

Mobilités – Avançons ensemble!

Volet 02

Histoires de mobilités
– Vécus, ressentis
et attentes



Mobilités – Avançons ensemble!

Volet **02**

**Histoires de mobilités
– Vécus, ressentis
et attentes**

Pierre Leflaive

Responsable transports, Réseau Action Climat

Juliette Richard

Illustrations

Table des matières

Présentation du projet	
Mobilités — Avançons ensemble	4
Introduction	6
Le regard de Théodore Tallent	7

Remerciements

Un grand merci à Théodore Tallent, membre du comité des experts et pilote de ce deuxième volet, pour ton temps, son soutien méthodologique, son regard critique et constructif à toutes les étapes de la rédaction de cette partie.

Merci également à l'ensemble du comité de suivi, Daphné Chamart (Secours catholique – Caritas France), Marie Chéron (Transport & Environnement), Lucile Buisson (Que Choisir Ensemble, anciennement UFC-Que Choisir), Anne-Juliette Lecourt (CFDT) et Tony Renucci (Respire) pour leurs conseils avisés et leur engagement dans ce projet.

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

Merci à Matteo Vailly pour tout son travail sur la préparation de ce volet 2.

Un grand merci à Juliette Richard pour les magnifiques bande-dessinées et à Alessandra Pasini pour l'aspect visuel de ce volet.

Graphisme

Alessandra Pasini

Profil 1

Jean-Philippe, face à la dépendance automobile dans un territoire rural 8

FOCUS 1 Un éloignement des services publics lourd de conséquences 9

FOCUS 2 Fragmentation territoriale et mobilité : un facteur majeur d'inégalités sociales 9

Profil 2

Jeannette, la vie de retraitée dans un territoire isolé 10

FOCUS 3 Pour les séniors en milieu rural, une dépendance structurelle à la voiture mais un potentiel sous-estimé des mobilités actives 11

TÉMOIGNAGE D'ACTEUR

Familles rurales, mouvement familial associatif 12

Profil 3

Solène, vivre dans le périurbain et travailler en centre-ville 14

FOCUS 4 Genre et mobilité : miroir des inégalités femmes - hommes 15

Profil 4

Valentin, être commercial mais se passer de la voiture 16

FOCUS 5 L'avion, entre massification et contradictions apparentes 17

TÉMOIGNAGE D'ACTEUR

Transdev, opérateur de mobilités 18

Profil 5

Sarah, étudiante et habitante d'un quartier prioritaire de la ville

FOCUS 6 Jeunes en insertion : des obstacles spécifiques de mobilité

20

21

Profil 6

Véronique, le choix de se passer de la voiture

FOCUS 7 Les routines automobiles : un frein au report modal

FOCUS 8 L'essor du vélo : des dynamiques contrastées

22

23

23

TÉMOIGNAGE D'ACTEUR

Mob'In, acteur de la mobilité solidaire

24

Profil 7

Noor, choisir son mode déplacement en banlieue

FOCUS 9 La mobilité, enjeu structurant dans le mouvement des gilets jaunes

26

27

Profil 8

Yasmina, chercher un emploi quand on n'a pas de voiture

FOCUS 10 La recomposition des mobilités professionnelles

28

29

TÉMOIGNAGE D'ACTEUR

La CFDT, syndicat des travailleurs

30

Profil 9

Vincent, se déplacer dans les outre-mer

32

FOCUS 11 Mobilité en Outre-mer : enjeux spécifiques et fragilités structurelles

33

Profil 10

Jean-Pierre, avoir un véhicule électrique à la campagne

34

FOCUS 12 Mobilité de loisir, un moteur discret des distances

35

TÉMOIGNAGE D'ACTEUR

Que Choisir Ensemble, association de consommateurs

36

Bibliographie

38

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 septembre 2026, et une **dynamique collective**, qui s'appuie sur une gouvernance innovante, réunissant un très grand nombre de parties prenantes.

1. Le rapport



* Publication à venir

2. La dynamique

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

I. Le comité des experts, composé de Mathieu Chassignet (ingénieur), Théodore Tallent (politiste), Dominique Méda (sociologue), I4CE (Think tank), IDDRI (think tank). 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 et de valider la rigueur du travail effectué. Il va être élargi pour la partie 3 du rapport.

II. 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 et d'apporter son expertise et son regard sur sa construction et de nourrir une complémentarité de points de vue, de légitimité et d'approches.

III. Le comité des partenaires, composé de l'ensemble des organisations qui souhaitent suivre les évolutions du rapport et de sa dynamique. Il réunit aussi bien des syndicats, que des opérateurs de mobilités, des acteurs de la santé, des associations de lutte contre la précarité ou des think tank. Depuis l'évènement de lancement le 2 juillet 2025 jusqu'à la publication du rapport final en septembre 2026, les membres du comité des partenaires ont accès aux résultats intermédiaires, peuvent commenter les différentes étapes structurantes du rapport et 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.

Introduction

Le premier volet du projet *Mobilités — Avançons ensemble* propose une analyse froide, en chiffres et en indicateurs, de la situation des mobilités en France. Cette approche est nécessaire, car elle permet d'avoir les ordres de grandeur structurants des grands enjeux des transports, en matière de pouvoir d'achat, d'impact sur la santé, sur le climat, sur les finances publiques ...

Mais cette approche est insuffisante. Pour avoir une **compréhension fine et réaliste** de la situation des mobilités en France, il faut la compléter avec les vécus, les ressentis, les attentes, les besoins de mobilité des citoyens. C'est l'objectif de ce deuxième volet du projet. Celui-ci se décompose en trois exercices complémentaires :

1. Les témoignages

Premièrement, **une dizaine de témoignages**, présentés sous la forme de planches de bandes dessinées. Ces témoignages sont le résultat d'entretiens longs, réalisés auprès d'une diversité de profils. Le choix des personnes à interroger a été fait à partir d'une matrice de profils avec différentes entrées : territoires, revenus, âge, situation professionnelle, problématiques anticipées. L'échantillon a été sélectionné pour **incarner des problématiques structurantes**. Pour trouver les différentes personnes à interroger, nous avons eu recours aux différentes organisations partenaires du rapport, qui ont des activités en lien avec les mobilités dans les territoires.

2. Les focus thématiques

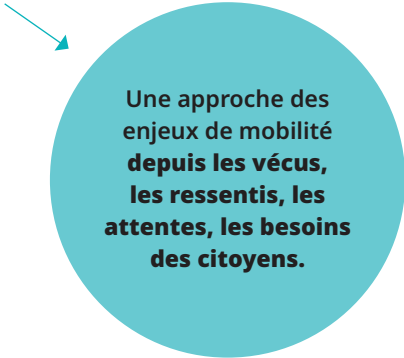
Deuxièmement, **douze focus thématiques** viennent compléter et éclairer ces témoignages individuels. Les récits de mobilité partagés par les personnes interrogées font écho à des enjeux rencontrés par d'autres citoyennes et citoyens. L'objectif de ces focus est de partir d'histoires personnelles pour mettre en lumière, à partir de la littérature existante, la dimension structurelle des différentes problématiques liées aux transports.

La liste des thématiques retenues n'a pas vocation à être exhaustive : d'autres sujets auraient légitimement pu être approfondis. Par souci de lisibilité, les références mobilisées dans chaque focus ne figurent pas directement dans le texte ; elles sont regroupées en fin de document, dans la section « Bibliographie ».

3. Les « témoignages d'acteurs »

Troisièmement, **les « témoignages d'acteurs »** donnent la parole à des acteurs de la mobilité au quotidien, depuis un opérateur de transports jusqu'à un représentant des consommateurs. Dans cet exercice, **la parole et la plume ont été données à 5 organisations** afin de leur donner la possibilité de **témoigner des obstacles et des initiatives observées dans leur activité**, en lien avec la mobilité. L'objectif est de s'appuyer sur l'expérience de ces différents acteurs pour mieux comprendre les freins ou les moteurs au développement des mobilités dans les différents territoires.

Ce volet s'appuie, comme le premier, sur des **sources institutionnelles et académiques** solides. Il ne vise pas à couvrir l'ensemble des dimensions de la mobilité, mais à proposer un éclairage clair et structuré sur les principales problématiques identifiées en matière de transports. L'objectif est de proposer **un diagnostic synthétique, pédagogique et accessible** pour celles et ceux qui souhaitent mieux comprendre les enjeux structurants de la mobilité en France.




Une approche des enjeux de mobilité depuis les vécus, les ressentis, les attentes, les besoins des citoyens.

LE REGARD DE THÉODORE TALLENT

Théodore Tallent est chercheur et enseignant en sciences politiques, doctorant au Centre d'études européennes et de politique comparée à Sciences Po (Paris), en co-direction avec l'Université de Cambridge, et chercheur à la Hertie School (Centre for Sustainability) de Berlin.

Sa thèse porte sur l'acceptabilité territoriale de la transition écologique en Europe.

 **La transition écologique passera par la transition des mobilités.** Cette affirmation, aujourd'hui largement partagée, prend un tout autre sens lorsqu'on la regarde à hauteur de vie, à partir des contraintes, des arbitrages et des inquiétudes concrètes des citoyens.

C'est ce regard que m'a imposé mon travail de recherche, mené au fil de nombreux échanges avec des habitants de territoires ruraux très différents – de la plaine d'Alsace à la Bretagne intérieure et ses côtes atlantiques, en passant par le sillon lorrain, les Vosges ou la Meuse.

À travers ces territoires, un objet est rapidement devenu central dans les discussions : la voiture. Mais derrière la voiture, ce n'était pas un attachement abstrait ou un banal refus du changement qui s'exprimait. C'était un besoin fondamental : celui de pouvoir se déplacer, travailler, se soigner, accompagner ses proches, maintenir une vie sociale. Autrement dit, **un besoin de mobilité.**

Dans ces nombreux échanges, un jeune habitant rencontré en Lorraine, dans un village de 200 habitants, résumait sa situation d'une tournure devenue habituelle : « ici, on n'a pas le choix ». Et c'est précisément là que la transition écologique suscite de l'inquiétude. Non pas parce que les enjeux climatiques seraient niés – bien au contraire – mais parce que les alternatives apparaissent incomplètes, mal adaptées, ou insuffisamment pensées à partir des réalités locales.

Pour autant, ce sentiment de contrainte recouvre des **situations extrêmement diverses.**

Dans le périurbain alsacien, la présence de trains régionaux offre des possibilités, mais soulève d'autres questions : horaires inadaptés, accès aux gares, fréquence, etc. En 2024, les tensions se concentraient également autour des zones à faibles émissions, perçues comme risquant d'empêcher l'accès vital à la métropole de Strasbourg. En Lorraine, la dépendance à la voiture se mêle à l'expérience du déclin industriel et à la crainte

de voir disparaître les derniers emplois accessibles. Sans parler des usines de l'industrie automobile qui ferment des deux côtés de la frontière avec l'Allemagne. Dans le centre Bretagne, le territoire le moins dense de la région, les zones à faibles émissions ou la réduction de la vitesse sur l'autoroute n'intéressent pas grand monde – le territoire ne comptant ni métropole ni autoroute. Mais l'éloignement des services, pourtant intégré aux modes de vie, nourrit un sentiment d'isolement croissant. Et à chaque fois, au-delà de ces caractéristiques territoriales, les enjeux de mobilité se déclinent différemment selon les situations individuelles : l'infirmière qui commence à 4 heures du matin avant le premier bus, la personne âgée dépendante de sa voiture pour accéder aux soins, l'agent immobilier ou l'artisan parcourant des dizaines de kilomètres par jour, ou encore les parents jonglant entre travail, école et activités.

Ces constats, issus de terrains ruraux, ne valent pas que pour les campagnes. Ils rappellent plus largement que **les politiques de mobilité ne s'adressent jamais à un public homogène.** Elles rencontrent des individus aux trajectoires variées, aux ressources inégales, aux ancrages territoriaux forts. Ce rapport s'inscrit précisément dans cette perspective : donner à voir la pluralité des vécus de la mobilité en France, en tenant compte des différences de genre, d'âge, de lieu de vie ou de situation sociale.

S'intéresser aux ressentis et aux expériences concrètes n'est pas un exercice secondaire ou anecdotique. C'est une condition centrale de l'efficacité et de la justice des politiques publiques. Lorsque les contraintes sont ignorées, lorsque les alternatives ne sont pas crédibles ou accessibles, la transition apparaît comme une injonction imposée d'en haut et inadaptée aux réalités locales. À l'inverse, lorsque les solutions sont construites à partir des usages, des besoins et des territoires, elles peuvent susciter de l'adhésion.

Car derrière les craintes exprimées à travers ces dizaines d'entretiens, il existe aussi **des attentes et des espoirs** : des dispositifs de covoiturage qui fonctionnent, des transports collectifs renforcés, des aménagements cyclables qui permettent de nouvelles pratiques, des solutions locales qui redonnent le sentiment d'avoir prise sur son quotidien. Ces expériences montrent que la transition des mobilités n'est pas condamnée au rejet, à condition d'être pensée avec celles et ceux qu'elle transforme. »

PROFIL

1 Jean-Philippe, face à la dépendance automobile dans un territoire rural




Nom: Jean Philippe
Âge : 59 ans
Type de territoire : Rural isolé
Niveau de revenu: €



J'habite à côté d'un village de 1100 habitants

Ici, on a pas de bus, pas de train



Parfois avec ma femme on prend le vélo pour se balader

Mais sinon, on a 2 voitures, une hybride et une essence, qu'on utilise pour tout



Plus jeune, j'étais un fêru de bagnoles

Mais maintenant je vois la voiture surtout comme un outil qui coûte de plus en plus cher



Quand je dois aller à Paris, maintenant, je prends le train.

Pas le TGV, l'autre, celui qui s'arrête à toutes les gares



Depuis que les fonderies et les usines du coin ont fermé, tout se dégrade

Les commerces, l'hôpital, la poste, les lignes de train... tout ferme !

Même le Auchan a été mis en redressement judiciaire!

Pour un rien, je dois aller à Châtelleraut, à 30 km!



Plus personne ne veut s'installer dans le coin, les jeunes n'hésitent pas à partir

C'est un cercle vicieux



Heureusement, on a un maire hyper réactif et la commune a racheté l'ancien hôtel

C'est devenu un lieu vivant, les gens sont contents de pouvoir retourner au village!

FOCUS 1 Un éloignement des services publics lourd de conséquences

Depuis plusieurs décennies, **l'accès aux services publics s'est profondément dégradé** dans de nombreux territoires, en particulier ruraux. La fermeture progressive de guichets physiques (santé, finances publiques, justice, poste), la concentration des équipements dans les pôles urbains et la généralisation de la dématérialisation ont **accru les distances d'accès aux services essentiels**. Cette évolution produit de fortes inégalités territoriales et sociales : les habitants des zones rurales, les personnes âgées, les ménages modestes ou peu à l'aise avec le numérique sont les plus exposés.

Si les dispositifs de type France Services visent à compenser ces reculs, ils ne suffisent pas à enrayer **le sentiment d'abandon** ni les difficultés concrètes d'accès, notamment lorsque l'offre reste rare, éloignée ou peu adaptée aux besoins locaux.

La raréfaction des services de proximité entraîne un allongement structurel des déplacements contraints : soins, démarches administratives, achats, emploi ou scolarité. Dans les territoires peu denses, ces distances accrues

renforcent une dépendance quasi totale à la voiture individuelle, faute d'alternatives crédibles. Pour les ménages non motorisés ou fragiles économiquement, cela se traduit par des **situations de renoncement**, d'isolement ou de précarité mobilité.

Les dépenses de transport augmentent, les temps de déplacement s'allongent et **la mobilité devient une condition préalable à l'accès aux droits et à l'emploi**. L'éloignement des services agit ainsi comme un facteur aggravant des inégalités sociales, tout en plaçant les habitants face à des **injonctions contradictoires** entre nécessité de se déplacer, contraintes budgétaires et exigences de transition écologique.

 **RAPPORTS ET ARTICLES DE RÉFÉRENCE :**
 CF. BIBLIOGRAPHIE

Les français classent l'éloignement géographique comme **le premier obstacle** à l'égalité d'accès aux services publics.

FOCUS 2 Fragmentation territoriale et mobilité : un facteur majeur d'inégalités sociales

La mobilité constitue aujourd'hui un **verrou majeur des inégalités territoriales** en France. Dans les quartiers prioritaires comme dans les zones rurales, l'éloignement entre domicile et emploi s'accroît du fait de **l'étalement urbain** et de la relégation résidentielle des ménages modestes. Or, l'activité professionnelle constitue l'un des premiers motifs de déplacement. Ainsi, les habitants aux revenus modestes cumulent bien souvent trajets plus longs, donc plus coûteux, et emplois plus précaires (rémunération, horaires atypiques, etc.). L'accès restreint aux transports collectifs

(faible desserte, ruptures de charge, services quasi inexistantes en soirée et le week-end) vient aggraver les inégalités existantes. Les enquêtes montrent que les habitants des quartiers prioritaires se déplacent significativement moins, faute d'alternatives fiables et accessibles financièrement.

Dans de nombreux territoires ruraux, la configuration spatiale et institutionnelle, la faible densité d'habitat, l'éloignement des services et la répartition des compétences en matière de mobilité entre différentes collectivités, complexifient les possibilités d'organiser une offre de transport diversifiée. **L'automobile est quasiment la seule option**, rendant les ménages vulnérables aux coûts, au temps de trajet et aux aléas.

Cette fragmentation territoriale et sociale produit un **effet cumulatif** : les difficultés de mobilité limitent l'accès à l'emploi, ce qui réduit les ressources disponibles pour se déplacer et enferme durablement les populations dans des trajectoires de précarité.


 **RAPPORTS ET ARTICLES DE RÉFÉRENCE :**
 CF. BIBLIOGRAPHIE

21%


des Français des couronnes périurbaines déclarent avoir le choix entre différents modes de transport, contre 79% dans les grandes métropoles.

PROFIL

2 Jeannette, la vie de retraitée dans un territoire isolé



Nom: Jeannette
Âge : 84 ans
Type de territoire : Rural très isolé
Niveau de revenu : €



Avec mon mari, on vit dans une campagne vraiment reculée, y a aucun moyen de transport



Donc on est obligés de se débrouiller par nous-mêmes, comme on peut

On a un petit supermarché à 7 km d'ici, mais un petit, un carrefour, le plus petit qu'il y a



Heureusement qu'on a ça parce qu'il y a plus de boucherie, il y a plus d'épicerie, il y a plus rien quoi



Je suis obligée d'aller souvent à Rodez, pour des raisons de santé Mais j'aime pas conduire

Avec l'âge, ça devient de plus en plus stressant, surtout la nuit



Mais même plus jeune, j'allais jamais à Toulouse par exemple, alors que c'est à 150km, parce que j'ai tendance à somnoler au volant



Tant qu'on peut conduire, ça ira, mais quand on pourra plus, je ne sais pas comment on fera. J'y pense beaucoup, et ça m'angoisse



Il faudra payer quelqu'un pour faire nos courses, ou partir dans une maison de retraite. Mais avec nos petites retraites d'agriculteurs...



Ici, la voiture n'est pas un luxe. C'est ce qui nous permet encore de vivre.

FOCUS 3 Pour les seniors en milieu rural, une dépendance structurelle à la voiture ...

La mobilité des seniors en France repose très largement sur l'automobile, héritage d'un modèle de développement qui a structuré les territoires, les services et les modes de vie autour de la voiture individuelle. Pour une majorité de personnes âgées, la voiture demeure le principal moyen d'assurer les déplacements quotidiens essentiels : soins, courses, visites familiales ou activités sociales. Cette dépendance est d'autant plus forte que les alternatives sont souvent peu lisibles, peu accessibles ou inexistantes.

La perte de la voiture entraîne fréquemment une **réduction drastique de la mobilité**, avec des conséquences directes sur l'autonomie, la santé mentale et le lien social. Faute d'alternatives adaptées, **la voiture cesse alors d'être un facteur d'indépendance** pour devenir un point de bascule vers **l'isolement** et le renoncement.

Avec l'avancée en âge, cette centralité de l'automobile devient une **source de vulnérabilités multiples**. Les capacités physiques et cognitives évoluent, la fatigue augmente, le risque de l'accident progresse et génère une

peur croissante, conduisant à une restriction progressive des déplacements, voire à l'abandon de la conduite. Cette transition est rarement anticipée et s'opère le plus souvent dans l'urgence ou la contrainte.

Cette vulnérabilité se superpose aux fractures sociales et territoriales existantes. Les personnes âgées sont surreprésentées dans les espaces ruraux et périurbains, où l'offre de transports collectifs est faible ou inexistante, la dépendance à la voiture est quasi totale. La perte de conduite y entraîne des effets beaucoup plus brutaux qu'en milieu urbain dense, où subsistent des alternatives, même imparfaites. Les seniors modestes, isolés ou en mauvaise santé sont ainsi davantage exposés à une **démotorisation contrainte**, synonyme de renoncement à certains soins, activités ou relations sociales.

14 %
des habitants des communes rurales sont en situation d'isolement en 2025 (+3 points depuis 2023).

... mais un potentiel sous-estimé des mobilités actives.

Près d'un senior sur trois âgé de 60 à 80 ans pratique le vélo au moins une fois par semaine, en milieu urbain comme rural. Cette pratique est associée à des bénéfices forts en matière de santé, de bien-être, de vitalité et d'image de soi, et reste socialement légitime à ces âges.

Les seniors expriment une demande forte de solutions alternatives à la voiture. Toutefois, ces potentiels restent **largement freinés par le sentiment d'insécurité**. Pour les cyclistes seniors comme pour les non-cyclistes, la cohabitation avec le trafic automobile et l'absence

d'infrastructures séparées constituent le principal obstacle à une pratique plus régulière.

Les seniors disposent de ressources, d'envies et de capacités pour des mobilités actives, mais évoluent dans des environnements majoritairement conçus pour la voiture. La sécurité et la qualité des aménagements apparaissent ainsi comme des conditions déterminantes pour transformer ces potentiels en pratiques durables.

RAPPORTS ET ARTICLES DE RÉFÉRENCE :
CF. BIBLIOGRAPHIE

TÉMOIGNAGE D'ACTEUR

Familles rurales, mouvement familial associatif



Familles Rurales est une association nationale reconnue d'utilité publique qui agit en faveur des familles sur tout le territoire, en milieu rural et périurbain.

Avec 127 000 familles adhérentes, 1 700 associations locales, 65 fédérations départementales et régionales, 25 000 bénévoles et 14 000 salariés en 2024, c'est le premier Mouvement familial associatif de France, mais aussi un acteur incontournable de l'économie sociale et solidaire et de l'éducation populaire. Familles Rurales est agréé association de défense des consommateurs.

Pluraliste, indépendant et laïc, il porte un projet humaniste et social fondé sur la famille, les territoires et la vie associative.

La fédération nationale apporte un soutien technique à l'ensemble du réseau Familles Rurales. En lien avec les fédérations départementales et régionales, elle recueille les avis de ses membres et exprime les positions du Mouvement sur les questions de société proches des préoccupations des familles.

Quels obstacles observés et quelles solutions apportées sur le terrain ?

Les ruraux ont souvent l'impression de subir une **double peine** : d'une part, l'absence et l'éloignement des services publics, notamment dans le domaine de la santé, et d'autre part, la rareté voire l'absence de solutions de transport en commun. Ce **sentiment d'abandon** a été confirmé par le baromètre IFOP/Familles Rurales de 2025 *Perceptions et réalités de vie en milieu rural*, qui montre que **le manque de services publics est perçu comme le principal obstacle à l'installation en milieu rural** par 70 % des répondants (+6 points par rapport à 2023). De surcroît, 50 % des ruraux estiment ne pas bénéficier ou peu des

actions des pouvoirs publics dans leur commune, contre 26 % pour l'ensemble de la population. Et la situation s'aggrave : 80 % des répondants considèrent que les transports en commun n'ont pas évolué ou se sont dégradés et 72 % notent une dégradation de l'accès à la santé.

Face à ce constat, le réseau Familles Rurales s'est emparée de la question des mobilités, en apportant diverses solutions locales, souvent basées sur la solidarité et l'entraide, afin de lutter contre l'isolement et la précarisation des habitants des zones rurales.

Le transport d'utilité sociale (TUS) a ainsi été développé dans une vingtaine de fédérations départementales et associations du réseau Familles Rurales. Ce dispositif mis en place depuis la fin des années 80 dans certains départements, repose sur des bénévoles qui transportent, principalement des seniors, à leurs rendez-vous médicaux, pour faire leurs courses ou encore pour rendre visite à des proches. Il s'agit d'une solution de **mobilité facile à déployer, sécurisante et solidaire**, permettant aux bénéficiaires de s'inscrire dans un parcours de soin, de créer du lien et tout simplement de sortir de chez eux.

De nombreuses structures Familles Rurales déploient d'autres solutions de mobilités pour répondre aux besoins des jeunes, souvent privés de moyens de transport en milieu rural, surtout lorsqu'ils n'ont pas le permis de conduire. Des solutions émergent, telles que l'utilisation de vélos musculaires ou à assistance électrique, ou encore de scooters électriques, selon les spécificités géographiques.

En parallèle, des actions de prévention routière et de remise en selle sont mises en place pour accompagner les ruraux dans le changement de leurs pratiques de mobilités pour aller vers des solutions plus responsables et durables.

Dans nos territoires ruraux, ce sont plus de 90 % des habitants qui sont équipés d'au moins une voiture, et les déplacements des ruraux ont représenté 48 % des émissions de gaz à effet de serre pour les déplacements du quotidien. L'une des solutions pour faire de la transition écologique une réalité passe également par la **réduction de l'auto-so-lisme** (le fait d'être seul dans sa voiture). De plus en plus d'associations Familles rurales répondent à cette problématique en **mutualisant des moyens de transport**. C'est ainsi que des **navettes solidaires** se développent : des minibus qui, plusieurs fois par semaine, desservent des itinéraires spécifiques pour emmener les habitants vers des points d'intérêt identifiés (marchés, supermarchés, maisons de santé, ou même spectacles et événements culturels).



UN EXEMPLE CONCRET

Dans le Grand Est, la question de la mobilité s'est imposée comme un enjeu majeur dans de nombreux territoires ruraux, où l'éloignement des services et la faiblesse des transports publics fragilisent particulièrement les personnes âgées, isolées ou en situation de précarité.

C'est à partir de ce constat, posé dès 2012 lors d'un diagnostic territorial en Meurthe-et-Moselle, que Familles Rurales a commencé à construire une réponse avec les acteurs locaux : le Transport d'Utilité Sociale.

Sur le terrain, les bénéficiaires expriment des besoins très concrets : aller à un rendez-vous médical, faire des courses, effectuer une démarche administrative ou simplement maintenir une activité sociale. Sans solution de déplacement, beaucoup se retrouvent dépendants de leur entourage ou contraints de renoncer à

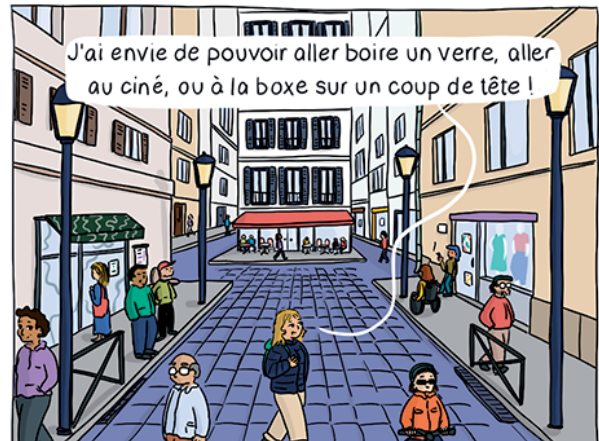
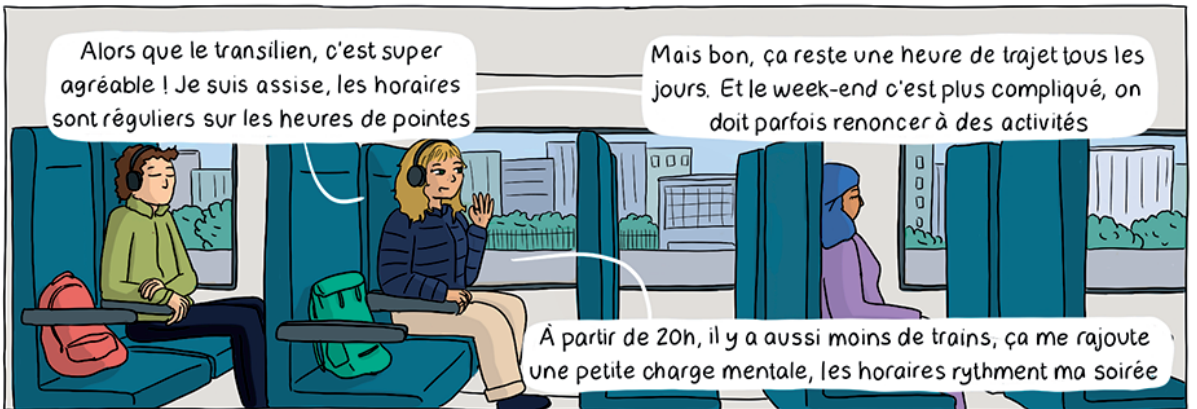
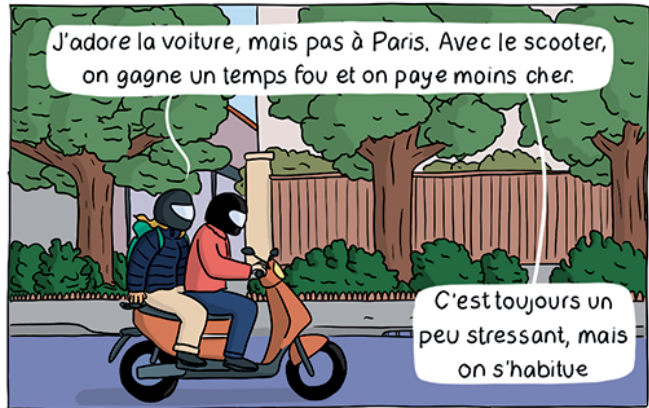
ces déplacements essentiels. Le Transport d'Utilité Sociale répond directement à cette réalité en mettant en relation des conducteurs bénévoles et des habitants ayant besoin d'un accompagnement. Au-delà du trajet, c'est souvent un moment qui rompt l'isolement et recrée du lien social dans des territoires où les lieux d'échanges deviennent rares.

Le déploiement dans le Grand Est – de la Meurthe-et-Moselle à la Marne, la Moselle, les Vosges, les Ardennes ou l'Aube – a toutefois nécessité de dépasser plusieurs obstacles : trouver

des financements, structurer l'organisation locale, recruter et former des bénévoles, ou encore identifier les personnes isolées, en précarité mobilité. Grâce à la coopération entre associations locales, l'appui de la fédération régionale Familles rurales du Grand Est, des collectivités et partenaires sociaux, le dispositif s'est progressivement consolidé. Aujourd'hui, cette solution solidaire permet à plus d'un millier d'habitants de retrouver une mobilité essentielle au quotidien et de maintenir leur autonomie. De nouvelles Communautés de Communes développent aujourd'hui cette dynamique solidaire sur leur territoire, afin d'apporter une solution pragmatique, économique et solidaire à des personnes en situation d'isolement.

PROFIL

3 Solène, vivre dans le périurbain et travailler en centre-ville



FOCUS **4** Genre et mobilité : miroir des inégalités femmes – hommes

Les pratiques de mobilité diffèrent profondément selon le genre et révèlent des inégalités structurelles dans l'accès aux transports et à l'espace public. Les femmes se déplacent en moyenne davantage à pied et en transports collectifs, utilisent moins la voiture et parcourent des distances plus courtes que les hommes. Leurs déplacements sont en revanche **plus fréquents et plus fragmentés, car étroitement liés aux tâches domestiques et de care** (accompagnement d'enfants, courses, soins) encore majoritairement assumées par les femmes.

Ces différences ne relèvent pas de préférences individuelles mais de contraintes sociales, économiques et temporelles. Les femmes disposent en moyenne de revenus plus faibles, sont plus souvent en emploi à temps partiel et ont un accès plus limité à la voiture et au permis de conduire. Ces inégalités genrées se relèvent dès l'adolescence car les jeunes femmes ont moins accès aux permis que les jeunes hommes, particulièrement dans les foyers modestes, où le financement du permis de conduire reste encore préféré pour le fils que pour la fille. Elles sont ainsi davantage **dépendantes de modes de transport moins coûteux mais aussi plus exposés aux difficultés d'usage**. Dans les quartiers populaires, ces inégalités sont renforcées par une offre de transport peu adaptée aux déplacements multipolaires du quotidien.

À ces contraintes s'ajoute un déterminant central de la mobilité féminine : **le sentiment d'insécurité**. Les expériences de harcèlement, d'agressions ou de peur dans l'espace public et les transports collectifs influencent fortement les choix de modes, d'itinéraires et d'horaires. Cette

insécurité, réelle et anticipée, conduit à des stratégies d'évitement coûteuses : allongement des trajets, limitation des déplacements nocturnes ou renoncements, avec des effets directs sur l'accès à l'emploi, aux loisirs et à la vie sociale.

Les comportements de conduite sont également marqués par des stéréotypes de sexe. La conduite automobile reste socialement associée à des valeurs masculines telles que la maîtrise technique et la prise de risque, tandis que les femmes sont plus souvent perçues comme moins légitimes au volant. **Ces représentations influencent les pratiques** : les hommes adoptent plus fréquemment des comportements risqués, tandis que les femmes intériorisent davantage des normes de prudence et de respect des règles. Ces écarts relèvent de processus de socialisation différenciés et se traduisent par une surmortalité masculine sur la route, mais aussi par une disqualification symbolique persistante de la conduite féminine.

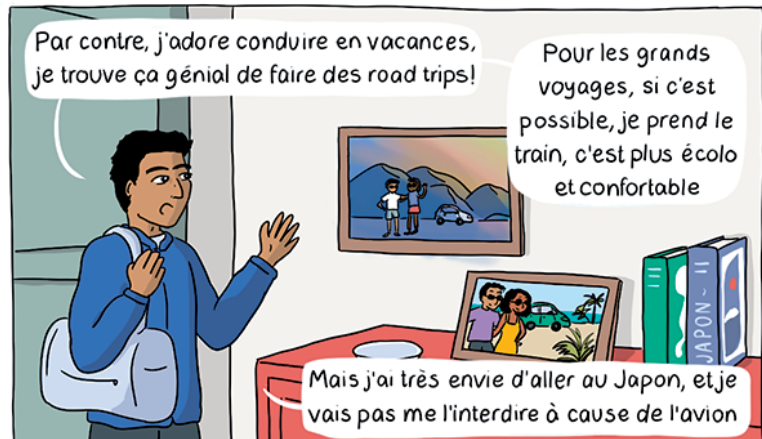
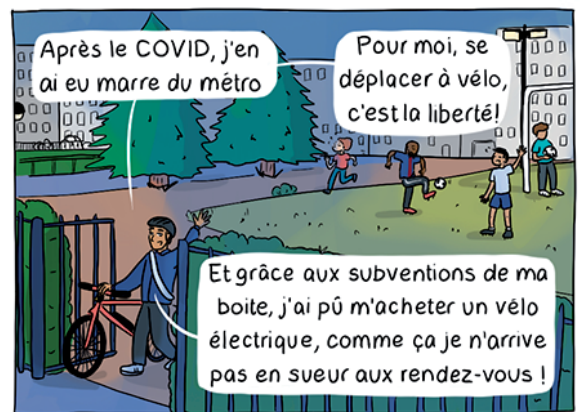
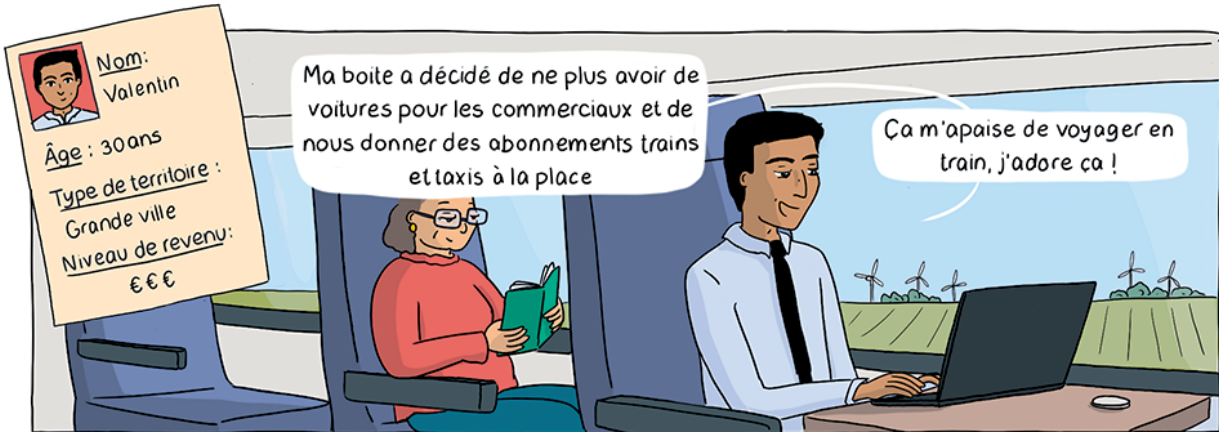
La mobilité apparaît comme **un révélateur majeur des inégalités de genre**, combinant contraintes matérielles, exposition différenciée à l'insécurité et effets durables des normes sociales dans l'usage des transports.

70%
des utilisatrices des transports en commun franciliens ont déclaré avoir été victimes d'au moins une violence sexiste et sexuelle au cours de leur vie.

 **RAPPORTS ET ARTICLES DE RÉFÉRENCE : CF. BIBLIOGRAPHIE**

PROFIL

4 Valentin, être commercial mais se passer de la voiture



FOCUS 5 L'avion, entre massification et contradictions apparentes

Le transport aérien s'est fortement développé depuis les années 1970, porté par la libéralisation du secteur et l'essor des compagnies à bas coût. Cette dynamique alimente l'idée d'une démocratisation de l'avion. Pourtant, **si le nombre total de voyages augmente, la structure sociale des usagers évolue peu**. L'augmentation concerne surtout la fréquence des déplacements parmi les catégories déjà mobiles, davantage que l'élargissement massif à de nouveaux publics.

Les transformations liées aux compagnies low cost ont diversifié les pratiques : séjours plus courts, voyages plus fréquents, augmentation des mobilités familiales ou de loisir, mais sans effacer les différenciations sociales. Les niveaux de revenu les plus élevés, les cadres et les habitants des grandes aires urbaines, concentrent une part importante des vols et des distances parcourues.

Parallèlement, **la montée des préoccupations environnementales ne se traduit pas mécaniquement par une réduction des usages**. Si la perception du changement climatique influence les représentations et les discours, elle pèse encore faiblement dans la décision effective de prendre l'avion. Les individus adoptant des comportements écologiques dans la sphère

domestique ne voyagent pas significativement moins en avion pour leurs loisirs. L'aérien apparaît ainsi comme un espace relativement imperméable aux normes environnementales qui influencent d'autres pratiques de consommation.

37%

des passagers aériens sont des cadres, alors qu'ils ne représentent que 14% de la population.

Ces deux tendances peuvent s'expliquer par plusieurs facteurs :

- Premièrement, l'émergence d'une « **élite transnationale** », hypermobile, dotée de vastes réseaux sociaux dispersés dans les villes mondiales (Paris, New York, Londres ...), et pas nécessairement attachés à un lieu ou une nation en particulier.
- Deuxièmement, **la stabilité relative des cultures de classe** crée un « verrouillage des modes de vie » chez les personnes aisées. Les voyages internationaux fréquents sont un signe de statut social, d'appartenance à un groupe social.
- Troisièmement, **les citoyens ont des réseaux sociaux et familiaux plus dispersés** géographiquement que ceux des autres populations, notamment du fait de la concentration des lieux d'enseignement supérieur et des emplois dans les grandes agglomérations.
- Enfin, pendant que les catégories déjà mobiles transmettent une culture, **un apprentissage du voyage, le sentiment d'illégitimité** au départ des autres peut être un frein puissant, qui s'ajoute aux contraintes économiques et logistiques.

Ces différents facteurs socioéconomiques participent à maintenir des tendances profondes, que la baisse des prix des billets d'avion et la montée de la conscience écologique ne perturbent que relativement.

 **RAPPORTS ET ARTICLES DE RÉFÉRENCE :**
CF. BIBLIOGRAPHIE

TÉMOIGNAGE D'ACTEUR

Transdev, opérateur de mobilités



Transdev opère des services publics de mobilité du quotidien dans toute la France pour le compte des collectivités, permettant chaque jour les déplacements vers le travail, l'école ou les loisirs.

Ces services couvrent une large gamme de modes collectifs – train, tram, bus, car, bateau, câble, transport à la demande – ainsi que des modes doux, avec notamment Véligo, le plus grand service public de vélo au monde, en partenariat avec La Poste. Notre rôle est de garantir l'efficacité et l'inclusivité de ces services afin de les

rendre toujours plus attractifs et réduire les émissions liées à la voiture individuelle.

Nous appuyons cette mission par des études thématiques et prospectives menées grâce à des partenariats avec des associations d'élus, sur des sujets comme l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap, l'articulation entre vélo et transports collectifs ou l'organisation des mobilités à l'échelle des bassins de vie. Ces études évoluent grâce à la massification des données et aux nouvelles capacités d'analyse, permettant de concevoir des solutions adaptées.

Quels sont les obstacles à la mobilité que vous observez sur le terrain ?



Sur le terrain, l'obstacle demeure le manque d'alternatives à la voiture individuelle, en particulier pour les trajets entre les zones périurbaines et les centres urbains.

Grâce à Geonexio, notre dispositif d'analyse des flux de déplacement en quasi-temps réel, nous observons un écart significatif entre la demande réelle de transports (tous modes) et l'offre de transports collectifs disponible.

Dans les liens entre les zones périurbaines et les pôles urbains, **la demande est en moyenne 5 fois supérieure à l'offre**, avec des agglomérations où ce ratio monte à 15.

Concrètement les analyses nous donnent à voir parfois près de 150 000 entrées quotidiennes sur une aire urbaine, pour 15 000 places disponibles dans les trains régionaux qui la desservent.

La dépendance à la voiture est donc une évidence et ce **décalage entre offre de transport collectif et la demande de mobilité** l'entretient, avec des impacts sociaux forts : difficultés à accéder à l'emploi, renoncements à des formations et isolement pour les personnes non motorisées. Et le contexte budgétaire contraint, rend difficile le « choc d'offre » de solutions alternatives.

À l'inverse, qu'est ce qui fonctionne bien et quelles sont les solutions que vous apportez ?



Il est impératif d'**adapter les solutions aux usages réels et en miroir des besoins observés** dans les territoires. Toute approche généraliste, ignorant les contraintes spécifiques (topologiques, sociologiques, économiques, voire historiques) du territoire est vouée à l'échec.

En complément des analyses de flux de déplacement réels, nous nous appuyons sur des études sociologiques et des retours de terrains. Cela nous permet de repérer précisément les zones où l'offre manque, là où un report modal

est possible, et d'ajuster fréquences, interconnexions, parcs relais ou modes à déployer.

Cette approche globale nous aide à proposer des services soutenables, efficaces et cohérents avec les besoins afin de proposer **le bon mode, au bon endroit et au bon moment**. À chaque fois que l'offre est lisible, fréquente et en phase avec les usages, les habitants s'en saisissent, c'est l'illustration même que la mobilité peut réellement renforcer la cohésion territoriale et sociale.



UN EXEMPLE CONCRET

Le Grand Reims : une stratégie intégrée pour rapprocher les territoires et optimiser la mobilité.

La loi d'orientation des mobilités (2019) a amené plusieurs autorités organisatrices à élargir leur périmètre à des zones périurbaines et rurales, posant un défi central : comment offrir une mobilité efficace dans des territoires peu denses avec des ressources publiques limitées ?

La communauté urbaine du Grand Reims illustre cette transition : son ressort territorial est passé de 16 à 143 communes en 2024, dont beaucoup très peu peuplées. Pour répondre à cette diversité, une offre multimodale a été construite autour d'un réseau structurant (tramway et bus à haute fréquence), complétée par des solutions adaptées aux zones rurales : lignes express vers Reims, transport à la demande, services PMR, vélos, covoiturage et transport nocturne.

Cette stratégie a permis d'augmenter de plus de 300% l'offre en milieu rural et de garantir un accès au transport public à moins d'un kilomètre pour chaque habitant.

Le réseau de 7 lignes Express, connectées aux 16 haltes ferroviaires du Grand Reims, garantissent un accès rapide à la ville-centre et des correspondances efficaces avec le réseau urbain et le rail.

Le transport à la demande suit la même logique d'intégration : accessible de jour comme de nuit dans les 143 communes, il est réservable jusqu'à 30 minutes avant le départ via une centrale unique. Avec environ 30 000 voyages mensuels, il dépasse les prévisions, grâce à des outils numériques permettant une gestion dynamique du service.

PROFIL

5 Sarah, étudiante et habitante d'un quartier prioritaire de la ville



Nom: Sarah
Âge : 19 ans
Type de territoire : Banlieue Parisienne
Niveau de revenu: €€

J'habite à Villeneuve la Garenne, mais je fais mes études de droit à Villetanneuse, à la Sorbonne



C'est un peu loin mais ça va encore.

Je mets moins d'une heure en tram, avec un changement puis un bus.



Y en a qui font des trajets bien plus compliqués ... j'ai une copine qui met 2h chaque jour !



Dès que je peux j'y vais à pied, j'adore marcher !

Je fais plus de 20 000 pas chaque jour.



Par contre, je déteste le métro. Je sais pas le prendre, je me perds tout le temps.



Le monde ça fait peur. Les gens sont serrés, font la gueule ...

..Et les agressions pour une femme c'est pas du tout rassurant.



Et j'adore le vélo ! Mais pas comme moyen de transport, j'ai trop peur depuis que je me suis faite renverser.

Un jour, faudra aussi que je passe le permis ... mais j'en ressens vraiment pas le besoin.


FOCUS 6 Jeunes en insertion: des obstacles spécifiques de mobilité

Dans une majorité de territoires, l'accès des jeunes à la mobilité est encore fortement conditionné à l'obtention du permis de conduire. Pour les jeunes vivant en ruralité ou en périphérie, où l'offre de transports collectifs est limitée, le permis conditionne souvent l'accès à l'emploi, à la formation et même à une sociabilité normale. Mais son coût — financier, cognitif et organisationnel — constitue un frein majeur: les jeunes les moins diplômés ou issus de milieux modestes échouent plus souvent ou renoncent par manque de ressources. Le permis devient ainsi un **marqueur d'inégalités territoriales et sociales**. Le spatial mismatch accentue encore ces écarts: plus on habite loin des bassins d'emploi, plus l'absence de permis enferme dans le chômage. Le permis reste ainsi un pivot de la transition vers l'autonomie, mais un pivot inégalement accessible.

Aux difficultés financières (coût du permis, absence de véhicule), spatiales (résidence dans des zones mal desservies) voire cognitives (lecture de plans, repérage, méconnaissance des réseaux) s'ajoutent parfois des freins psychologiques ou sociaux: anxiété à se déplacer, réseau social limité, absence de soutien familial. Ces obstacles réduisent le périmètre de la recherche d'emploi, compliquent l'accès aux stages ou aux entretiens, et freinent l'entrée en formation. Les enquêtes de terrain montrent que beaucoup de jeunes n'ont **jamais appris à être autonomes** dans leurs déplacements, ce qui limite leur insertion bien au-delà de

la seule mobilité. Pour ces jeunes, **la mobilité spatiale est un préalable indispensable à la mobilité sociale.**

Enfin, les enquêtes de terrain révèlent également un **contraste net entre les impacts des aides à la mobilité selon leur intensité**. Les actions de faible intensité (diagnostic mobilité, atelier d'une demi-journée) produisent peu d'effets et même parfois des effets négatifs. Elles sensibilisent les jeunes à leurs difficultés sans leur donner les moyens de les résoudre. À l'inverse, les dispositifs d'intensité moyenne (aide au permis, mise à disposition de véhicules, formation routière) améliorent l'accès à la formation, augmentent les chances d'obtenir un emploi à temps complet et facilitent la mobilité résidentielle. Ces travaux montrent que **seule une aide suffisamment intense transforme durablement les capacités de mobilité**, en agissant simultanément sur les freins matériels, cognitifs et sociaux des jeunes.



1 jeune sur 5
a déjà renoncé à un emploi pour une raison liée à la mobilité.

 **RAPPORTS ET ARTICLES DE RÉFÉRENCE:**
CF. BIBLIOGRAPHIE

PROFIL

6 Véronique, le choix de se passer de la voiture

Nom: Véronique
Âge : 58 ans
Type de territoire : Ville moyenne
Niveau de revenu: €€

On a fait le choix avec mon conjoint de ne garder qu'une voiture, après avoir fait nos calculs...

Avoir 2 voitures, ça représentait trop d'argent immobilisé

On a déménagé en ville, et maintenant j'habite à 30 min à pied de mon travail, 10 min en vélo, ou 15 min en bus

Je peux choisir mon mode de transport en fonction de la météo, de mon humeur, du temps que j'ai devant moi...

Et éviter les embouteillages!

Quand il fait nuit tôt l'hiver, j'évite de prendre le vélo, car je vois mal la nuit, et je me sens en danger

Sur les pistes cyclables, la circulation a nettement augmenté depuis le COVID, ça demande d'être vigilant en permanence

Mais l'été, j'adore aller au travail à vélo!

Et ça me permet de travailler mon cardio, c'est nickel!

Sinon c'est le bus, je connais les horaires de bus autour de chez moi et mon bureau, donc c'est facile pour moi

Mais je sais que pour beaucoup, il y a un problème de fréquence, surtout quand on travaille à des horaires décalés

Aujourd'hui, j'ai changé mes habitudes, et je ne reprendrai pas une deuxième voiture, même si on me l'offrait!

Mais je pense que c'est compliqué de se passer complètement de la voiture dans un foyer

Ça nous permet de garder de la flexibilité pour certains week-ends par exemple, ou pour aller faire des courses

Mais ne plus dépendre de la voiture dans mon quotidien, c'est une vraie liberté et de l'argent en plus pour les vacances!

FOCUS 7 Les routines automobiles: un frein au report modal

Les routines automobiles constituent l'un des principaux obstacles au report modal en France. **Les automobilistes construisent au fil des années un véritable capital d'expertise**: connaissance fine des itinéraires, gestion des aléas, anticipation des horaires, stratégies de contournement. Cette expérience accumulée rend l'usage de la voiture confortable, maîtrisé et rassurant. Même lorsque la congestion rallonge fortement les temps de parcours, beaucoup perçoivent leur trajet comme un « sas de décompression », un moment de transition entre sphères professionnelle et familiale, voire un espace d'autonomie et de refuge.

Ces routines créent une forte inertie comportementale: les individus ne mettent plus en balance les alternatives, même existantes, et sous-estiment leur faisabilité. Les perturbations (pannes, accidents, météo) offrent parfois des occasions d'essayer d'autres modes, mais ces expérimentations débouchent rarement sur des changements durables. Les transports collectifs sont souvent jugés

moins fiables, moins flexibles ou inadaptés aux contraintes quotidiennes.

Ainsi, **l'usage routinier de la voiture**, loin d'être toujours rationnel, **repose sur un ensemble de pratiques incorporées, d'affects** et d'ajustements quotidiens qui rendent difficile la remise en cause du « plan A » automobile.

À l'inverse, **l'usage régulier des transports collectifs** requiert également un **apprentissage**, avec un coût d'entrée: connaissance des trajets, de leurs alternatives en cas d'imprévu, des horaires, de la billettique.

Ces routines sont également renforcées par l'offre et la qualité des infrastructures de transports existantes.

25%
des automobilistes disposant d'une alternative projettent de ne pas en modifier l'usage de la voiture malgré une augmentation de 100 % des prix du carburant.

 **RAPPORTS ET ARTICLES DE RÉFÉRENCE: CF. BIBLIOGRAPHIE**

FOCUS 8 L'essor du vélo: des dynamiques contrastées

La pratique du vélo connaît un essor réel en France depuis une dizaine d'années, renforcé par les politiques publiques, la crise sanitaire et l'essor du vélo à assistance électrique. Cette dynamique se traduit par une **hausse de l'équipement des ménages et une diversification des usages**, notamment dans les villes. Toutefois, le vélo demeure un mode de déplacement minoritaire dans les mobilités du quotidien, en particulier pour les trajets domicile-travail, et son développement reste fragile et inégal.

Cet essor est en effet fortement **polarisé sur les espaces urbains denses**, où les distances sont plus courtes, les alternatives à la voiture plus nombreuses et l'offre cyclable plus développée. Dans les grandes agglomérations, le vélo s'impose progressivement comme un mode crédible du quotidien, car compétitif en termes de prix, de temps et de

confort d'usage. Dans les **villes moyennes**, la pratique progresse mais reste contrainte par la discontinuité des réseaux et une organisation urbaine souvent pensée pour l'automobile. En **périurbain et en milieu rural**, le vélo demeure marginal pour les déplacements quotidiens, en raison de distances plus longues, d'un cadre routier peu sécurisant et d'une offre d'aménagements limitée. Il y est davantage associé au loisir qu'à la mobilité utilitaire.

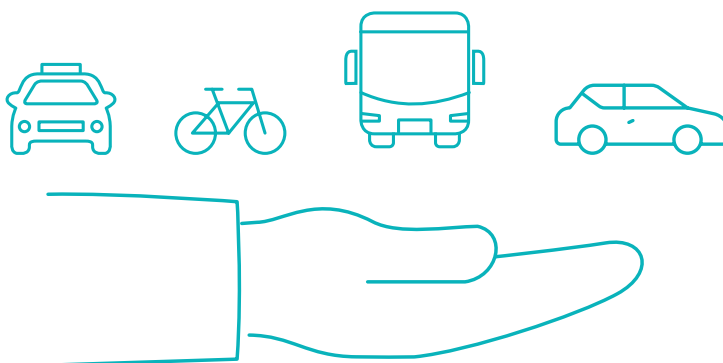
Le rôle des **infrastructures cyclables est déterminant** dans ces écarts territoriaux. La densité, la continuité et la lisibilité des aménagements conditionnent directement la pratique, le sentiment de sécurité et l'élargissement des publics cyclistes. Là où les réseaux sont cohérents et sécurisés, la pratique progresse et se diversifie. À l'inverse, l'absence ou la discontinuité des infrastructures freinent l'essor du vélo et renforcent les inégalités d'accès.

0,46
c'est le nombre moyen de vélo par français en 2024, contre 1,3 aux Pays-Bas.

 **RAPPORTS ET ARTICLES DE RÉFÉRENCE: CF. BIBLIOGRAPHIE**

TÉMOIGNAGE D'ACTEUR

Mob'In, acteur de la mobilité solidaire



Créé en 2017, le réseau Mob'In est un réseau national, composé de 12 fédérations régionales et 260 structures locales adhérentes. Notre mission est d'accompagner les publics en situation de précarité mobilité et les territoires vers des solutions permettant l'accès aux droits et à la citoyenneté.

Plus de 2 000 professionnels œuvrent quotidiennement au sein de notre réseau et 27 salariés Mob'In poursuivent cette mission en partenariat avec les acteurs nationaux, régionaux et locaux. Nos structures adhérentes sont principalement des associations, mais aussi des collectivités, sociétés publiques locales, fondations ou coopératives. Elles portent des solutions de mobilité

inclusive solidaire et durable comme des plateformes de mobilité, auto-écoles sociales, garages et loueurs solidaires, vélo-écoles et autres dispositifs d'accompagnement, pour lever les freins à la mobilité des publics empêchés.

Notre rôle est de professionnaliser ces structures et leurs équipes, d'accompagner le développement de nouvelles solutions, de représenter et porter la voix de ces acteurs auprès des décideurs publics et privés, de valoriser leurs métiers et initiatives et ceux de nos partenaires, afin de **renforcer la visibilité et l'impact de la mobilité inclusive durable solidaire à tous les niveaux : local, régional et national.**

Quels obstacles observés et quelles solutions apportées sur le terrain ?

« Les causes de la précarité mobilité sont diverses. Elles peuvent être liées à la situation de la personne : manque de maîtrise de la langue, difficultés sociales, financières ou cognitives, situation de handicap, vulnérabilités... mais aussi **à l'aménagement des territoires** : isolement géographique, manque ou inadaptation de solutions de transports...

Ce phénomène est massif, il concerne un français sur quatre. Ce manque de mobilité est aujourd'hui un des freins majeurs à l'accès à l'emploi, à la formation, aux services et plus largement l'accès aux droits et à la citoyenneté.

Notre action s'inscrit au croisement de la mobilité, de l'inclusion sociale et de la transition écologique. Nous accompagnons des personnes en insertion professionnelle, les seniors, en passant par les publics migrants ou en situation de handicap. Nos activités reposent sur la mise à disposition

de solutions de mobilité inclusive solidaire et durable adaptées, un accompagnement individualisé et un travail étroit avec les acteurs locaux.

Pour faire face à ce défi, nos adhérents accompagnent chaque année environ 160 000 personnes. Dans le cadre du « **savoir bouger** », conseillers et formateurs mobilité forment et accompagnent à l'utilisation des solutions de transport de son territoire, à la pratique du vélo ou du covoiturage, à la préparation du permis de conduire... Pour aider les personnes à « **pouvoir bouger** », les transporteurs, garagistes et loueurs solidaires entretiennent, réparent

ou mettent à disposition des véhicules à tarifs solidaires, organisent du covoiturage ou du transport solidaires. Ces dernières années, les solutions de mobilité inclusive se sont diversifiées, ce qui permet de proposer des parcours mobilité de plus en plus personnalisés.

Toutefois, le contexte économique et politique actuel fragilise les associations, collectivités ou entreprises intervenant dans ce secteur. Mob'In et ses partenaires nationaux œuvrent au quotidien pour une pleine inscription de la mobilité inclusive, solidaire et durable dans les politiques publiques locales, régionales et nationales.



UN EXEMPLE CONCRET

En Haute-Loire, la Maison de la Mobilité solidaire 43 (MMS 43) propose aux jeunes, aux demandeurs d'emploi, aux seniors... et plus généralement à toute personne souhaitant avancer dans sa mobilité, un ensemble de solutions alternatives à la voiture seul.

En pratique, habitant de ce département, je peux être reçu par une conseillère mobilité qui m'informera sur les solutions existantes, me guidera ou m'accompagnera pour y accéder. Je peux découvrir ou utiliser un vélo ou vélo à assistance électrique pour mes trajets courts. Je peux encore faire appel à un conducteur solidaire ou un véhicule en autopartage pour me rendre à un rendez-vous ou aller faire mes courses.

Si je suis salarié, je peux bénéficier de tous nouveaux services de covoiturage mis en place sur certains bassins d'emploi. Si je suis une entreprise, je peux faire appel à la MMS43 pour sensibiliser et accompagner mes salariés vers ces nouvelles mobilités.

En 2025, plus de 600 habitants et plusieurs entreprises de ce département très rural ont bénéficié de ces nouveaux services.

La simplicité d'accès est une condition essentielle pour espérer toucher aussi bien les personnes âgées que les jeunes ou les demandeurs d'emploi.
La Maison de la Mobilité Solidaire 43 a donc

mis en place un numéro unique, qui permet d'accéder à l'ensemble des différents services. Prochainement, en complément, il me sera possible, en ligne, d'afficher ma destination et d'identifier les solutions de mobilité solidaires et durables qui répondent à mes besoins.

Cette initiative a pu voir le jour en 2024 grâce à la coopération étroite entre les acteurs publics (État, région, département), les collectivités locales, des entreprises et un consortium d'acteurs associatifs (FIT, Solidar'auto 43 et FACE 43) qui garantit la mise en œuvre de ces services. Elle est cofinancée par le programme national Tims, porté par Cler Solutions, Mob'In France, RARE et Aura EE.

Au-delà de l'apport financier au territoire, Tims permet à la Maison de la Mobilité Solidaire 43 de former trois conseillères et un chargé de développement en mobilité durable et inclusive, de faire partie d'un réseau régional et national et d'en évaluer les résultats et impacts sociaux, économiques et environnementaux.

PROFIL

7 Noor, choisir son mode déplacement en banlieue

 **Nom:**
Noor
Âge : 24 ans
Type de territoire :
Banlieue Pansienne
Niveau de revenu :
€

J'habite à Sarcelles chez mes parents. Ils ont jamais eu de voiture, et c'est eux qui m'ont appris à utiliser les transports.

Maintenant je suis en alternance, et j'ai acheté une voiture. C'était un critère pour avoir le job, il fallait être mobile.

Je fais toujours le calcul pour voir ce qui est le mieux pour moi, entre la voiture ou les transports

Et je prends le plus rapide

J'ai pris les transports toute ma vie, donc je suis habitué. Mais j'ai eu un déclic quand j'ai pris le RER D avec une copine qui avait pas l'habitude

J'ai vu avec ses yeux. Les gens crient, c'est blindé, y a des fous ... C'est dangereux et rien ne change...

Quand tu vois le transilien à côté, la ligne H, toute propre, à l'heure, calme ... C'est sûr que ça donne envie d'y aller !

La pollution, j'y suis sensible. Je viens du Bangladesh où c'est un énorme problème

Mais pour mes trajets, je suis pragmatique.

Je préfère agir pour la propreté de la ville, ou en tant que bénévole dans une association pour les jeunes. Là où je vois que je fais une différence!

FOCUS 9 La mobilité, enjeu structurant dans le mouvement des gilets jaunes

Les Gilets jaunes ne constituent pas un groupe social homogène, mais un ensemble de ménages partageant des **contraintes matérielles fortes**, en particulier en matière de mobilité. La mobilisation est surreprésentée dans des territoires caractérisés par de longues distances domicile-travail, une forte dépendance à l'automobile et une exposition directe aux politiques affectant les conditions de circulation et le coût des déplacements. Ces territoires correspondent majoritairement à des espaces périurbains et ruraux, où la voiture constitue une condition essentielle d'accès à l'emploi et aux services.

Sur le plan social, les participants à ce mouvement appartiennent principalement aux classes populaires et aux fractions inférieures des classes moyennes. Il s'agit le plus souvent de **ménages actifs, aux budgets contraints, pour lesquels les dépenses de transport représentent**

une part significative du revenu. La voiture y apparaît comme une condition d'accès à l'emploi, aux services et aux sociabilités ordinaires.

Les expressions recueillies dans les dispositifs de débat public montrent que cette mobilisation repose aussi sur un **sentiment partagé d'injustice territoriale et sociale**. Les personnes s'expriment depuis des territoires où les services publics se sont raréfiés et **où la mobilité est vécue comme une contrainte subie plutôt qu'un choix**. Le mouvement cristallise ainsi une expérience commune de **relégation**, dont la mobilité constitue l'un des vecteurs les plus concrets.

70%
des français
soutenaient le
mouvement
des gilets jaunes
fin 2018.

Qu'est-ce que le mouvement nous dit de nos mobilités ?

Le mouvement des Gilets jaunes révèle avant tout **une crise structurelle des mobilités** du quotidien, marquée par un décalage profond entre les injonctions publiques à la transition écologique et les conditions matérielles réelles de déplacement.

Les contributions au Grand Débat montrent un diagnostic largement partagé de dégradation de l'offre de transport, en particulier ferroviaire et de transports collectifs locaux, conduisant à une dépendance quasi totale à la voiture dans de nombreux territoires. La mobilité est décrite comme coûteuse, rigide, chronophage et anxiogène.

La fiscalité sur les carburants cristallise cette tension : elle est perçue non comme une mesure écologique injustifiée en soi, mais comme **socialement inéquitable**. Elle touche prioritairement des ménages contraints d'utiliser leur véhicule pour travailler, se soigner ou accéder aux services, sans qu'une alternative viable ne leur soit proposée.

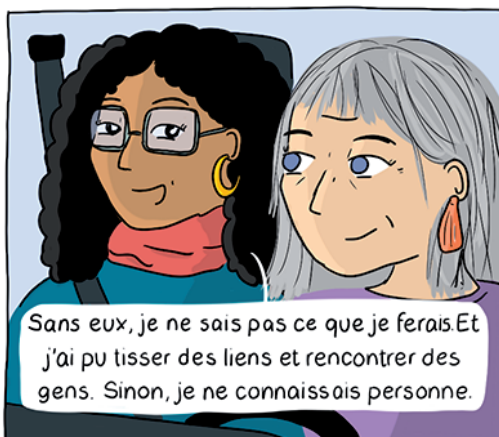
Les analyses du Vrai Débat, lancé par des gilets jaunes en concurrence du « Grand débat » lancé par le gouvernement, mettent en évidence une **demande massive de retour de l'État** dans l'organisation des mobilités : renforcement des transports publics, maintien des petites lignes ferroviaires, régulation des infrastructures routières et refus d'une transition reposant uniquement sur des signaux-prix.

Enfin, l'ensemble des travaux souligne une **perception très inégalitaire des politiques de mobilité** : certains déplacements apparaissent favorisés (métropolitains, longue distance, marchandises), tandis que les mobilités ordinaires des classes populaires sont vécues comme invisibilisées, voire pénalisées.

RAPPORTS ET ARTICLES DE RÉFÉRENCE :
CF. BIBLIOGRAPHIE

PROFIL

8 Yasmina, chercher un emploi quand on n'a pas de voiture



FOCUS 10 La recomposition des mobilités professionnelles

Les mobilités professionnelles en France connaissent une recomposition structurelle marquée par **l'allongement des distances domicile-travail** et une **polarisation croissante** des flux. Cette évolution résulte de la dissociation progressive entre lieux de résidence et lieux d'emploi, liée à la métropolisation de l'emploi, à la spécialisation des territoires et à l'étalement résidentiel. Les déplacements domicile-travail dépassent de plus en plus le cadre communal ou intercommunal, en particulier au départ des villes moyennes, du périurbain et des territoires ruraux.

Les mobilités professionnelles restent parmi les plus **contraintes et les moins flexibles**, car conditionnée par le lieu et l'organisation du travail, par la politique mobilité de l'employeur, les infrastructures mises à disposition ...

La voiture demeure majoritaire pour les trajets professionnels, notamment lorsque les distances sont importantes ou les horaires contraints. Les transports collectifs jouent un rôle central dans les grandes aires urbaines denses, où l'offre est structurée autour des pôles d'emploi, mais leur usage décroît fortement dès que l'on s'éloigne des centres métropolitains. Les modes actifs progressent dans certains centres urbains, mais restent largement cantonnés aux trajets courts. Dans les villes moyennes, le périurbain et les territoires ruraux, l'offre apparaît souvent peu adaptée aux mobilités interurbaines et aux rythmes professionnels, laissant la voiture comme seule possibilité.

Le télétravail, inégalement accessible selon les métiers, s'inscrit dans ce contexte comme **un facteur de modulation plutôt que de rupture**. Il modifie la fréquence de ces

déplacements sans en remettre en cause les logiques structurelles. Il permet à certains actifs de réduire ponctuellement leurs trajets, mais accompagne aussi des arbitrages résidentiels et professionnels qui peuvent maintenir, voire accroître, les distances parcourues. Ces transformations dessinent ainsi une mobilité professionnelle **moins régulière, mais souvent plus étendue** dans l'espace.

Ces évolutions contribuent à accroître les dépenses de transport, la fatigue et peuvent devenir **un facteur de vulnérabilité sociale et d'accès à l'emploi**, tout en complexifiant l'articulation entre vie professionnelle et vie personnelle.

L'évolution des mobilités professionnelles révèle ainsi une tension croissante entre organisation du travail, dynamiques territoriales et systèmes de transport. Elle met en lumière les limites de politiques encore insuffisamment coordonnées entre emploi, logement et mobilité, et joue **un rôle central dans la production d'inégalités sociales et territoriales**.



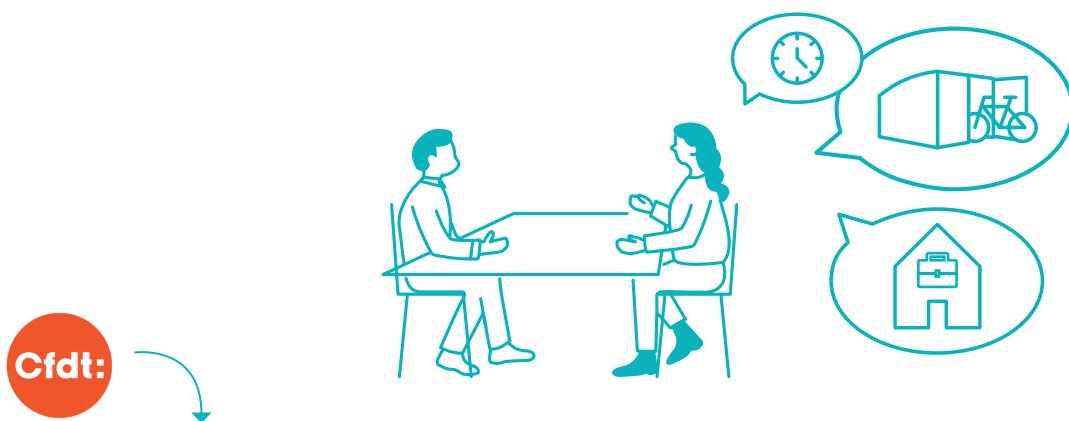
RAPPORTS ET ARTICLES DE RÉFÉRENCE :
CF. BIBLIOGRAPHIE

63%

des cadres
ont recours au
télétravail en 2024,
contre 10% des
employés et moins de
1% des ouvriers.

TÉMOIGNAGE D'ACTEUR

La CFDT, syndicat des travailleurs



Cfdt:

Première organisation syndicale du pays, la CFDT représente plus de 630 000 travailleurs de tous les secteurs, publics comme privés. Elle défend un syndicalisme de progrès social et environnemental, fondé sur l'émancipation, la démocratie et la solidarité.

Nous agissons pour améliorer la mobilité des travailleurs – trajets domicile-travail et déplacements professionnels. **Sujet de négociation obligatoire**, la mobilité est discutée en articulation avec la rémunération, la qualité de vie et des conditions de travail, l'égalité professionnelle et l'inclusion. La CFDT négocie notamment le forfait mobilité durable, le télétravail, des horaires adaptés, des stationnements vélo sécurisés, le covoiturage, l'intermodalité ou encore des flottes partagées.

Elle porte aussi la voix des travailleurs dans les territoires, auprès des acteurs de la mobilité et de la planification (comités des partenaires, Régions, opérateurs de transport, COP territoriales...). Elle accompagne ses militants grâce à des outils, kits d'action et retours d'expérience.

En agissant de concert avec ses fédérations, la CFDT porte une transition des mobilités à la fois systémique et sociale : intermodalité, décarbonation et équité territoriale. Elle défend des investissements accrus dans le ferroviaire, une logistique propre et une filière automobile recentrée sur les véhicules légers. Le tout dans une ambition transversale : garantir des droits élevés pour tous les travailleurs.

Freins vécus et attentes exprimées par les travailleurs dans leurs déplacements domicile-travail

« Les retours militants montrent que la mobilité est devenue un sujet majeur pour les adhérents et équipes CFDT.

Dans une enquête menée en 2024 par l'Union régionale CFDT Nouvelle Aquitaine, les répondants signalent des **freins très concrets** : renoncements aux déplacements à cause du **coût**, du **manque d'offre** ou de la **faible fiabilité** des transports. Les difficultés sont particulièrement fortes

en **zones rurales et périurbaines** : desserte insuffisante, interconnexions mal pensées, parkings-relais inadaptés, trains supprimés, éloignement des gares sans bus adaptés. La **sécurité à vélo** ressort également comme un obstacle majeur.

Les équipes du **secteur Santé-Sociaux**, en horaires décalés ou nocturnes, expliquent que ni les transports collectifs **ni le covoiturage ne correspondent à leurs**

rythmes, les laissant sans solution. Hors des grandes villes, les militants résumant souvent : **« aucune solution n'est proposée pour notre mobilité »**. D'autres soulignent l'impact du **retrait des véhicules de service** combiné à l'obligation d'utiliser les transports collectifs pour des visites à domicile : sentiment de déclassement, allongement des temps de trajet et difficultés d'accès.

Ces constats nourrissent des **attentes très claires** : renforcer l'offre de trains régionaux ; développer des **itinéraires vélo et marche réellement sécurisés** ; faciliter un **covoiturage** outillé (plateformes fiables, aires dédiées, indemnisation adaptée) ; garantir les droits de tous, en particulier des plus vulnérables.

Ce qui fonctionne déjà et les leviers activables

Malgré les obstacles, les retours montrent que plusieurs solutions fonctionnent déjà. Les aménagements cyclables de qualité arrivent en tête des satisfactions, suivis par l'intermodalité et des informations en temps réel fiables. La **tarification**, notamment les réductions TER, est parfois jugée avantageuse. Côté responsabilité employeurs, les salariés saluent la négociation d'accords de **télétravail**, la **prise en charge des abonnements** ou un **forfait mobilité durable : le dialogue social fait bouger les mobilités !**

Certaines administrations avancent aussi, grâce à un **plan de mobilité**, des **ateliers de réparation vélo**, des **enquêtes régulières** et des **plateformes de covoiturage mutualisées**.

En Nouvelle-Aquitaine, les actions menées par la CFDT durant la «Semaine de la mobilité douce» au CHU de Bordeaux ont rencontré un accueil enthousiaste, au point que les locaux vélos se trouvent désormais saturés, signe d'un réel succès et d'un besoin d'augmenter les capacités. Le recours à des VAE de service pour des trajets professionnels courts, confirmé dans plusieurs témoignages, illustre par ailleurs l'efficacité de petites mesures très opérationnelles.

Plusieurs leviers pratiques se dégagent. Dans les entreprises et administrations, un accord mobilité complet apparaît central : forfait mobilité durable équitable, télétravail structuré, horaires adaptés, stationnement vélo capacitaire, flotte de VAE/EDP et covoiturage outillé. Pour les

déplacements professionnels, des solutions efficaces sont la généralisation des VAE pour les trajets courts, des pass transport pour les missions, une meilleure prise en charge des frais. Enfin, une évaluation régulière des usages, des inégalités d'accès, de la sécurité et du rapport coûts/temps permet d'ajuster les dispositifs dans la durée, en particulier pour les femmes, pour qui la mobilité aggrave souvent les inégalités déjà vécues.

Du côté des territoires, les priorités sont claires : améliorer la **fiabilité et la fréquence** des TER et des cars, avec moins de suppressions et de pannes ; **simplifier l'intermodalité** grâce à de bons rabattements bus-gare, des aires de covoiturage adaptées, des solutions vélo-car efficaces et une **information unifiée en temps réel**. Il s'agit aussi de **sécuriser en continu** les itinéraires cyclables et piétons et de développer des **stationnements vélos capacitaires**.

Enfin, s'agissant de **la place des travailleurs dans la gouvernance territoriale**, l'Union régionale Bourgogne Franche Comté CFDT souligne la faible part des représentants des travailleurs dans les instances locales de mobilité, alors que leur expertise et leurs conditions de travail sont déterminantes pour une gouvernance efficace et une transition écologique juste. La CFDT demande leur association systématique aux décisions, tout en soutenant les accords inter-entreprises pour améliorer les déplacements professionnels.

PROFIL

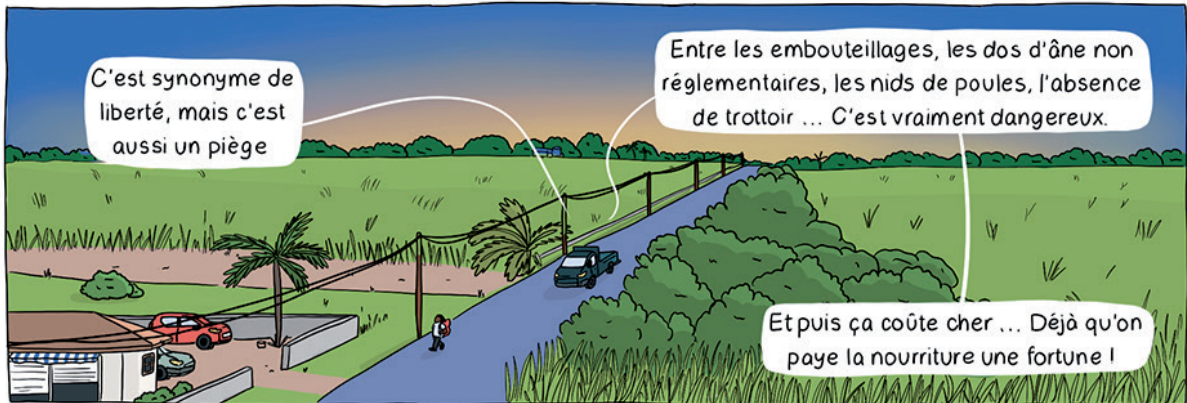
9 Vincent, se déplacer dans les outre-mer



En Guadeloupe, la voiture c'est vital. Tu en as besoin pour tout



Tout le monde ou presque a une voiture, et souvent 2 ou 3 par foyer.



C'est synonyme de liberté, mais c'est aussi un piège

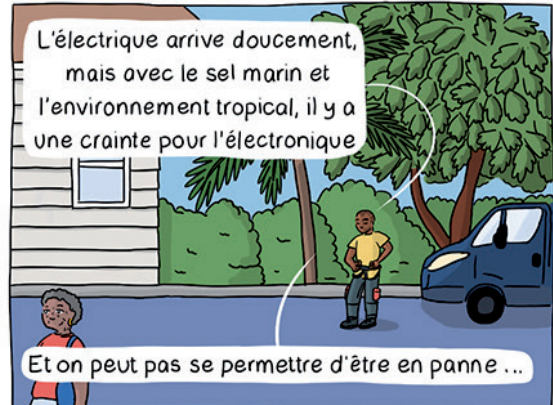
Entre les embouteillages, les dos d'âne non réglementaires, les nids de poules, l'absence de trottoir ... C'est vraiment dangereux.

Et puis ça coûte cher ... Déjà qu'on paye la nourriture une fortune !



Mais on a pas le choix. Les bus se sont améliorés, mais il n'y en a pas assez.

Et le vélo c'est trop dangereux.



L'électrique arrive doucement, mais avec le sel marin et l'environnement tropical, il y a une crainte pour l'électronique

Et on peut pas se permettre d'être en panne ...



En résumé, se déplacer, ça prend tellement d'énergie ! Tu t'énerves, c'est une lutte contre tout : le monde, l'état de la route, la chaleur ...



Mais on va pas s'arrêter de vivre. Donc si tu veux aller d'un point A à un point B, tu te débrouilles.

Débrouya pa pêché

FOCUS 11 Mobilité en Outre-mer: enjeux spécifiques et fragilités structurelles

Dans les territoires d'Outre-mer, les caractéristiques topographiques, sociales, économiques et territoriales créent **des enjeux spécifiques en matière de mobilité**. Comme ailleurs, la mobilité constitue un déterminant majeur des inégalités sociales et une condition d'accès à l'emploi, à la formation, aux soins et aux services publics.

Premièrement, **les niveaux de pauvreté** y sont nettement supérieurs à ceux de l'Hexagone (34 % en Guadeloupe, 42 % à La Réunion, 53 % en Guyane, 77 % à Mayotte contre 14 % en métropole). Cela rend les coûts des déplacements particulièrement sensibles, et pesant dans le budget des ménages.

Ensuite, **la configuration géographique et territoriale** complexifie l'organisation de la mobilité: organisation archipélique pour certains, dispersion de l'habitat, relief marqué et polarisation des emplois autour de quelques pôles structurants. En Guadeloupe par exemple, les zones périphériques et les îles du Sud cumulent éloignement, faible desserte et précarité sociale. La mobilité devient ainsi un facteur cumulatif d'inégalités territoriales.

Dans les déplacements du quotidien, **la voiture occupe une place dominante, faute d'alternatives fiables et lisibles**. Pourtant, une partie significative des ménages précaires est non motorisée ou dispose de véhicules anciens et coûteux à entretenir, créant une dépendance paradoxale. Les transports collectifs restent fragmentés et inégalement répartis, ce qui limite leur rôle de réduction des inégalités.

À l'exception de la Guyane, **le vélo occupe une place marginale** dans les déplacements domicile-travail. Son usage est contraint par les distances, le climat, le relief et

l'insuffisance des aménagements sécurisés, notamment les routes non éclairées.

Les mêmes contraintes s'appliquent à la marche, mais faute de solution de mobilités alternatives adaptée à leurs besoins, **beaucoup d'ultramarins se déplacent à pied**. Il s'agit plutôt d'une mobilité **subie** que choisie.

À l'échelle de la population de la Guadeloupe, **le covoiturage est une pratique peu installée**, voire rejetée, notamment en raison du rapport intime des guadeloupéens avec leur voiture, érigée au rang d'outil de représentation sociale. En revanche, pour les publics les plus vulnérables, c'est une pratique largement répandue, en particulier avec des proches et sans passer par des applications.

Enfin, la question de **la continuité territoriale** ajoute une dimension spécifique aux mobilités ultramarines. Les déplacements vers l'Hexagone, mais aussi entre îles ou vers certaines communes enclavées, représentent un coût important et conditionnent l'accès aux études, à l'emploi et aux soins.

Ainsi, en Outre-mer, la mobilité ne peut être pensée uniquement comme un problème de transport: elle constitue un levier central de justice sociale, de cohésion nationale et d'accès aux droits fondamentaux.

 **RAPPORTS ET ARTICLES DE RÉFÉRENCE: CF. BIBLIOGRAPHIE**

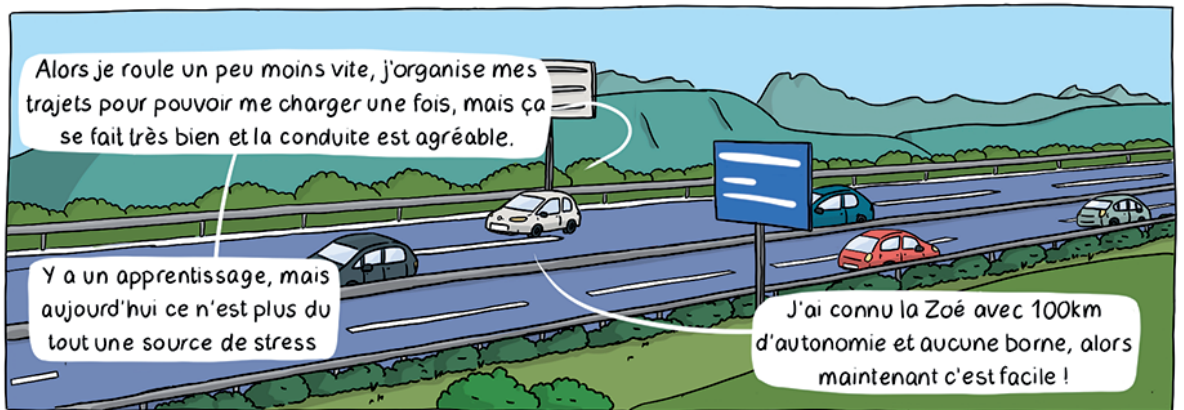
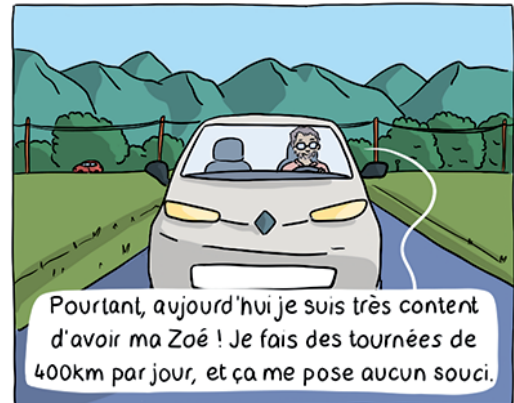

19,7%
 du budget des ménages guadeloupéens est alloué aux transports, contre 14% en métropole.

PROFIL

10 Jean-Pierre, avoir un véhicule électrique à la campagne



Nom: Jean-Pierre
Âge : 58 ans
Type de territoire : Rural très isolé
Niveau de revenu: €€



FOCUS 12 Mobilité de loisir, un moteur discret des distances

Les mobilités de loisir participent pleinement à la structuration des modes de vie et prennent même une **place croissante dans l'emploi du temps et le budget des ménages**.

À la différence des mobilités domicile-travail, elles sont **moins régulières, moins contraintes, plus éclatées**, rythmées par les week-ends, les soirées et les vacances. Ces déplacements reposent davantage sur le **choix individuel**, entraînant une forte diversification des motivations de voyage et des activités de la vie quotidienne.

Par ailleurs, les mobilités non professionnelles sont motivées par des désirs plus intimes et personnels : l'envie de pratiquer une activité sportive ou culturelle, de socialiser, d'aller voir sa famille, de partir en vacances, de visiter de nouveaux lieux ...

Or, les facteurs influençant ces motivations sont nombreux et complexes. La composition démographique du ménage, la densité du territoire, le niveau d'éducation, l'âge, la santé, le cadre de vie, en plus du niveau de revenu ou de l'offre de transport disponible, structurent ces aspirations.

Cette mobilité, hors grands départs en vacances, est également nettement moins prévisibles en termes de trajet, d'horaire ou de fréquence.

Cette mobilité est donc relativement **libre, spatialement étendue et non routinière**.

Ces caractéristiques, combinées au fait qu'il s'agit le plus souvent de déplacements réalisés en dehors des heures de pointe, renforcent l'usage de la voiture.

Elles rendent aussi cette mobilité beaucoup **plus difficile à caractériser et à analyser** que les déplacements domicile-travail, ce qui a tendance à en faire **le parent pauvre des politiques publiques de transports**. A titre d'exemple, l'offre de transports collectifs est évaluée sur les besoins de l'activité économique, pas sur les modes de vie des gens.

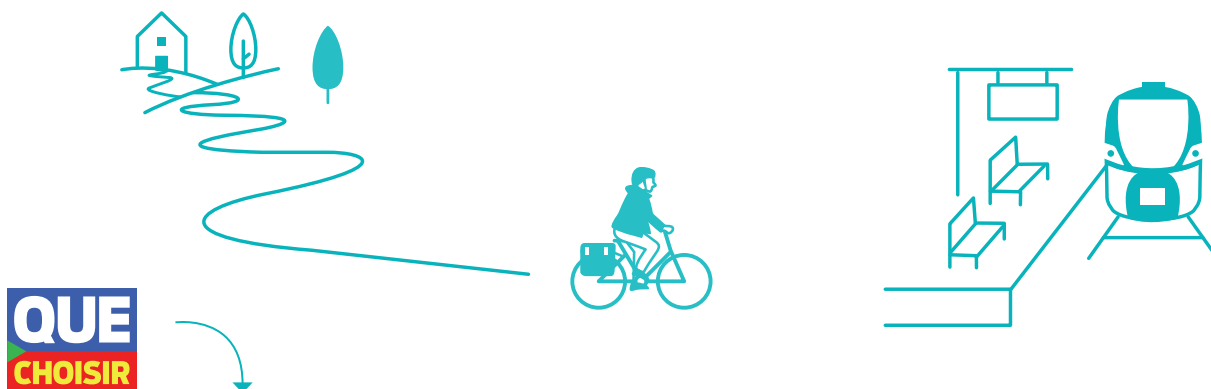


40%
des français
ne sont pas partis
en vacances
en 2023.

 **RAPPORTS ET ARTICLES DE RÉFÉRENCE :**
CF. BIBLIOGRAPHIE

TÉMOIGNAGE D'ACTEUR

Que Choisir Ensemble, association de consommateurs



Que Choisir Ensemble (ex-UFC-Que Choisir) est la plus importante association de consommateurs en France. Créée en 1951, elle regroupe près de 150 associations locales. Ses principaux objectifs sont l'information, le conseil et la défense des droits et des intérêts des consommateurs et consommatrices.

La mobilité est naturellement un sujet d'intérêt pour notre association puisqu'elle représente en moyenne 13,8% des dépenses des ménages, troisième poste de dépense derrière le logement et l'alimentation. Or, le poids du budget automobile est très inégal. Il représente près de 16% du revenu disponible des ménages les plus modestes, contre 8,5% des plus aisés. Cela se traduit notamment par 3,6 millions de personnes en situation de « précarité carburant », contraintes de restreindre leurs déplacements.

Parallèlement, **les difficultés d'accès à une voiture neuve se renforcent.** En effet, les prix moyens de vente des véhicules neufs ont progressé de 45% entre 2013 et 2023 pour les quinze marques les plus vendues en

France. Ainsi, le marché des voitures neuves est en net repli avec un nombre d'immatriculations inférieur de 20% par rapport à 2019 et le parc automobile vieillit, son âge moyen était de 10,8 ans en 2023 contre 9,9 ans en 2016.

Face à cette situation, plusieurs sondages montrent qu'**une très large majorité des consommateurs et consommatrices souhaitent utiliser un autre mode de transport que la voiture comme mode principal.** Ainsi, les parts modales de la marche à pied et du vélo progressent depuis le début des années 2000. La pratique du vélo connaît notamment un renouveau important dans les grandes villes depuis les années 2010. Le train régional connaît également un regain d'intérêt majeur, avec une fréquentation en hausse de près de 56% depuis 2021.

L'accès aux transports en commun, des inégalités avérées



Les Françaises et Français utilisent les transports en commun pour 9,1 % de leurs déplacements de leur mobilité locale, une part en hausse de 0,8 point entre 2008 et 2019. **Cette évolution est toutefois différente selon les territoires.** Alors que la part des transports en commun dans les déplacements est stable dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants, elle a augmenté de 3 points dans les agglomérations comptant entre 100 000 et 2 000 000 d'habitants et de 5 points dans l'agglomération parisienne.

En 2024, l'UFC-Que Choisir publié une étude qui met en évidence la profondeur de ce clivage : près de 17,4 % de la population n'a aucun accès à un arrêt de transport en

commun à moins de 10 minutes à pied. Ce chiffre explose à 85,3 % si l'on considère uniquement les arrêts de transports ferrés. Le quart sud-ouest de la France est particulièrement mal desservi, le Gers ou la Dordogne comptent ainsi plus de 60 % de leur population sans accès à un arrêt de transport collectif.

Ce fossé semble se creuser. Dans une enquête représentative réalisée en ligne en juin 2023 auprès de 1000 personnes, l'UFC-Que Choisir constate que 44 % des habitants des grandes villes et 34 % de leurs périphéries notent une amélioration de l'offre de transports en commun quand 30 % des répondant vivant en zones rurales remarquent sa détérioration.

Modes actifs, des infrastructures limitantes

En 2024, l'UFC-Que Choisir a étudié **l'impact financier de la diminution de l'utilisation de la voiture** dans différents scénarios. Selon les hypothèses retenues, les économies pour un ménage de deux personnes peuvent atteindre jusqu'à **6000 € par an**.

Ces gains sont **variables selon la zone d'habitation**. Ainsi, dans le scénario de remplacement de la voiture par les modes actifs pour de petits déplacements, les gains sont plus importants dans les zones urbaines du fait de la concentration des activités et donc de nombreux déplacements inférieurs à 10 kilomètres. À l'inverse, dans un scénario sans voiture, au profit des modes actifs et des transports collectifs, ce sont les habitants des zones périurbaines et rurales qui montrent les gains les plus importants du fait d'un nombre de kilomètres parcourus en voiture plus élevé.

Ce rapport a également été l'occasion de recueillir de nombreux témoignages auprès de consommateurs et consommatrices qui ont **réduit l'usage de la voiture**. Si les effets positifs de ce changement comme la maîtrise de son temps et l'activité physique sont décrits, les difficultés à utiliser les

modes actifs, en particulier le manque d'entretien des pistes cyclables et des trottoirs, le sont également. Pour mieux renseigner ce dernier point, des enquêteurs de 85 associations locales de l'UFC-Que Choisir se sont rendus à pied au commerce alimentaire le plus proche de chez eux. Parmi les 800 déplacements réalisés, plus d'un tiers a donné lieu à au moins trois signalements de la part de nos bénévoles. Les problèmes les plus couramment rencontrés concernent un obstacle sur le trottoir, un stationnement gênant ou un trottoir trop étroit. Ces constats sont significatifs des **manques infrastructurels pour la pratique de la marche au quotidien**, et se retrouvent dans le cas du vélo dans des sondages dédiés. Or, comme nous avons pu l'étudier dans notre rapport sur l'accès aux transports en commun, près de 53 % de la population a accès à une gare à moins de 10 minutes à vélo. Le potentiel du vélo est donc grand pour permettre l'utilisation des transports ferrés au quotidien. D'où l'importance de **penser les solutions de mobilités en complémentarité, et en adéquation avec les besoins spécifiques des territoires**.

Bibliographie



Focus 1

Un éloignement des services publics lourd de conséquences

- *Chiffre clef*: Fondation Jean Jaurès, 2025, Les inégalités d'accès aux services publics en France et l'impact sur le vote.
- Nos Services Publics, 2025, Rapport sur l'état des services publics.
- Sénat, 2025, *Rapport d'information n° 895, « Faciliter l'accès aux services publics : restaurer le lien de confiance entre les administrations et les administrés ».*
- Secours catholique – Caritas France, 2024, *Territoires ruraux : en panne de mobilité.*
- Antonin Besch, Chloé Devez, 2024, *France services : le « retour du service public au cœur des territoires », entre standardisation et adaptation localisée.*

[← RETOUR PAGE FOCUS](#)

Focus 2

Fragmentation territoriale & mobilité : un facteur majeur d'inégalités sociales

- *Chiffre clef*: Wimoov, 2024, baromètre des mobilités du quotidien 2024.
- Yoann Demoli, Matéo Sorin, Axel Villareal, 2020, *Conversion écologique vs dépendance automobile. Une analyse des dissonances entre attitudes environnementales et usages de l'automobile auprès de ménages populaires en zone périurbaine et rurale.*
- Eric Le Breton, 2013, *La mobilité, dernier verrou de la géographie prioritaire.*
- Aurore Flipo, Nathalie Ortar, 2022, *Les territoires ruraux à l'épreuve de la transition mobilitaire. Conflits et coopérations dans un système d'acteurs en transformation.*

[← RETOUR PAGE FOCUS](#)

Focus 3

Pour les séniors, une dépendance structurelle à la voiture... mais un potentiel sous-estimé des mobilités actives

- *Chiffre clef*: Fondation de France, 2025, Études solitudes 2025, les liens de proximité : pivots de la sociabilité.
- Cercle des partenaires engagés, Wimoov, 2025, *Perspectives et solutions pour la mobilité des séniors.*
- Commission Nationale Consultative des Droits de l'Homme, 2025, *Avis de suivi sur l'effectivité des droits des personnes âgées (2013 – 2025).*
- Haut-Commissariat au Plan, 2023, *Quand les babyboomers auront 85 ans.*
- Forum Vie Mobile, 2024, *Le vélo, les séniors l'adorent ! Enquête nationale sur la pratique du vélo entre 60 et 80 ans.*

[← RETOUR PAGE FOCUS](#)

Focus 4

Genre et mobilité : miroir des inégalités femmes – hommes

- *Chiffre clef*: Observatoire national des violences faites aux femmes, Lettre n° 23 : Les violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun.
- Julie Devif, Marie-Axelle Granié, Marisa Bonnot, 2025, *Les inégalités de genre touchent aussi la mobilité.*
- Forum Vie Mobile, 2022, *La mobilité des femmes, revue de littérature.*
- Transport Innovation Gender Observatory (TInnGO), 2020, *Towards inclusive mobility: Women's needs and behaviours in the Paris Region.*
- Université Gustave Eiffel, 2022, *Dossier thématique n° 9, Transport, mobilité, sécurité : une question de genre ?*
- Secours catholique – Caritas France, 2023, *Pauvretés : Les femmes en première ligne.*

[← RETOUR PAGE FOCUS](#)

Focus 5**L'avion, entre massification et contradictions apparentes**

- *Chiffre clef*: Réseau Action Climat, 2024, Comment réduire le trafic aérien de manière juste et efficace ?
- Yoann Demoli, 2019, *Boarding Classes : mesurer la démocratisation du transport aérien en France (1974-2008)*.
- Amandine Craps, 2023, *Transformation des pratiques de mobilités internationales depuis l'arrivée des compagnies aériennes à bas prix*.
- BVA Xsight, 2019, *L'impact du réchauffement climatique sur les habitudes de voyage*.
- Ian Alcock et al, 2017, *"Green" on the ground but not in the air*.
- Michał Czepkiewicz, Jukka Heinonen, Juudit Ottelin, 2018, *Why do urbanites travel more than do others? A review of associations between urban form and long-distance leisure travel*.

 **RETOUR PAGE FOCUS**
Focus 6**Jeunes en insertion : des obstacles multiples de mobilité**

- *Chiffre clef*: Wimoov, 2024, Baromètre des mobilités du quotidien 2024.
- Denis Anne, Julie Le Gallo, Yannick L'Horty, 2020, *Faciliter la mobilité quotidienne des jeunes éloignés de l'emploi : une évaluation expérimentale*.
- Patrick Rérat, Lucas Haldimann, 2020, le permis de conduire chez les jeunes : qui ne le passe pas (encore) et pourquoi ?

 **RETOUR PAGE FOCUS**
Focus 7**Les routines automobiles : un frein au report modal**

- *Chiffre clef*: Wimoob, 2024, Baromètre des mobilités du quotidien.
- Joël Meissonnier, Cyprien Richer, 2020, *Les routines automobiles à l'épreuve des perturbations. Comprendre les résistances au changement à partir de récits d'usagers dans la métropole lilloise*.
- Sylvanie Godillon, Gaële Lesteven, 2020, *Déclin et survie des mobilités automobiles ? Entre résistances et évolutions*.

 **RETOUR PAGE FOCUS**
Focus 8**Des pratiques de mobilité genrées, miroir des inégalités sociales, sécuritaires et normatives**

- *Chiffre clef*: Ministère des transports, 2025, Enquête nationale « Usage du vélo », Résultats 2024.
- Ademe, 2023, *Pratiques et usages du vélo dans les villes moyennes*.
- Renate Albrecher, Sonia Curnier, Vincent Kaufmann pour le Forum Vie Mobile, 2023, *Point sur la recherche sur le vélo et la marche comme moyens de transports*.
- L'ObSoCo, 2022, *L'Observatoire du rapport des français au vélo*.
- Ministère de la Transition Ecologique, 2022, *Équipement, pratiques et tendances du vélo en France en 2022*.

 **RETOUR PAGE FOCUS**
Focus 9**Le mouvement des gilets jaunes**

- *Chiffre clef*: Elabe, Institut Montaigne, 2019, « La France en morceaux », Les « Gilets jaunes » : la partie émergée de la crise sociale française ?
- Zakaria Bendali, Aldo Rubert, 2020, *Les sciences sociales en gilet jaune - Deux ans d'enquêtes sur un mouvement inédit*.
- Pierre C. Boyer, Thomas Delemotte, Germain Gauthier, Vincent Rollet, Benoît Schmutz, 2020, *Les déterminants de la mobilisation des Gilets jaunes*.
- Crédoc, Sandra HOIBIAN, avec la collaboration de Thibault Briera, Patricia Croutte, Romain Gauthier, Pauline Jauneau-Cottet, Jorg Muller, 2019, *Le mouvement des Gilets jaunes ou les limites d'un modèle de société*.
- Marc Antoine Messer, Stephan Utz, David Moreau pour le Forum Vie Mobile, 2019, *Analyse exploratoire des contributions au Grand Débat National, volet mobilité*.
- Antoine Lévêque, Christophe Parnet, Vincent Ventresque, 2019, Vrai Débat – Thématique Mobilité.

 **RETOUR PAGE FOCUS**

 SOMMAIRE

Focus 10

La recomposition des mobilités professionnelles

- *Chiffre clef*: Insee Analyses, 2025, Télétravail et présentiel : le travail hybride, une pratique désormais ancrée dans les entreprises.
- Benoît Conti, 2015, *La structure des mobilités domicile-travail au départ des villes moyennes : réflexions sur leur durabilité.*
- INSEE, 2023, *Evolution des trajets domicile - travail dans les territoires ruraux.*
- INSEE, 2021, *Analyse des trajets domicile - travail des français*
- Ministère de la Transition Ecologique, 2024, *Comment les Français se déplacent pour aller travailler.*
- Anne Aguilera, Benoit Conti, Florent Le Nechet, Sylvestre Duroudier, 2025, *Les déplacements domicile – travail entre villes, un impensé de la mobilité.*
- Anne Aguiléra, Leslie Belton Chevallier, Julie Perrin, Éléonore Pigalle et Laurent Terral, 2025, *Le télétravail et la promesse fragile de mobilités plus durables.*

 [RETOUR PAGE FOCUS](#)

Focus 11

Mobilité en Outre-mer : enjeux spécifiques et fragilités structurelles

- *Chiffre clef*: Ademe, 2023, Attachement à la voiture et leviers de report modal en Guadeloupe.
- Sénat, 2023, rapport d'information n° 488, La continuité territoriale des outre-mer.
- AFL, La banque des collectivités locales, INET, 2025, *Transport et mobilité : Quels leviers de financement pour que les collectivités concilient égalité territoriale et neutralité carbone ?*
- Solidarities, 2022, *Diagnostic territorial de la mobilité solidaire – Guadeloupe.*

 [RETOUR PAGE FOCUS](#)

Focus 12

Mobilité de loisir, un moteur discret des distances, entre aspirations et contraintes

- *Chiffre clef*: Credoc, 2024, Après la crise sanitaire, les séjours collectifs gardent leur attrait.
- Benjamin Pradel pour le Forum Vie Mobile, 2021, *Temps loisirs et mobilité.*
- Saskia Cousin, Bertrand Réau, 2016, *Sociologie du tourisme*
- Forum Vie Mobile, 2024, *Enquête nationale sur la mobilité liée au temps libre du quotidien.*
- Hélène Nessi, 2018, *Mobilité de loisirs et rapport au cadre de vie : comparaison entre les régions parisienne et romaine .*

 [RETOUR PAGE FOCUS](#)

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

