



## Synthèse

**La mobilité du quotidien se caractérise par la place prépondérante de la voiture dans nos déplacements. Pourtant, ce système de mobilité construit autour du tout voiture et de la voiture individuelle est aujourd'hui à bout de souffle comme en témoignent les nombreuses crises auxquelles il est confronté.**

**Crise climatique :** la voiture est responsable de plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports soit environ 15 % des émissions de la France. **Crise sanitaire :** le tout voiture a d'importantes conséquences en matière de pollution de l'air mais aussi de sédentarité ou encore de bruit. **Crise sociale** enfin puisqu'en l'absence d'alternatives suffisantes à la voiture, d'importantes inégalités existent entre ceux qui ont les capacités financières de posséder un véhicule et ceux qui ne les ont pas. Engendrant ainsi des difficultés de plus en plus grandes d'accès à la mobilité et des conséquences en chaîne : problématiques d'accès à l'emploi, à la santé, etc. Au total, ce sont près de 13,3 millions de personnes qui rencontrent des difficultés de mobilité (absence de moyen de transport, dépenses de carburant élevées, véhicule vieillissant, longs trajets sans alternative à la voiture, etc.) et sont consi-

dérées comme étant dans une situation de précarité mobilité.

**Alors que la précarité mobilité est déjà un phénomène d'ampleur en France, le Réseau Action Climat, dans un travail exclusif d'évaluation du coût de possession et d'usage de la voiture, alerte sur l'augmentation de ce coût.**

En 2022, **le Réseau Action Climat l'estime à 4210€ par an, ce qui représente une dépense mensuelle de près de 350€. En l'espace de cinq années, ce coût est passé de 3680€ à 4210€, soit une augmentation de près de 14 %.** Alors que plus de 37 % des ménages sont aujourd'hui multi motorisés, cela peut représenter un coût annuel supplémentaire de près de 1060€ pour un ménage avec deux véhicules. **Et cette augmentation risque de se poursuivre au cours des cinq prochaines années.**

En effet, **alors que le carburant représente le premier poste de dépense lié à la possession et l'usage d'un véhicule, il est probable que le prix de ce dernier continue de croître ou se maintienne à des niveaux élevés.** L'OCDE anticipe par exemple une augmentation du prix du

pétrole de 10 % en 2023. Par ailleurs, il semble de plus en plus incertain que l'État continue de soutenir indéfiniment l'achat de carburant afin de limiter la hausse des prix. Dans ce contexte, **plusieurs scénarios ont été imaginés afin d'anticiper la hausse du coût de la voiture :** scénario de stabilisation du prix des carburants au niveau de 2022, scénario de hausse annuelle du prix des carburants de 3 % et scénario de hausse annuelle de 5 %. **Dans ce dernier cas, le coût de la voiture augmenterait très fortement pour atteindre 4920€ en 2027, soit une hausse de plus de 16 % par rapport à 2022.**

Bien qu'il soit difficile de prévoir avec certitude la tendance des prochaines années, **ces projections nous rappellent à quel point notre système de mobilité construit autour du tout voiture individuelle est vulnérable à la hausse du prix des énergies fossiles et à quel point il est urgent d'en sortir.** En effet, **cette vulnérabilité n'est pas une fatalité mais bien la conséquence des choix politiques des dernières décennies.**

Choix politique de privilégier un modèle d'aménagement du territoire qui renforce la dépendance à la voiture individuelle ; choix politique d'investir massivement dans les infrastructures de transport routier plutôt que dans les alternatives de transport telles que le train, les transports en commun ou encore le vélo ; choix politique de ne pas accompagner suffisamment les ménages les plus modestes dépendants de la voiture afin qu'ils s'équipent d'un véhicule moins polluant.

Pourtant, **il est possible de construire un autre système de mobilité, en rupture avec le modèle actuel et qui permette d'articuler l'accélération de la transition écologique avec la structuration d'une mobilité plus inclusive.** Il s'agit d'ailleurs d'une attente forte des Français puisque 9

actifs sur 10 disent vouloir réduire l'impact environnemental de leurs déplacements<sup>1</sup>.

**C'est ce chemin de transition vers un autre modèle de mobilité que s'efforce de dessiner cette publication à travers 19 propositions réparties autour de 7 grands enjeux.** Ces propositions sont le fruit d'un travail de concertation avec les associations membres du Réseau Action Climat ainsi que de nombreuses parties prenantes. **Toutes ces recommandations ont vocation à être mises en œuvre au niveau national et présentent l'intérêt de pouvoir être appliquées rapidement.**

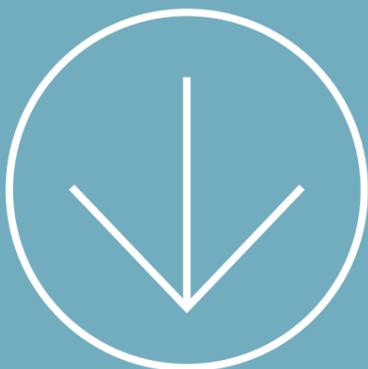
**Le développement massif des investissements dans les transports collectifs et le vélo** ainsi que **la fin des investissements dans les nouveaux projets d'infrastructures routières** pourraient par exemple être décidés dans le cadre de **la concrétisation financière de la loi de programmation sur l'énergie et le climat (LPEC).** Le **projet de loi de finance 2023** pourrait aussi permettre de nombreuses avancées telles que **l'instauration d'un ticket climat exceptionnel à 30€ par mois pour les transports du quotidien, le renforcement des aides à l'achat d'un véhicule moins polluant pour les ménages les plus modestes ou encore la structuration d'un service national d'accompagnement et de conseil en mobilité via les Maisons France Services.**

**Nous appelons le Gouvernement et les parlementaires à s'emparer de ces propositions afin de mettre en œuvre au plus vite des alternatives pour la mobilité du quotidien.**

<sup>1</sup> Déplacements quotidiens et respect de l'environnement : où en sont les Français dans la décarbonation de leurs mobilités ?, Ipsos, 2021.



# 19 mesures pour une mobilité plus juste et plus durable



## DÉVELOPPER MASSIVEMENT LES TRANSPORTS COLLECTIFS

1. Soutenir de manière durable le développement des transports en commun
2. Accroître les investissements en faveur des trains du quotidien
3. Soutenir le développement du transport à la demande

## FAIRE DU VÉLO UN MOYEN DE TRANSPORT DU QUOTIDIEN PARTOUT ET POUR TOUS

4. Augmenter les montants alloués au fonds vélo
5. Généraliser et financer l'accompagnement à l'apprentissage du vélo
6. Rendre obligatoire le forfait mobilités durables
7. Favoriser l'intermodalité entre les transports collectifs et le vélo
8. Accompagner socialement le passage à la mobilité cyclable

## RENDRE PLUS ACCESSIBLE LES TRANSPORTS COLLECTIFS

9. Instaurer un ticket climat

## RENDRE LES AIDES À L'ACHAT D'UN VÉHICULE MOINS POLLUANT, PLUS EFFICACES ET PLUS JUSTES

10. Améliorer l'efficacité sociale et environnementale de la prime à la conversion
11. Créer les conditions d'un déploiement rapide et efficace du dispositif de prêt à taux zéro mobilité sur tout le territoire
12. Mettre en place un dispositif de leasing social pour favoriser l'accès à la mobilité électrique
13. Renforcer le malus poids pour réorienter la production de véhicules vers des voitures plus légères et moins chères
14. Améliorer l'efficacité sociale et environnementale du bonus-malus

## STRUCTURER UN SERVICE NATIONAL D'ACCOMPAGNEMENT ET DE CONSEIL EN MOBILITÉ

15. Doter les Maisons France Services d'une mission d'accompagnement et conseil en mobilité

## SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS PARTAGÉES : COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE

16. Soutenir le développement du covoiturage du quotidien, en particulier dans les zones les moins denses
17. Soutenir le développement de l'autopartage en boucle, en particulier dans les zones les moins denses

## RÉDUIRE LES DISTANCES NÉCESSAIRES POUR ACCOMPLIR LES ACTIVITÉS DU QUOTIDIEN

18. Mettre un coup d'arrêt à l'étalement urbain et aux projets de nouvelles infrastructures routières qui l'alimentent
19. Réduire les distances nécessaires pour accomplir les activités de la vie quotidienne