

OBSERVATOIRE ROOLE : La mobilité des Français à l'heure de la transition écologique : pouvoir d'achat et accessibilité

*56% des Français reconnaissent ne pas savoir ce qu'est une ZFE-m.**

*46% des Français qui possèdent un véhicule thermique ont prévu de le remplacer par un véhicule propre au cours des 2 prochaines années.**

*36% se disent prêts à payer davantage pour acheter une voiture propre.**

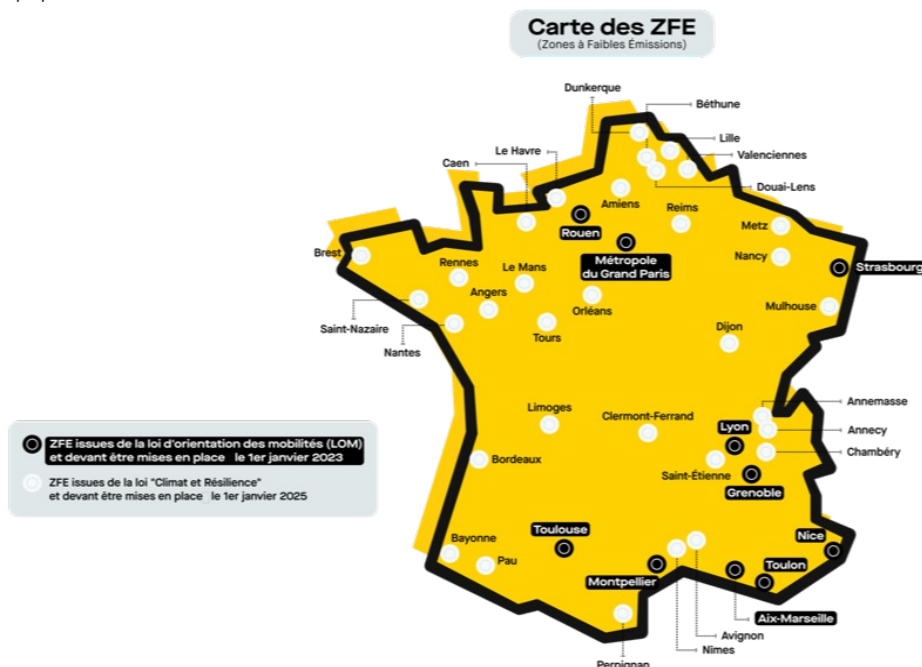
À l'heure d'une nécessaire transition du parc automobile sur fond de tension du pouvoir d'achat, Roole, le club automobile au service de tous les conducteurs, lance son premier Observatoire sur la mobilité automobile des Français.

Depuis toujours, Roole s'engage auprès des conducteurs pour soutenir une idée forte : celle que la transition écologique doit se faire en préservant la mobilité de tous. Le défi climatique doit se conjuguer aux enjeux sociaux. Pour de nombreux Français, urbains, ruraux, péri-urbains, il n'existe pas d'alternative au véhicule personnel. Pour eux, vivre sans voiture c'est être privé de liberté, de vie sociale et de déplacements essentiels.

Les Zones à Faibles Émissions - mobilité (ZFE-m), dont le déploiement a été renforcé par la Loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021, interdisent aux véhicules anciens de circuler dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants, soit 43 concernées d'ici 2025. La mise en œuvre de celles-ci représente un défi pour les collectivités territoriales et les métropoles mais aussi pour de nombreux citoyens concernés par la mesure, qui risquent de se trouver dans l'incapacité de circuler dans ces zones.

Dans un contexte de profonde mutation des mobilités, comment les Français se déplacent-ils ? Ont-ils vraiment adopté les ZFE-m ? Connaissent-ils les technologies alternatives ? En ont-ils les moyens ? Quelle motorisation vont-ils privilégier lors de leur prochain achat ? Roole a interrogé plus de 25 000 Français - parmi ses membres et un échantillon représentatif constitué par IPSOS* - pour réaliser cette grande enquête, commentée par Yoann Demoli, sociologue des mobilités et maître de conférences à l'université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines.

*Source : Enquête IPSOS réalisée du 23 au 26 septembre 2022, auprès d'un échantillon de 1000 Français âgés de 18 à 75 ans, représentatifs de la population nationale.



Les chiffres clés de l'enquête IPSOS pour Roole

- **9 Français sur 10 possèdent un véhicule (91%)** : 81% en région parisienne et 97% dans les communes de moins de 20 000 habitants.
- **88% des Français** ont un véhicule thermique en véhicule principal (essence ou diesel) : 45% roulent au gazole, 43% à l'essence, 3% en hybride non rechargeable, 3% en électrique, 3% au super éthanol, 2% en hybride rechargeable et 1% au GPL.
- Trajet domicile-travail : 61% des actifs/étudiants se déplacent en voiture individuelle, 20% sont passagers, 26% utilisent les transports publics, 8% se déplacent en 2 roues, et 23% en mobilité active (marche à pied, vélo, trottinette etc).
- Moins de la moitié des Français juge l'offre de transports publics de proximité satisfaisante (48%).
- **46% des Français** qui possèdent un véhicule thermique ont prévu de le remplacer par un véhicule propre au cours des 2 prochaines années : 30% par un véhicule électrique, 28% par un véhicule hybride rechargeable, et 15% par un véhicule au super éthanol E85.
- **Le coût constitue un frein pour 74% des répondants** qui n'ont pas l'intention de remplacer leur véhicule thermique : 33% ne disposent pas d'une borne de recharge à leur domicile ou leur travail.
- 42% des Français ne connaissent pas la motorisation à l'hydrogène et **près de 6 sur 10 (58%)** ignorent ce qu'est le retrofit.
- **56% des Français** reconnaissent ne pas savoir ce qu'est une ZFE-m.
- Parmi les Français concernés par les ZFE-m, 33% prennent davantage les transports en commun, 29% privilégient la mobilité active, 18% ont/vont acheter une nouvelle voiture (25% en IDF) et 24% n'ont pas changé leurs habitudes.
- Dans le cadre de la mise en œuvre effective ou annoncée d'une ZFE-m, 13% des Français reconnaissent qu'ils ne respecteraient pas l'interdiction de circuler, 15% ne se rendraient plus dans les agglomérations concernées par l'interdiction et **5% songeraient même à déménager**.
- **Une grande majorité de Français (71%)** se dit sensible aux enjeux environnementaux liés aux questions de mobilité. 51% sont prêts à prendre les transports publics, à covoiturer davantage (45%) sur leur trajet domicile-travail pour préserver l'environnement. En revanche, seuls 36% se disent prêts à payer davantage pour acheter une voiture dite propre et un peu plus d'un tiers seulement (35%) juge le bonus-malus écologique efficace.

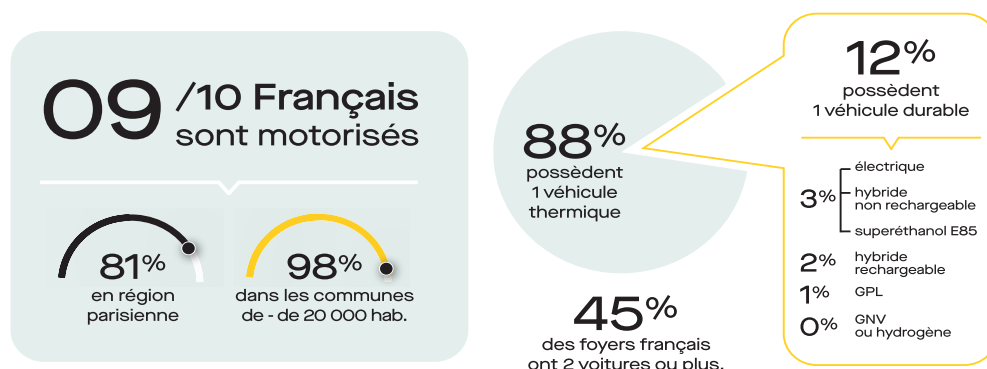
« Deux éléments sont frappants dans ce sondage. Le premier est le magistère de la voiture. Contrairement aux idées reçues, la diffusion de l'automobile se poursuit et reste très importante, quel que soit le niveau de vie et le lieu de résidence. Que ce soit pour les trajets domicile-travail ou pour les trajets personnels (aller en courses, accompagner ou chercher des proches, ...), la voiture reste le mode de transport privilégié des Français. Le deuxième est la grande méconnaissance entourant les Zones à Faibles Émissions – mobilité (ZFE-m) et les solutions de mobilité qui y sont liées. Moins de la moitié des Français reconnaît savoir ce que sont les ZFE-m, alors qu'elles concernent actuellement 11 métropoles et d'ici 2025, 43 agglomérations de plus de 150 000 habitants ! La mise en place de ces nouvelles réglementations de circulation est susceptible de toucher presque l'intégralité de la population ; quand on lit que seule une petite moitié des Français qui possèdent un véhicule thermique ont prévu de le remplacer par un véhicule propre au cours des 2 prochaines années, on ne peut que craindre les frictions. La faille se creuse déjà : les chiffres de distribution des véhicules en fonction de leur vignette Crit'Air se révèlent extrêmement liés au niveau de revenus. Souhaite-t-on une France à deux vitesses ?

C'est ce risque de fracture sociale que nous avons souhaité souligner avec ce premier Observatoire : il est nécessaire de considérer les besoins de toutes les catégories de population pour leur mobilité quotidienne, qui ne l'oublions pas est un facteur-clé d'insertion sociale et professionnelle. Les aides financières ne sont pas suffisantes, c'est toute la chaîne des acteurs de l'automobile qu'il faut mobiliser et sous plusieurs formes : échanges entre élus, fonctionnaires et citoyens, courriers, formation des concessionnaires et des réparateurs automobiles, etc. La transition écologique, oui bien sûr, mais à condition de ne laisser personne sur le bord de la route ! » **David Tuchbant, Président de Roole.**

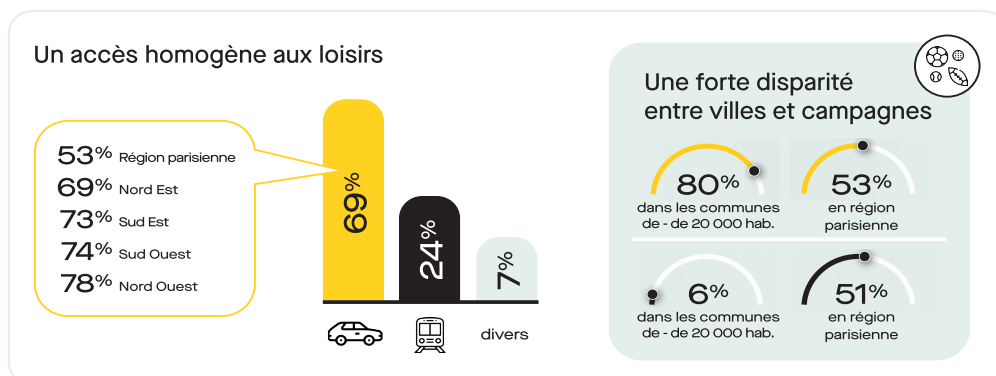
Une dépendance à l'automobile très forte et quasi-généralisée

Le sondage rappelle que plus de **9 Français sur 10 possèdent un véhicule** (91%), une proportion qui, de manière attendue, chute de 10 points en région parisienne (81%) et augmente dans les territoires les moins denses (97% pour les Français vivant dans les communes de moins de 20 000 habitants). Parmi les possesseurs de véhicules, une majorité vit dans un foyer ne possédant qu'un seul véhicule (55%), mais les 45% restants possèdent 2 véhicules (38%) ou plus (7%). Logiquement, le nombre de véhicules possédés augmente lorsque la taille d'agglomération diminue.

Cette dépendance automobile est quasi-généralisée : Si le taux d'équipement automobile croît avec le niveau de vie, les Français sont majoritairement « motorisés » dans l'ensemble des catégories de revenus. Parmi les 20% les plus riches, près de 9 ménages sur 10 sont équipés et un peu moins d'un ménage sur deux possède au moins deux voitures.



Que ce soit pour les trajets domicile-travail ou pour les trajets personnels (aller en courses, accompagner ou chercher des proches...), **la voiture reste le mode de transport privilégié des Français**. Pour les trajets domicile-travail, 61% des actifs ou étudiants prennent leur voiture, 20% sont passagers d'une voiture particulière, 26% utilisent les transports publics et 23% pratiquent la mobilité active (marche à pied, vélo, trottinette...). Conduire sa voiture est avant tout l'apanage des 35 ans et plus (68% de 35-54 et 61% de 55+), tandis que les moins de 35 ans sont proportionnellement plus nombreux que leurs aînés à utiliser les transports publics (34%), la mobilité active (30%) ou le covoiturage (27%). Pour les trajets autres que domicile-travail, 69% des Français utilisent la voiture vs. 28% la mobilité active, 24% le covoiturage et 24% les transports publics.



L'enquête montre enfin que l'autosolisme reste un choix de raison faute d'alternatives efficaces. **Moins de la moitié des Français jugent l'offre de transports publics de proximité satisfaisante (48%), tandis que 34% la jugent insatisfaisante.** Les plus satisfaits tendent à être plus jeunes (63%), habitant la région parisienne (67%) ou une commune de plus de 100 000 habitants (63%). Parmi les insatisfaits, les principaux irritants sont les horaires ou la fréquence trop faible de passage des transports publics (40%), des arrêts trop éloignés du domicile (26%) ou un temps de trajet trop élevé (23%). Viennent ensuite une fréquentation jugée trop élevée (20%), leur prix (19%), ou leur manque de ponctualité (15%). La proportion d'insatisfaits décroît avec la densité du lieu de résidence : sans surprise, les habitants des espaces les moins denses se disent à 54% insatisfaits devant l'offre de transports publics.

Pour Yoann Demoli, « le territoire français, qui est caractérisé par une tripartition de l'espace (centres-villes, banlieues et espaces périurbains), repose sur une répartition spatiale des groupes sociaux, informée par des systèmes de mobilités très hétérogènes, où l'automobile joue des rôles de poids et de nature variés. De façon idéal-typique, les centres-villes, habitées par des populations favorisées, connaissent une mobilité quotidienne dominée par les transports en commun ; l'absence quotidienne de la voiture ne signifie pas immobilité : on y bouge beaucoup et potentiellement, on peut aller partout. Cette absence quotidienne de la voiture ne signifie pas que l'on s'en prive : même dans les zones les plus denses, au cœur de Paris, les taux de motorisation restent élevés, car la voiture y est relativement plus utilisée pour la mobilité de longue distance ainsi que pour les mobilités de loisirs. Dans les banlieues, aussi nommées espaces de relégation par le sociologue Jacques Donzelot, la mobilité quotidienne est plus complexe, mal adaptée au réseau stellaire développé par les villes-centres. Ces territoires abritent des populations plus jeunes, ou, à l'opposé, plus âgées, et plus défavorisées, avec un accès à l'automobile plus limité. Enfin, les espaces périurbains se distinguent par un usage élevé de l'automobile, dans des lieux mal desservis par les transports en commun. La voiture y est l'engin du quotidien et de la mobilité de longue distance. »

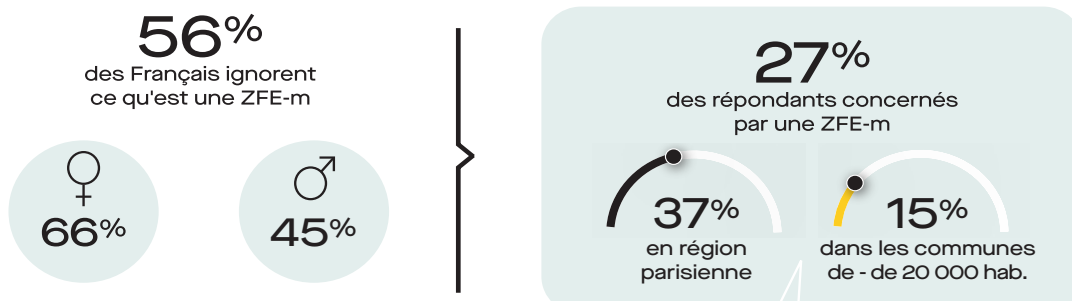
L'hétérogénéité du parc automobile

En moyenne, le véhicule principal des Français date de 2014 (2015 pour les CSP + et 2013 pour les CSP -), et le véhicule secondaire de 2011. Concernant le véhicule principal, 45% roulent au gazole et 43% à l'essence, tandis que les énergies alternatives sont encore loin derrière avec 3% d'hybrides non rechargeables, 2% d'hybrides rechargeables, 3% d'électriques (4% parmi les CSP +), 3% de super éthanol (E85) et 1% de GPL.

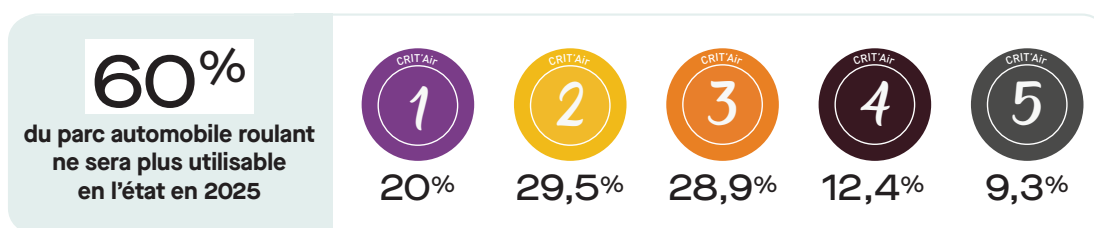
« L'hétérogénéité du parc automobile est bien connue. Selon l'enquête Mobilité des personnes, SDES-INSEE de 2018, l'achat d'un véhicule neuf reste relativement minoritaire, puisque seuls 32,2% des ménages ont acquis neuf au moins un véhicule de leur parc automobile. Ensuite, le renouvellement de l'équipement est relativement peu fréquent, puisque seuls 17,3% des ménages ont acquis un véhicule au cours des douze mois précédant l'enquête. Or, parmi les véhicules récemment acquis, 21,1% ont une vignette Crit'Air 4 ou 5. Plus encore, la distribution de ces véhicules en fonction de leur vignette Crit'Air est extrêmement liée au niveau de revenus. Ainsi, les ménages du 1er décile ont récemment acquis à 39,3% des véhicules ayant une vignette Crit'Air 1 et 2, contre 91,3% des ménages du dernier décile. » Yoann Demoli.

Politiques publiques en faveur de la transition : entre méconnaissance, résistance et adaptation

C'est moins de la moitié des Français (44%) qui savent ce que sont les Zones à Faibles Emissions – mobilité (ZFE-m). Parmi ces derniers, 13% disent savoir très bien de quoi il s'agit. Les plus jeunes (51%) et les CSP + (53%) sont plus susceptibles de définir cette politique publique. Inversement, les femmes sont 66 % à admettre ne pas connaître les ZFE-m, contre 45% des hommes. **À cet égard, les motorisations alternatives au gazole ou à l'essence sont très mal connues** : 42% des enquêtés ne connaissent pas la motorisation à hydrogène ; près de 6 Français sur 10 (58%) ignorent ce qu'est le retrofit électrique.

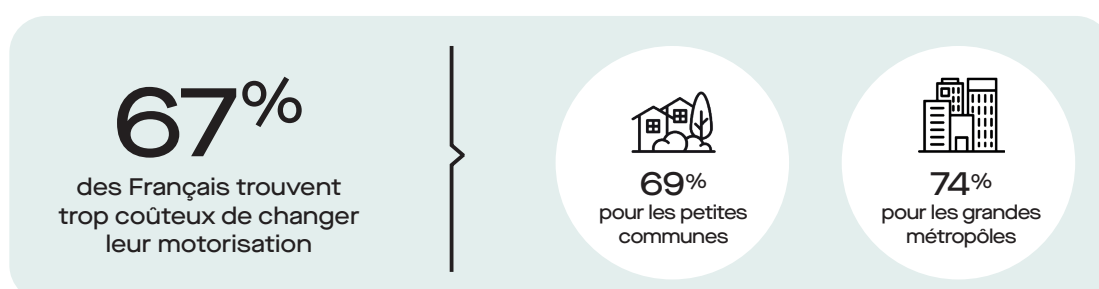


Parmi ceux qui vivent dans - ou proche - d'une ZFE-m, 33% prennent davantage les transports en commun, 29% privilégient la marche à pied ou le vélo, et 24% n'ont pas changé leurs habitudes. Seuls 18% (25% en région parisienne) disent avoir acheté une nouvelle voiture ou avoir l'intention de le faire prochainement.



Si changer son comportement du fait d'une ZFE-m s'avère(rait) simple pour 35% des Français, une proportion quasi-identique (37%) trouve(rait) cela compliqué (notamment les plus de 35 ans - 40% - et les habitants des communes de moins de 20 000 habitants - 49%). Cette **adaptation** provient surtout du fait que les enquêtés concernés roulent d'ores et déjà avec des véhicules dont la circulation est possible au sein des ZFE-m. Au-delà de formes de méconnaissance, on trouve également parmi les enquêtés des positions de **défiance**, voire de **résistance**. 13% des enquêtés reconnaissent que dans le cadre de la mise en œuvre effective ou annoncée d'une ZFE-m, ils ne respecteraient ou ne respectent pas l'interdiction de circuler de leur véhicule. On trouve aussi des formes d'échappatoires : 15% des enquêtés ne se rendraient plus dans les lieux concernés par l'interdiction ; 5% songeraient même à déménager.

Le coût est un des premiers freins à la mise en conformité des Français avec les ZFE-m, difficulté citée par plus des deux tiers (67%) de ceux qui trouve(raient) cela compliqué. Loin derrière vient le fait de ne pas posséder assez d'informations (19%) ou la peur de perdre du temps (13%). Une petite moitié des Français qui possèdent un véhicule thermique ont prévu de le remplacer par un véhicule propre au cours des 2 prochaines années (46%). Ce sont surtout les hommes (51%), les 18-34 ans (53%) et les CSP + (52%) qui disent avoir l'intention d'acheter un véhicule propre. 3 sur 10 de ceux qui aimeraient remplacer leur véhicule souhaitent acquérir un véhicule électrique (30%), ou un hybride rechargeable (28%). Le super éthanol E85 ne récolte que 15% des intentions d'achat, tandis que les autres types de véhicules sont minoritaires. Ce renouvellement est en effet loin d'être aisé : ici encore, **le coût d'un véhicule propre est cité en premier frein (74%) par ceux qui n'ont pas l'intention de remplacer leur véhicule thermique** ; un tiers (33%) déclare également ne pas disposer d'une borne de recharge à domicile ou au travail.



Trois attitudes face à la conversion : adhésion, défiance et résistance.

Une partie des enquêtés, interrogés sur les raisons pour lesquelles ils ne comptaient pas acheter un véhicule propre dans un avenir proche, a exprimé ses raisons dans des réponses ouvertes. Pas moins de 392 réponses ont été analysées par des méthodes lexicométriques.

Elles font apparaître trois clusters de répondants : le premier ne souhaite pas acheter de véhicules car la voiture actuelle a été acquise récemment ; le second groupe s'oriente plutôt vers des offres de locations de longue durée qui les satisfont tout à fait ; le troisième groupe a montré des formes de défiance envers les motorisations alternatives, avec une critique toute particulière dirigée vers la motorisation électrique, avec plusieurs types d'argumentation.

- La voiture électrique, du fait de sa conception, ne répondrait pas aux enjeux environnementaux : « une aberration environnementale », qui génère « une pollution délocalisée », selon certains répondants.
- D'autres évoquent plutôt l'autonomie insuffisante et les difficultés liées à la recharge des véhicules électriques, jugées « trop compliquée ».
- Le manque de normes est également pointé du doigt : « La technologie électrique n'est pas suffisamment aboutie. Il y a trop de modèles de batteries différents et de technologies de recharge. Il faudrait un standard mondial. »
- La question du recyclage des batteries revient chez plusieurs répondants, qui anticipent des « problèmes dans 10 ans » ou encore une « incapacité de retraitement des métaux lourds ».
- Enfin, les réponses font ressortir une véritable défiance vis-à-vis des politiques publiques, accusées de faire du « lobbying » par des automobilistes convaincus que « les moteurs essence ne polluent pas plus que les électriques » et ne croyant pas aux « sirènes gouvernementales ».

Automobile : la cinquième roue du carrosse environnemental ?

La sensibilité à l'environnement est relativement déconnectée des usages de l'automobile. Une grande majorité des enquêtés (71%) se déclarent sensibles aux enjeux environnementaux liés à la mobilité – même s'ils sont moins nombreux dans les territoires les moins denses (62 % dans le cas des communes de moins de 20 000 habitants).

Paradoxalement, les répondants appartenant à un ménage équipé d'une seule voiture, revendiquent une conscience environnementale plus forte que les répondants non équipés. Symétriquement, le recours aux alternatives ne semble pas majoritairement influencé par des positions proenvironnementales ; il se révèle plutôt sensible à des effets de contexte. De la même façon, le recours à l'automobile et l'intensité de son usage sont avant tout déterminés par la densité du lieu de résidence, l'âge et le niveau de revenu.

Pourtant de nombreux Français sont sensibles aux enjeux environnementaux liés à la mobilité

71% dont **62%**
dans les communes
de - de 20 000 hab.

Pour Yoann Demoli « en résumé, cet Observatoire - outre les risques de fracture qu'il dessine - met en lumière un paradoxe particulièrement aigu : si l'automobile est considérée, à juste titre, comme un producteur important d'externalités environnementales, sa possession et son usage échappent pour l'essentiel à la sensibilité environnementale des ménages. Pour leur conversion écologique, les Français mettent la priorité sur d'autres postes de consommation qui sont plus proches du corps : alimentation, hygiène, logement. De la même façon que les NIMBY (« Not In My BackYard »), approuvent des projets dès lors qu'ils ne sont pas dans leur jardin, les Français sont réticents à ce que l'on touche à leur voiture, même s'ils sont sensibilisés à ses effets délétères. »

À propos de Roole

Roole est un club automobile ouvert à tous qui propose des offres de protection contre le vol, des garanties complémentaires à l'assurance auto principale, ainsi qu'un média et des applications gratuites pour simplifier la vie des automobilistes.

Au côté des conducteurs depuis 40 ans, l'obsession de Roole (ex-Club Identicar) est d'aller au-delà de leurs attentes grâce à des services innovants et des relations humaines bienveillantes. Pour lever les freins à la mobilité des publics les plus fragiles, Roole développe des initiatives solidaires pour passer son permis et acheter ou louer une voiture. Roole fédère ses collaborateurs autour d'une culture d'entreprise unique, en témoigne sa première place obtenue au label HappyAtWork 2021.

Parce que la voiture est essentielle, Roole s'engage chaque jour à rendre l'automobile plus simple, économique et solidaire.

roole.fr

À propos de Yoann Demoli

Yoann Demoli est sociologue, maître de conférences à l'université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines dont il dirige le département de sociologie et géographie. Spécialiste de la mobilité des Français, il est l'auteur, avec Pierre Lannoy, d'un livre « Sociologie de l'automobile », publié à La découverte en 2019. Intéressé par les questions de mobilité quotidienne comme de longue distance, il a également travaillé et publié des travaux interrogeant la démocratisation du chemin de fer et de l'aviation civile, en France et en Europe. Expert en méthodes statistiques, il consacre actuellement ses travaux à la conversion écologique des Français et a notamment coordonné dans ce cadre une recherche financée par l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie visant à construire des mobilités durables, inclusives et responsables.

À propos d'Ipsos

Ipsos est l'une des plus grandes entreprises du marché des études dans le monde, présente dans 90 marchés et comptant 18 000 collaborateurs. Nos chercheurs, analystes et scientifiques sont passionnément curieux et ont développé des capacités multi-spécialistes qui permettent de fournir des informations et des analyses poussées sur les actions, les opinions et les motivations des citoyens, des consommateurs, des patients, des clients et des employés. Nos 75 solutions s'appuient sur des données primaires provenant de nos enquêtes, de notre suivi des réseaux sociaux et de techniques qualitatives ou observationnelles. Notre signature « Game Changers » résume bien notre ambition d'aider nos 5 000 clients à évoluer avec confiance dans un monde en rapide évolution.

Créé en France en 1975, Ipsos est coté à l'Euronext Paris depuis le 1er juillet 1999. L'entreprise fait partie des indices SPF 120 et Mid-60 et est éligible au service de règlement différé (SRD).

ISIN code FR0000073298, Reuters ISOS.PA, Bloomberg IPS:FP