



Les Français et la mobilité durable : quelle place pour les déplacements alternatifs à la voiture individuelle en 2016 ?

SEPTEMBRE 2016

Les résultats de la dernière enquête sur les pratiques environnementales des ménages confirment la prépondérance de la voiture, même si de fortes disparités géographiques, économiques et générationnelles existent. La possibilité de réduction de l'usage de la voiture semble par ailleurs conditionnée par l'offre en matière de transports en commun. La pratique du vélo est quant à elle plutôt occasionnelle et dépend notamment de la qualité du réseau cyclable. À l'échelle nationale, le covoiturage reste un mode de transport relativement marginal, même si les enquêtés les plus jeunes y ont fréquemment recours pour effectuer de longs trajets.

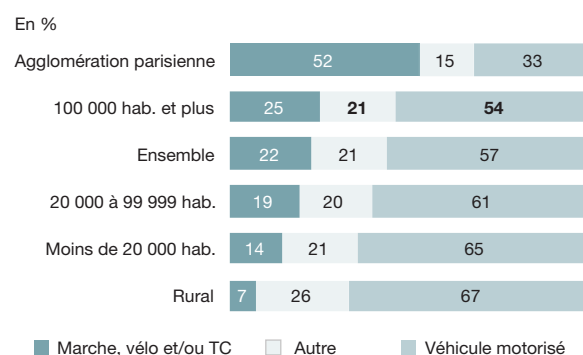
Au printemps 2016, une enquête consacrée aux pratiques environnementales des ménages a été conduite auprès d'un échantillon représentatif de 4 258 personnes. Les données collectées dans le volet « Mobilité » de cette enquête montrent que les déplacements en voiture occupent toujours une place prépondérante.

L'EFFET DE LA DENSITÉ URBAINE SUR LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL

Une large majorité des personnes amenées à se déplacer pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études ont exclusivement recours à une voiture ou un deux-roues motorisé (57 %) pour effectuer ces trajets quotidiens. À cela s'ajoutent 16 % des déplacements associant véhicule motorisé et transports en commun. Les transports collectifs ne sont utilisés de manière exclusive, que par 10 % des ménages. L'usage du vélo est cité par 4 % des enquêtés concernés, dont la moitié en complément des transports en commun. La marche à pied est privilégiée par 8 % des travailleurs/étudiants. Ce choix s'explique notamment par la durée du trajet à effectuer (temps médian de 10 minutes pour la marche, contre 19 minutes pour les utilisateurs de la voiture).

Cumulés, le vélo, les transports en commun (hors couplage avec la voiture) et la marche à pied représentent 22 % des trajets domicile-travail (graphique 1). Quand il s'agit d'aller faire les courses, la part de ces modes de transports est encore plus faible (18 %), l'usage exclusif de véhicules motorisés étant privilégié par près de 62 % des ménages.

Graphique 1 : moyen de transport utilisé pour se rendre sur son lieu de travail ou d'études



Note : la question n'a été posée qu'aux enquêtés exerçant une activité professionnelle ou effectuant des études.
Source : CGDD/SOeS, enquête sur les pratiques environnementales des ménages, 2016

En milieu rural et dans les petites agglomérations, deux tiers des enquêtés ont recours à un véhicule motorisé pour se rendre au travail, contre un tiers dans l'agglomération parisienne. La présence d'arrêts de transports en commun à proximité du logement influe également sur l'usage d'une voiture ou d'un deux-roues motorisé pour effectuer les trajets domicile-travail : cette utilisation se révèle bien moindre quand l'offre de transports collectifs est importante. Ce phénomène est également observable en matière d'équipement automobile. Les ménages déclarant n'avoir aucun arrêt de transports en commun à proximité de chez eux possèdent en moyenne 1,46 voiture, contre 1,19 dans les zones d'habitation fortement desservies par les transports en commun.

Le temps de parcours pour se rendre sur son lieu de travail ou d'études se révèle très variable. Ainsi, tandis que 14 % des enquêtés concernés mettent moins de dix minutes pour effectuer ce trajet, 17 % y consacrent 40 minutes ou plus. En moyenne, il faut 23 minutes pour relier le domicile et le lieu d'activité. Le temps de trajet médian est de 19 minutes, mais peut varier du simple au double selon que les enquêtés résident dans une agglomération de 20 000 à 100 000 habitants (13 minutes) ou dans l'agglomération parisienne (27 minutes).

LE NIVEAU DE VIE : UN DÉTERMINANT CLÉ DES VOYAGES LONGUE DISTANCE

Plus rares que les trajets domicile-travail, les déplacements motorisés sur une longue distance varient selon la situation économique des ménages. À l'occasion de leurs dernières vacances, les enquêtés estiment avoir parcouru en moyenne 808 kilomètres avec leur véhicule motorisé. Parmi les ménages dont le niveau de vie* est le plus faible, 31 % des répondants ne partent pas ou à moins de 150 km, contre 21 % chez les ménages les plus aisés. Ces derniers sont en revanche 57 % à parcourir plus de 600 km lors de leurs vacances, soit 13 points de plus que les ménages les plus modestes.

Cette influence du niveau de vie sur la façon de voyager se retrouve de manière encore plus marquée quand il s'agit d'utiliser les transports aériens hors du cadre professionnel. Parmi les ménages dont le niveau de vie est le plus faible, moins d'un quart a pris l'avion au cours de l'année écoulée. Chez les ménages dont le niveau de vie est le plus élevé, cette proportion atteint 49 %. Dans cette catégorie de population, 33 % des enquêtés ont passé plus de cinq heures en avion, dont 14 % plus de vingt heures. Ces valeurs ne sont que de 11 % et 2 % du côté des ménages les plus modestes. Cette différence s'observe également entre les ménages habitant en milieu rural et ceux de l'agglomération parisienne : ces derniers (46 %) sont deux fois plus nombreux que les premiers (22 %) à déclarer avoir pris l'avion au cours de l'année passée.

EN L'ABSENCE D'ALTERNATIVE, LA VOITURE RESTE INCONTOURNABLE

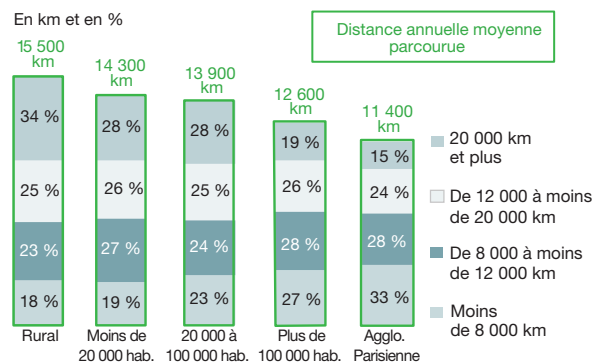
Le nombre de voitures dont disposent les ménages augmente également en fonction du niveau de vie. Ainsi, le taux d'équipement automobile s'échelonne entre 1,21 chez les plus modestes et 1,45 chez les plus aisés. De plus, les écarts s'accroissent quand on observe le nombre de personnes par voiture (moyenne : 1,69) : les ménages dont le niveau de vie est le plus faible possèdent une voiture pour 2,16 personnes, alors que ceux dont le niveau de vie est élevé ne sont que 1,28 personne par voiture. Si ce ratio personne/voiture est inférieur (- 22 %), le nombre de kilomètres annuellement parcourus est au contraire supérieur (+ 22 %).

En moyenne, les enquêtés possédant au moins un véhicule motorisé déclarent parcourir 13 700 km par an avec le véhicule qu'ils utilisent le plus fréquemment. Les distances parcourues varient toutefois en fonction du lieu où résident les enquêtés (graphique 2) : plus ils habitent dans des zones de faible densité démographique et plus ils utilisent leur véhicule motorisé.

Questionnées sur les raisons de l'utilisation d'un véhicule motorisé pour le trajet quotidien domicile-travail, 40 % des personnes interrogées pointent une insuffisance des transports en commun : leur lieu de travail est mal desservi ou les transports ne circulent pas aux heures où ils en ont besoin. Cette inadéquation de l'offre face aux besoins de mobilité des travailleurs et des étudiants est d'autant plus citée quand le lieu de résidence est peu peuplé (50 % en milieu rural, contre 24 % en région parisienne) et quand il n'existe pas d'arrêt de transports en commun à proximité (51 %).

Dans une proportion équivalente (21 %), les enquêtés concernés évoquent le fait qu'ils privilégient l'usage d'un véhicule motorisé car ils en ont besoin en journée ou parce que celui-ci leur permet de gagner du temps. Cette dernière raison est tout particulièrement citée dans l'agglomération parisienne (40 %). Enfin, 14 % des réponses justifient le choix de la voiture en insistant sur le fait que ce moyen de transport est « plus sûr, pratique et confortable ».

Graphique 2 : répartition par lieu de résidence des distances annuelles parcourues en véhicule motorisé



Note : la question n'a été posée qu'aux enquêtés possédant un véhicule motorisé.

Source : CGDD/SOeS, enquête sur les pratiques environnementales des ménages, 2016

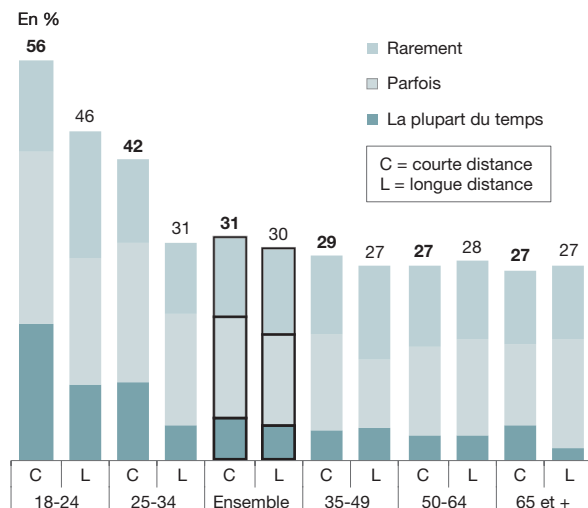
Interrogés sur ce qui pourrait les inciter à moins utiliser leur voiture, un tiers des enquêtés déclare attendre une amélioration des transports en commun, en termes de proximité, de fréquence, de sécurité et de confort. Si la question du prix des transports en commun est globalement moins évoquée (11 %), les plus jeunes et les enquêtés résidant dans les grandes agglomérations y accordent davantage d'importance. Des attentes s'expriment également – à un degré moindre, 8 % des ménages – afin que des efforts soient entrepris pour faciliter la pratique du vélo et favoriser le développement du télétravail. Une amélioration du réseau cyclable est notamment attendue par les plus jeunes et dans les agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants. Une possible augmentation des coûts liés à l'utilisation de la voiture n'est que rarement citée par les ménages (5 %). Même s'ils ont une plus forte propension à choisir cette réponse que le reste des enquêtés, les ménages les plus modestes restent assez peu nombreux à penser qu'il leur serait possible de renoncer à l'utilisation de leur véhicule motorisé si les coûts d'utilisation de celui-ci venaient à s'accroître de manière importante.

Principalement préoccupés par le prix et la consommation de carburant de la voiture qu'ils achètent, les ménages enquêtés accordent une importance moindre à l'impact environnemental de leur véhicule. En effet, les émissions de dioxyde de carbone sont un critère de choix secondaire (citée par 28 % des ménages comme « très important »). En revanche, il semble que les enquêtés n'achèteront pas forcément un véhicule plus puissant si celui-ci doit également être plus polluant. Pour autant, rares sont les ménages qui déclarent posséder une voiture hybride, GPL ou électrique. Ces dernières représentent à peine plus de 3 % des véhicules possédés par les enquêtés (et 1,4 % du parc automobile national).

LE COVOITURAGE : UNE PRATIQUE PRIVILÉGIÉE PAR LES JEUNES

À défaut de renoncer à utiliser une voiture, une partie de la population paraît disposée à partager sa voiture avec des personnes extérieures au foyer. Pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études, 30 % des enquêtés déclarent qu'il leur est déjà arrivé de pratiquer le covoiturage. Quand il s'agit d'effectuer de longs trajets, cette proportion est équivalente (31 %). Qu'il s'agisse d'effectuer de courtes ou de longues distances, rares sont les enquêtés qui recourent au covoiturage « *la plupart du temps* ».

Graphique 3 : fréquence du covoiturage courte et longue distance en fonction de l'âge



Source : CGDD/SOeS, enquête sur les pratiques environnementales des ménages, 2016

Sur de longues distances, les jeunes sont, de loin, les principaux utilisateurs de ce mode de transport partagé (graphique 3) : 19 % des 18-24 ans déclarent même voyager de la sorte la plupart du temps. D'autres spécificités caractérisent les utilisateurs fréquents du covoiturage longue distance : ils habitent plutôt dans de grandes agglomérations (hors Paris), ont un niveau d'études élevé mais un niveau de vie plutôt faible. Par ailleurs, 10 % des enquêtés qui ne disposent pas de voiture personnelle sollicitent fréquemment des conducteurs pour faire de longues distances avec eux. Du côté des ménages qui possèdent plusieurs voitures, seuls 4 % des enquêtés font de même.

Concernant le covoiturage vers le lieu de travail ou d'études, les utilisateurs principaux ont également tendance à être plutôt jeunes, diplômés et avec un niveau de vie peu élevé. En revanche, le covoiturage courte distance semble plus pratiqué hors des grandes agglomérations, dans les secteurs où l'offre de transports en commun est très faible. Ce type de mobilité partagée concerne en effet 32 % des enquêtés résidant dans des agglomérations de moins de 100 000 habitants, contre 25 % dans la région parisienne. En milieu rural, les personnes interrogées sont quatre fois plus nombreuses que dans l'agglomération parisienne à déclarer pratiquer le covoiturage pour se rendre sur leur lieu de travail.

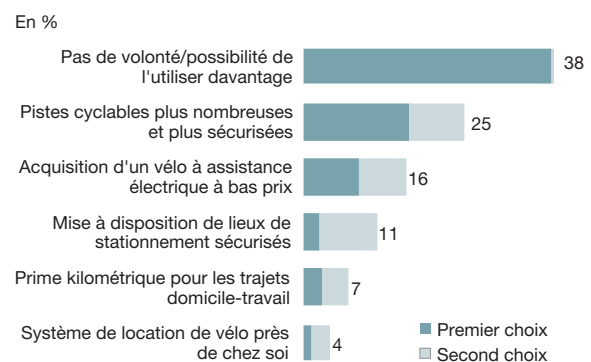
DE NOMBREUX VÉLOS MAIS PEU DE CYCLISTES RÉGULIERS

En moyenne, les enquêtés disposent d'un nombre équivalent de voitures et de vélos (1,32 par ménage). Moins lié aux moyens financiers des ménages, le nombre de vélos recensés dans les ménages s'accroît nettement quand il y a des enfants (de moins de 14 ans) au sein du foyer. Ce taux d'équipement passe ainsi de 1,00 dans les ménages où il n'y a aucun enfant à 2,19 dans ceux où il y en a un ou deux et à 3,08 dans ceux où il y en a davantage.

Trois catégories de cyclistes peuvent être dissociées : ceux qui utilisent leur vélo régulièrement (21 % en font une ou plusieurs fois par semaine), occasionnellement (16 % une ou plusieurs fois par mois) ou rarement (63 %). Dans la première catégorie, une petite partie des enquêtés (5 %) déclare se déplacer en bicyclette quotidiennement. Cette proportion atteint 15 % chez les moins de 25 ans. L'âge n'est toutefois pas le seul déterminant de la pratique du vélo. Le profil-type du cycliste régulier correspond à un homme, vivant seul, dans une agglomération de 20 000 à 100 000 habitants, et fortement sensible aux enjeux environnementaux.

Interrogés pour savoir ce qui pourrait les inciter à en faire davantage, les enquêtés utilisant le vélo moins d'une fois par semaine répondent en premier qu'ils « *n'ont pas la possibilité ou l'envie de circuler plus fréquemment en bicyclette* » (graphique 4). En second lieu, ils attendent que les pistes cyclables soient plus nombreuses et plus sécurisées. Sur un tout autre plan, 16 % des attentes exprimées ont trait à la mise en œuvre de dispositifs incitatifs permettant l'acquisition à bas prix de vélos à assistance électrique. Les enquêtés les plus âgés sont les plus nombreux à choisir cette réponse. La mise à disposition de stationnements sécurisés est quant à elle plus fréquemment citée dans les grandes agglomérations.

Graphique 4 : facteurs pouvant inciter à utiliser davantage le vélo



Note : la question n'a été posée qu'aux enquêtés utilisant un vélo moins d'une fois par semaine. Ils pouvaient choisir deux réponses parmi la liste proposée.

Source : CGDD/SOeS, enquête sur les pratiques environnementales des ménages, 2016

Pour leur part, les jeunes actifs sont les plus enclins à souhaiter l'attribution d'une prime kilométrique pour les trajets domicile-travail effectués à vélo. Enfin, la mise en place d'un système de location de vélo près de chez soi est attendue par les enquêtés qui ne possèdent pas de vélos.

Essentiellement implantés dans les grandes agglomérations, les dispositifs de vélopartage sont de ce fait principalement utilisés dans celles-ci : 15 % des enquêtés résidant en région parisienne et 11 % de ceux vivant dans une agglomération de plus de 100 000 habitants ont déjà été amenés à louer temporairement un vélo grâce à ces équipements. Dans les zones géographiques moins peuplées, seules 6 % des personnes interrogées répondent avoir déjà eu recours à un tel système. Davantage utilisé par les enquêtés les plus jeunes (24 % des moins de 25 ans et 16 % des 25-34 ans), le vélopartage l'est en revanche beaucoup moins par les enquêtés les plus âgés (5 %).

MÉTHODOLOGIE

L'enquête sur les pratiques environnementales des ménages (EPEM 2016) a été réalisée en mars 2016 auprès d'un échantillon représentatif de 4 258 Français âgés de 18 ans et plus, sélectionnés selon la méthode des quotas : sexe, âge, profession-catégorie socioprofessionnelle (PCS niveau 1) de la personne de référence du ménage, catégorie d'agglomération, zone géographique et nombre de personnes au sein du foyer. La collecte des données a été effectuée par Ipsos, pour le compte du SOeS. En métropole, 4 057 personnes ont répondu au questionnaire par internet. À la Réunion, en Guadeloupe, Martinique et Guyane, 201 ménages ont été interrogés par téléphone.

Les résultats de cette enquête sur les pratiques environnementales des ménages n'ont pas vocation à se substituer aux données provenant d'enquêtes approfondies consacrées aux déplacements. Sur la base d'un échantillon représentatif, elle a pour objectif principal d'étudier la question des mobilités afin de saisir ce qui relève ou pas des pratiques environnementales.

* Les niveaux de vie considérés comme « faibles » correspondent à 33 % des ménages, tandis que les niveaux de vie définis comme « forts » représentent 24 % des ménages de l'échantillon.

THE FRENCH AND SUSTAINABLE MOBILITY What is the place of alternative means of transport in 2016?

The results of the latest survey on households' environmental behaviour confirm the predominance of the car, albeit with very marked geographical, economic and generational differences. The possibility of reducing car use appears to be conditioned by the available supply of public transport services. Cycling is, for the most part, occasional, its use depending notably on the quality of the cycle network. At national level, car sharing remains a relatively marginal mode of transport, even if the younger survey respondents use it frequently for longer journeys.

Éric PAUTARD, SOeS

Directeur de publication : Sylvain Moreau
Dépôt légal : septembre 2016
ISSN : en cours

Rédaction en chef : Anne Bottin
Coordination éditoriale : Céline Carrière
Mise en page : Chromatiques (Paris)
Impression : Bialec (Nancy) utilisant du papier issu de forêts durablement gérées.

commissariat général au développement durable

Service de l'observation et des statistiques
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
Mél. : diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

