

LES FRANÇAIS ET LES ENJEUX DE LA MOBILITE DURABLE

Synthèse de l'étude réalisée pour la MACIF

Vague 5 - Août 2011

L'enjeu de la protection de l'environnement recule, cette année encore, dans la hiérarchie des préoccupations des Français

Cette année, la protection de l'environnement représente un enjeu tout à fait prioritaire pour 36% des Français, soit un retrait de 6 points en un an et de 22 points depuis le début du baromètre en 2007.

Se situant depuis 2010 à la cinquième place du palmarès des enjeux prioritaires des Français, la protection de l'environnement apparaît comme nettement moins importante que les thématiques économiques et sociales qui se maintiennent en tête du classement. L'emploi est ainsi considéré comme tout à fait prioritaire par 74% des Français (+1 point) devant la protection sociale qui arrive en deuxième place (62%, -4 points). Le pouvoir d'achat qui avait connu une baisse de 5 points entre 2009 et 2010, remonte cette année de 2 points (53%) et précède la sécurité à la quatrième place (46%, -4 points).

Même s'ils sont une majorité à estimer que protéger l'environnement est un enjeu important ou tout à fait prioritaire (86%), il est difficile de négliger le fait que ce chiffre diminue d'année en année (-4 points en 1 an, -9 points depuis 2007) et que les avis se font moins catégoriques, préférant désormais l'item « important » à « prioritaire ». Les conséquences de la crise économique de 2008 sont toujours prégnantes et restent un obstacle à la volonté écologique des Français. En dépit du bilan positif du sommet de Cancun ayant permis les relances du processus de négociations climat suite aux ratées de Copenhague 2 ans plus tôt, le manque de visibilité dans l'attente du sommet de Durban n'encourage probablement pas les Français à se sentir concernés par ce domaine.

Les ruraux se montrent cependant toujours un peu plus sensibles à l'enjeu écologique (40%, -6 points) que les urbains (35%, -5 points), de la même manière que les populations plus aisées (41%) par rapport aux moins favorisées (36%), ou des actifs (38%) face aux inactifs (32%).

Le coût d'utilisation reste le premier critère de renoncement à l'utilisation de la voiture, mais a jusque là peu d'influence sur les habitudes de déplacement des Français

Le recul persistant de l'importance de l'enjeu écologique dans la vie des Français les empêche de reconsidérer un peu mieux certains aspects de leurs modes de déplacements, si ce n'est que 18% seraient prêts à utiliser moins fréquemment leur voiture (+2 points) et 6% (+1 point) à changer de véhicule pour un petit modèle ou un hybride.

Toutefois, ces légères évolutions demeurent faibles lorsque seul 1% des répondants (stable) dit pouvoir envisager ne plus avoir de voiture. Car en dépit des hausses consécutives du prix du carburant depuis 2008 et de l'apogée connue en ce début d'année, plus de sept Français sur dix (75%, -3 points) admettent qu'ils ne sont pas prêts à changer leurs habitudes en matière de déplacement dans les mois qui viennent. C'est notamment le cas des ruraux qui, malgré une baisse de 4 points, restent majoritairement peu enclins à changer leurs habitudes en matière de déplacement (81%). De fait, il faudrait probablement aux Français une augmentation plus conséquente du coût de l'utilisation de leur voiture pour effectivement renoncer à son utilisation, 60% des automobilistes (stable) avouant que ce serait le premier facteur qui les y pousseraient. Ainsi, tout juste un conducteur sur quatre (25%) pourrait modifier son comportement, et plus précisément les urbains (32%) qui disposent toujours d'un accès plus facile et plus diversifié aux transports alternatifs.

Le covoiturage : en tête des modes de déplacement alternatifs les plus connus mais qui connaît des intentions d'utilisation de moins en moins convaincantes

Situé depuis le lancement du baromètre en première place des modes de déplacements alternatifs connus des Français, le covoiturage confirme cette année encore sa forte notoriété (90%, -1 point). Pratiqué par 23% des répondants (40% chez les 18-24 ans), on observe que les ruraux (27%), majoritaires par rapport aux urbains (20%), tendent néanmoins à délaisser cette solution (-10 points). La mise à disposition de vélos pour des trajets courts en ville conserve sa deuxième place (77%, 12% l'ayant déjà pratiqué), malgré une chute sensible de 6 points sur un an. Toutefois, cette solution continue de séduire les cadres (29%, +2 points) et les moins de 35 ans (31%, +9 points) qui, comme les Parisiens (26%, +2 points) y ont de plus en plus recours.

Malgré de légères hausses, les autres modes de déplacements restent néanmoins en retrait par rapport aux deux premiers : l'autopartage, connu par 42% des Français (+2 points) se maintient à la troisième place grâce au soutien des urbains (44% contre 38% pour les ruraux), suivi des transports à la demande (25%, stable), des Plans de Déplacement Entreprise (14%, +3 points) et des agences

locales de mobilité (8%, +1 point). Il est à noter que l'ensemble de ces modes relèvent toujours de l'inconnu pour une grande majorité, 68% des répondants n'ayant jamais pratiqué ou utilisé l'un d'entre eux.

En outre, on remarque que le déclin de la volonté écologique, principalement dû au contexte économique, compromet aussi la volonté des Français à manifester leur intention d'utiliser ces modes de déplacements, l'ensemble des résultats continuant à chuter. Deux Français sur trois (67%) déclarent être prêts à utiliser un véhicule à énergie propre (hybride ou électrique), soit un retrait de 4 points par rapport à l'année précédente et de 9 points par rapport à 2008. Il en va de même pour le covoiturage qui subit une baisse de 5 points en un an, seuls six Français sur dix (60%) ayant l'intention d'en faire usage. Les urbains, après avoir fait montre de bonne volonté en 2010, envisagent nettement moins cette solution qu'auparavant (49%, -8 points sur un an, -25 points sur 5 ans) tout comme les ruraux (70%, -6 points par rapport à 2009, -10 points sur 2 ans). Ils sont également 55% à penser utiliser les Transports à la demande (+1 point), 51% des vélos en libre service (-6 points), 38% l'autopartage (-3 points) et 36% les Agences locales de Mobilité (+2 points).

On compte ainsi tout juste plus d'un Français sur trois (36%) prêt à utiliser de manière régulière au moins l'un des modes de déplacement alternatifs proposés dans l'enquête. Le clivage reste, comme les années précédentes, important entre les plus disposés à utiliser ces modes alternatifs et ceux qui se montrent réticents à l'application de comportements écologiques. Les ruraux et les 18-24 ans (respectivement 46% et 51%) se montrent ainsi plus disposés à envisager l'un de ces modes de déplacement que les plus de 60 ans (25%) et les Franciliens (28%) qui se déclarent moins concernés.

Une offre qui progresse sur une demande fragilisée

Les conséquences de la crise économique et du repli de la préoccupation environnementale apparaissent d'autant plus comme un élément déterminant dans leur difficulté à adopter de nouveaux comportements, qu'ils sont plus nombreux que les années passées à déclarer bénéficier près de chez eux de différents systèmes leur permettant de profiter ces modes alternatifs. Ainsi, près d'un Français sur trois dit avoir accès près de chez lui à une offre de covoiturage (32%, +11 points), notamment les jeunes (48% chez les 18-25 ans, +23 points suite à une forte baisse l'an passé), et 28% à des vélos en libre service (+1 point), un avantage que revendiquent principalement les urbains (41% contre 11% pour les ruraux). 20% des répondants ont la possibilité de recourir aux Transports à la demande (+3 points) et enfin 10% à l'autopartage (+1 point). Sur ce dernier point, on note qu'une fois de plus les urbains ont le sentiment d'avoir plus de possibilités (14%) que les ruraux (5%).

Simplicité et regroupement des données inciteraient davantage à l'utilisation des modes de déplacements alternatifs que la contrainte financière, sans doute vécue comme une sanction

Les mesures incitatives qui séduisent les Français et pourraient les pousser à utiliser davantage les modes de déplacement alternatifs restent celles qui profitent à l'utilisateur et lui simplifie la tâche. Alors que la plupart des mesures connaissent une baisse, la solution d'une application dynamique permettant d'avoir des informations en temps réel sur les modes alternatifs rencontre autant de succès qu'en 2010 (62%, 64% chez les urbains) et se place en tête des mesures les plus convaincantes. La mise en place d'un abonnement unique pour tous les modes est un peu moins apprécié que l'an passé (58%, -3 points) mais continue d'interpeller tout particulièrement, comme l'application dynamique, les femmes, les urbains et les catégories sociales supérieures. 56% estiment qu'un annuaire des adresses des structures proposant des services de déplacements alternatifs pourrait leur faire changer de comportement (-2 points) et 49% jugent incitatif un outil comparatif temps-prix-pollution des modes de transports alternatifs avec les moyens de transports habituels (-1 point).

La plus grosse chute cette année concerne l'une des mesures d'ordre financier. Un Français sur deux (50%) considère qu'une augmentation rapide du prix du carburant serait une raison suffisante pour les inciter à utiliser davantage les modes alternatifs, soit 12 points de moins que l'an dernier. On remarquera toutefois que 2010 avait connu une hausse spectaculaire de 14 points. En revanche, les mesures gouvernementales du type « Bonus/Malus » sont stables et appréciées par 53% des personnes interrogées tandis que l'instauration de péages urbains pour les automobiles à l'entrée des villes reste un élément incitatif pour un peu plus de quatre Français sur dix (42%, -2 points).

Les opérateurs de transports : des acteurs aussi décisifs que les pouvoirs publics dans la contribution au développement des modes de transports alternatifs selon les Français

Les figures institutionnelles apparaissent toujours aux yeux des Français comme étant les acteurs les plus aptes à contribuer au développement des modes de transports alternatifs. De fait, 81% des Français pensent que les autorités locales responsables des transports constituent l'entité qui permet le mieux de contribuer au développement des modes de déplacements alternatifs (+1 point). L'Etat qui se maintenait jusqu'à l'année dernière à la deuxième place du classement se voit relégué à la

troisième place (63%, stable). Il est ainsi remplacé par les opérateurs de transport type SCNF ou Véolia cités par 66% des répondants (+5 points) notamment les ruraux (71%, stable), même si les urbains jugent de plus en plus qu'ils ont un rôle à jouer sur ce thème (60%, +7 points).

On retrouve juste après le peloton de tête les constructeurs automobiles (45%, +4 points) qui, suite à une chute conséquente de 14 points l'an passé, récupèrent la quatrième place. Ils sont tout particulièrement cités par les ruraux (64%, +7 points), les populations les moins aisées (53% contre 45% pour les CSP+) et les plus jeunes (56% des 18-24 ans). Les assureurs qui avaient donc conquis la quatrième position l'an dernier, descendent d'une place (34%, -8 points) et sont talonnés par les associations et ONG (33%, +4 points). Moins d'un Français sur trois (27%) estime que son entreprise a un rôle à jouer dans le développement des modes alternatifs, soit un recul important par rapport à 2010 (-12 points) aussi bien chez les ruraux (34%, -13 points) que chez les urbains (22%, -12 points).

L'autopartage en sphère privée comme mode de déplacement alternatif pour une minorité

Les répondants sont réticents à l'idée de louer leur voiture à des inconnus : Ainsi 34% d'entre eux estiment qu'ils ne mettraient leur voiture à disposition de personne. Les plus jeunes (41% des 18-24 ans), les populations les moins aisées (36% contre 28% chez les CSP+) et les chômeurs (48%) sont les plus réfractaires à cette idée. Dans ce contexte, les possesseurs de voiture sont peu enclins à pratiquer l'autopartage en sphère privée : seuls 22% d'entre eux déclarent être prêts à louer leur véhicule à un particulier, les catégories sociales les plus aisées étant plus favorables à ce procédé (27%) que les classes les plus populaires (19%). Ceux qui acceptent, choisiraient en premier lieu de louer leur véhicule à un membre de leur famille (57%), à leurs amis (50%) ou à leurs voisins (33%), même si cette dernière solution concerne surtout les ruraux (39% contre 27% chez les urbains). Alors que louer à ses collègues de travail semblent encore être une potentialité pour 25% des personnes interrogées, les riverains du lieu de travail et les personnes rencontrées sur un site d'autopartage sont nettement moins mentionnés (respectivement 13%).

On note ainsi que la difficulté à céder sa voiture relève principalement d'un manque de confiance : pour 71% des automobilistes c'est le premier frein à la mise en location de sa voiture, suivi de la crainte d'un accident et des conséquences mentionnée (68%), ces deux points inquiétant plus particulièrement les femmes et les plus jeunes. Loin derrière, la crainte d'un manque de souplesse dans l'organisation est toutefois retenue par un automobiliste sur trois (33%), les ruraux (46%) se montrant plus sensibles à ce détail que les urbains (21%), sans doute en raison de la densité et du peuplement plus dispersé des régions rurales. Ne pas louer sa voiture « par principe » (26%) est également une raison que les ruraux donnent en masse (34%) par rapport aux urbains (23%).

Or, si les propriétaires de voiture se montrent globalement méfiants vis-à-vis des potentiels utilisateurs, il n'en reste pas moins que le premier motif qui les inciterait à louer leur voiture serait de rendre service à une personne qui en a besoin (67%). Mais ils ne se montrent pas tous aussi altruistes : seul un urbain sur deux (50%) louerait son véhicule pour cette raison quand 91% des ruraux, 74% des 60 ans et plus et 71% des ouvriers seraient prêt à le faire. Avoir un comportement éco-citoyen (40%) est également nettement plus souligné par les ruraux (68%) que par les urbains (26%). Les éléments incitatifs d'ordre financier ont un succès mitigé auprès des répondants : 46% estiment que cela leur permettrait de mieux rentabiliser les coûts de leur véhicule mais tout juste un tiers des conducteurs (33%) considère qu'ils pourraient ainsi bénéficier d'un complément de revenu. A la dernière place, le gain d'argent est en effet peu incitatif. Il n'est ainsi pas surprenant de constater que deux tiers des possesseurs de voiture interrogés (66%) n'envisageraient pas de mettre en location leur véhicule pour plus de 10 euros de l'heure. Une minorité (10%) louerait sa voiture pour plus de 20 euros de l'heure. Parmi ces gros demandeurs, on retrouve notamment les Parisiens (14%) ainsi que les personnes faisant face à une plus grande précarité à l'instar des ouvriers (14%), des 18-24 ans (15%) et des chômeurs (18%).

Plus de 20 euros de l'heure, c'est une somme que ne déboursaient pourtant que 3% des Français pour participer comme « utilisateur » à un système d'autopartage. 82% ne dépenseraient pas plus de 10 euros de l'heure pour ce service et plus précisément près d'un répondant sur deux (46%) n'y mettrait pas plus de 5 euros. Et quand bien même ce système alternatif serait peu onéreux, on observe que les Français montrent une grande réserve à l'idée de louer la voiture d'un particulier puisque seul un tiers d'entre eux (31%) l'envisagerait. Ils ne sont d'ailleurs que 8% à se montrer certains (11% chez les ruraux) de l'utilisation de cette offre, une plus grande part la voyant seulement comme une probabilité (23%). Les potentiels utilisateurs seraient alors une population dynamique (34% des actifs), francilienne (35%), jeune (38% des 18-24 ans) et aisée (43% des CSP+).

Parallèlement à des intentions parcimonieuses, on remarque que, globalement, les différents éléments incitatifs persuadent à peine un Français sur deux. Ainsi 45% estiment que la facilité d'accès au véhicule les inciteraient à louer celui d'un particulier. 44% des répondants pensent que la souplesse d'utilisation, la possibilité de louer à l'heure, les convainqueraient de pratiquer l'autopartage, soit à peine plus que ceux qui citent le fait de ne pas avoir à acheter de véhicule ou de véhicule supplémentaire ou le prix (43% respectivement). On constate en outre un clivage systématique entre urbains et ruraux, ces derniers montrant plus de facilité à se laisser encourager à pratiquer ce système. C'est notamment le cas en ce qui concerne le fait d'avoir un comportement éco-citoyen : seul motif à être plébiscité par moins de quatre Français sur dix (36%), on observe que les urbains

déclarent être peu sensibles à cet argument (25%) alors qu’il inciterait fortement les ruraux (53%, première raison qu’ils évoquent) à pratiquer l’autopartage en sphère privée.

Conclusion

D’année en année, l’importance accordée par les Français aux enjeux environnementaux n’a de cesse de reculer pour n’être affectée que bien après les problématiques économiques et sociales actuelles que sont l’emploi, la protection sociale, le pouvoir d’achat et la sécurité dans la hiérarchie de leurs priorités.

Les Français connaissent depuis 2008 des hausses successives du prix du carburant sans pour autant modifier leurs comportements en matière de déplacements, alors même qu’ils indiquent que ce serait leur premier critère de renoncement à l’utilisation de la voiture. La raison majeure du statut marginal des modes de déplacements alternatifs ne réside pas dans le nombre important d’utilisateurs de voiture. C’est en effet surtout le manque de moyens mis à disposition des Français en matière de modes de déplacements alternatifs qui pose la question de la possibilité d’une véritable évolution des pratiques dans les années à venir. Si les personnes affichent une réticence à appliquer les principes de la mobilité durable, c’est moins par conviction que par manque de simplicité et d’accessibilité à ces moyens de déplacement. Les mentalités sont prêtes à considérer un changement des pratiques, mais il reste à développer les modes alternatifs pour les rendre disponibles et praticables par tous. En diffusant mieux le fait même de leur existence et en rendant leur exploitation facile et crédible, les modes de déplacements alternatifs pourraient ainsi, à terme, être perçus comme la première et unique solution de déplacement