

BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien



Résultats de la 3^e édition – 2023/2024

PRÉCARITÉ MOBILITÉ : AGGRAVATION ET ÉMERGENCE DE LA GRANDE PRÉCARITÉ

GRANDS ENSEIGNEMENTS ET ANALYSES
PROPOSITIONS DE WIMOOV
2 FOCUS : LES TERRITOIRES ET LE PUBLIC JEUNE



VÉLOSTATION

GRAND
CHAMBERY
l'agglomération

ÉDITO

Vous avez entre les mains les résultats de la nouvelle édition du Baromètre des Mobilités du Quotidien !

Créé il y a maintenant 5 ans, à la suite de la promulgation de la LOM^{*}, nous l'avons pensé comme un outil pour permettre de voir l'évolution de la mobilité des Français-es. Notre volonté est d'évaluer l'impact de cette loi et d'agir en proposant des ajustements des politiques publiques. En 5 ans, ce Baromètre est devenu un rendez-vous incontournable de l'écosystème. Lors de la 2^e édition, l'innovation majeure a été de proposer le premier indicateur chiffré de la précarité mobilité en France.

Ce chiffre a produit l'effet d'une véritable déflagration : 13,3 millions de Français-es étaient en précarité mobilité, dû à leur très forte dépendance à la voiture individuelle, à une méconnaissance des alternatives et des aides, mais également à leur difficulté à les utiliser : peur des ruptures de charge, des pistes cyclables pas assez développées ou insécurisantes... Il nous apprenait également que 10% de Français-es n'avaient aucune solution de mobilité à leur disposition. Nous-mêmes n'avions pas anticipé ces constats.

De ces résultats est née l'urgence d'agir pour mettre en œuvre la LOM qui a consacré le droit à la mobilité pour tou·te·s et doit se traduire concrètement sur les territoires par des moyens pour développer des solutions, communiquer, conseiller et accompagner les plus précaires dans leur mobilité du quotidien. Au cours de ces 5 dernières années, la crise sanitaire est passée par là et a entravé le développement des solutions alternatives à la voiture individuelle, avec notamment un recul notable de l'utilisation des transports en commun. Aujourd'hui, les défis sont multiples et l'urgence climatique ne peut être occultée. Les problématiques sociales et environnementales doivent avancer ensemble et non pas l'une contre l'autre.

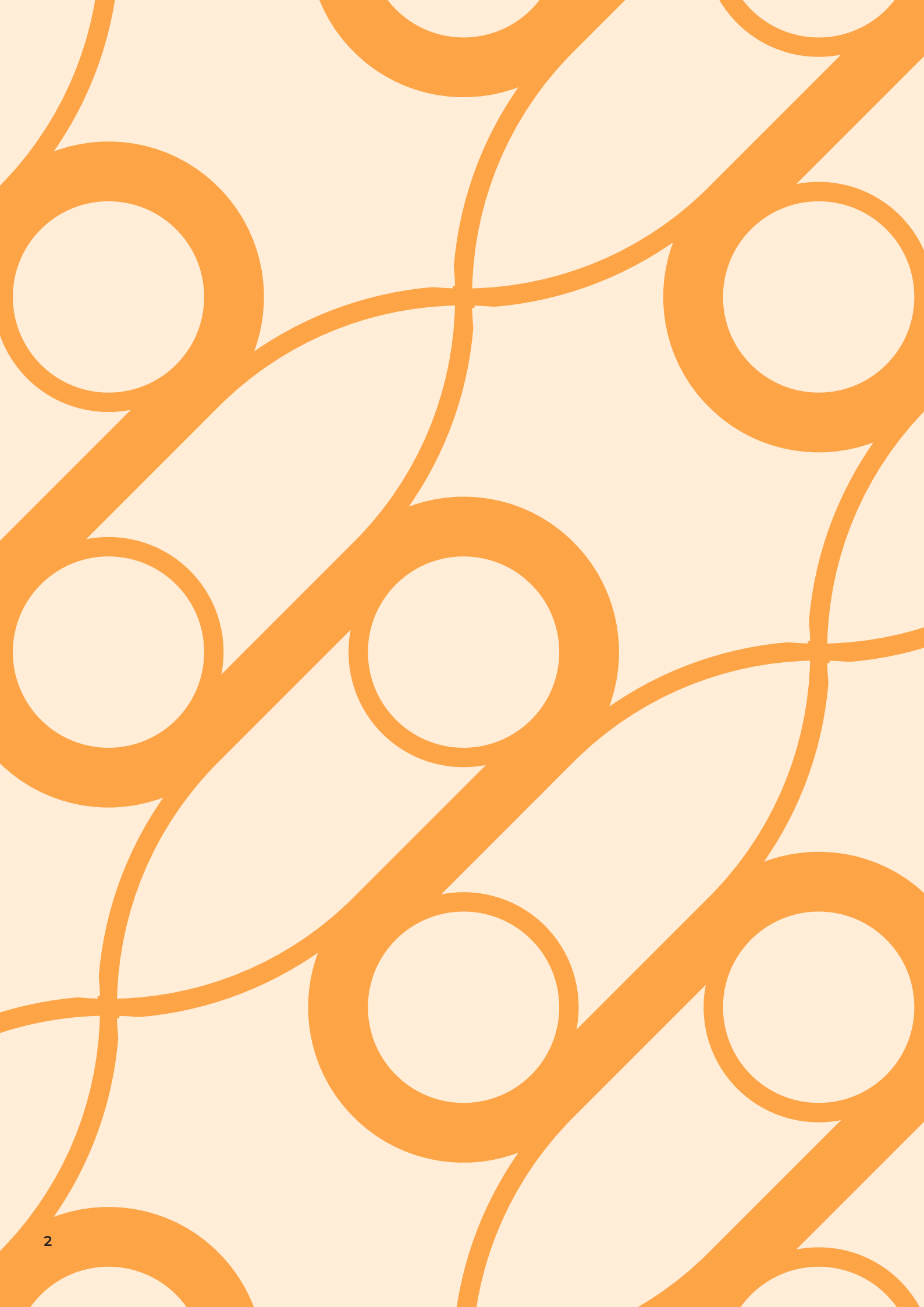
Le 19 septembre 2024, lors de la Journée de la Mobilité Inclusive, nous avons dévoilé les nouveaux résultats nationaux et régionaux largement repris dans les médias. **Cette année encore, ils sont alarmants et révèlent une augmentation du nombre de Français-es en précarité mobilité de 1,7 million pour atteindre 15 millions. Pour arrêter de voir ce chiffre augmenter tous les deux ans, nous devons collectivement, État, Régions, opérateurs, associations, prendre des engagements et se fixer des objectifs.** Nous avons déjà une partie des outils pour agir en commençant par le potentiel de la LOM encore trop faiblement exploité.

Et si en 2028, on ne dénombrerait « plus » que 10 millions de Français-es en précarité mobilité ? Je vous l'accorde, ce sera encore trop. Mais nous aurons au moins inversé la courbe de cette tendance inquiétante pour l'avenir des Français-es et de notre planète. Je vous invite à tous prendre cet engagement avec nous.

Bonne lecture et à très vite pour passer à l'action.

Florence Gilbert, Directrice Générale

* Loi d'Orientation des Mobilités



SOMMAIRE

Édito	1
Les grands enseignements du Baromètre des Mobilités du Quotidien	5
Une aggravation de la précarité mobilité et une émergence de la grande précarité mobilité	6
Une forte progression des renoncements	9
Une dépendance accrue à la voiture individuelle	11
Un écosystème mobilité toujours défaillant	15
Le cercle vicieux du climat et de la mobilité	19
Conclusion	22
Nos propositions	25
Focus	29
Les territoires	30
Le public jeune	35
Remerciements	39
Ours	40



LES GRANDS ENSEIGNEMENTS DU BAROMÈTRE DES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN

La précarité de mobilité résulte d'une combinaison de plusieurs facteurs (vulnérabilité mobilité, précarité carburant et/ou dépendance à la voiture) révélant que 15 millions de Français-es n'ont plus la liberté de se déplacer comme, quand et autant qu'ils-elles le souhaitent ou doivent renoncer à se déplacer. Cette situation fragile implique alors de nombreuses conséquences négatives sur leur quotidien : isolement, difficultés d'accès à l'emploi, aux services, commerces, vie sociale...



Une aggravation de la précarité mobilité et une émergence de la grande précarité mobilité

DIMENSIONS	FACTEURS	PRÉCARITÉ CARBURANT	VULNÉRABILITÉ DE MOBILITÉ	DÉPENDANCE À LA VOITURE
RESSOURCES FINANCIÈRES	Bas revenus	X	X	
PRATIQUES DE MOBILITÉ	Restrictions de l'usage de la voiture	X		
	Dépenses élevées en carburant	X		X
CONDITIONS DE MOBILITÉ	Mauvais ajustement spatial ou distances parcourues élevées		X	X
	Absence d'alternative à la voiture		X	X
	Véhicule à faible rendement		X	
VOLUME DE PERSONNES CONCERNÉES, BASE ÉCHANTILLON BMQ 2023		10 %	9,5 %	11,5 %
PART DE LA POPULATION À RISQUE (PRÉCARITÉ ET/OU VULNÉRABILITÉ ET/OU DÉPENDANCE)		19,5 %		

LA PRÉCARITÉ CARBURANT

L'indice de «précarité carburant» concerne les personnes issues des ménages modestes qui ont des dépenses en carburant élevées et/ou qui doivent déjà restreindre leurs déplacements. Elles sont dès lors particulièrement sensibles à la fluctuation du prix à la pompe.

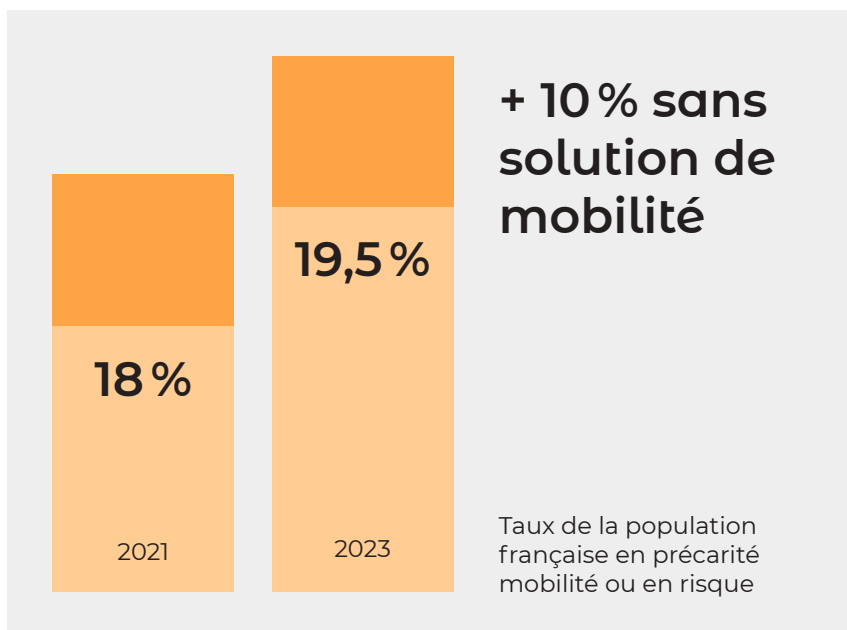
LA VULNÉRABILITÉ MOBILITÉ

L'indice de «vulnérabilité mobilité» concerne les ménages qui cumulent un bas revenu avec des conditions de mobilité contraignantes telles qu'une longue distance à parcourir au quotidien pour aller travailler, l'absence d'alternative à la voiture ou des véhicules au faible rendement énergétique

LA DÉPENDANCE À LA VOITURE

L'indice de «dépendance à la voiture» concerne les ménages qui cumulent des dépenses élevées de carburant et des conditions de mobilité contraignantes, longues distances ou absence d'alternative à la 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.

En raison de la multiplication des crises énergétiques et de l'impact de la hausse des carburants sur le pouvoir d'achat, les ménages à bas revenus, dépendants de la voiture individuelle, doivent soit rogner sur d'autres postes essentiels de la vie quotidienne (alimentation, énergie, chauffage, santé...*), soit renoncer à se déplacer. **À ce stade, les personnes entrent dans une situation de grande précarité de mobilité, exacerbant les difficultés quotidiennes des ménages les plus précaires et amplifiant la fracture sociale et territoriale en France.**



* Source : CREDOC – Note « Consommation et modes de vie » – Mai 2023

Précisions méthodologiques

L'édition 2023 est la troisième du Baromètre des Mobilités du Quotidien. Elle intègre 1 495 enquêtes réalisées par téléphone et 10 892 en auto-administration sur Internet («online»).

12 387 personnes ont ainsi participé à cette vaste enquête, un échantillon dont la profondeur permet de mieux tenir compte de certaines catégories de population traditionnellement peu représentées en volume ou encore des territoires moins denses, en particulier le monde rural.

Les enquêtes téléphoniques ont principalement eu pour rôle de faciliter l'accès à ces catégories particulières ainsi que les redressements correspondants.

Les enquêtes «online» défavorisent en effet les personnes les plus âgées, les personnes non-diplômées, une partie des publics précaires, et probablement le monde rural notamment parce que les personnes âgées y sont nettement plus nombreuses que la moyenne nationale. Par ailleurs, l'auto-administration peut générer certains biais de réponse évidents en comparaison avec un échange téléphonique.

RÉPARTITION DE L'ÉCHANTILLON

	NB RÉPONSES	% RÉPONSES	POP 18 ET +	% POP 18 ET +	TAUX DE SONDAGE
Île-de-France	2003	16%	9 448 368	18%	1 / 4717
Centre-Val de Loire	460	4%	2 028 652	4%	1 / 4410
Bourgogne-Franche-Comté	574	5%	2 230 151	4%	1 / 3885
Normandie	683	6%	2 614 652	5%	1 / 3828
Hauts-de-France	1057	9%	4 611 583	9%	1 / 4363
Grand Est	966	8%	4 417 778	9%	1 / 4573
Pays de la Loire	676	5%	2 977 738	6%	1 / 4405
Bretagne	691	6%	2 670 087	5%	1 / 3864
Nouvelle-Aquitaine	1074	9%	4 870 173	9%	1 / 4535
Occitanie	1099	9%	4 782 275	9%	1 / 4351
Auvergne-Rhône-Alpes	1470	12%	6 319 057	12%	1 / 4299
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1063	9%	4 078 114	8%	1 / 3836
Corse	268	2%	280 688	1%	1 / 1047
Guadeloupe	303	2%	299 130	1%	1 / 987
TOTAL	12 387	100%	51 628 446	100%	1 / 4168

40%

des personnes interrogées indiquent avoir renoncé au moins 1 fois à un déplacement au cours des 5 dernières années.

34%

des renoncateurs réguliers ont une très mauvaise connaissance des aides contre 29% au niveau national.

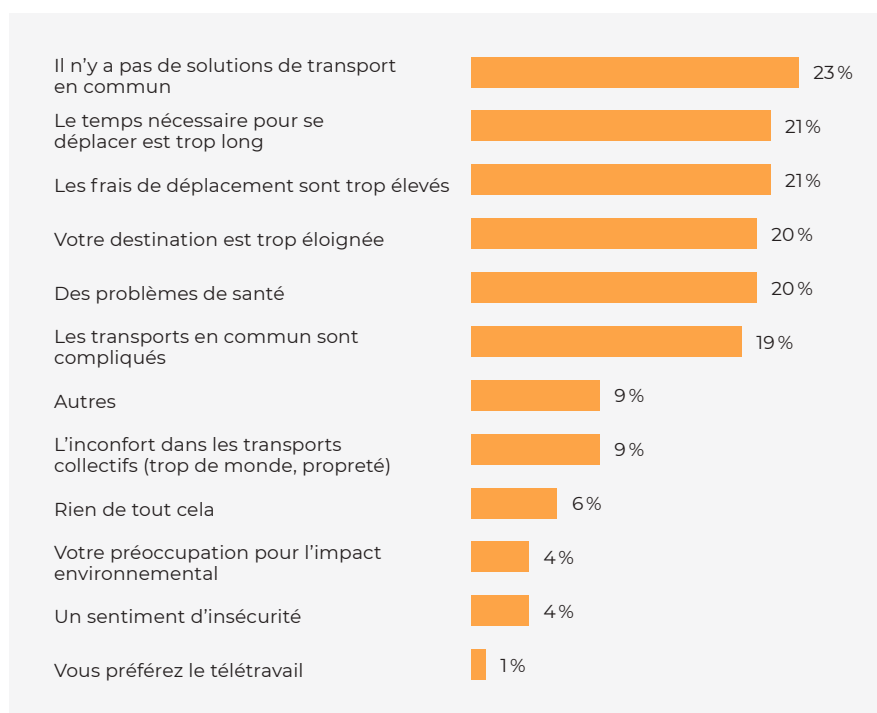
Une forte progression des renoncements

En 2023, les Français-es déclarent avoir principalement renoncé à des visites à un proche, se rendre à une activité sportive, de loisirs ou à un rendez-vous médical.

Ce qui est une situation presque inconnue ou qui pourrait paraître anodine pour une part importante de la population, traduit dans les faits un niveau d'isolement et de fragilité extrême. Pour une autre part de la population, les renoncements se présentent beaucoup plus fréquemment, puisque **plus d'un tiers des personnes ayant renoncé au moins une fois l'a fait régulièrement et rencontre donc des difficultés persistantes à se déplacer.**

LES RAISONS DES RENONCEMENTS

QUELLES SONT LES DEUX PRINCIPALES RAISONS QUI VOUS ONT EMPÊCHÉ DE FAIRE CES DÉPLACEMENTS ?



Les raisons majeures ayant entraîné le renoncement à un déplacement sont liées à l'offre (et a fortiori à l'absence d'offre) de transports : l'absence de solution ou les distances trop grandes, le coût et la complexité de l'offre. Les frais de déplacement trop élevés peuvent nous interroger car ils traduisent à la fois la méconnaissance des aides financières (ou leur complexité à être obtenues) : en effet, les personnes ayant renoncé plus souvent à des déplacements du quotidien ces 5 dernières années sont celles qui méconnaissent le plus les aides. Mais cela peut également signifier que malgré les aides disponibles, le coût des transports en commun resterait encore trop élevé. Un dernier facteur notable de renoncement est la santé, en particulier chez les personnes âgées.

LES PLUS FRAGILES RENONCENT LE PLUS

ANALYSE DES RENONCEMENTS SELON LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT

	Renoncement à la visite d'un-e proche	Renoncement à une activité de loisir ou sportive	Renoncement à un RDV médical	Renoncement à un RDV administratif	Renoncement à un emploi (ou ne pas y postuler)
Ensemble de l'échantillon	17%	15%	14%	11%	9%
18-34 ans	24%	22,5%	19,5%	16,5%	20%
Demandeurs d'emploi	23%	19%	25%	18%	30%
Personnes au foyer	23%	13%	25%	17%	9%
Employé·e·s	18%	14%	16%	13%	16%
Personnes n'ayant pas le permis de conduire	24%	17%	26%	16%	20%
Personnes issues de foyers aux faibles revenus (moins de 1000€)	24%	16%	23%	16%	16%

À QUOI RENONCENT LES PLUS FRAGILES ?

Rendez-vous administratif, de santé, accès à l'emploi, visite aux proches, activité de loisirs... Les renoncements concernent tous les aspects essentiels et utilitaires d'une vie de citoyen-ne. D'un point de vue général, une personne précaire connaît des limites liées à la mobilité pour trouver un travail, ce qui tend à précariser sa situation et à réduire ses possibilités de mobilité pour tous les autres motifs, conduisant alors à un plus grand isolement.

Un cumul des freins qui s'auto-alimente et se prolonge dans le temps : soulignons notamment que 27% des personnes qui ont renoncé plus de 5 fois en 5 ans sont issues d'un foyer à faibles revenus (moins de 1000€ nets mensuels). Il est d'autant plus nécessaire de préserver le facteur de lien social qu'est la mobilité.

« 64% des territoires ont choisi de mettre des actions sur la mobilité solidaire dans leurs contrats locaux des solidarités. Ce sont des Départements et des Métropoles qui ont compris que c'était un levier de lutte contre la pauvreté que d'agir sur le sujet de la mobilité. »

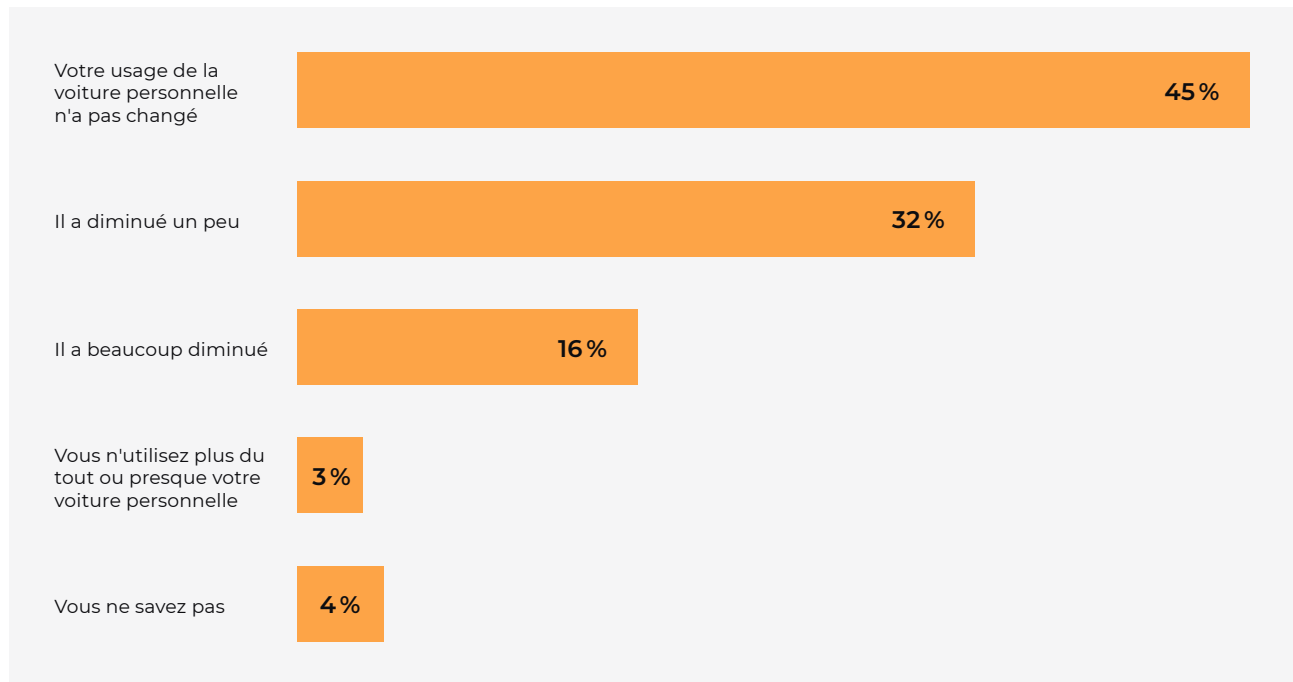
Johanna Bouheret

Conseillère en charge de l'amélioration des conditions de vie et de la transition écologique solidaire, délégation interministérielle à la prévention et à la lutte contre la pauvreté

Une dépendance accrue à la voiture individuelle

EN DÉPIT DE L'AUGMENTATION DU PRIX DES CARBURANTS

QUEL A ÉTÉ L'EFFET DE LA HAUSSE DES PRIX DES CARBURANTS ENTRE 2022 ET 2023 SUR VOS DÉPLACEMENTS EN VOITURE ?



Alors qu'encore près de 65% des Français-es utilisent la voiture comme mode principal de déplacement, 11,5% sont dépendant-e-s de la voiture individuelle vs 10,5% en 2021. Le manque d'alternatives, l'éloignement ou la difficulté d'accès (durée de trajet, accès aux arrêts, fréquence de passage...), mais aussi l'habitude ou le confort sont autant de facteurs explicatifs.

Pour comprendre cette dépendance et son impact sur la précarité mobilité, le Baromètre a comparé en 2021 et 2023 l'impact de différents scénarios de hausse du prix du carburant (de + 15% à + 100%) sur l'usage de la voiture personnelle. Il apparaît qu'une explosion des prix du carburant, même si elle est perçue comme une contrainte, n'entraînerait pas de renoncement significatif, partiel ou complet à la voiture. **La dépense en carburant, bien que croissante et affectant le quotidien des Français-es, demeurerait incompressible, faute d'alternative.**

Votre usage de la voiture personnelle	COMMUNES TRÈS PEU DENSES			COMMUNES PEU DENSES		
	PROJECTION 2021	COMPORTEMENT 2022-2023	ÉCART	PROJECTION 2021	COMPORTEMENT 2022-2023	ÉCART
ne changerait pas / n'a pas changé	48 %	47 %	-1 %	41 %	46 %	+5 %
diminuerait un peu / a un peu diminué	29 %	27 %	-2 %	32 %	32 %	0 %
diminuerait beaucoup / a beaucoup diminué	13 %	19 %	+7 %	16 %	17 %	+1 %
Vous n'utiliserez plus du tout votre voiture personnelle / Vous n'utilisez plus du tout votre voiture personnelle	2 %	2 %	0 %	3 %	2 %	-1 %
Vous ne savez pas	9 %	5 %	-4 %	7 %	3 %	-4 %

Votre usage de la voiture personnelle	COMMUNES INTERMÉDIAIRES			COMMUNES DENSES		
	PROJECTION 2021	COMPORTEMENT 2022-2023	ÉCART	PROJECTION 2021	COMPORTEMENT 2022-2023	ÉCART
ne changerait pas / n'a pas changé	44 %	47 %	+3 %	39 %	42 %	+3 %
diminuerait un peu / a un peu diminué	28 %	31 %	+3 %	30 %	32 %	+2 %
diminuerait beaucoup / a beaucoup diminué	18 %	15 %	-3 %	20 %	14 %	-6 %
Vous n'utiliserez plus du tout votre voiture personnelle / Vous n'utilisez plus du tout votre voiture personnelle	3 %	2 %	-1 %	5 %	6 %	+1 %
Vous ne savez pas	8 %	4 %	-4 %	7 %	5 %	-2 %

73%

des Français-es ne connaissent plutôt pas ou pas du tout les règles d'une ZFE.

54%

des personnes interrogées ne possèdent pas de vignette Crit'Air ou ne « savent pas ».

La dépendance à la voiture est une cause directe de la précarisation des ménages : près d'un-e Français-e sur deux n'a pas réduit son usage de la voiture malgré une hausse de 15% des prix du carburant. **Ajoutons qu'une part des Français-es n'a pas anticipé la forte diminution de son usage en lien avec cette hausse des prix du carburant, ce qui indique le caractère subi de cette dépendance ***.

« Les Français-es sont très attaché·e·s à la voiture mais ils·elles mésestiment leur fragilité, leur niveau de précarité vis-à-vis de ce mode de déplacement. »

Céline Mouvet

Cheffe du pôle Territoires à la sous-direction « multimodalité, innovation, numérique et territoires » de la DGITM

LES RÉGLEMENTATIONS ANTI-POLLUTION MÉ/MAL CONNUES

En 2021, près des trois-quarts des répondant·e·s ignoraient ce qu'était une zone à faibles émissions (ZFE). En 2023, malgré une communication accrue dans les territoires concernés, plus d'un-e Français-e sur deux ne connaît pas son existence et ne possède pas ou ne sait pas ce qu'est une vignette Crit'Air alors qu'elle est obligatoire pour circuler dans ces zones.

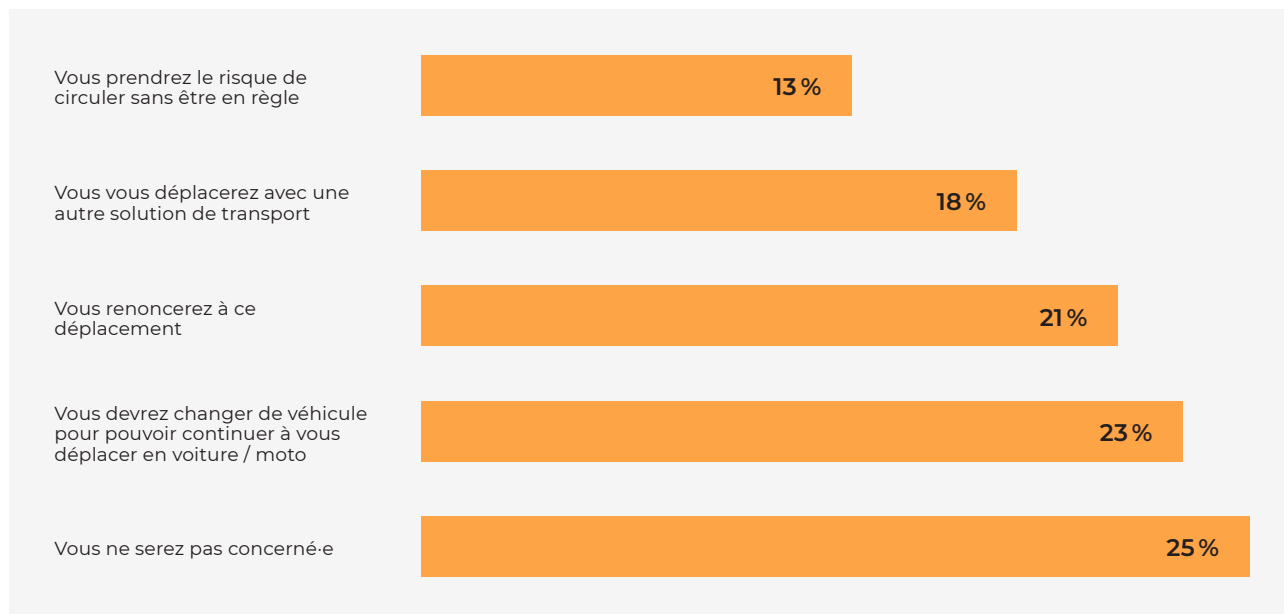
Les inégalités sociales sont patentes : les véhicules anciens et plus fortement émetteurs de particules fines sont surtout possédés par les catégories socioprofessionnelles défavorisées, qui sont également surreprésentées parmi les répondant·e·s disant ne pas posséder de vignette Crit'Air ou « ne sachant pas ». Ce phénomène touche également davantage les personnes dépendantes de la voiture thermique pour leurs déplacements, notamment celles habitant les zones peu denses et celles ayant des dépenses mensuelles de carburant supérieures à 150€. **De fait, la mise en place des ZFE est beaucoup plus contraignante pour les publics les moins favorisés, dépendants à la voiture thermique et qui n'ont pas les moyens d'accéder à des solutions alternatives.**

Les ménages parmi les 10% les plus riches émettent 40 tonnes d'équivalent CO₂ par ménage et par an en moyenne en France, contre 15 tonnes pour les 10% les plus pauvres **. **Le dispositif ZFE tend alors à faire subir la contrainte à ceux·elles qui ont un impact moindre et qui sont contraint·e·s dans leur mobilité.**

* La crise énergétique a impacté le prix du carburant entre 2022 et 2023 de + 15,85%. Cela nous permet de comparer le scénario de projection à + 15% de 2021 avec le comportement réel de 2023.

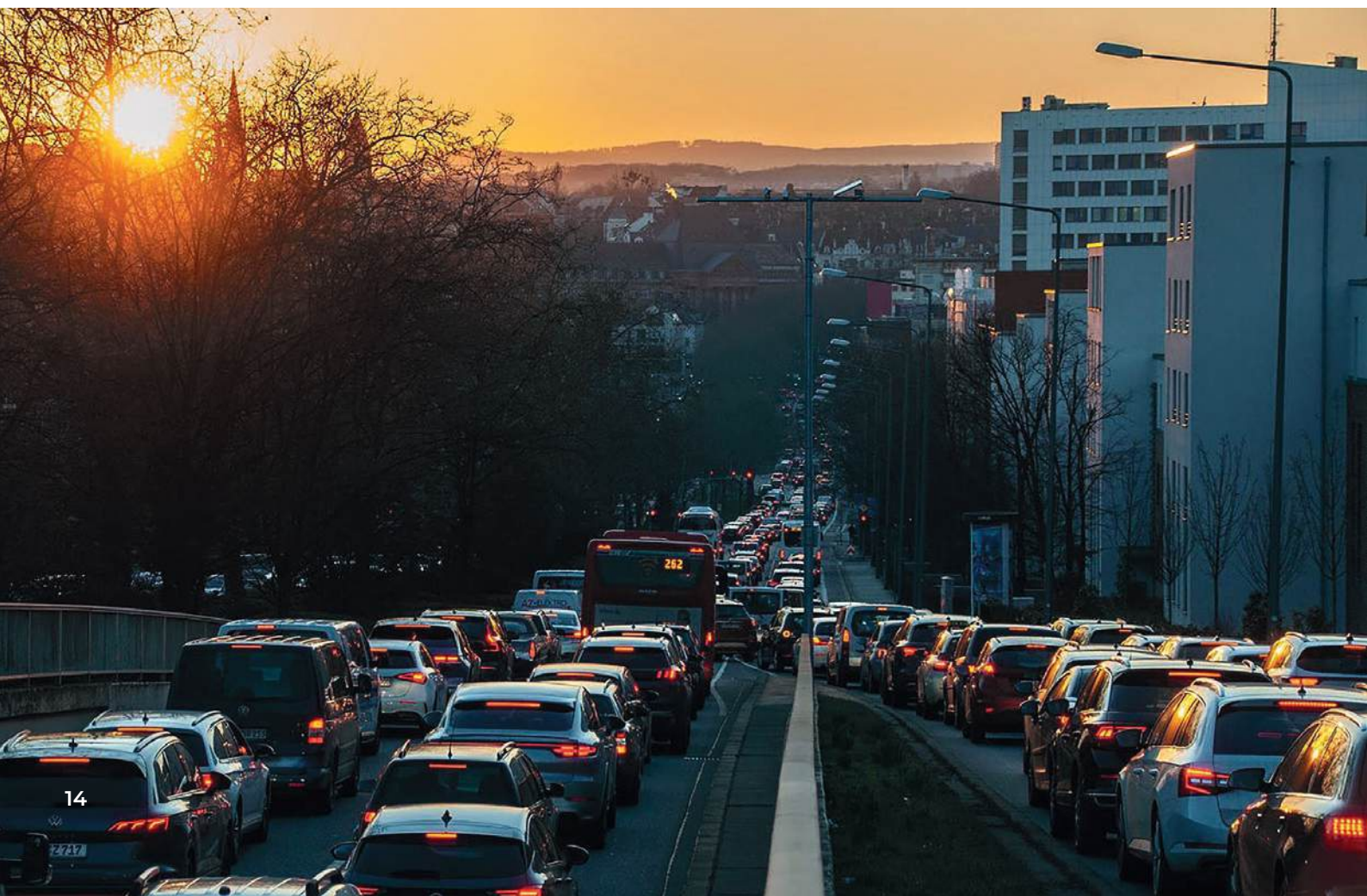
** Source : Observatoire français des conjonctures économiques (<https://www.inegalites.fr/emissions-co2>)

DANS UN AVENIR PROCHE, SI VOS DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN EN VOITURE OU DEUX-ROUES MOTORISÉS DOIVENT TRAVERSER UNE ZFE...



Là encore, les catégories de population les plus défavorisées seront les plus enclines à frauder ou à renoncer à un déplacement :

- les ouvrier-ère-s renonceront à 29% et frauderaient à 18%,
- les personnes ayant des dépenses mensuelles de carburant supérieurs à 150 €. 19% d'entre elles ne respecteront pas règles de la ZFE.



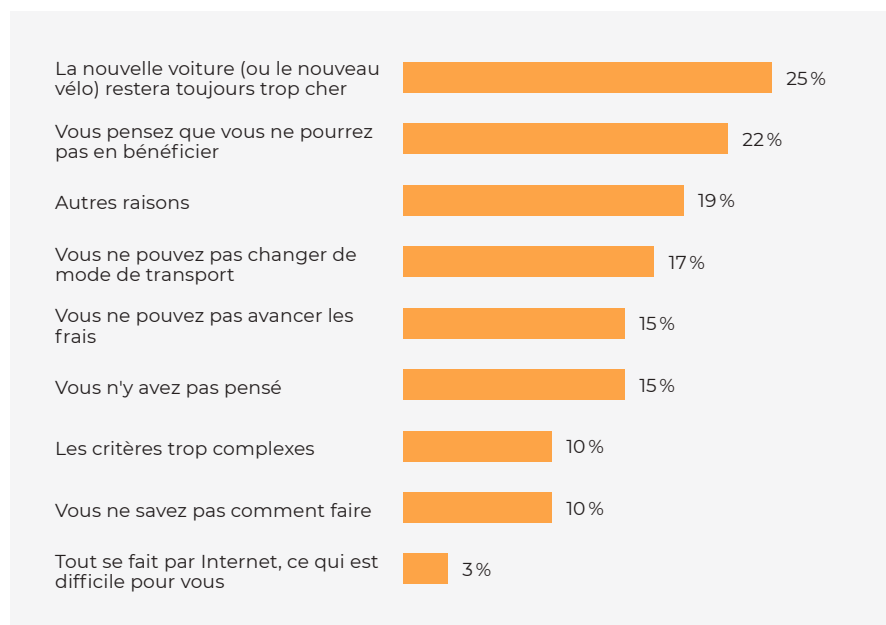
Un écosystème mobilité toujours défaillant

DES DISPOSITIFS D'AIDE À LA CONVERSION IGNORÉS

Les aides à la conversion peuvent véritablement jouer le rôle de levier incitatif au changement de comportement. Néanmoins, **il est important de cibler ces aides : en fonction des publics pour qu'elles bénéficient à ceux-elles qui en ont le plus besoin ; et des territoires, pour ne pas délaisser les autres investissements favorisant le report modal vers des modes actifs et durables** (équipement, infrastructures, accompagnement...).

Seulement 8% des Français-es disent avoir déjà obtenu une aide à la conversion, et plutôt des personnes de catégories socio-professionnelles et économiques supérieures. Ce faible pourcentage confirme le besoin significatif de sensibilisation et d'accompagnement dans les démarches vers les aides disponibles, notamment pour les personnes qui en ont le plus besoin. Le financement de la mobilité domicile-travail est également mal connu de plus de $\frac{3}{4}$ des actif-ve-s les plus précaires (dépendant-es à la voiture, exposé-es au coût du carburant, sans possibilité de choisir entre différents modes de transport, issu-es de foyers aux revenus faibles...).

POURQUOI VOUS N'AVEZ PAS CHERCHÉ À OBTENIR UNE AIDE FINANCIÈRE FACILITANT LE PASSAGE À UNE VOITURE PLUS PROPRE OU À UN VÉLO ?



67 %

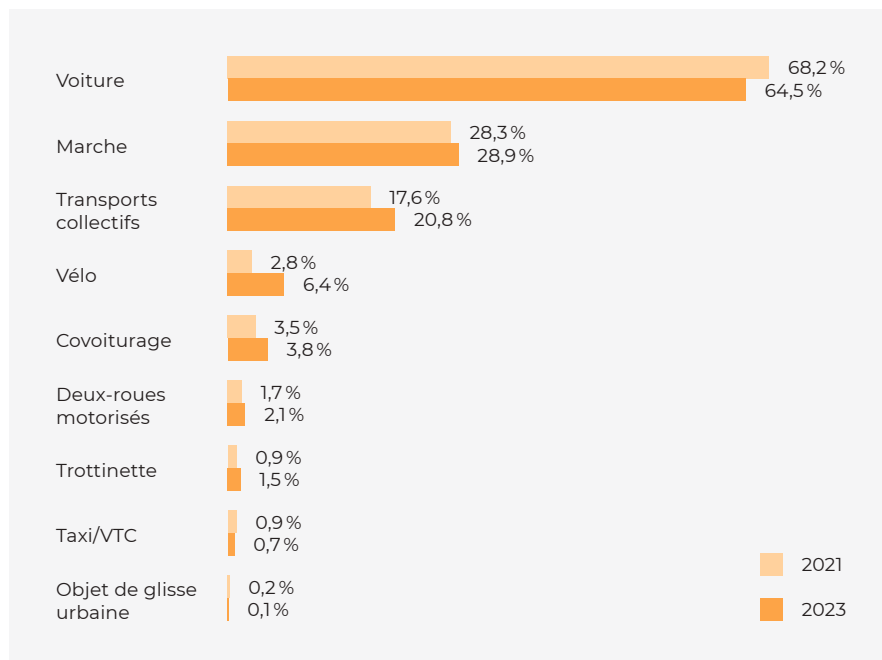
des Français-es ont une connaissance insuffisante ou inexistante des aides financières facilitant le passage à une voiture plus propre ou à un vélo.

80 %

des actif-ve-s ne connaissent pas le forfait mobilité durable.

LE RAPPORT AUX ALTERNATIVES À LA VOITURE INDIVIDUELLE THERMIQUE

FRÉQUENCE D'UTILISATION DES MODES DE DÉPLACEMENT EN « MODE PRINCIPAL », COMPARAISON 2021-2023



La voiture reste toujours dominante dans son utilisation en mode principal de déplacement des Français-es, malgré une diminution entre 2021 et 2023 et quelques signaux faibles qui pourraient nous indiquer un changement de tendance (moins renouvellement du parc automobile, baisse de la possession du permis chez les jeunes). **Face à l'enjeu de la dépendance à la voiture individuelle thermique, il est nécessaire d'encourager la pratique des solutions alternatives à l'autosolisme. Les critères d'incitation à l'utilisation d'un mode plutôt qu'un autre nous permettent de comprendre les leviers potentiels pour massifier leurs usages.**

LA MARCHÉ LARGEMENT SOUS-PRATIQUÉE

Pour les trajets courts (moins de 3 km), la marche devrait être largement en tête des parts modales alors que près d'un trajet sur deux de moins de 3 km est effectué en voiture*.

Un des facteurs d'explication est **la mauvaise perception des distances à parcourir à pied alors qu'à l'inverse, le temps pris en voiture est lui largement sous-estimé** (transition domicile-voiture, embouteillages potentiels, recherche de stationnement, sensation de vitesse...). À noter qu'un comportement qui entrave le recours à la marche ou au vélo questionne également notre rapport au rythme dans la société, le trajet ou le voyage étant bien souvent perçu comme une perte de temps.

* En savoir plus : <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/584812/mobilites-du-quotidien-comprendre-les-annees-2010-2020-pour-mieux-apprehender-demain>

Pour
29%

**des Français-es,
la marche est le
mode déplacement
principal.**

Pour
57%

**la motivation pour
se déplacer à pied
est de se maintenir
en forme.**

Cela se répercute sur la pratique de la marche au quotidien puisque 1/3 des Français-es effectue moins d'une fois par mois un déplacement à pied de 15 minutes. Si cela n'empêche pas la pratique d'une activité physique par ailleurs, le risque d'immobilité ou de sédentarité pose un réel problème de santé publique.

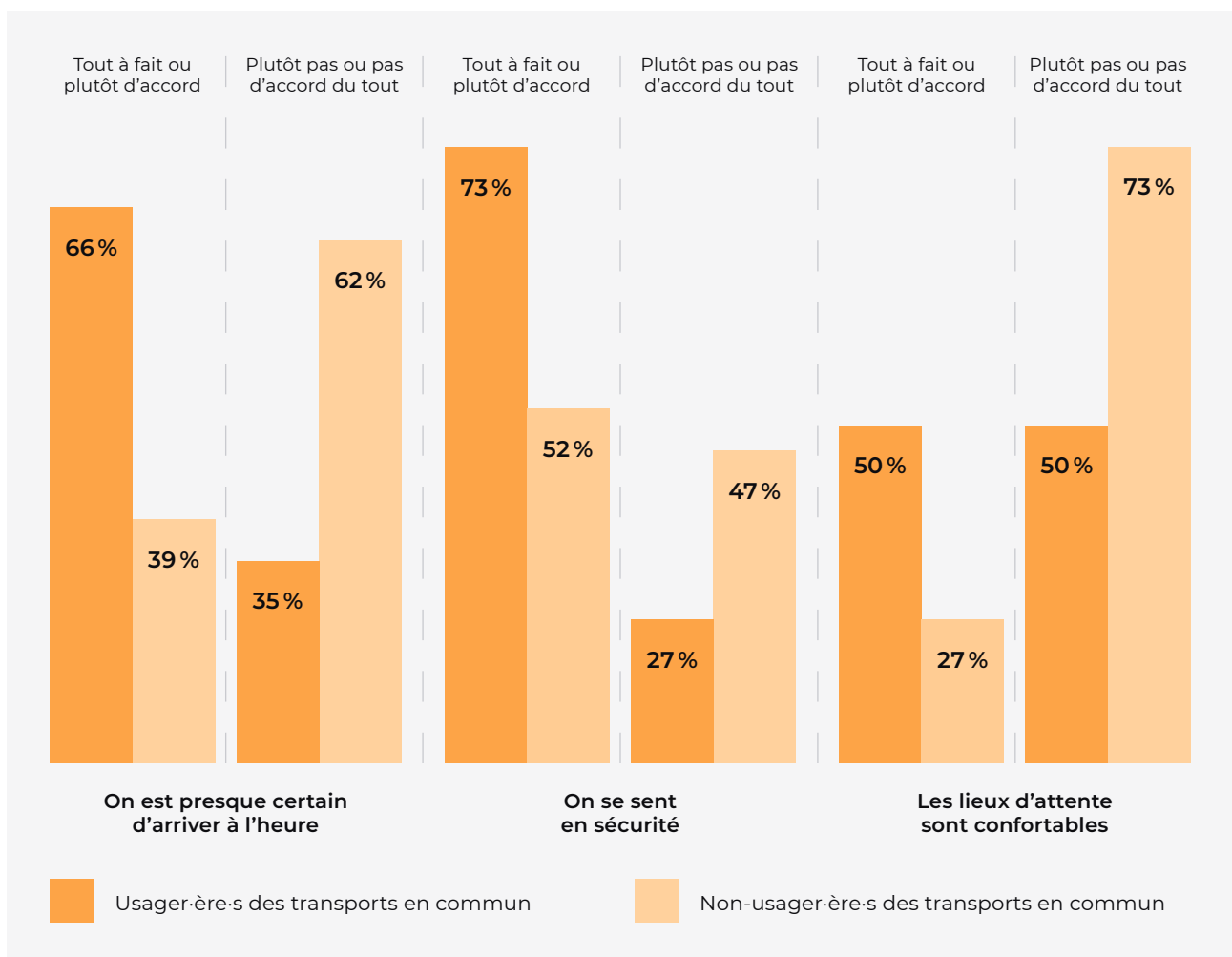
LES TRANSPORTS EN COMMUN MAL AIMÉS DES NON-USAGER·ÈRE·S

La hausse de la part modale des transports en commun est à nuancer au regard de sa baisse depuis la crise sanitaire. En réalité, on retrouve le taux de 2019 ce qui signifie qu'il aura fallu quatre ans pour compenser le report modal effectué principalement en faveur de la voiture ou des modes individuels.

Le choix d'un usager·ère des transports pour ses déplacements quotidiens résulte souvent de la rapidité du trajet, notamment en zone urbaine dense (et encore plus particulièrement à Paris). Néanmoins, **l'usage contraint reste un argument motivé par des raisons budgétaires (souhait de réduire ses dépenses) ou par manque d'alternatives (sans autres solutions).** Au contraire, la prise de conscience écologique reste en retrait.

Enfin, le sentiment de difficulté lié à la planification d'un trajet reste un frein majeur pour la moitié des Français-es. Cette limite, ressentie à un niveau global, nécessite de **redoubler les efforts pour faciliter la compréhension des systèmes et réseaux de transports afin que l'ensemble du bouquet de solutions soit accessible à tout le monde.**

CONCERNANT LES TRANSPORTS EN COMMUN, AVEC CES AFFIRMATION, ÊTES-VOUS :



L'image négative des transports en commun constituant un frein à l'usage et au changement de comportement est donc liée à une méconnaissance et à un manque d'expérimentation de ce mode.

LE VÉLO ENCORE CONSIDÉRÉ COMME UN LOISIR ET NON UN MODE DE TRANSPORT

Le vélo, pourtant très efficace sur les courtes distances (moins de 8 km) est encore trop souvent considéré **comme un loisir et non un mode de transport du quotidien**.

En plus de la santé, la **rapidité** est également citée dans les motifs d'usage – surtout en zones urbaines – confirmant les arguments favorables à la pratique du vélo au quotidien. **Le profil-type des rétifs au vélo comme mode de transport du quotidien est une personne n'ayant pas le permis de conduire, qui ne dispose d'aucun équipement personnel pour se déplacer ou qui préfère utiliser les transports en commun**, certainement perçus comme une solution alternative à la voiture individuelle plus « fiable » et « confortable » que le vélo.

Contrairement aux autres offres du même type, la connaissance de l'offre de vélo en libre-service augmente par rapport à 2021. Cette tendance observable en milieu urbain doit maintenant gagner les zones périurbaines et rurales du territoire, via une offre plus importante, bien valorisée (aménagement et communication), pour de plus en plus d'usager·ère·s ponctuel·le·s ou régulier·ère·s.

Si plus d'un Français·es sur 2 possède chez lui·elle un vélo de taille adulte en état de rouler, un tiers ne s'en sert pas. C'est certes une problématique d'équipement (notamment pour les plus précaires), mais aussi une pratique d'usage, d'apprentissage et d'accompagnement.

« Les transports collectifs et le vélo sont des alliés particulièrement pertinents et puissants qu'on maîtrise techniquement et financièrement, et qui sont connus des Français·es et, sous certaines conditions, très appréciés. À la différence de certaines innovations techniques ou d'usage qui ne fonctionnent ou ne prennent pas toujours. Face à l'urgence, il faut prioriser le transport collectif (ferroviaire et routier) et le vélo. »

Claire-Marine Javary

Chargée de plaidoyer – Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)

LE COVOITURAGE : LEVIER D'ÉCONOMIES

Une alternative qui peut convenir aux adeptes de la voiture et aux personnes ne disposant d'aucune solution ni équipement est bien le covoiturage. Bien que les raisons ayant poussé les covoitureurs à adopter cette pratique apparaissent multiples, deux ressortent particulièrement : **la volonté de faire des économies devant la prise de conscience des enjeux environnementaux et le souhait de ne pas faire ses déplacements seul.**

53%

**des cyclistes
déclarent l'utiliser
pour se maintenir
en forme.**

50%

**des
co-voitureur·euse·s
l'adoptent pour
faire des
économies.**

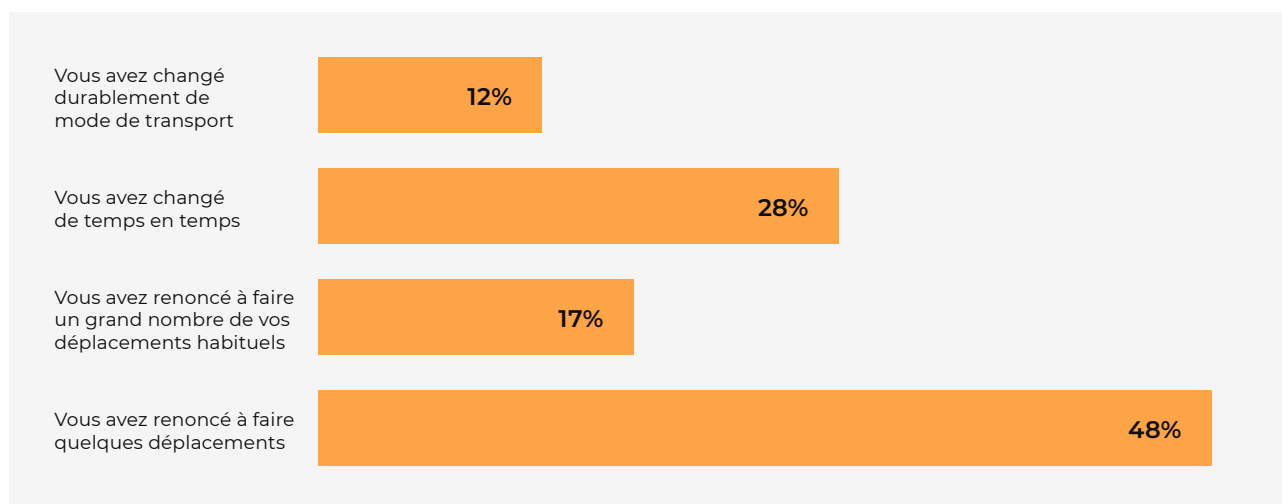
Notons l'immense difficulté que rencontre le covoiturage « formel » ou « institutionnalisé » : seuls **8% des adeptes le sont devenus « un peu » ou « totalement » grâce au Plan covoiturage du gouvernement**. Au contraire, 37% s'organisent sans appui d'un opérateur.

L'élaboration de plans de mobilité employeurs ou inter-employeurs, ainsi que des animations et un accompagnement adapté permettraient de sensibiliser, de mettre en relation et de faciliter le covoiturage en particulier dans les zones peu desservies en alternatives, et de pleinement développer son potentiel sur les trajets domicile-travail quotidiens, souvent effectués en autosolisme.

Le cercle vicieux du climat et de la mobilité

L'IMPACT DES ALÉAS CLIMATIQUES SUR LA MOBILITÉ

SI VOUS AVEZ CHANGÉ VOS PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS LORS DES 3 DERNIÈRES ANNÉES À CAUSE DES ALÉAS CLIMATIQUES (CANICULE, SÉCHERESSE, INCENDIE, INONDATION, GRAND FROID, TEMPÊTE), QUELS ONT ÉTÉ CES CHANGEMENTS ?



Le changement climatique lors des 3 dernières années a eu un impact sur la mobilité de 46% des Français-es, avec un changement de mode de transport pour 18% d'entre eux et des renoncements pour 30%. Parmi les répondant·e·s qui ont changé de mode de transport, près de la moitié s'est reportée sur un mode de déplacement thermique ou hybride. Autrement dit, ils-elles ont opté pour une solution qui participe elle-même au dérèglement climatique et à la multiplication des aléas climatiques.

« On voit que le climat impacte de plus en plus la mobilité et le fera encore plus à l'avenir, mais on voit aussi qu'à l'inverse la mobilité impacte de plus en plus le climat. Il y aura forcément des contradictions à résoudre et des choix à faire. Globalement, on devra se déplacer moins ou alors se déplacer autrement demain. Autrement suffira-t-il ? Sans doute faudra-t-il s'organiser pour se déplacer moins. »

Gérard Hernja
Directeur ECF Leem

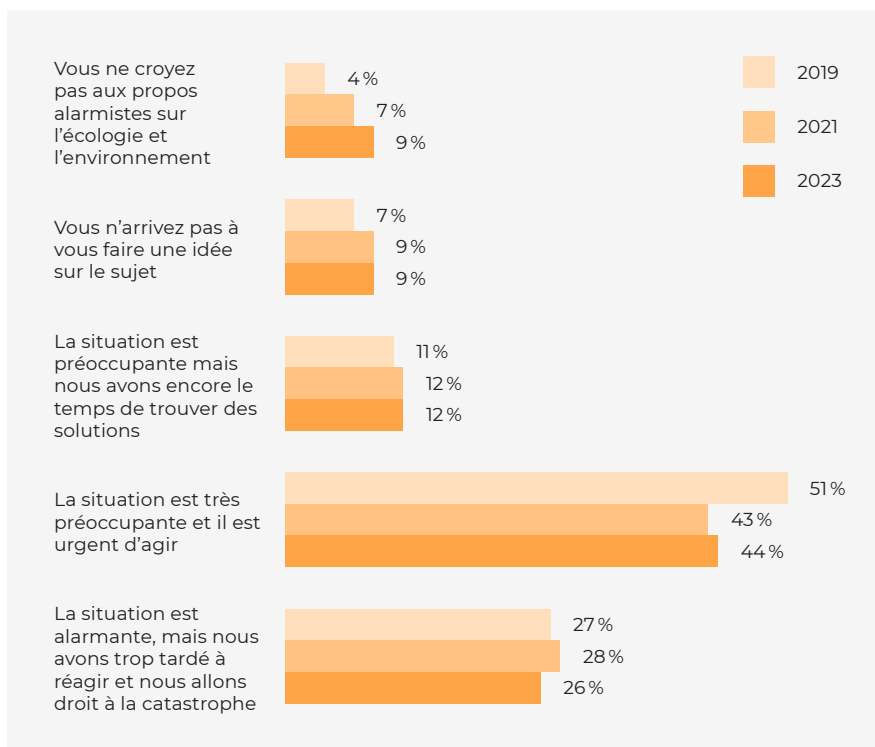
Ce cercle vicieux doit d'autant plus nous alerter que parallèlement à cette réalité, on observe un déclin de la prise de conscience environnementale des Français-es.

LA PERCEPTION DE L'IMPACT GÉNÉRAL DE LA MOBILITÉ S'ÉRODE, CELLE DE L'IMPACT INDIVIDUEL PROGRESSE LÉGÈREMENT

Même si 70% des personnes interrogées restent alarmées ou très préoccupées par les questions environnementales, on observe au global une progression du scepticisme vis-à-vis de la question environnementale. Cela se traduit directement sur leurs comportements de mobilité : parmi celles n'ayant pas changé leurs habitudes de mobilité en lien avec les aléas climatiques, elles sont deux fois plus nombreuses à ne pas croire aux propos alarmistes que celles sensibilisées à ces enjeux. Outre l'exposition réelle à ces aléas climatiques, c'est surtout **une forme de déni dans la prise de conscience de notre impact sur le climat et inversement du climat sur les mobilités qui est manifeste**. Or, on sait que moins l'on anticipe et l'on prévient les risques, plus les conséquences seront fortes.

Également on remarque des perceptions très différentes en fonction de l'âge et de la catégorie socio-professionnelle dans la perception de l'impact général et personnel de la mobilité. Les jeunes, les cadres et professions intellectuelles supérieures ont une conscience plus élevée du rôle des déplacements dans la dégradation de l'environnement à un niveau global et personnel ; les 75 ans et plus le sont beaucoup moins.

REPRÉSENTATIONS QUANT À L'ÉCOLOGIE ET AUX QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES – COMPARAISONS 2019 – 2023



9%

des personnes ne croient pas aux propos alarmistes sur l'écologie en 2023, versus 4% en 2019.

46%

des Français-es ont dû changer ponctuellement ou durablement leur mobilité à cause des aléas climatiques.

« On relève toujours cette dissonance cognitive entre l'impact collectif et individuel. Les impacts c'est les autres. Chacun·e est toujours expert·e de sa mobilité, chacun·e connaît son programme de mobilité ou l'a construit plus ou moins rationnellement. Par contre, l'impact de sa mobilité et de son programme n'est pas interrogé ou comporte des biais de perception. »

Pierre Taillant

Économiste des transports et de mobilités – ADEME





Conclusion

DÉCONSTRUIRE L'IMAGE DE LA VOITURE

En 70 ans, la voiture a pris une place dans nos sociétés qui semble parfois indéboulonnable aujourd'hui. Tous les chiffres et analyses que vous venez de lire ne font que le confirmer, et doivent réellement nous inquiéter au regard des enjeux actuels et à venir. La voiture individuelle thermique est responsable à elle seule de 16% des émissions de gaz à effet de serre en France* ; elle engendre la précarité mobilité ; et elle tue. L'urgence est là :

- nous devons accompagner la transition écologique des mobilités, car la France s'est engagée à atteindre la neutralité carbone en 2050,
- nous devons accompagner la transition écologique juste des mobilités, pour ne pas opposer les problématiques sociales et environnementales qui aggravent les fractures de notre pays,

- nous devons penser un système de mobilités durable, accessible et responsable : les infrastructures et les services de mobilité doivent permettre à tout un chacun de se déplacer librement, en sécurité, sans mettre en danger leur santé ou l'environnement, dans tous les territoires.

C'est pourquoi il faut s'attaquer au problème frontalement, et donc déconstruire cet imaginaire et ces habitudes construites autour la voiture. Cette déconstruction se joue à deux niveaux : au niveau individuel, puisqu'on parle des déplacements quotidiens personnels des Français-es ; et au niveau plus global, systémique, qui érige la voiture à une place prédominante dans nos systèmes et politiques de mobilité actuels.

* Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports (notre-environnement.gouv.fr) le secteur des transports représente 31% d'émission de GES. Les véhicules particuliers y concourent à 54%.

UNE DÉCONSTRUCTION DE L'USAGE ET DE LA PERCEPTION INDIVIDUELS DES FRANÇAIS-ES DE LA VOITURE

Il existe de nombreux freins à la mobilité, que l'on peut classer en trois catégories : freins financiers, freins matériels, freins physiques, freins cognitifs/psychologiques. Quand on parcourt les enseignements de cette 3^e édition du Baromètre des Mobilités du Quotidien, on remarque **une prédominance des freins cognitifs à l'usage des mobilités alternatives à la voiture.**

Premièrement, on observe des perceptions erronées : près d'un automobiliste sur deux affirme que le coût des transports en commun au quotidien est plus onéreux que la voiture. Il y a une mauvaise connaissance du coût réel de l'usage d'une voiture individuelle au quotidien, se situant en moyenne entre 5 000 € et 7 000 € par an. On voit que les non-usagers des transports en commun ont des a priori très négatifs sur la ponctualité, le confort, la fiabilité et le coût des transports en commun par rapport à ceux-elles qui les utilisent.

La connaissance est donc la première étape pour accepter le changement.

« On dit souvent : « le train, le bus, le vélo, c'est compliqué, c'est complexe, il faut que les gens connaissent etc ». Mais la voiture, il n'y a pas plus complexe que ça ! Il faut déconstruire le récit de la voiture. Passer le permis, ça coûte cher. Acheter une voiture, ça coûte cher. Et apprendre comment utiliser les pédales et le volant, le code de la route... Est-ce que monter dans le train ou le bus, c'est vraiment plus compliqué ? »

Laurent Eisenman

Directeur du programme « Nouveaux usages et services ruraux » de l'Accélérateur SNCF Tech4Mobility

Deuxièmement, c'est bien la pratique qui permet de se faire une opinion juste d'un mode plutôt qu'un autre. Le report modal et l'intermodalité s'apprennent et doivent être accompagnés, notamment pour lever les freins cognitifs. Une fois testée, l'intermodalité a tendance à devenir une habitude : 60% des intermodaux la pratiquent plus de 2 à 3 fois par semaine.

Enfin, la question de la démotorisation et des signaux faibles d'une baisse de l'usage principal de la voiture doit être analysée avec précaution. On observe aujourd'hui ces premiers signaux, notamment chez les jeunes, mais il est encore trop tôt pour savoir si cela est lié à une trop forte dépendance et une précarisation des jeunes (la démotorisation traduirait alors un renoncement à se déplacer), ou si cela correspond à une prise de conscience plus marquée de la jeune génération de tous les bénéfices à utiliser des modes alternatifs (sur l'environnement, sur la santé, sur le portefeuille).

La bagnole, on ne l'adore finalement peut-être pas tant que ça : celui qui aujourd'hui adore vraiment sa voiture en France est marginal. Son usage est majoritairement subi, la dépendance à la voiture est une emprise. C'est plutôt une absence d'alternative et de capacités (cognitives, matérielles, financières) qui empêche de se poser la question de l'usage alternatif.

Et enfin, la connaissance et l'accès à l'information sont également un moyen de lever certains freins financiers, puisque aujourd'hui les aides financières à la mobilité sont encore trop peu connues, notamment des personnes qui en auraient le plus besoin.

UNE DÉCONSTRUCTION DU SYSTÈME VOITURE

Au-delà de la question de l'usage et des choix individuels dans la pratique d'un mode plutôt qu'un autre, il convient tout de même de noter que la dépendance à la voiture est directement corrélée à l'absence de choix alternatif. Or, pour offrir la possibilité d'aller vers un autre mode que la voiture, il est primordial de développer des alternatives sûres, fiables, confortables, lisibles, accessibles, favorisant notamment l'intermodalité, et ce dans tous les territoires.

Le passage en 2019 d'une loi de transport à une loi de mobilité nous a offert la promesse d'un changement de paradigme, pour une mobilité plus accessible, moins coûteuse et plus propre.

Et c'était déjà une victoire. En effet, il n'était plus tolérable de laisser des personnes précaires ne pas recourir aux aides mobilité quand elles existent dans les centre-urbains. Trop de jeunes voyaient encore le permis comme la seule échappatoire à leur mobilité sans savoir s'ils-elles peuvent se payer une voiture dans les zones périurbaines où elle est reine. Que proposait-on à la personne âgée habitant à la campagne pour qui la voiture est devenue trop chère et qui n'a pas d'alternative possible, ni d'accès à cette information lorsqu'elle existe ? **Les contraintes de mobilité ont conduit à trop de renoncements et d'isolements.** La LOM a alors mis le droit à la mobilité pour toutes et tous sur tout le territoire au centre des préoccupations et établi une feuille de route à suivre pour les collectivités.

5 ans plus tard, après plusieurs crises énergétiques, les limites du modèle voiture s'exposent au grand jour. Les personnes dépendantes subissent l'explosion du prix du carburant, d'autant plus lorsqu'elles sont en situation de précarité. La voiture devient alors infinançable et ce sont les renoncements et l'immobilité qui guettent. Les plus précaires font face à un plafond de verre de la mobilité automobile que seuls les plus aisés parviendront à briser. Face à ce postulat, les transports continuent d'impacter le climat : les émissions de gaz à effet de serre ne baissent pas depuis 2008 et l'impact de la voiture individuelle y est toujours majoritaire*. Certes, les réseaux cyclables se développent, les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) sont en réflexion, la réduction de la place réservée à la voiture s'opère, mais tous ces aménagements bénéficient surtout aux zones urbaines, alors que la voiture reste en tête des parts modales dans tous les territoires. **Des réglementations apparaissent pour sortir des véhicules thermiques (horizon 2035) et installer des ZFE mais manquent encore de clarté et tendent à contraindre en premier lieu les publics précaires.**

Pour que les futurs investissements d'infrastructures atteignent leurs objectifs et que le changement durable espéré se matérialise, il est nécessaire de déconstruire l'image de la voiture et ce qu'elle véhicule. Créer des lignes de bus ou de trains, développer l'électrique et multiplier les aides individuelles ne suffira pas

pour rompre avec l'imaginaire de mobilité actuel qui consacre encore la voiture individuelle. Il nous faut penser la cohabitation de tous les modes au sein de l'espace public, en partant d'abord des plus vulnérables pour avoir des infrastructures et des solutions de mobilité sûres, efficaces et durables. Il doit s'agir d'un changement de paradigme global à l'échelle de tous les territoires, d'un accompagnement des publics vers des solutions adaptées, la connaissance de l'offre, l'intermodalité, d'une sensibilisation générale des jeunes dans les établissements scolaires jusqu'aux salarié-e-s des entreprises, qui pourra même questionner notre rapport au rythme de vie au sein de notre société.

Face à ces multiples enjeux, nous devons agir ensemble, et dès maintenant !

« Pour réussir la transition de nos mobilités, tout le monde doit faire des efforts. Mais à la hauteur de sa responsabilité dans les émissions et surtout, de sa capacité à faire autrement. Sinon, on tombe dans des injonctions contradictoires, qui génèrent de la frustration. Très souvent, ce n'est pas une question de volonté. Mais de donner les outils pour que tout le monde puisse avoir une alternative et choisir ce qu'il y a de plus vertueux collectivement et individuellement. »

Pierre Leflaive,
Responsable Transports RAC France

* Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports (notre-environnement.gouv.fr) le secteur des transports représente 31% d'émission de GES. Les véhicules particuliers y concourent à 54%.

nOS PROPOSITIONS

Le Baromètre des Mobilités du Quotidien révèle que nous sommes passés de 13,3 millions à 15 millions de Français-es en précarité mobilité en deux ans. Qu'attendons-nous pour agir ? Pour arrêter de voir le nombre de personnes en précarité de mobilité augmenter tous les deux ans, nous devons nous fixer un objectif commun de réduction de la précarité mobilité : 10 millions d'ici 4 ans pour la 5^e édition du Baromètre des Mobilités du Quotidien.



Nous appelons à la **professionnalisation et au déploiement du métier de conseiller-ère mobilité** partout en France, pour faire face au défi de la précarité mobilité. Le Baromètre nous le montre, un des leviers majeurs pour permettre une meilleure mobilité est l'accès à l'information et à la connaissance des solutions existantes, tant des solutions de mobilité à proximité, des innovations locales, des tarifications solidaires, que des aides à la conversion pour une mobilité plus propre. Wimoov accompagne les publics et privilégie la solution la plus durable en fonction des besoins identifiés. À titre d'exemple, en 2023, 31412 personnes en insertion ont été accompagnées réparties sur toutes les typologies de territoires (rural, péri-urbain et urbain).

- 40% ont retrouvé ou conservé un emploi ou une formation à la suite de l'accompagnement de Wimoov.
- En sortie d'accompagnement par Wimoov, 68% des personnes utilisent uniquement des solutions existantes pour se déplacer.
- L'accompagnement à la mobilité proposé par Wimoov permet de générer 31% d'économies d'énergie pour les bénéficiaires*.

Le-la conseiller-ère mobilité est la pierre angulaire de l'accompagnement. Le métier de conseiller-ère mobilité est trop méconnu et trop peu répandu, alors que c'est sur lui que repose la personnalisation du parcours. Pourtant, développer ce métier en multipliant les plateformes mobilité aurait plusieurs avantages majeurs :

- Permettre le retour à l'emploi des usager-ère-s;
- Créer de l'emploi local et de proximité sur les territoires des plateformes en recrutant des conseiller-ère-s mobilité ;
- Générer des économies pour les territoires ;
- Contribuer à la transition écologique.

Enfin, dans son rapport au Premier Ministre, «Le grand plan d'investissement 2018-2022», datant de septembre 2017, Jean Pisani Ferry évoque les plateformes de mobilité : **«Ainsi, il est estimé que 1€ investi dans une plateforme permet en retour une économie de 6€ à la collectivité qui voit ses charges sociales réduites et ses recettes fiscales augmentées.»**

* Étude BIPE-BDO.



Experts de la mobilité inclusive depuis 1998, Wimoov a créé le métier de conseiller-ère mobilité et déjà formé des centaines de personnes. Avec l'École de la Mobilité Inclusive, organisme de formation qui ouvre ses portes en 2024, nous avons souhaité rassembler et mettre à disposition cette expertise unique en faveur du droit à la mobilité pour toutes et tous, pour permettre d'accompagner encore plus de personnes !

Nous en sommes convaincus, **la mobilité est une compétence qui s'apprend** et ce pour tous les publics, dans tous les territoires, **à tous les âges de la vie**. Nous devons apprendre à tout un chacun à s'interroger sur sa mobilité et à pouvoir mobiliser l'ensemble des ressources existantes pour faire face aux changements de vie, de territoire, aux aléas climatiques, ou tout autre événement qui pourrait venir la contraindre.

Si nous devons accompagner à l'usage des solutions existantes, notre expérience nous montre également la difficulté d'accès pour des publics en fragilité (économique, sociale, physique, cognitive). Nous devons également prévenir ces freins à l'utilisation **en partant de l'expression des besoins des plus fragiles dès la conception** d'une nouvelle solution ou d'un nouveau service de mobilité. Ainsi, nous permettrons que demain, la mobilité en France soit réellement **accessible à tous**.

Le conseil en mobilité est un investissement et non un coût pour les collectivités. C'est pourquoi nous appelons à la création d'une **ligne budgétaire pérenne dédiée à la mobilité solidaire dans la LOM** pour donner aux AOM les moyens de mettre en œuvre ces actions.



FOCUS

Le Baromètre des Mobilités du Quotidien met en exergue de multiples données statistiques relatives aux publics et à leur rapport à la mobilité comme l'âge, les ressources, le territoire, la qualification... Si toutes ces approches méritent d'être explorées de manière approfondie, il convient ici de s'arrêter sur deux d'entre elles : les territoires et les jeunes. Le premier focus concerne la mobilité quotidienne en fonction de la typologie des territoires. Les façons de se déplacer varient effectivement selon l'aménagement des espaces et leur densité. Poser un regard sur chaque territoire permet alors d'apprécier toutes leurs singularités et d'identifier les enjeux qui en découlent.

Le second focus sur le public jeune révèle qu'ils se retrouvent de plus en plus en situation de précarité que ce soit pour s'insérer dans l'emploi, ou lorsqu'ils sont étudiants. À l'instar de l'alimentation et du logement, le sujet de la mobilité pose de plus en plus de problèmes pour ce public.



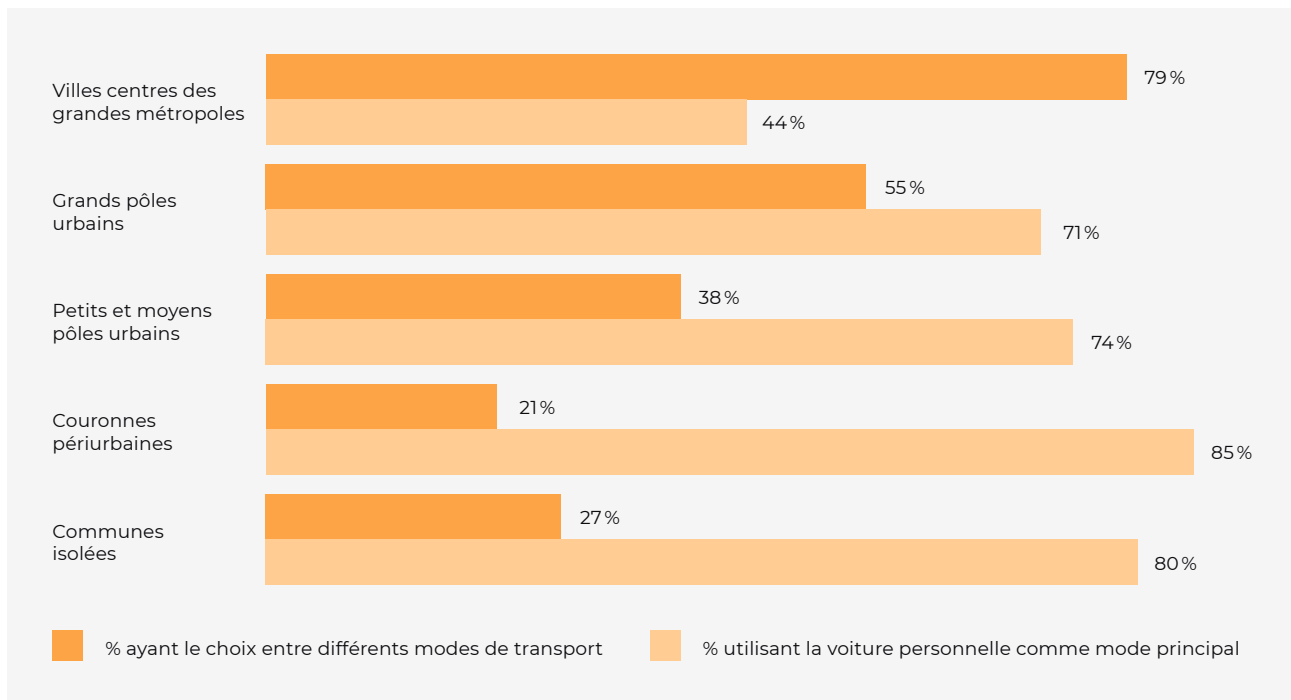
Les territoires

Ce rapport se concentre sur les mobilités du quotidien, en se penchant sur les déplacements locaux de courte distance (moins de 80 km) ou ceux liés aux activités quotidiennes des participant-e-s à l'enquête, à travers une approche territoriale basée sur la densité de population.

DÉPLACEMENTS EN MILIEU URBAIN : ENTRE MULTIMODALITÉ ET DÉFIS DE TRANSITION

La mobilité des habitant-e-s des métropoles de plus de 200 000 personnes se caractérise par des déplacements courts, souvent limités à leur quartier. Grâce à la proximité des services, ils-elles se déplacent fréquemment et ont accès à plusieurs modes de transport, réduisant ainsi l'utilisation de la voiture personnelle. Cependant, la possession du permis de conduire reste majoritaire, avec plus de 75 % des habitant-e-s des communes de plus de 50 000 personnes qui le détiennent. Bien que la multimodalité soit plus courante dans les zones urbaines, 44 % des résident-e-s des centres très urbanisés utilisent encore la voiture.

CAPACITÉ DE CHOIX ET D'USAGE DE LA VOITURE SELON LA TYPOLOGIE D'ESPACES



Dans les grands pôles, même si plus de la moitié des habitant.e-s affirment avoir le choix entre plusieurs moyens de transport, 71% utilisent principalement la voiture, ce qui montre l'importance persistante de ce mode de déplacement. Plus un territoire est dense, plus l'intermodalité est fréquente, avec les transports en commun utilisés comme second mode de transport pour 48% des Francilien-ne-s et 39% des habitant.e-s des grandes villes.

Cependant, l'utilisation fréquente des transports collectifs entraîne aussi des renoncements aux déplacements, en raison des aléas comme les pannes ou grèves, malgré une satisfaction générale sur la ponctualité et la fiabilité. De plus, la congestion automobile en ville pousse aussi les conducteurs-trices à renoncer à certains trajets.

La marche et le vélo sont des alternatives efficaces en milieu dense, où les trajets sont souvent courts. **Le vélo est apprécié pour sa rapidité, surtout par**

rapport à la voiture, freinée par les embouteillages et le manque de stationnement. Les investissements récents des grandes métropoles dans l'infrastructure cyclable (pistes, garages, vélos en libre-service, aides financières, adaptation du code de la route...), ainsi que la sensibilisation de la population ont revitalisé l'usage du vélo, reconnu pour ses avantages environnementaux, économiques et sanitaires. Il est essentiel de maintenir et renforcer cette dynamique pour favoriser son développement.

Quant à la marche, plus le territoire est dense, plus les habitant.e-s marchent régulièrement. **Alors que 50% de la population générale marche fréquemment, ce chiffre monte à 65% dans les centres des grandes métropoles, grâce à des politiques de piétonisation et de réduction de la circulation, qui encouragent la marche au quotidien.** Le baromètre souligne une plus grande sensibilité aux ZFE dans les

zones denses, qui seront rapidement concernées. Toutefois, il existe une différence notable entre les métropoles régionales de 200 000 à 1,5 million d'habitant.e-s, où 59% des habitant.e-s connaissent le terme ZFE et sont majoritairement des automobilistes réguliers, et Paris, où la connaissance est plus faible (44%), car les Parisien-ne-s, moins dépendant.e-s de la voiture, sont moins directement touché.e-s par ces mesures.

Une transition progressive de la mobilité dans les zones denses, avec un taux de précarité mobilité de 15,5% soit 3,5 points de moins que la moyenne nationale est en marche. Néanmoins, cette dynamique reste inégale, laissant certains publics de côté, tandis que d'autres demeurent attaché.e-s à la voiture individuelle. Les défis liés à l'aménagement et à l'amélioration de l'offre de transport sont encore nombreux pour garantir, même dans les zones denses, une mobilité sans contraintes.

L'accès à l'information est crucial pour encourager l'adoption de mobilités durables. Selon le baromètre, la communication autour des options de transport (transports collectifs, vélos et trottinettes en libre-service, covoiturage) semble mieux diffusée dans les communes de plus de 10 000 habitant-e-s. Il sera fondamental à l'avenir de simplifier et mutualiser les supports de communication et les systèmes de billettique pour améliorer la visibilité et l'accès aux solutions de transport durable pour les usager-e-s.

« Quand on pense le changement de comportement d'un individu, il faut tenir compte de tout son toute son histoire, de son contexte, de ses compétences, de ses expériences positives ou négatives, mais également de celles de son cercle familial et amical. À quel moment change-t-il alors de comportement ? Quand il déménage, quand il a un enfant, quand un enfant part de la maison, quand il change de travail. Ce sont des moments où il faut accompagner le changement puisque ce sont des moments où nos habitudes sont remises en question. »

Marie Huyghe

Docteure en urbanisme spécialiste des mobilités rurales.

MILIEU PÉRIURBAIN : GRAND OUBLIÉ DES POLITIQUES DE MOBILITÉ

Dans les années 1950, l'urbanisation a entraîné un étalement urbain et l'essor des zones d'activités éloignées, allongeant les déplacements quotidiens et renforçant l'usage de la voiture. **Aujourd'hui, malgré la remise en question de ce modèle, l'aménagement des zones périurbaines reste un défi majeur, ces territoires manquant d'alternatives de transport. Cela accentue la fracture territoriale à mesure que l'on s'éloigne des centres urbains.**

Cette forte dépendance à la voiture entraîne des coûts financiers importants, avec des dépenses en carburant plus élevées dans les zones périurbaines. Toutefois, cette dépendance n'implique pas toujours une précarité carburant : certains foyers aisés peuvent financer leurs déplacements sans sacrifier d'autres postes de dépenses.

Dans le périurbain,

79%

des habitant-e-s
n'ont pas le choix
entre différents
modes de
transport.

En raison des
solutions de
transport limitées,

42%

des périurbains
sont insatisfaits des
horaires, freinant
ainsi l'usage massif
des transports en
commun.

« Dans les couronnes périurbaines, la situation de dépendance à la voiture est quasiment équivalente aux communes rurales. Pourtant, elles sont censées être traitées par des autorités organisatrices de la mobilité urbaines depuis un certain temps et on voit bien qu'il y a un vrai enjeu sur ces territoires où l'offre alternative est quasiment inexistante. Je crois qu'avec l'objet des SERM, en tant que services multimodaux (routier, ferroviaire, vélo), nous devons absolument toucher cette couronne périurbaine qui contribue à 50 % des EGES. »

Céline Mouvet

Cheffe du pôle Territoires à la sous-direction

« multimodalité, innovation, numérique et territoires » de la DGITM

Parmi ceux-elles qui pourraient être convaincu-e-s d'utiliser les transports en commun (58% des Français-es), environ la moitié n'a pas la possibilité d'utiliser un seul mode et l'autre moitié estime qu'elle serait obligée d'en prendre plusieurs. Le manque de fiabilité et de ponctualité des transports complique l'intermodalité, surtout pour les habitant-e-s des couronnes périurbaines (70%), qui doivent souvent changer de mode de transport. Cela souligne un besoin d'information et d'accompagnement pour encourager la pratique de l'intermodalité et surmonter les réticences liées aux correspondances en transports en commun ou entre modes sur un même trajet.

Le principal frein au développement des modes doux dans les zones périurbaines est une infrastructure inadaptée, héritée d'un aménagement urbain centré sur la voiture. **Ainsi, 26% des habitant-e-s de ces zones marchent rarement, voire jamais.** Le périurbain, souvent négligé en termes de mobilité, est trop éloigné pour bénéficier des transports en commun, laissant la voiture comme principal moyen de transport. Pourtant, ces zones abritent de nombreuses familles, et il est urgent de les adapter aux mobilités durables, car **la précarité mobilité y atteint 23,5%, avec une dépendance à la voiture de 16,5%.**

LA MOBILITÉ EN TERRITOIRES RURAUX : ENJEUX ET ALTERNATIVES FACE AU TOUT-VOITURE

Pour remettre en question le modèle du tout-voiture, des expérimentations se développent dans les territoires ruraux pour offrir des alternatives adaptées. L'éloignement des centres urbains oblige les habitant-e-s à parcourir de longues distances, rendant marginal l'usage de la marche et du vélo, souvent réservé aux loisirs. Le manque d'infrastructures adaptées constitue un frein majeur à l'utilisation de ces modes de transport au quotidien.

« Quand tu habites dans les territoires ruraux et que tu n'as pas de voiture, c'est compliqué, mais quand tu es pauvre, c'est pire. Il y a un caractère systémique de la précarité dans ces territoires, et des liens intrinsèques entre la mobilité et l'accès aux services de la vie quotidienne et à l'emploi. »

Daphné Chamard-Teirlinck

Responsable mobilité inclusive

Secours Catholique Caritas France

Le choix se limite souvent à la voiture, aux transports en commun ou à une réduction des déplacements. **Lorsque les transports collectifs existent, ils sont peu attractifs en termes de fréquence et de confort : 44% des habitant-e-s ruraux sont insatisfait-e-s des horaires** et 57% trouvent les lieux d'attente inconfortables. Cela contribue à la montée d'un groupe d'« isolé-e-s-réfractaires » (30% des Français-es), principalement en zones éloignées, qui refusent les transports en commun et sont souvent sceptiques sur les enjeux environnementaux. La voiture domine donc largement dans les zones peu

denses (plus de 80%), avec une forte monomodalité : 60% des habitant-e-s de petites villes utilisent un seul mode de transport, contre 46% à l'échelle nationale.

Face à la dépendance à la voiture et au fort taux d'autosolisme, le covoiturage offre une solution collective intéressante. Il permet de mieux couvrir le territoire et coûte moins cher à organiser que des lignes de bus. Cependant, les résultats varient selon les régions. Les expérimentations réussies sont celles avec une bonne communication et sensibilisation.

L'autopartage, bien que prometteur, souffre du même problème : peu connu, il reste centré dans les zones urbaines déjà bien desservies en alternatives. Dans les zones rurales, où ces alternatives manquent, beaucoup renoncent alors à se déplacer.

Comme pour la connaissance de l'offre de transport en commun qui est faible pour les habitant-e-s des communes de moins de 5000 habitant-e-s, la connaissance des aides à la mobilité reste limitée en zone rurale, que ce soit les aides à la conversion ou les aides pour la mobilité domicile-travail.

« L'information est le premier levier et le premier frein. Combien de fois ai-je entendu des gens me dire : « le train, c'est super cher » – « et combien ça coûte ? » – « ah, je ne sais pas ». Donc information, information, information. Pas l'information digitale, l'information physique, papier, dans les territoires, dans les centre-bourgs, dans la vie des gens. »

Laurent Eisenman

Directeur du Programme « Nouveaux usages & Services ruraux » SNCF Tech4Mobility

Néanmoins, il est à noter une forte progression dans la connaissance de la ZFE dans les communes peu denses (+ 37%). En fait, cela concerne surtout les communes peu denses mais dont de nombreux actifs sont susceptibles d'être touchés par la mise en place d'une ZFE, à savoir les communes rurales sous influence d'un pôle. Le chiffre grimpe à 49%, soit autant qu'au sein des zones urbaines.

Face aux aléas climatiques, on observe un double phénomène

dans les territoires peu denses : d'une part, les communes les moins denses concentrent le plus de personnes n'ayant pas changé leurs pratiques de déplacements ; mais d'autre part, quand ils-elles ont été impacté-e-s, ils-elles ont plus renoncé à faire quelques déplacements que les autres, faute d'alternative. Par ailleurs, quand ils-elles ont changé leur mode de déplacement, ils-elles se sont plus tournés vers un véhicule thermique ou hybride que dans les grandes villes,

renforçant la dépendance à la voiture et le cercle vicieux de la mobilité et du climat. Une évolution des comportements de pair avec une augmentation des alternatives possibles est à amorcer pour contrarier cette dépendance. **La précarité mobilité dans les communes hors attraction des grandes villes atteint aujourd'hui 33%.**

62%

des 18-24 ans ont renoncé à au moins un déplacement ces 5 dernières années en raison de difficultés de mobilité contre 40% au national.



Le public jeune

Si pour les jeunes, la mobilité devrait être source de liberté, d'indépendance et d'accès à l'emploi, ils-elles sont dans les faits, les premier-ère-s empêché-e-s de la mobilité et cumulent généralement de nombreux freins à la mobilité.

On observe différents signaux faibles montrant un rapport plus détaché à la voiture individuelle chez les 18-24 ans que dans le reste de la population. En effet, seul un-e jeune sur deux possède une voiture, contre $\frac{3}{4}$ des Français-es. Lorsqu'ils-elles possèdent un véhicule motorisé, pour près d' $\frac{1}{4}$ d'entre eux-elles il est très ancien (+ de 15 ans), probablement issu du marché d'occasion. Les jeunes sont également moins nombreux-ses à détenir un permis de conduire (seuls 61% des 18-24 ans disposent du permis de conduire contre 85% des Français-es au national). On peut analyser cette tendance de deux façons, qui restent à observer dans le temps pour se confirmer ou non : soit cette situation est contrainte par une plus forte précarisation des jeunes, qui doivent renoncer à la voiture car elle coûte trop cher, soit cette situation est choisie, en conséquence d'une prise en compte des enjeux environnementaux et un attrait plus fort vers les solutions alternatives à la voiture individuelle.

Dans les deux cas, et la réalité est probablement à l'intersection des deux, il nous faut accompagner ce changement de pratique pour qu'il ne se traduise pas in fine par un renoncement à la mobilité. C'est la catégorie de population qui a le plus renoncé à des déplacements en 2023.

«Au 1er janvier 2025, les bénéficiaires du RSA ont l'obligation de s'inscrire chez France Travail. Pour ceux-elles-ci la mobilité est le premier frein, se situant avant les problématiques de santé ou financières. L'enjeu est de répondre à ce besoin prioritaire, avec nos moyens, aux côtés de nos partenaires, dans l'écosystème local, afin de lever ce frein essentiel à l'accès à l'emploi, ou de les accompagner face aux difficultés multiples qu'ils rencontrent.»

Guyllia Monzenga

Cheffe de projet à la Direction des Partenariats et de la Territorialisation – France Travail

Pourtant, les jeunes, surreprésenté-e-s dans l'urbain, disposent pour une majorité d'entre eux-elles d'une offre de services de mobilité alternatifs à la voiture. Ils-elles sont également surreprésenté-e-s dans leur connaissance et leur utilisation en mode principal des services et des abonnements de transports en commun. Cet usage est tout de même à pondérer car ils mettent en avant de manière accrue le fait qu'ils-elles n'ont «pas d'autre solution» pour expliquer leur usage massif des transports en commun, et en ont une moins bonne image que le reste des répondant-es en termes de sécurité notamment, que ce soit parmi les usager-ère-s mais aussi et surtout les non-usager-ère-s. Au-delà des transports publics, les jeunes sont aussi beaucoup plus nombreux-ses que les autres catégories de la population à utiliser régulièrement les vélos en libre-service, la trottinette, et sont également plus susceptibles d'être intermodaux

(36% d'entre eux-elles contre 23% en moyenne).

Certains jeunes accordent, au contraire, une part excessive de leur budget à leurs déplacements. C'est notamment le cas des jeunes résidant en territoires peu denses, qui ont un recours relativement important à la voiture pour leurs déplacements (63% des 18-24 ans l'utilisent comme mode principal en territoire peu dense contre 43% des 18-24 ans qui résident en territoire dense). Cela s'explique par un manque criant d'offres de transports alternatifs assurant une fréquence et une desserte à la fois cohérentes et fiables.

En effet, **en territoire peu dense, 18% des jeunes déclarent qu'ils-elles n'ont accès à aucun service de transport** (transports en commun, vélos en libre-service, aires de covoiturage) contre seulement 2% des jeunes des territoires denses. Pour travailler, se former, accéder aux soins de santé ou à certains

loisirs, il ne leur reste alors que la voiture alors même qu'elle reste inaccessible pour nombre d'entre eux-elles.

Ils-elles sont alors touché-e-s par une double peine, de faibles revenus et une forte dépendance à la voiture (15,5% d'entre eux-elles sont dépendant-e-s à la voiture contre 5% des jeunes en territoires denses). **Au total, 30% des 18-24 ans des territoires peu denses sont touchés par la précarité mobilité contre 19% des 18-24 ans des territoires denses.**

« Les jeunes [éloigné·e·s des centres urbains] ne dépendent pas entièrement de la voiture et pratiquent des mobilités complexes et variées. Et c'est peut-être là leur chance par rapport aux habitant·e·s du «vrai rural», où les transports en commun sont vraiment loin et inaccessibles. Dans le périurbain, c'est parfois compliqué d'avoir accès à différents modes de transport, mais c'est possible de «bricoler avec son territoire» en utilisant le vélo, la trottinette, ou le skate. Ce qui est moins le cas dans le rural.»

Clara Le Goff
Cheffe de projet – Institut Paris Région

Il est dès lors urgent d'agir pour proposer à ces jeunes des solutions alternatives, leur permettant de se déplacer librement et autant qu'ils-elles souhaitent, pour ne pas les réduire à un immobilisme qui viendrait causer ou renforcer leur isolement social et leur mal-être, tout en réduisant le budget dédié à leur mobilité dans leur portefeuille. Les accompagner vers des solutions de covoiturage, d'autopartage et autres solutions locales existantes est donc une nécessité!





REMERCIEMENTS

Dans le cadre de la rédaction de ce rapport, Wimoov remercie le cabinet de conseil Auxilia et l'institut d'études TMO pour les analyses étayées et les chiffres sur lesquels elle s'appuie. Plusieurs sources extérieures provenant du Credoc, l'Observatoire des inégalités, le Cerema, le Commissariat général au développement durable, le Bipe-BDO et la DREES, renforcent les divers argumentaires. Ce rapport est également enrichi par les points de vue de plusieurs experts de la mobilité solidaire et durable, issus de leurs interventions lors de la dernière Journée de la Mobilité Inclusive qui s'est tenue en septembre 2024.

Merci pour les contributions avisées de :

Johanna Bouheret

Conseillère en charge de l'amélioration des conditions de vie et de la transition écologique solidaire – Délégation interministérielle à la prévention et à la lutte contre la pauvreté

Daphné Chamard-Teirlinck

Responsable mobilité inclusive
Secours Catholique Caritas France

Laurent Eisenman

Directeur du programme
« Nouveaux usages et services ruraux »
L'Accélérateur SNCF Tech4Mobility

Gérard Hernja

Directeur du Laboratoire d'étude pour une éducation à la mobilité – L'École de conduite française (ECF Leem)

Marie Huyghe

Docteure en urbanisme spécialiste des mobilités rurales.

Pierre Leflaive

Responsable Transports - RAC France

Claire-Marine Javary

Chargée de plaidoyer – Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)

Guylia Monzenga

Cheffe de projet à la Direction des Partenariats et de la Territorialisation – France Travail

Céline Mouvet

Cheffe du pôle Territoires à la sous-direction « multimodalité, innovation, numérique et territoires » – DGITM

Pierre Taillant

Économiste des transports et de mobilités – ADEME

Nous remercions nos partenaires du Baromètre des Mobilités du Quotidien sans qui cette étude n'aurait pas pu exister: **ADEME, DGITM, Guadeloupe, SNCF, MACIF, Auxilia, TMO.**

Au plaisir de nous retrouver pour suivre les travaux de la 4^e édition du Baromètre des Mobilités du Quotidien.

OURS

RÉDACTION RÉALISÉE PAR :

Ancelin Vanlooche

Chargé de mission mobilité

Thibault Guérin

Chargé de mission études

Lilou Héas

Chargée de mission auprès de la Direction générale

Sébastien Bailleul

Directeur du PEPS (Partenariat, Europe, Plaidoyer, Stratégie de communication)

PUBLICATION RÉALISÉE PAR :

Florence Gilbert

Directrice générale

Estelle Deviller

Responsable marketing et communication

Simon Magnier

Responsable de studio graphique

Pauline Etre

Designeuse graphique

CRÉDITS PHOTOS :

Ksenia Vysotskaya (p. 2, 6, 8)

wa_172619 by Pixabay (p. 16)

Hans by Pixabay (p. 23)

LeFox by Pixabay (p. 24)

Mircea by Pixabay (p. 28)

Chris by Pixabay (p. 30)

ICSILVIU by Pixabay (p. 37)

La responsabilité des informations et des points de vue exposés dans ce rapport incombe aux auteur·ice·s et n'engage en rien les partenaires.



BAROMÈTRE

des Mobilités du Quotidien



À propos de Wimoov

Pionnier de la mobilité inclusive depuis 25 ans, Wimoov a pour objectif d'accompagner les publics en insertion sociale et professionnelle ainsi que les personnes âgées dites « seniors » vers une mobilité autonome, responsable et respectueuse de l'environnement. Elle travaille à promouvoir et initier le développement de nouvelles pratiques de mobilité avec ses 250 salarié.e.s et par sa présence dans 150 zones d'emploi réparties sur toute la France. Wimoov accompagne chaque année plus de 28 000 personnes de manière individualisée, parmi elles, près d'une sur deux a conservé ou obtenu un emploi ou une formation. Wimoov est une association du Groupe SOS, groupe associatif, acteur majeur de l'économie sociale et solidaire.

Pour en savoir plus : www.wimoov.org.

Wimoov :

6, rue de l'Asile Popincourt – 75011 Paris
contact@wimoov.org

Nous remercions nos partenaires publics et privés engagés pour une mobilité plus inclusive et impliqués dans la bonne réalisation du baromètre.

BAROMÈTRE EN PARTENARIAT AVEC :



RÉALISÉ PAR :

