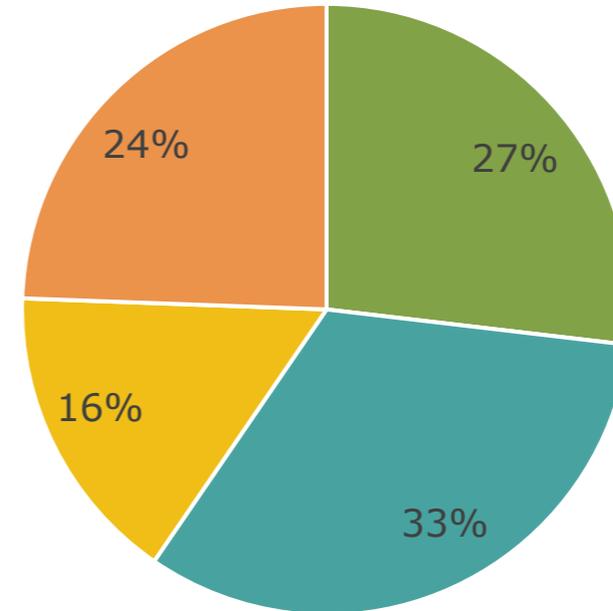
(n=4892, base répondant.es multimodaux)



- 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 ?

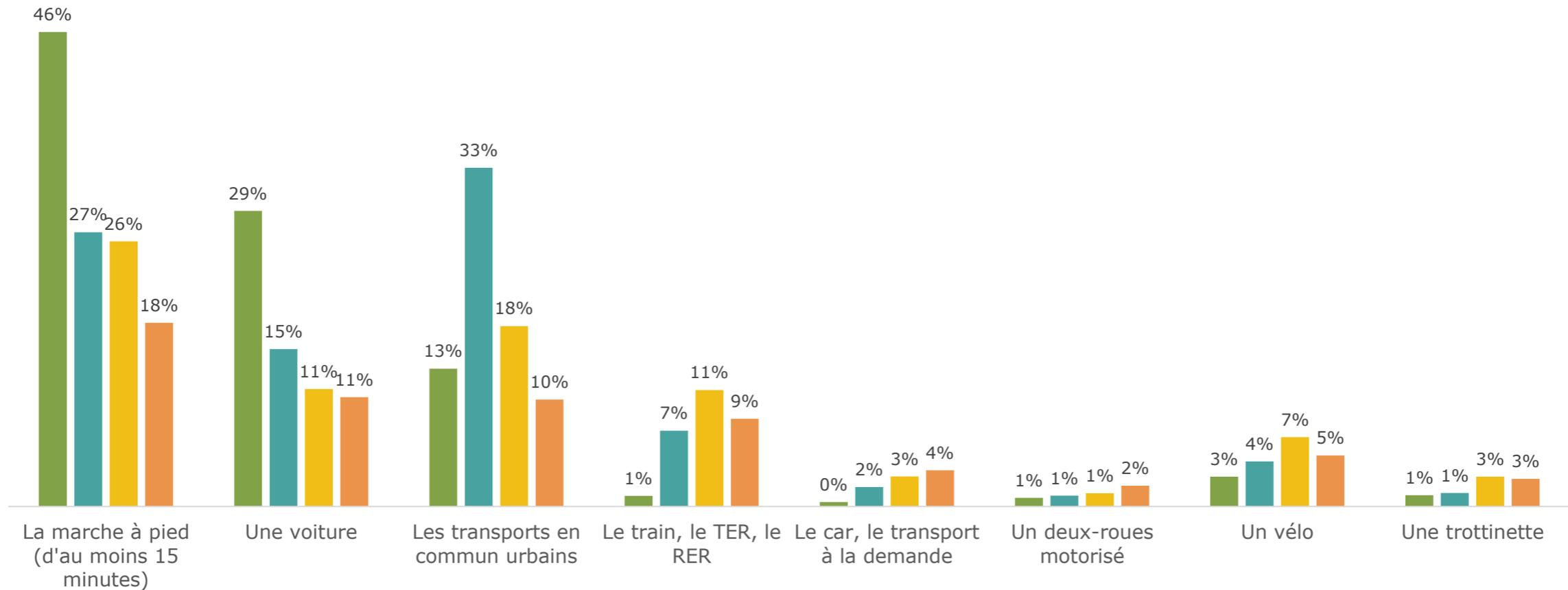
(n=2509, base répondant.es intermodaux)



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

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) ?



■ Mode utilisé en 1^{er} (n=2520) ■ Mode utilisé en 2^{ème} (n=2519)
■ Mode utilisé en 3^{ème} (n=1939) ■ Mode utilisé en 4^{ème} (n=1556)



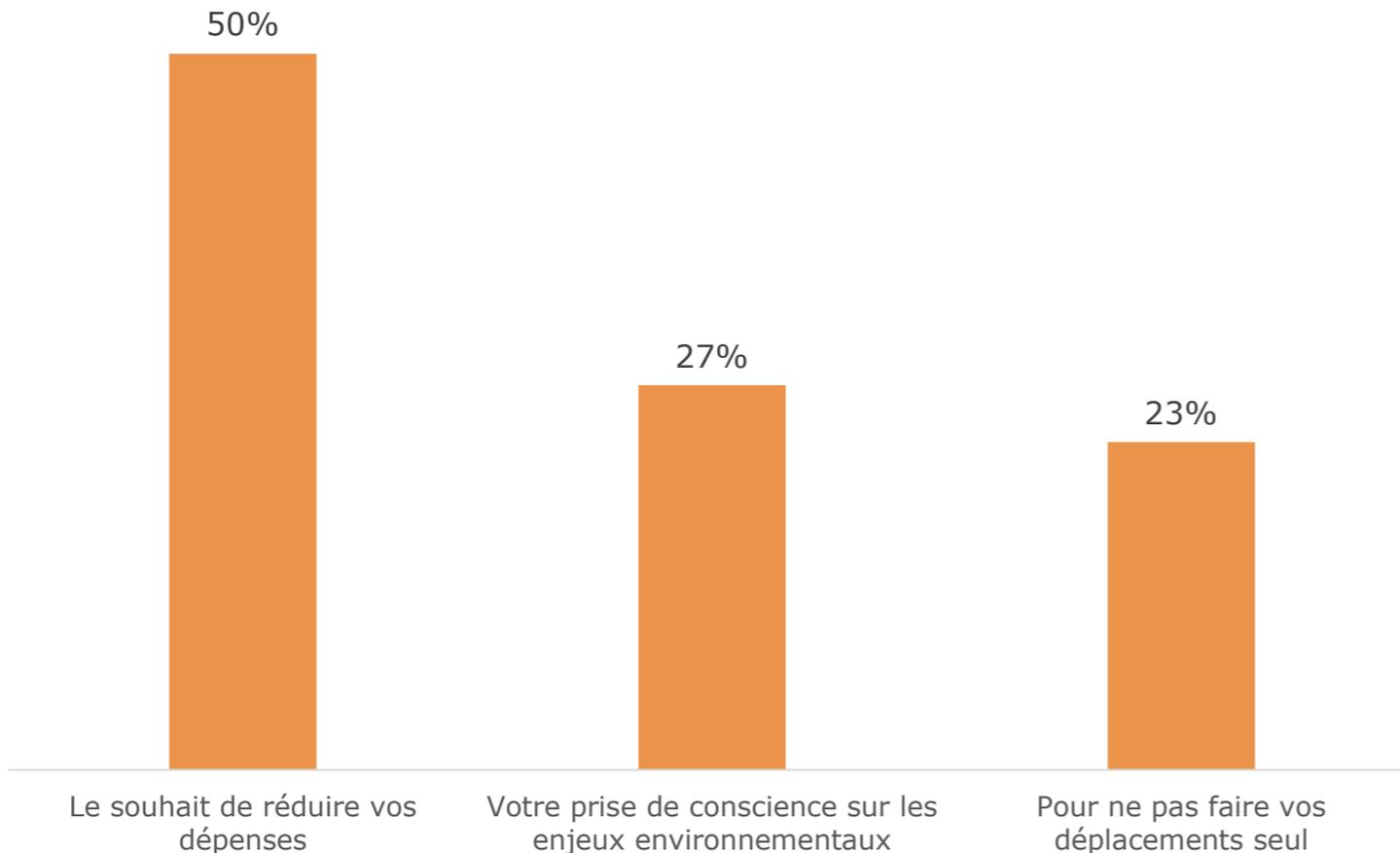
Chapitre 3 :

Usages des solutions alternatives en 2023

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)



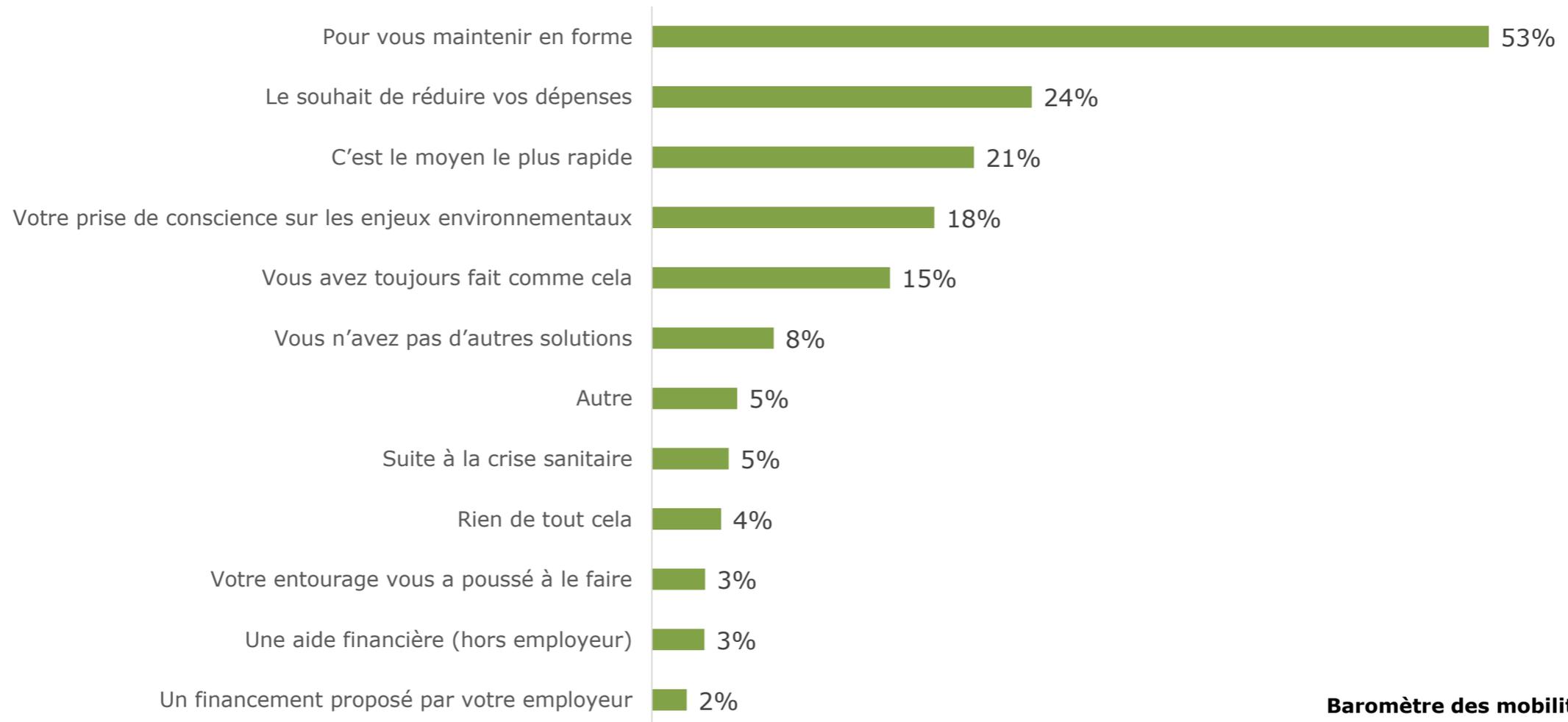
Deux sociotypes se distinguent :

- **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

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)



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

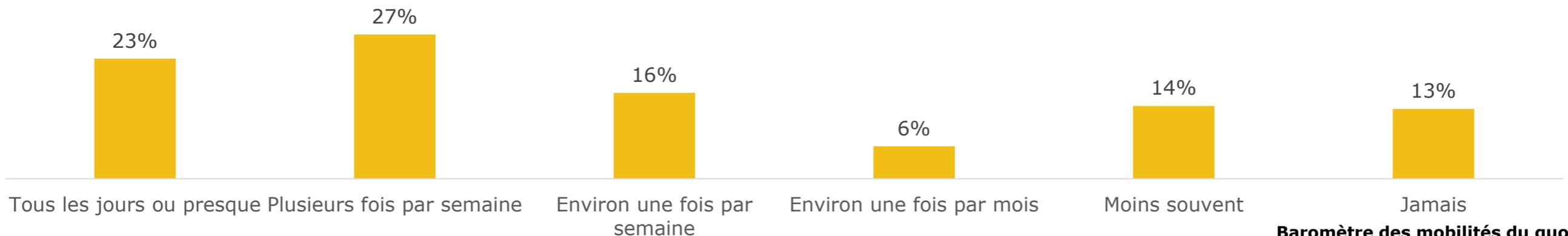
Hormis vos loisirs, quels sont les deux éléments principaux qui vous ont incité à marcher pour vos déplacements du quotidien ?

(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

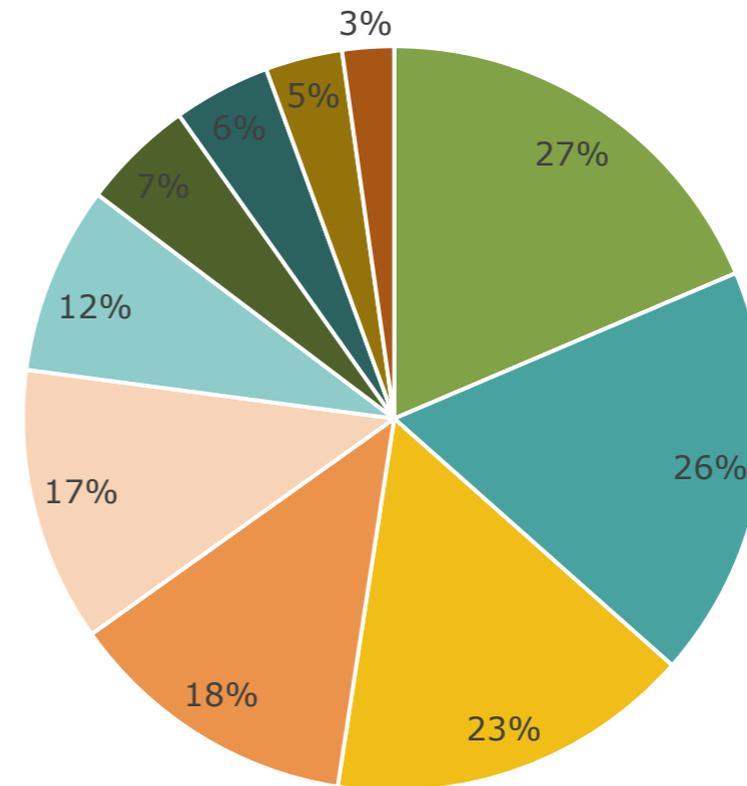


Les transports en commun plebiscités pour leur efficacité... mais aussi par contrainte

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

n = 6 374

- C'est le moyen le plus rapide
- Le souhait de réduire vos dépenses
- Vous n'avez pas d'autres solutions
- Vous avez toujours fait comme cela
- Votre prise de conscience sur les enjeux environnementaux
- Rien de tout cela
- Autre
- Un financement proposé par votre employeur
- Une aide financière (hors employeur)
- Votre entourage vous a poussé à le faire



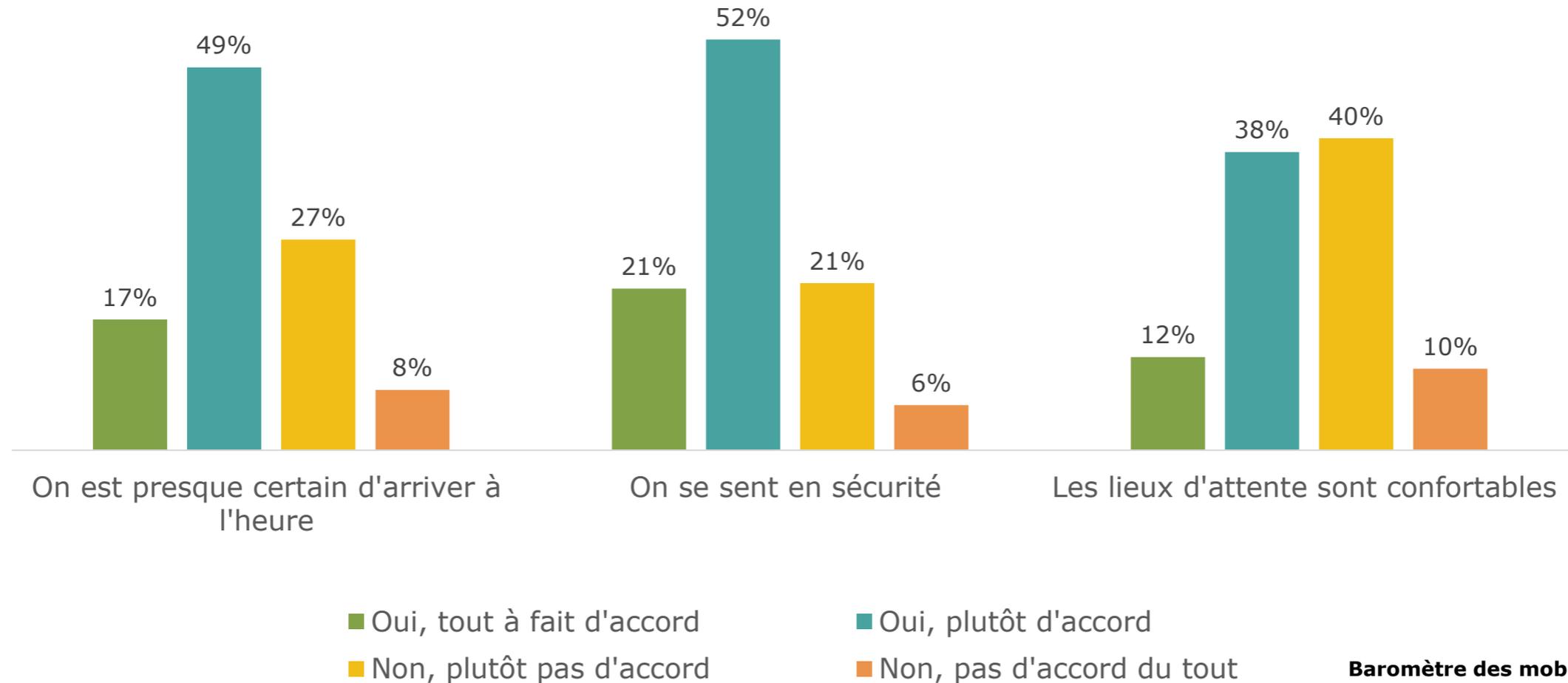
NB : sont ici considérés tous les usagers, même ponctuels, des transports en commun

Des usagers des transports plutôt satisfaits...

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

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

n = 6 399





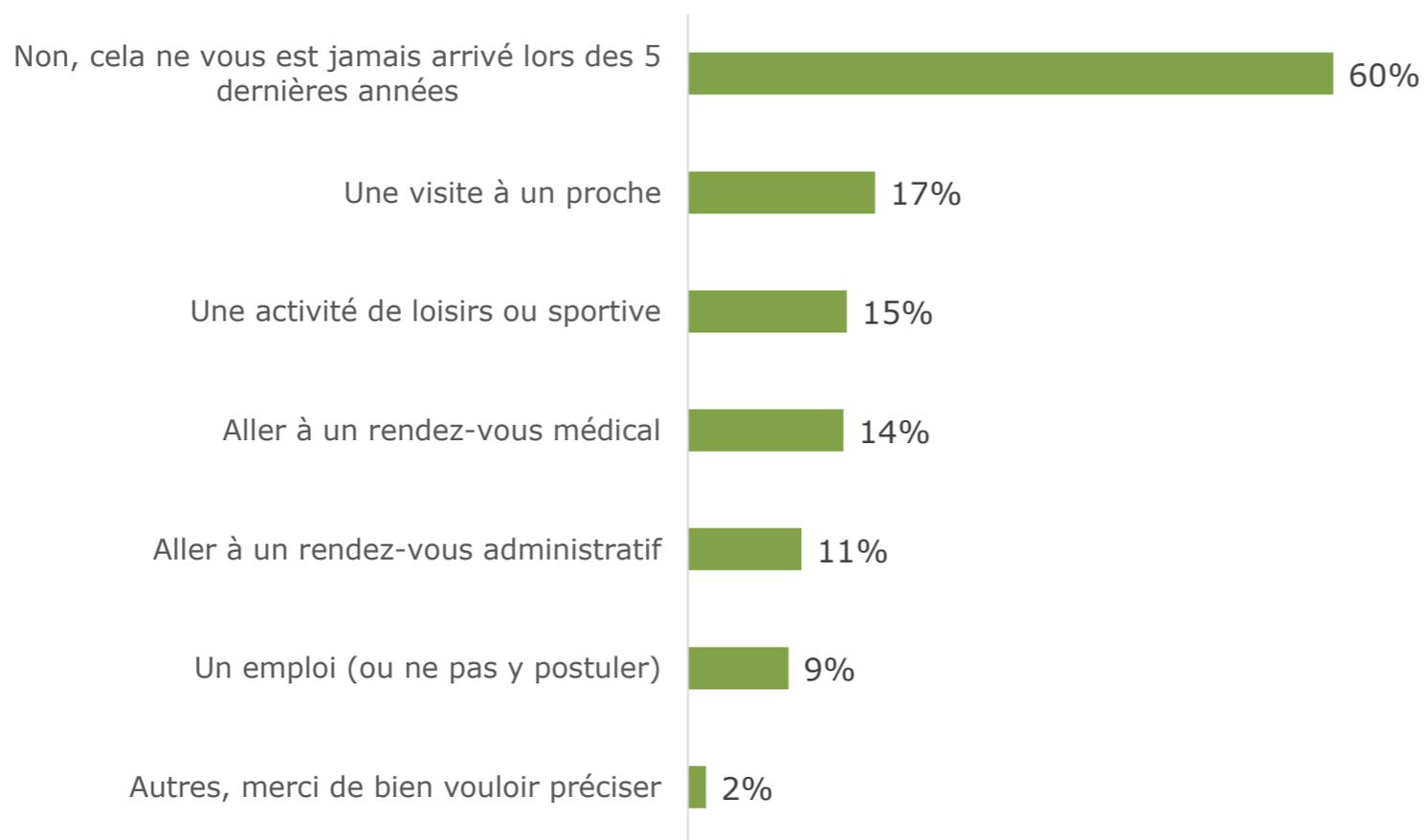
Chapitre 4 :

Renoncements à la mobilité

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

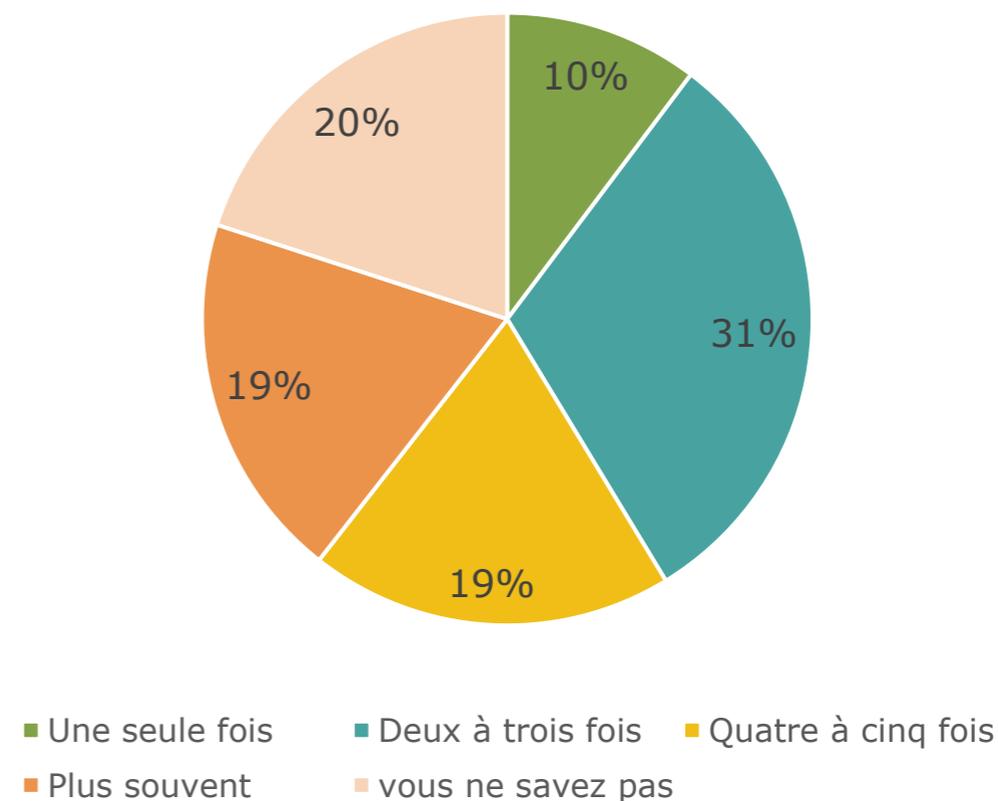
Lors des 5 dernières, vous est-il déjà arrivé de renoncer à faire un déplacement quotidien en raison de difficultés de transport ou de mobilité pour...

n=12387



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

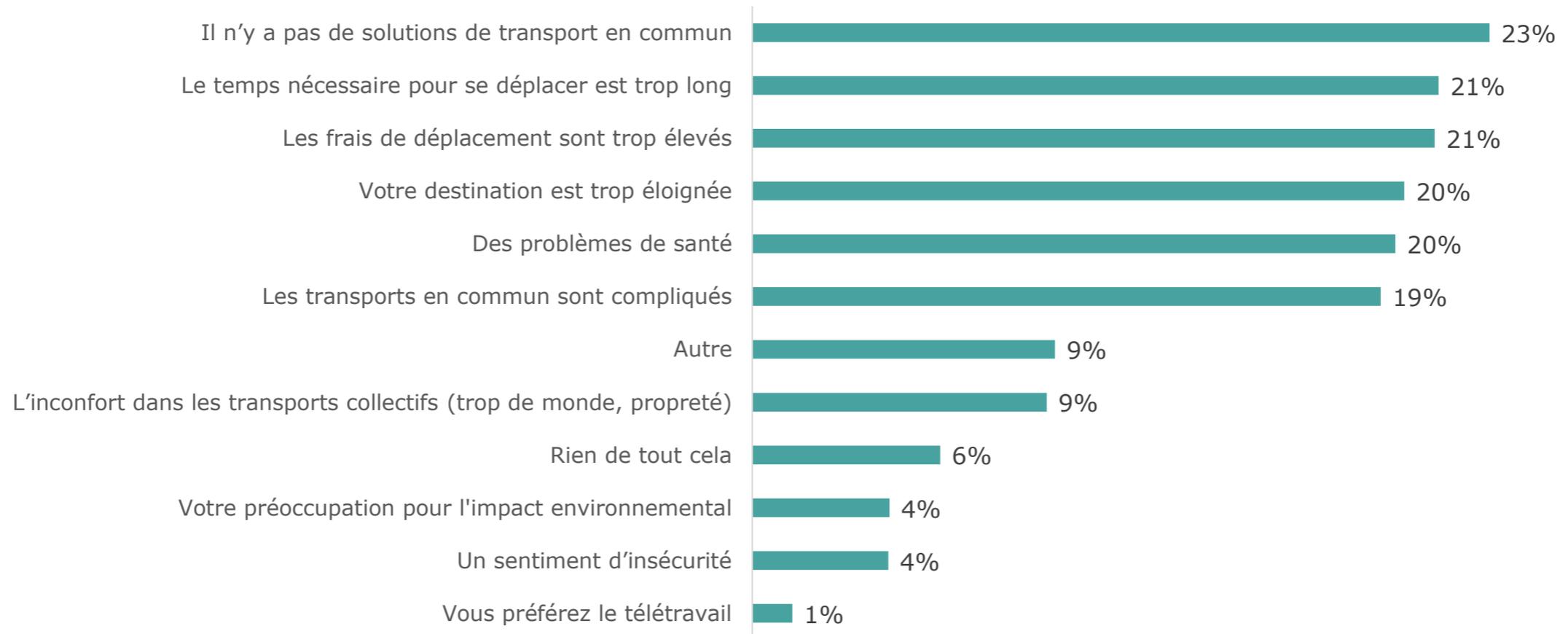
n=4840



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 ?

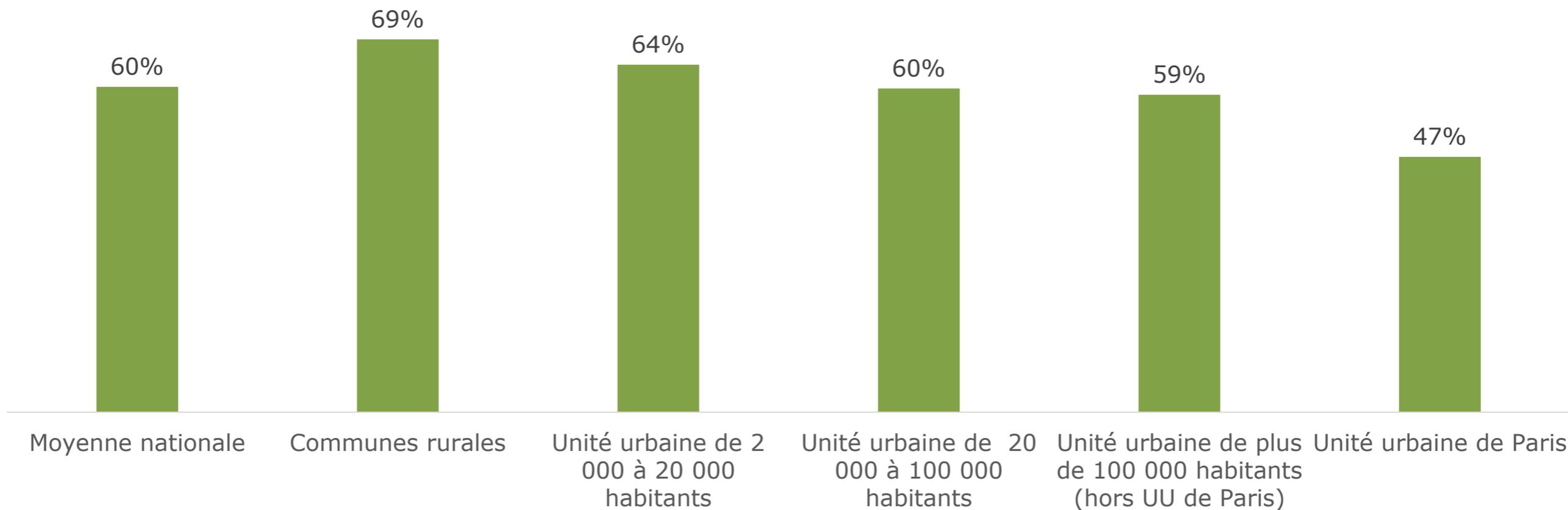
n=4838



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

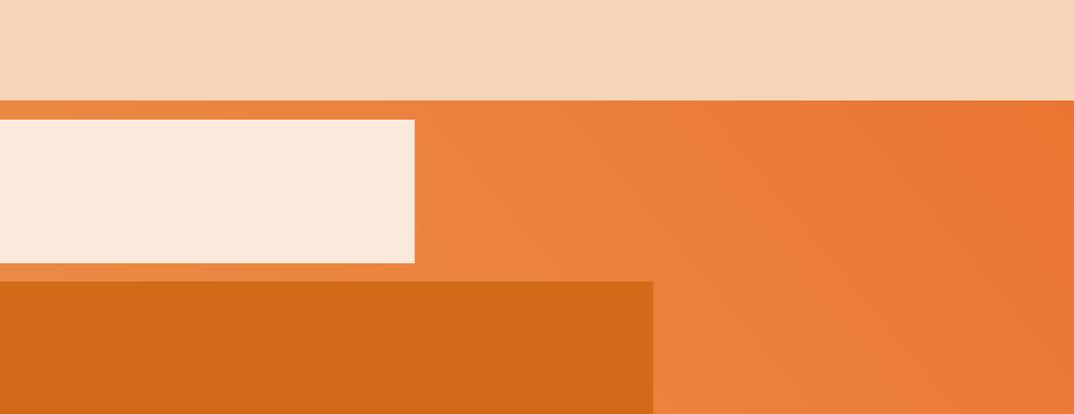
Lors des 5 dernières années, je n'ai jamais renoncé à faire un déplacement du quotidien* en raison de difficultés de transports ou de mobilité

n=12387



*: 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.

Baromètre des mobilités du quotidien



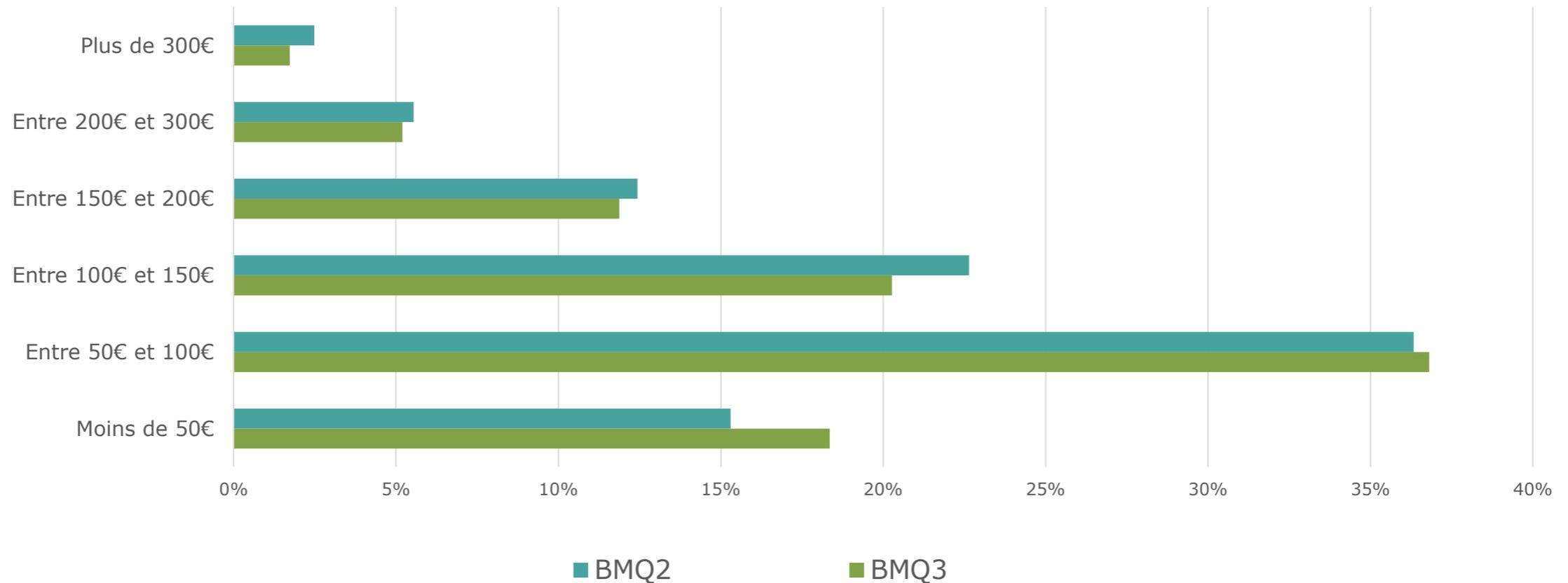
Chapitre 5 :

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 ?

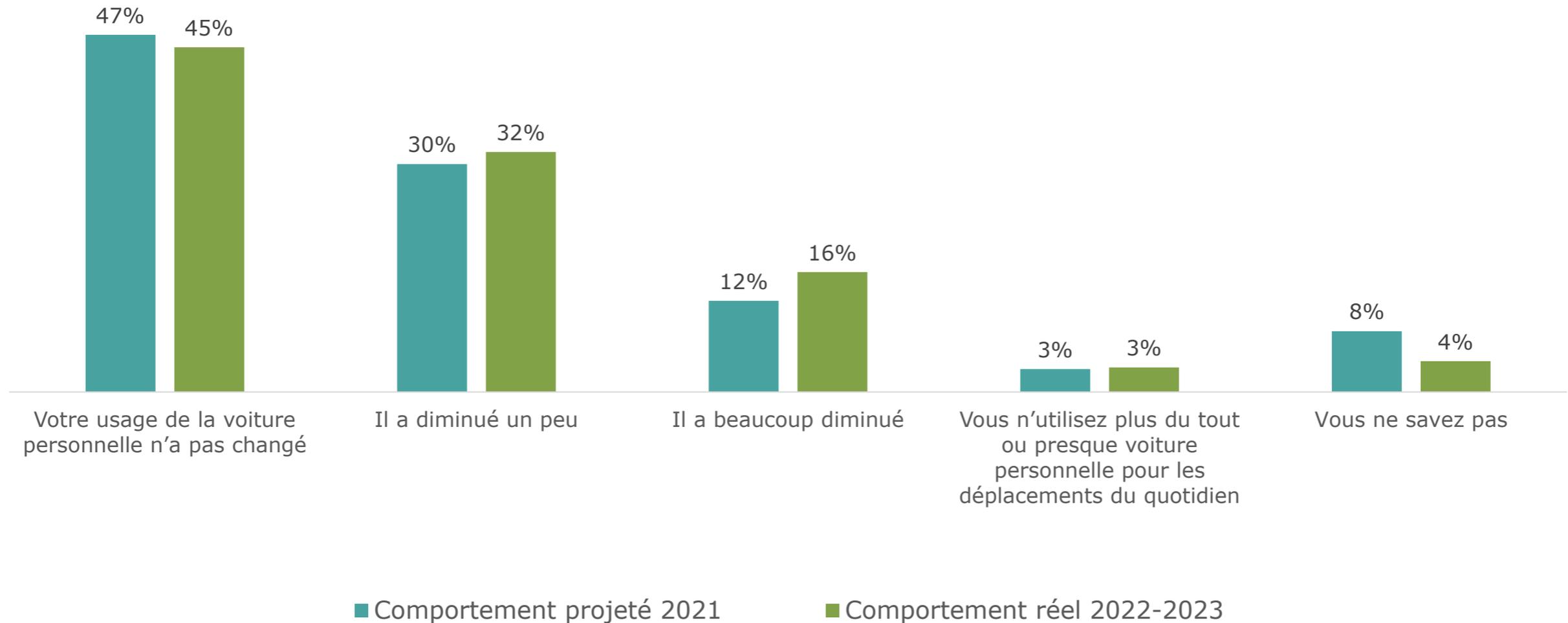
(base répondants usagers d'un véhicule thermique)



Une baisse de l'usage de la voiture légèrement plus forte qu'anticipé face à la hausse 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



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%
diminuerait un peu	30%	30%	27%	-1%	-3%	-3%
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%



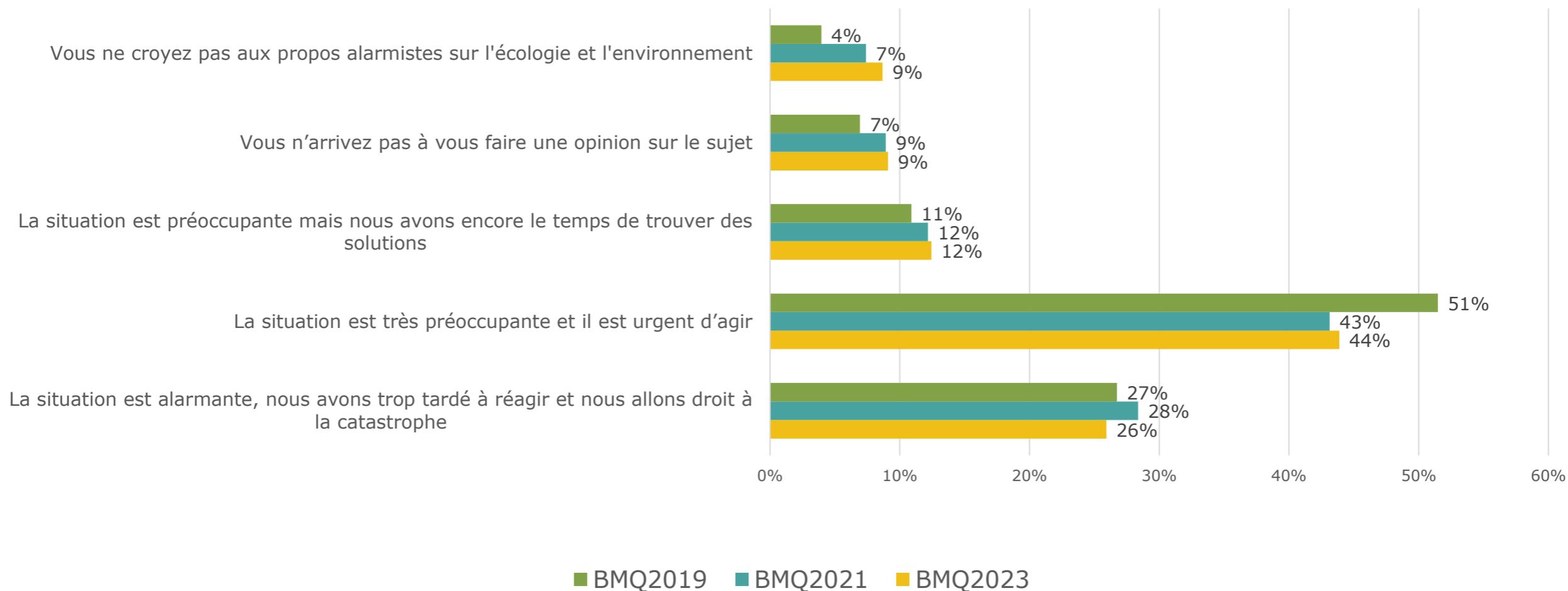
Chapitre 6 :

Conscience environnementale et impacts du changement climatique

Une conscience environnementale en déclin comparé à 2021

Représentations quant à l'écologie et aux questions environnementales
Comparaisons 2019-2023

n=12 387

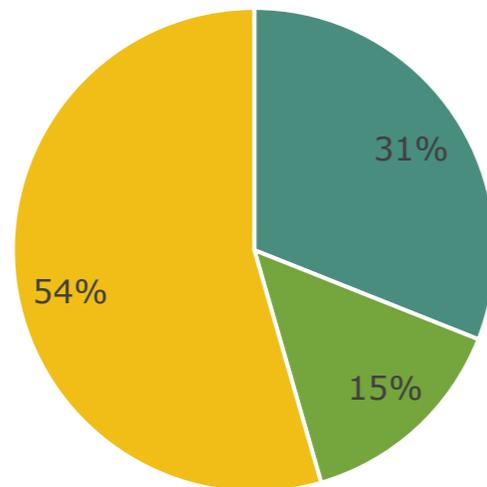


Du renoncement à la mobilité plus que du changement face aux aléas climatiques

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

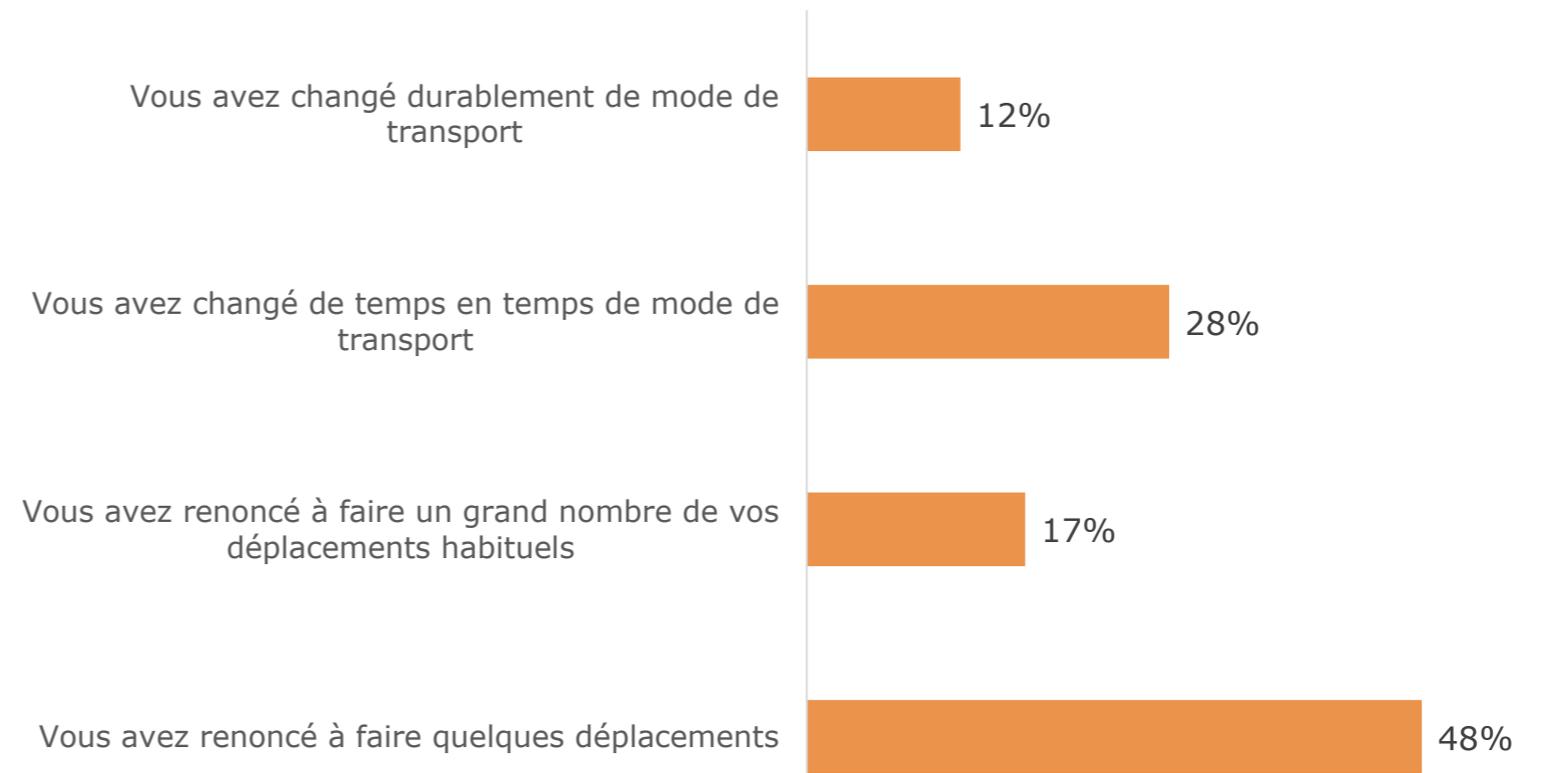
n=12 364



- Oui, ponctuellement
- Oui, durablement
- Non

Quels ont été ces changements ?

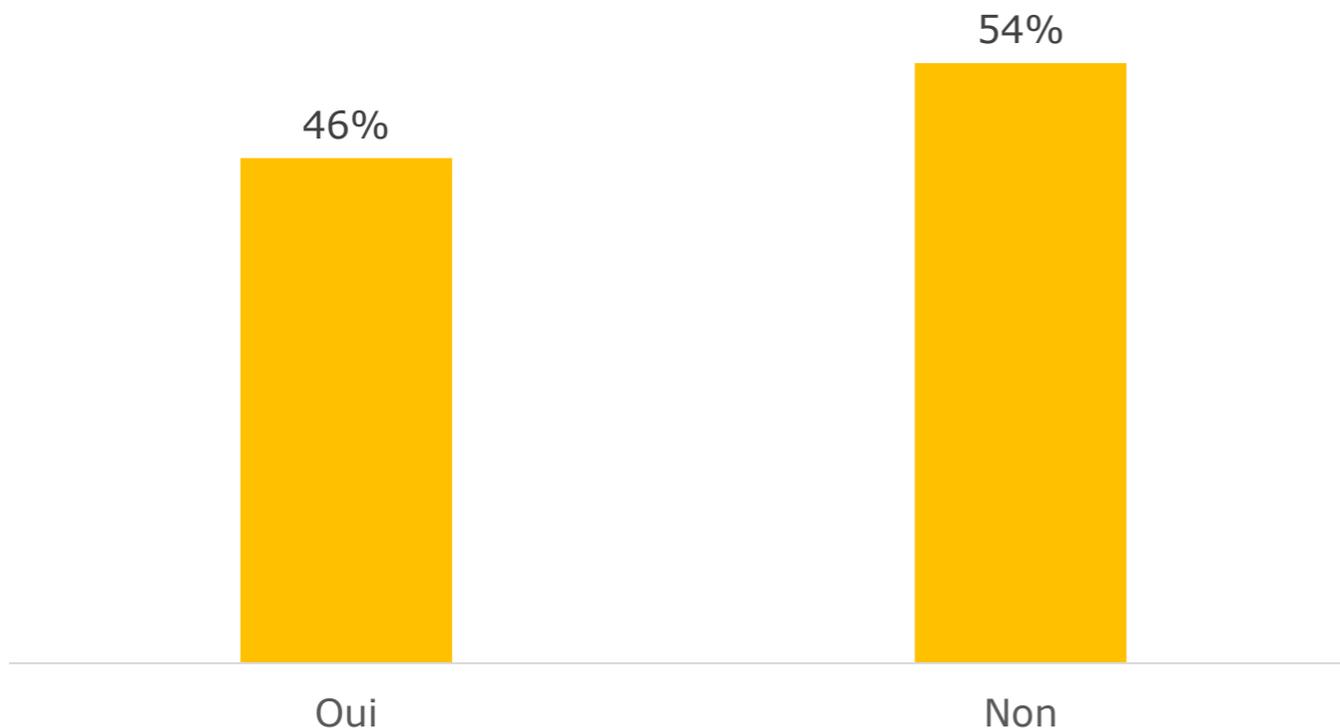
n=5663



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

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

n=2265



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

Les classes moyennes actives sont surreprésentées :

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



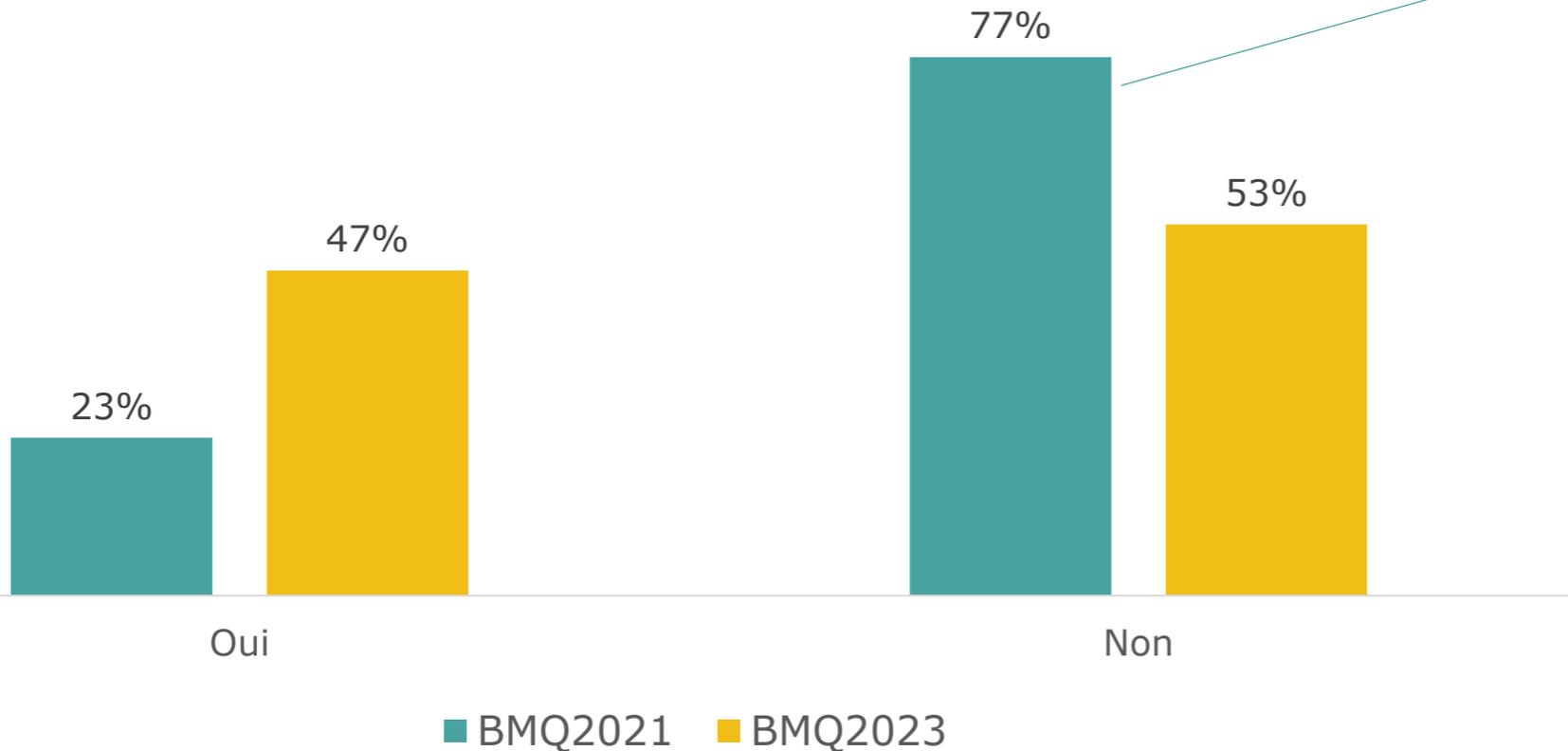
Chapitre 7 :

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

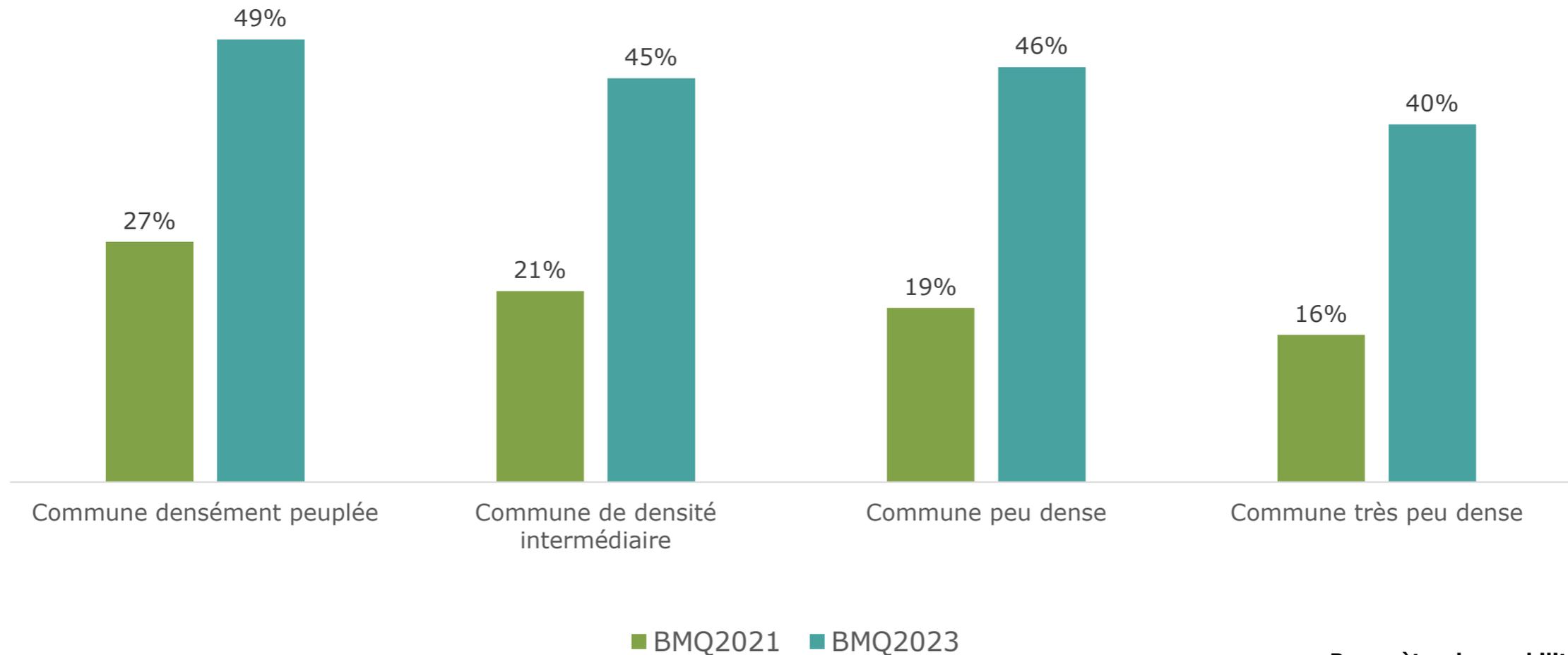


58% ne connaissent « pas du tout » la réglementation de circulation au sein d'une ZFE, et 17% « plutôt pas »

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

Répondant.es affirmant savoir ce qu'est une ZFE

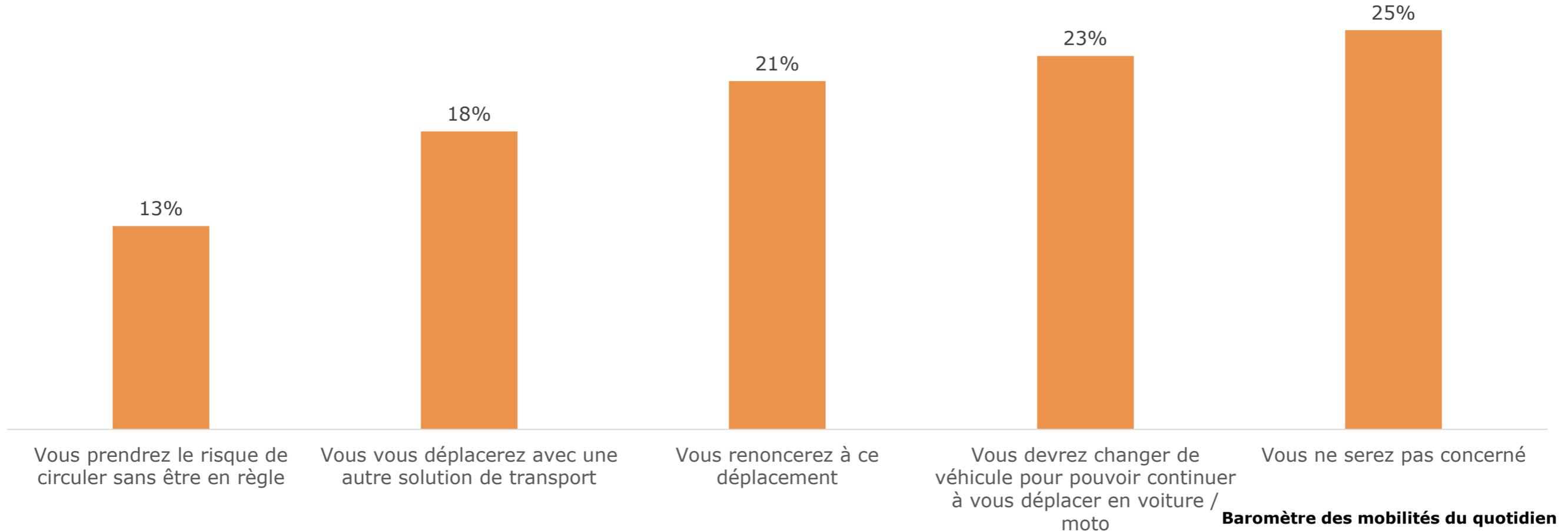
n = 12 386 (2023) ; n = 13 066 (2021)



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





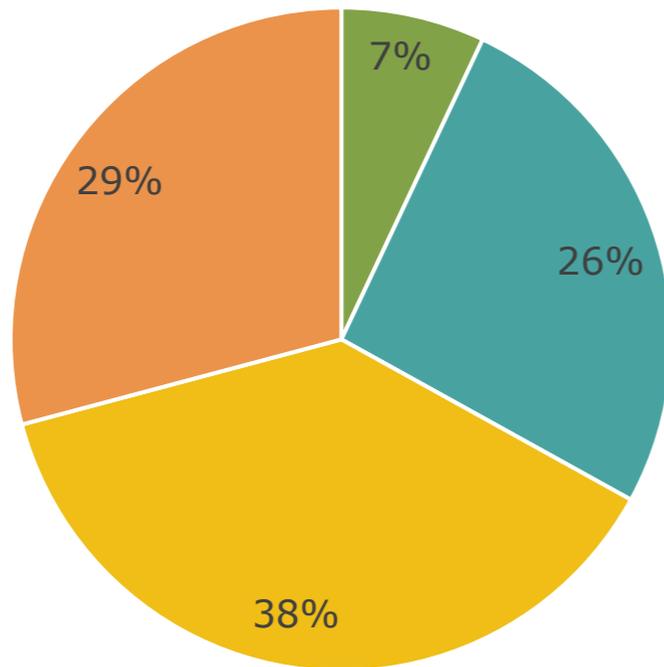
Chapitre 8 :

Connaissance et impacts des aides

Des aides financières à la reconversion en manque de visibilité

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

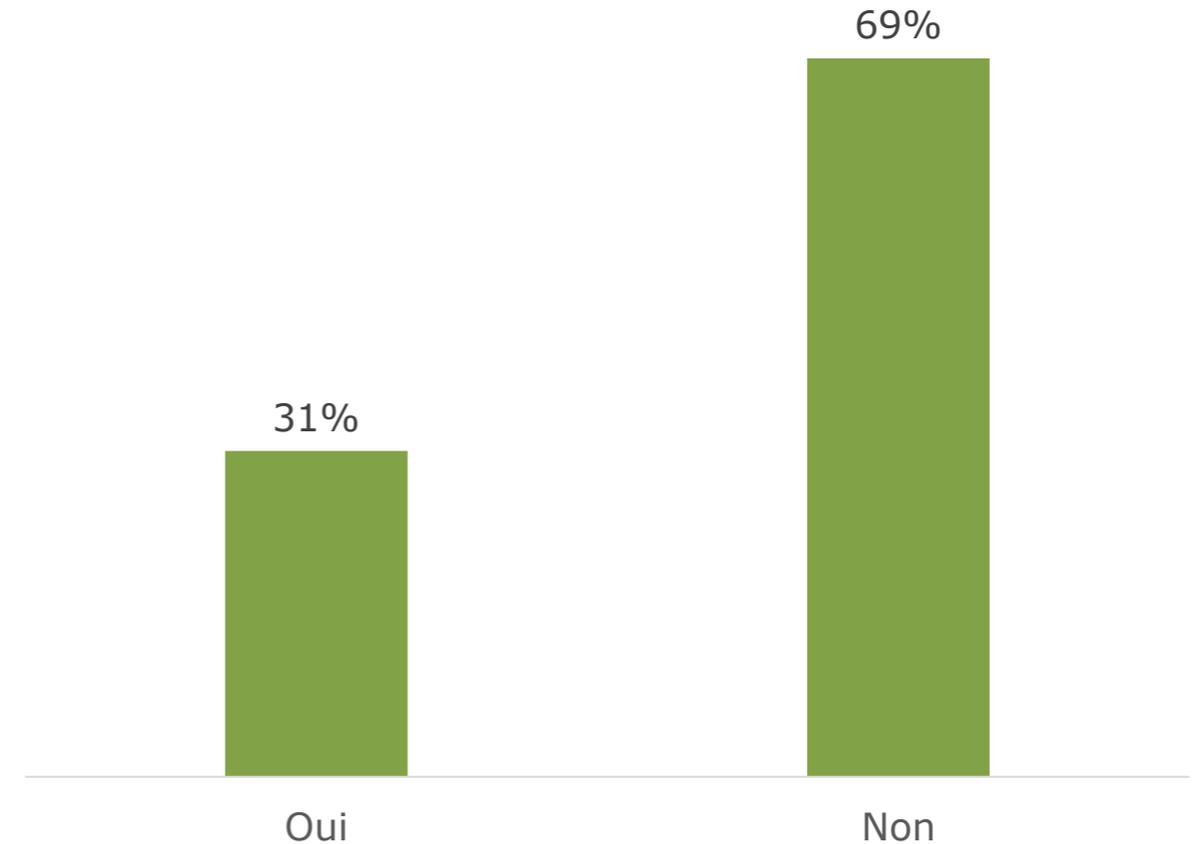
n=12354



- Oui, très bien
- Oui, plutôt bien
- Non, plutôt mal
- Non très mal

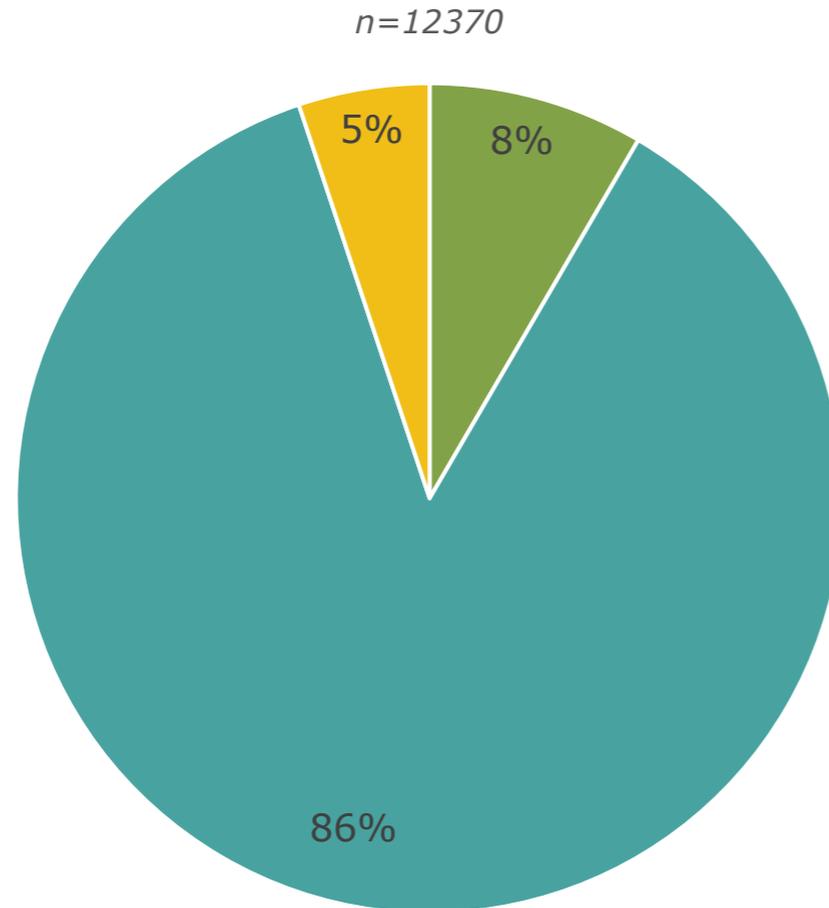
Connaissez-vous le site [primealaconversion.gouv](http://primealaconversion.gouv.fr) ?

n=12358



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

Avez-vous déjà obtenu une aide de ce type ?



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

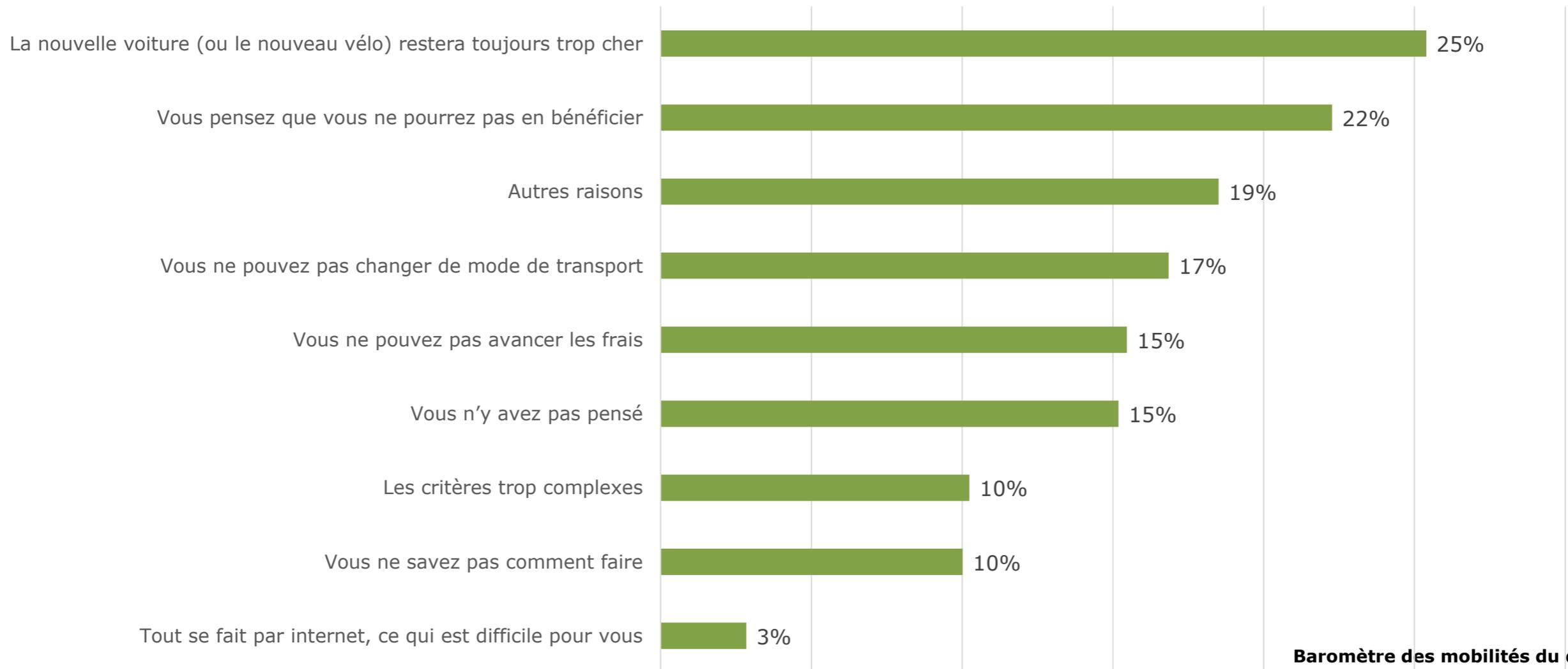
Profil-type du bénéficiaire d'une aide : homme âgé de 18 à 34 ans, artisan, commerçant, chef d'entreprise ou étudiant, issu d'un foyer dont les revenus nets mensuels sont supérieurs à 4000 €.

Cependant, **un.e propriétaire d'une voiture électrique sur deux** a bénéficié de cette aide.

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

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

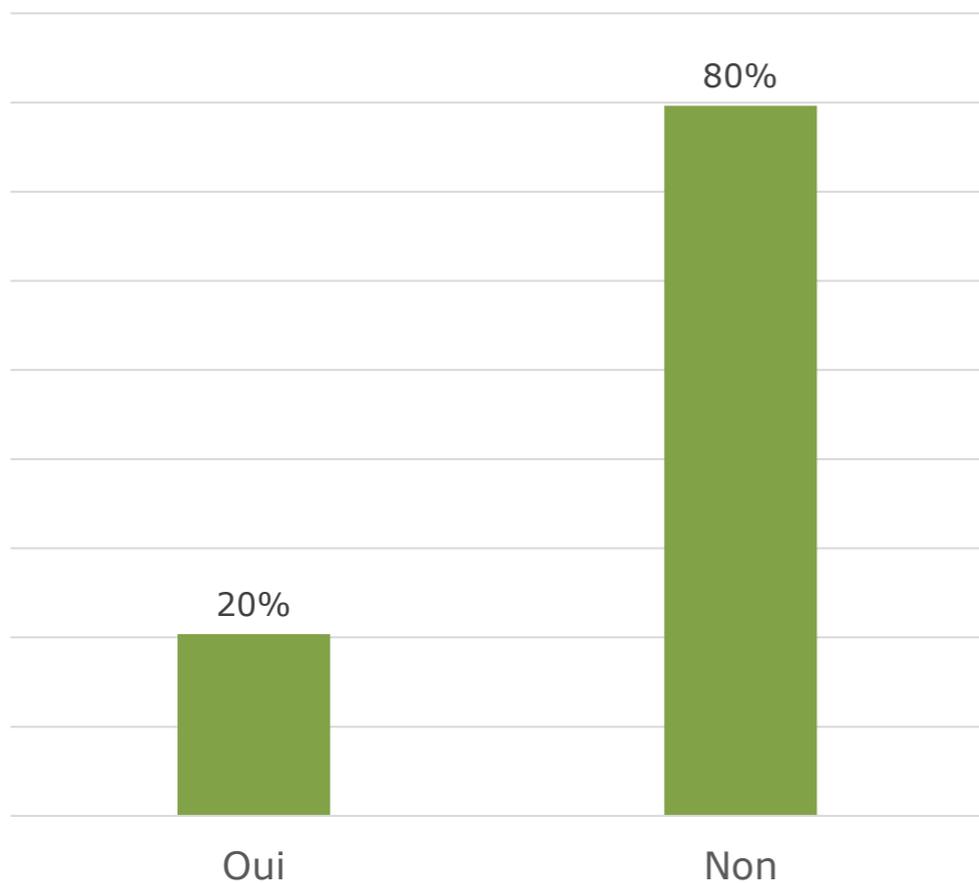
n=10735



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

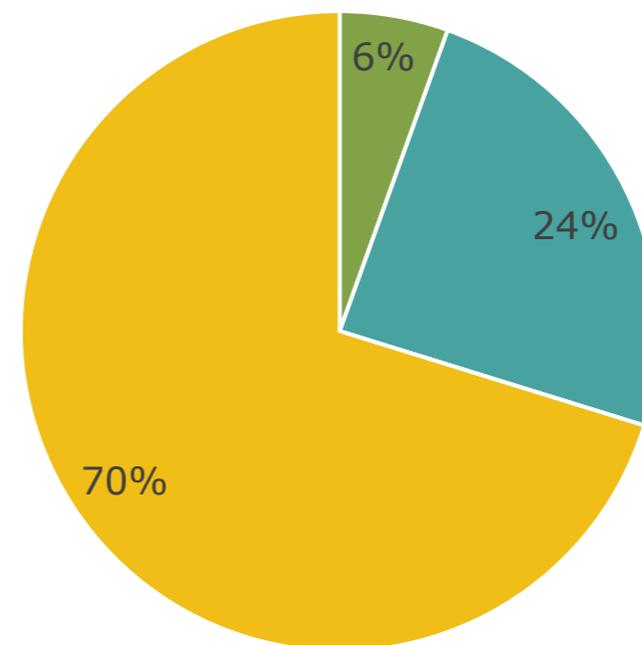
Savez-vous ce qu'est le forfait mobilité durable ?

n=6773



Bénéficiez-vous d'une prise en charge de vos frais domicile-travail par votre employeur ?

n=6773



- Du forfait mobilité durable
- D'une autre prise en charge de vos frais domicile-travail par votre employeur
- Ni l'un, ni l'autre



Chapitre 9 :

Précarité mobilité

Une précarité mobilité en hausse (1)

Dimensions	Facteurs	Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
Ressources financières	Bas revenus	X	X et	
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 et/ou	X
	Absence d'alternative à la voiture		X et/ou	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 (2)

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 (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%		
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%		

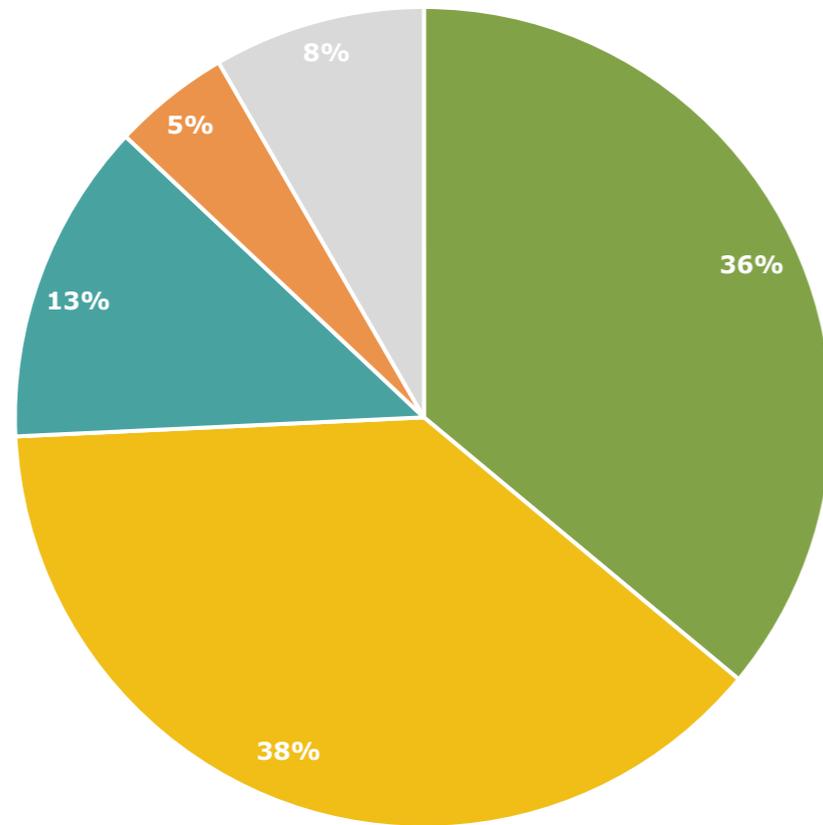
FOCUS

**Mobilité et climat :
dépasser les perceptions
pour un changement durable**

La perception de l'impact des déplacements sur l'environnement en léger déclin globalement ...

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 ?

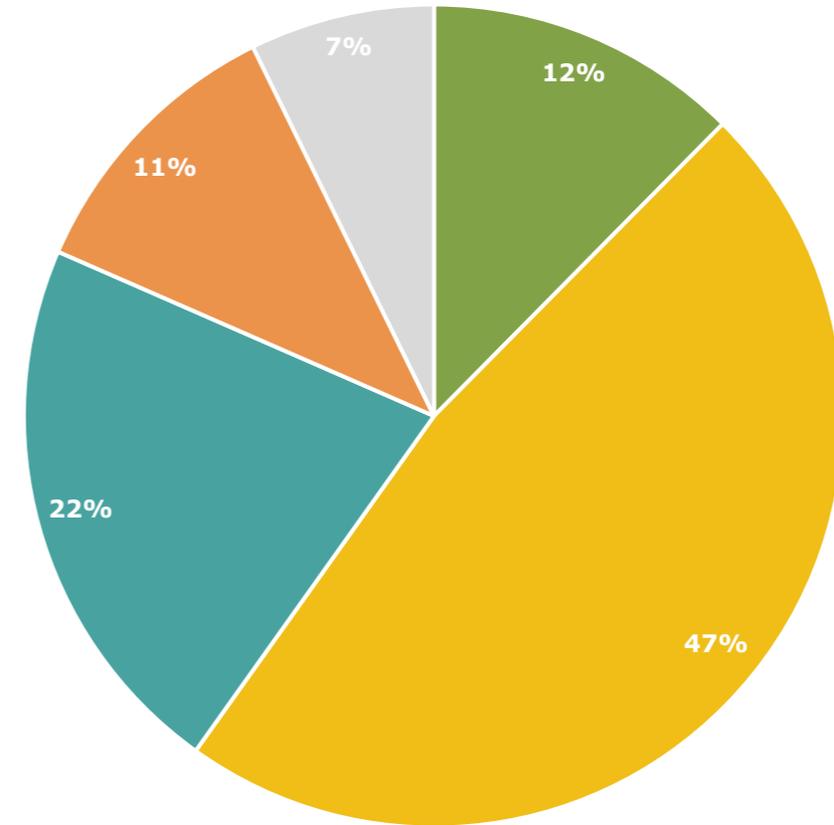
n = 6 291, base : moitié des répondant.es sous échantillon aléatoire



■ 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 ?

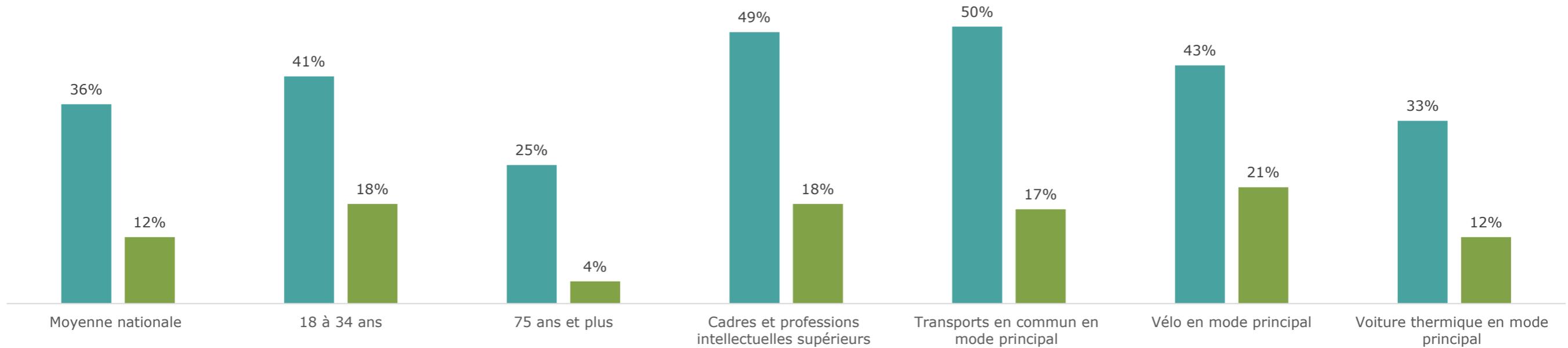
n = 6 336, base : moitié des répondant.es sous échantillon aléatoire



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

Baromètre des mobilités du quotidien

... avec de fortes variations selon les profils

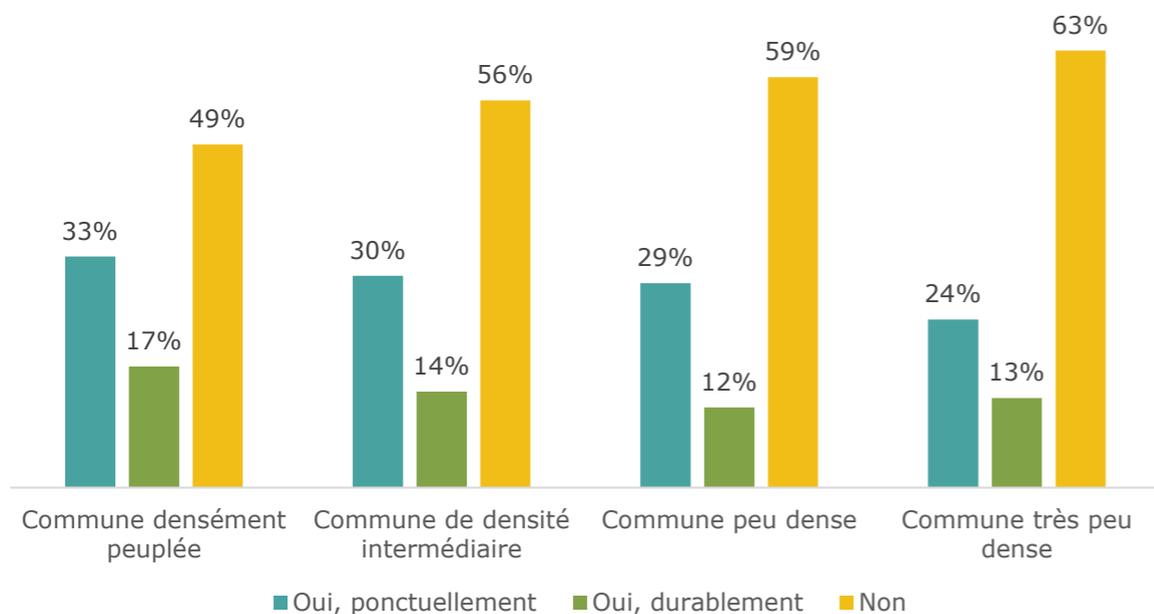


- Les déplacements que nous effectuons tous au quotidien contribuent "beaucoup" à la dégradation des conditions environnementales
- Les déplacements que j'effectue moi-même au quotidien contribuent "beaucoup" à la dégradation des conditions environnementales

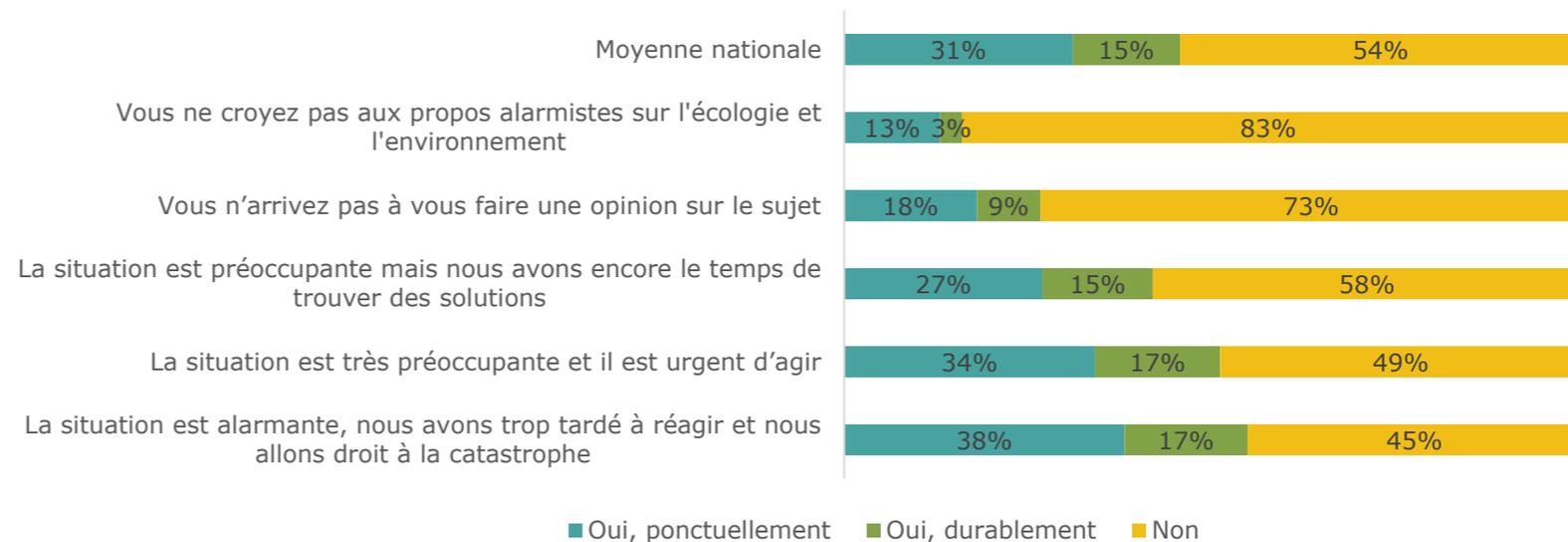
Les vecteurs de l'adaptation des pratiques de mobilité aux aléas climatiques

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

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



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



Moins un territoire est dense, moins ses habitant.es ont changé de pratiques de déplacements du quotidien en raison des aléas climatiques.

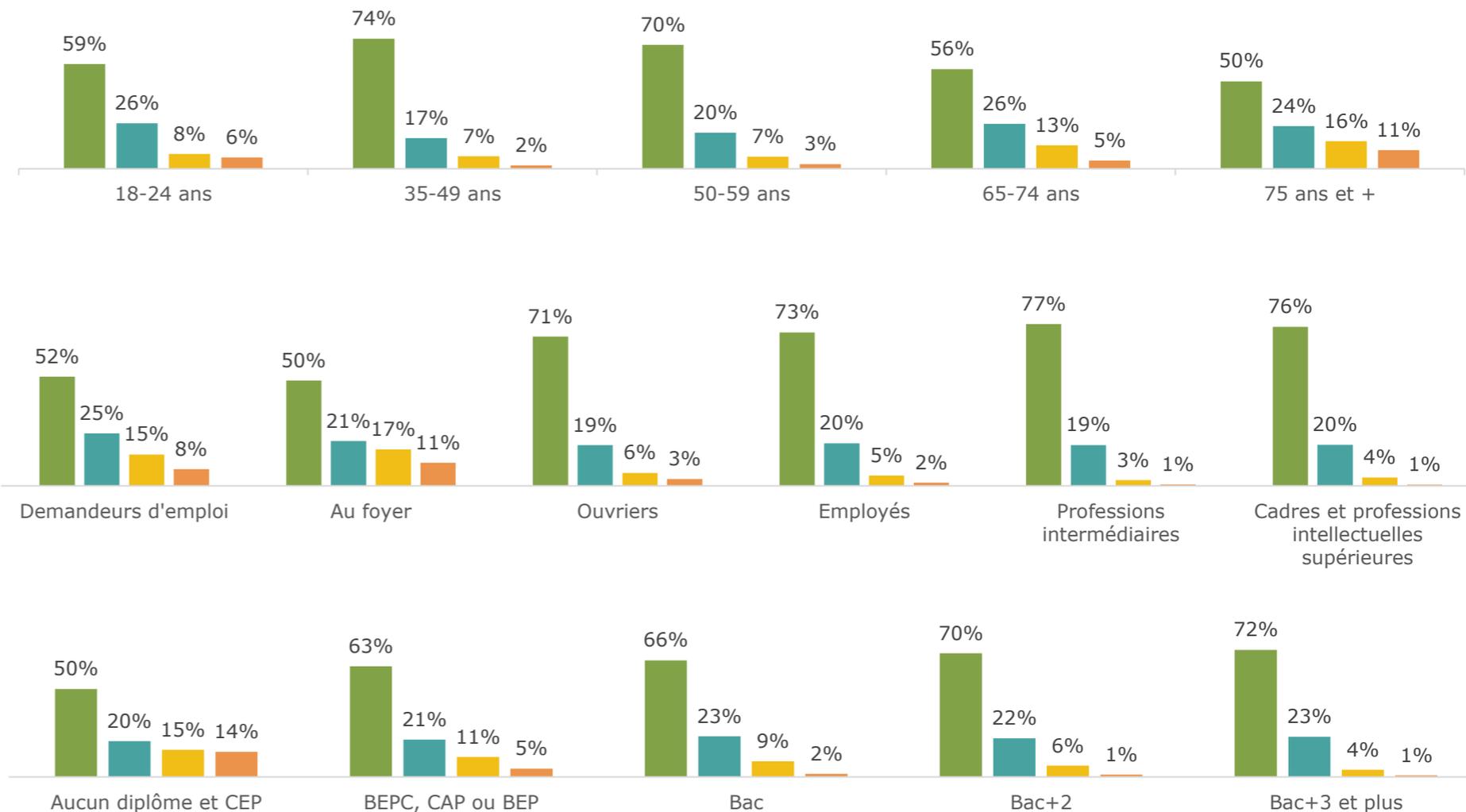
FOCUS

**Publics fragiles :
réinventer la mobilité
pour toutes et tous**

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

L'intensité de mobilité varie selon l'âge, la catégorie socio-professionnelle et le niveau de diplôme.

- **Les plus vulnérables destinés à rester chez eux** (+75 ans, demandeurs d'emploi longue durée (>2 ans), personnes sans activité professionnelle)
- **Les plus isolés et les moins bien dotés, les plus pénalisés** (Personnes non titulaires du permis, non équipées en mobilité, n'ayant accès à aucune solution de transport, habitant.es de communes très peu denses)
- **Les dépendants à la voiture individuelle contraints de se restreindre** (revenus agrégés inférieurs à 1500€/mois, propriétaires d'une voiture en circulation depuis + de 15 ans, personnes au budget carburant mensuel de moins de 50€)



De manière générale, vous sortez de chez vous ...

- Tous les jours
- 4 ou 5 jours par semaine
- 2 ou 3 jours par semaine
- Pas plus d'une journée par semaine

Baromètre des mobilités du quotidien

Les personnes fragilisées sont les plus concernées par les renoncements

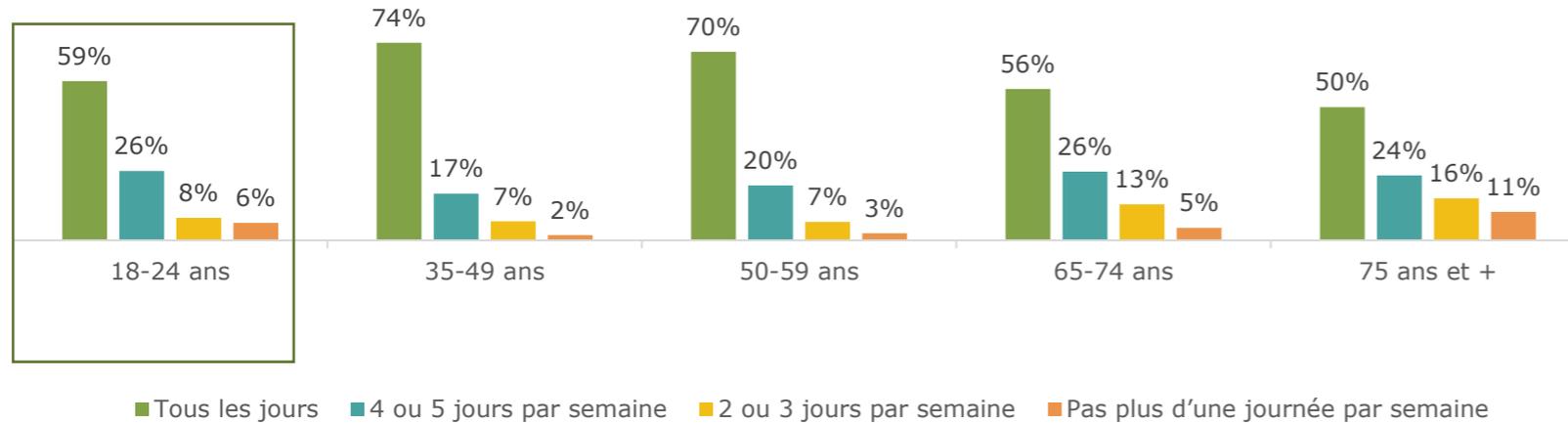
Les renoncements à la visite d'un.e proche, d'un rendez-vous médical et d'un emploi sont principalement le fait des **personnes vulnérables d'un point de vue socio-économique** : jeunes, demandeurs d'emplois, personnes au foyer, personnes n'ayant pas le permis de conduire, foyers aux faibles revenus...

Analyse des renoncements selon les motifs de déplacement

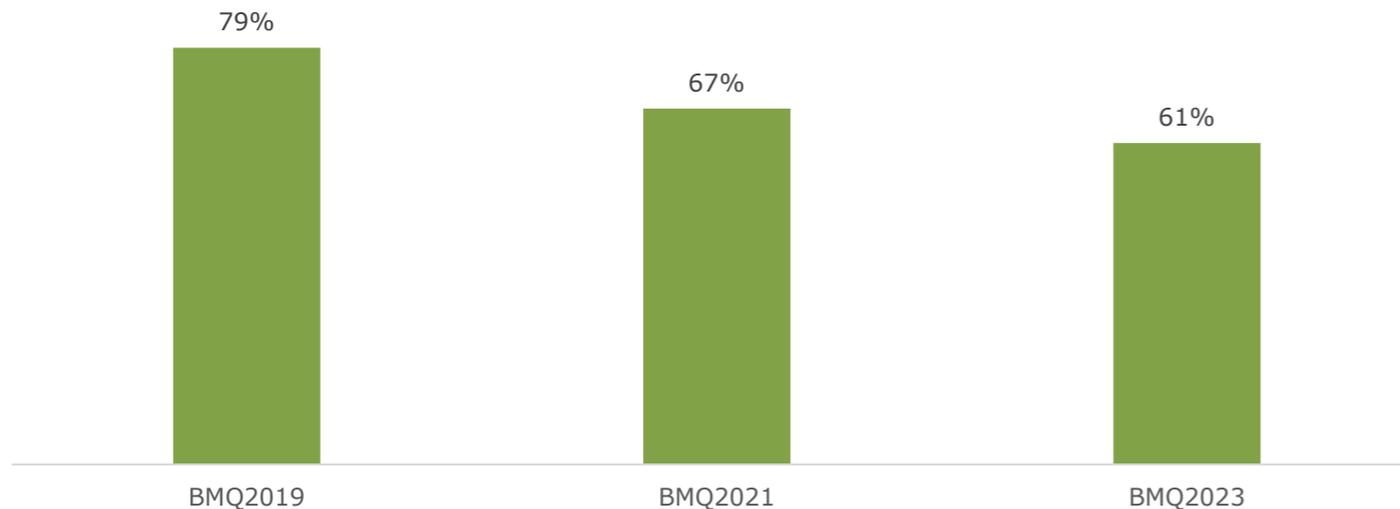
	Tous types de renoncements confondus	Renoncement à la visite d'un.e proche	Renoncement à une activité de loisirs ou sportive	Renoncement à un RDV médical	Renoncement à un RDV administratif	Renoncement à un emploi (ou ne pas y postuler)
Ensemble de l'échantillon	40%	17%	15%	14%	11%	9%
Jeunes (18-24 ans)	62%	24%	22,5%	19,5%	16,5%	20%
Demandeurs d'emploi	58%	23%	19%	25%	18%	30%
Seniors (65 ans et+)	27%	13%	9%	11%	5%	NC

Les jeunes : un risque de repli lié à une mobilité contrainte et limitée

De manière générale, vous sortez de chez vous ...



Part des 18-24 ans déclarant posséder le permis de conduire
n = 401 (2019) ; n = 1 443 (2021) ; n = 1 285 (2023)



Les renoncements sont surreprésentés chez les 18-24 ans : en effet, 62% d'entre eux ont renoncé à au moins un déplacement. Par ailleurs ils se déplacent moins que les autres catégories d'âge.

Les jeunes cumulent un ensemble de vulnérabilités pouvant expliquer ce chiffre élevé :

- moins de possession de permis,
- moins d'équipement,
- moins de perception de choix.

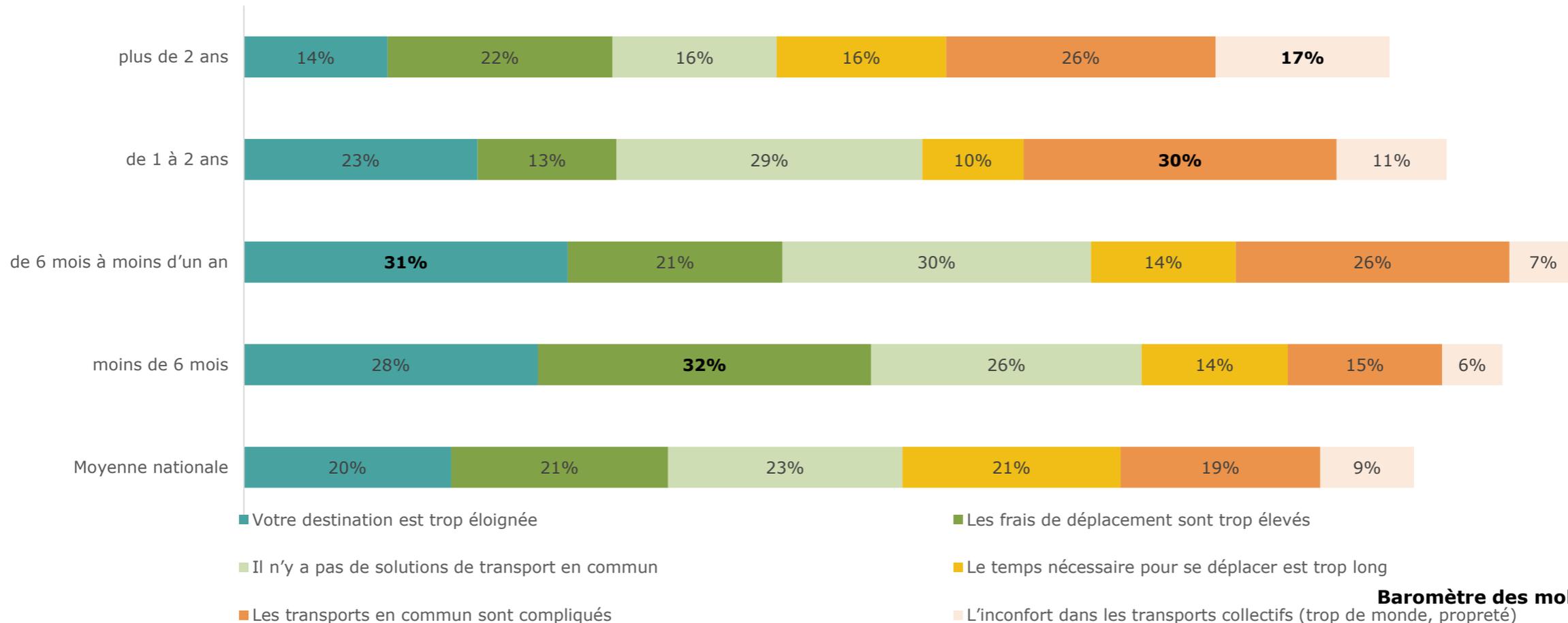
Ils sont d'ailleurs surreprésentés parmi les usagers des transports en communs mais en ont une moins bonne perception globale, révélant le caractère subi de ce mode de déplacement.

Les demandeurs d'emploi cumulent les vulnérabilités

Les demandeurs d'emploi cumulent les vulnérabilités; notamment **les barrières socio-économiques et cognitives à l'usage des transports en communs**, avec de légères variabilités selon l'ancienneté de chômage

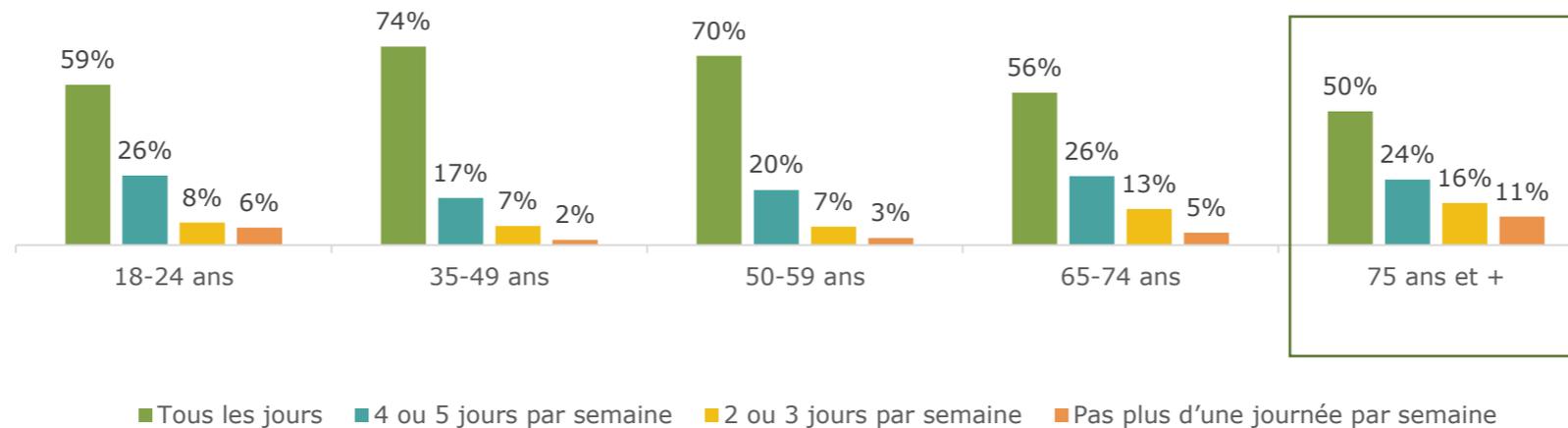
Les raisons principales de renoncement à un déplacement du quotidien en fonction de l'ancienneté de chômage

(n=384), base demandeurs d'emploi



Les seniors, une population très motorisée, qui renonce peu mais se déplace moins

De manière générale, vous sortez de chez vous ...



Les seniors, 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%)**
- Une **possession accrue d'un véhicule à titre personnel (82% d'entre eux possédant une voiture)**
- Moins de renoncements (**75% d'entre eux n'ont jamais renoncé**)
- Mais **ils se déplacent aussi moins régulièrement**. A noter le cas spécifique des 75 ans et plus, qui sont 11% à ne sortir de chez eux qu'une fois par semaine ou moins
- Une **bonne perception des transports en commun**, qu'ils soient usagers réguliers ou non
- Le débat clivant sur la **visite médicale obligatoire pour les seniors**, révèle que plus les personnes sont concernées (en âge et vivant en commune rurale donc probablement plus dépendantes de la voiture), plus leur avis est défavorable

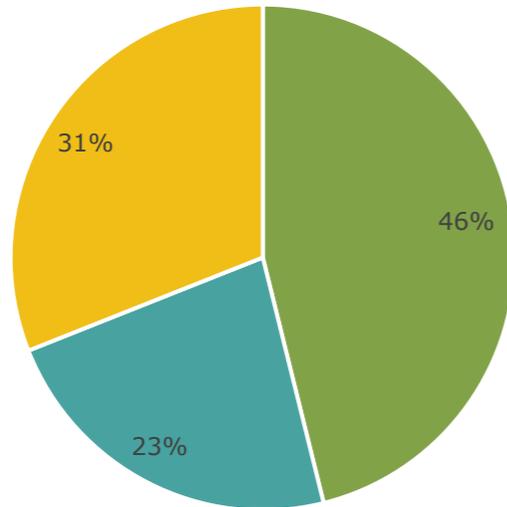
FOCUS

**Intermodalité au quotidien :
transformer les habitudes
de mobilité**

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

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

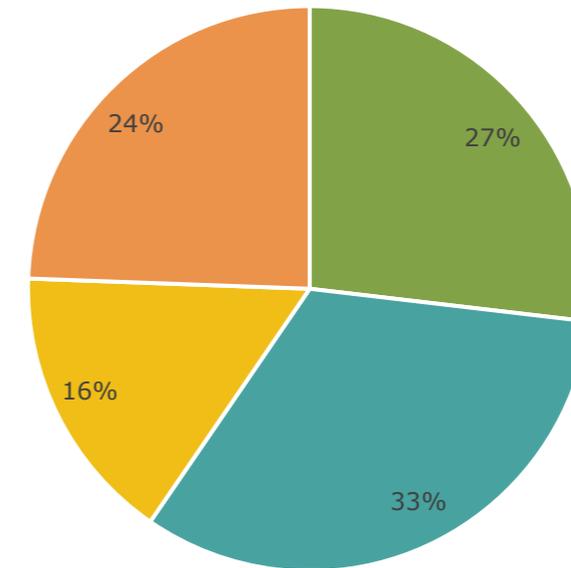
(n=4892, base répondant.es multimodaux)



- 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)



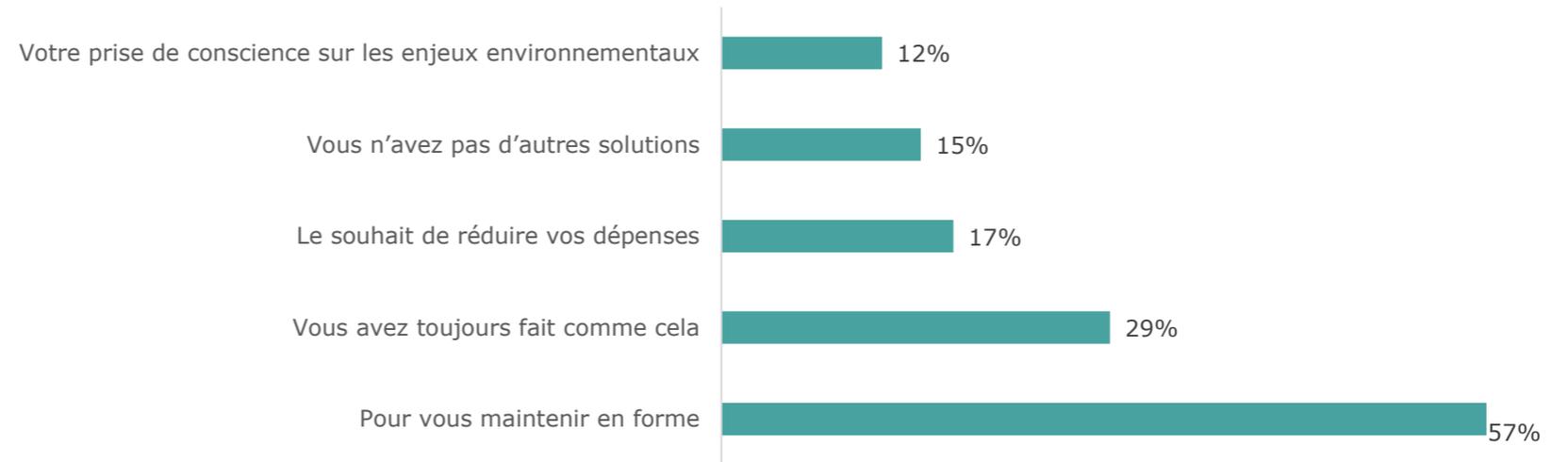
- Tous les jours ou presque
- Environ 2 à 3 fois par semaine
- Environ une fois par semaine
- Moins souvent

Une intermodalité à géométrie variable mais qui tend à devenir une habitude chez celles et ceux qui la pratiquent

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

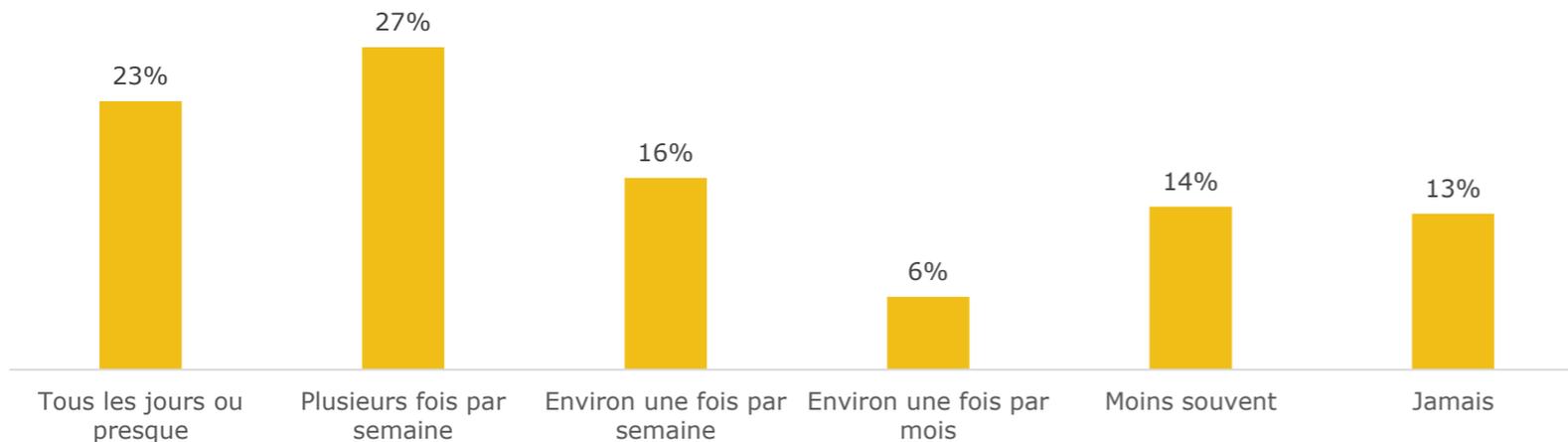
Hormis vos loisirs, quels sont les deux éléments principaux qui vous ont incité à marcher pour vos déplacements du quotidien ?

(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)

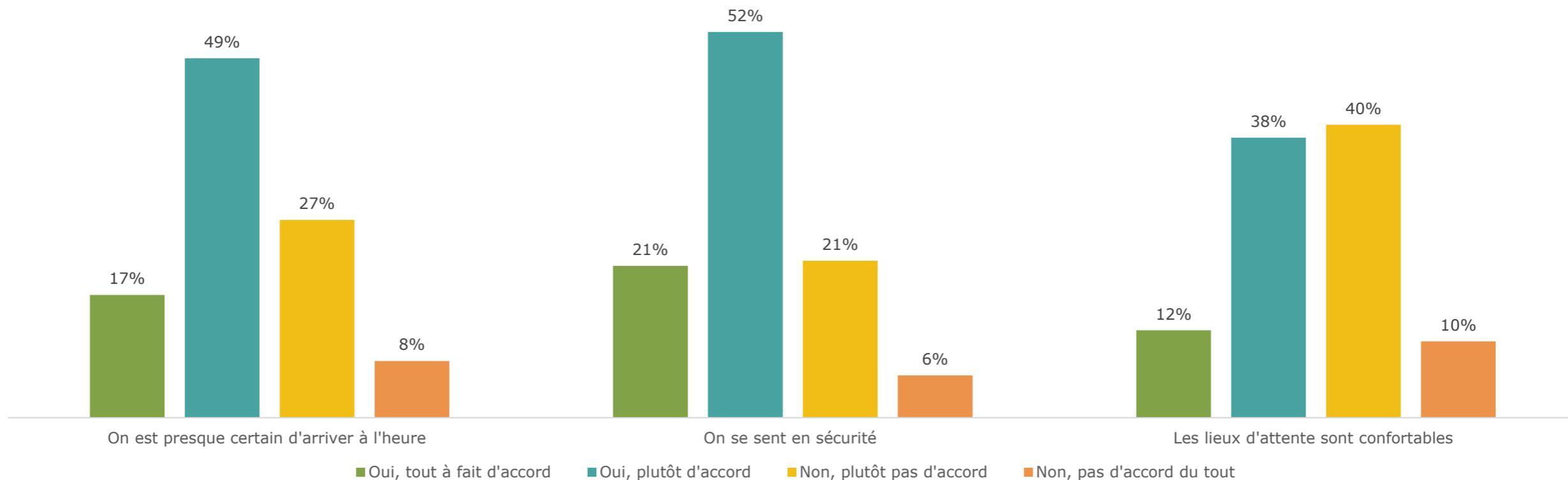
(n=12387)



Des usagers des transports plutôt satisfaits...

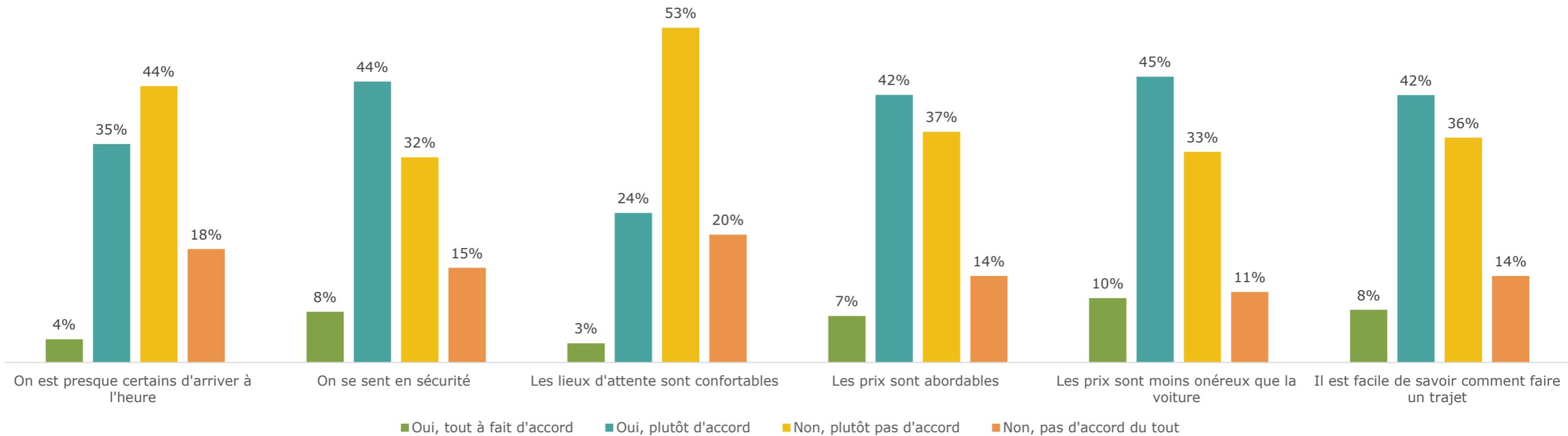
NB : sont ici considérés tous les usagers, même ponctuels, des transports en commun

Quand vous prenez les transports collectifs, êtes-vous d'accord avec les idées suivantes ? (base usagers des TC)
n = 6 399



... 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



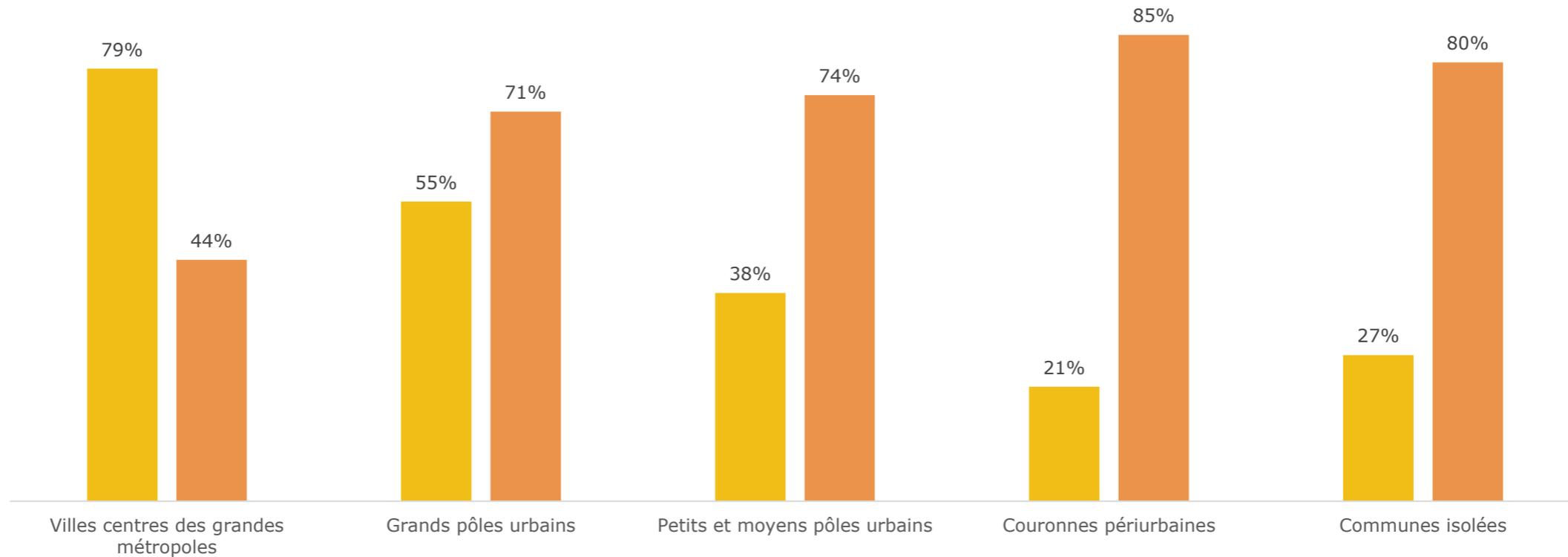


FOCUS

**Diversité des réalités territoriales :
faire évoluer les pratiques et les
solutions**

En rural, l'absence de choix est corrélée à la dépendance automobile et à la précarité mobilité

Capacité de choix et usage de la voiture personnelle en fonction de la position par rapport aux aires urbaines
(n=12387)



- % ayant le choix entre différents modes de transport
- % utilisant la voiture personnelle comme mode principal

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

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

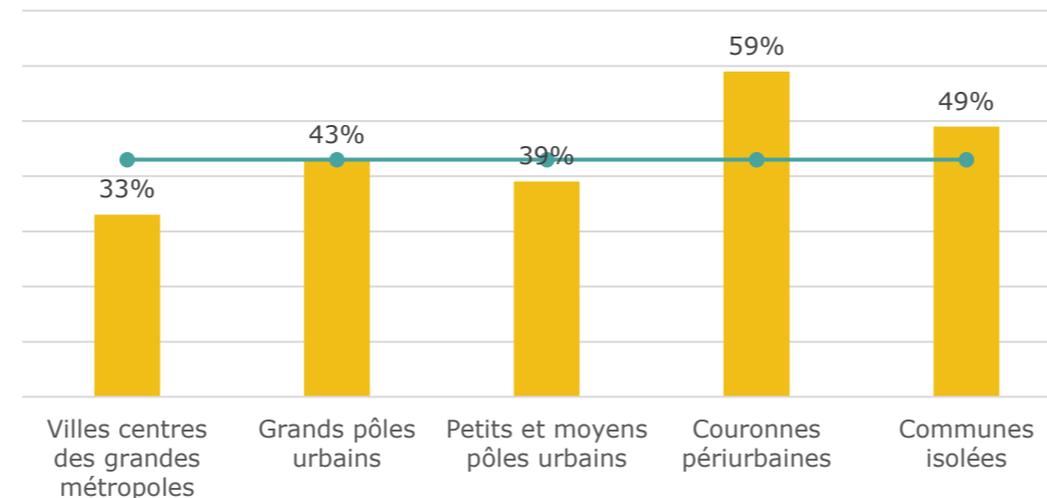
Communes très peu denses

Communes denses

Projection 2021 sur comportement à venir	Comportement réel	Ecart	Projection 2021	Comportement 2022-2023	Ecart
13%	19%	+7%	20%	14%	-6%

Face à une hausse des prix du carburant de +15%, votre usage de la voiture diminuerait beaucoup / a beaucoup diminué (hausse réelle de +16%)

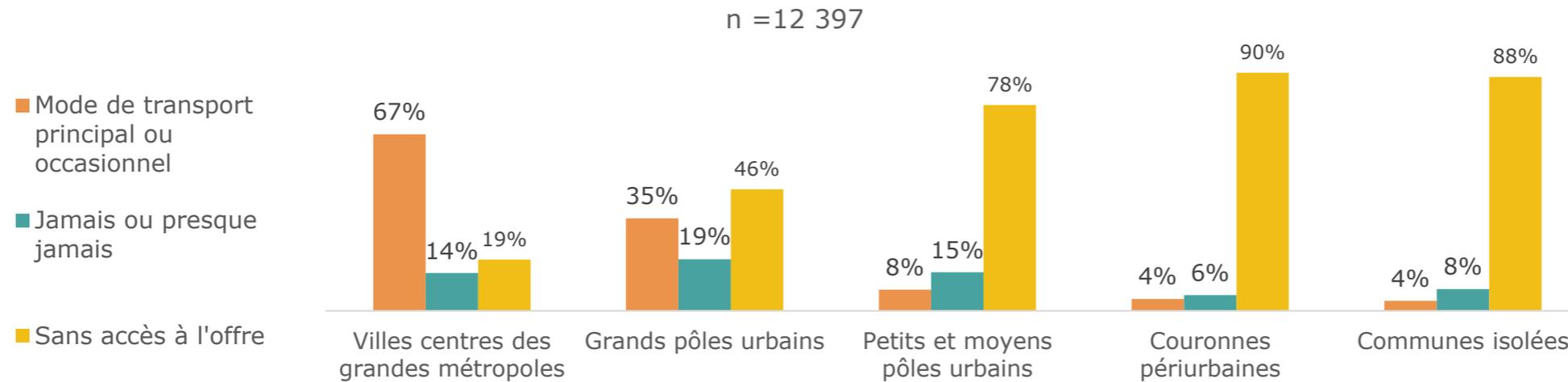
Répondant.es dépensant plus de 100€ par mois en carburant pour la mobilité du quotidien (*idem*)



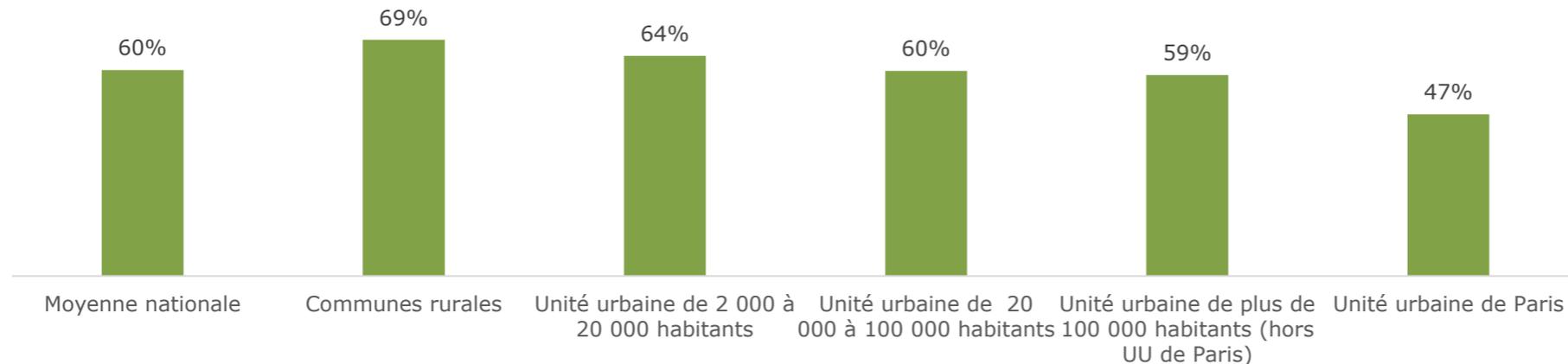
Dépenses > 100€/mois (moyenne 43%)

En zone urbaine, plus d'équipements... Mais pas moins de renoncements

Accès à une offre de transport collectif urbain



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)



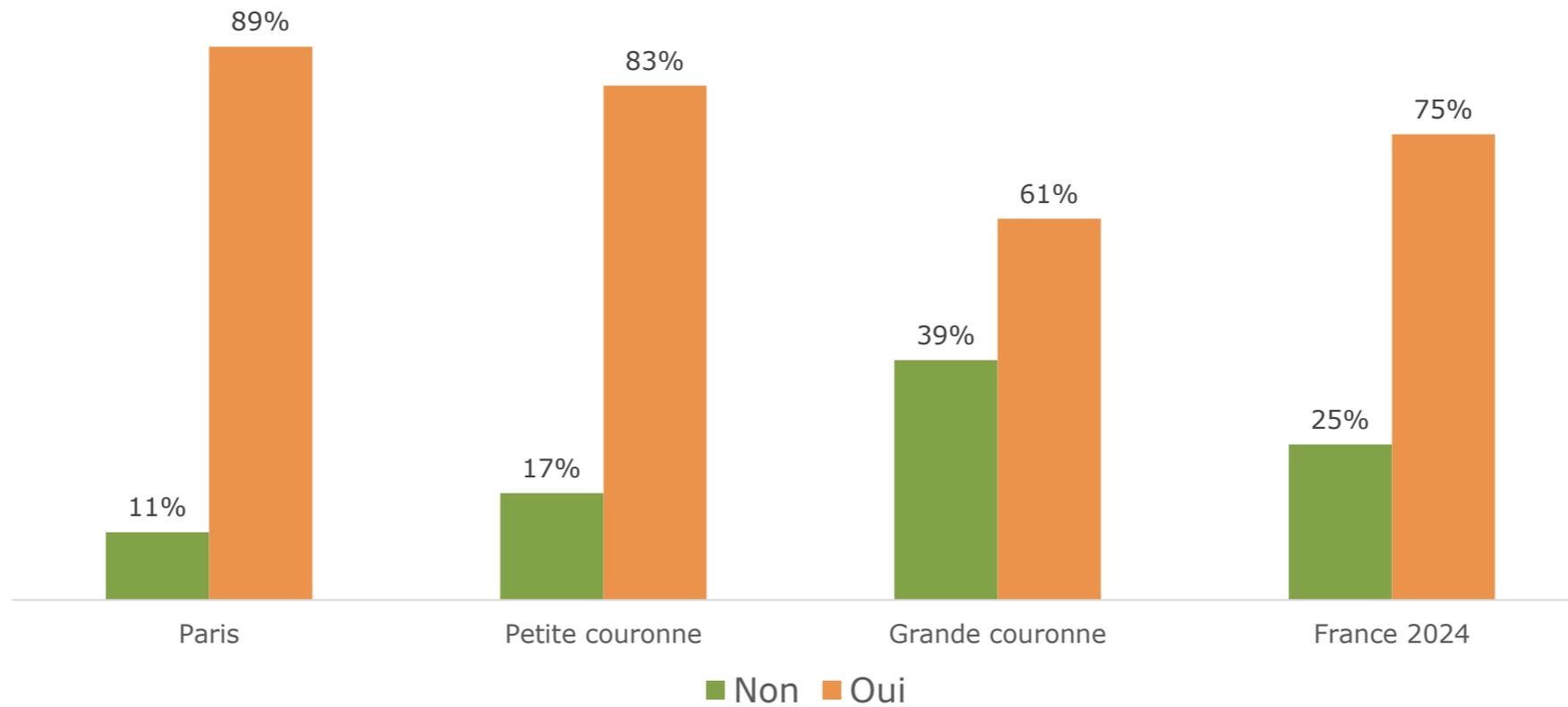
Les habitant.es des zones très urbanisées sont les personnes qui **renoncent le plus**, alors même qu'ils ont un plus grand accès à une offre de transport en commun

*: 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.

Possibilité de choix en Ile-de-France

Possibilité de choix entre plusieurs modes de déplacements

n = 2 265



A votre disposition pour toutes questions

Sébastien Bailleul - sebastienbailleul@wimoov.org
Lilou Héas – lilou.heas@wimoov.org

www.barometremobilites-quotidien.org

BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien



EN PARTENARIAT AVEC :

