

SYNTHÈSE | MAI 2023

Précarité -mobilité : quelle est la situation dans les zones périurbaines ?



FOCUS ISSU DU BAROMÈTRE DES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN N°2



FONDATION
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

SOMMAIRE

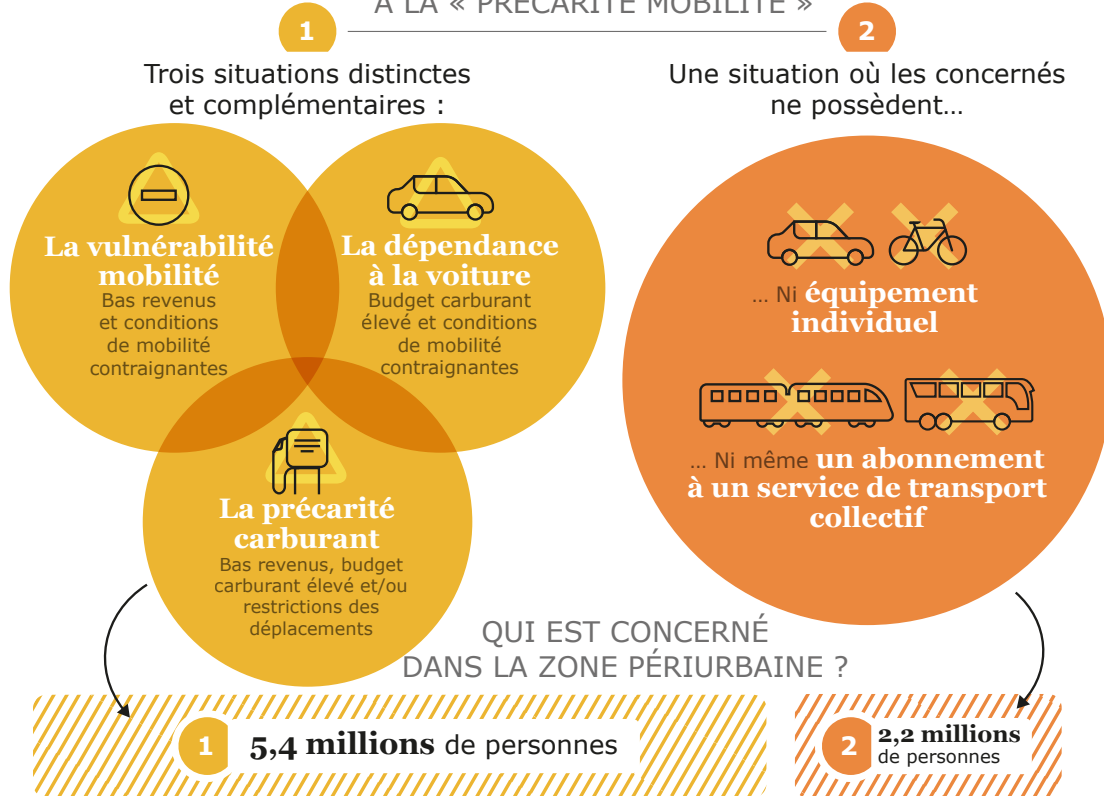
LES ZONES PÉRIURBAINES : DES TERRITOIRES TRÈS HÉTÉROGÈNES	5	
SITUATION DU PÉRIURBAIN DE DENSITÉ INTERMÉDIAIRE ET FAIBLE		
Un territoire fortement motorisé et dépendant de l'autosolisme.....	6	
Une dépendance à la voiture qui touche surtout les plus fragiles	6	
Trop peu d'alternatives à la voiture	7	
SITUATION DU PÉRIURBAIN DENSE		
Des habitants très attachés à la voiture individuelle malgré les alternatives.....	8	
Une accessibilité aux différents modes de transports perçue différemment en fonction des catégories sociales et des revenus	8	
UNE PRÉCARITÉ QUI ENTRAÎNE DES RENONCEMENTS QUEL QUE SOIT LE TERRITOIRE	10	
LA VOITURE INDIVIDUELLE EN QUESTION	12	
DES FREINS AU CHANGEMENTS QUI PERDURENT		14
Pour les transports en commun	15	
Pour le vélo.....	15	
Pour le covoiturage / autopartage.....	15	
Pour la voiture électrique	15	
DES POLITIQUES PUBLIQUES ENCORE INSUFFISANTES ET PEU INCLUSIVES	16	
DES SOLUTIONS CONCRÈTES POUR "Avoir le choix"		
Déployer un « système vélo » : de nombreuses externalités positives à attendre	17	
Mettre en place un service collectif et organisé de covoiturage.....	18	
Développer les véhicules intermédiaires pour faciliter le passage à la mobilité électrique	19	
Optimiser les trajets avec le transport à la demande	20	
Une politique d'aménagement du territoire au service de la réduction des distances	21	
Un développement impératif des infrastructures de transports, qui nécessitent des investissements majeurs à long terme	22	
CONCLUSION		
Pour une transition juste, l'urgence de donner le choix.....	23	

Dérèglement climatique, hausse des prix du carburant, inflation... l'actualité nous rappelle à l'ordre tous les jours : il est indispensable de décarboner nos déplacements, avec l'impérative nécessité de ne laisser personne de côté. Un défi de taille, éclairé depuis 2020 par la Fondation pour la nature et l'homme et wimooov, avec le Baromètre national des mobilités du Quotidien.

Publié en mars 2022, la deuxième édition de ce baromètre national a révélé que 13,3 millions de personnes sont déjà en situation de précarité mobilité en France, contraints par des budgets carburants trop lourds, des voitures vieillissantes, des distances à parcourir qui s'allongent, l'absence d'alternative à la voiture individuelle et même, pour 4 millions d'entre eux, aucune solution pour se déplacer.

Comprendre la « précarité mobilité »

DEUX CAS DE FIGURE QUI MÈNENT À LA « PRÉCARITÉ MOBILITÉ »



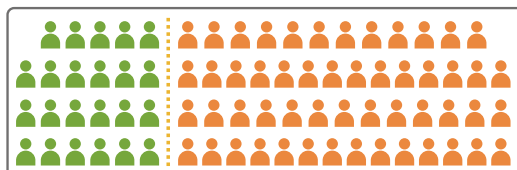
QUELS TERRITOIRES SONT CONCERNÉS ?

Aujourd'hui, **13,3 millions** de Français en situation de « précarité mobilité »



2,3 millions en périurbain dense

Parmi eux : **7,6 millions** vivent dans le périurbain

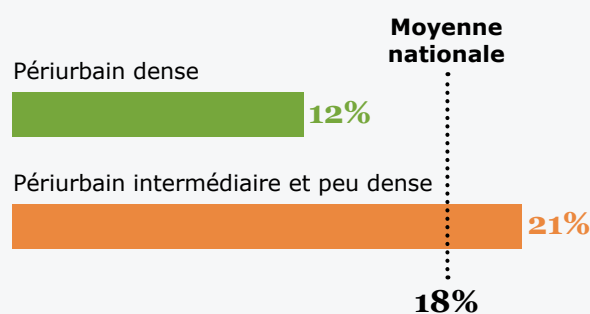


5,3 millions en périurbain intermédiaire ou peu dense



Pour mieux cerner cette situation de précarité et ses conséquences, la FNH a réalisé un focus sur les zones périurbaines. Réputées pour être particulièrement dépendantes à la voiture individuelle¹, elles sont souvent considérées comme des « oubliées des politiques de transports publics » et cristallisent les problématiques (hausse du prix des carburants, mobilisation des gilets jaunes, débat sur les ZFE) mettant en évidence la fragilité de l'organisation des mobilités dans ces espaces périphériques.

Part de la précarité mobilité par zone géographique



La Précarité Mobilité c'est quoi ?

La précarité mobilité est un indicateur issu des travaux d'Audrey Berry publiés en 2016 dans un article intitulé « Comment mesurer la précarité énergétique en matière de transports¹ ». Six facteurs² sont croisés, permettant d'identifier trois situations distinctes et complémentaires : la précarité carburant, la vulnérabilité mobilité et la dépendance à la voiture. Être concerné par l'une de ces dimensions mène à la précarité en matière de mobilité. Outre ces situations, nous avons également considéré comme précaires les personnes qui déclarent ne disposer d'aucun équipement de mobilité.

- 1 Audrey Berry, Céline Guivarch, Yves Jouffe, Nicolas Coulombel, « Comment mesurer la précarité énergétique en matière de transport », Revue de l'Energie, 2015
- 2 Facteurs retenus : bas revenus, restriction de l'usage de la voiture, dépenses élevées en carburant, distances parcourues élevées, absence d'alternatives à la voiture, véhicule à faible rendement.

1 « Etre périurbain en Gironde », Etude A'Urba, décembre 2020

LES ZONES PÉRIURBAINES : DES TERRITOIRES TRÈS HÉTÉROGÈNES

Ce focus s'appuie sur l'enquête menée entre octobre et décembre 2021 auprès d'un panel de 13 105 Français, représentatif de la population à l'échelle nationale. 2 000 personnes ont été interrogées par téléphone et 11 000 ont rempli le questionnaire en auto-administration sur internet.

Parmi les sondés, 7 951 personnes sont issues des territoires périphériques, autrement dit des banlieues et des couronnes, en excluant les communes au centre des pôles urbains qui concentrent les services de mobilité, et les zones rurales dites « hors attraction des villes²».

Face à la complexité et à l'hétérogénéité des territoires périphériques, nous avons décidé de les diviser en deux sous-ensembles selon des critères de densité définis par l'INSEE³ :

- 2 583 sondés sont issus des communes de périphérie dense. *Exemples : Boulogne-Billancourt (92), Saint Jean de La Ruelle (45), Saint Médard en Jalles (33) ;*
- 5 368 sondés sont issus des communes de périphérie intermédiaire et peu dense. *Exemples : Pornichet (44), Dreux (28), Sougy (45).*

Qu'appelle-t-on le périurbain ?



Sources : Insee et Baromètre des Mobilités du Quotidien FNH

Définition des zones selon l'INSEE

- **Ville centre** : Ensemble des communes centre (Zonage en Aires d'Attraction des Villes 2020 INSEE) ;
- **Périurbain dense** : Communes denses (selon la densité à 4 niveaux INSEE) hors communes centre et communes hors attraction des villes (ZAAV 2020) ;
- **Périurbain intermédiaire et peu dense** : Communes de densité intermédiaire, peu dense et très peu dense (densité à 4 niveaux INSEE) hors communes centre et communes hors attraction des villes (ZAAV 2020) ;
- **Zone rurale** : Communes hors attraction des villes (ZAAV 2020).

² Zonage en aire d'attraction des villes

³ Grille communale de densité à 4 niveaux

SITUATION DU PÉRIURBAIN DE DENSITÉ INTERMÉDIAIRE ET FAIBLE

Avec 21 % des sondés en situation de précarité mobilité, le périurbain peu dense dépasse la moyenne nationale (18 %). En cause : un manque de solutions alternatives à la voiture individuelle.

UN TERRITOIRE FORTEMENT MOTORISÉ ET DÉPENDANT DE L'AUTOSOLISME

Le périurbain peu dense se caractérise avant tout par un taux de motorisation très important et même une multi-motorisation des ménages⁴. Le baromètre révèle que **90 % des habitants du périurbain peu dense disposent d'une voiture et près d'un habitant sur deux (48 %) possèdent deux voitures ou plus**, contre respectivement 76 % et 35 % au niveau national. Au regard des distances et du manque d'alternatives, chaque actif du foyer cherche à avoir son propre véhicule⁵.

A cette multi-motorisation des ménages s'ajoute une utilisation régulière des voitures : 4 habitants sur 5 (79 %) déclarant l'utiliser comme mode principal de transport (68 % au niveau national).

En regard et de manière logique, le Baromètre révèle que les transports collectifs ne sont que très rarement utilisés comme mode principal de transport. Seulement 6 % des répondants disent utiliser les transports collectifs urbains⁶

de manière quotidienne (contre 16 % au niveau national et 28 % dans le périurbain dense). Le chiffre chute encore s'agissant des transports collectifs régionaux⁷ puisque 4 % des sondés déclarent les utiliser comme mode principal de déplacement.

UNE DÉPENDANCE À LA VOITURE QUI TOUCHE SURTOUT LES PLUS FRAGILES

46% des cadres déclarent avoir le choix entre différents modes de transport contre seulement 32% des ouvriers. Plus globalement, l'ensemble des catégories sociales les plus vulnérables (Employés, ouvriers, personnes sans activité) possèdent des véhicules plus anciens que les CSP+, plus énergivores⁸, alimentant ainsi le cercle vicieux de la précarité. Les habitants du périurbain de faible densité parcourent les plus grandes distances au quotidien, tout en conservant des véhicules plus anciens, avec comme corrélation un impact économique important⁹ pour les ménages et la multiplication des émissions liées à l'automobile sur ces territoires.

Les habitants des zones péri-urbaines peu denses sont aussi ceux qui ont les dépenses les plus importantes en carburant : **22 % des sondés disent consacrer plus de 150 euros de dépenses de carburant par mois (ils sont 16 % au niveau national).** Ce chiffre serait à

4 Définition Insee du taux de motorisation : pourcentage de ménages disposant au moins d'une voiture. À partir de deux véhicules, le ménage est dit multi-motorisé.

5 Patricia Sajous, L'automobilité périurbaine en France: une façon d'habiter, 2013

6 Les transports publics urbains sont gérés par les autorités organisatrices de la mobilité (exemple : tramway, métro, bus urbains, vélos en libre-service, etc).

7 Les transports publics régionaux sont mis en place par les régions pour des déplacements interurbains (TER, cars interurbains, etc).

8 « Les voitures des ménages modestes : moins nombreuses mais plus anciennes », Théma, Ministère de la transition écologique, décembre 2020

9 INSEE > La France et ses territoires, 2021

DANS LE PÉRIURBAIN INTERMÉDIAIRE OU PEU DENSE

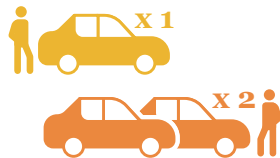
Une forte dépendance à l'automobile par manque d'alternatives...

9 habitants sur 10
disposent d'une voiture



8 Français sur 10
au niveau national

1 habitant sur 2
possède deux voitures
ou plus



1 Français sur 3
au niveau national

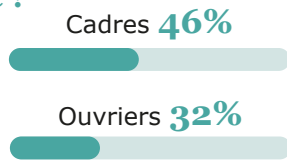
1 habitant sur 4
déclare n'avoir aucun service
de mobilité à proximité



... et qui touche les plus précaires

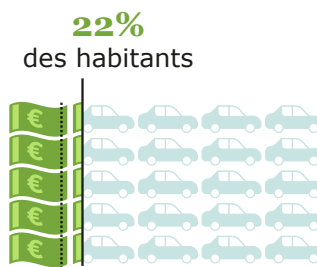
**Ont-ils le choix d'une
autre mobilité ?**

Part des
habitants qui
pensent avoir
le choix entre
différents modes
de transport



**Une dépense
conséquente**

Part des habitants
qui consacrent
plus de 150 €
de dépenses
de carburant
par mois



Source : Baromètre des Mobilités du Quotidien FNH

réviser à la hausse aujourd'hui en raison de la trajectoire inflationniste des énergies¹⁰. Malgré les 8 milliards d'euros dépensés par l'Etat pour les aides à la pompe en 2022, la situation reste compliquée pour les catégories sociales les plus fragiles qui sont toujours enfermées dans une situation de dépendance à la voiture.

TROP PEU D'ALTERNATIVES À LA VOITURE

Avec 61 % des habitants de cette zone qui déclarent ne pas avoir accès à des transports collectifs près de chez eux (contre 44 % au niveau national), le constat est sans appel. Les transports collectifs urbains n'atteignent pas ces

territoires trop éloignés des communes centre. C'est même l'ensemble des services de mobilité qui semblent faire défaut. **En effet, une personne sur quatre estime n'avoir accès à aucun service de mobilité à proximité.**

Seule exception : les aires de covoiturage. Les sondés déclarent à 26 % qu'ils ont accès à ces aires, développées pour mailler ces territoires peu denses, contre 24 % au niveau national.

10 L'INSEE a mesuré l'impact de la hausse du prix des énergies sur les ménages (électricité, gaz, carburants) : entre janvier 2021 et juin 2022, la baisse de pouvoir d'achat des ménages vivant hors unité urbaine est plus grande que celle des autres ménages : leur perte de revenu disponible corrigé des dépenses énergétiques est, après versement des aides, de 910 euros en moyenne sur la période.

SITUATION DU PÉRIURBAIN DENSE



Avec 12% des sondés en situation de précarité mobilité, le périurbain dense se situe en deçà de la moyenne nationale (18 %). La possibilité de choisir des alternatives à la voiture en est la principale explication.

DES HABITANTS TRÈS ATTACHÉS À LA VOITURE INDIVIDUELLE MALGRÉ LES ALTERNATIVES

97 % des habitants des zones denses déclarent avoir accès à un service de mobilité à proximité. Le transport collectif urbain est la solution de mobilité la plus présente avec 80 % des sondés qui déclarent en bénéficier à proximité. C'est bien plus qu'au niveau national où les sondés ne sont que 56 % à déclarer y avoir accès.

Malgré cela, seuls 36 % des sondés habitants du périurbain dense déclarent recourir aux transports collectifs comme mode principal. Plus de 59 % disent même utiliser la voiture tous les jours.

Les nombreuses alternatives disponibles (bus, métros, tram, train, vélos, scooters ou trottinettes en libre-service, aires de covoiturage, autopartage...) ne suffisent pas à convaincre les habitants de laisser leur voiture au garage.

UNE ACCESSIBILITÉ AUX DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS PERÇUE DIFFÉRENNEMENT EN FONCTION DES CATÉGORIES SOCIALES ET DES REVENUS

Dans les zones denses, 80 % des personnes ayant un revenu supérieur à 3 000 euros au sein du foyer estiment avoir le choix entre différents modes de transport. Ils ne sont plus que 64 % lorsqu'ils gagnent moins de 1 000 euros par mois. Ces conclusions sont confirmées par les chiffres comparant les catégories socio-professionnelles (CSP). Les « CSP- » estiment, elles aussi, avoir un éventail de choix réduit entre les différents modes de transports. **Ainsi, ils sont 83 % des cadres à penser avoir le choix, contre 61 % des ouvriers.**

Le sentiment de pouvoir choisir son moyen de transport est directement lié au niveau de revenu de chacun. Diverses raisons peuvent expliquer cette dichotomie d'appréciation : le coût des modes alternatifs jugé trop chers, la distance par rapport aux lignes de transports, les types de trajet (banlieue à banlieue ou centre à banlieue) ou encore le manque d'information et de pédagogie.

Mais ces résultats montrent surtout que le développement de l'offre de transports alternatifs doit être accompagné de politiques plus inclusives permettant à chacun de s'approprier les services mis à disposition par son territoire : tarification solidaire, communication sur les avantages des modes alternatifs, etc.

DANS LE PÉRIURBAIN DENSE

Un attachement fort à la voiture...

Modes de transports principaux dans le périurbain dense (plusieurs choix possibles)



... et des transports collectifs sous-utilisés



déclarent **avoir accès** à un service de mobilité à proximité



déclarent **y recourir** comme mode de transport principal



LES FREINS

- > Les modes alternatifs sont jugés **trop chers**
- > Les lignes de transports jugées **trop éloignées**
- > Manque d'**information** et de **pédagogie**

Ont-ils le choix d'une autre mobilité ?

Part des habitants qui pensent avoir le choix entre différents modes de transport

Cadres
83%

Ouvriers
61%

Source : Baromètre des Mobilités du Quotidien FNH

UNE PRÉCARITÉ QUI ENTRAÎNE DES RENONCEMENTS QUEL QUE SOIT LE TERRITOIRE

Comme au niveau national, une part importante des sondés des deux zones étudiées déclarent avoir renoncé à des déplacements en raison de problèmes de transport. Par exemple :

- 34 % des demandeurs d'emploi du périurbain dense et 26 % des demandeurs d'emplois du périurbain de densité faible ont renoncé au moins une fois à un emploi au cours des 5 dernières années.
- 18 % des jeunes du périurbain dense et 10 % des jeunes du périurbain de densité faible ont renoncé au moins une fois à un rendez-vous administratif lors des 5 dernières années.
- 20 % des employés du périurbain dense ont renoncé au moins une fois à un rendez-vous médical au cours des 5 dernières années.
- 18 % des étudiants du périurbain de densité faible ont renoncé à aller voir des proches au cours des 5 dernières années.

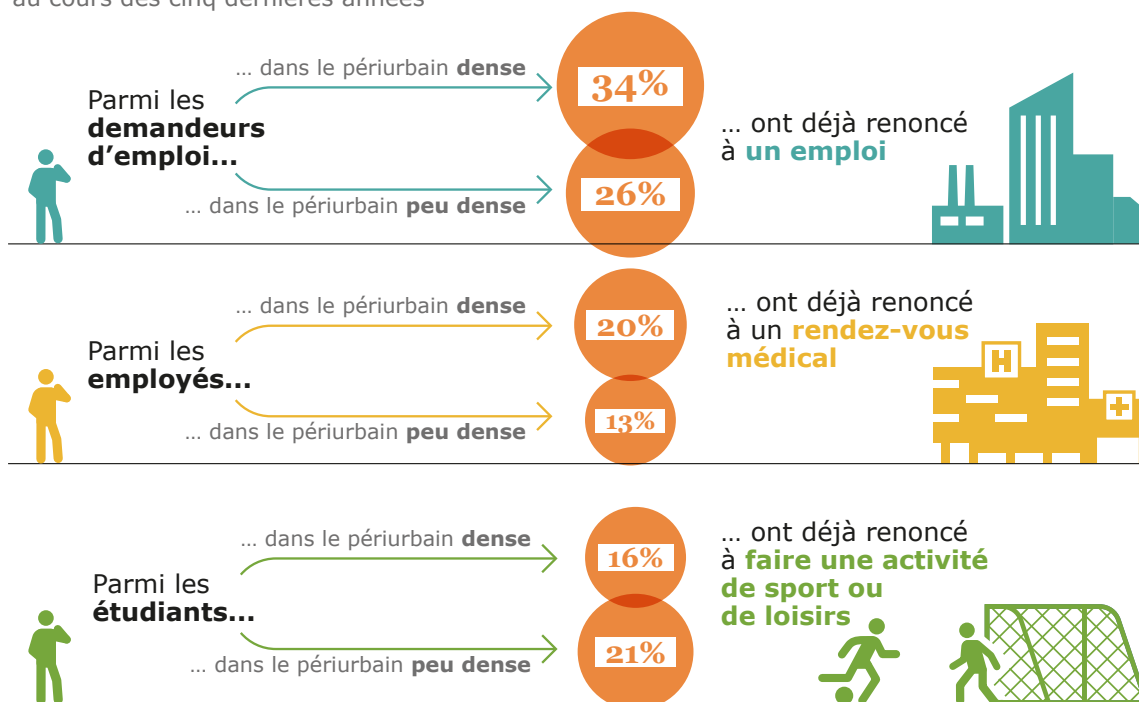
Les renoncements sont le fait des catégories les plus vulnérables économiquement (demandeurs d'emplois, CSP- etc). Ces catégories sociales concilient des revenus bas et un moindre équipement en voiture, ce qui engendre des difficultés à se déplacer lorsque les transports à disposition sont trop coûteux ou mal adaptés pour y répondre.

Les ZFE, une fabrique à renoncements ou à opportunités en fonction des territoires

Les habitants des zones périurbaines denses sont fortement impactés par la mise en place des ZFE avec 93% des habitants qui vivent ou vont vivre à l'intérieur d'une ZFE. Dans le périurbain intermédiaire ou peu dense, il s'agit seulement de 20% des habitants. Les projections des habitants du périurbain sur les conséquences de la mise en place de la ZFE diffèrent donc significativement selon le territoire considéré. Les habitants du périurbain dense se projettent majoritairement sur un changement de solution de mobilité (26%) ou un changement de voiture (25%), tandis que 22% des habitants du périurbain de densité faible renonceraient à se déplacer dans les ZFE.

Les renoncements à se déplacer

Pour les habitants du périurbain, au moins une fois au cours des cinq dernières années



Source : Baromètre des Mobilités du Quotidien FNH



LA VOITURE INDIVIDUELLE EN QUESTION

Nous avons demandé aux sondés qui utilisent la voiture thermique s'ils seraient prêts à laisser leur voiture pour utiliser un des modes de transport suivants : transports en commun, vélo ou vélo à assistance électrique (VAE), covoiturage ou autopartage, et enfin la voiture électrique.

- Premier enseignement : 17 % des habitants du périurbain dense sont favorables à changer de mode de transport contre 14 % des habitants du périurbain de densité faible. Phénomène que l'on peut expliquer par une meilleure connaissance des alternatives et une offre de mobilités plus importante permettant de multiplier les destinations possibles.
- Deuxième enseignement : l'appétence au changement va principalement vers la voiture électrique (27 % pour les habitants du périurbain dense et 19 % des habitants du périurbain de densité faible). Le report modal vers le vélo (17 % pour les deux zones) et vers les transports en commun (18 % et 13 %) est moins plébiscité.

Le covoiturage¹¹ et l'autopartage¹² rassemblent des pourcentages d'adhésion beaucoup plus faibles avec 6 % dans le périurbain dense et 8 % dans le périurbain moins dense. Bien qu'utilisant la voiture, ces modes alternatifs demandent une organisation préalable des conducteurs et passagers sachant que les personnes ont parfois des routines de déplacement complexes ou contraignantes. La crainte du non-respect de la vie privée ou le manque de confiance en l'autre sont autant d'autres freins bloquants. Enfin, pour beaucoup, les bénéfices économiques du covoiturage courte distance sont jugés trop faibles au regard des contraintes induites par le passage à l'acte de covoiturer¹³.

Ces éléments illustrent la difficulté à rompre avec les habitudes comportementales et leur représentation sociale¹⁴. La déconstruction des représentations obsolètes des mobilités est un prérequis pour élaborer un nouveau récit et éclairer le débat citoyen¹⁵. Ce shift culturel doit notamment passer par une sensibilisation du grand public sur le coût réel de l'automobile comparé aux autres modes de transports. Le coût annuel d'une voiture particulière essence (4 800 €)¹⁶ est 15 fois supérieur à celui lié à l'utilisation des transports publics (310 €) et 50 fois supérieur au coût d'un vélo équipé et entretenu (96 €)¹⁷.

11 Covoiturage : utilisation par plusieurs automobilistes et à tour de rôle, d'une seule voiture pour effectuer le même trajet.

12 Autopartage, ou voitures en libre-service : utilisation partagée d'une flotte de véhicules par différents usagers, pour une courte durée.

13 CEREMA, « Covoiturage courte et moyenne distance : Retour d'expériences, freins et leviers », 2018

14 Anaïs Rocci, « De l'automobilité à la multimodalité? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale », 2007

15 Destin Commun > « Mobilités et transition, comment faire bouger les Français ? », 2023

16 Robinet A et Gérardin M, «Voiture électrique : à quel coût ?», France Stratégie, 2022

17 GART et UTP > Dossier de presse : « Journée du transport public 2019 »

Coûts réels des mobilités



Citadine thermique

4 800 €/an

(Achat et revente, énergie, entretien, aides et bonus-malus)



Citadine électrique

4 640 €/an

- 70% d'émissions de GES



Transports en commun

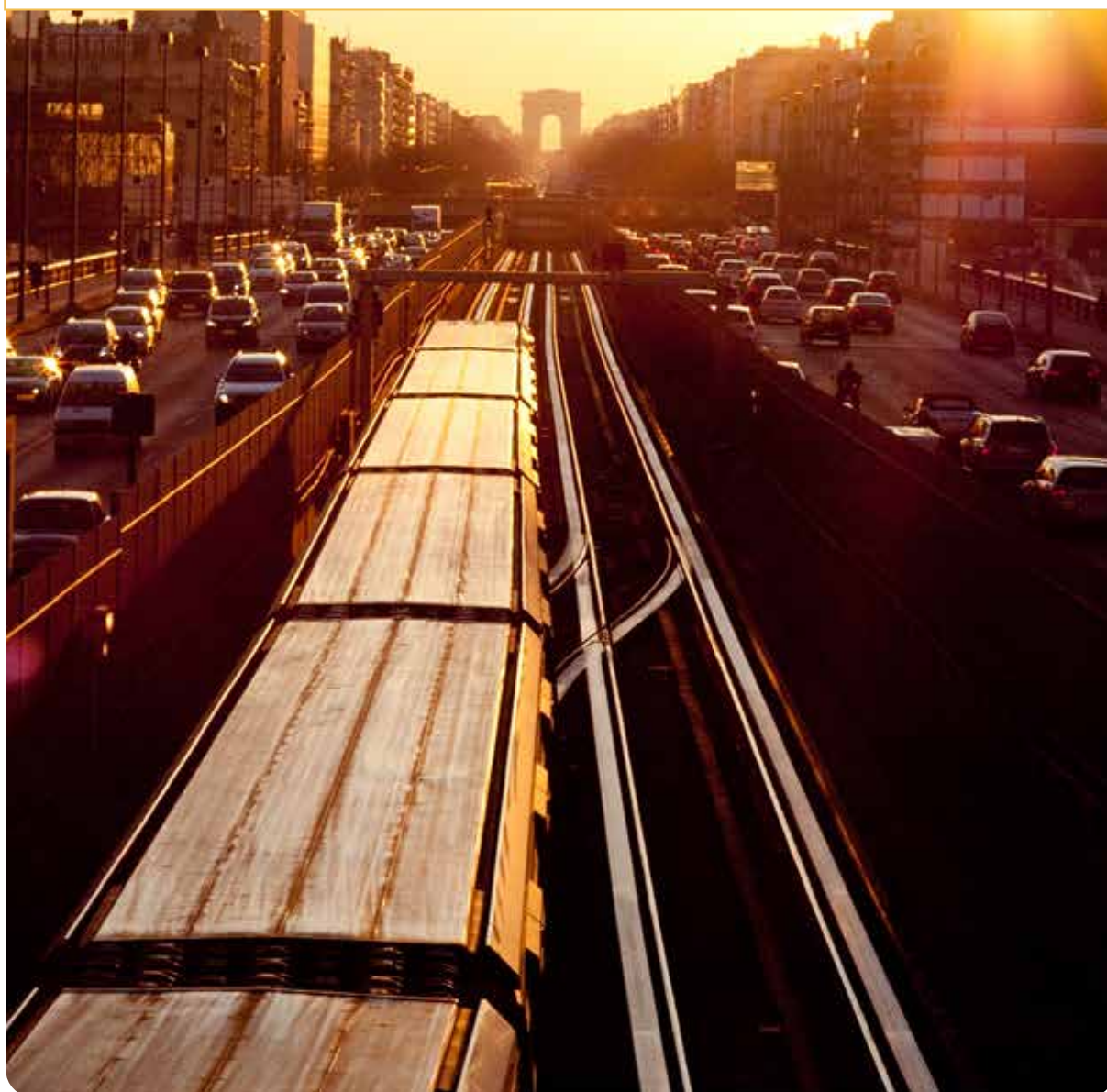
310 €/an
(abonnement)



Vélo

96 €/an
(équipement, réparation et entretien)

Sources : Ademe, Carbone 4, France Stratégie, GART



DES FREINS AU CHANGEMENTS QUI PERDURENT

Nous avons interrogé les personnes utilisant un véhicule thermique afin d'identifier les freins à la pratique des 4 alternatives suivantes :

- Les transports en commun
- L'autopartage et le covoiturage
- Le vélo ou le vélo à assistance électrique
- La voiture électrique



POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Ils relèvent de deux champs principaux. L'inadéquation de l'offre de service au niveau de la chaîne des déplacements (emmener les enfants à l'école, transporter des courses, ...) et au niveau des contraintes ou imprévus du quotidien (problématiques horaires, complexité et durée du trajet...). Cette situation est plus marquée dans le périurbain moins dense.

Alors qu'il semble contre-intuitif, vu les coûts de l'usage d'un véhicule thermique, le frein économique est également à noter. Il suggère alors un besoin d'information sur la réalité des coûts complets (carburant, entretien, réparation, assurance...) de l'usage de la voiture (estimés à 4 800 euros/an pour une citadine essence), comparés par exemple à ceux des transports en commun (15 fois moins chers selon le GART¹⁸).

POUR LE VÉLO

Pour ce mode alternatif, les freins exprimés sont particulièrement nombreux (infrastructures, services, accompagnement, formation à la réparation, etc.) ce qui fait de sa promotion un enjeu systémique. Les répondants du périurbain dense insistent particulièrement sur les problématiques d'infrastructures et d'inadéquation des services proposés (type de vélo disponible par exemple). On relève par ailleurs que les freins relatifs à la chaîne des déplacements (emmener les enfants à l'école et/ou transport des courses) sont plus souvent cités, des problématiques qui peuvent au moins partiellement être résolues par l'usage d'un vélo cargo.

POUR LE COVOITURAGE / AUTOPARTAGE

L'autopartage et le covoiturage sont les solutions les moins envisagées par les habitants du périurbain.

Le frein majeur est l'absence de service d'autopartage ou de trajets de covoiturage identifiés. Les enjeux de fiabilisation et de facilitation du service sont les plus prégnants.

Ces freins sont accentués par les répondants du périurbain dense, ce qui témoigne de leur difficulté à se projeter concrètement sur l'usage de ces solutions alternatives dans un contexte de mobilité probablement marqué par les encombrements aux heures de pointe et par la grande absence de services accessibles.

POUR LA VOITURE ÉLECTRIQUE

Les deux principales difficultés, exprimées de manière similaires quelle que soit la zone périurbaine considérée, sont les problématiques de la recharge et du coût d'achat.

En effet, pour l'acquisition, d'un véhicule électrique de segment B (Renault Clio) comparé à un véhicule thermique du même type, le surcoût à l'achat est de 16 000 euros ou de 8 800 euros si on intègre les aides publiques. Ces coûts d'acquisition demeurent élevés et interrogent le montant et le ciblage des aides, dont les ménages modestes devraient bénéficier en priorité afin de rendre les véhicules électriques plus attractifs.

Pour autant, la rentabilité à l'achat d'une citadine électrique, en comparaison à une citadine thermique, est atteinte après 6 ans d'utilisation en prenant en compte les coûts d'entretien, la facture énergétique et les aides perçues.

18 GART et UTP > Dossier de presse : « Journée du transport public 2019 »

DES POLITIQUES PUBLIQUES ENCORE INSUFFISANTES ET PEU INCLUSIVES



En complétant la vision nationale offerte par la deuxième édition du Baromètre, ces nouveaux chiffres démontrent clairement l'insuffisance des politiques publiques menées jusqu'ici. Pour permettre l'acceptabilité de la transition, l'inclusion de tous est nécessaire. Elle nécessite que les politiques publiques des transports s'adressent aussi aux plus démunis, et aux territoires les moins pourvus de solutions de mobilités. Actuellement, le compte n'y est pas, les territoires portent en eux les stigmates de la métropolisation à outrance¹⁹, générant une ségrégation spatiale en défaveur des ménages modestes.

Insuffisantes socialement, les politiques publiques ont également été défaillantes pour

engendrer une baisse des émissions de gaz à effet de serre (EGES) dans le secteur des transports. Depuis 1990, les EGES des transports ont même augmenté de 9 % et représentent près du tiers (30 %) des émissions de la France en 2021²⁰. L'amélioration de la performance environnementale des véhicules n'ayant pas permis de compenser l'augmentation de la circulation.²¹

Dans les territoires périphériques peu denses qui accumulent les difficultés : prédominance de l'autosolisme, manque d'offres de mobilités, absence d'infrastructures dédiées mais aussi distances à parcourir plus importantes, donner le choix d'une autre mobilité doit s'imposer comme une priorité sociale et écologique.

19 Faburel Guillaume, «Les métropoles barbares», 2019

20 Citepa (2022), Gaz à effet de serre et polluants atmosphériques – Bilan des émissions en France de 1990 à 2021

21 Notre environnement > [Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports](#)

DES SOLUTIONS CONCRÈTES POUR “AVOIR LE CHOIX”

Au regard de l'urgence climatique, cette prédominance du système routier doit être réinterrogée à l'aune de la multimodalité nécessaire à la décarbonation.

Pour aller plus loin et interroger les solutions à notre portée, la Fondation pour la Nature et l'Homme a mené une série d'entretiens qualitatifs. Réalisés auprès de chercheurs, de scientifiques, d'élus territoriaux, et d'acteurs privés, ces échanges ont permis de mettre en lumière les initiatives mêlant expérimentations à court terme et investissements de long terme. Ces solutions visent à réduire les émissions carbone tout en garantissant l'accessibilité financière à l'ensemble des ménages et la viabilité économique du modèle. Ces initiatives s'adressent tout particulièrement aux territoires périphériques les moins denses et les plus soumis à la dépendance à la voiture.

Au regard de l'urgence de décarbonation du secteur des mobilités, il est nécessaire de considérer les investissements nécessaires à la mise en place d'une multimodalité accessible à tous via. Au-delà des investissements proposés d'ici 2040 par Elisabeth Borne lors de la remise du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), nous pouvons déplorer le manque de trajectoire lisible de notre politique sur les mobilités nous permettant d'atteindre les objectifs climatiques de l'accord de Paris. Une vision complète des initiatives de terrain serait également la bienvenue afin d'avoir un retour d'expérience exhaustif des solutions mises en place dans les territoires.

DÉPLOYER UN « SYSTÈME VÉLO » : DE NOMBREUSES EXTERNALITÉS POSITIVES À ATTENDRE

Pour se rendre sur leur lieu de travail, 15 % des actifs parcourent au plus 2 kilomètres de distance et 18 % de 2 à 5 kilomètres²². Pourtant, la part des actifs allant travailler à vélo est seulement de 5 % pour ces mêmes distances. Cette part tombe à 1 % au-delà de 5 kilomètres alors que les distances inférieures à 10 kilomètres sont facilement parcourables à vélo ou à vélo à assistance électrique.

Pour Aurélien Bigo, chercheur spécialiste de la transition énergétique des mobilités : « L'ensemble des infrastructures cyclables et des équipements vélo permettent de rendre visible l'utilisation du vélo et de créer ainsi un « réflexe vélos », aujourd'hui inexistant dans beaucoup de territoires ». D'où la nécessité d'adopter un nouveau plan vélo national doté d'un budget d'investissement de 3 milliards d'euros sur le quinquennat, soit un investissement de l'État de 9 €/habitants/an (hors budget d'investissement des collectivités)²³.

Ces financements devront permettre de doubler le réseau cyclable français pour le porter à 100 000 kilomètres et ainsi s'adapter à la réalité de chaque type de territoire aussi bien aux petites et moyennes villes, qu'aux territoires ruraux, qu'aux métropoles.

Aujourd'hui, le secteur du vélo dans l'économie française pèse 2,5 milliards d'euros et crée 13 500 emplois ETP. En intégrant les impacts directs, induits et liés aux activités du tourisme et de la logistique, les retombées économiques

22 INSEE > Statistiques et études > [La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances](#)

23 Réseau Action Climat, « [Le vrai plan d'investissement dans les infrastructures de transport pour réussir la transition écologique](#) », 2022

attendues sont estimées à 22,5 milliards d'euros et plus de 160 000 emplois.

En mesurant les externalités positives et négatives (retombées économiques, pollution de l'air, accidents, coût de construction des aménagements etc.) 1 kilomètre réalisé en voiture coûte entre 0,38 et 0,44 euros à la société. A contrario, 1 kilomètre réalisé en vélo génère un bénéfice pour la société de 0,58 euros²⁴.

Pour Yves Crozet, économiste des transports : « Les autorités organisatrices des transports (AOT) collectifs doivent intervenir sur les usages des voiries routières et privilégier les modes de transport qui optimisent l'usage de l'espace public. Cela implique un meilleur partage de la voirie, pour donner la priorité au vélo ou au covoiturage, et demande à contraindre l'automobile : réduction de la vitesse, suppression du stationnement ou hausse des coûts d'utilisation ».

Un budget d'investissement de 3,3 milliards d'euros par an d'ici 2030 est nécessaire afin de permettre à tous les citoyens de bénéficier de réseaux de pistes cyclables sécurisées pour leur quotidien et leurs loisirs²⁵.



METTRE EN PLACE UN SERVICE COLLECTIF ET ORGANISÉ DE COVOITURAGE

Alors que les mobilités partagées fonctionnent dans les zones denses via l'organisation de transports capacitaires (métros, tramways, bus), comment répliquer ce fonctionnement dans des zones peu denses, où les flux ne sont pas suffisants pour mettre ces infrastructures en place ? Bien qu'aujourd'hui on estime à 3 %²⁶ la part du covoiturage quotidien, la solution pourrait venir des lignes de covoiturage.

Avec celles-ci, pas besoin de rendez-vous via des plateformes numériques. Les lignes de covoiturage utilisent les flux routiers et des arrêts identifiés pour augmenter le nombre de covoitureurs potentiels. La création d'une communauté d'utilisateurs est facilitée en regroupant les usagers de la ligne. Il s'agit d'une hybridation de deux types de services de déplacement : l'auto-stop et les lignes de transport en commun (TC). Les conditions de réussite sont les mêmes que pour les transports en commun : une liaison fiable et cadencée avec l'assurance d'une prise en charge en un temps donné et un service de qualité.

Thomas Matagne, président d'Ecov : « Pourquoi les liaisons de transports marchent dans les zones denses ? C'est avant tout parce que l'on crée un service de qualité, une liaison entre les points de territoire fiable et cadencée. En zone moins dense, la voiture partagée est adaptée aux flux, il suffit d'organiser des lignes qui passent par des points de territoire via des arrêts identifiés. On réplique les principes des transports en commun hors des zones denses. »

Des gratifications sont accordées aux conducteurs s'engageant à prendre en charge des passagers sur leur itinéraire. Pour un conducteur régulier sur la voie Lane (entre la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère et la Métro-

24 VertigoLab > [Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France](#)

25 I4CE, «Panorama des financements climat», 2022

26 Ministère de l'écologie > [Le covoiturage au quotidien](#)

pole de Lyon), cela peut aller jusqu'à 150 euros par mois.

Plus globalement, la viabilité économique du covoiturage pour l'utilisateur n'est pas à démontrer : un salarié automobiliste qui habite à 30 km de son lieu de travail et qui covoiture quotidiennement en alternance avec un voisin ou un collègue économise près de 2 000 € chaque année, et environ 1 tonne de CO₂ par personne et par an en moyenne²⁷.

DÉVELOPPER LES VÉHICULES INTERMÉDIAIRES POUR FACILITER LE PASSAGE À LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

Depuis les années 1960, le poids des voitures a augmenté de 60 % et près de la moitié des véhicules vendus aujourd'hui sont des SUV. Selon l'INSEE, 68 % des actifs se rendent seuls en voiture au travail. Or, la distance moyenne domicile-travail en France est d'environ 15 kilomètres, la plupart de ces trajets entre le vélo et la voiture sont réalisables en véhicules intermédiaires (voiturettes, vélo-voitures, vélomobiles, quadricycles motorisés²⁸).

Selon Aurélien Bigo, chercheur en transition énergétique des transports : « La problématique est le surdimensionnement des véhicules par rapport à la charge transportée. Avec une voiture, électrique ou pas, 90 % de l'énergie sert à déplacer le véhicule. Avec un vélo, 85 % de l'énergie sert à déplacer le cycliste. Avec un véhicule léger ou intermédiaire, on répond à une demande de déplacement du quotidien. En particulier à la question de la deuxième voiture du ménage. Pour un paquet de gâteaux, on n'a pas forcément besoin d'avoir un coffre.

La priorité est désormais de faire connaître les véhicules intermédiaires et leur potentiel auprès du grand public et structurer les acteurs pour faire émerger une filière française pour la production et la commercialisation à prix accessibles de ces véhicules ».

Les véhicules intermédiaires permettront de faciliter le passage à la mobilité électrique, particulièrement adaptée aux véhicules légers²⁹. Leur légèreté entraîne une diminution des autres externalités positives telles que la réduction des émissions liées à l'abrasion des freins ou à la consommation de pneus, facteurs importants de la pollution de l'air. L'allègement des véhicules les rends moins dangereux pour les autres usagers, en particulier pour les piétons et les vélos.

L'accessibilité financière du véhicule est aussi un atout majeur. Pour une voiture il faut compter environ 27 000 euros en 2020 (Argus) contre 10 000 euros pour une voiturette et environ 4 000 euros pour un triporteur²⁶.

La diversité des véhicules intermédiaires³⁰.



27 Ministère de l'écologie > [Le covoiturage en France, ses avantages et la réglementation en vigueur](#)

28 Fabrique écologique & Forum vies mobiles, « Pour une mobilité sobre : la révolution des véhicules légers », 2023

29 Transports urbains (n°141), « L'avenir des véhicules intermédiaires », 2022

30 The Conversation > [Malus poids, émissions de CO₂ : intéressons-nous enfin aux véhicules intermédiaires !](#)

Depuis plusieurs années, la tendance était à la disparition des petites lignes et à la fermeture des gares peu fréquentées. Pourtant, les « lignes de desserte fine du territoire » représentent plus de 40 % du réseau ferré national et bénéficient d'une infrastructure déjà existante. Parmi ces lignes, plus de 9 000 kilomètres sont toujours utilisés et 5 700 km ne le sont plus. Elles irriguent le territoire Français malgré des infrastructures âgées.

Alors que des lignes sont vouées à disparaître, il y a des initiatives pour en conserver certaines. Elles reposent sur des expérimentations envisagées pour irriguer les territoires moins denses.

David Borot, directeur innovation et nouvelles mobilités à la SNCF : « Les lignes de desserte fine du territoire représentent plus de 40 % du réseau ferré national et bénéficient d'une infrastructure déjà existante. Nous allons proposer des trains plus légers que des rames de trains classiques. Les économies sur la maintenance et les coûts de production du service des voies seraient conséquentes et permettraient des économies de l'ordre de 50 % à 60 %. Certains de ces modules pourront aussi circuler sur la route et permettront d'assurer les premiers et derniers kilomètres sous forme de transport à la demande. Utiles pour transporter des passagers, mais aussi des colis ou des marchandises et pouvant être semi autonomes, ces trains légers sont une solution pour les territoires plus enclavés. »

OPTIMISER LES TRAJETS AVEC LE TRANSPORT À LA DEMANDE

Le transport à la demande (TAD) correspond à une forme de transport public dont l'horaire, l'itinéraire ou le service s'adapte à la demande des passagers. Le cœur de la démarche est de mettre en lien les voitures avec les usagers. L'Eurométropole de Strasbourg a généralisé le transport à la demande sur son territoire. Il dessert désormais plus de 300 arrêts situés au sein



d'une large zone incluant les 25 communes les plus éloignées de la ville centre et comprenant les zones d'activités et industrielles. Ce service fonctionne de 5h du matin à minuit. La tarification est identique à celle pratiquée sur le réseau de bus et tramways, le rendant accessible pour tous.

Pour Alain Jund, vice-président de l'Eurométropole de Strasbourg, ce transport à la demande, qu'il cite en premier parmi les solutions mises en place par la métropole pour répondre aux inégalités territoriales et au droit à la mobilité pour tous, « est une vraie solution de mobilité hors des centres, qui permet d'assurer le rabattement du premier kilomètre vers des lignes de bus ou de tramway sur les axes à plus fort potentiel. Ce service contribue aussi à sortir de l'aménagement en étoile du réseau de transport en permettant des liaisons transversales entre les petites communes de la métropole ».



UNE POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE AU SERVICE DE LA RÉDUCTION DES DISTANCES

Entre 2008 et 2018, la distance moyenne des trajets domicile-travail a augmenté de plus de deux kilomètres. Elle est passée de 11,2 km à 13,3 km. Les trajets ont sensiblement augmenté depuis 25 ans, résultant de l'éloignement géographique entre les lieux de travail et lieux de résidence³¹.

Mariane Thébert, géographe et chercheuse spécialiste des mobilités dans le périurbain : « L'une des voies d'adaptation réside dans l'aménagement volontariste du territoire pour raccourcir les distances, en s'appuyant sur le modèle rhénan. Cela passe par une meilleure maîtrise foncière, construire autour des axes de transports collectifs lourds, plus d'investissement dans le rail du quotidien, développer des bourgs autour des pôles intermodaux et grouper l'habitat ».

Ville du quart d'heure, ville compacte, ville des proximités, ville polycentrique : ces idées reviennent à raccourcir les distances en recréant des centralités, rapprocher les lieux de résidence et de travail et ainsi faciliter le report modal. Cela pose également la question de la densification nécessaire des villes afin de construire la ville sur la ville et ainsi d'éviter l'étalement urbain, vecteur de l'allongement des trajets et d'artificialisation.

Pour réussir, les pouvoirs publics doivent anticiper l'articulation entre urbanisme et transports. Promouvoir des pratiques de planification territoriale en favorisant d'abord l'ouverture d'infrastructures de transport en commun avant l'urbanisation des zones, mieux anticiper la localisation des zones d'activités et renforcer les pôles d'échanges multimodaux visant à « chaîner » les déplacements (parkings relais, parkings de cars express, stationnement sécurisé pour les vélos,...) en sont des leviers.

31 Ministère de l'écologie > Résultats détaillés de l'enquête mobilité des personnes de 2019

Cette articulation doit être renforcée par la création de nouvelles centralités grâce à une politique de recentrage et de renforcement des polarités urbaines (centre-ville, quartiers) situés en périphérie de la ville centre, permet tant de mieux organiser l'ensemble des dispositifs nécessaires à la maîtrise du développement urbain en matière d'habitat, d'activité, de transports, d'éducation, de loisirs.

UN DÉVELOPPEMENT IMPÉRATIF DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS, QUI NÉCESSITENT DES INVESTISSEMENTS MAJEURS À LONG TERME

La couverture territoriale des infrastructures de transport collectif locales et régionales sont encore insuffisantes pour faire face aux besoins engendrés par la croissance des agglomérations et par leur étalement géographique.

Pour Thomas Matagne, Président d'Ecov : « Pour répondre aux enjeux de mobilités, la France doit se structurer autour d'un squelette à trois niveaux : le ferré dans les zones les plus denses, les cars express dans les zones intermédiaires, et les lignes de covoiturage dans les zones où le ferré et les cars ne sont pas adaptés en raison de leur capacité. Autour de ce squelette à trois niveaux, doivent se greffer les autres modes de transports selon une logique intermodale : marche, vélo, transport à la demande, autopartage, etc. ».

Le Réseau Action Climat³² dans son rapport : « Le vrai plan d'investissement dans les infrastructures de transport pour réussir la transition écologique » estime nécessaire de garantir un financement régulier de 2,5 milliards d'euros sur le quinquennat afin de doubler le nombre de déplacements en transports en commun (hors ferroviaire). Ce financement doit permettre de soutenir le développement des infrastructures et services de transports en commun, y compris dans les zones moins denses.

Il faudrait ainsi engager un véritable plan de relance ferroviaire en investissant au moins 3 milliards d'euros supplémentaires par an dans le réseau. Ce plan d'investissement sur dix ans doit permettre de garantir un bon entretien du réseau structurant et des petites lignes ferroviaires. Il doit aussi permettre d'accélérer la modernisation du réseau et notamment le développement des RER Métropolitains dans les principales agglomérations. Le fret ferroviaire et les trains de nuit devront aussi bénéficier de ces investissements pour se développer. En effet, à distance équivalente, un trajet en train émet 100 fois moins de CO₂ que le même trajet en avion et jusqu'à 40 fois moins de CO₂ que le même trajet en voiture. C'est un mode transport très performant d'un point de vue environnemental puisqu'il ne compte que pour 0,3 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports pour 11 % des passagers et 9 % des marchandises transportées. Alors que 70 % des Français vivent à moins de 5 kilomètres d'une gare, c'est une véritable opportunité sur l'ensemble des territoires, qui comptent plus de 27 000 kilomètres de réseau ferré.

Alain Jund, Vice-Président aux mobilités de l'Eurométropole de Strasbourg : « Il est nécessaire d'investir au long terme. Les aides à la pompe ont coûté près de 8 milliards d'euros à l'État, en parallèle, il a été concédé une aide exceptionnelle de 300 millions d'euros en faveur des collectivités qui organisent les transports publics. Cela fait environ 1,5 millions pour l'Eurométropole de Strasbourg. Ce n'est pas suffisant pour mettre en place une politique publique ambitieuse pour l'ensemble des territoires. La question du déplaçonnement du versement mobilité est majeure pour le développement des lignes de transports. Pour les territoires peu denses, l'État devrait attribuer aux AOM (autorités organisatrices de la mobilité) ne réunissant pas suffisamment de versement mobilités une recette fiscale leur permettant d'investir dans les transports partagés et décarbonés ».

32 Réseau Action Climat, « [Le vrai plan d'investissement dans les infrastructures de transport pour réussir la transition écologique](#) », 2022

CONCLUSION

POUR UNE TRANSITION JUSTE, L'URGENCE DE DONNER LE CHOIX

Sur 13,3 millions de personnes en situation de précarité mobilité en France, près de 8 millions vivent dans les territoires périurbains. 5,3 millions d'entre eux habitent plus particulièrement dans les zones de densité intermédiaire ou faible, très dépendantes à la voiture individuelle. Ils sont ainsi 21 % à y subir une situation de précarité mobilité, contre 18 % au niveau national. Quatre habitants sur cinq des zones les moins denses déplorent n'avoir aucune alternative à proximité et déclarent utiliser leur voiture au quotidien (79 % des propriétaires de véhicules). Ces chiffres démontrent clairement l'urgence à densifier une offre de transports suffisante pour donner à chacun, quel que soit son lieu de vie, le choix d'une mobilité plus durable.

Avec 12 % des sondés en situation de précarité mobilité, le périurbain dense présente une situation différente. Les alternatives à la voiture individuelle existent, mais sont encore insuffisamment utilisées. En effet, seuls 36 % des sondés du périurbain dense déclarent recourir aux transports collectifs comme mode principal, contre 59 % utilisant la voiture tous les jours. Un constat qui illustre la difficulté à changer des habitudes fortement ancrées³³. La déconstruction des représentations associées à chacun des modes de mobilité est un prérequis pour élaborer un nouveau récit et éclairer le débat citoyen. Ce changement culturel passera notamment par une sensibilisation du grand public sur le coût réel de l'automobilisme et à plus de pédagogie pour lever les divers freins psychologiques, économiques ou liés à la praticité (destinations, fréquences, horaires) des transports collectifs.

L'inadéquation de l'offre aux besoins, le coût des alternatives ou les freins comportementaux au changement sont aussi la source de renoncements à un emploi, un rendez-vous médical ou une visite d'un proche. Ces renoncements sont principalement le fait des catégories les plus vulnérables économiquement (demandeurs d'emplois, CSP-, etc.).

Le Baromètre en fait la démonstration : des solutions décarbonées de court terme et accessibles financièrement, sont nécessaires pour accompagner les habitants vers le report modal. Infrastructures vélo, lignes de covoiturage, développement des véhicules intermédiaires ou expérimentations d'innovations... Dresser une cartographie exhaustive de ces initiatives existantes permettrait d'identifier les solutions les plus pertinentes et économiquement viables à déployer sur le court-terme. A plus long terme, des investissements sur les infrastructures lourdes et des évolutions législatives permettant une meilleure allocation des moyens doivent également être planifiés afin de doubler le nombre de déplacements en transports en commun, de lancer un plan de relance ferroviaire, pour son entretien et sa modernisation, ou encore de doubler le réseau cyclable national. Nous n'atteindrons ces objectifs que si l'État et les collectivités territoriales en font leur priorité.

33 Anaïs Rocci, De l'automobilité à la multimodalité? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale, 2007



FONDATION
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

Créée en 1990, reconnue d'utilité publique, la Fondation pour la Nature et l'Homme œuvre pour que les solutions conciliant les impératifs écologiques et humains se déploient dans tous les aspects de notre quotidien. Si aujourd'hui ces solutions font encore figure d'exception dans de nombreux domaines, notre ambition est d'en faire la norme, pour nous permettre collectivement de vivre mieux, tout simplement.

Pour y parvenir, la FNH démontre qu'agir pour le climat et la biodiversité est le seul choix possible. Avec nos partenaires, notre Conseil scientifique et nos experts, nous identifions et levons les blocages psychologiques, économiques et sociaux qui entravent les transformations à opérer, en proposant à celles et ceux qui ont le pouvoir d'agir -décideurs, citoyens, jeunes- des solutions crédibles et efficaces. L'exigence dans l'action, le dialogue avec tous et la co-construction pour réussir sont les fondamentaux de notre méthode.

CONTACTS

Julien Beltoise, Responsable mobilité, j.beltoise@fnh.org

Thomas Uthayakumar, Directeur plaidoyer et prospective, t.uthayakumar@fnh.org

Découvrez l'ensemble de nos publications sur le thème de la mobilité sur www.fnh.org

Sur la base du Baromètre des Mobilités du quotidien n°2 produit par Chronos Auxilia et TMO



- Avec les contributions de : Aurélien Bigo, Marie Chéron (T&E) et de Pierre Leflaive (RAC)
- Remerciements à David Borot (SNCF), Yves Crozet, Alain Jund (Eurométropole de Strasbourg), Thomas Matagne (ECOV) et Mariane Thébert pour leur analyse.
- Sur la base de l'extraction et de l'analyse des données produites par Auxilia-Chronos et TMO.
- Infographies : WeDoData
- Photos : iStock - Unsplash - CC

Ce rapport est soutenu par :

