

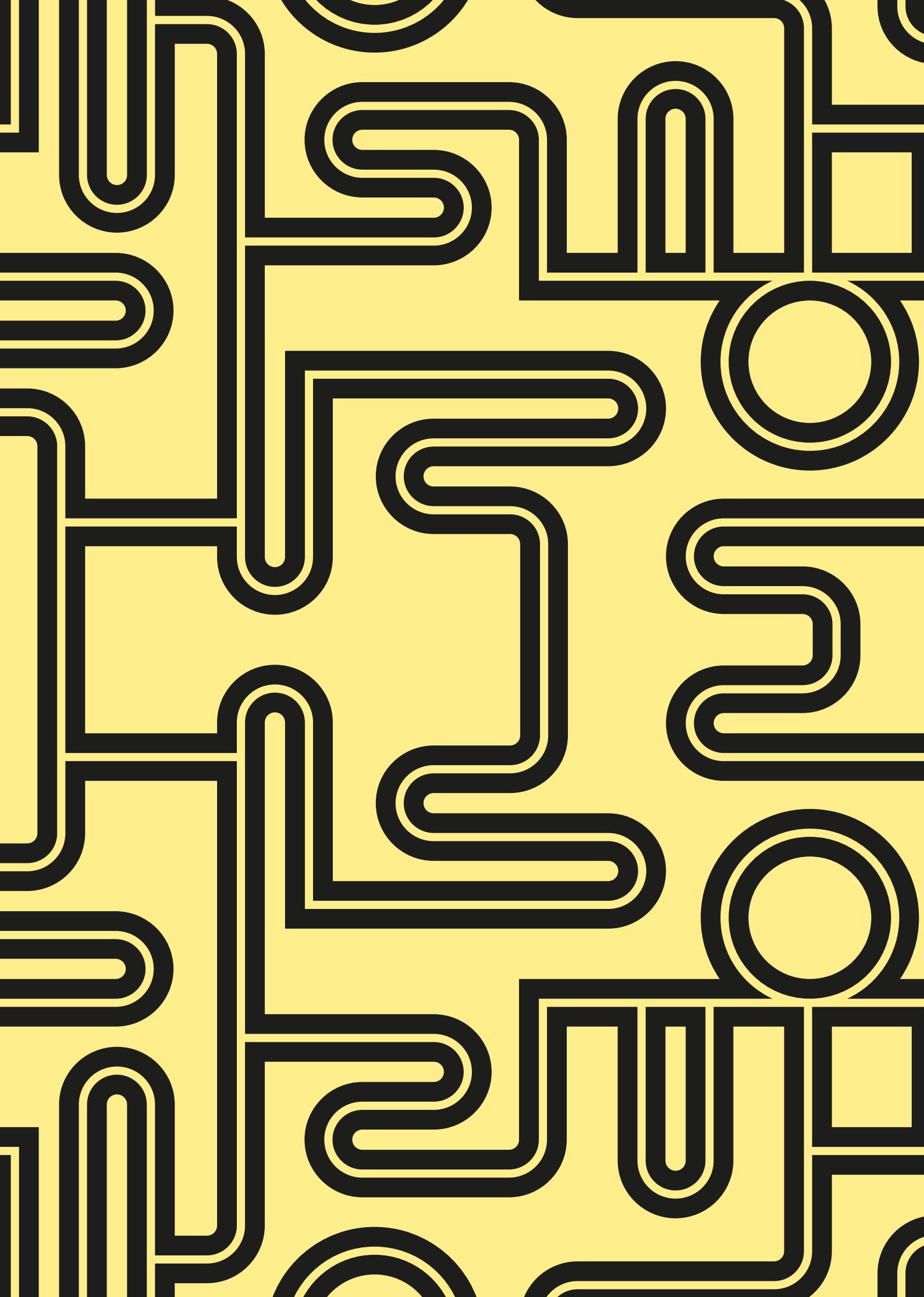
Les Français, leur voiture et l'économie de la débrouille

roole

Sondage,
analyse,
paroles d'élus
et d'experts



Observatoire Roole 2024



SOMMAIRE

LE REGARD DE DAVID TUCHBANT

Président de *Roole*.....P.4

L'ANALYSE DE JÉRÔME FOURQUET

Directeur du département Opinion
et stratégies d'entreprise de l'Ifop.....P.5

PARTIE 1 SONDAGE ET ANALYSE

1. LES FRANÇAIS ET LES COÛTS LIÉS À LA VOITURE.....P.8

A. La dépendance à la voiture:
une réalité pour 80% des Français.....P.8

B. Les automobilistes résolus
à garder leur voiture.....P.9

C. Un budget qui pèse et qui oblige
les Français, en particulier les plus
modestes, à mettre en place
des stratégies.....P.10

→ Carburants, péages, assurances, réparations:
diminuer les factures liées à l'usage...

→ Changer de motorisation pour réaliser
des économies

→ Pas de remise en cause du deuxième
véhicule dans l'évaluation des dépenses

2. VERS UNE « ÉCONOMIE DE LA DÉBROUILLE » ?.....P.13

3. ÉCO-CONDUITE & COVOITURAGE: DES PRATIQUES EN CROISSANCE, D'ABORD POUR LIMITER LES COÛTS.....P.14

A. L'éco-conduite pratiquée
par une majorité d'automobilistes.....P.14

B. Covoiturage & « colis-voiturage »:
les plus jeunes et les plus fragiles au
rendez-vous pour partager la facture.....P.14

C. Des pratiques encore trop
timides pour répondre aux enjeux
environnementaux.....P.16

4. DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT ET TRANSITION ÉCOLOGIQUE: DES FRANÇAIS MOYENNEMENT INFORMÉS.....P.17

A. Dispositifs gouvernementaux:
moins d'un Français sur deux informés.....P.17

B. Zoom sur les ZFE-m: les plus dépendants
n'ont pas conscience de l'arrivée prochaine
des interdictions.....P.18

Conclusion: de l'importance d'accompagner
les plus modestes dans la transition.....P.19

PARTIE 2 PAROLES D'ÉLUS ET REGARDS D'EXPERTS

Cédric Szabo

Directeur des Maires ruraux de France.....P.21

François Durovray

Président du Conseil départemental
de l'Essonne.....P.22

Jean-Luc Dupont

Maire de Chinon.....P.23

Chloé Bernard

Secrétaire exécutive du Groupe Bernard.....P.24

Oscar Bourgeois

Fondateur de Cartage.....P.25

Raphaël Ruegger

Élu à Neuvy-sur-Barangeon
et Président de la FFTM.....P.26

Thomas Montagne

Fondateur d'Ecov.....P.27

Florence Gilbert

Directrice générale de Wimoov.....P.28

Ours et contact.....P.30

LE REGARD DE DAVID TUCHBANT

Président de *Roole*

La deuxième édition de notre Observatoire confirme un phénomène majeur : aussi décriée qu'indispensable, la voiture cristallise les tensions territoriales et illustre bien le choix difficile entre préservation du pouvoir d'achat et décarbonation des activités. Dans un contexte économique, social et environnemental tendu, la mobilité des Français est mise à l'épreuve, alors que pour 80 % d'entre eux, la voiture demeure un outil de mobilité indispensable au quotidien. Sans surprise, cette proportion et cette dépendance ressentie augmentent chez les plus modestes habitant les zones périurbaines et rurales. Pour ces citoyens, la voiture est non seulement indispensable mais également de plus en plus coûteuse, fragilisant ainsi toute une partie de la population vivant sous le seuil de pauvreté.

Avec l'augmentation des coûts du carburant et plus généralement l'inflation, les Français les plus précaires et les plus dépendants sont contraints de trouver des solutions pour faire baisser la facture parce qu'ils ne peuvent renoncer à leur mobilité. Notre étude met ainsi en lumière le développement d'une culture de la « débrouille » dans l'automobile, pour continuer à se déplacer à moindres frais. Mais cette pratique forcée pousse ces Français à prendre des risques plus ou moins élevés, comme rouler sans assurance ou emprunter les routes secondaires plus dangereuses.

Ces comportements témoignent bien de la place essentielle qu'occupe la voiture dans les déplacements. Pour beaucoup, la voiture, c'est comme l'eau et l'électricité, ils ne peuvent pas s'en passer. Ce qui amène à une réflexion plus large. Pourrait-on imaginer un dispositif protégeant la mobilité des plus modestes qui leur garantirait la possibilité de se déplacer, une sorte de « revenu mobilité protégé » ?

Il semble donc nécessaire d'accompagner tous les automobilistes, quels que soient leurs moyens, face aux défis environnementaux, sanitaires et économiques d'aujourd'hui... et de demain.



**David
Tuchbant**
Président
de *Roole*

L'ANALYSE DE JÉRÔME FOURQUET

Directeur du département
Opinion et stratégies
d'entreprise de l'Ifop

Au début du mois de novembre 2018, au déclenchement de la crise des Gilets jaunes, le prix du litre de gasoil se situait en moyenne à 1,40 euro. Il est aujourd'hui à près de 2 euros. La crise inflationniste que le pays connaît pèse lourdement sur le quotidien des Français et grève leur budget automobile. Parmi les 9 personnes sur 10 qui possèdent au moins une voiture, 49% déclarent ainsi dépenser entre 100 et 300 euros par mois pour le carburant, l'entretien et l'assurance de leur véhicule; 12% y consacrant même entre 300 et 400 euros mensuellement.

Ce coût élevé s'explique par le prix des carburants, mais également par une donnée sociologique majeure de notre société contemporaine: la grande dépendance de nos concitoyens à la voiture dans leur vie quotidienne. On l'oublie parfois parmi les décideurs nationaux vivant à Paris, mais 80% des automobilistes se disent dépendants de la voiture (dont 50% «très dépendants») pour rendre visite à leurs proches, 79% (dont 51% de «très dépendants») pour ce qui est de courses, des rendez-vous médicaux ou de déposer les enfants à l'école et 75% (dont 55% de «très dépendants») pour les trajets domicile-travail.

Cette dépendance est logiquement la plus massive dans les zones rurales (90% des habitants des communes de moins de 2 000 habitants se déclarant dépendant de la voiture pour rendre visite à leurs proches), mais elle est

également très forte pour ceux qui vivent dans des communes urbaines de province: 80% se disant dépendants, contre tout de même 66% pour les Franciliens.

Sous l'effet conjugué de cette dépendance maintenue à la voiture et d'une hausse substantielle du prix des carburants, beaucoup de nos concitoyens ont décliné ce que nous avons appelé «l'économie de débrouille» à leurs pratiques automobiles. De nombreux comportements se sont ainsi développés pour tenter de réduire le budget voiture. 49% font régulièrement le plein dans des stations qui proposent les prix les plus bas quitte à faire quelques kilomètres de plus et 39% essaient régulièrement d'utiliser le moins possible leur voiture et de limiter leurs déplacements. Interrogés sur leurs pratiques à venir pour l'année 2024, 52% des sondés ont indiqué avoir l'intention de garder leur voiture mais d'en limiter son usage.

De la même manière, 35% des automobilistes ont renoncé à emprunter les autoroutes en raison du coût des péages. Cette proportion s'établit même à 46% parmi les automobilistes les plus modestes contre 23% pour les automobilistes les plus aisés. Se dessine ainsi sans jeu de mots un système routier à deux vitesses avec des autoroutes qui sont devenues inaccessibles à toute une partie des milieux populaires. On rappellera d'ailleurs que de nombreux péages autoroutiers avaient été pris d'assaut et dégradés lors de la crise des Gilets



Jérôme Fourquet
Directeur
du département
Opinion et stratégies
d'entreprise de l'Ifop

jaunes, sans doute car ils symbolisaient pour ces manifestants une barrière symbolique leur interdisant financièrement l'accès au réseau autoroutier.

La palette de gestes et comportements entrant dans le registre de l'économie de débrouille comprend également le covoiturage. 24% des automobilistes le pratiquent régulièrement ou de temps en temps. Signe d'un comportement en devenir, la pratique régulière (7% des automobilistes) est plus répandue parmi les jeunes: 16% chez les 18-24 ans et 13% chez les 25-34 ans. Si la pratique du covoiturage est en partie motivée par des convictions écologiques (18% des covoitureurs citant cette raison) c'est d'abord pour des raisons financières (33%) qu'on y recourt (35% plaçant à parité les deux ressorts), ces chiffres démontrant que le covoiturage rentre bien dans l'économie de débrouille.

De la même manière, 55% des automobilistes affirment pratiquer l'éco-conduite, et ici encore la motivation financière (limiter la consommation de carburants et l'usure des pièces mécaniques) l'emporte (44% de citations) sur les convictions écologiques (15% de citations), qui ne sont toutefois pas absentes, 41% évoquant les deux motivations à parité.

L'économie de débrouille en matière automobile pourrait connaître de nouveaux développements sur d'autres registres. En effet, si 4% des automobilistes ont déjà installé un boîtier ou un kit permettant de rouler au bio-éthanol, 25% envisageraient cette option. 4% ont par ailleurs converti leur moteur pour pouvoir utiliser du carburant GPL, mais 18% pourraient s'engager dans cette démarche. Une fois encore, ces attitudes sont très clivées socialement. 37% des automobilistes les plus modestes ont déjà converti ou envisagent la conversion de leur moteur au GPL, contre seulement 14% des plus aisés. Et quand 38% des plus modestes ont déjà installé ou pensent installer un boîtier pour rouler au bio-éthanol, cette option ne rencontre l'intérêt que de 23% des automobilistes les plus aisés.

Les clivages sociaux sont encore plus marqués sur d'autres aspects de l'économie de débrouille. Ainsi, si 70% des plus modestes et près de 60% des classes moyennes inférieures réparent ou entretiennent eux-mêmes ou avec

« Se dessine ainsi, sans jeu de mots, un système routier à deux vitesses avec des autoroutes qui sont devenues inaccessibles à toute une partie des milieux populaires. »

l'aide d'un ami ou d'un proche «mécano» leur voiture, seuls 34% des plus aisés effectuent eux-mêmes ou avec un proche leur changement de pneu ou leur vidange.

Dans ce contexte, la proposition de leasing social (possibilité de louer sur la longue durée un véhicule électrique pour 100 euros par mois) a rencontré l'attention d'une partie de la population. 38% des Français se disaient «bien informés» sur cette mesure gouvernementale, dont 10% se déclarant même «très bien informés», ce qui représente près de 5 millions de personnes. Signe de l'intérêt suscité par cette mesure, les pouvoirs publics ont été largement dépassés par les demandes qui excédaient de loin le volume de véhicules disponibles et, face à cet engouement, ils ont dû suspendre et réétudier leur dispositif, ce qui témoigne à la fois de la forte pression existant sur le budget voiture de nombreux ménages, mais aussi de la montée de la prise de conscience environnementale chez toute une partie des Français. •

PARTIE 1



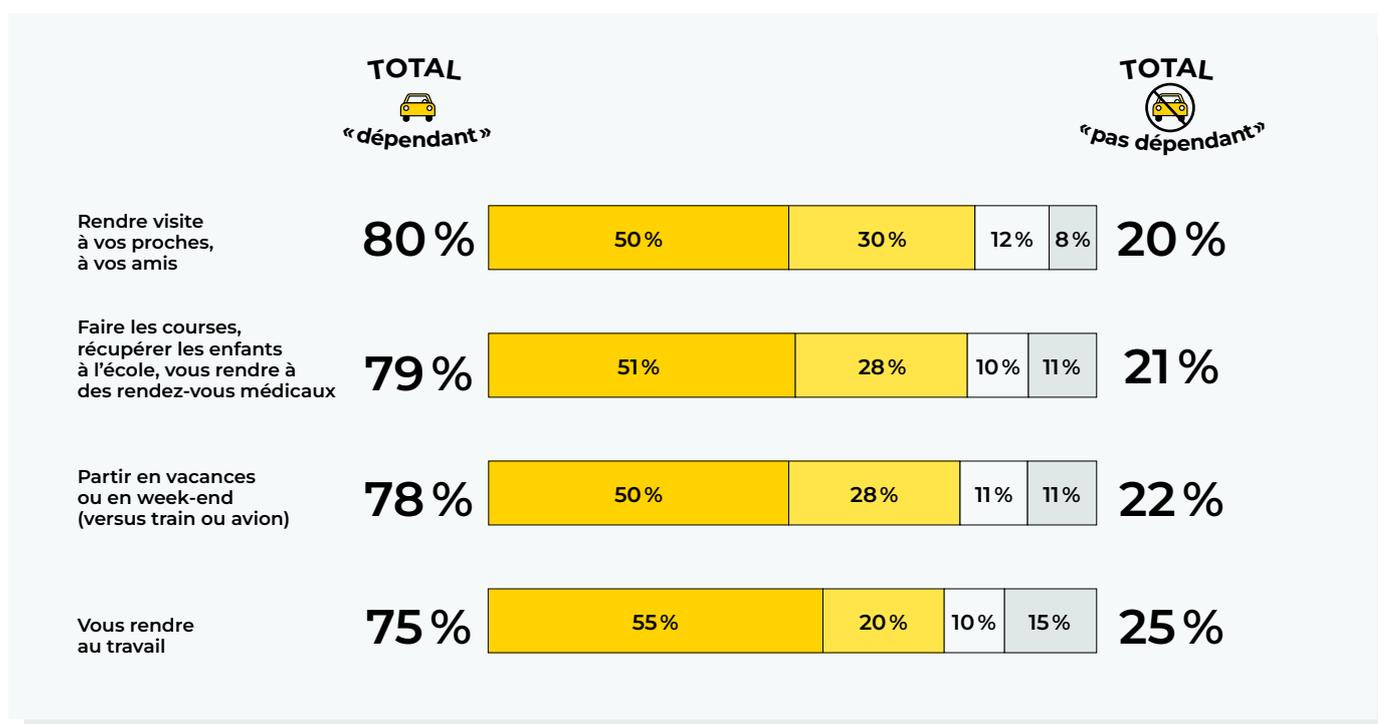
SONDAGE ET ANALYSE

1 LES FRANÇAIS ET LES COÛTS LIÉS À LA VOITURE

A. LA DÉPENDANCE À LA VOITURE : UNE RÉALITÉ POUR 80 % DES AUTOMOBILISTES

Pour près de **8 Français sur 10**, la voiture reste un moyen de déplacement indispensable au quotidien, au moins de la moitié de la population se dit « très dépendante » de son véhicule.

Cette proportion est importante pour les trajets essentiels. À ce titre, **trois quarts des interrogés se sentent « dépendants » à la voiture pour se rendre au travail** ou pour faire les courses, aller chercher les enfants, se rendre à des rendez-vous médicaux (79 %).



Cette dépendance varie fortement en fonction du lieu d'habitation des interrogés. Elle est nettement plus marquée à mesure que l'on s'éloigne des centres urbains, dans les territoires où l'offre de transports alternatifs à la voiture est encore peu développée.

Ainsi, si 56% des habitants de la région parisienne se disent « dépendants » de leur voiture pour se rendre au travail, cette proportion grimpe à 75% pour les habitants de communautés urbaines de province et jusqu'à **87% pour les habitants des communes rurales.**

56%
des Franciliens
sont
« dépendants »
de leur voiture
pour se rendre
au travail

CONTRE

87%
des habitants
de communes
rurales

29%
des 25-34 ans
envisagent
l'achat
d'une voiture
électrique
ou hybride

CONTRE

13%
des plus
de 65 ans

ZOOM



selon la catégorie d'agglomération
de l'interviewée(e)

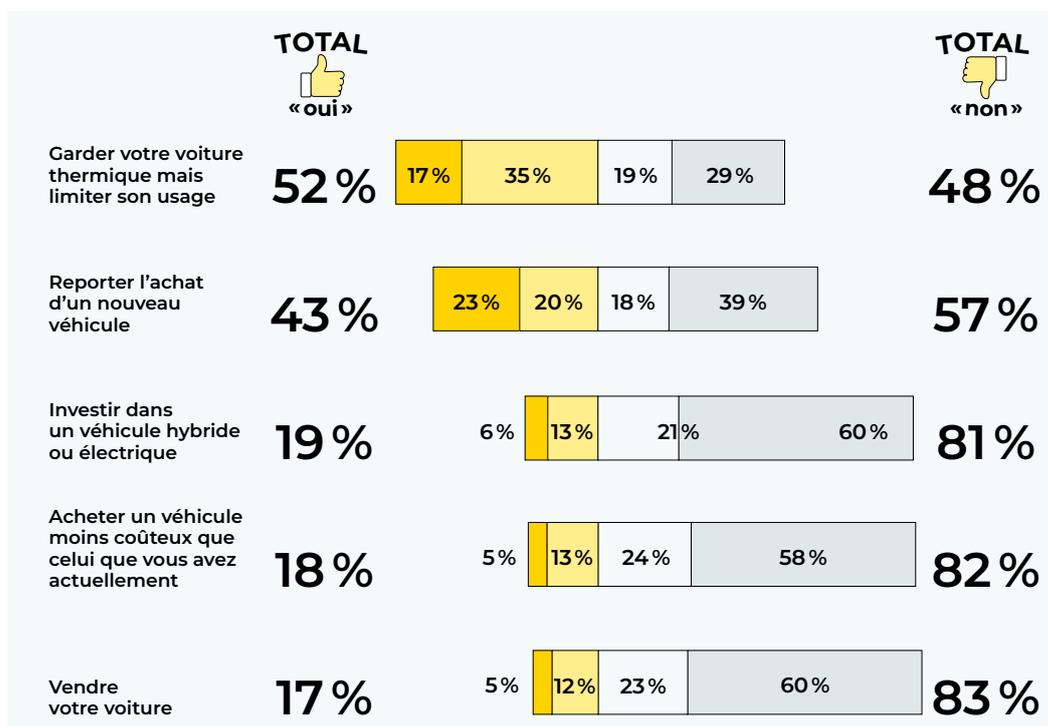
	Agglomération parisienne	Com. urbaine de province	Commune rurale
Rendre visite à vos proches, à vos amis	66%	80%	90%
Faire les courses, récupérer les enfants à l'école, vous rendre à des rendez-vous médicaux	64%	78%	91%
Partir en vacances ou en week-end (versus train ou avion)	68%	77%	83%
Vous rendre au travail	56%	75%	87%

B. LES AUTOMOBILISTES RÉSOLUS À GARDER LEUR VOITURE

Dans un contexte économique tendu, **52% des automobilistes ont l'intention de conserver leur voiture thermique en 2024 tout en limitant son usage**, proportion particulièrement importante chez les artisans - commerçants (64%) contre 46% chez les employés - ouvriers. Parallèlement, **une part non négligeable (19%) s'apprête à acquérir un véhicule électrique ou hybride**. Parmi ces déclarants, on retrouve des dirigeants d'entreprise (27%), devant les salariés du public (21%) et les salariés du privé (20%).

Les plus jeunes sont les plus enclins à réaliser cet investissement : 29% des 25-34 ans envisagent l'achat d'une voiture électrique ou hybride contre 13% chez les plus de 65 ans.

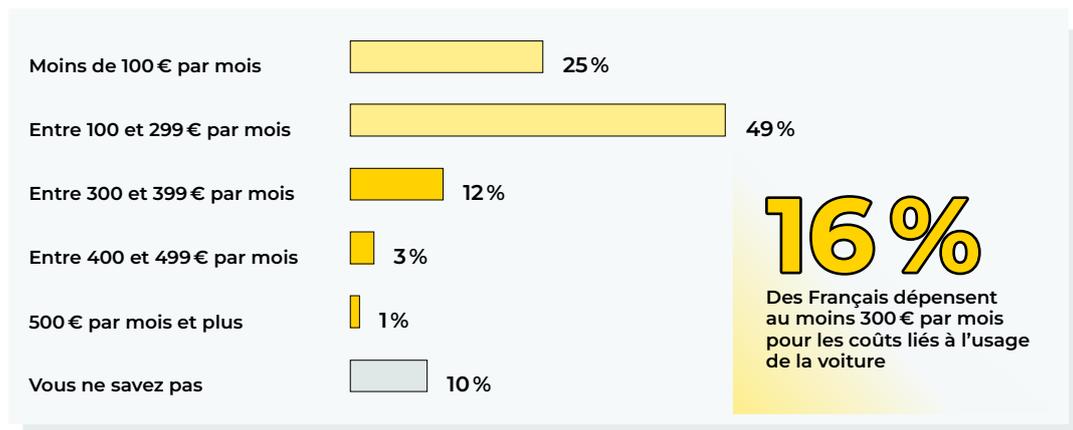
Seuls 17% d'entre eux envisagent de vendre leur voiture actuelle.



C. UN BUDGET QUI PÈSE ET QUI OBLIGE LES AUTOMOBILISTES, EN PARTICULIER LES PLUS MODESTES, À METTRE EN PLACE DES STRATÉGIES

Lorsque l'on demande aux Français d'évaluer les dépenses mensuelles liées à l'usage de leur voiture (hors achat ou leasing), près de la moitié d'entre eux (49%) situent ce budget entre 100 et 299€. Cette part est sensiblement plus importante pour les habitants de province qui sont 51% à se situer dans cette fourchette contre 37% pour les Franciliens.

Parallèlement, un quart des interrogés estiment leur budget mensuel à moins de 100€, 12% entre 300 et 399€, 3% entre 400 et 499€ et 1% à plus de 500€. 10% ne savent pas évaluer ce montant.



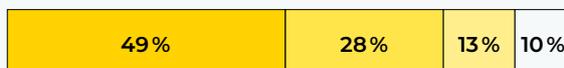
À noter que la proportion des dépenses inférieures à 100€ mensuels augmente significativement avec l'âge, entre 14% pour les 18-24 et 25-34 ans et 19% chez les 35-49 ans, 25% chez les 50-64 ans et 41% chez les 65 ans et plus, ce qui laisse supposer une moindre utilisation de la voiture pour les seniors, limitant ainsi leur budget.

1. Carburants, péages, assurances, réparations... diminuer les factures liées à l'usage

QUESTION: Pour diminuer les coûts liés à l'usage de votre voiture, diriez-vous que vous...?

Filtre: à ceux qui possèdent au moins une voiture, soit 88 % de l'échantillon

Faites le plein dans les stations qui proposent des prix plus bas, quitte à faire quelques kilomètres en plus



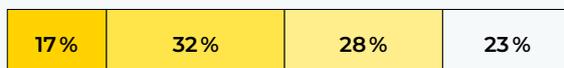
Essayez d'utiliser votre voiture le moins possible et limitez vos déplacements



Évitez de prendre l'autoroute (coût des péages)



Revoyez tous vos contrats (assurance, parking...) à la baisse



régulièrement
 de temps en temps
 rarement
 jamais

85%
des catégories de revenus pauvres évitent de prendre l'autoroute, dont 46% régulièrement

CONTRE

seulement **51%**
des catégories de revenus aisées dont 23% régulièrement

« L'économie de la débrouille » concernant les carburants utilisés séduit particulièrement les plus jeunes et les plus pauvres :

22%
des moins de 35 ans

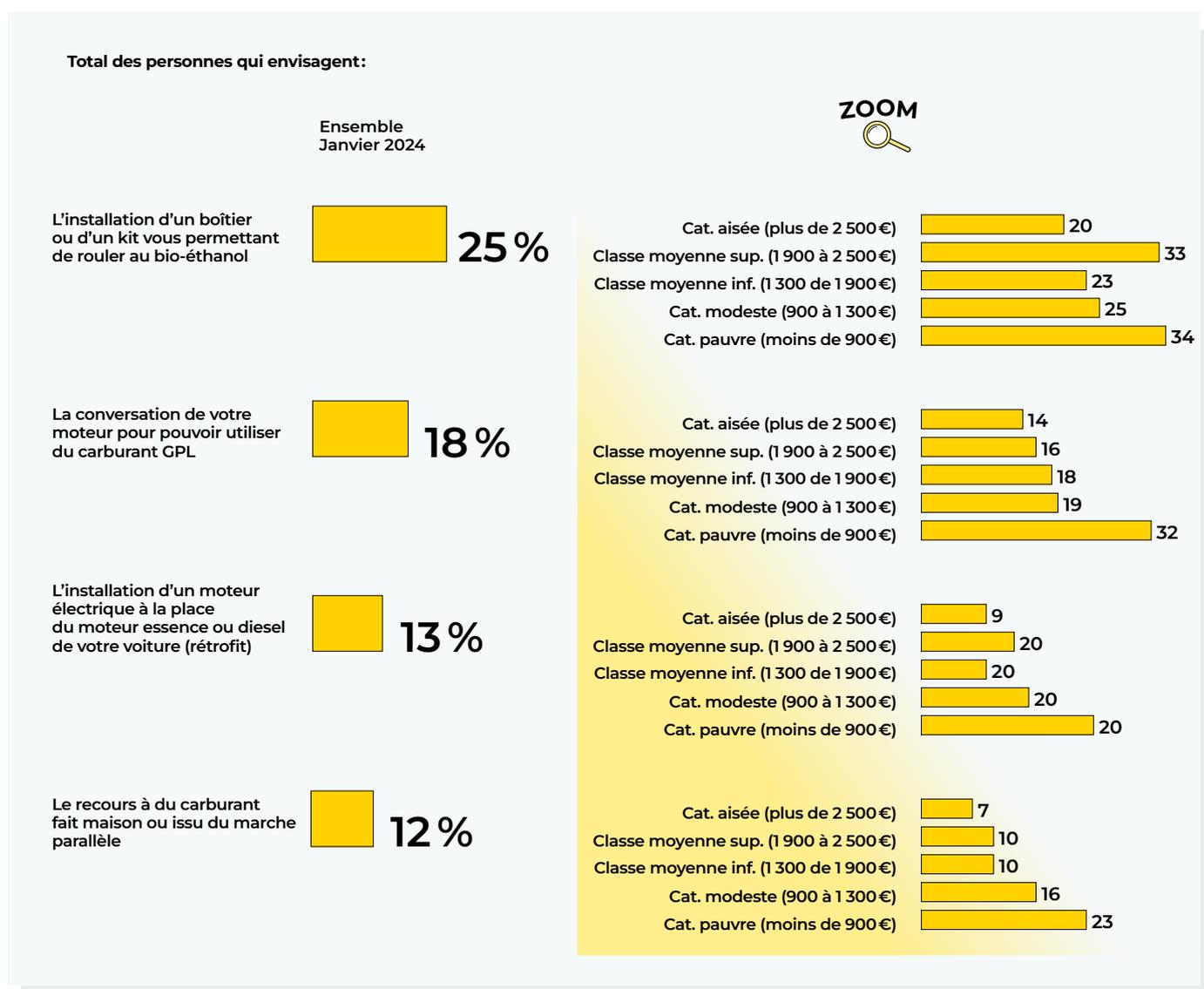
envisagent l'usage de carburants faits maison ou issus de l'économie parallèle

C'est donc sur l'usage de leur voiture au quotidien que les automobilistes misent pour limiter les coûts liés à leur mobilité. Parmi les stratégies développées, **le choix d'une station-service moins chère, quitte à faire plus de kilomètres, arrive en première position** pour 77% d'entre eux (dont 49% «régulièrement»), suivi d'un usage moins fréquent du véhicule (39% «régulièrement»). Ce sont d'ailleurs les personnes à faibles revenus (< 1 300€/mois) qui font le plus attention à limiter leurs déplacements (84% «régulièrement»).

Autre stratégie adoptée et lourde de sens symbolique: **65% des automobilistes évitent de prendre l'autoroute (dont 35% régulièrement)**. Les écarts se creusent entre catégories de revenus: 85% des automobilistes issus des catégories de revenus pauvres évitent les péages (dont 46% régulièrement) contre 51% pour ceux qui gagnent plus de 2 500€ par foyer (dont 23% régulièrement).

2. Changer de motorisation pour réaliser des économies

Le changement vers une autre énergie est également un moyen de diminuer la facture à l'usage, tout comme l'utilisation de carburants faits maison ou issus du marché parallèle.



Toutefois ce souhait de conversion vers d'autres énergies varie selon l'âge et la catégorie de revenus :

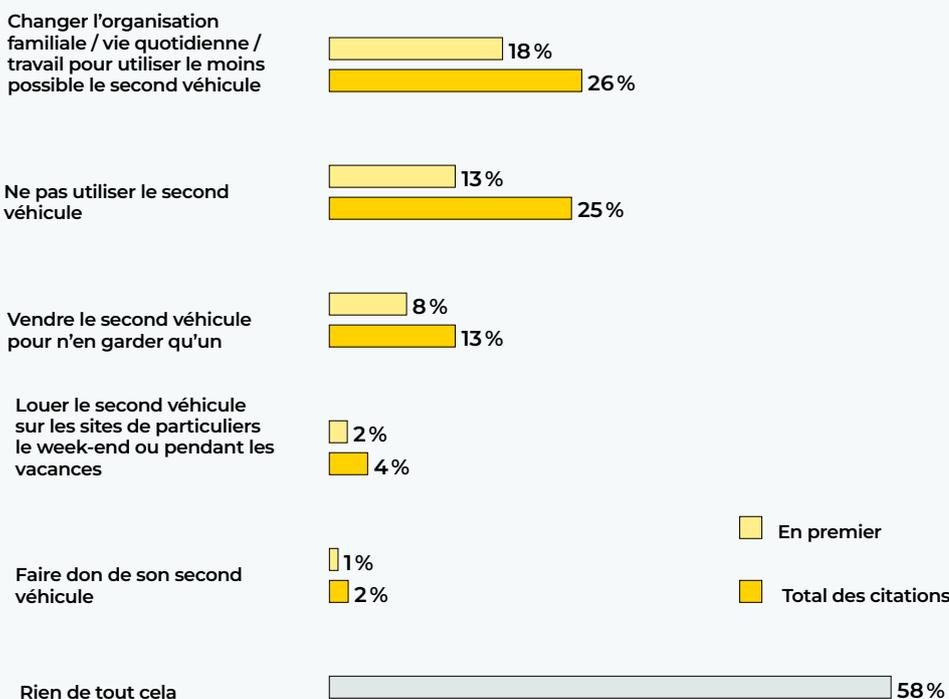
- Les automobilistes de moins de 35 ans (34 %) sont par exemple plus enclins que les plus de 65 ans (16 %) à se tourner **vers l'éthanol**, tout comme les catégories de revenu les plus faibles (34 %) par rapport aux plus élevées (20 %).
- **GPL** : 28 % des moins de 35 ans l'envisagent et 5 % ont déjà passé le cap, contre respectivement 11 % et 1 % chez les 65 ans et plus.
- **Changement d'un moteur thermique à l'électrique** : il varie de 8 % pour les plus de 65 ans à 23 % pour les moins de 35 ans, de 9 % pour les plus aisés contre 24 % pour les plus pauvres.

Enfin, l'usage de carburants faits maison ou issus du marché parallèle est lui aussi directement corrélé à l'âge et au niveau de revenu des répondants : il passe de 5 % pour les plus de 65 ans à 22 % pour les moins de 35 ans, de 7 % pour les revenus les plus importants à 23 % pour les populations les moins aisées.

3. Pas de remise en cause du deuxième véhicule dans l'évaluation des dépenses

QUESTION : Quelles solutions envisagez-vous de mettre en place pour faire baisser votre budget automobile ?

Filtre : à ceux qui possèdent deux voitures ou plus, soit 38 % de l'échantillon



Aux 38 % des interrogés possédant au moins deux véhicules, la question a été posée des solutions envisagées pour faire baisser le budget automobile. Près de 6 foyers sur 10 (58 %) ne remettent aucunement en question l'usage de leur deuxième véhicule.

Pour les autres, c'est l'organisation familiale pour limiter les déplacements qui arrive en première position (18 %), puis éviter d'utiliser ce deuxième véhicule (13 %) ou le vendre (8 %).

C'est le niveau de revenu qui impacte directement ces besoins d'adaptation : 61 % des catégories de revenus les plus bas changent leurs habitudes liées à l'usage de ce deuxième véhicule. À noter que ce sont ces Français qui multiplient les stratégies pour baisser la facture de leurs déplacements automobile. En effet, 72 % de ceux qui font du covoiturage modifient également l'usage de leur deuxième voiture, contre 39 % pour la moyenne des répondants.

Près de 6 Français sur 10

ne remettent pas en cause l'usage de leur deuxième véhicule pour faire baisser la facture

70 % des automobilistes les plus pauvres envisagent ou réparent eux-mêmes ou font réparer par un proche leur voiture

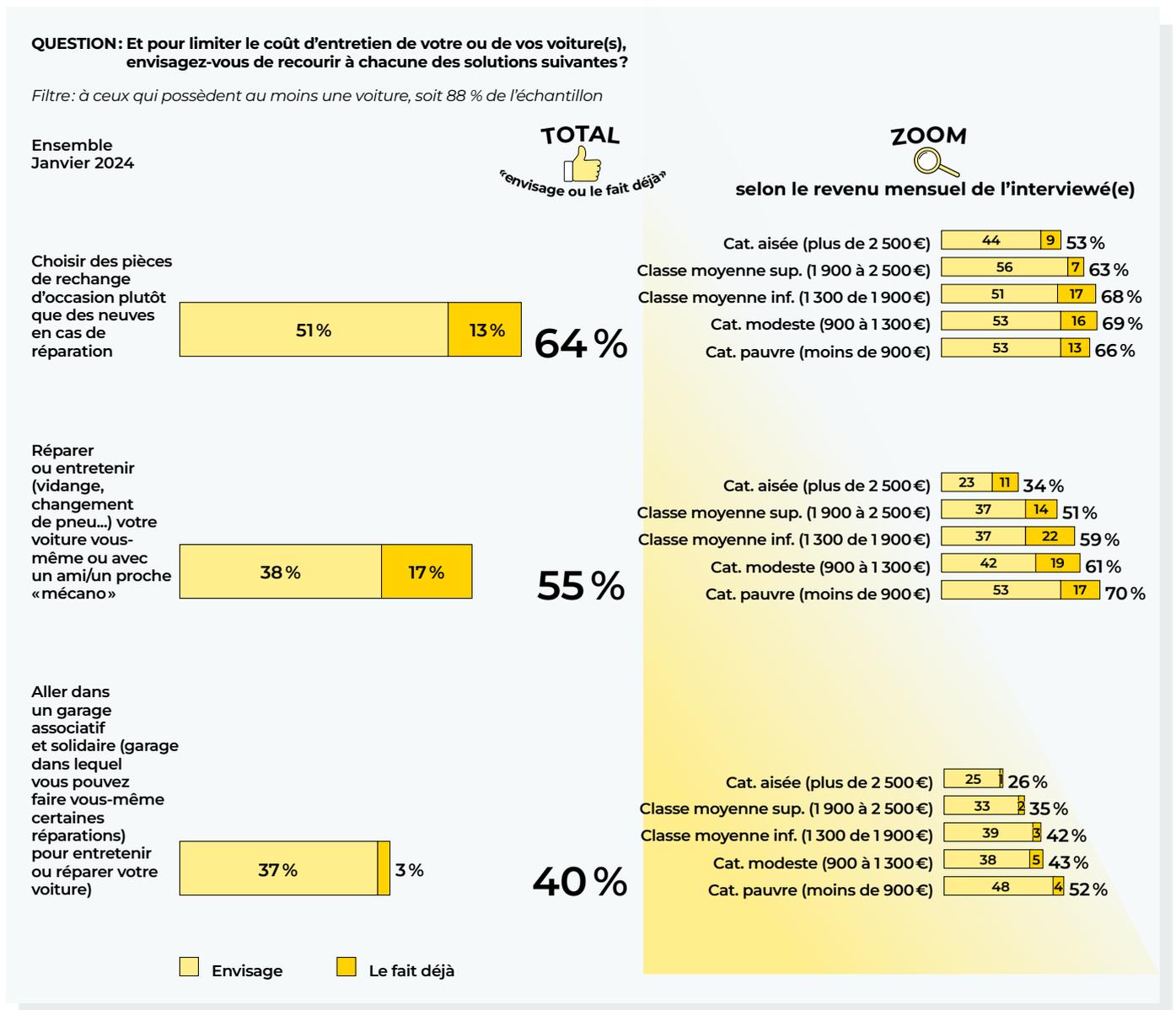
CONTRE

34 % des automobilistes les plus aisés

2

VERS UNE « ÉCONOMIE DE LA DÉBROUILLE » ?

Si l'usage du deuxième véhicule est remis en question par une minorité de Français, la proportion s'inverse concernant l'entretien de leur voiture, avec le développement d'une « économie de la débrouille » pour faire baisser les coûts.



Ces pratiques sont directement liées au niveau de revenu des interrogés: elles oscillent entre 53% chez les catégories les plus aisées et 69% chez les revenus modestes concernant le choix des pièces sur le marché de l'occasion; 34% et 70% pour les réparations par l'automobiliste ou par l'un de ses proches, 26% et 52% pour le recours à un garage solidaire.

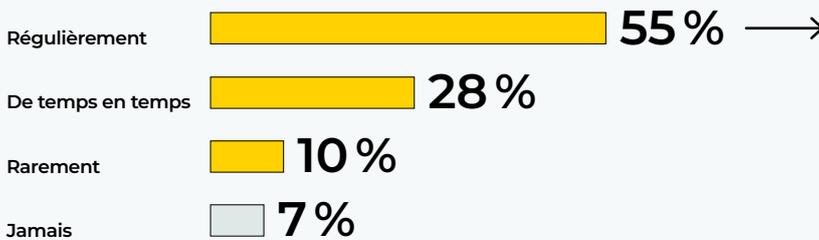
3 ÉCO-CONDUITE & COVOITURAGE: DES PRATIQUES EN CROISSANCE D'ABORD POUR LIMITER LES COÛTS

A. L'ÉCO-CONDUITE PRATIQUÉE PAR UNE MAJORITÉ D'AUTOMOBILISTES

Si une majorité des répondants indique adopter une éco-conduite, la fréquence de cette pratique mériterait d'être renforcée, notamment chez les jeunes conducteurs.

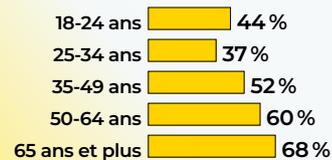
QUESTION: Pratiquez-vous ce qu'on appelle l'éco-conduite (éviter d'accélérer ou de freiner trop brutalement, limiter sa vitesse, ne pas faire chauffer le moteur le matin, etc.)?

Filter: à ceux qui possèdent au moins une voiture, soit 88% de l'échantillon



ZOOM

selon l'âge de l'intervisé(e)

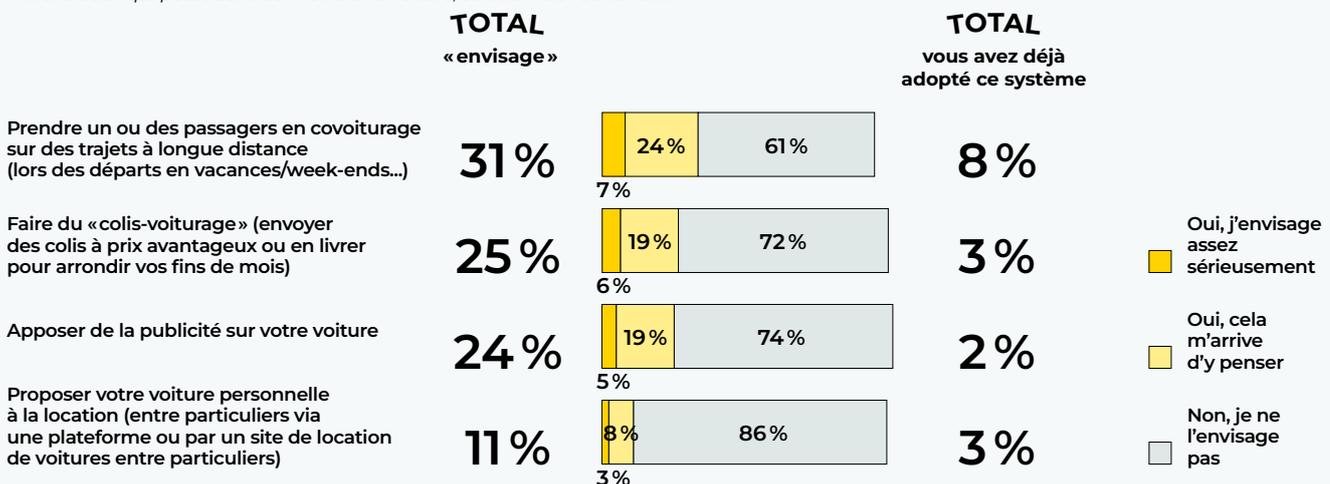


B. COVOITURAGE ET « COLIS-VOITURAGE »: LES JEUNES ET LES PLUS MODESTES AU RENDEZ-VOUS POUR PARTAGER LA FACTURE

Pour rentabiliser les coûts liés à l'usage de la voiture, les automobilistes se tournent également vers le partage des coûts: le covoiturage, le colis-partage, la location du véhicule, ainsi que l'apposition de publicité sont autant de pistes qui sont envisagées par les Français.

QUESTION: Pour rentabiliser les coûts liés à l'usage de votre voiture, vous seriez prêt à... ?

Filter: à ceux qui possèdent au moins une voiture, soit 88% de l'échantillon



La pratique régulière du covoiturage est plus répandue parmi les jeunes :

16%
chez les
18-24 ans et
13%
chez les
25-34 ans

46%
des moins
de 35 ans
envisagent
le covoiturage

CONTRE

20%
des plus
de 65 ans

37%
des automobilistes
les plus pauvres
seraient prêts à faire
du colis-voiturage

CONTRE

15%
chez les
plus aisés

Ces pratiques séduisent particulièrement les jeunes automobilistes : 46 % des moins de 35 ans envisagent le covoiturage contre 20 % chez les plus de 65 ans ; 34 % le « colis-voiturage » contre 15 % chez les seniors ; 32 % la publicité contre 13 % chez les plus âgés et 26 % des 18-24 ans sont prêts à louer leur voiture contre 3 % des seniors.

Elles sont intimement liées au niveau de revenu des répondants.

QUESTION: Pour rentabiliser les coûts liés à l'usage de votre voiture, vous seriez prêt à... ?

Filtre: à ceux qui possèdent au moins une voiture, soit 88% de l'échantillon

ZOOM



selon le revenu mensuel de l'interviewé(e)

Total Envisage: Ensemble Janvier 2024

Prendre un ou des passagers en covoiturage sur des trajets à longue distance (lors des départs en vacances/ week-ends...)

31%

Faire du « colis-voiturage » (envoyer des colis à prix avantageux ou d'en livrer pour arrondir vos fins de mois)

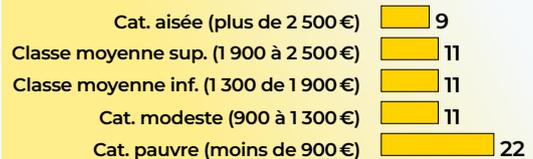
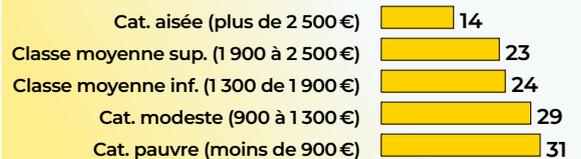
25%

Apposer de la publicité sur votre voiture

24%

Proposer votre voiture personnelle à la location (entre particuliers via une plateforme ou par un site de location de voitures entre particuliers)

11%



Pourtant, se proposer en tant que conducteur pour la pratique du covoiturage n'est pas encore un réflexe pour les automobilistes, qui ne sont que 7% à le faire « régulièrement. » Cette pratique est particulièrement prisée par les jeunes conducteurs.

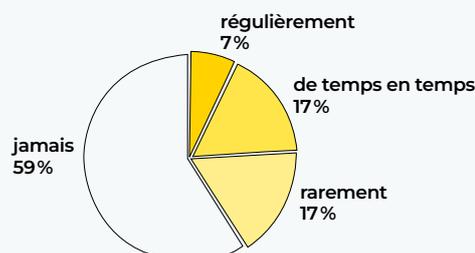
QUESTION: Pratiquez-vous le covoiturage en tant que conducteur (par exemple: vous transportez dans votre véhicule un ou des collègues, voisins ou une des personnes contactées par une plateforme de covoiturage)?

Filtre: à ceux qui possèdent au moins une voiture, soit 88% de l'échantillon

ZOOM



selon l'âge de l'interviewé(e)

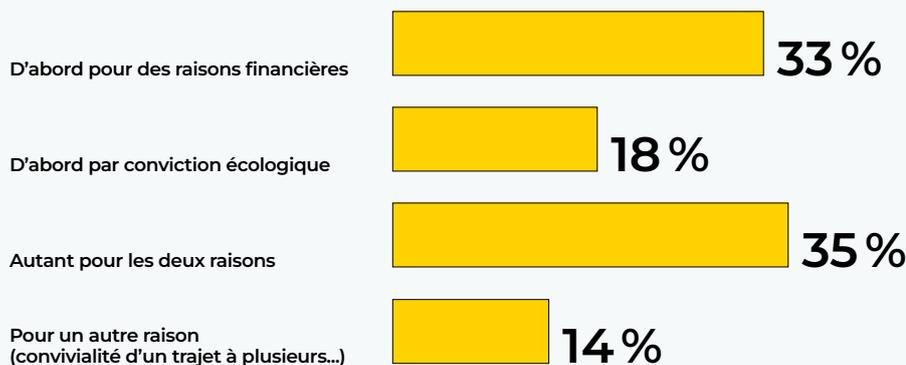


C. DES PRATIQUES ENCORE TROP TIMIDES POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

La principale raison pour les conducteurs de proposer leur véhicule en covoiturage est financière, même si la conviction écologique entre également en considération. Elle varie notamment en fonction de l'âge et du lieu d'habitation des automobilistes.

QUESTION: Et pratiquez-vous le covoiturage...?

Filter: à ceux qui pratiquent le covoiturage en tant que conducteur «régulièrement» ou de «temps en temps», soit 21% de l'échantillon



L'argument pécuniaire est particulièrement important pour les 18-24 ans (48% contre 18% chez les plus de 65 ans), qui s'orientent vers le covoiturage pour d'autres raisons qu'écologiques ou financières, comme la convivialité, à hauteur de 47%. Les habitants des communes rurales sont également très sensibles à l'argument financier (44%), là où les habitants de l'agglomération parisienne sont 31% à indiquer le pratiquer par conviction écologique. On peut supposer que les premiers parcourent plus de kilomètres au quotidien que les deuxièmes.

44%
des habitants
de communes
rurales pratiquent
le covoiturage
d'abord pour
des raisons
financières

31%
des habitants
de l'agglomération
parisienne le font
en premier lieu
par conviction
écologique

62%
des automobilistes
se disent mal
informés
sur le dispositif
du «leasing social»

4

DES FRANÇAIS MOYENNEMENT INFORMÉS:

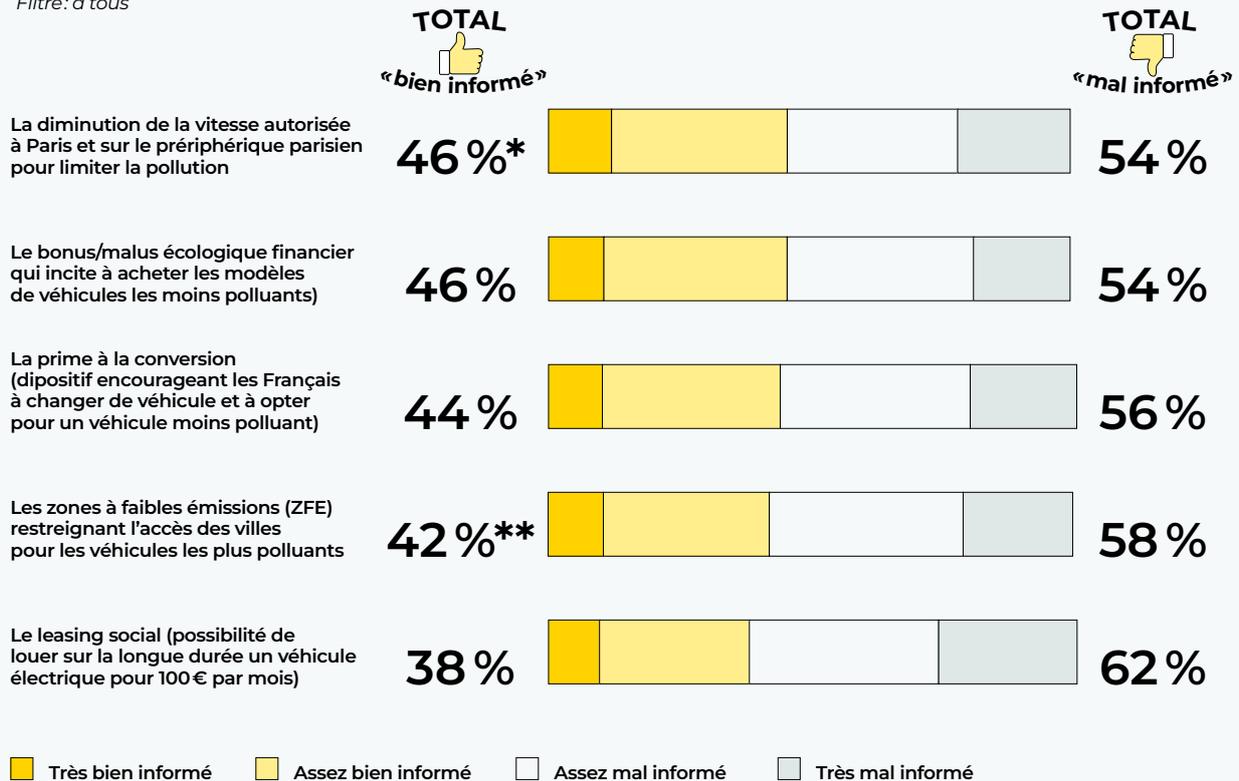
DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT ET TRANSITION ÉCOLOGIQUE

A. DISPOSITIFS GOUVERNEMENTAUX: MOINS D'UN FRANÇAIS SUR DEUX INFORMÉ

Les automobilistes interrogés se sentent plus ou moins bien informés sur les mesures mises en place par les pouvoirs publics pour accompagner la transition écologique du parc roulant.

QUESTION: Pour chacun des dispositifs suivants mis en place par le Gouvernement pour accompagner la transition écologique, diriez-vous que vous êtes très bien informé, assez bien informé, assez mal informé ou très mal informé ?

Filtre: à tous



* Île-de-France: 58%

** 100 000 à 1 999 999 hab: 45%
 20 000 à 99 999 hab: 39%
 2 000 à 19 999 hab: 35%

Les habitants de l'agglomération parisienne se sentent logiquement mieux informés (58 %) que les habitants des communes de province (43 %) à propos de la diminution de la vitesse autorisée à Paris et sur le périphérique parisien.

Sur le bonus-malus écologique, les dirigeants d'entreprise se sentent « bien informés » à hauteur de 56 %, contre 39 % des demandeurs d'emploi. Concernant le leasing social mis en place par le gouvernement afin de donner la possibilité à certains actifs de louer un véhicule électrique à moins de 100 € par mois, les artisans commerçants sont 48 % à se sentir « bien informés » sur le dispositif, contre 38 % des interrogés en moyenne.

B. ZOOM SUR LES ZFE-M: LES PLUS DÉPENDANTS N'ONT PAS CONSCIENCE DE L'ARRIVÉE PROCHAINE DES INTERDICTIONS

L'observatoire *Roole*¹ en 2023 a consacré l'ensemble de son enquête sur le thème: « ZFE-m: comment concilier transition écologique et justice sociale ? ». 1 000 Français avaient été sondés en 2022: 56 % d'entre eux déclaraient alors ne pas savoir ce qu'est une zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m).

Alors même que la loi Climat et résilience du 22 août 2021 a acté une montée en puissance de ces ZFE-m dans plusieurs collectivités au 1^{er} janvier 2025², elles restent encore méconnues des Français. Ils sont toujours 58 % à se sentir « très mal informés » sur ce dispositif de restriction de la circulation et du stationnement des véhicules les plus polluants qui fera prochainement partie intégrante des politiques publiques en matière d'amélioration de la qualité de l'air.

Ce niveau d'information ressenti varie particulièrement en fonction du lieu d'habitation du répondant: 60 % des habitants des communes rurales se disent « mal informés » sur les ZFE-m. Seuls 35 % des habitants de communes peu peuplées (<20 000 habitants) se disent « bien informés » contre 45 % dans les communes de plus de 100 000 habitants. En région Ile-de-France, une majorité des automobilistes se considère « bien informée » sur le dispositif.

On observe également des écarts dans la connaissance des ZFE-m selon le niveau de revenus: les catégories pauvres (38 %) et modestes (36 %) se sentent moins bien informées que les classes moyennes inférieures (46 %), les classes moyennes supérieures (49 %) et les catégories aisées (49 %).

1. Observatoire *Roole* x Ipsos:
« ZFE-m: comment concilier transition écologique et justice sociale ? », 2023.

2. Article 119 de la loi 2021-1104
du 22 août 2021 portant lutte
contre le dérèglement climatique
et renforcement de sa résilience
face à ses effets
<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043956924>

35 %
des habitants
des communes
de 2 000 à 20 000
hab. se sentent
informés
sur les ZFE-m

CONTRE

52 %
des Franciliens

36 %
des catégories
des modestes
se disent informés
des ZFE

CONTRE

49 %
des catégories
de revenus
supérieures
ou aisées

CONCLUSION

DE L'IMPORTANCE D'ACCOMPAGNER LES PLUS MODESTES DANS LA TRANSITION

Dans un contexte inflationniste et budgétaire contraint, l'enquête Ifop réalisée début 2024 sur le rapport des automobilistes à leur voiture et les moyens qu'ils déploient pour diminuer la facture démontre l'existence d'une France à deux vitesses. Celle des véhicules électriques haut de gamme, qui rechargent avec les chargeurs rapides sur l'autoroute, et celle des vieilles voitures thermiques poussées à bout, qui prend le réseau secondaire pour limiter ses dépenses.

Alors que le discours politique porte la nécessité d'une transition énergétique rapide du parc roulant, l'immense majorité de nos concitoyens, dont la dépendance à l'automobile est toujours prégnante, est entrée dans l'économie de la débrouille pour continuer à se déplacer chaque jour pour son travail, ses loisirs, aller à la rencontre des autres.

Pourtant, les politiques publiques se doivent d'accélérer pour assurer les objectifs environnementaux et sanitaires auxquels *Roole* souscrit pleinement pour limiter les impacts de nos déplacements.

Alors que 12 ZFE-m sont actuellement en vigueur et que plusieurs collectivités ont choisi d'appliquer un calendrier progressif de restrictions, plus de la moitié de la population ne se sent pas bien informée des mesures mises en place par les pouvoirs publics pour les accompagner dans ces nécessaires transitions. C'est particulièrement le cas dans les collectivités rurales ou extra-urbaines, où les automobilistes très dépendants de leurs voitures, plus modestes, réparent leurs vieilles voitures en achetant des pièces sur le marché de l'occasion, évitent les autoroutes et vont parfois jusqu'à se procurer du carburant sur le marché parallèle.

Ce sont ces automobilistes les plus contraints à la débrouille qui sont aussi les premiers à se voir interdire les centres villes dans les ZFE-m mises en place ou à venir.

Cette étude démontre que les plus fragiles trouvent des solutions pour avoir encore la possibilité de se déplacer. Elle met également en lumière la nécessité de les accompagner au mieux et de leur offrir à tous une solution de mobilité.

PARTIE 2



Roole a souhaité compléter cette étude par des témoignages de personnalités impliquées dans le déploiement de solutions de mobilité inclusive et plus respectueuses de l'environnement.

PAROLES D'ÉLUS ET REGARDS D'EXPERTS



CÉDRIC SZABO

Directeur des Maires ruraux de France

L'Association des maires ruraux de France (AMRF) fédère près de 12 000 maires ruraux au sein d'un réseau solidaire, en toute indépendance des pouvoirs et partis politiques.

Le sondage fait état d'une forte dépendance des jeunes de moins de 35 ans à la voiture partout en France, que ce soit pour se rendre au travail (77% d'entre eux) ou pour faire des courses (83%). Comment analysez-vous le rapport des jeunes ruraux à la voiture à l'heure où elle coûte de plus en plus cher ?

Ce qui coûte cher, c'est l'absence de solutions déployées pour les habitants ruraux. Ensuite le jeune doit faire face à du déplacement contraint vers des points indispensables à sa vie: formation, culture, sport, travail, santé...

La voiture reste un outil de «libération» et un écosystème qui prolonge le cadre privé. S'en départir pour des solutions alternatives qui n'existent pas est assez vite réglé! J'ajoute qu'à force de passer dessus, on en oublie le formidable réseau routier, notamment communal qui simplifie les déplacements automobiles. Ce réseau se détériore grandement du fait des choix nationaux de réduire les capacités des collectivités, communes et départements.

Aujourd'hui l'État investit seulement 30 millions d'euros par an pendant 3 ans dans le Plan France Ruralité sur la mobilité en zone rurale pour 88 % du territoire. C'est bien trop peu au regard des projets des communes rurales seules ou avec leurs outils intercommunaux (EPCI, PNR...). Pourtant, il y a bien des choses à faire, notamment grâce aux élus, de la sensibilisation aux changements de pratiques individuelles et collectives, au développement des mobilités douces, et surtout sur les actions des communes qui visent à réduire

l'obligation de se déplacer en voiture. Mais ça coûte cher et ça prend du temps sans garantie.

Covoiturage ou autopartage, le partage de la voiture est une pratique qui se développe pour réduire les coûts. C'est également une façon de rompre avec l'isolement, notamment dans les territoires ruraux. Quel regard portez-vous sur cette «mobilité partagée» ?

Ceci fait partie des solutions très anciennes et pratiquées, souvent de manière informelle, avant qu'elles soient «normées» et maintenant codifiées dans la loi. Quand un rural voit une personne qu'elle connaît descendre à la gare à pied, elle l'emmène. Quand une personne non mobile doit faire ses courses, des voisins lui rendent ce service. C'est donc parmi les bonnes solutions mais la pratique intensive en zones rurales, suppose des coûts d'animation qui ne sont pas aidés.

À ce jour, ces solutions ne sont vues que comme de la dépense de fonctionnement, par l'État et les entreprises. Payer des animateurs qui organisent le déplacement en zone rurale, organiser du covoiturage par l'employeur, ça coûte cher mais ça peut rapporter gros pour la qualité de vie du rural et la planète. Ce sont des choix qui ne sont pas mûrs dans la réflexion de la haute administration ou du secteur privé pour les zones rurales. Mais tous les conservatismes finissent par s'épuiser. Ça va venir.

L'AMRF, avec Unis-Cité, est à l'initiative du programme Mobili'terre lancé en 2021 qui vise

à sensibiliser élus et habitants des territoires ruraux aux pratiques de la mobilité économe en énergie fossile. Quel bilan en tirez-vous deux ans après son déploiement ?

C'était très enrichissant à plein d'égards. Ainsi, les jeunes ruraux mobilisés par Unis-Cité pour mener l'action avaient eux-mêmes des difficultés pour rejoindre leur lieu de mission. C'est une manière très simple de mesurer la réalité. Ensuite dans toutes les configurations observées, en résumé, les solutions présentes sont très décalées par rapport aux besoins complexes des habitants, qui de fait, renoncent à les utiliser.

Questionner des utilisateurs et des prescripteurs de solutions a fait émerger des solutions qui étaient théoriquement dans le plan de mobilité de l'outil intercommunal mais que personne n'avait initiées comme de l'auto-stop organisé, du covoiturage, des navettes à taille humaine, des lignes éphémères, etc. Ça a été en ce sens très stimulant. Ça aurait dû davantage inspirer le gouvernement mais la logique uniforme prime. Ce qui freine l'émergence de solutions adaptées sans compter le comportement parfois individualiste des habitants. Sans oublier non plus qu'aujourd'hui dans certaines écoles, on dévoie les enfants en leur présentant la voiture comme une solution de déplacement individuel! Comme quoi il y a du boulot et pas que pour les jeunes! Le volontarisme des élus reste le meilleur accélérateur pour écouter et accompagner les solutions issues de l'expérience du village.



FRANÇOIS DUROVRAY

Président du Conseil départemental de l'Essonne

François Durovray est également vice-président du Groupement des autorités responsables de transport (GART) et l'auteur d'un rapport remis en avril 2023 sur le développement des lignes de cars express en Île-de-France.

Les ménages modestes sont particulièrement exposés à l'inflation, et on voit que ce sont les milieux populaires qui sont les plus contraints à la débrouille pour préserver leur voiture pour leurs besoins quotidiens. En tant que Président d'un département francilien où le besoin de mobilité est très fort, comment analysez-vous les conséquences du contexte actuel sur la mobilité des plus fragiles ?

Les habitants d'un département de grande couronne comme l'Essonne que je préside, sont les prisonniers de leur voiture. Pour rejoindre une gare, un pôle d'échange multimodal ou simplement rejoindre leur lieu de travail car les transports en commun ne peuvent mailler rapidement les espaces extra-urbains. La conséquence de cela c'est une double peine : supporter les coûts d'entretien de leur véhicule et les tarifs des transports en commun. C'est incomparable avec le coût d'un trajet en métro de Vincennes à Châtelet par exemple. Donc l'éloignement de l'hypercentre est proportionnel à la charge financière mensuelle que les transports représentent pour les ménages de grande couronne, souvent les plus modestes. Face à cela, il faut réinventer l'équité territoriale dans une métropole comme l'Île-de-France, la plus grande d'Europe mais aussi l'une des plus riches. Je défends ces alternatives comme les réseaux de cars express ou le covoiturage dont l'Essonne est la championne francilienne !

Malgré l'intérêt économique et écologique que représentent l'autopartage et le covoiturage,

on voit qu'une minorité de Français les pratique en tant que conducteur. Menez-vous au sein de votre département des actions pour favoriser le partage de la voiture ?

Compte tenu des compétences qui sont les nôtres, le Département a des marges de manœuvre limitées. Pour autant, nous activons tous les leviers possibles. Tout d'abord en tant qu'employeur ; avec plus de 4 000 agents, nous avons une politique volontariste pour inciter financièrement à cette pratique. Nous avons signé des conventions avec les leaders du secteur, Karos et BlaBlarCar city pour leur faire bénéficier d'avantages financiers tout comme auprès des jeunes Essonnais de 18-25 ans. L'objectif est de leur mettre le pied à l'étrier pour que le covoiturage devienne un réflexe quotidien. Et les résultats sont très encourageants ; en 2023, 80 000 courses ont été effectuées. Une « mobivolution » est « en route », j'en suis convaincu au vu des résultats du terrain que je constate.

Vous êtes l'auteur du rapport « L'avenir des mobilités en Île-de-France. Plan d'urgence pour la grande couronne », cosigné par de nombreux élus essonnais. Au regard des résultats de ce sondage, quels sont selon vous les grands défis de la mobilité pour les Franciliens ?

Ce rapport avait pour objectif de mettre sur la place publique les difficultés rencontrées par les « Grands Franciliens » pour se déplacer au quotidien mais également à ouvrir de nouveaux chemins pour penser

l'avenir des mobilités. J'assume des propositions parfois iconoclastes pour faire bouger les lignes : la meilleure mobilité est la non-mobilité, le télétravail a révélé cette voie suite à la crise sanitaire, adapter la tarification des transports en commun à leur fréquentation, le « yield management », créer des liaisons express comme celle qui existe sur l'A10 et qui est saturée, victime de son succès. C'est l'objet de mon dernier rapport en tant qu'administrateur d'IDFM qui propose une centaine de lignes de cars express en Île-de-France avec un confort de voyage qui permet de travailler, se reposer ou se divertir. Enfin, il faut un dialogue beaucoup plus opérationnel avec les « générateurs de mobilités », c'est-à-dire les entreprises – qui financent une part majeure des transports en commun – ou les universités pour travailler sur les plages horaires d'arrivée et de départ. Les salariés, à l'heure de la flexibilité du temps de travail, doivent encore tous arriver au travail et en partir sur la même plage horaire de 30-45 minutes soir et matin ? Les entreprises sont des acteurs clés dans le domaine des mobilités. Ce changement dans le domaine des mobilités est également celui des conducteurs dont, à la lecture du sondage Ifop-Roole, je sens la maturité nécessaire pour évoluer dans leur comportement, notamment en matière d'autopartage. Enfin, je remarque que contrairement à une idée reçue, les automobilistes ont désormais intégré les questions environnementales liées à l'usage de la voiture. Certes l'incitation financière est la première motivation mais cela démontre que des leviers positifs, et non négatifs, peuvent « verdier » les comportements.



JEAN-LUC DUPONT

Maire de Chinon (Indre-et-Loire)

Jean-Luc Dupont est également président du Syndicat intercommunal d'énergie d'Indre-et-Loire (SIEIL) et vice-président de la Fédération nationale des collectivités concédantes et régies (FNCCR).

D'après le sondage, 91% des habitants des communes rurales sont dépendants de leur voiture pour leurs besoins quotidiens. En tant que maire d'une commune rurale située dans un territoire où le besoin de mobilité est prégnant, comment interprétez-vous ce résultat ?

Il est indispensable de bien distinguer la mobilité des « rats des villes » et celle des « rats des champs ». Les urbains ont logiquement une offre de transports publics adaptée et disposent d'alternatives à la voiture pour leurs déplacements quotidiens. Ceux qui habitent plus loin du centre-ville deviennent dépendants de leur véhicule, que cela soit pour leur travail, leurs loisirs ou leurs déplacements de santé. C'est le cas bien sûr pour Chinon, où bon nombre de nos concitoyens se rendent régulièrement à Tours, qui se situe à plus de 50 kilomètres. Dans les politiques publiques, c'est bien souvent la double peine pour les Chinonais: du fait de la pollution en ville, des politiques de restrictions de circulation sont mises en place par les élus qui ne veulent plus de vieilles voitures à Tours et développent pour cela l'offre de transports publics... pour leurs habitants. Et ceux qui dépendent vraiment de leur voiture n'ont pas vraiment de solution, ou alors celle de multiplier leur temps de transport par deux...

Vous présidez le syndicat d'énergie d'Indre et Loire (SIEIL), qui est fortement impliqué pour développer le mix énergétique dans un département essentiellement rural. À la lumière de ce sondage, quelles sont

les actions qui vous semblent importantes pour améliorer l'information de nos concitoyens sur les politiques publiques favorisant la transition énergétique ?

En 2012, le SIEIL était en effet le premier syndicat de France à déployer des bornes de recharge pour véhicules électriques à l'échelle du département. Depuis 2018, nous avons créé une Société publique locale (SPL), Modulo, qui s'étend dorénavant dans dix départements, ce qui permet d'offrir un service public de la recharge coordonné et optimisé. Nous travaillons également avec les professionnels sur la méthanisation pour produire du biométhane local pour les professionnels, et nous sommes engagés dans le premier écosystème hydrogène du département.

Pourtant, le message qui ressort de ce sondage est clair: le quotidien de nos concitoyens, c'est de pouvoir continuer à se déplacer. Il est indispensable de faire comprendre aux automobilistes que la transition énergétique peut être accessible au plus grand nombre financièrement. Une voiture électrique a beaucoup moins de frais de maintenance, l'énergie est moins chère que le carburant. Pour un Chinonais qui a la possibilité de se recharger au travail à Tours, c'est une opportunité au quotidien pour ses trajets pendulaires. Pour d'autres usages, c'est moins adapté et d'autres opportunités existent. C'est pourquoi nous nous sommes engagés sur le disque vert, qui offre deux heures de stationnement aux véhicules électriques, hybrides, E85, GPL, GNV ou utilisés en autopartage. Ce serait un levier pour communiquer et réconcilier « rats des villes » et « rats des champs ».

Vous avez mis en place un service de location de véhicules à tarif solidaire à Chinon. Pouvez-vous nous en dire plus sur son fonctionnement ? Quel bilan en tirez-vous à date ?

Mobilité emploi 37 dispose d'un point relais mobilité inclusive rue Auguste-Correch à Chinon. Il propose un service de location aux personnes inscrites dans un parcours d'insertion professionnelle et qui n'ont pas de solutions de mobilité pour s'y rendre. Une tarification solidaire, à partir d'1,50€ par jour de location pour les vélos à assistance électrique, 3€ par jour pour les scooters et 5€ par jour pour les voitures, s'applique à toute personne ayant un quotient familial de la CAF inférieur à 770€.

Ce service aide des personnes en situation de grande précarité qui n'ont pas d'autres solutions pour se rendre au travail. Mais qu'en est-il des personnes qui sont sous les radars, qui n'ont pas encore trouvé de situation professionnelle, et qui auraient réellement besoin d'un véhicule pour y parvenir ? Nous aimerions aller encore plus loin. Nous avons suivi avec beaucoup d'attention la loi sur le réemploi des véhicules qui vient d'être adoptée à l'unanimité. En notre qualité d'autorité organisatrice de la mobilité, nous allons voir comment, à l'échelle de notre territoire, avec les associations, entreprises et garages solidaires, nous pouvons récupérer des véhicules promis à la destruction pour les proposer aux populations les plus modestes.



CHLOÉ BERNARD

Secrétaire exécutive du Groupe Bernard

Le Groupe Bernard possède 120 établissements dédiés à la distribution automobile et de véhicules industriels en France. Il est également engagé en faveur d'initiatives de mobilité solidaire.

Avez-vous observé des effets causés par l'inflation sur votre activité? Notre sondage indique par exemple que 43% des Français ont l'intention de reporter l'achat d'une voiture neuve en 2024.

Oui, bien sûr. Le prix moyen des véhicules neufs a progressé de +20% depuis 2018, impacté par l'augmentation des coûts de production mais également par la montée en gamme des véhicules et la transition vers l'électrique. Cette augmentation a directement touché le pouvoir d'achat de nos clients, éloignant une partie de la population du marché des véhicules neufs.

Face à cette réalité, tout l'écosystème est conscient de la nécessité de trouver et proposer des solutions de mobilité innovantes et abordables.

Le leasing social, par exemple, a joué un rôle important dans l'accessibilité aux véhicules neufs électriques. Le gouvernement avait fixé une jauge de 20 000 véhicules qui, face au succès de la mesure, est passée à 50 000 unités.

La tendance croissante vers le marché des véhicules d'occasion et les solutions de financement comme le leasing sont d'autres pistes d'adaptation.

Luca de Meo a, quant à lui, souligné lors du salon de Genève la nécessité d'une réglementation favorisant la conception de petites voitures et son ambition de stimuler une coopération entre les constructeurs européens pour réduire les coûts et favoriser le développement de véhicules plus abordables.

D'après le sondage, près de 80% des Français restent dépendants de leur voiture pour leurs besoins

quotidiens. Comment interprétez-vous cette donnée?

Au-delà du symbole de liberté que représente la voiture, cette statistique révèle avant tout une réalité où le véhicule personnel demeure central et indispensable.

Cette réalité se traduit même jusqu'à ce qu'on appelle la «précarité mobilité», une situation où l'accès limité à l'automobile rend difficile la possibilité de s'engager activement dans la vie sociale et de travailler. L'initiative [donnezvotrevoiture.org](https://www.donnezvotrevoiture.org), lancée par *Roole* avec la Fédération de garages solidaires Solidarauto, est une réponse concrète à cette problématique en facilitant le don de véhicules à des personnes en situation de précarité mobilité, leur permettant ainsi de retrouver une autonomie essentielle.

Ainsi, malgré les macro-tendances telles que l'urbanisation, le télétravail ou les enjeux de décarbonation qui conduisent à une diminution de l'utilisation de la voiture et encouragent l'usage des transports en commun et du vélo, la voiture reste une nécessité incontournable, en particulier dans les zones rurales et périurbaines. Il est donc nécessaire de développer des solutions de mobilité adaptées à chaque contexte territorial. Cela implique de reconnaître et d'adresser spécifiquement les défis rencontrés par les résidents des territoires où la dépendance à la voiture est une réalité quotidienne, non par choix, mais par nécessité. Ces efforts doivent se faire sans stigmatiser ou culpabiliser les personnes pour qui le véhicule personnel reste la seule option pour se déplacer, tout en poursuivant les objectifs de transition écologique.

Comment anticipez-vous le futur du marché de l'automobile?

Je suis profondément attachée à la liberté de mouvement, et je suis convaincue que la voiture y joue un rôle crucial, en facilitant l'accès à l'emploi, aux loisirs et aux services essentiels, tout en contribuant au lien social et à la cohésion territoriale. Je suis également consciente de la nécessité de repenser notre façon de nous déplacer pour répondre aux défis environnementaux.

Le futur de l'automobile sera marqué par une transition vers une mobilité durable et flexible, caractérisée par l'usage plutôt que la propriété. Cette nouvelle perspective intègre une variété d'options telles que le covoiturage, l'autopartage, la location courte durée, la location longue durée. L'automobile de demain sera également largement électrique. Un segment du marché concernera des véhicules plus compacts, plus légers, plus sobres, répondant ainsi à la philosophie du «juste ce qu'il faut» – une approche de retour à l'essentiel, à l'opposé de la surconsommation. Ces transformations reflèteront, avant tout, les préférences des consommateurs, motivés par une conscience écologique et des contraintes budgétaires. Nous nous dirigeons vers une mobilité multimodale, où la diversité des solutions de transport reflètera les évolutions sociétales et technologiques, s'inscrivant pleinement dans les efforts de décarbonation du secteur automobile.



OSCAR BOURGEOIS

CEO et cofondateur de Cartage

Cartage est le premier service d'assurance à la journée dédiée à la voiture partagée.

Partager la voiture aide à limiter les coûts et les émissions de CO₂. Comment encourager davantage les Français à cet usage ?

C'est tout notre sujet chez Cartage: comment passer le cap du «je prête ma voiture»? Selon nous, toute la clé de la voiture partagée – sans mauvais jeu de mots – réside dans la confiance. C'est pour cela que nous n'adoptons pas une logique de marketplace uniquement basée sur le financier: aujourd'hui, louer sa voiture personnelle à des complètes inconnus en échange d'un petit complément de revenus, cela reste compliqué. D'autant plus qu'aujourd'hui, la concurrence sur les marketplaces est rude, avec une majorité de flottes professionnelles équipées de boîtiers connectés...

Nous souhaitons d'abord faire en sorte que les gens comprennent qu'ils peuvent prêter: ils ont le droit (modulo cas spéciaux comme celui des voitures de fonction, où le prêt est parfois tout bonnement interdit). Mais ce faisant, ils s'exposent à des risques, notamment financiers: et c'est ce risque que nous venons lever avec Cartage.

Nous voulons faire en sorte que chacun commence par prêter à son entourage de confiance – cela peut être simplement un voisin que l'on croise de temps en temps, mais assez pour être certain qu'il ne va pas simplement se volatiliser avec notre voiture.

C'est pour cela que nous avons créé la première solution d'assurance à la journée qui permet à tout le monde – même les jeunes conducteurs – de s'assurer sur toutes les voitures de son entourage (famille, amis, voisins...) pour les emprunter.

En 3 clics et pour seulement 5 € la journée. Et pour limiter encore plus les frais pour nos utilisateurs nous développons un réseau de territoires partenaires qui abondent financièrement: cela ne coûte plus qu'1 € dans les territoires cartageurs.

Pour des raisons budgétaires, on voit que les publics les plus précaires sont les plus prescripteurs dans le partage de la voiture. Faites-vous le même constat au sein des utilisateurs de Cartage ?

Cartage est lancé depuis juillet dernier, les données collectées sont donc encore trop limitées pour décerner une forte tendance. Nous identifions plutôt une étendue très vaste des cas d'usage: du prêt à l'intérieur d'une même famille, notamment à des jeunes conducteurs; du prêt à un voisin parce que sa voiture est en panne; du prêt pour des vacances...

Mais ce que nous identifions déjà c'est que le partage de voitures est partout en France, peu importe le territoire. Et justement, les territoires qui nous contactent pour travailler avec nous sur ces questions, vont de l'arrondissement de Paris, à une commune d'agglomérations complètement rurales, en passant par des mairies en petite couronne.

Voyez-vous une croissance forte de cette utilisation partagée de la voiture dans les prochaines années, ou au contraire, des freins à son développement ?

Je pense très sincèrement que le contexte est ultra-favorable au développement de la voiture partagée:

que ce soit d'un point de vue économique avec la mise en place des ZFE, le passage à l'électrique en 2035, et donc un coût de mobilité en constante augmentation; ou encore sur le plan écologique, avec notamment la nouvelle génération dont je fais partie qui se désintéresse de plus en plus de la possession pour s'orienter vers une économie de la fonctionnalité.

Le marché de la mobilité partagée dans sa globalité est en explosion – trottinettes et vélos partagés en libre-service, flottes d'autopartage, covoiturage... – et l'utilisation partagée de la voiture doit en faire partie. Elle en est encore au début car le changement d'usage prend du temps, mais nous ne sommes qu'au début d'un phénomène de grande ampleur.



RAPHAËL RUEGGER

Élu à Neuvy-sur-Barangeon et cofondateur de la FFTM

La Fédération française des trucs qui marchent met en lumière des initiatives portées par des élus locaux qui ont fait leurs preuves sur le territoire et qui peuvent être dupliquées partout en France.

Dans votre commune, quelles sont les populations les plus touchées par les effets de l'inflation sur leur mobilité ?

Neuvy-sur-Barangeon est un village de 1 100 habitants situé à 20 kilomètres de Vierzon et à 30 kilomètres de Bourges, les deux villes les plus proches. Les habitants y travaillent, y font une partie de leurs courses, s'y soignent et s'y divertissent. La voiture est donc essentielle pour tous. L'inflation touche fortement les actifs qui ont recours à la voiture chaque jour de la semaine pour aller travailler. Pour les plus modestes, le coût de ces déplacements quotidiens représente une part importante de leur budget. Le montant de la facture double (quand ce n'est pas plus important) pour les foyers qui ont besoin de deux véhicules : aller travailler, emmener les enfants à l'école ou pour leurs activités... Autre population fortement touchée : les retraités. Ils ont plus de temps pour sortir, se divertir et pour retrouver du monde mais ils ne peuvent parfois plus se le permettre. Du moins, pas aussi souvent. La mobilité est synonyme de liberté et de lien social. Le problème, c'est que cette liberté coûte cher et qu'elle est aujourd'hui facteur d'inégalités.

Ce contexte économique ou l'urgence climatique ont-ils accéléré la mise en place de solutions dans votre commune pour préserver cette mobilité ? L'un a-t-il été plus moteur que l'autre ?

Il y a des choses qui relèvent de la collectivité, comme l'installation de

plus de bornes de recharges électriques et c'est un fait, elles sont de plus en plus utilisées. Il y a des choses qui relèvent de l'entraide citoyenne avec de plus en plus de personnes qui proposent à leurs voisins et connaissances de partager un trajet vers une destination commune. Enfin, en partenariat avec d'autres échelles territoriales (communauté de communes, département, région) et des organisations de service public, on amène du service public au plus près des gens. Plutôt que d'avoir cinquante personnes qui se déplacent pour se rendre au centre des finances publiques par exemple, celui-ci vient à la rencontre des habitants via la permanence de France Services.

Vous êtes aussi le fondateur de la Fédération française des trucs qui marchent, avez-vous identifié des initiatives qui peuvent apporter des solutions à ce contexte ?

Lorsqu'elle est pleinement considérée comme un service public, la mobilité peut être formidable. Dans le PETR (pôle d'équilibre territorial et rural) du Pays de Langres, les bus qui tournaient à vide dans la campagne, polluaient, coûtaient cher et rendaient peu service aux habitants ont tous été supprimés et remplacés par quelques vans en transport à la demande. Concrètement, les habitants réservent leur trajet et l'itinéraire qu'ils désirent. C'est un carton ! Plus de 8 000 trajets par an, un meilleur bilan carbone, des économies, un service de meilleure qualité. Certaines initiatives sont parfois surprenantes : à Villerouge-Termenès dans l'Aude (à 30 kilo-

mètres des premiers commerces et services), un véhicule est mis à disposition des 150 habitants en autopartage. Plus de 60 personnes l'utilisent et réalisent près de 30 000 kilomètres par an.



THOMAS MATAGNE

Président et fondateur d'Ecov

Ecov est une entreprise à impact qui vise à faire de la voiture un transport collectif, avec l'ambition de réduire les conséquences environnementales et sociales de la dépendance à la voiture, en particulier dans les zones rurales et périurbaines.

D'après le sondage, seulement 2 à 3 Français sur 10 envisagent le covoiturage longue distance pour réduire leurs frais. Une tendance plus prononcée chez les Français les plus fragiles financièrement... Comment expliquez-vous cette proportion ?

Tout d'abord, si 2 à 3 Français sur 10 pratiquaient vraiment le covoiturage longue distance, les gains de pouvoir d'achat et les émissions évitées seraient déjà significatifs. Néanmoins, effectivement, il est étonnant que la proportion ne soit pas plus élevée, car pour le covoiturage longue distance, l'incitation à partager ses frais est significative. Ces chiffres illustrent le fait que le covoiturage n'est encore qu'à ses débuts, et que si on veut augmenter le taux d'occupation, il faut s'intéresser à d'autres facteurs qu'à la seule question monétaire. Et ce d'autant plus si on s'intéresse aux trajets du quotidien.

Comment convaincre les automobilistes de faire plus de covoiturage, et plus généralement, d'essayer de nouvelles solutions de mobilité pour faire de la voiture un « transport collectif » ?

En réalité, je pense qu'il faut plutôt prendre la question dans l'autre sens. *Pourquoi les automobilistes prennent-ils leur voiture seuls ?* Ce n'est pas parce qu'ils aiment la bagnole, par envie, par habitude ou par reconnaissance sociale. Les automobilistes sont seuls dans leur voiture principalement parce qu'ils ne savent pas faire autrement et parce qu'ils manquent d'alternatives de qualité.

Pour concurrencer la voiture individuelle, il est possible d'agir sur différentes variables: le coût monétaire (coût réel, direct), mais également le coût temporel (temps de trajet, temps perdu en détours et attente, temps de préparation en amont, temps perçu du risque, flexibilité, etc). Considérer l'ensemble des facteurs, c'est ce qu'on appelle le « coût généralisé » en économie des transports, et c'est cela que les gens considèrent au quotidien pour choisir un mode de transport.

Le report modal est le résultat d'un système socio-technique qui dépasse l'échelle de l'individu. Il ne suffit pas de « penser à covoiturer » (comme les publicités le rappellent désormais): il faut pour cela construire une alternative à l'usage autosoliste qui soit fiable et performante, tant pour le conducteur que pour le passager.

Chez Ecov, le cœur de notre promesse est de réduire à son minimum le coût temporel et préserver la liberté totale. Nous déployons des lignes de covoiturage express sans réservation qui visent à garantir une offre fiable, fréquente, cadencée et rapide.

Si la voiture utilisée en solo est ultra dominante, c'est que jusqu'à présent, tout a été fait pour qu'elle soit très intéressante pour l'individu. Il s'agit de changer les paramètres du problème, pour que les choix individuels changent.

Quelle est la place selon vous du covoiturage dans la réponse aux problèmes de mobilité et quels sont les autres leviers ?

L'augmentation du taux d'occupation (ou « covoiturage ») est un élément

déterminant de la transition: comme le montre le Secrétariat général à la planification écologique, le covoiturage représente près de 10% de l'objectif total du secteur des transports d'ici 2030, soit l'équivalent des efforts sur les transports collectifs et le vélo.

Le covoiturage sera un élément du système de mobilité à construire hors des zones denses. Les centres-villes sont équipés de bons transports en commun, il est temps de faire la même chose pour dans la « France qui conduit ».

Comme évoqué, la fréquence est clé pour générer de l'usage. Nous appelons à la création d'un « transport express pour tous », grâce à la combinaison de système de transport à haute fréquence, adaptés en fonction des volumes de personnes à transporter:

- Pour transporter 300 personnes toutes les 10 minutes: un RER
- Pour transporter 30 personnes toutes les 10 minutes: un car express
- Pour transporter 3 personnes toutes les 10 minutes: une ligne de covoiturage express

Ces lignes de transports de haute qualité vont pouvoir mailler le territoire, et créer une réelle « armature » autour de laquelle tous les autres modes vont pouvoir se construire: les voies réservées vélo, le transport à la demande, le transport solidaire, l'autopartage ou le covoiturage planifié.



FLORENCE GILBERT

Directrice générale de Wimoov

L'association Wimoov a pour ambition d'accompagner individuellement tous les publics en situation de fragilité vers une meilleure mobilité. Avec 25 plateformes réparties sur le territoire français, le dispositif déploie de nombreuses solutions pour que la mobilité ne soit plus un frein à l'insertion professionnelle et sociale.

Aujourd'hui encore, on voit que les Français restent massivement dépendants de leur voiture pour leur vie quotidienne (près de 80% d'entre eux). Quel regard portez-vous sur cette réalité ?

Effectivement, il y a une vraie dépendance à la voiture individuelle, et ce particulièrement dans les territoires ruraux, où la voiture reste le mode principal de déplacement pour 86% des habitants¹.

Mais ce n'est pas tout. Cette dépendance a de multiples facteurs et crée ou aggrave des situations de vulnérabilité et de précarité. Parmi les 13,3 millions de personnes en situation de précarité de mobilité aujourd'hui en France, 10,5% de la population (soit 5,3 millions de personnes) vivent au quotidien une situation de « dépendance à la voiture »² : ce sont les ménages qui cumulent des dépenses élevées de carburant et des conditions de mobilité contraignantes, longues distances ou absence d'alternative à la voiture. On parle ici de chefs d'entreprise, de commerciaux, de personnes travaillant dans le soin à domicile etc., pour qui le maintien dans leur activité professionnelle est intrinsèquement lié à leur voiture. Si cette catégorie de population n'est pas classiquement considérée comme « précaire », la dépendance à la voiture fait peser un risque réel de basculer dans la précarité.

L'accès à la voiture individuelle est encore considéré comme le sésame dans l'imaginaire collectif, et comme un indispensable hors des villes-centres. Chez Wimoov, on prône l'intermodalité dans tous les territoires.

Cela nécessite de proposer une qualité de service alternatif irréprochable. Aujourd'hui les solutions existent, mais il faut les rendre plus attractives, plus confortables, plus flexibles.

Au sein de Wimoov, vous avez initié des expérimentations en milieu rural en proposant des solutions aux populations précaires.

Quels sont les premiers résultats de ces expérimentations ?

On pourra se défaire de la dépendance à la voiture individuelle quand on aura permis une intermodalité qui soit confortable et facile. Mais il y a également un vrai travail culturel à faire autour de l'image sociale de la voiture, aujourd'hui ultra dominante. C'est ce que l'on fait avec Terr'Moov en animant la mobilité sur le territoire, et en mettant en avant tous les co-bénéfices d'une diminution de l'usage de la voiture individuelle thermique en plus de favoriser l'accès à l'emploi, tant sur l'environnement, l'espace public, l'insécurité routière, que sur la santé sur le long terme.

L'objectif de Terr'Moov est d'abord de faire changer la vision des habitants sur les différents modes de transport, en les faisant participer aux réflexions afin de proposer des solutions concrètes et des modèles efficaces qui viennent répondre à leurs renoncements actuels. Depuis le lancement l'année dernière sur les trois territoires d'expérimentation (la communauté de communes des Sept Vallées dans les Hauts-de-France, la communauté d'agglomération du Pays de Meaux en Ile-de-France, et Poher Communauté en Bretagne), une vingtaine d'ateliers

de concertation avec les habitants ont été menés, près de 200 animations par les équipes Terr'Moov ont été organisées, avec près de 400 participants par territoire. L'objectif est que les habitants se saisissent des modes alternatifs, les expérimentent au quotidien et partagent leurs retours d'expérience, comme le font les ambassadeurs vélo en Pays de Meaux par exemple. Comme tout a été construit autour de la voiture aujourd'hui, il est très important d'embarquer les collectivités avec nous dans cette dynamique pour sortir du modèle de la ville où prédomine la voiture individuelle. Par ailleurs, la difficulté est qu'aujourd'hui il n'existe pas de modèle économique rentable autour des mobilités en milieu rural. C'est tout l'enjeu de nos expérimentations, qui nécessitent d'impliquer tous les acteurs du territoire.

Dans quelle mesure les populations les plus modestes sont touchées par les changements dans la mobilité et comment peuvent-elles s'y adapter ?

Les personnes les plus précaires sont les plus dépendantes de la voiture. Quand on interroge les Français sur l'impact d'une hausse de 15% du prix du carburant sur l'usage de la voiture individuelle, ceux qui diminueraient beaucoup ou en abandonneraient complètement l'usage sont en premier lieu les demandeurs d'emplois (22 %), puis les foyers gagnant moins de 2 000 euros, les propriétaires de véhicules anciens et les personnes âgées, sans nécessairement pouvoir choisir une autre alternative, car c'est

bien d'abord l'absence de choix qui maintient les personnes dans la dépendance à la voiture³.

Cependant, nous sommes convaincus chez Wimoov que cette situation n'est pas qu'une fatalité, et l'impact de notre action nous prouve que l'on peut croire au changement: en 2023, notre accompagnement permet à nos bénéficiaires de réaliser 31 % d'économies d'énergies dans leurs déplacements⁴. Notre accompagnement permet également à 48 % de nos bénéficiaires un retour à l'emploi, et pour 89 % d'entre eux uniquement en les informant et en les formant à l'utilisation de l'existant. Pour faire changer les pratiques et la culture, l'accompagnement à l'utilisation des solutions alternatives (transports en commun, vélo, acquisition d'un véhicule électrique par le leasing social, ou tout autre service de mobilité) est donc une première étape essentielle. On ne peut pas aujourd'hui être contre la mise en place des politiques environnementales comme les zones à faibles émissions-mobilité. Cependant, nous préconisons d'inclure en amont de la mise en œuvre de ce genre de mesures un accompagnement au changement, car leur impact est énorme sur la vie quotidienne, notamment pour les plus précaires. Cet accompagnement doit se poursuivre au long court, car la mobilité est quelque chose de structurant dans la vie quotidienne mais elle est aussi évolutive, à la fois en fonction des réglementations (notamment environnementales), mais aussi en fonction du contexte personnel et des ruptures de vie. C'est pourquoi le métier de conseiller en mobilité est essentiel.

1. Baromètre des mobilités du quotidien, Wimoov, 2022

2. *ibid.*

3. *ibid.*

4. Etude réalisée par le cabinet BIPE-BDO, 2023

OURS

Direction de la publication

Aleth d'Assignies

Rédaction en chef

Mélanie Grieu

Rédaction

Guillaume Métivier

Conception artistique

Marine Benz

Secrétariat de rédaction

Agathe Lauriot dit Prévost

CONTACT

Aleth d'Assignies,

Directrice Impact *Roole*

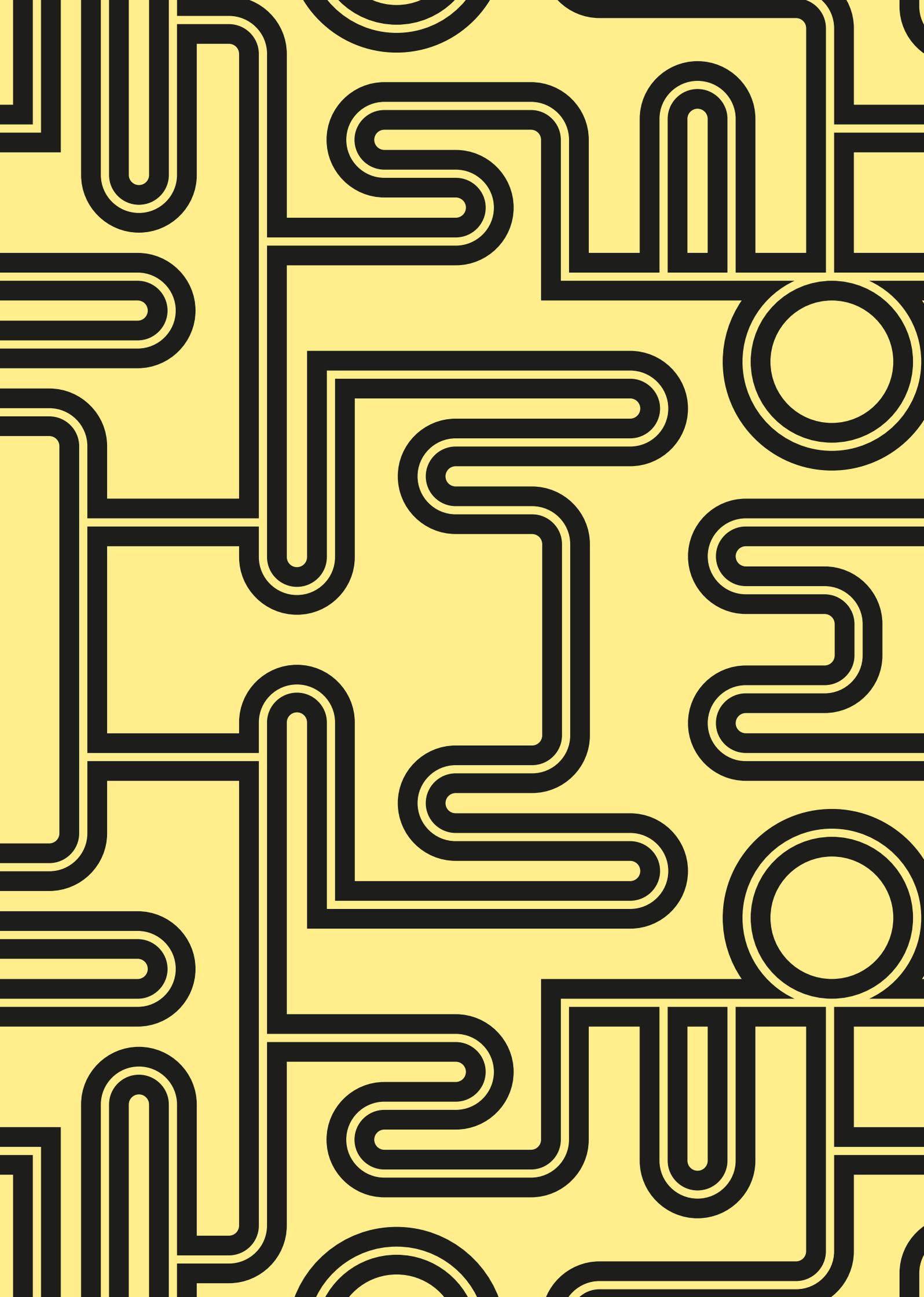
adassignies@roole.fr

Mélanie Grieu,

Responsable Affaires publiques

& Communication institutionnelle *Roole*

mgrieu@roole.fr



Depuis plusieurs années, *Roole* s'interroge sur la mobilité des Français et leur rapport à la voiture. *Roole* a ainsi lancé la première édition de son Observatoire de la mobilité en mars 2023 sur les zones à faibles émissions-mobilité (ZFE-m). Cette deuxième édition, réalisée avec l'Ifop, analyse les dépenses des automobilistes liées à l'usage de leur voiture dans un contexte économique complexe. Un échantillon représentatif de 2 232 personnes âgées de 18 ans et plus a été sondé du 9 au 12 janvier 2024.

À PROPOS DE ROOLE

Fondé en 1982, *Roole* est le premier Club automobile en France avec 1 400 000 membres. *Roole* propose des services 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. *Roole* représente les automobilistes dans le débat public et s'engage auprès des plus fragiles en proposant des services de mobilité solidaire sur plusieurs enjeux liés à l'accès à l'automobile et au permis de conduire. *Roole* est devenue entreprise à mission en 2023 et a une fondation depuis 2017.

Plus d'informations
sur www.roole.fr

