

Les freins à la pratique de la mobilité durable

En lien avec l'enjeu de décarbonation des mobilités quotidiennes dans un contexte de réduction des émissions de gaz à effet de serre, la pratique des mobilités durables (transports collectifs, vélo, marche...) est encouragée par les politiques publiques. Malgré les nombreux leviers activés pour favoriser le report modal de la voiture vers ces mobilités durables, certains obstacles persistent du côté des automobilistes.

Quels sont les différents types de freins à la pratique des mobilités durables ? Y a-t-il des profils sociaux et géographiques plus dépendants que d'autres à la voiture individuelle ? Quels usages et perceptions ont ces automobilistes de leur voiture ?

Les résultats présentés dans la présente contribution sont issus d'une enquête menée auprès des automobilistes du Grand territoire, sous la forme d'un questionnaire en ligne, et visent à mieux appréhender les freins aux mobilités durables à l'échelle locale.

MÉTHODOLOGIE

> Contexte de l'enquête

Dans le cadre de « l'itinéraire Grand territoire », l'Agence a animé deux séquences de travail sur les mobilités entre mars 2023 et mai 2024. Lors de la seconde séquence, le comité de projet, constitué d'élus et techniciens du Grand territoire, a souhaité approfondir les sujets suivants :

- Les coûts de la mobilité contrainte et évolution des inégalités socio-spatiales
- L'accompagnement au changement des comportements vers des mobilités plus durables

Si le premier sujet a fait l'objet d'analyses croisées par l'équipe de l'Agence, le second a donné lieu à la réalisation d'un questionnaire à destination du grand public visant à évaluer la place de la voiture dans les pratiques de mobilité et leurs perspectives d'évolution vers d'autres modes de transport. Cette approche qualitative complète l'analyse des pratiques de déplacements issue des bases de données habituellement traitées par l'Agence (INSEE, Enquête Ménages Déplacements) et apporte un éclairage local sur les perceptions des usagers du Grand territoire et leurs pratiques de mobilité.

80 % des ménages du Grand territoire sont motorisés d'après les données de l'INSEE pour l'année 2023. À l'échelle du périmètre de l'Enquête Ménages Déplacements de 2017, 63 % de leurs déplacements étaient réalisés en voiture. De plus, la moitié des déplacements inférieurs à 5 kilomètres était effectuée avec ce mode transport. Dès lors, la question de la dépendance automobile mérite d'être explorée afin de mieux appréhender les freins aux mobilités durables.

> Élaboration du questionnaire

Ce questionnaire se compose de 30 questions de type « fermé » afin de faciliter le traitement statistique. Si la majorité des questions est à choix unique, plusieurs d'entre elles sont à choix multiple, notamment pour qualifier les différents types de freins à la pratique des mobilités durables et leur perception de la voiture. Des informations relatives au genre, à l'âge, à la localisation résidentielle ou encore aux revenus du ménage ont également été recueillies pour permettre une caractérisation par profil.

Accessible en ligne durant quatre semaines (24 avril - 20 mai 2024) via un lien URL, le questionnaire a bénéficié d'une large valorisation sur les réseaux sociaux (Facebook, LinkedIn, site web de l'Agence, EPCI, communes). Le temps de réponse moyen du questionnaire se situe entre 5 et 6 minutes, limitant le risque de biais dans les réponses (lassitude, réponse au hasard, etc.) ou d'abandon en cours de saisie.

> Profil des enquêtés

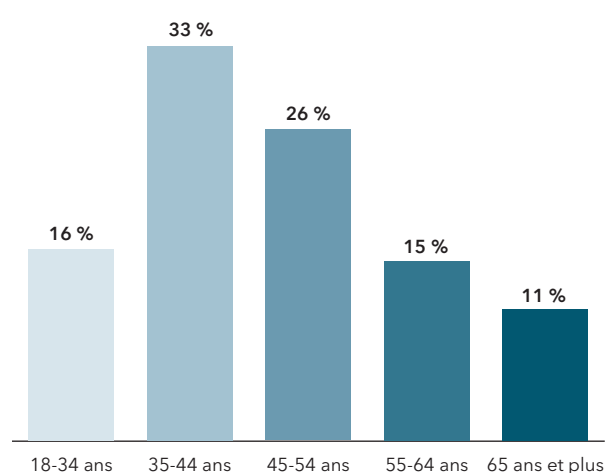
1 031 personnes ont répondu au questionnaire durant cette période pour un total de 1 018 réponses exploitables. Ce taux de réponse autorise des exploitations statistiques par type de profils (localisation résidentielle, âge, revenus, genre) avec des marges d'erreur limitées. Parmi les répondants, 94 % (957 personnes) résident au sein du Grand territoire (44 % de la C.C. Caux Austreberthe, 23 % de la Métropole Rouen Normandie, 19 % de la C.C. Inter-Caux Vexin, 7 % de la C.C. Roumois Seine, 5 % de l'Agglo Seine Eure et 2 % de la C.C. Lyons Andelle).

Près de 60 % des répondants ont entre 35 et 54 ans, 16 % ont moins de 35 ans et 11 % ont 65 ans et plus. Cette sous-représentation des seniors et des jeunes est à prendre en compte dans l'analyse des résultats pour l'ensemble de la population afin d'éviter des biais statistiques. Une surreprésentation des femmes est également observée par rapport aux hommes (respectivement 60 % et 40 % des répondants).

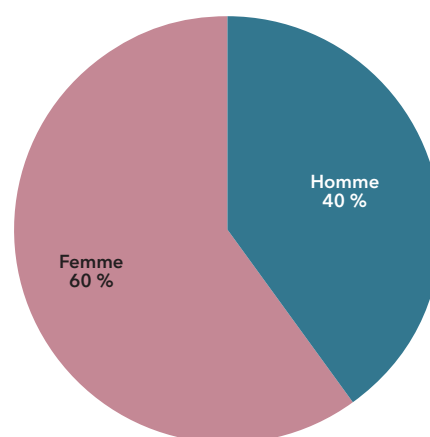
En termes de localisation résidentielle des répondants, une représentativité plutôt équitable est observée entre les urbains, périurbains et ruraux. En effet, selon la grille communale de densité de l'INSEE, 37 % d'entre eux résident dans les ceintures urbaines du Grand territoire (l'équivalent de la première couronne périurbaine), 37 % dans les espaces ruraux (rural à habitat dispersé et bourgs ruraux) et 26 % dans les espaces urbains (grands centres urbains¹ et centres urbains intermédiaires²).

Concernant les revenus, 2/3 des répondants déclarent des revenus mensuels nets³ au sein du ménage compris entre 2 500 et 6 000 euros, correspondant à la classe dite « moyenne⁴ ». 27 % des répondants déclarent en dessous de 2 500 euros (correspondant à la classe populaire pour les ménages ayant deux revenus) et 5 % au-dessus de 6 000 euros (correspondant à la classe aisée).

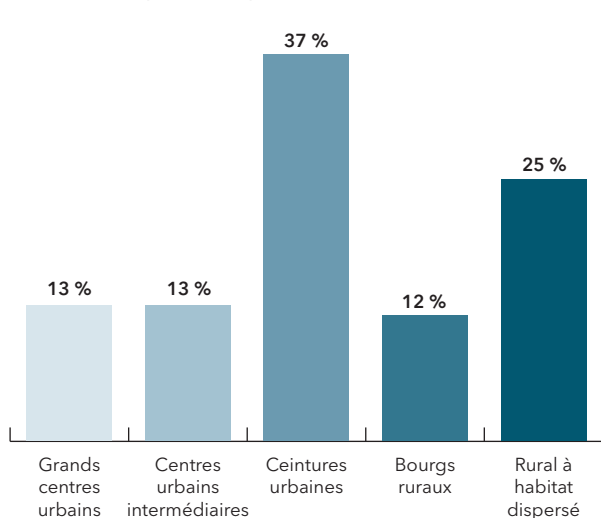
Effectif des répondants par classe d'âge



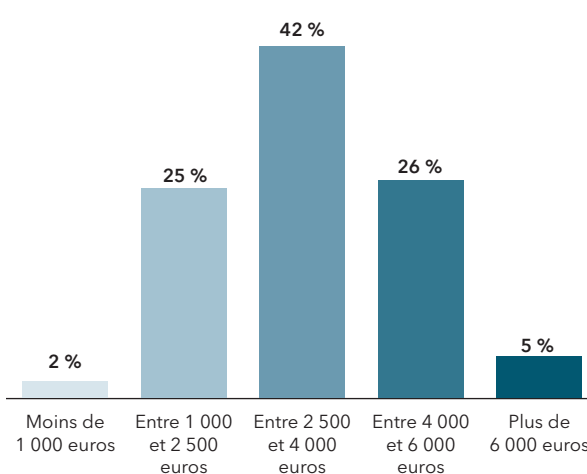
Effectif des répondants par genre



Effectif des répondants par localisation résidentielle



Effectif des répondants par tranche de revenus mensuels des ménages



1 Correspondant au pôle urbain de Rouen.

2 Correspondant notamment aux pôles urbains d'Elbeuf, de Louviers-Val de Reuil et de Gaillon.

3 Prestations sociales comprises.

4 Même s'il n'existe pas de définition précise de la classe moyenne (seuil de revenus), elle possède un niveau de richesse supérieur aux classes populaires mais inférieur aux classes aisées.

RÉSULTATS À L'ÉCHELLE DU GRAND TERRITOIRE : UNE DÉPENDANCE AUTOMOBILE AUX ORIGINES MULTIPLES

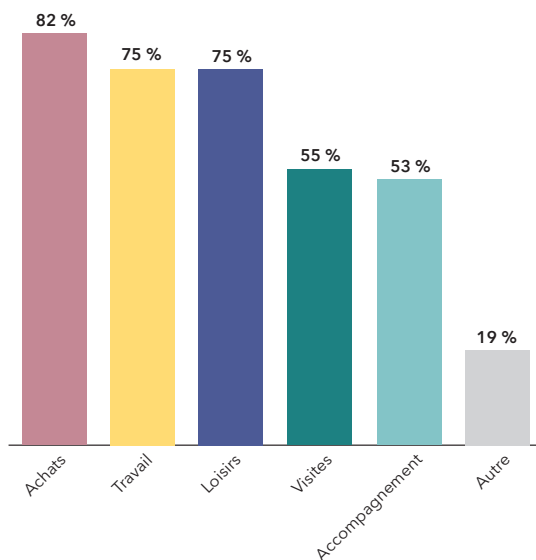
Plusieurs enseignements peuvent être tirés de cette enquête concernant le rapport des automobilistes à leur voiture ainsi que leurs freins à la pratique des mobilités alternatives.

Premièrement, les déplacements liés aux achats sont considérés comme les plus indispensables à réaliser en voiture par les enquêtés. En effet, selon la nature et le volume des achats, la voiture est le moyen de transport le plus adapté par rapport à la marche, au vélo ou aux transports en commun pour 82 % des répondants (coffre à disposition pour les courses volumineuses, limitation du port de charges lourdes, etc.).

Pour les déplacements liés au travail et aux loisirs, la voiture est jugée indispensable pour 75 % des répondants. Ces taux s'expliquent par des distances parfois élevées entre le domicile et le lieu de travail, plus particulièrement pour les ruraux et les périurbains. La concentration géographique des activités de loisirs les éloignent des espaces résidentiels et les rendent parfois difficilement accessibles par des modes de transports doux ou actifs (absence de pistes cyclables, offre réduite de transports en commun en soirée et le dimanche, etc.).

Les visites (55 % des répondants) et l'accompagnement d'une tierce personne (53 % des répondants) sont jugés moins indispensables à réaliser en voiture par les répondants.

Les motifs de déplacements jugés indispensables en voiture (choix multiple)



Deuxièmement, le rapport des enquêtés à leur voiture témoigne de plusieurs formes de dépendance. En effet, 61 % des répondants estiment que la voiture crée une dépendance contre 29 % déclarant que ce n'est pas le cas, et 10 % qui ne se prononcent pas.

Cette dépendance se révèle à travers le scénario imaginé d'une augmentation du prix du carburant à 3 euros le litre⁵. Près de la moitié des répondants (46 %) estime qu'elle ne changerait pas l'usage habituel de leur voiture et 37 % diminueraient seulement un peu. En corollaire, l'adjectif « cher » est le plus cité parmi une liste proposée qui qualifie négativement la voiture (62 % contre 25 % pour « polluant », 6 % pour « stressant » et 5 % pour « dangereux »).

Par conséquent, malgré un coût d'usage et de possession élevé estimé à plusieurs milliers d'euros en moyenne par an⁶, la voiture reste un moyen de déplacement indispensable pour une majorité des enquêtés (plus particulièrement pour ceux qui ne disposent pas d'offres de transports alternatifs adaptées). Le principal risque réside dans la hausse de leur vulnérabilité financière induite par une augmentation du budget voiture au sein de leurs dépenses.

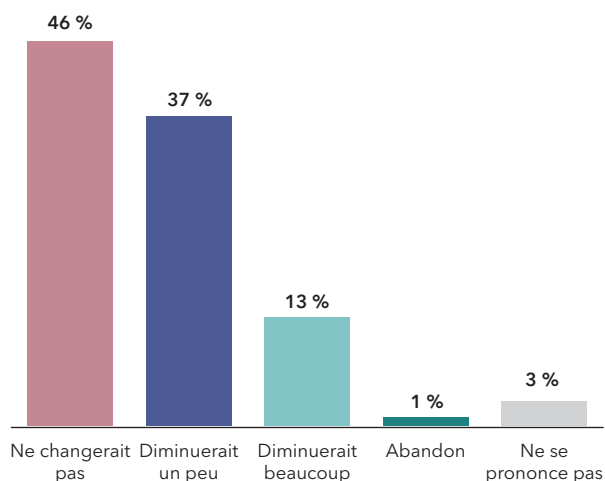
⁵ Il s'agit d'un scénario pessimiste qui s'inspire des hausses récentes liées aux tensions géopolitiques (plus particulièrement le conflit russo-ukrainien).

⁶ En tenant compte des coûts de carburant, les frais d'entretien, les frais d'assurance, les péages, le stationnement payant, etc.

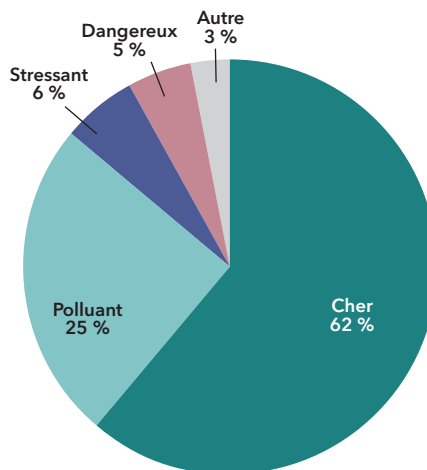
Troisièmement, lorsque la voiture est perçue majoritairement comme « pratique » (41 %) et permettant d'être autonome (30 %), les freins à la pratique des mobilités douces et actives sont principalement liés à un manque de comptabilité avec les déplacements réalisés au quotidien par les enquêtés. C'est le cas pour le vélo (pour 53 % des répondants) ainsi que de la marche à pied où 43 % des répondants considèrent que les destinations trop éloignées sont un obstacle à une pratique plus active des déplacements pédestres. Pour les transports en commun, l'absence ou l'éloignement des arrêts (41 % des répondants) et l'incompatibilité des emplois du temps avec les grilles horaires (35 % des répondants) sont les deux principales limites à leur pratique.

Autre frein important, le manque ou l'absence d'aménagements sécurisés arrive en deuxième position pour la pratique du vélo (34 % des répondants) et de la marche à pied (15 % des répondants). D'autres obstacles plus secondaires et spécifiques à chaque mode de transport sont à noter : des transports en commun jugés trop lents, une pratique du vélo pas forcément compatible avec la météo capricieuse, un sentiment d'insécurité lors de certains déplacements à pied, etc.

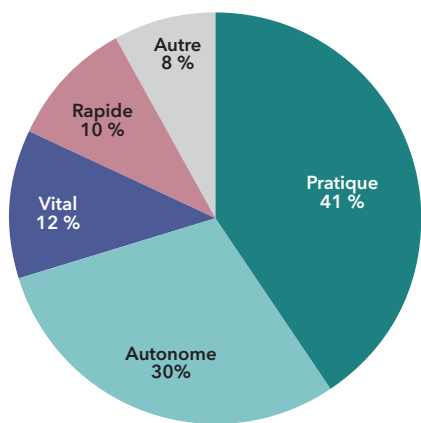
Usage de la voiture en cas de scenario où le carburant serait à 3 € le litre



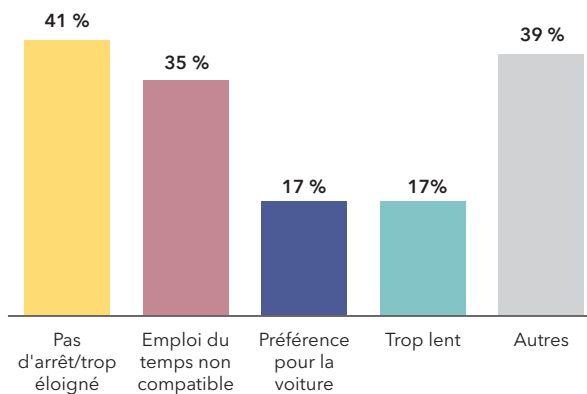
Les adjectifs qui caractérisent négativement la voiture



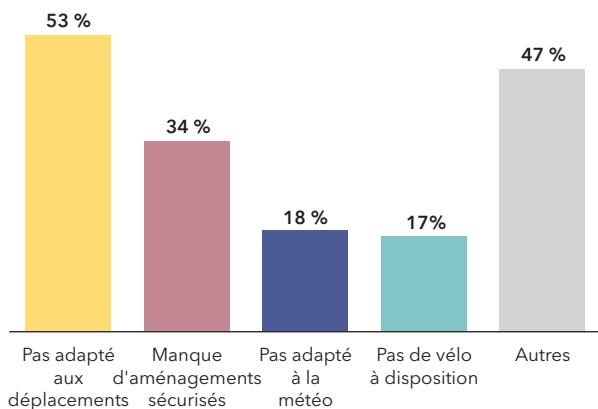
Les adjectifs qui caractérisent positivement la voiture



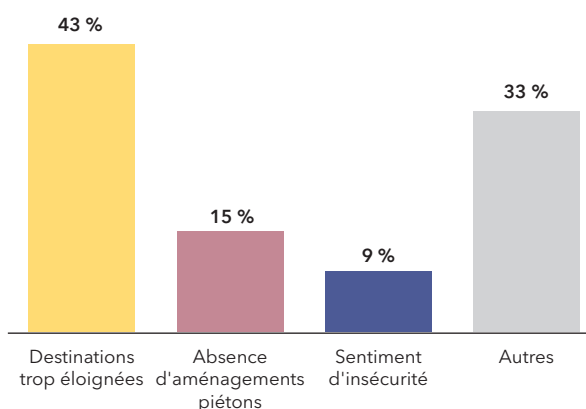
Les freins à l'usage des transports en commun (choix multiple)



Les freins à l'usage du vélo (choix multiple)



Les freins à la marche à pied (choix multiple)



RESULTATS SELON LE PROFIL DES RÉPONDANTS

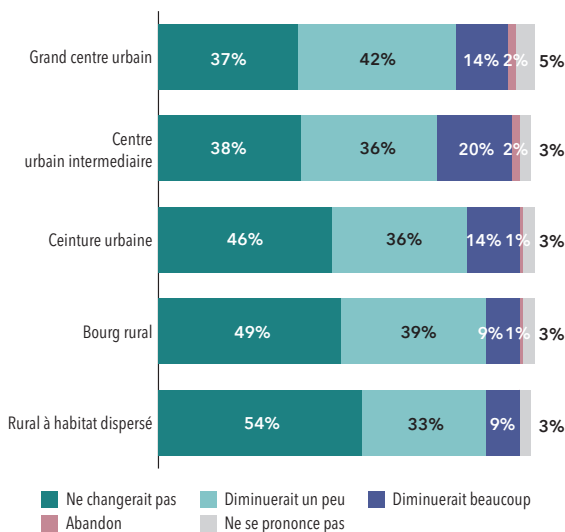
En fonction du profil des enquêtés (localisation résidentielle, âge, genre et revenus), la dépendance à l'automobile ainsi que les freins à la pratique des mobilités alternatives varient.

> Une dépendance automobile plus forte dans les espaces ruraux

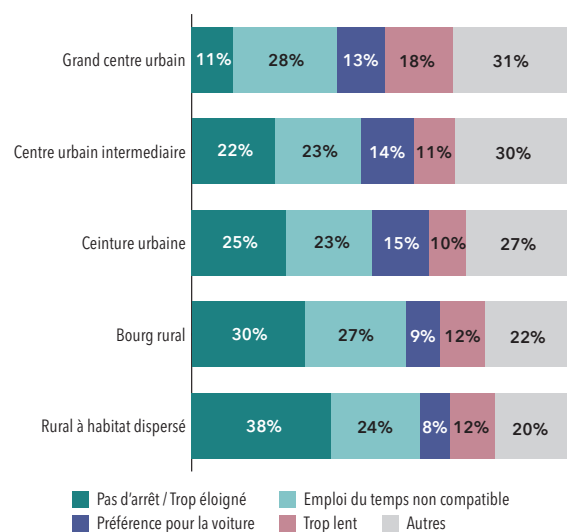
Le gradient urbain/rural ressort de l'analyse relative à la pratique automobile ainsi que les freins à l'usage des mobilités alternatives. En effet, plus l'on s'éloigne des fortes densités urbaines (proximité géographique entre la population et les activités/emplois/services), plus la dépendance automobile s'exprime et plus elle devient importante dans les espaces à faible densité. Si 37 % des répondants qui résident dans les grands centres urbains ne changeraient pas leur usage actuel de la voiture en cas de scénario à 3 euros le litre d'essence, ce taux monte à 46 % pour les habitants des ceintures urbaines et à 54 % pour les habitants des espaces ruraux à habitat dispersé.

Idem concernant les freins géographiques à la pratique des transports collectifs, du vélo ou de la marche à pied. L'absence d'arrêt de transports collectifs ou arrêt trop éloigné atteint les 38 % dans le rural à habitat dispersé (contre 11 % dans les grands centres urbains); le fait aussi que le vélo ne soit pas jugé adapté aux déplacements réalisés (37 % dans le rural à habitat dispersé contre 18 % dans les grands centres urbains); et enfin que les destinations trop éloignées restreignent le recours à la marche à pied (47 % dans le rural à habitat dispersé contre 36 % dans les grands centres urbains).

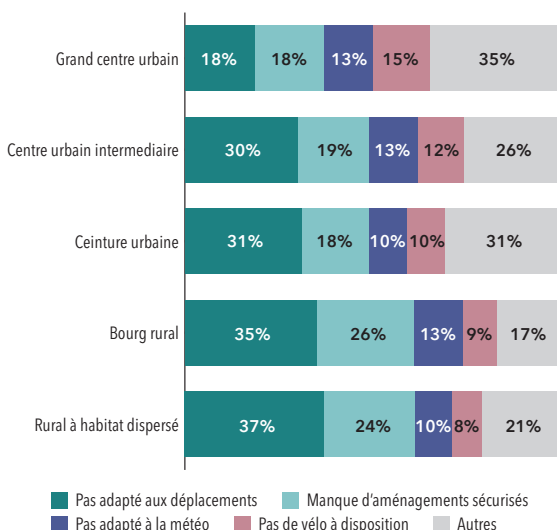
L'usage de la voiture en cas de scénario à 3 € le litre d'essence selon le lieu de résidence



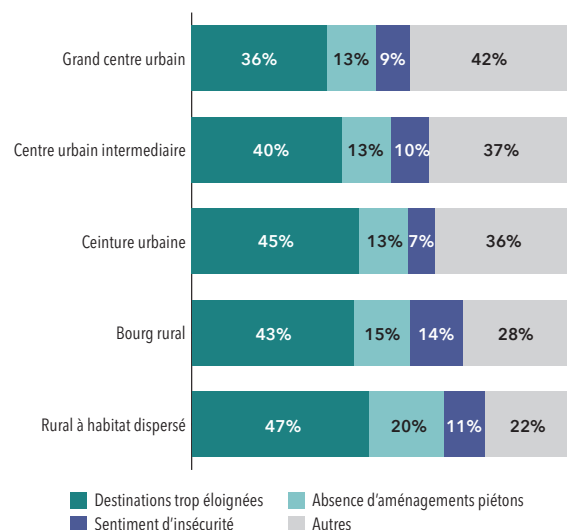
Les freins à la pratique des transports collectifs selon le lieu de résidence



Les freins à la pratique du vélo selon le lieu de résidence



Les freins à la marche à pied selon le lieu de résidence



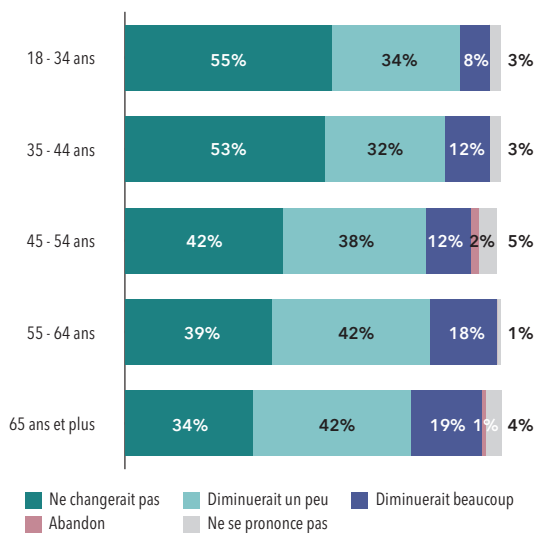
> Des jeunes particulièrement vulnérables à la hausse des coûts liés à l'usage de la voiture

Par rapport à la localisation résidentielle, les différences d'âge semblent moins influencer sur le degré de dépendance automobile ainsi que sur les freins à la pratique des mobilités alternatives. Néanmoins, deux tendances peuvent être observées à travers cette analyse.

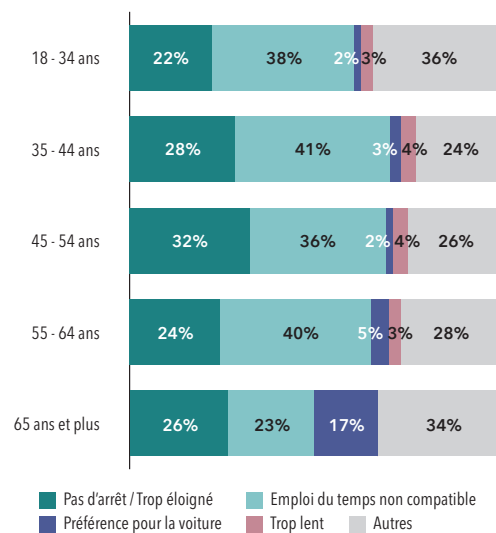
D'abord, les jeunes adultes semblent plus vulnérables aux coûts de plus en plus élevés engendrés par l'usage de la voiture. Si 34 % des 65 ans et plus estiment qu'ils ne changeraient pas leur pratique automobile en cas de scénario à 3 euros le litre d'essence, ce taux monte à 55 % pour les 18-34 ans. Il est intéressant de noter que ce taux est quasi similaire pour les 35-44 ans (53 %) qui regroupent majoritairement des ménages avec enfant(s) à charge. Si l'adjectif « cher » est le plus majoritairement sélectionné pour qualifier négativement la voiture parmi l'ensemble des classes d'âge, il atteint 69 % pour les 18-35 ans contre 56 % pour les 65 ans et plus.

Ensuite, les emplois du temps contraints des actifs agissent sur certains freins comme pour les transports collectifs où 41 % des 35-44 ans déclarent que leur emploi du temps n'est pas compatible avec la grille horaire (contre 23 % pour les 65 ans et plus). Concernant les freins à la pratique du vélo, les difficultés physiques et le fait d'être mal à l'aise sur un vélo sont surreprésentés chez les 65 ans et plus par rapport aux autres classes d'âge.

L'usage de la voiture en cas de scénario à 3 € le litre d'essence selon la classe d'âge



Les freins à la pratique des transports collectifs selon la classe d'âge

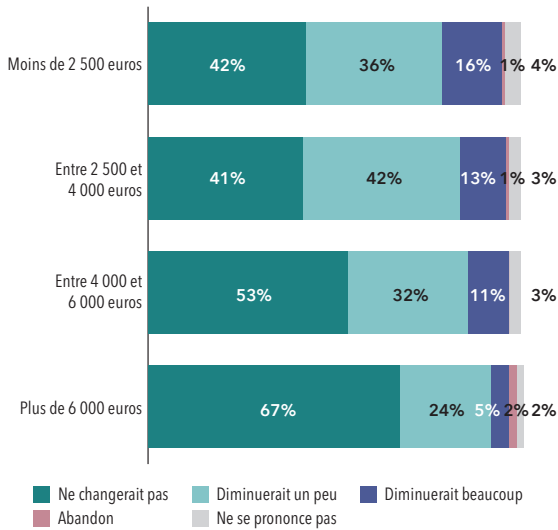


> Une pratique et une perception de la voiture qui varie selon les revenus

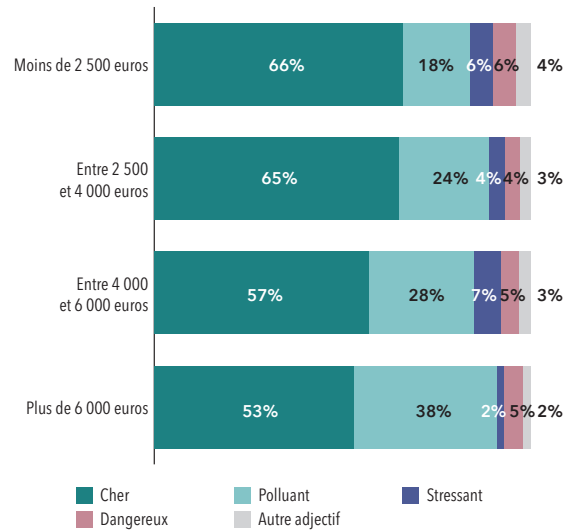
Selon les revenus des enquêtés, l'impact du coût de possession et d'usage de la voiture diffère. Plus leurs revenus sont faibles, plus la pression financière est grande. Elle se traduit notamment à travers la qualification négative de la voiture où 66 % de ceux qui ont des revenus inférieurs à 2 500 euros mensuels nets au sein de leur ménage lui associent l'adjectif « cher » contre 53 % de ceux qui ont plus de 6 000 euros de revenus. Par ailleurs, si seulement un tiers des répondants aux revenus supérieurs à 6 000 euros mensuels nets déclare souhaiter diminuer à minima l'usage de la voiture en cas de scénario à 3 euros le litre d'essence, ce taux grimpe à près de 60 % pour les revenus en deçà de 4 000 euros.

Concernant les freins à l'usage des mobilités alternatives à la voiture, plus les revenus sont élevés, plus la dépendance ressentie à la voiture est grande (65 % des revenus supérieurs à 6 000 euros contre 56 % des revenus inférieurs à 2 500 euros). Cette dépendance peut-être aussi bien géographique (surreprésentation des réponses liées à l'éloignement ou l'absence des arrêts de transports collectifs) que psychologique (surreprésentation des réponses liées à l'autonomie que confère la voiture).

L'usage de la voiture en cas de scénario à 3 € le litre d'essence selon les revenus du ménage



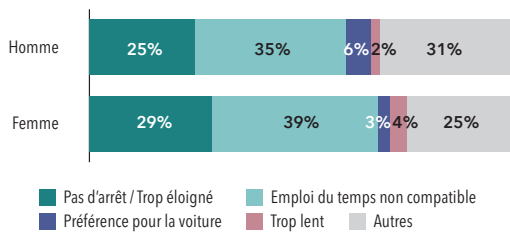
Le principal adjectif négatif associé à la voiture selon les revenus du ménage



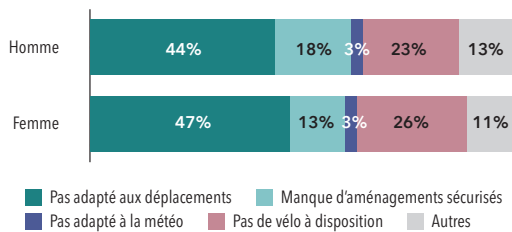
> Les mobilités alternatives et les femmes : un usage pas toujours facilité

Contrairement aux autres caractéristiques, les différences entre genres sont moins marquées concernant la pratique et la dépendance automobile. Toutefois, les femmes sont plus nombreuses à considérer que leur emploi du temps n'est pas compatible avec les grilles horaires des transports collectifs (39 % contre 35 % pour les hommes) et que leurs arrêts sont trop éloignés de leur domicile (29 % contre 25 % pour les hommes). Aussi, les femmes sont moins nombreuses que les hommes à utiliser ponctuellement le vélo pour les déplacements du quotidien (16 % contre 24 % pour les hommes). Elles estiment que ce mode transport n'est pas adapté à leurs déplacements quotidiens (47 % des freins) et un quart d'entre elles ne disposent pas de vélo.

Les freins à la pratique des transports collectifs selon le genre



Les freins à la pratique du vélo selon le genre



CONCLUSION

L'enquête a fait apparaître des formes de dépendance automobile (géographique, psychologique et sociale) et ainsi révélé plusieurs freins à l'usage des mobilités douces/actives : l'éloignement ou l'absence de desserte en transports collectifs dans les zones périurbaines/rurales, les difficultés physiques liées à la pratique cyclable chez les seniors, des transports collectifs pas toujours adaptés aux contraintes du quotidien des femmes, etc.

Par conséquent, dans quelle mesure les politiques locales peuvent agir pour diminuer la dépendance automobile de leurs habitants ? De quelles solutions disposent les territoires pour répondre à cette problématique qui concentre de multiples enjeux (lutte contre la congestion routière, réduction de la pollution urbaine, etc.) ? Afin de répondre aux défis de la décarbonation des déplacements du quotidien, déjà amorcés par l'État en appui de lois et dispositifs spécifiques (Loi d'Orientation des Mobilités, forfait mobilités durables, etc.), plusieurs leviers existent et peuvent être activés à court ou moyen terme pour favoriser les changements de pratiques modales, parmi lesquels :

- Aménager des d'infrastructures cyclables sécurisées afin de favoriser la pratique du vélo.
- Résorber les discontinuités piétonnes (absence de trottoir et de passage piéton, détour chronophage, etc.) et sécuriser les cheminements piétons aux abords des axes très fréquentés par les véhicules motorisés.
- Développer la desserte et renforcer la fréquence des transports en commun. Élargir les plages horaires durant la période nocturne (notamment pour les salariés de nuit) et la gratuité à d'autres jours de la semaine et/ou pour des publics spécifiques.
- Faciliter les pratiques intermodales (aménagement de nouveaux parkings relais, pôles intermodaux, etc.).

La décarbonation des mobilités passe aussi par d'autres initiatives territoriales, interterritoriales, régionales et nationales afin de réduire la place de la voiture dans le système des transports :

- Le Service Express Régional Métropolitain qui permettrait à terme de renforcer la desserte ferroviaire au sein de l'aire urbaine rouennaise
- Des initiatives d'ententes territoriales entre EPCI sur des projets communs (aires de covoiturage, mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Service, etc.)
- Le développement de solutions alternatives (exemple : les véhicules intermédiaires, modes de transport hybrides entre le vélo et la voiture, pourraient également constituer une alternative intéressante pour les territoires peu denses et non desservis par les réseaux de transport collectif).

L'enjeu de conciliation des zones résidentielles et des zones d'emplois (proximités et accessibilités géographique) permettrait de réduire les distances domicile-travail et donc de favoriser les mobilités alternatives à la voiture.