

Mobilités – Avançons ensemble!

Volet 01

Les chiffres clés de la mobilité en France



Table des matières

Présentation du projet
Mobilités - Avançons ensemble 4

Introduction
Volet 01 - Les chiffres clés de la mobilité en France 5

Remerciements

Un grand merci à Mathieu Chassignet, membre du comité des experts et pilote de ce premier volet, pour son temps précieux, son regard expert et ses conseils de lecture.

Merci également à l'ensemble des membres du comité de suivi, Daphné Chamard (Secours Catholique - Caritas France), Marie Chéron (Transport & Environnement), Lucile Buisson (UFC-Que Choisir), Anne-Juliette Lecourt (CFDT) et Tony Renucci (Respire), pour vos conseils avisés et votre engagement dans ce projet.

Merci à Cyrielle Den Hartigh, Simon Bignonneau, Alexis Chailloux et Antoine Durand pour leur soutien, leur écoute et leur bienveillance.

Un grand merci enfin à Nicolas Verrier et à Alessandra Pasini pour leur patience et leur talent pour l'aspect visuel de ce premier volet.

Auteurs

Pierre Leflaive
Responsable transports, Réseau Action Climat
Matteo Vailly
Chargé d'étude, Réseau Action Climat

Data visualisations
ÉCLAIRAGE PUBLIC

Graphisme
Alessandra Pasini

01

Comment et pourquoi les Français se déplacent ?

PAGE 6

Indicateur 1 Quelles gammes de trajets pèsent le plus dans nos déplacements ? 7

Indicateur 2 Quelles différences de déplacement en fonction des territoires ? 8

Indicateur 3 Comment évoluent les distances entre le domicile et le travail ? 8

Indicateur 4 Mobilité de temps libre : quel impact du niveau de revenu ? 9

Indicateur 5 Autosolisme : quelle évolution et quel impact du niveau de revenu ? 9

02

Combien ça coûte de se déplacer ?

PAGE 10

Indicateur 6 Comment pèsent les dépenses en carburant dans le budget des ménages ? 11

Indicateur 7 Comment se sont transformés nos véhicules ? L'exemple de la Clio 11

Indicateur 8 Avoir une voiture, combien ça coûte ? 12

Indicateur 9 Voyager en train et en avion : toujours plus cher ? 13

Indicateur 10 Est-ce que les aides à la mobilité touchent leurs cibles ? L'exemple de la prime à la conversion 14

03

Combien les transports coûtent-ils à l'État ?

PAGE 15

Indicateur 11 D'où vient l'argent public des transports, et où va-t-il ?

04

Quel est l'impact des transports sur la santé ?

PAGE 17

- Indicateur 12** Quelle responsabilité du transport routier dans la pollution de l'air ? 18
- Indicateur 13** Mobilité et sédentarité : quelles conséquences sur la santé ? 19
- Indicateur 14** Comment les accidents se répartissent-ils entre les modes de transports ? 20
- Indicateur 15** Quel est l'impact des transports sur la pollution sonore ? 20

05

Quel est l'impact des transports sur le climat ?

PAGE 22

- Indicateur 16** Est-ce que les transports jouent leur rôle dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre ? 23
- Indicateur 17** Niveau de revenu et émissions de CO₂ : quelle répartition par mode ? 24
- Indicateur 18** Véhicule thermique vs électrique : quels impacts respectifs ? 25
- Indicateur 19** Pourquoi la consommation de carburant ne baisse pas ? 26
- Indicateur 20** Pourquoi les émissions du secteur aérien augmentent ? 27

06

Comment est structuré notre réseau de transport ?

PAGE 28

- Indicateur 21** Rail vs route : quelles étendues sur le territoire ? 29
- Indicateur 22** Vélo : quel lien entre infrastructures et pratiques ? 30
- Indicateur 23** Des services de proximité de plus en plus rares et distants ? 30
- Indicateur 24** Transport (terrestre) de marchandise : comment a évolué la répartition modale ? 31

07

Quelles sont les inégalités liées à notre système de transport ?

PAGE 32

- Indicateur 25** Quelle mobilité pour les habitants de quartiers prioritaires de la ville ? 33
- Indicateur 26** Personnes en situation de handicap : un accès limité à la mobilité ? 33
- Indicateur 27** Dépendances à la voiture : qui a le choix de son mode de déplacement ? 34
- Indicateur 28** Difficultés de mobilités : à quoi renonce-t-on en premier ? 35
- Indicateur 29** Mobilité en outre-mer : des contraintes et des enjeux spécifiques ? 36

08

Quelle est la situation économique du secteur des transports ?

PAGE 37

- Indicateur 30** Combien pèse le secteur des transports dans l'économie française ? 38
- Indicateur 31** Quelles évolutions la filière automobile française a-t-elle connue depuis les années 2000 ? 39

Bibliothèque 40

Bibliographie détaillée par indicateur 44

Présentation du projet Mobilités - Avançons ensemble

La mobilité est au cœur de notre quotidien. Elle structure nos territoires, détermine notre accès aux autres, à des loisirs, au travail ou à l'école, à la culture. Elle pèse aussi sur nos finances, sur notre organisation quotidienne, ou sur notre santé.

Se déplacer est un droit, mais pour beaucoup de français aujourd'hui c'est surtout devenu une contrainte. Au cœur de la fracture sociale, les mobilités sont une source de tension, de frustration, voire de colère.

Cela appelle une réponse politique. Mais pour que celle-ci réussisse à faire de la mobilité un atout, au service des défis économiques, sociaux et environnementaux, elle doit s'appuyer sur

une compréhension fine des enjeux de notre système de transport. Elle doit aussi sortir d'une réflexion en silo, pour proposer un véritable projet de mobilité, qui s'appuie sur une vision cohérente et systémique de l'avenir des transports.

Le projet Mobilités - Avançons ensemble a pour ambition d'être un outil complet pour arriver à construire cette réponse politique, en s'appuyant sur deux jambes : **un rapport** en trois volets, qui sera publié dans sa version finale en avril 2026, et **une dynamique collective**, qui s'appuie sur une gouvernance innovante, réunissant un très grand nombre de parties prenantes.

Le rapport

VOLET
01

COMPRENDRE
LA PROBLÉMATIQUE

VOLET
02*

Les chiffres clés de la mobilité en France

Objectifs Présenter de manière accessible et claire la situation des mobilités en France.

Contenu 32 indicateurs sur l'accès à la mobilité, l'impact sur la santé, l'investissement public, le poids dans le budget des ménages, les émissions de gaz à effet de serre, les emplois.

Les attentes et besoins des citoyens

Objectifs Écouter et comprendre le vécu des Français en matière de mobilité.

Contenu Des témoignages, des entretiens, des trajectoires de vie pour faire remonter les inquiétudes, les enjeux d'acceptabilité, les obstacles concrets que perçoivent ou ressentent les Français.

FORMULER ET RÉPONDRE
À LA PROBLÉMATIQUE

VOLET
03*

Les leviers pour y parvenir

Objectifs À partir des enseignements des volets 1 et 2, construire un cadre pour répondre aux grands défis de la mobilité, de manière cohérente et systématique.

Contenu Déclinaison en 5 chantiers, avec des principes, des leviers et des exemples concrets afin de guider la construction d'un programme politique.

* Publication à venir

La dynamique

La gouvernance du rapport s'organise autour de trois comités.

Le comité des experts, composé de Mathieu Chassignet, Théodore Tallent, Dominique Méda, I4CE et le Shift project. Son rôle est de participer à la construction de l'architecture du rapport et de sa méthodologie, de faire le lien avec le monde scientifique et académique, de valider la rigueur du travail effectué.

Le comité de suivi, composé de la CFDT, du Secours Catholique - Caritas France, de Respire, de Transport & Environnement et de l'UFC-Que choisir. Son rôle est de représenter la variété des parties prenantes associées au rapport, d'apporter son expertise et son regard sur sa construction et de nourrir une complémentarité de points de vue, de légitimité et d'approches.

Le comité des partenaires, composé de l'ensemble des organisations qui souhaitent suivre les évolutions du rapport et de sa dynamique. Depuis l'évènement de lancement le 2 juillet 2025 jusqu'à la publication du rapport final en avril 2026, les membres du comité des partenaires ont accès aux résultats intermédiaires, peuvent commenter les différentes étapes structurantes du rapport, le nourrir avec leur expertise.

De par son processus de construction et ses trois volets, le rapport final permettra de construire une base commune de compréhension des enjeux de la mobilité en France, synthétique, rigoureuse et accessible, et de borner le chemin pour construire une réponse politique ambitieuse à ces enjeux.

Volet 01. Les chiffres clés de la mobilité en France

Ce premier volet du projet Mobilités - Avançons ensemble est un outil pour être en mesure de faire un état des lieux complet et efficace de la situation des mobilités en France.

Ce premier volet du projet Mobilités - Avançons ensemble est un outil pour être en mesure de faire un état des lieux complet et efficace de la situation des mobilités en France.

Si nous n'avons pas la prétention d'être exhaustif, nous avons l'ambition de proposer une porte d'entrée synthétique et pédagogique vers l'état de la connaissance sur ces enjeux.

Pour cela, nous avons identifié **8 questions clés** qu'un décideur peut être amené à se poser au moment de construire une proposition politique. Elles concernent aussi bien les pratiques de mobilités que leurs impacts sur la santé, l'emploi, le climat, les finances publiques ou le budget des ménages.

Afin d'éclairer ces 8 questions de façon rigoureuse et efficace, le choix a été de sélectionner **31 indicateurs**. Validés avec le comité de suivi, ces indicateurs permettent de cerner les principaux enjeux de notre système de transport, et les grands défis auxquels il est supposé répondre.

Donnant chacun lieu à des chiffres et messages clés, ces indicateurs sont tous issus de plus d'une quarantaine de rapports et d'études de référence. **Ces sources ont été triées sur le volet pour leur rigueur académique et leur caractère institutionnel.**

Pour aller plus loin, nous avons également sélectionné plusieurs rapports, articles et travaux de référence pour chaque sous-partie, qui peuvent être retrouvés à la fin de ce premier volet, dans la Bibliothèque. Là aussi, pour faciliter l'accès à leur contenu, une courte présentation est associée à chaque rapport sélectionné.

Enfin, il s'agit ici d'un premier volet publié sous la forme d'un rapport intermédiaire, qui a vocation à être intégré dans le rapport final, attendu pour avril 2026. Nous vous invitons donc à nous faire parvenir vos retours sur la sélection des indicateurs, d'éventuels trous dans la raquette qui vous semblent incontournables ou encore des rapports de références qui manqueraient cruellement à notre sélection. Nous pourrions intégrer ces retours dans la version finale du rapport.

Par ailleurs, dans un souci de transparence mais aussi pour faciliter la réutilisation des nombreuses données présentées dans ce rapport, **l'ensemble des tableaux de données et des chiffres utilisés pour la production des 31 indicateurs sont disponibles en Open Data** sur notre site internet, avec les sources dont ils sont issus.



01



Comment et pourquoi les Français se déplacent ?

- Indicateur 1** Quelles différences de déplacement en fonction des territoires ?
- Indicateur 2** Quelles gammes de trajets pèsent le plus dans nos déplacements ?
- Indicateur 3** Mobilité de temps libre : quel impact du niveau de revenu ?
- Indicateur 4** Comment évoluent les distances entre le domicile et le travail ?
- Indicateur 5** Autosolisme : quelle évolution et quel impact du niveau de revenu ?

INDICATEUR 1 QUELLES DIFFÉRENCES DE DÉPLACEMENT EN FONCTION DES TERRITOIRES ?

DENSITÉ DE LA COMMUNE	RURAL ¹	INTERMÉDIAIRE ²	DENSE ³
HABITANTS ⁴	33 %	28 %	38 %
DISTANCES	37 %	26 %	37 %
ÉMISSIONS	42 %	27 %	31 %

RÉPARTITIONS MODALES DES DISTANCES PARCOURUES *

	RURAL ¹	INTERMÉDIAIRE ²	DENSE ³
VOITURE 65 %	29 %	19 %	17 %
AVION 19 %	5 %	4 %	10 %
TRAIN 9 %	1 %	2 %	6 %
AUTRES ** 7 %	2 %	2 %	3 %

* Intégralité des distances parcourues à l'année par les Français

** Bus, car, vélo, marche et autres

Source : Les pratiques de mobilité des Français, A. Bigo, F. Perez (SDES)

MESSAGES-CLÉS

- Les personnes qui résident dans des communes rurales parcourent à l'année des distances plus importantes que celles qui résident dans des communes plus denses.
- La mobilité des personnes qui résident dans des communes rurales est associée à 41,8 % des émissions (hors amont et traînées) pour 33,3 % d'habitants.
- Cet écart s'explique principalement par le nombre de km réalisés en voiture, près de 1,7 fois supérieur pour ces derniers que pour les habitants de communes denses.
- L'avion représente près de 20 % des distances parcourues par des français, dont la moitié par les habitants des communes urbaines denses.

1 Les communes rurales comprennent les « bourgs ruraux », le « rural à habitat dispersé », le « rural à habitat très dispersé » d'après la grille de densité de l'Insee.

2 Les communes urbaines de densité intermédiaire comprennent les « centres urbains intermédiaires », les « ceintures urbaines » et les « petites villes » d'après la grille de densité de l'Insee.

3 Les communes urbaines denses correspondent aux « grands centres urbains » d'après la grille de densité de l'Insee.

4 Population âgée de 6 ans et plus.

INDICATEUR 2 QUELLES GAMMES DE TRAJETS PÈSENT LE PLUS DANS NOS DÉPLACEMENTS ?

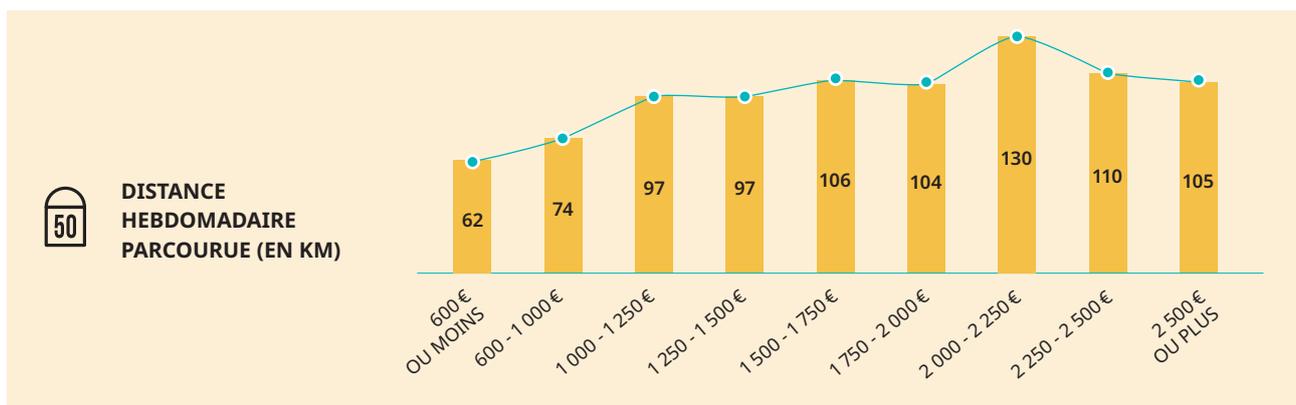
GAMME DE DISTANCE	 0 - 1 km	 1 - 10 km	 10 - 100 km	 100 - 1 000 km	 1 000 km
% DES TRAJETS	17,3 %	53,7 %	27,5 %	1,4 %	0,1 %
% DES DISTANCES PARCOURUES	0,5 %	12,2 %	40,6 %	25,4 %	21,3 %
% DES ÉMISSIONS ⁵	0,2 %	14,6 %	48,4 %	19,1 %	17,7 %
MODE PRINCIPAL	76,5 % des km à pied 	74,7 % des km en voiture 	87,3 % des km en voiture 	71,4 % des km en voiture 	83 % des km en avion 

Source : [Les pratiques de mobilité des Français](#), A. Bigo, F. Perez (SDES)

MESSAGES-CLÉS

- Les longs trajets du quotidien (10 à 100 km) ne représentent qu'un quart des trajets, mais 40 % des distances parcourues et la moitié des émissions de gaz à effet de serre.
- Les trajets les plus courts s'inscrivent souvent dans des boucles plus longues (CEREMA, p. 91), avec plusieurs étapes.
- Les distances et les émissions sont globalement corrélées mais dépendent de la répartition modale des trajets réalisés.

INDICATEUR 3 MOBILITÉ DE TEMPS LIBRE : QUEL IMPACT DU NIVEAU DE REVENU ?



Source : [Forum Vies Mobiles](#), p. 88

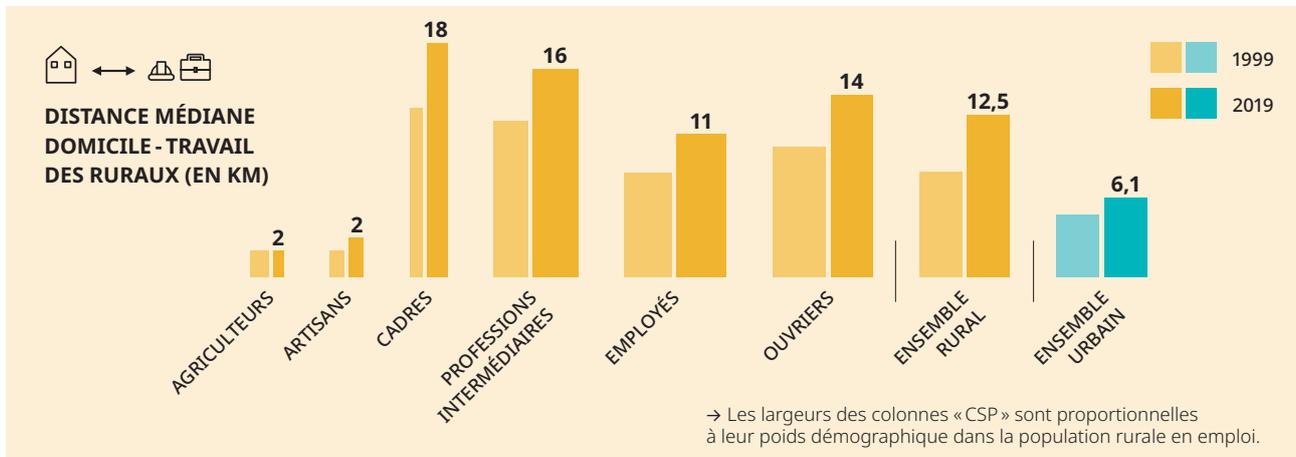
MESSAGES-CLÉS

- La mobilité de temps libre (achats, éducation, loisirs) est associée à 42 % des distances parcourues en semaine⁶ (EMP, 2019).
- La mobilité de temps libre est croissante avec le niveau de revenu.
- Moins une commune est dense, plus ses habitants parcourent des distances importantes pour réaliser une activité de temps libre : 17 km par activité au sein du rural autonome, contre 13 km par activité au sein de l'urbain dense (Forum Vies Mobiles, p. 51).

⁵ Hors amont et traînées liées au transport aérien.

⁶ Mobilité locale (moins de 80km), hors week-end.

INDICATEUR 4 COMMENT ÉVOLUENT LES DISTANCES ENTRE LE DOMICILE ET LE TRAVAIL ?

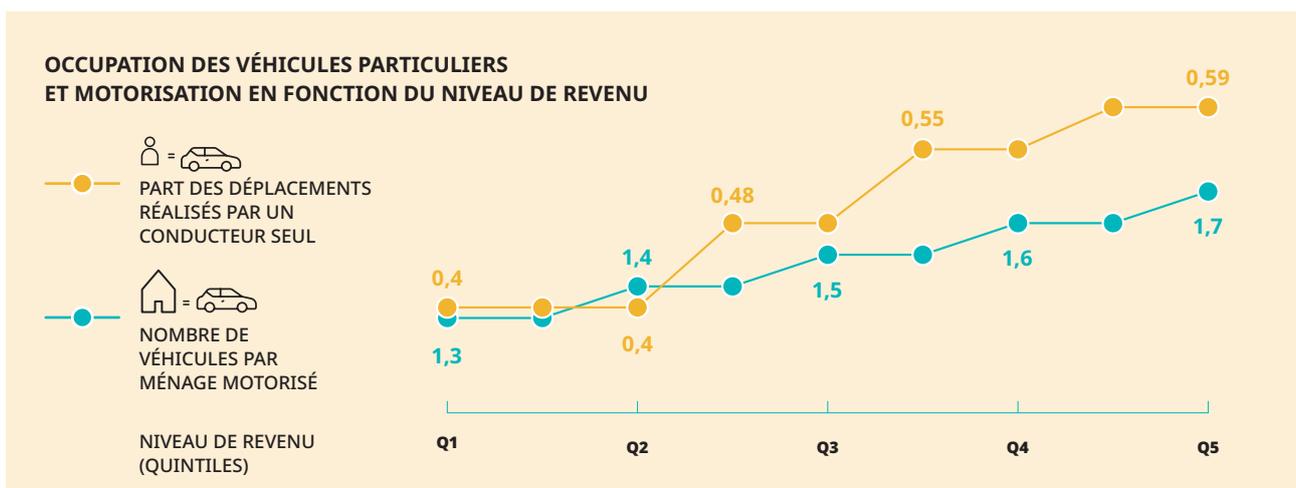


Source : Insee

MESSAGES-CLÉS

- Dans l'ensemble, la distance domicile-travail s'est fortement accrue en France ([Observatoire des territoires](#)), augmentant de 42 % entre 1999 et 2019.
- Cette augmentation est deux fois plus marquée pour les ruraux que pour les urbains.
- La distance médiane domicile-travail des habitants des territoires ruraux est deux fois plus importante que pour les urbains.
- Au sein des territoires ruraux, l'augmentation est guidée aussi bien par les cadres, les artisans et les commerçants, de plus en plus nombreux dans ces territoires ([Insee](#)), que par les employés et les ouvriers, qui représentent encore la moitié de la population en emploi en zone rurale.

INDICATEUR 5 AUTOSOLISME : QUELLE ÉVOLUTION ET QUEL IMPACT DU NIVEAU DE REVENU ?



Source : SDES, SDES

MESSAGES-CLÉS

- Le nombre de personnes par voiture a baissé pour la mobilité locale, passant d'une moyenne de 1,59 en 1994 à 1,43 en 2008, et s'est stabilisé depuis ([SDES, CGDD](#) (p. 38)).
- Les français sont de plus en plus équipés en véhicules motorisés :
 - La part de ménages motorisés est passée de 76,8 % en 1990 à 84,9 % en 2018 ([INSEE](#)).
- La part de ménages multi-motorisés est passée de 26,3 % en 1990 à 36,5 % en 2018 ([INSEE](#)).
- 88 % des déplacements domicile-travail locaux sont effectués par un conducteur seul en 2019 ([SDES](#)).

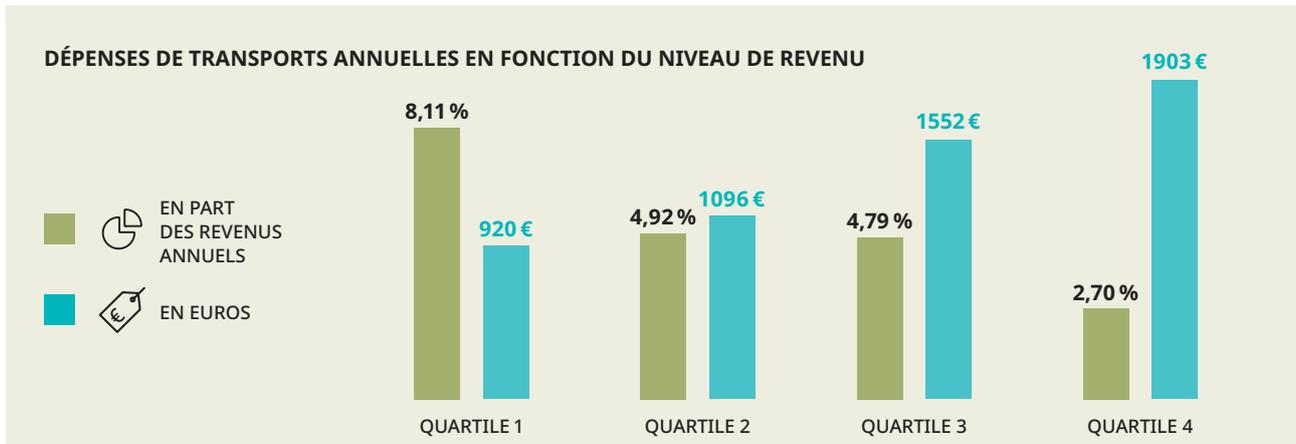
02



Combien ça coûte de se déplacer ?

- Indicateur 6** Comment pèsent les dépenses en carburant dans le budget des ménages ?
- Indicateur 7** Avoir une voiture, combien ça coûte ?
- Indicateur 8** Voyager en train et en avion : toujours plus cher ?
- Indicateur 9** Comment se sont transformés nos véhicules ?
L'exemple de la Clio.
- Indicateur 10** Est-ce que les aides à la mobilité touchent leurs cibles ?
L'exemple de la prime à la conversion

INDICATEUR 6 COMMENT PÈSENT LES DÉPENSES EN CARBURANT DANS LE BUDGET DES MÉNAGES ?

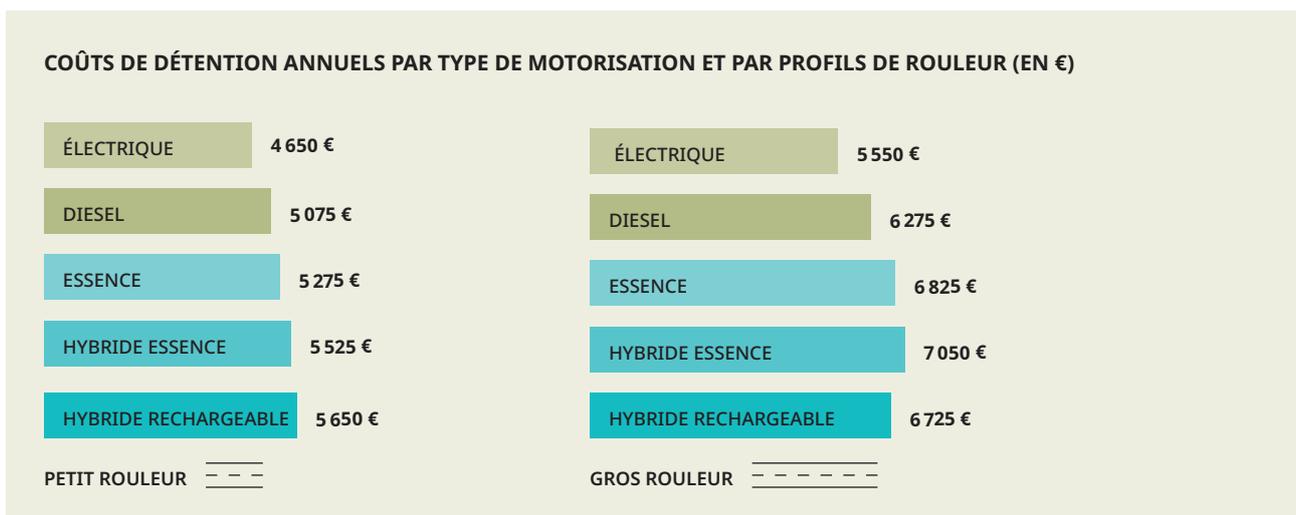


Source : Chiffres clés – Édition 2025. INSEE, INSEE, INSEE, SDES

MESSAGES-CLÉS

- La part des dépenses en transports dans les budgets des ménages est relativement stable depuis 2010 autour de 13-14 %.
- Au sein du budget consacré aux transports, la part dédiée aux carburants a augmenté, passant de 24 % en 2016 à 29 % en 2023 (Chiffres clés du transport).
- Les dépenses en carburant pèsent trois fois plus sur le budget du 1^{er} quartile que sur celui du 4^e quartile.
- Les 25 % les plus riches consomment en moyenne deux fois plus de carburant que les 25 % les plus pauvres.

INDICATEUR 7 AVOIR UNE VOITURE, COMBIEN ÇA COÛTE ?

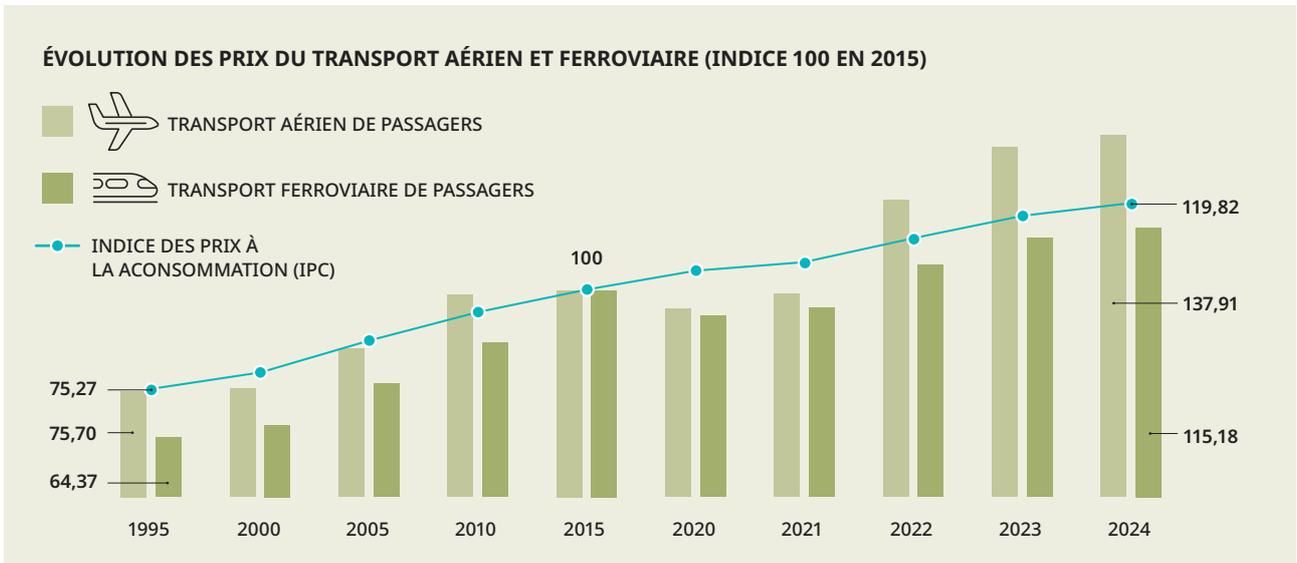


Source : La voiture électrique, à contre-courant des idées reçues, UFC Que Choisir

MESSAGES-CLÉS

- Les coûts de détention des véhicules ont augmenté ces dernières années, tout particulièrement pour les véhicules thermiques en raison des fluctuations du prix des carburants.
- Selon la méthodologie de l'ADETEC, qui intègre les véhicules d'occasion, le coût annuel de détention d'une voiture est passé de 3 252 euros en 2015 à 3 763 euros en 2022, soit une augmentation de plus de 16 %.
- Les coûts de détention de ces véhicules sont aujourd'hui plus importants en moyenne que pour leurs équivalents électriques et hybrides.
- Cet avantage est attesté tant pour les gros rouleurs que pour les plus petits rouleurs.

INDICATEUR 8 VOYAGER EN TRAIN ET EN AVION : TOUJOURS PLUS CHER ?



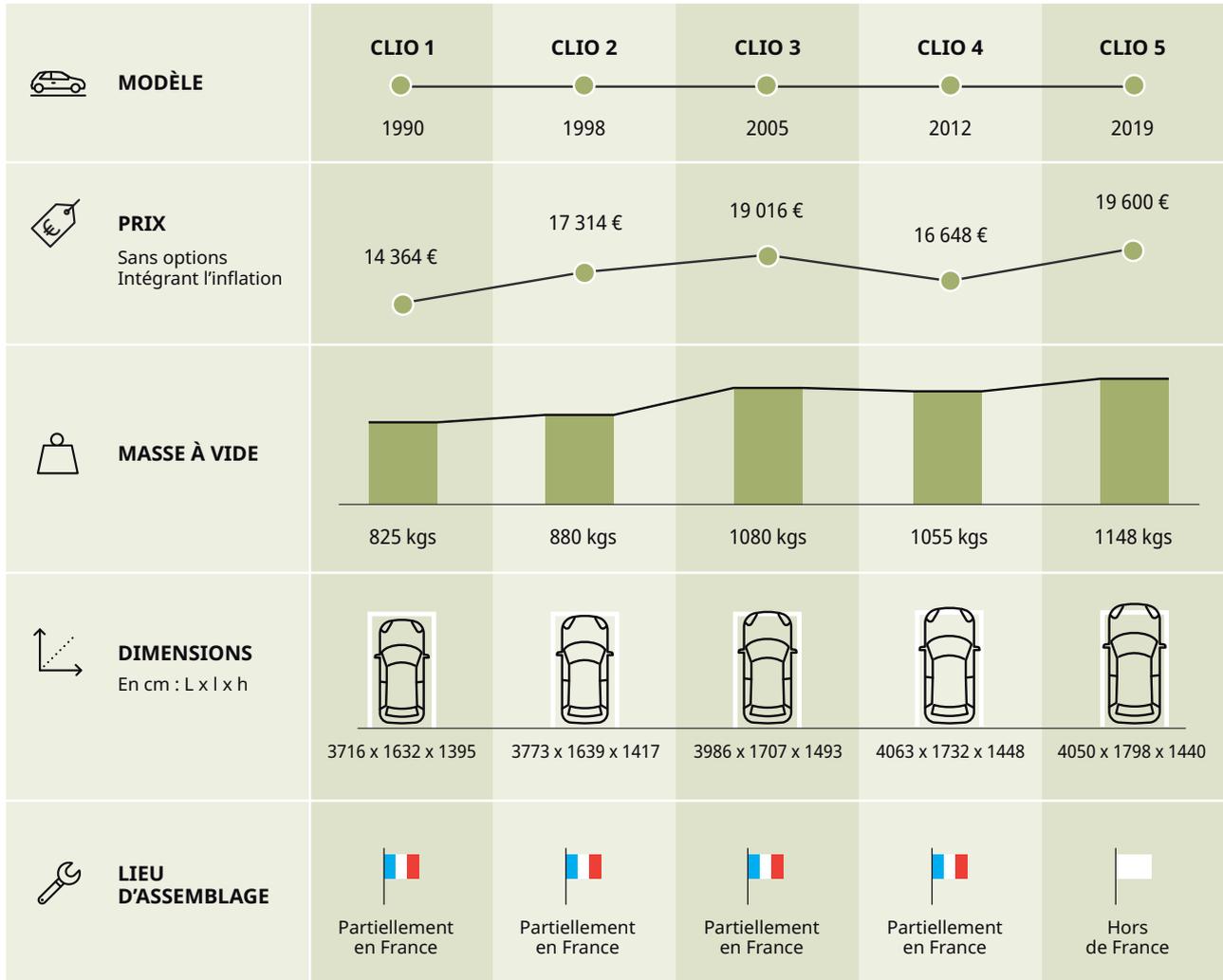
MESSAGES-CLÉS

- Depuis 2015, les prix du transport aérien de passagers ont augmenté de près de 38 %, soit près de deux fois plus vite que l'inflation.
- Sur la même période, le prix du train n'a augmenté que de 15 %.
- Pour autant, l'augmentation des prix du transport de passagers par train est inégale selon le type de train considéré : les billets de TER ont augmenté de plus de 12 % depuis 2017, contre 3 % pour les billets de TGV domestiques ([Autorité de Régulation des Transports](#)).



INDICATEUR 9 COMMENT SE SONT TRANSFORMÉS NOS VÉHICULES ? L'EXEMPLE DE LA CLIO

ÉVOLUTION DE DIFFÉRENTES CARACTÉRISTIQUES DES MODÈLES DE CLIO DEPUIS 1990



Sources : Wikipedia, Wikipedia, site Renault, Clío 1, Clío 2, Clío 3, Clío 4, Clío 5

MESSAGES-CLÉS

- Le tarif moyen d'un véhicule neuf a augmenté de 66 % entre 2001 et 2021, pour une inflation générale de 38 % sur la même période (AAADData).
- L'augmentation du prix des véhicules est allée de pair avec l'augmentation de leur taille et de leur masse : entre 1990 et 2023, la masse moyenne des véhicules neufs a augmenté de 28 % (ADEME).
- Cette tendance globale s'illustre par l'explosion des ventes de SUV (49 % des ventes de voitures neuves en 2023 ; UFC que choisir), mais concerne également les modèles de citadines historiques, tels que la Clío de Renault.

INDICATEUR 10 EST-CE QUE LES AIDES À LA MOBILITÉ TOUCHENT LEURS CIBLES ? L'EXEMPLE DE LA PRIME À LA CONVERSION



LA PRIME À LA CONVERSION, qu'est-ce que c'est ?

La prime à la conversion (PAC) a été mise en place en 2015, dans le but d'accélérer le renouvellement du parc et réduire les émissions de particules fines, pour améliorer la qualité de l'air. Il s'agit d'une prime encourageant la mise au

rebut d'un véhicule polluant au profit de l'achat d'un véhicule moins polluant.

Les critères d'attribution ont évolué au fil des années en renforçant les critères environnementaux des véhicules éligibles et en

excluant les ménages les plus aisés du champs des personnes éligibles.

La prime à la conversion a été supprimée dans le Projet de loi de finance 2025.



ÉVOLUTION DE LA DISTRIBUTION DE LA PRIME À LA CONVERSION

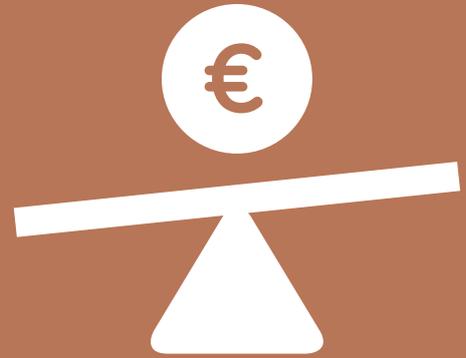


Source : I4CE

MESSAGES-CLÉS

- Le volume total de primes à la conversion distribuées a chuté entre 2019 et 2022.
- Malgré une évolution des critères supposée mieux cibler la prime à la conversion, la part des ménages les plus modestes a diminué.
- Résultat de cette double tendance, le nombre de primes à la conversion distribuées aux 5 premiers déciles a été divisé par 5 entre 2019 et 2022.
- Pour ce qui est des 2 premiers déciles, ils n'ont touché que 20 % des aides en 2022, contre 13 % pour les 20 % les plus riches (CGDD).
- 67 % des français déclarent ne pas avoir connaissance des dispositifs de primes à la mobilité (Wimooov, p. 113).

03



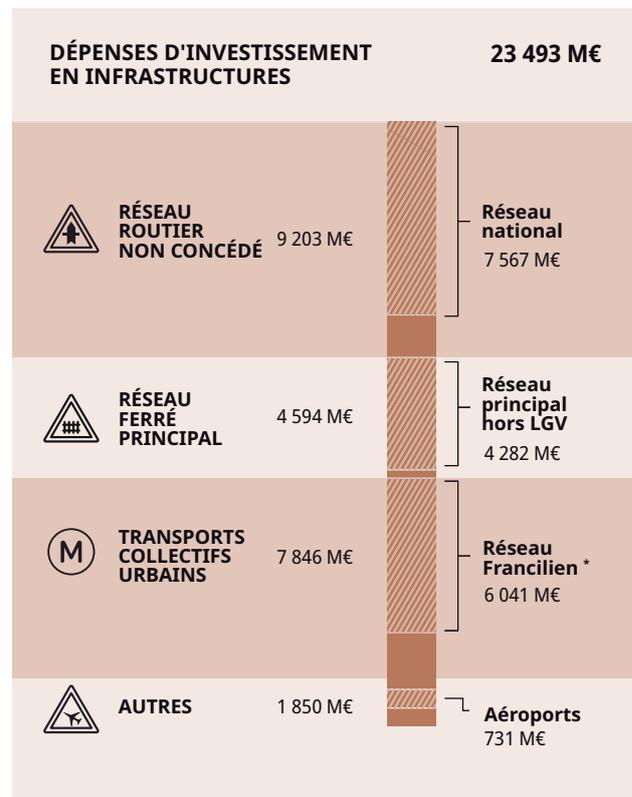
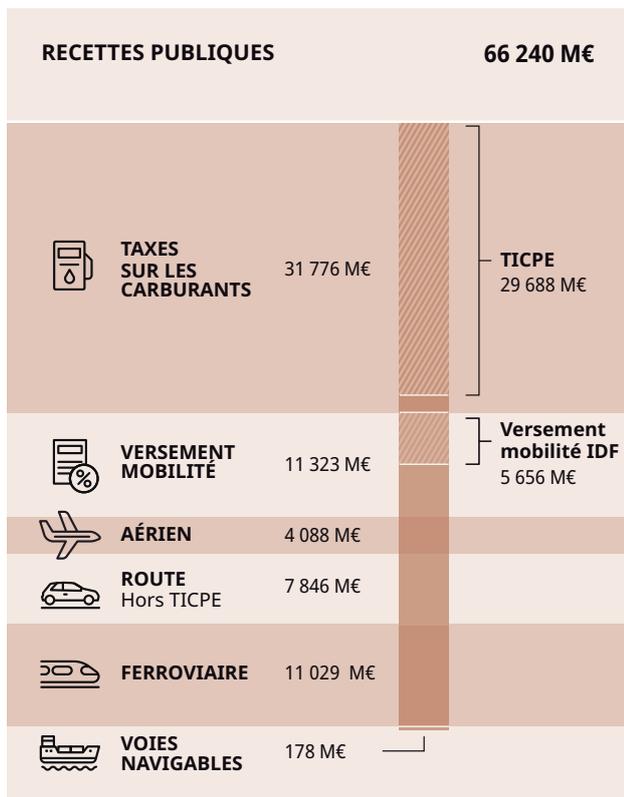
Combien les transports coûtent-ils à l'État ?

Indicateur 11 D'où vient l'argent des transports, et où va-t-il ?

INDICATEUR 11 D'OU VIENT L'ARGENT PUBLIC DES TRANSPORTS, ET OÙ VA-T-IL ?

RÉPARTITION DES RECETTES PUBLIQUES EN 2023 (EN MILLIONS D'EUROS)

RECETTES PUBLIQUES	66 240 M€	
DÉPENSES PUBLIQUES	73 274 M€	Infrastructures
	Dépenses de fonctionnement 46 490 M€	Dépenses d'investissement 26 784 M€



* Réseau ferré IDF, RATP, Société du Grand Paris⁷

Source : [Bilan annuel des transports - Édition 2025](#) (p. 43, 49 et 52)

MESSAGES CLÉS

- Les dépenses publiques des transports excèdent les recettes de 7,1 milliards.
- La TICPE représente 45% des recettes publiques des transports.
- Le réseau routier non concédé pèse près de 40% des dépenses en infrastructures.
- L'Île-de-France concentre les trois quart des dépenses pour les transports publics urbains.

⁷ Une partie de ces investissements est réalisée dans le cadre de partenariats public-privé.

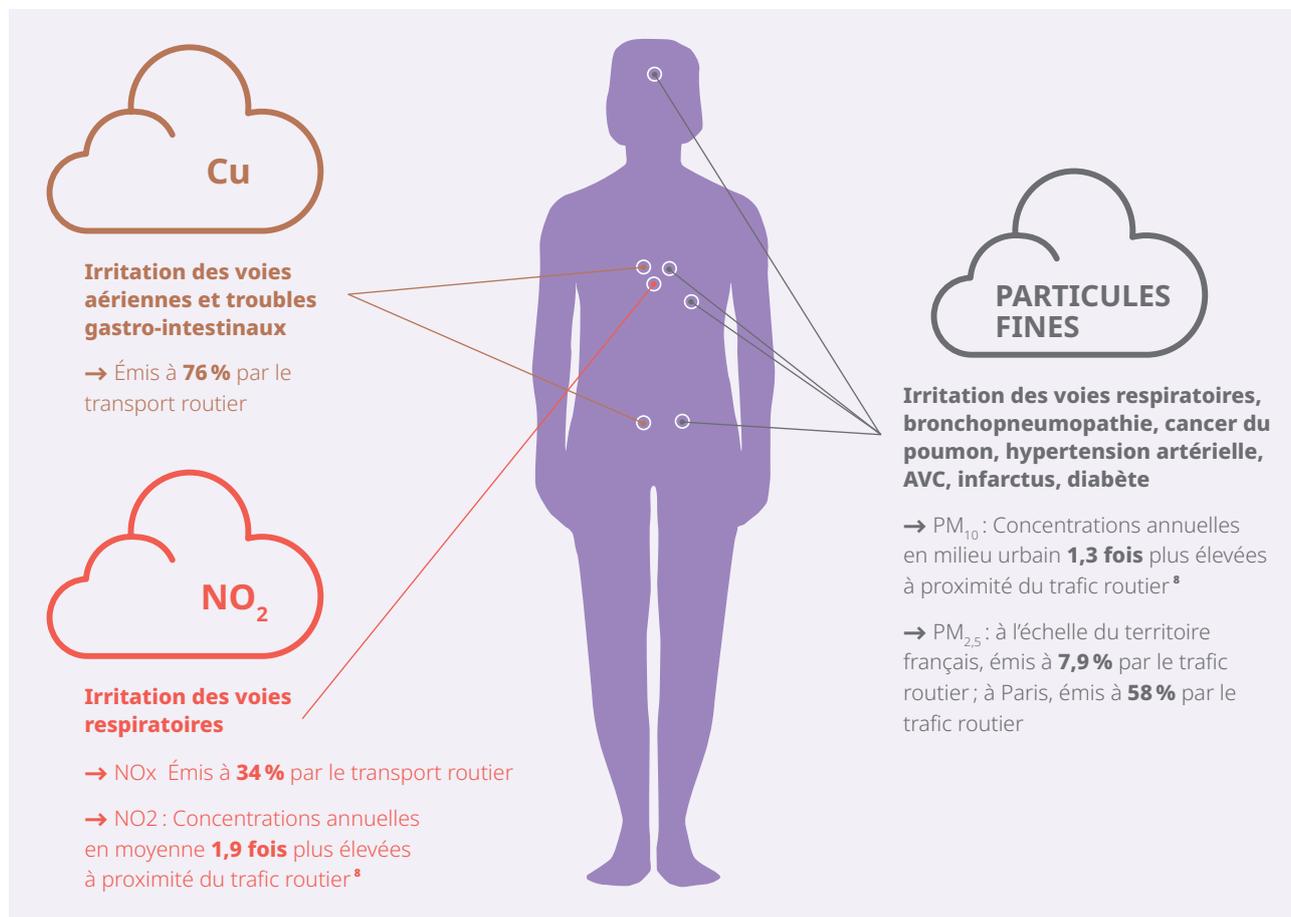
04



Quel est l'impact des transports sur la santé ?

- Indicateur 12** Quelle responsabilité du transport routier dans la pollution de l'air ?
- Indicateur 13** Mobilité et sédentarité : quelles conséquences sur la santé ?
- Indicateur 14** Comment les accidents se répartissent-ils entre les modes de transports ?
- Indicateur 15** Quel est l'impact des transports sur la pollution sonore ?

INDICATEUR 12 QUELLE RESPONSABILITÉ DU TRANSPORT ROUTIER DANS LA POLLUTION DE L'AIR ?



Source : Chiffres clés des transports – Edition 2025, Santé Publique France, Émissions de particules et de NOx par les véhicules routiers _ ADEME

MESSAGES CLÉS

- L'impact de la qualité de l'air sur la santé est beaucoup plus fort dans les territoires densément peuplés.
- Plutôt que de regarder la part du routier dans les émissions nationales, il est donc plus pertinent de s'intéresser à sa responsabilité dans les zones les plus peuplées.
- Or, la part des émissions de polluant imputable au transport routier augmente fortement dans les milieux urbains et à proximité du trafic routier.
- Bien que ces résultats doivent encore être regardés avec prudence, les études les plus récentes tendent à établir que les territoires défavorisés et urbanisés sont généralement davantage touchés par les effets sanitaires de la pollution de l'air ([Santé Publique France](#)).

⁸ Comparaison avec la « situation de fond » : zones éloignées de toute source directe de pollution

INDICATEUR 13 MOBILITÉ ET SÉDENTARITÉ : QUELLES CONSÉQUENCES SUR LA SANTÉ ?



L'ACTIVITÉ PHYSIQUE (AP)

Elle se définit comme tout mouvement corporel produit par les muscles qui requiert une dépense d'énergie. Elle englobe ainsi l'AP effectuée durant les loisirs, l'éducation physique, les sports, les déplacements, les activités professionnelles ou encore domestiques.

Toute AP a des effets bénéfiques sur la santé. Une AP régulière permet en effet de maintenir ou d'améliorer les capacités cardiorespiratoires et fonctionnelles et de limiter les risques de maladies non transmissibles.



LA SÉDENTARITÉ

Elle se définit par tout comportement d'éveil caractérisé par une dépense énergétique inférieure ou égale à 1,5 équivalent métabolique (MET) en position assise ou allongée. Elle est approchée par différents indicateurs tels que le temps passé assis au cours d'une journée ou le temps quotidien passé devant les écrans sur son temps de loisirs.

L'augmentation de la durée quotidienne de sédentarité augmente les risques cardio-métaboliques et la mortalité toutes causes⁹.



MALADIES ET DÉCÈS ÉVITÉS GRÂCE À L'ACTIVITÉ PHYSIQUE ATTRIBUABLE AU VÉLO EN FRANCE EN 2019 (POPULATION ÂGÉE DE 20 À 89 ANS)

- 254

cancers
du sein



- 1 578

maladies
cardiovasculaires



- 3 744

nouveaux cas
de diabète de type 2



- 205

cancers
du côlon



- 182

nouveaux cas
de démence



- 1 919

décès

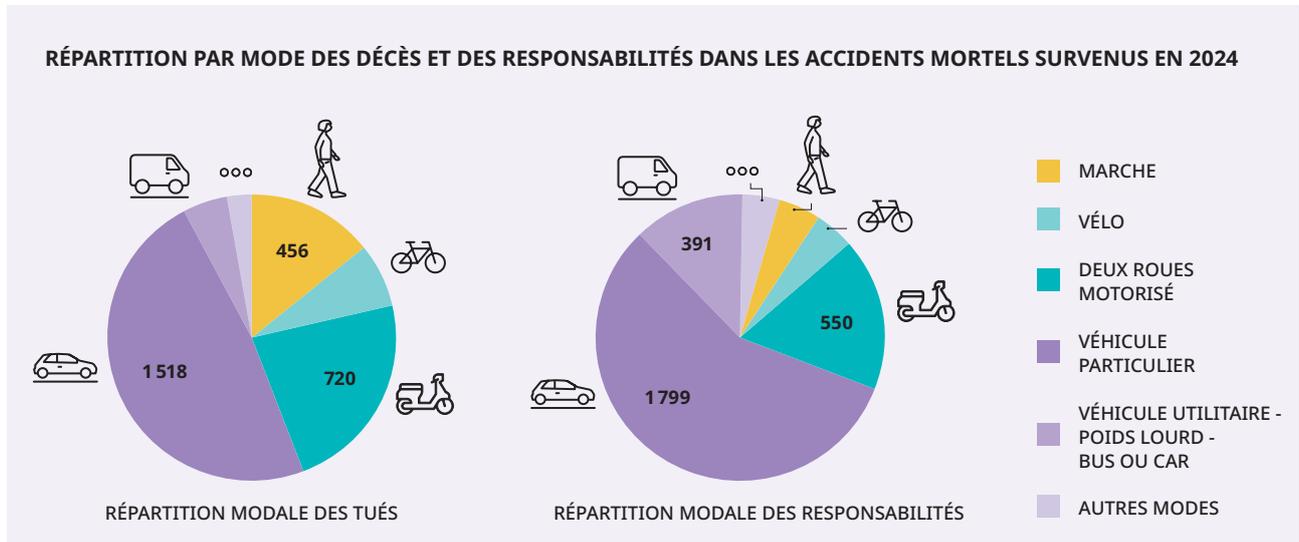


Source : [The untapped health and climate potential of cycling in France : a national assessment from individual travel data](#) _ Schwarz et al. (2025)

MESSAGES-CLÉS

- Le manque d'activité physique est un problème de santé publique, qui selon l'OMS majore le risque de décès de 20 à 30 % et serait responsable de 38 000 décès par an en France (France Stratégie).
- Plus de 20 % des adultes déclaraient passer plus de 7 heures par jour assis en 2021 (Santé Publique France)
- La pratique du vélo permet de réduire les risques de nombreuses maladies, notamment cardiovasculaires.
- En raison de l'inégale distribution des pratiques de vélo, 74,9 % de ces bénéfices concernent les hommes (Schwarz et al.).

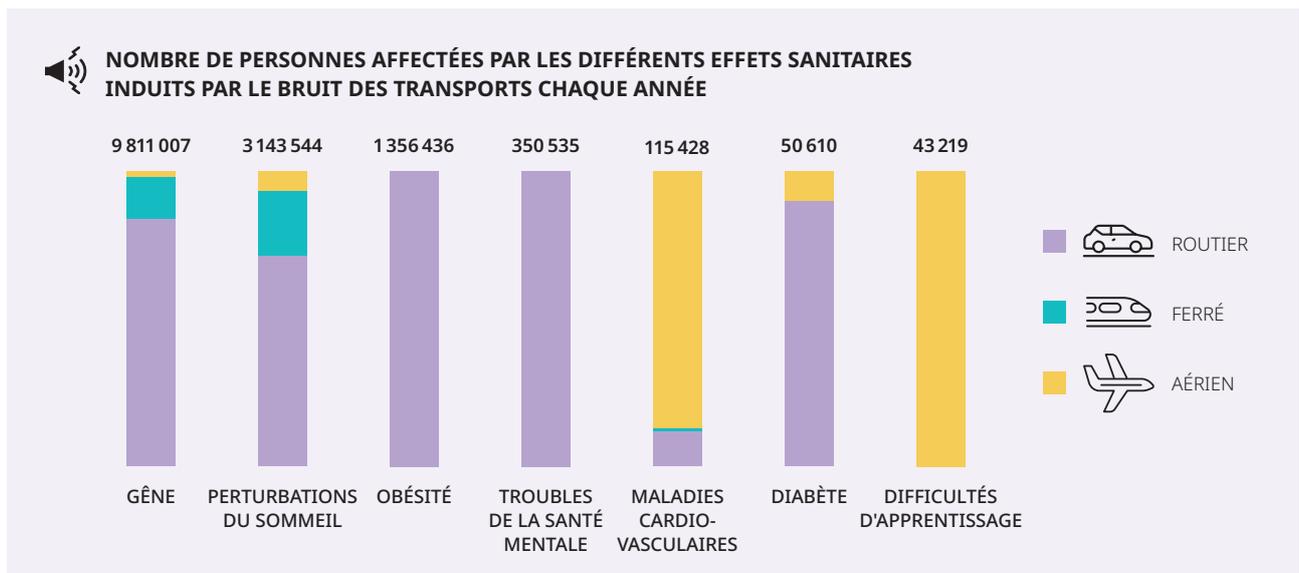
INDICATEUR 14 COMMENT LES ACCIDENTS SE RÉPARTISSENT-ILS ENTRE LES MODES DE TRANSPORTS ?



MESSAGES-CLÉS :

- Les voitures particulières sont responsables de plus de la moitié des accidents mortels de la route.
- Les 2 roues motorisées sont responsables de 17 % des accidents mortels de la route.
- 60 % des accidents mortels de la route ont lieu en dehors des agglomérations (ONISR).

INDICATEUR 15 QUEL EST L'IMPACT DES TRANSPORTS SUR LA POLLUTION SONORE ?



MESSAGES-CLÉS :

- Par-delà les effets sur les temps de sociabilité, sur le bien-être et la productivité au travail, le bruit a des impacts sur la santé, en favorisant le développement de la surdité, d'acouphènes, de maladies cardiovasculaires, de l'obésité, du diabète et de troubles de la santé mentale (anxiété, dépression).
- Une part importante de cette pollution est attribuable aux transports (66,5 %), et plus particulièrement aux transports routiers (54,8 %) (ADEME).



L'IMPACT DES TRANSPORTS SUR LA SANTÉ, combien ça coûte ?

S'il est parfois difficile d'avoir une estimation rigoureuse des coûts entraînés par la collectivité, plusieurs études permettent d'établir des ordres de grandeur, en intégrant les coûts directs (indemnités des maladies professionnelles, hospitalisations, etc.) et indirects (mortalité prématurée, morbidité, perte de bien-être et de productivité, etc.):

POLLUTION SONORE

147
Md€

Un coût social de 147 milliards d'euros par an, dont plus de la moitié (80,6 milliards) est imputable au trafic routier (ADEME).



ACCIDENTALITÉ

50
Md€

Un coût pour les finances publiques de 50 milliards d'euros par an (fourchette des estimations du ministère de l'Intérieur)



SÉDENTARITÉ

140
Md€

Un coût social de 140 milliards d'euros par an (Santé Publique France) mais part liée aux transports difficile à estimer.



POLLUTION DE L'AIR

97
Md€

Un rapport sénatorial de 2015 conclut à un coût total de la pollution de l'air en France entre 68 et 97 milliards d'euros par an (Rapport n° 610 (2014-2015)). Une étude plus récente (2025) s'est concentrée sur 8 maladies et évalue le coût social de la pollution de l'air à 16 milliards d'euros par an (Santé Publique France¹⁰).



¹⁰ Le coût de 16 milliards d'euros par an ne porte que sur 8 maladies prises en compte dans l'étude : bronchopneumopathie chronique obstructive, l'asthme chez l'enfant,

le cancer du poumon, l'accident vasculaire cérébral, la pneumopathie, l'hypertension artérielle, l'infarctus aigu du myocarde et le diabète de type II.

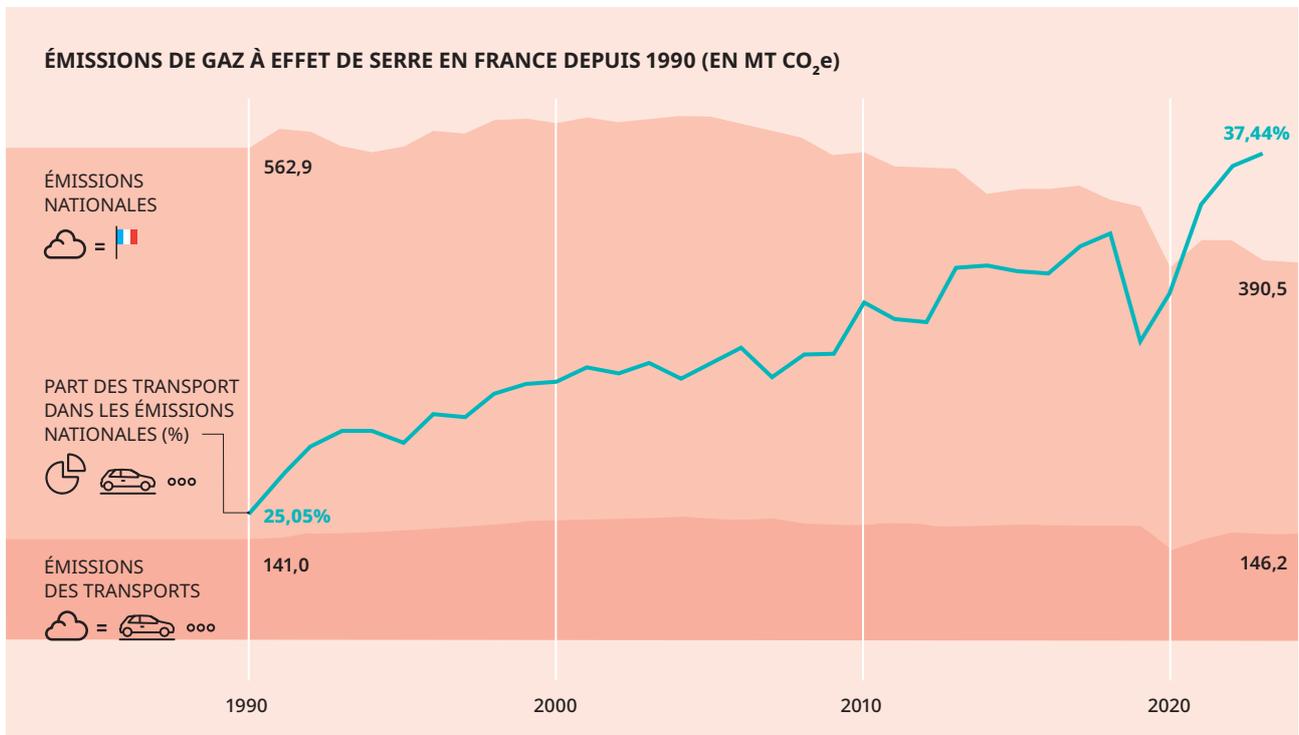
05



Quel est l'impact des transports sur le climat ?

- Indicateur 16** Est-ce que les transports jouent leur rôle dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre ?
- Indicateur 17** Niveau de revenu et émissions de CO₂ : quelle répartition par mode ?
- Indicateur 18** Véhicule thermique vs électrique : quels impacts respectifs ?
- Indicateur 19** Pourquoi la consommation de carburant ne baisse pas ?
- Indicateur 20** Pourquoi les émissions du secteur aérien augmentent ?

INDICATEUR 16 EST-CE QUE LES TRANSPORTS JOUENT LEUR RÔLE DANS LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE?

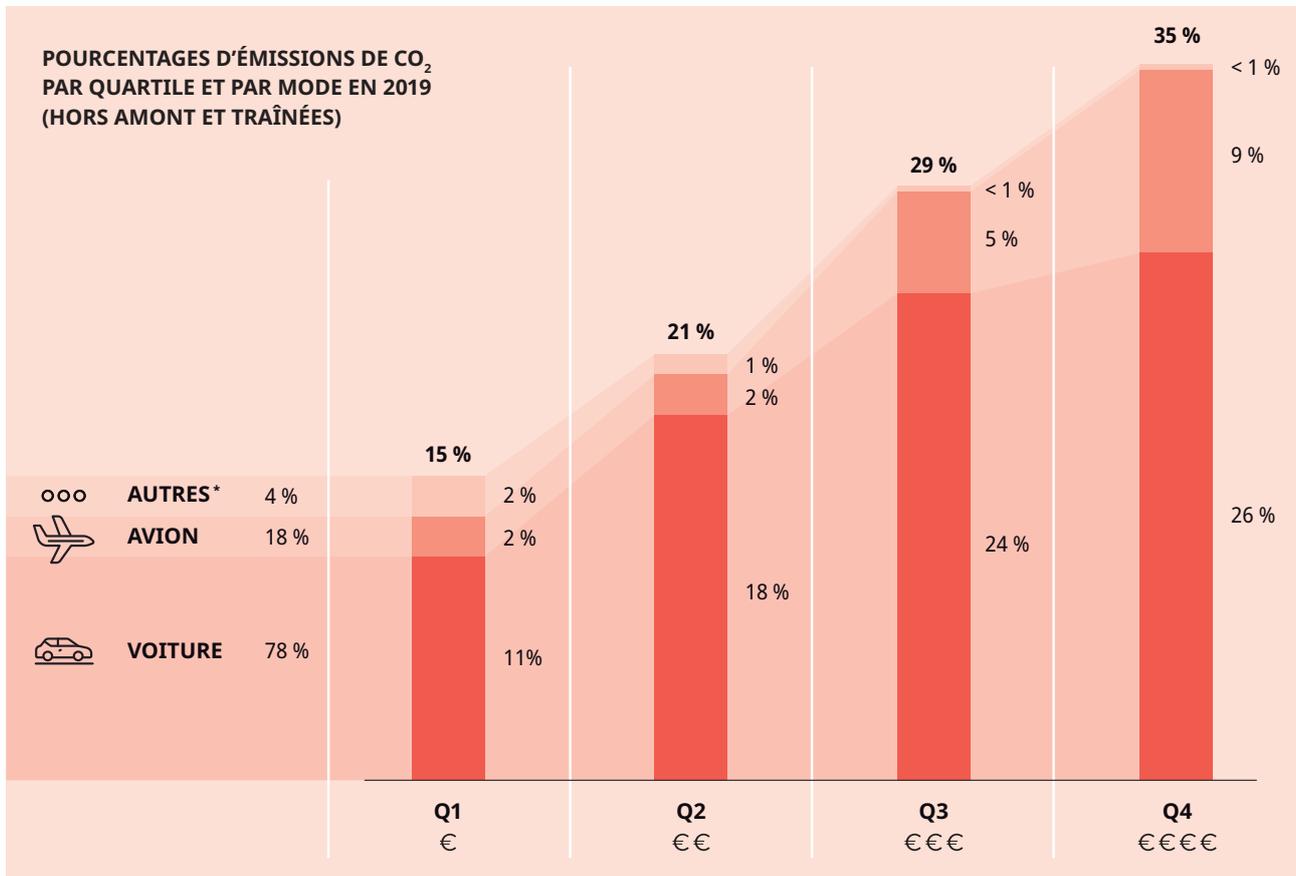


Sources : CITEPA, 2025

MESSAGES-CLÉS

- Les émissions du secteur des transports stagnent depuis 35 ans, alors que les émissions nationales ont baissé de 30% sur la même période.
- Cela s'explique par une augmentation de la demande globale de transport et par la hausse des parts modales de l'avion et de la voiture, qui compensent les gains de consommation énergétique et l'amélioration de l'intensité carbone de l'énergie sur la période (Aurélien Bigo).
- La part des transports dans les émissions nationales a donc explosé sur les 30 dernières années, pour atteindre aujourd'hui 37% des émissions nationales (en intégrant le transport aérien au départ de la France).

INDICATEUR 17 NIVEAU DE REVENU ET ÉMISSIONS DE CO₂ : QUELLE RÉPARTITION PAR MODE ?



* Bus, cars, deux roues motorisées et transports fluviaux

Source : [Les pratiques de mobilité des Français](#), A. Bigo, F. Perez (SDES)

MESSAGES-CLÉS

- Le quart des personnes aux plus hauts revenus est responsable de plus de 35% des émissions de GES¹¹.
- Le quart des personnes aux plus hauts revenus est responsable de près de la moitié des émissions attribuables à l'avion, et de près d'un tiers des émissions attribuables à la voiture (SDES).
- La voiture et l'avion sont responsables de 96% des émissions de GES du transport de voyageurs.

¹¹ 37% en comptant l'amont et les traînées de condensation induites par les transports aériens.

INDICATEUR 18 VÉHICULE THERMIQUE VS ÉLECTRIQUE : QUELS IMPACTS RESPECTIFS ?

	VHT  (diesel et essence)	VEB 	
 PART DANS LE PARC (EN NOMBRE DE VÉHICULES) EN 2024	35 810 260 (91,2 %)	868 233 (2,2 %)	
 PRIX MOYEN EN 2024	26 774 euros (essence) 39 761 euros (diesel)	42 930 euros	
 ACV PAR VÉHICULE DE TAILLE ÉQUIVALENTE ¹²	SEGMENT B	33,3 t CO ₂ e	12,5 t CO ₂ e
	SEGMENT D	48,8 t CO ₂ e	18,5 t CO ₂ e
 ÉNERGIE CONSOMMÉE PENDANT LA PHASE D'UTILISATION ¹³	15 780 L d'essence ou 13 760 L de gasoil	30 000 kWh	
 EMPREINTE MATIÈRE MOYENNE PAR TYPE DE MOTORISATION ¹⁴	13 tonnes	30 tonnes	
	176 kg de métaux critiques ¹⁵ par véhicule	476 kg de métaux critiques par véhicule	

Source : 39,3 millions de voitures en circulation en France au 1er janvier 2024 _ SDES, AAA Data, Transport routier : Quelles motorisations alternatives pour le climat ?, Commission Européenne, ENGIE, F. Héran, IEA (2021), ADEME (2022)

MESSAGES-CLÉS

- Il n'y a pas de voiture « propre » : fabrication comme utilisation rendent nécessaire la consommation d'une grande quantité de ressources, pour toutes les motorisations.
- Un véhicule thermique émet en moyenne entre 2 et 5 fois plus de CO₂ qu'un véhicule électrique sur l'ensemble de son cycle de vie¹⁶ (Carbone 4).
- Un véhicule électrique a une empreinte matière plus de deux fois supérieure à celle d'un véhicule thermique, en particulier pour les métaux dits critiques.

ET L'HYBRIDE ALORS ?

→ Par rapport à un véhicule thermique de segment équivalent, l'empreinte carbone d'un véhicule hybride rechargeable est 15 à 20 % inférieure, contre 50 à 80 % pour un véhicule électrique (Carbone 4).



→ Ce constat s'explique de plusieurs manières. Équipés à la fois d'un moteur thermique et d'une batterie électrique, les véhicules hybrides ne parcourent dans les faits que 40 % des distances avec le mode électrique. Ce double équipement a néanmoins des effets importants en matière d'augmentation de la masse

des véhicules, et donc de leur consommation. Ce constat est renforcé par le fait que la plupart des véhicules hybrides vendus aujourd'hui sont des SUV (A. Bigo).

→ Enfin, il faut souligner que la double motorisation entraîne une surconsommation de matières premières.

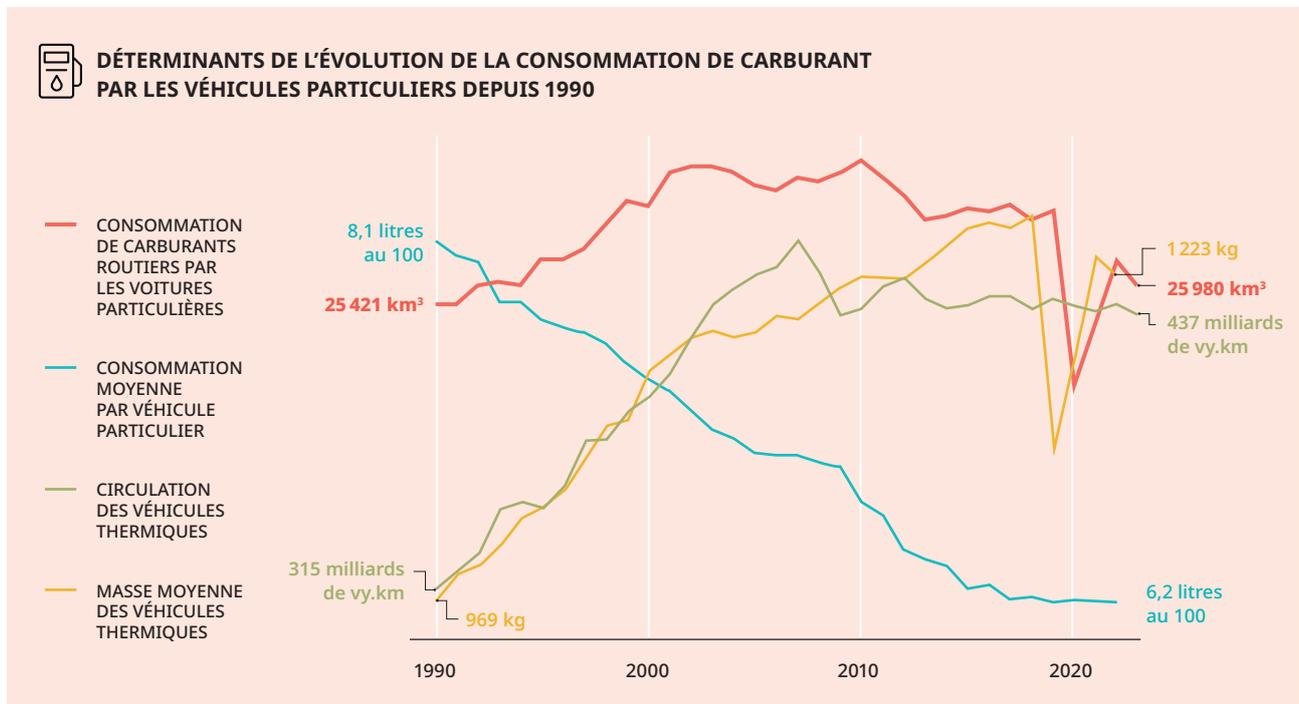
¹³ Les calculs ont été effectués en estimant qu'un véhicule parcourt en moyenne 200 000 km (Carbone 4).

¹⁴ Sans compter les matières inutilisées (terres excavées lors de la construction d'infrastructure...)

¹⁵ Métaux utilisés pour fabriquer notamment les batteries des véhicules, dont l'approvisionnement peut être à risque : Cuivre, Cobalt, Lithium, Nickel, etc.

¹⁶ Ont également été intégrés au calcul les émissions associées à la production, au transport et à la distribution des énergies de propulsion.

INDICATEUR 19 POURQUOI LA CONSOMMATION DE CARBURANT NE BAISSÉ PAS ?

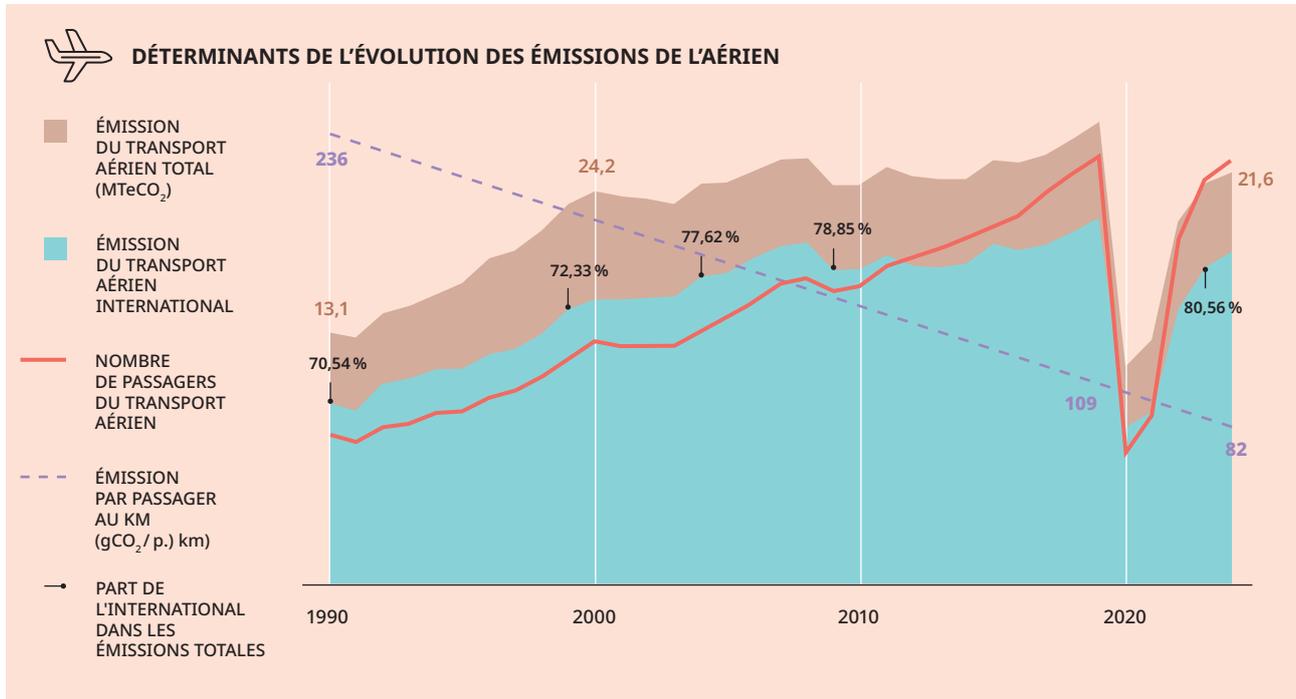


Source : [Évolution de la masse moyenne - Véhicules particuliers neufs vendus en France](#) _ ADEME, Bilan annuel des transports 2025

MESSAGES-CLÉS

- Après un pic au début des années 2000, la consommation de carburant est aujourd'hui équivalente à notre consommation de carburant d'il y a 35 ans.
- Pourtant, la consommation par véhicule n'a cessé de diminuer sur cette période et la part de véhicules électriques dans le parc automobile augmente.
- Mais cela a été compensé par l'augmentation du nombre de véhicules en circulation, du nombre de kilomètres parcourus et l'alourdissement du poids des véhicules.
- Il est important de souligner que l'inflation du poids des véhicules est corrélée avec l'inflation de leur puissance, dont les effets sont importants en matière de sécurité routière.

INDICATEUR 20 POURQUOI LES ÉMISSIONS DU SECTEUR AÉRIEN AUGMENTENT ?

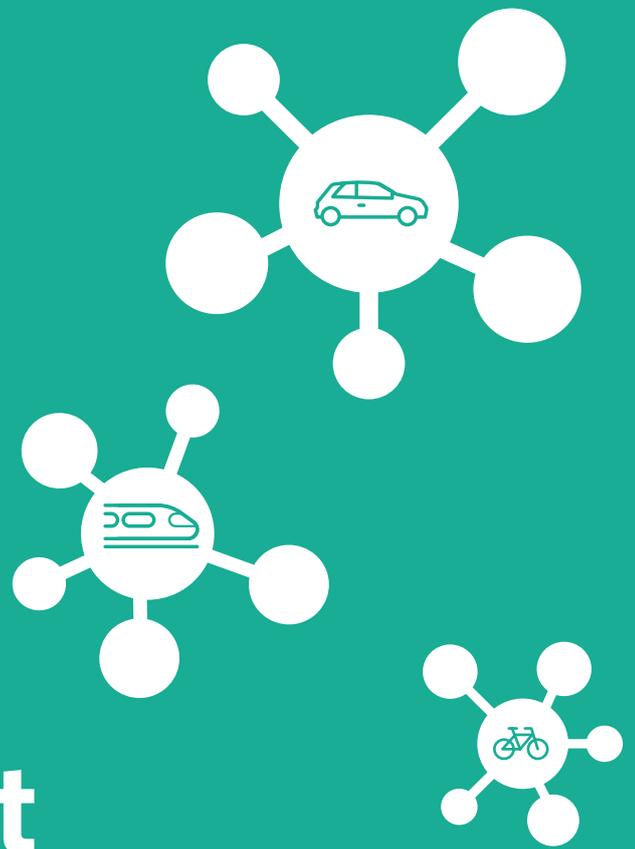


Sources : CITEPA, SDES, DGAC, DGAC

MESSAGES-CLÉS

- Les émissions du secteur aérien en France ont augmenté de 60 % depuis 1990.
- Cette augmentation est due au doublement des émissions du transport aérien international, qui représente aujourd'hui 80 % des émissions du secteur.
- L'amélioration de l'efficacité énergétique des avions (la consommation par passager/km a été divisée par plus de deux) a été largement compensée par le triplement du nombre de passagers sur la période.
- Cette augmentation du trafic a été portée davantage par l'intensification des pratiques des individus qui prenaient déjà l'avion, que par la diffusion de ces pratiques à de nouveaux profils de voyageurs (Y. Demoli et al. ; A. Craps).

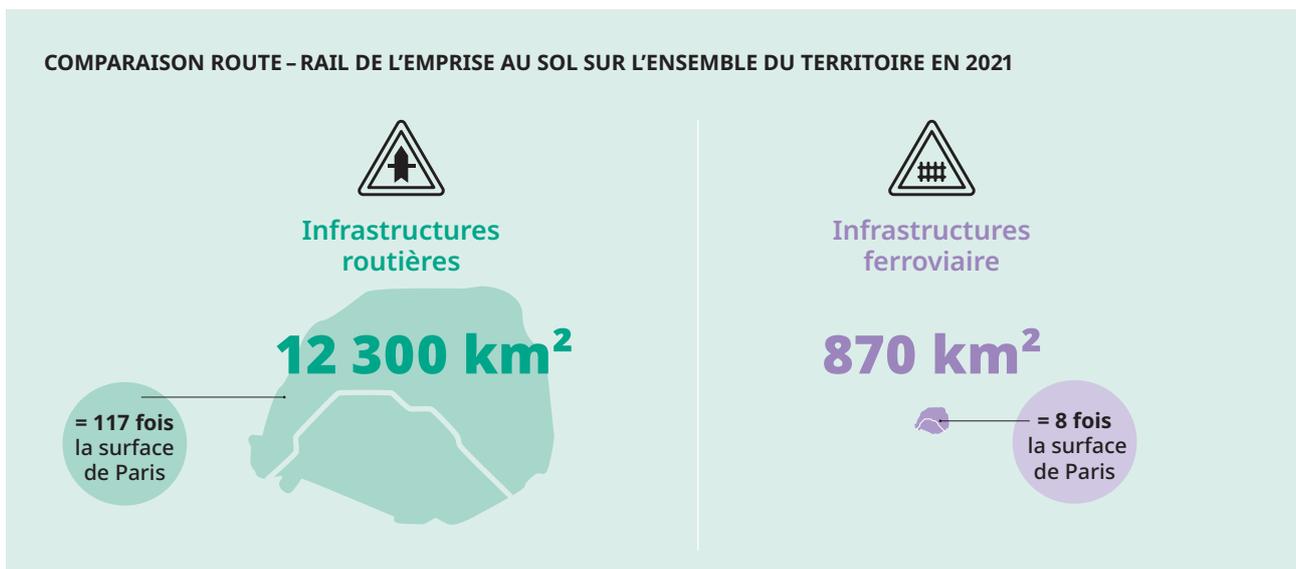
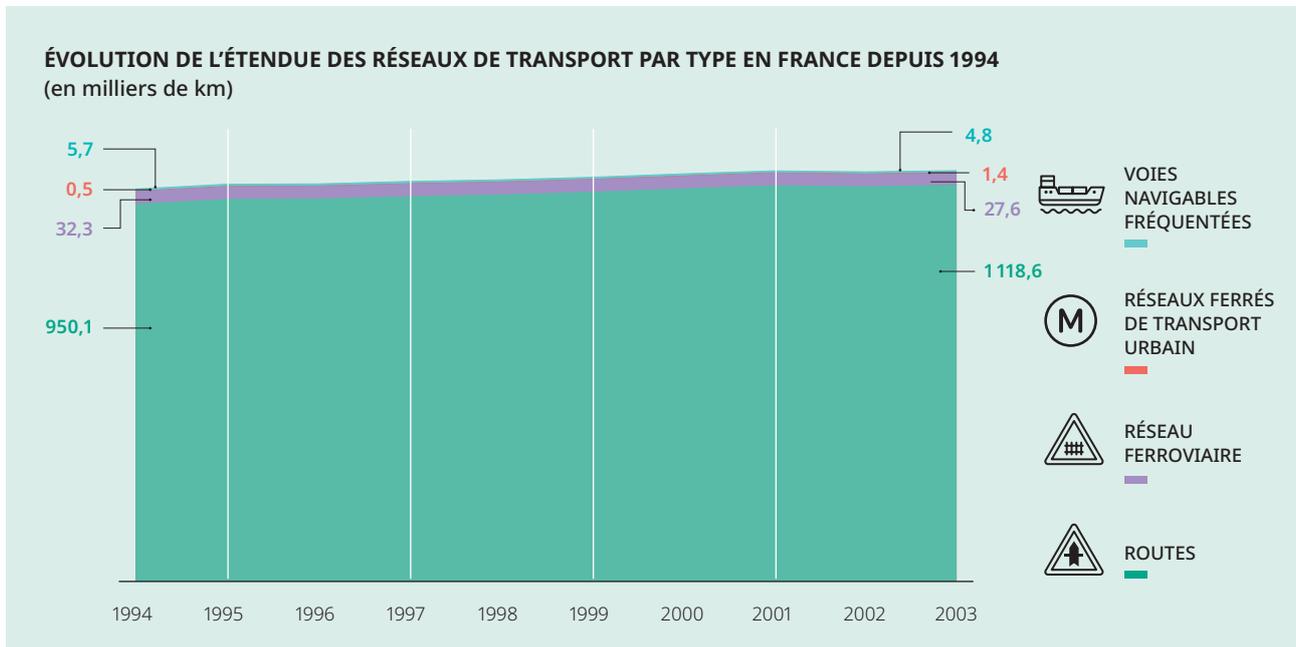
06



Comment est structuré notre réseau de transport ?

- Indicateur 21** Rail vs route : quelles étendues sur le territoire ?
- Indicateur 22** Vélo : quel lien entre infrastructures et pratiques ?
- Indicateur 23** Transport (terrestre) de marchandise : comment a évolué la répartition modale ?
- Indicateur 24** Des services de proximité de plus en plus rares et distants ?

INDICATEUR 21 RAIL VS ROUTE : QUELLES ÉTENDUES SUR LE TERRITOIRE ?

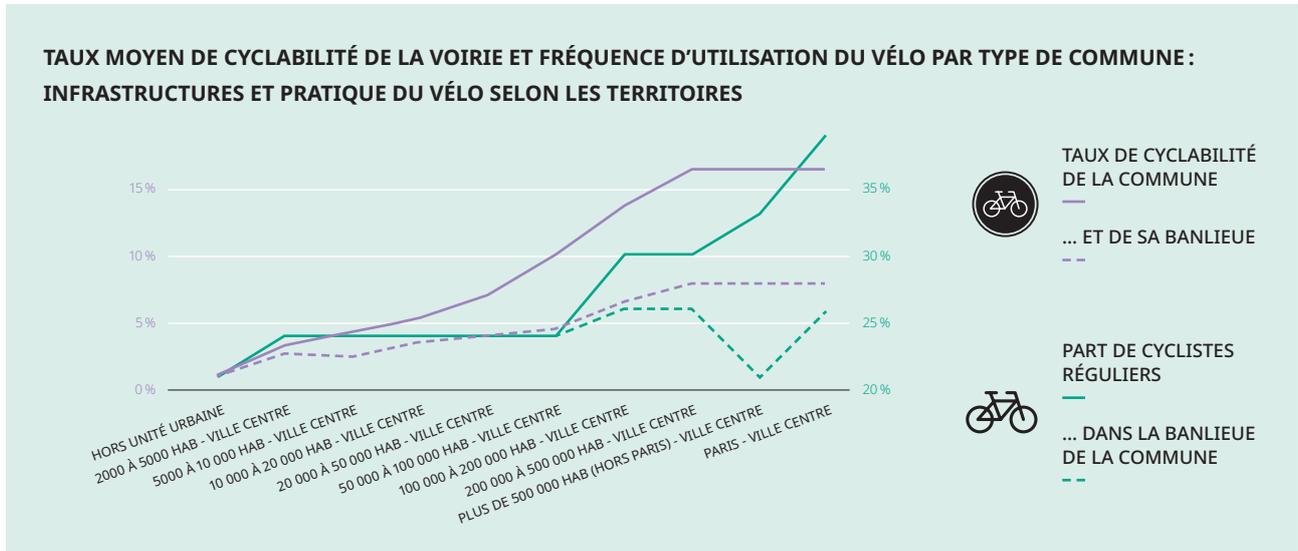


Source : [Les Atouts du mode ferroviaire](#) _ SNCF Réseau (p. 4)

MESSAGES-CLÉS

- Le réseau routier est 40 fois plus étendu que le réseau ferré.
- Le réseau ferré a diminué de 14 % depuis 1994, notamment pour ce qui est du réseau hors-LGV (20 % de diminution pour le seul réseau hors-LGV).
- Le réseau routier, fort de plus d'1 millions de kilomètres de long, continue quant à lui son extension (+17 % depuis 1984).
- Extension et emprise au sol allant de pair, les réseaux de transports sont des contributeurs importants de l'artificialisation des sols, de l'altération des paysages et de la perte de biodiversité.

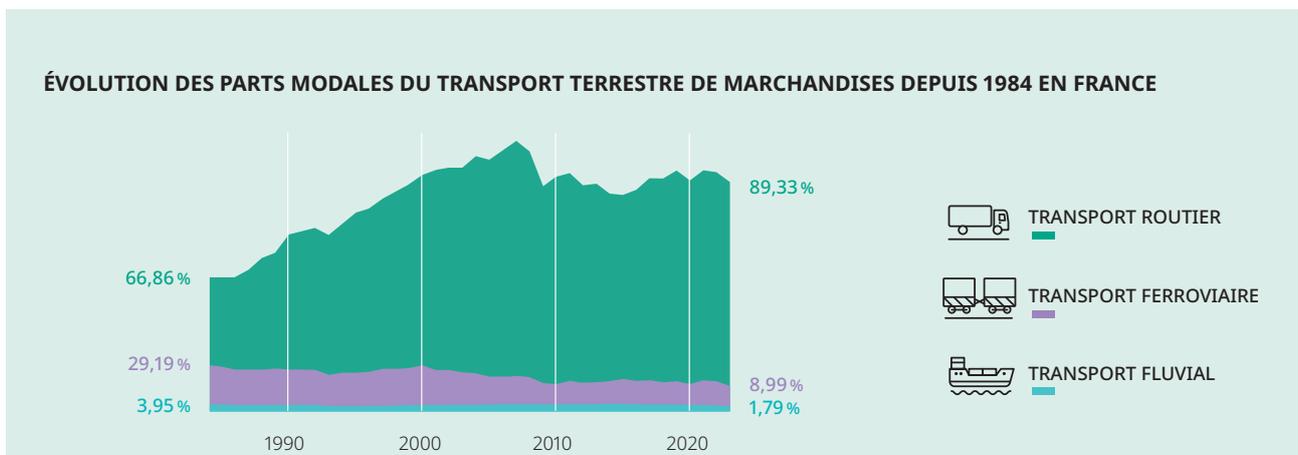
INDICATEUR 22 VÉLO : QUEL LIEN ENTRE INFRASTRUCTURES ET PRATIQUES ?



MESSAGES-CLÉS

- Les aménagements cyclables se sont nettement développés ces dernières années : la longueur des pistes cyclables et voies vertes est passée de 40 200 km en 2018 à 61 500 km entre 2018 et 2025 (+50 %) (Geovélo).
- Plus une commune est dense, plus elle bénéficie d'aménagements cyclables de qualité et plus la pratique du vélo est importante. En revanche, les banlieues des communes sont systématiquement moins bien équipées que le cœur des communes.
- À noter par ailleurs que le vélo est une pratique davantage masculine : 31 % des hommes utilisent un vélo au moins une fois par semaine contre 19 % des femmes (SDES).

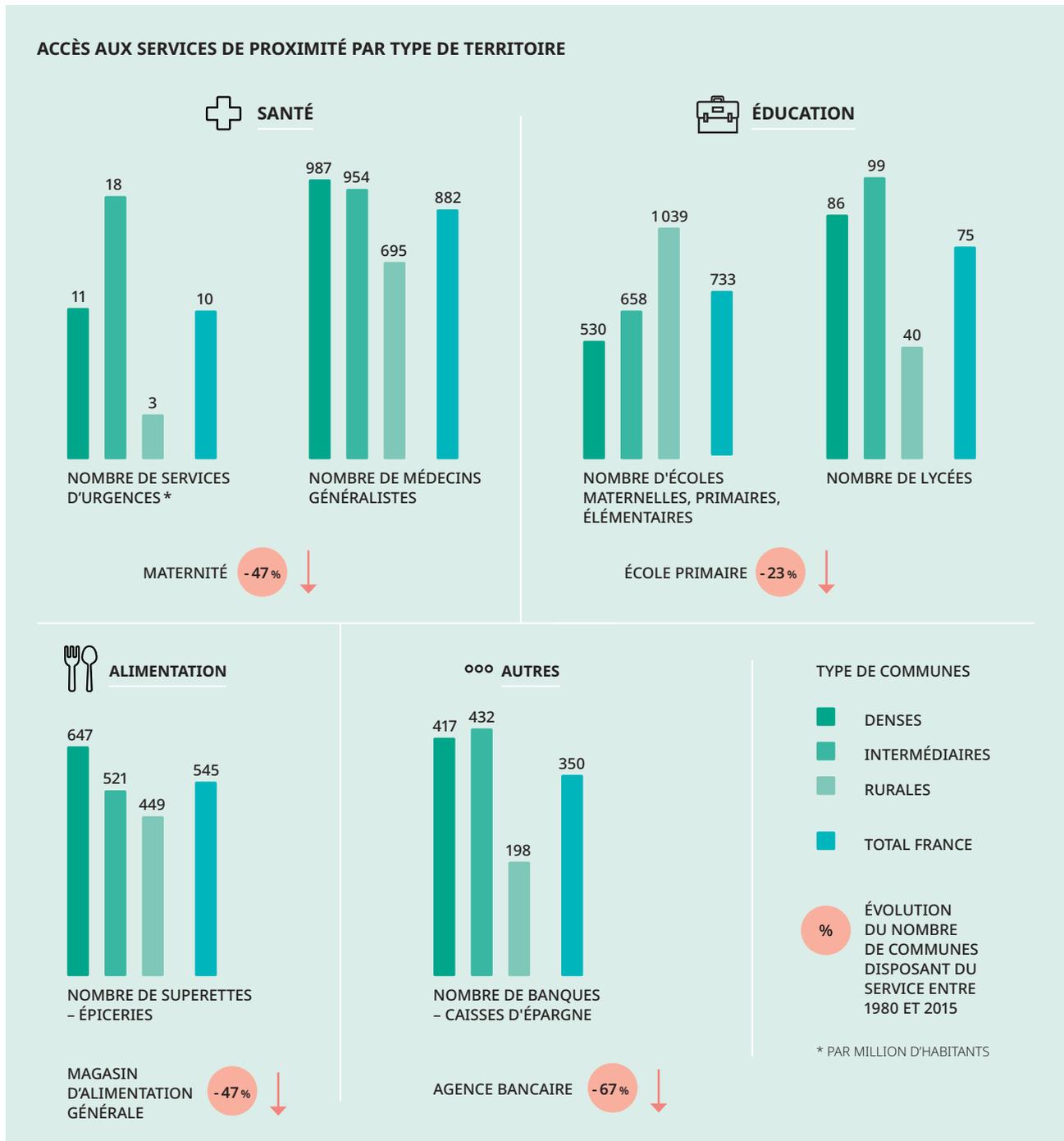
INDICATEUR 23 TRANSPORT (TERRESTRE) DE MARCHANDISE : COMMENT A ÉVOLUÉ LA RÉPARTITION MODALE ?



MESSAGES-CLÉS

- Le transport des marchandises est responsable de 45 % des émissions de GES attribuables au secteur des transports, soit 13 % des émissions nationales (chiffres SDES pour 2019).
- La part modale du fret routier est en expansion sur les dernières années, atteignant près de 90 % des tonnes-kilomètres en 2023.
- Plus de la moitié du fret par transport routier est effectué lors de trajets nationaux (Chiffres clés des transports).

INDICATEUR 24 DES SERVICES DE PROXIMITÉ DE PLUS EN PLUS RARES ET DISTANTS ?



Source : Observatoire des territoires et article d'Alternatives économiques, issu de l'ouvrage *Égalité, accessibilité, solidarité : les renoncements de l'État* (2024)

MESSAGES-CLÉS

- En France, le nombre de communes disposant d'une maternité a été divisé par deux, pareil pour les magasins d'alimentation générale.
- 972 570 personnes se trouvaient en 2023 à plus de 20 minutes en voiture d'un des services de santé de proximité (pharmacies, médecins généralistes, masseurs-kinésithérapeutes, chirurgiens-dentistes, infirmiers libéraux), dont près de 800 000 personnes en milieu rural.
- Il y a 2 fois moins de lycée par million d'habitant dans les territoires ruraux que dans les territoires denses ou intermédiaires.
- Associées à la concentration territoriale de l'offre de service (le nombre de supermarchés et hypermarchés a connu une expansion de 116 % sur la période 1980-2015), ces évolutions participent de l'accroissement des distances parcourues et structurent en profondeur le réseau de transport (T. Courcelle et al.).

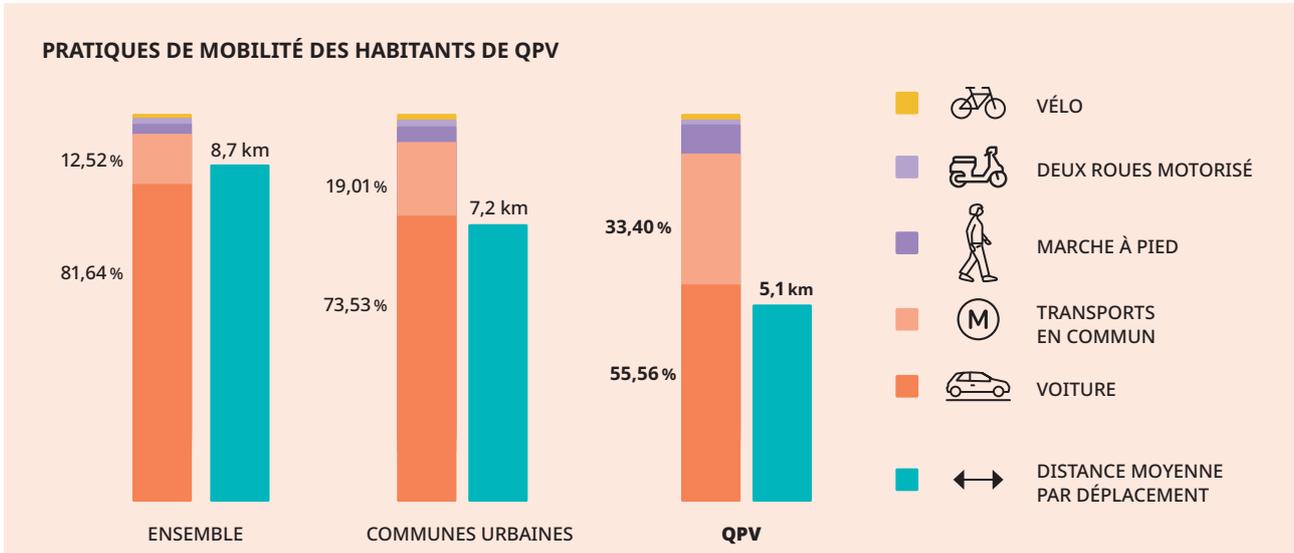
07



Quelles sont les inégalités liées à notre système de transport ?

- Indicateur 25** Quelle mobilité pour les habitants de quartiers prioritaires de la ville ?
- Indicateur 26** Personnes en situation de handicap : un accès limité à la mobilité ?
- Indicateur 27** Dépendances à la voiture : qui a le choix de son mode de déplacement ?
- Indicateur 28** Difficultés de mobilités : à quoi renonce-t-on en premier ?
- Indicateur 29** Mobilité en outre-mer : des contraintes et des enjeux spécifiques ?

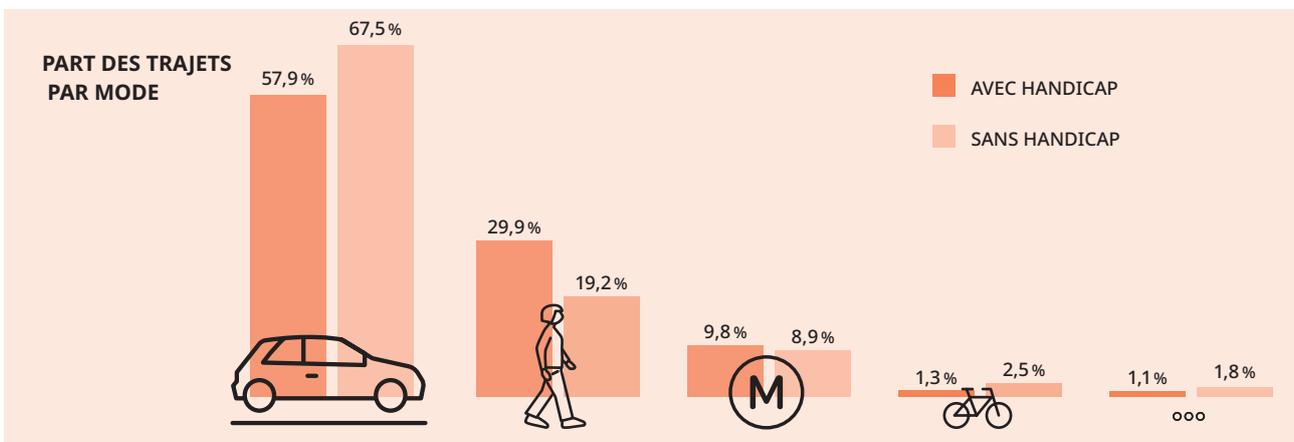
INDICATEUR 25 QUELLE MOBILITÉ POUR LES HABITANTS DE QUARTIERS PRIORITAIRES DE LA VILLE ?



MESSAGES-CLÉS

- Les habitants des quartiers prioritaires se déplacent en moyenne beaucoup moins loin que les autres habitants des communes urbaines, ou que la moyenne nationale.
- La part de leurs déplacements réalisés en transports en commun est deux fois plus élevée, de même que la part réalisée à pied.
- A contrario, ils prennent nettement moins la voiture.

INDICATEUR 26 PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP : UN ACCÈS LIMITÉ À LA MOBILITÉ ?



Source : [Les pratiques de mobilité des personnes en situation de handicap](#)

MESSAGES-CLÉS

- Les personnes en situation de handicap privilégient davantage la marche et les transports en commun que la voiture, par rapport à la moyenne nationale.
- Pourtant, 53 % des arrêts de transports en commun urbains et interurbains n'étaient pas accessibles aux PMR en 2023, dont 33 % des arrêts pourtant identifiés comme prioritaires par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (CEREMA).

INDICATEUR 27 DÉPENDANCES À LA VOITURE : QUI A LE CHOIX DE SON MODE DE DÉPLACEMENT ?

LA PRÉCARITÉ MOBILITÉ

Elle a été calculée à partir d'une méthode inspirée des travaux de : Audrey Berry, Céline Guivarch, Yves Jouffe, Nicolas Coulombel et publiés en 2016 dans un article intitulé Comment mesurer la précarité énergétique en matière de transport.

Il s'agit d'un indicateur composite reflétant les multiples combinaisons de facteurs mettant les individus et les ménages en difficulté :

1. Bas revenu ;
2. Restrictions de l'usage de la voiture ;
3. Dépenses individuelles de carburant élevées par rapport au revenu du ménage (5 % ou plus) ;
4. Mauvais ajustement spatial ;
5. Absence d'alternatives à la voiture ;
6. Voiture personnelle à faible rendement énergétique.

En cumulant ces différents facteurs, l'individu peut être considéré en situation de :

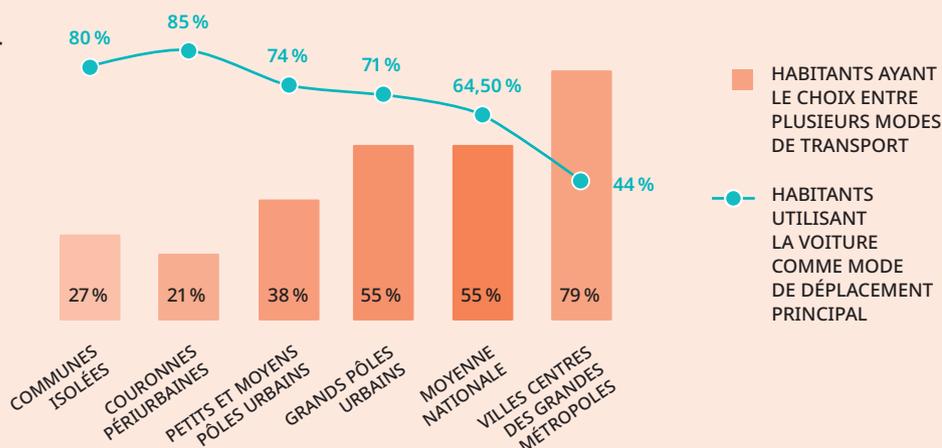
- Précarité carburant (1+2+3)
- Vulnérabilité de mobilité (1+4+5+6)
- Dépendance à la voiture (3+4+5)

Si l'individu répond à au moins une de ces trois catégories, il est considéré en « précarité mobilité ». À noter que beaucoup d'individus cumulent en réalité plusieurs de ces situations¹⁷.

ÉVOLUTION DE LA PRÉCARITÉ MOBILITÉ DEPUIS 2021



RÉPARTITION DU CHOIX DU MODE DE TRANSPORT SELON LA COMMUNE DE RÉSIDENCE EN 2023



Source : Baromètre des mobilités du quotidien _ Wimoov (slide 43)

MESSAGES-CLÉS

- Seulement un quart des français vivant dans des communes isolées ou des couronnes périurbaines ont le choix de leur mode de transport. Pour eux, la voiture est très souvent le seul mode de déplacement disponible, et le mode principal dans 80% des cas.
- À l'inverse, les habitants des grandes villes n'utilisent la voiture comme mode de déplacement principal que pour moins de la moitié d'entre eux, et ont pour une grande majorité le choix de leur mode de déplacement.
- Près d'un français sur deux n'a pas le choix de son mode de déplacement.

¹⁷ Le détail de la méthode et du calcul est à retrouver dans le [rapport complet du Baromètre de la mobilité de Wimoov](#), (page 131-136).

INDICATEUR 28 DIFFICULTÉS DE MOBILITÉS : À QUOI RENONCE-T-ON EN PREMIER ?

Part des titulaires du permis ayant renoncé à des déplacements en raison de difficultés de déplacement pendant l'année par motif

32%

Rendre visite à des proches¹⁸28%
Pratiquer un loisir

22%

Réaliser des examens médicaux



21%

Réaliser des démarches administratives

15%
Accepter un emploi, suivre des études ou une formation

Motifs de renoncement parmi les conducteurs *

29%

des conducteurs ont renoncé au moins une fois par mois pour des motifs matériels ou pratiques.



13% en raison de coûts de déplacement trop élevés.



8% en raison de fatigue ou de somnolence.

33%

des conducteurs ont renoncé au moins une fois par mois pour raisons d'appréhension.



16% à cause de la nuit.



9% par peur de la conduite en général (peur des autres conducteurs, des accidents).



11% à cause des conditions météo (neige, brouillard, etc.)



9% par peur de la vitesse.

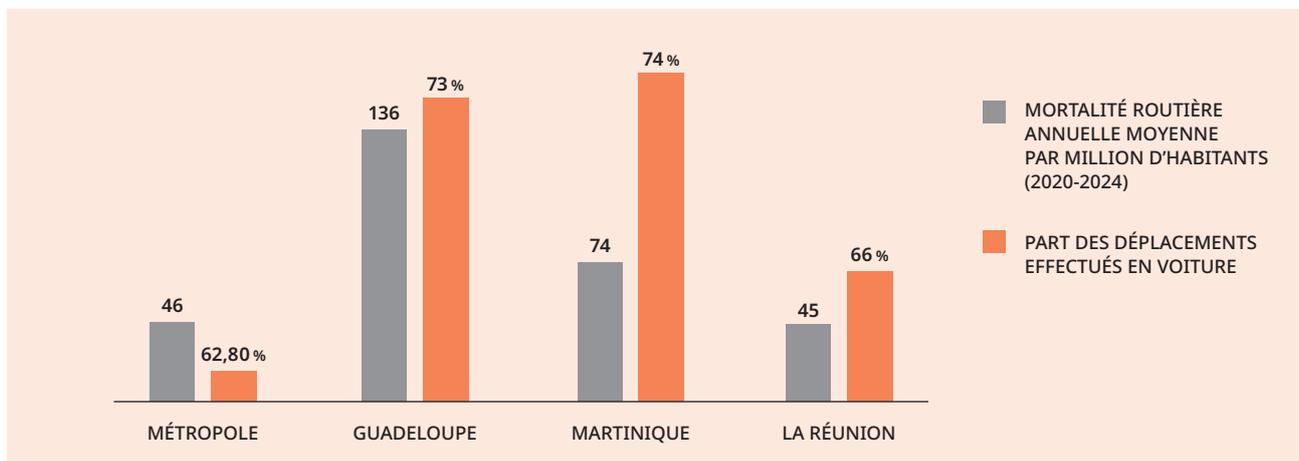
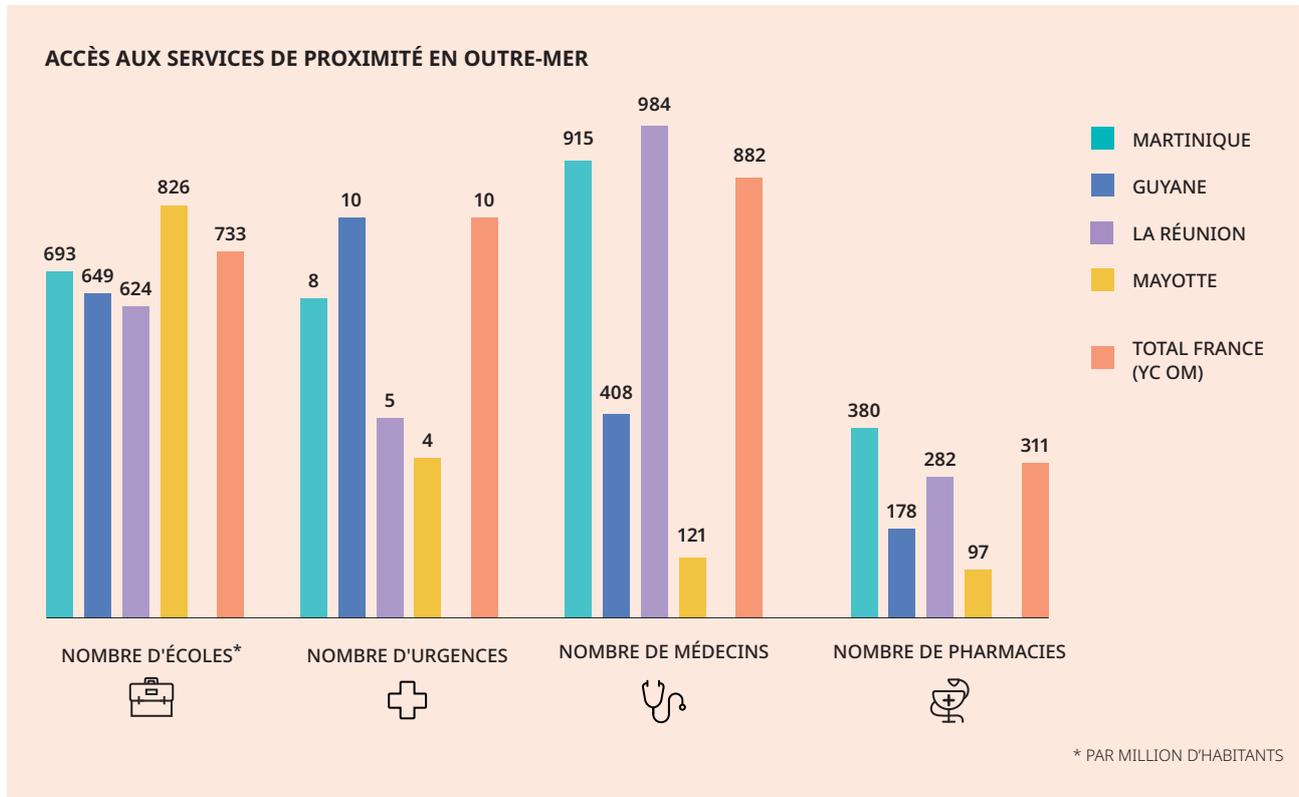
* Certains motifs peuvent se cumuler.

Source : [Les éconduits de la voiture](#) _ Credoc pour le Forum Vies Mobiles (slide 22)

MESSAGES-CLÉS

- Les inégalités liées au transport ont des conséquences importantes en matière de lien social, d'accès à l'emploi, d'accès à la santé.
- Plus d'un français sur cinq a déjà renoncé à réaliser des examens médicaux ou à réaliser des démarches administratives à cause de difficultés de déplacement.
- 9% des français en âge de l'avoir n'ont pas le permis et 4% sont en incapacité permanente de conduire.
- 7% des français (soit 3 millions de personnes) ne conduisent jamais la voiture ([Forum Vies Mobiles](#)).

INDICATEUR 29 MOBILITÉ EN OUTRE-MER : DES CONTRAINTES ET DES ENJEUX SPÉCIFIQUES ?



Source : [Accidentalité routière 2024 en France \(p. 21\)](#) et [Accélérer la pratique du covoiturage du quotidien dans les territoires ultramarins](#) _ AFD

MESSAGES-CLÉS

- Les territoires ultramarins sont moins dotés en services de proximité et en infrastructures de transport que les territoires métropolitains.
- Les français qui vivent en Guadeloupe, Martinique ou Réunion se déplacent nettement plus en voiture que ceux qui habitent en métropole.
- La mobilité pèse lourd dans le budget des ménages ultramarins : en Guadeloupe, le transport constitue le poste de dépense le plus important (19,7% du budget, contre 14% en Métropole). Cette part s'élève à 27% pour les actifs en emploi, largement dépendants de leur automobile pour aller travailler (ADEME).

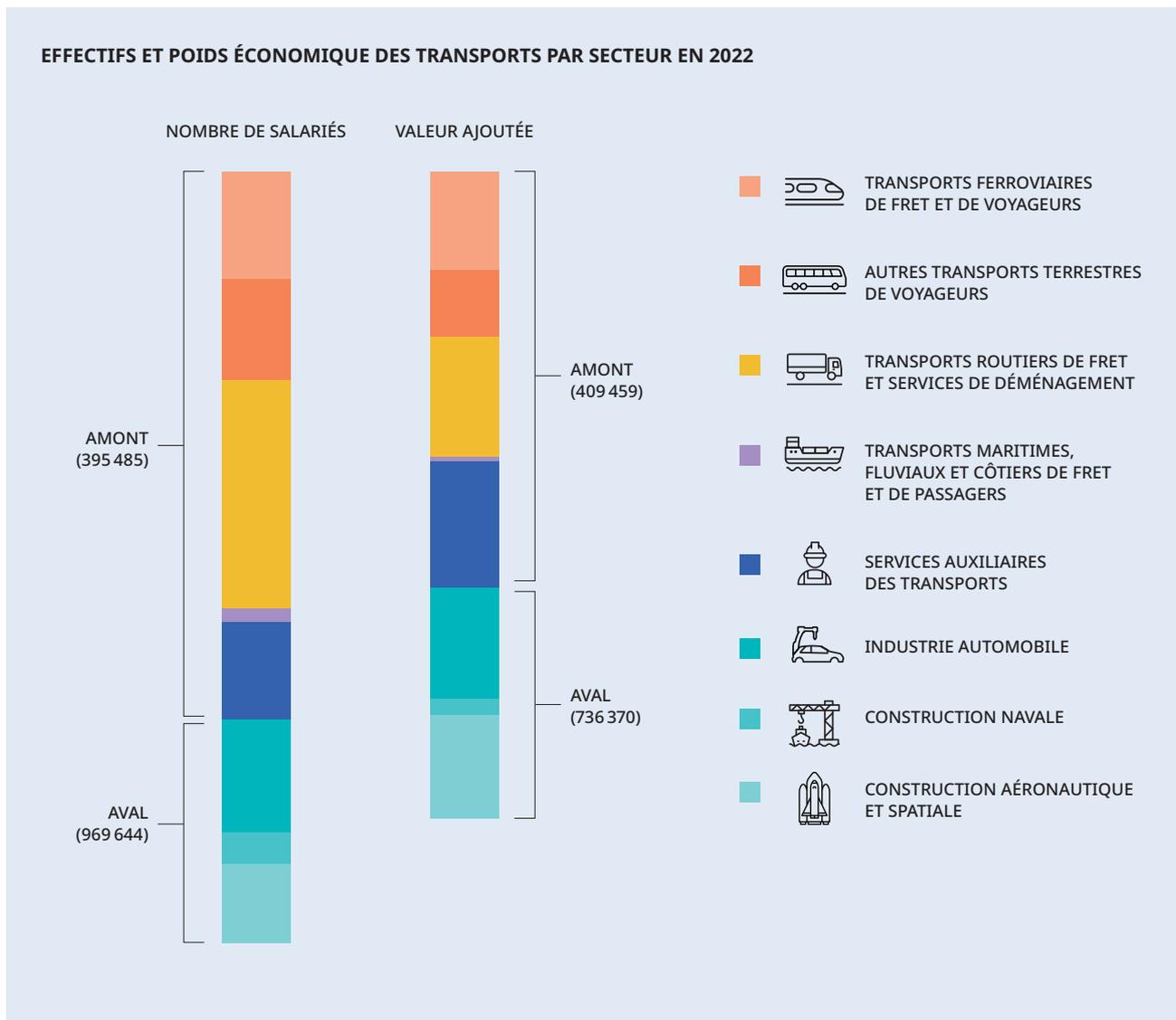
08



Quelle est la situation économique du secteur des transports ?

- Indicateur 30** Combien pèse le secteur des transports dans l'économie française ?
- Indicateur 31** Quelles évolutions la filière automobile française a-t-elle connu depuis les années 2000 ?

INDICATEUR 30 COMBIEN PÈSE LE SECTEUR DES TRANSPORTS DANS L'ÉCONOMIE FRANÇAISE ?

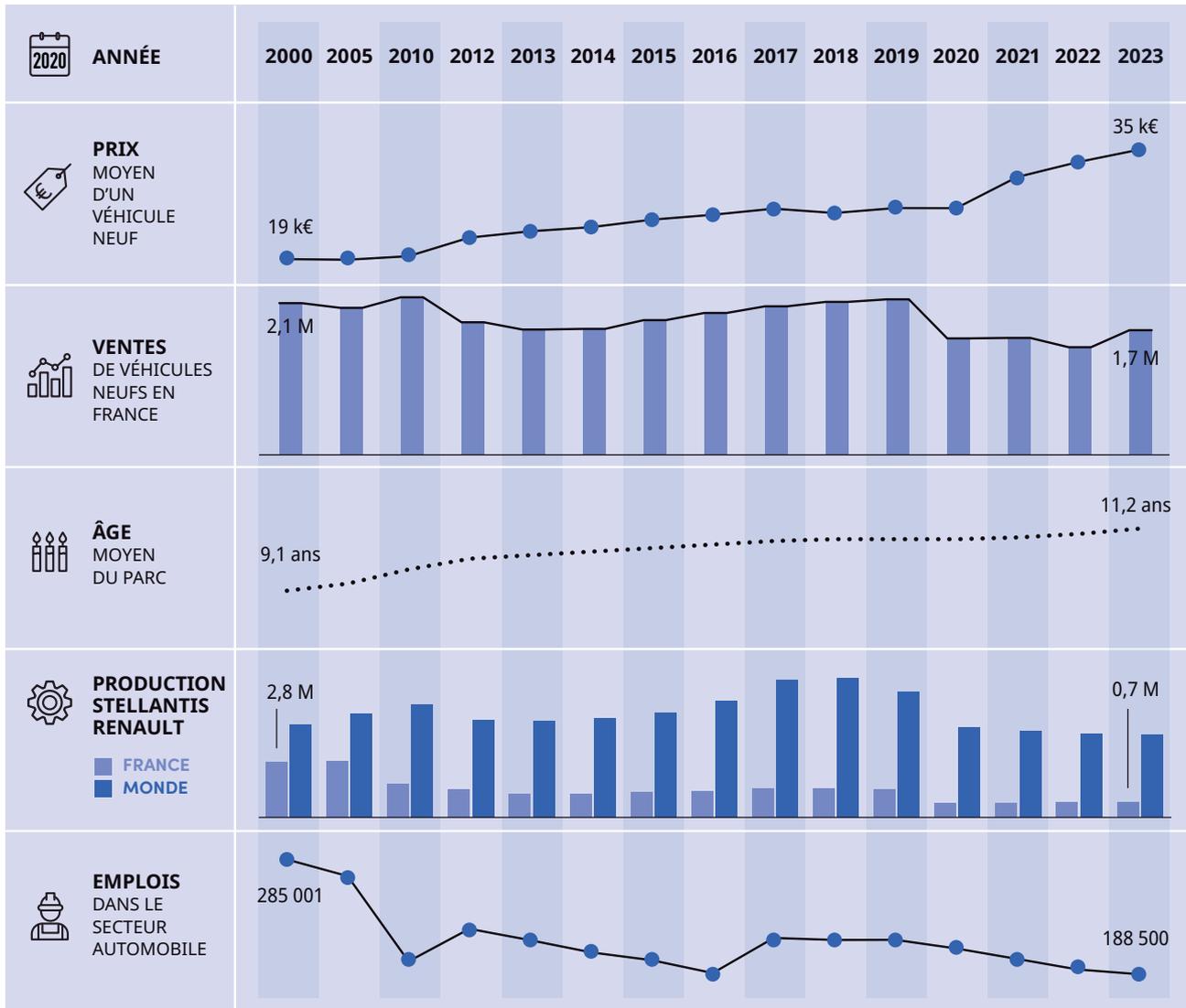


[INSEE \(transport de passagers et de fret\)](#), [INSEE \(industrie\)](#), [INSEE \(industrie des transports\)](#), [INSEE \(industrie auto\)](#)

MESSAGES-CLÉS

- Le secteur des transports représente une part très importante de l'emploi (plus de 6 % des emplois ETP en France en 2022) et de la richesse produite en France (plus de 5 % de la valeur ajoutée produite sur le territoire)
- Le secteur des transports, amont et aval cumulé, comprend 1,5 millions de salariés et pèse 123 milliards d'euros de valeur ajoutée.
- Les constructions automobile, ferroviaire et aéronautique représentent à elles trois 12 % des emplois industriels sur le territoire français ([Insee](#)).

INDICATEUR 31 QUELLES ÉVOLUTIONS LA FILIÈRE AUTOMOBILE FRANÇAISE A-T-ELLE CONNU DEPUIS LES ANNÉES 2000 ?



Sources : L'Argus, AAA Data, SDES, CCFA

MESSAGES-CLÉS

- Les grandes évolutions du secteur automobile témoignent d'une double tendance claire : une montée en gamme de l'offre automobile et d'importantes délocalisations.
- En conséquence, les ventes baissent et l'âge moyen du parc automobile augmente.
- En parallèle, les emplois chutent du fait de la réduction des volumes produits en France.

Bibliothèque

Cette bibliothèque contient une sélection d'une trentaine de rapports et d'études de référence, classés par thématique, qui permettent d'approfondir différents enjeux des mobilités. Cette sélection n'est par définition pas exhaustive, et pourrait être complétée de nombreux autres ouvrages importants sur ces sujets.

01

Comment et pourquoi les Français se déplacent ?

- Atlas des mobilités**
Fondation Heinrich-Boll
 En 60 pages et 23 chapitres rédigés par une quinzaine d'expert-e-s, illustré de cartes et graphiques, l'Atlas des Mobilités fait le point sur les faits et chiffres de nos mobilités en France et en Europe.
- La France et ses territoires**
INSEE
 Focus de l'Insee sur la mobilité, p. 35-47, «Se déplacer en voiture : des distances parcourues une fois et demie plus importante pour les habitants des couronnes que pour ceux des pôles».
- Mobilités du quotidien : Comprendre les années 2010-2020 pour mieux appréhender demain**
CEREMA
 Le Cerema publie un regard rétrospectif sur la mobilité quotidienne en France. Cette analyse, particulièrement riche, permet non seulement de mieux apprécier les dynamiques actuelles, mais également d'identifier les enjeux pour les futures politiques de déplacement.
- Mobilités et transition : comment faire bouger les Français ?**
Destin commun
 Comment engager pleinement les Français dans la transition des mobilités sans les antagoniser ? À travers une méthodologie fondée sur les systèmes de valeurs, l'analyse des perceptions et des imaginaires permet d'identifier les points de tension et de dessiner les multiples voies d'une transition acceptable pour chacun.



02

Combien ça coûte de se déplacer ?

- Territoires ruraux : en panne de mobilité**
Secours Catholique – Caritas France
 En s'appuyant sur les retours de ses délégations ancrées dans les territoires ruraux, le Secours Catholique fait un diagnostic inquiétant de la situation des mobilités en zone rurale. Au-delà du constat, le rapport développe 11 propositions pour faire advenir une mobilité inclusive et durable.
- Légère et abordable : les clés d'une voiture électrique à succès**
Tommaso Pardi et al.
 Comment parvenir à concilier impératif environnemental, préservation de la mobilité individuelle et sauvegarde de l'industrie automobile ? Cet ouvrage explore une solution clé : créer une nouvelle catégorie de voiture électrique soutenable et abordable (vesa), adaptée aux besoins diversifiés des Européens.
- Observatoire des conditions d'accès à la transition écologique pour les ménages**
I4CE
 I4CE évalue la capacité des ménages à investir dans la transition écologique, pour le logement et la mobilité, pour deux ménages types de la classe moyenne. Cet observatoire contient un focus sur la mobilité, avec une analyse du reste à charge pour l'investissement dans un véhicule électrique, et son évolution sur les 5 dernières années.
- Trajets domestiques : le train loin d'être toujours le moins cher !**
UFC Que Choisir
 L'association de consommateurs évalue l'attractivité économique du train par rapport à l'avion et à la voiture pour 48 liaisons françaises, dans deux scénarios types : un départ en vacances estivales pour un couple ou une famille avec deux adolescents, et un week-end pour deux adultes.



03

Combien les transports coûtent-ils à l'État ?

● Panorama des financements climat

I4CE

Chaque année, I4CE publie un panorama des financements climats, dresse l'état des lieux annuel des investissements réalisés par les ménages, les entreprises et les pouvoirs publics dans les différents secteurs de la transition énergétique.

À venir : 4 focus sur les voitures particulières, les véhicules professionnels, le transport ferroviaire et les transports en commun urbains.

● Dépenses défavorables au climat : quelles sont-elles et combien coûtent-elles ?

I4CE

En complément du panorama, I4CE a analysé en 2022 les dépenses fiscales défavorables au climat et notamment les nombreuses niches fiscales.

Au-delà du diagnostic, ce focus souligne la difficulté à avoir une vision claire sur les montants de ces niches fiscales, dont les montants se comptent pourtant en milliards d'euros.

● Le coût du stationnement automobile pour les finances publiques

ADETEC

Cette étude de l'ADETEC, réalisée pour le compte de l'association Qualité mobilité, s'intéresse à l'ensemble des coûts pour les finances publiques associés au stationnement, directs et indirects, mais aussi aux différentes recettes pour dresser un bilan.

L'étude conclue à un coût annuel minimal de 22 milliards d'euros, majoritairement à la charge des collectivités locales.

04

Quel est l'impact des transports sur la santé ?

● Émissions des véhicules routiers : Les particules hors échappement

ADEME

L'ADEME a beaucoup étudié l'impact des transports sur la santé. Ici, l'agence de la transition écologique réalise un diagnostic sur les émissions de particules hors échappement (abrasion des freins, des pneus et de la chaussée ...), les solutions existantes, et l'impact sur la santé et l'environnement.



● Le coût social du bruit en France

ADEME

L'ADEME réalise un focus sur le coût pour la collectivité lié à la pollution sonore et sur la responsabilité du secteur des transports dans ces nuisances.

Ce rapport contient également une analyse des 4 mesures d'évitement simultané du bruit et de la pollution de l'air.

● Émissions de particules et de NOx par les véhicules routiers

ADEME

Dans cet avis, l'ADEME analyse le poids des véhicules routiers dans les émissions de particules et de NOx. Parmi les leviers pour diminuer les impacts des transports sur la qualité de l'air, l'avis de l'ADEME souligne en premier lieu la nécessité de réduire le trafic routier, notamment en milieu urbain.

● Estimation de la morbidité attribuable à l'exposition à long terme à la pollution de l'air ambiant et ses impacts Santé publique France

Santé Publique France livre une évaluation des impacts économiques de la pollution de l'air et une estimation de la morbidité sur la période 2016-2019.

05

Quel est l'impact des transports sur le climat ?

● Transports routiers : quelles motorisations alternatives pour le climat ?

Carbone 4

Afin de hiérarchiser les différentes options énergétiques accessibles, Carbone 4 évalue l'empreinte carbone en cycle de vie pour la voiture individuelle, le véhicule utilitaire léger, l'autobus et le tracteur routier.



● Les facteurs d'évolution de la consommation énergétique des transports de 1990 à 2022

SDES

Le Service des données et études statistiques (SDES) fait un bilan complet de l'évolution de la consommation énergétique des transports depuis 1990, en détaillant les déterminants de cette évolution. Le rapport contient des infographies et graphiques particulièrement clairs et pédagogiques pour bien comprendre ces enjeux.

● **Voitures – Fake or not ?**

Aurélien Bigo

Aurélien Bigo s'appuie sur les travaux de sa thèse pour tirer le vrai du faux sur l'automobile. Quel bilan des différentes motorisations ? Quelle place pour la voiture hybride ? Et pour la voiture tout court ?

Ce livre répond à tout un ensemble de questions posées dans le débat public de manière pédagogique et experte.

Étes-vous prêts pour un monde sans voiture ?

Greenletter Club

Dans cette interview pour Greenletter Club, Frédéric Héran, économiste des transports et urbaniste fait le point sur l'impact du système voiture et questionne son avenir.

06

Comment est structuré notre système de transport ?

● **Le marché français du transport ferroviaire en 2023**

Autorité de régulation des transports (ART)

Ce rapport contient tout ce qu'il faut savoir sur la situation de notre réseau ferroviaire et son évolution depuis 2015 : trafic et taux d'occupation, investissements réalisés, nombre d'ETP, évolution de la part modale, comparaisons européennes ...

Un rapport intégrant des analyses thématiques complémentaires est attendu pour 2015.



● **Rapport sur l'état des services publics : Transports**

Nos Services publics

Le collectif « Nos services publics » a dédié un des 5 chapitres de son rapport sur l'état des services publics en 2023 à la question des transports.

Ce volet fait un bilan en profondeur de la situation des transports et des politiques publiques de mobilité.

07

Quelles sont les inégalités liées à notre système de transports ?

● **Quartiers populaires et politiques de mobilités : enjeux et retours d'expériences locales**

Transdev

Avec cette étude, l'AdCF, France urbaine et Transdev mettent la lumière sur un véritable parent pauvre des politiques de mobilité : les quartiers populaires.

L'étude s'appuie sur l'analyse de 10 territoires et plus d'une centaine d'interviews d'acteurs pour faire le bilan mais aussi faire ressortir les bonnes pratiques pour améliorer l'accès à la mobilité dans les quartiers prioritaires de la ville (QPV).

● **Accessibilité des transports routiers interurbains**

CEREMA

Le Cerema réalise une enquête annuelle ici auprès de 12 régions pour faire le point sur l'accessibilité des transports routiers interurbains et sur la mise en œuvre des politiques publiques.

● **Faire de la transition un levier de l'inclusion sociale**

CNLE

Le Conseil national des politiques de luttres contre la pauvreté et l'exclusion sociale (CNLE) souligne les risques sociaux portés par la transition écologique et l'importance de les anticiper.

Le rapport s'ouvre sur l'état des inégalités socio-environnementales, puis interroge la capacité d'adaptation des populations les plus modestes, avant de formuler des recommandations.

● **Accès aux transports en commun :**

l'UFC-Que Choisir dévoile les zones blanches

UFC - Que Choisir

Dans cette étude sur l'accessibilité des transports en commun en France, L'UFC-Que Choisir dévoile de fortes disparités géographiques, qui laissent de trop nombreux citoyens sans alternatives crédibles à la voiture.

08

Quelle est la situation économique du secteur des transports ?

- **Le vrai du faux sur les causes de l'augmentation du prix des véhicules entre 2020 et 2024**

Institut Mobilités en Transition (IMT)

L'Institut Mobilités en Transition (IMT), rattaché à l'IDDRI, fait le point sur les déterminants de l'augmentation du prix des véhicules depuis 2020, et sur ses conséquences industrielles, sociales et économiques.

- **De l'effondrement des ventes de voitures à la fermeture des usines, mécanique d'un secteur automobile en crise**

France Info

Dans cette infographie, France Info dresse un état des lieux clair et pédagogique de la situation du secteur automobile et de ses déterminants : évolution du prix des véhicules, des volumes produits, des usines menacées, des délocalisations...

- **Comment relever le défi d'une transition juste ?**

Fondation pour la nature et l'homme & CFDT

Peut-on concilier climat et emploi dans l'industrie automobile ? La Fondation pour la Nature et l'Homme et la CFDT dressent un état des lieux de la filière moteur et

trace un scénario de transition du secteur automobile qui permettent de concilier les enjeux d'emploi et de décarbonation.

Publiés en 2021, ces travaux ont été notamment complétés en 2024 par une étude en partenariat avec l'IMT sur la compétitivité de la production d'une citadine électrique en France.

- **SUV : ces constructeurs qui plombent le marché automobile**

WWF

L'ONG WWF, en partenariat avec l'UFC-Que Choisir et l'Institut Mobilité en Transition (IMT) réalise un baromètre de la progression des SUV en France.

Le rapport fait un point complet sur l'évolution de l'offre automobile avant de réaliser un classement des constructeurs selon leur responsabilité dans la SUV-isation du marché automobile.



Bibliographie

détaillée par indicateur

Indicateur 1

- [Les pratiques de mobilité des Français \(2024\)](#) _ A. Bigo, F. Perez (SDES)

Indicateur 2

- [Les pratiques de mobilité des Français \(2024\)](#) _ A. Bigo, F. Perez (SDES)
- [Mobilités du quotidien : comprendre les années 2010-2020 pour mieux appréhender demain \(2022\)](#) _ CEREMA

Indicateur 3

- [Enquête nationale mobilité temps libre \(2024\)](#) _ Forum Vies Mobiles
- [Résultats détaillés de l'enquête mobilité des personnes de 2019 \(2021\)](#) _ SDES

Indicateur 4

- [Le trajet médian domicile-travail augmente de moitié en vingt ans pour les habitants du rural \(2023\)](#) _ INSEE
- [Cartographie : une dissociation croissante entre lieux de résidence et lieux de travail \(2020\)](#) _ ANCT, Observatoire des territoires

Indicateur 5

- [Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ? \(2022\)](#) _ SDES
- [Le parc automobile des ménages en 2023 : moins de voitures pour les plus modestes, plus souvent anciennes et diesel \(2024\)](#) _ SDES
- [Vingt-cinq années de transport intérieur de voyageurs \(2016\)](#) _ CGDD
- [Tableaux de l'économie française. Equipement des ménages \(2020\)](#) _ INSEE

Indicateur 6

- [Comment les automobilistes ajustent leur consommation de carburant aux variations de prix à court terme \(2023\)](#) _ INSEE
- [Chiffres clés du transport. Dépenses de transport des ménages \(2025\)](#) _ SDES

Indicateur 7

- [La voiture électrique, à contre-courant des idées reçues \(2021\)](#) _ UFC Que Choisir

Indicateur 8

- [Indice des prix à la consommation - Base 2015 - Ensemble des ménages - France métropolitaine - Transport de passagers par train \(2025\)](#) _ INSEE
- [Indice annuel des prix à la consommation - Base 2015 - Ensemble des ménages - France - Transport aérien de passagers \(2025\)](#) _ INSEE
- [Marché français du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises. Opendata complet \(2025\)](#) _ Autorité de régulation des transports

Indicateur 9

- [Renault Clio I](#) (site visité le 22/07/2025) _ Wikipedia
- [Renault Clio V](#) (site visité le 22/07/2025) _ Wikipedia
- [Site Renault](#) (visité en avril 2025)
- [Fiches techniques. Clio I - Clio II - Clio III - Clio IV - Clio V](#) (sites visités le 22/07/2025) _ Encycarpedia
- [Légère et abordable : les clés d'une voiture électrique à succès \(2025\)](#) _ Marc Alochet, Bernard Jullien, Samuel Klebaner et Tommaso Pardi (La Fabrique de l'Industrie)
- [Car Labelling](#) (site visité le 22/07/2025) _ ADEME
- [SUV. Ces constructeurs qui plombent le marché automobile \(2024\)](#) _ UFC Que Choisir

Indicateur 10

- [Observatoire des conditions d'accès à la transition écologique \(2024\)](#) _ I4CE
- [Prime à la conversion des véhicules : bilan économique et environnemental pour 2022 \(2023\)](#) _ CGDD
- [Baromètre des mobilités du quotidien. 3^e ed. \(2024\)](#) _ Wimoov

Indicateur 11

- [Bilan annuel des transports \(2025\)](#) _ SDES
- [Dépenses fiscales défavorables au climat : quelles sont-elles et combien coûtent-elles ? \(2022\)](#) _ I4CE
- [Aviation Tax Gap \(2023\)](#) _ T&E
- [Vidéo. Interview Frédéric Héran](#) (site visité le 22/07/2025) _ Greenletter Club

Indicateur 12

- [Chiffres clés du transport. Dépenses de transport des ménages \(2025\)](#) _ SDES

- [Estimation de la morbidité attribuable à l'exposition à long terme à la pollution de l'air ambiant et de ses impacts économiques en France hexagonale](#) (2025) _ Santé Publique France
- [Émissions de particules et de NOx par les véhicules routiers](#) (2018) _ ADEME

Indicateur 13

- [The untapped health and climate potential of cycling in France: a national assessment from individual travel data](#) (2025) _ Emilie Schwarz, Marion Leroutier, Audrey De Nazellec, Philippe Quirion et Kévin Jean
- [Activité physique](#) (2024) _ OMS
- [Activité physique et sédentarité dans la population en France. Synthèse des données disponibles en 2024](#) (2024) _ Santé Publique France

Indicateur 14

- [Accidentalité routière 2024 en France](#) (2025) _ ONISR

Indicateur 15

- [Le coût social du bruit en France](#) (2021) _ ADEME
- [Activité physique et sédentarité dans la population en France. Synthèse des données disponibles en 2024](#) (2024) _ Santé Publique France
- [Estimation de la morbidité attribuable à l'exposition à long terme à la pollution de l'air ambiant et de ses impacts économiques en France hexagonale](#) (2025) _ Santé Publique France
- [Document de politique transversale. Sécurité routière](#) (2025) _ Ministère de l'intérieur
- [Rapport sénatorial n° 610. Pollution de l'air : le coût de l'inaction](#) (2015) _ Sénat

Indicateur 16

- [Bilan annuel des transports](#) (2025) _ SDES
- [Rapport Secten. Données par secteur](#) (2025) _ CITEPA

Indicateur 17

- [Les pratiques de mobilité des Français](#) (2024) _ A. Bigo, F. Perez (SDES)
- [Le quart des ménages les plus aisés à l'origine de 35% des émissions de gaz à effet de serre des mobilités](#) (2023) _ A. Bigo, F. Perez (SDES)

Indicateur 18

- [39,3 millions de voitures en circulation en France au 1er janvier 2024](#) (2025) _ SDES
- [Immatriculations marché automobile](#) (2025) _ AAA Data
- [Transport routier : Quelles motorisations alternatives pour le climat ?](#) (2020, chiffres mis à jour en 2025) _ Carbone 4
- [Rapport de la Commission au titre de l'article 12, paragraphe 3, du règlement \(UE\) 2019/631 sur l'évolution de l'écart par rapport aux conditions d'utilisation réelles pour les émissions de CO2 des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers, et contenant les ensembles de données en conditions d'utilisation réelles anonymisés et agrégés visés à l'article 12 du règlement d'exécution \(UE\) 2021/392 de la Commission](#) (2024) _ Commission Européenne

- [Site ENGIE](#) (site visité le 22/07/2025)
- [Vidéo. Interview Frédéric Héran](#) (site visité le 22/07/2025) _ Greenletter Club
- IEA (2021), ADEME (2022) : références cités par WWF in [Métaux critiques : l'impasse des SUV](#)
- [Entretien A. Bigo. Les voitures hybrides rechargeables, fausse solution pour le climat](#) (site visité le 22/07/2025) _ Bon Pote
- [Les idées reçues sur la voiture électrique](#) (site visité le 22/07/2025) _ Carbone 4

Indicateur 19

- [Bilan annuel des transports](#) (2025) _ SDES
- [Car Labelling](#) (site visité le 22/07/2025) _ ADEME

Indicateur 20

- [Rapport Secten. Données par secteur](#) (2025) _ CITEPA
- [Bilan annuel des transports](#) (2025) _ SDES
- [Les émissions gazeuses liées au trafic aérien](#) (2024) _ DGAC
- [Bulletin statistique. Trafic aérien commercial](#) (2025) _ DGAC
- [Boarding Classes. Mesurer la démocratisation du transport aérien en France](#) (2019) _ Yoann Demoli et Jeanne Subtil
- [Transformations des pratiques de mobilités internationales depuis l'arrivée des compagnies aériennes à bas prix. Vingt ans de pratiques aériennes à Charleroi](#) (2023) _ Amandine Craps

Indicateur 21

- [Bilan annuel des transports](#) (2025) _ SDES
- [Les Atouts du mode ferroviaire](#) (2021) _ SNCF Réseau

Indicateur 22

- [Et si un indicateur de cyclabilité aidait à objectiver les politiques publiques et à mieux comprendre les dynamiques locales ?](#) (2022) _ Vélo & Territoires
- [Enquête nationale « Usage du vélo »](#) (2023) _ SDES (p. 3)
- [Site Aménagements cyclables](#) (site visité le 22/07/2022) _ Geovélo

Indicateur 23

- Données extraites du site de [l'Observatoire des territoires](#)
- Article d'[Alternatives économiques](#), issu de l'ouvrage [Égalité, accessibilité, solidarité : les renoncements de l'Etat](#) (2024) _ Thibault Courcelle, Ygal Fijalkow et François Taulelle

Indicateur 24

- [Bilan annuel des transports](#) (2025) _ SDES
- [Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports](#) (2021) _ SDES
- [Chiffres clés du transport. Transport terrestre de marchandises](#) (2025) _ SDES

Indicateur 25

- [Résultats détaillés de l'enquête mobilité des personnes de 2019](#) (2021) _ SDES

• **Indicateur 26**

- [Les pratiques de mobilité des personnes en situation de handicap \(2023\)](#) _ SDES
- [Accessibilité des transports routiers interurbains. Des obligations à la mise en œuvre. État des lieux 2023 \(2024\)](#) _ CEREMA

Indicateur 27

- [Baromètre des mobilités du quotidien. 3^e ed. \(2024\)](#) _ Wimoov

Indicateur 28

- [Les éconduits de la voiture \(2025\)](#) _ Credoc X Forum Vies Mobiles

Indicateur 29

- [Accidentalité routière 2024 en France \(2025\)](#) _ ONISR
- [Accélérer la pratique du covoiturage du quotidien dans les territoires ultramarins \(2024\)](#) _ AFD
- [Attachement à la voiture et leviers du report modal en guadeloupe \(2023\)](#) _ ADEME

Indicateur 30

- [Caractéristiques des transports et de l'entreposage par activité. Données 2022 \(2024\)](#) _ INSEE
- [Caractéristiques de l'industrie par activité. Données 2022 \(2024\)](#) _ INSEE
- [Caractéristiques comptables, financières et d'emploi des entreprises en 2022 \(2024\)](#) _ INSEE
- [Caractéristiques de l'industrie automobile par activité. Données annuelles 2022 \(2024\)](#) _ INSEE
- [Tableau de bord de l'économie française. Industrie \(site visité le 22/07/2025\)](#) _ INSEE

Indicateur 31

- [39,3 millions de voitures en circulation en France au 1er janvier 2024 \(2025\)](#) _ SDES
- [Les tendances et les comportements du marché automobile \(2023\)](#) _ AAA Data
- [Communiqué de presse. 2023 - Une année de rattrapage pour le marché automobile français \(2024\)](#) _ AAA Data
- [Voiture Moyenne neuve 2020. Son évolution depuis 1970 \(2021\)](#) _ L'Argus
- [Voiture moyenne 2014 : son évolution depuis 1953 \(2015\)](#) _ L'Argus
- [Voiture moyenne 2014 : son prix a encore augmenté \(2015\)](#) _ L'Argus
- [L'industrie automobile française \(années 2017-2024\)](#) _ CCFA

Le Réseau Action Climat-France, fédération de 37 associations nationales et locales, lutte contre les causes des changements climatiques, de l'échelle internationale à l'échelle locale. Il est le représentant français du Climate Action Network International, réseau mondial de plus de 1 300 ONG.

Il couvre l'ensemble des secteurs responsables du dérèglement climatique : les transports, la production d'énergie, l'agriculture et l'alimentation, l'habitat, et travaille à l'élaboration de mesures alternatives et ambitieuses pour lutter contre le changement climatique et ses impacts.

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre le dérèglement climatique

