



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

3<sup>e</sup> édition du Baromètre des Mobilités du Quotidien Wimoov

## WIMOOV ET LES TERRITOIRES RURAUX

En France en 2024, 15 millions de personnes sont en situation de précarité mobilité. Wimoov accompagne depuis plus de 25 ans les publics et notamment ceux en situation de fragilité (personnes en insertion professionnelle, seniors, jeunes, personnes en situation de handicap...) vers une meilleure mobilité, libre, sûre, autonome et plus durable.

Les 250 conseillers mobilité présents partout en France, sensibilisent, informent et forment à l'usage des solutions de mobilité existantes sur le territoire. Cet accompagnement permet un retour ou maintien dans l'emploi pour 51 % des personnes accompagnées, et leur permet d'effectuer 31 % d'économies d'énergies par rapport à une personne non accompagnée. Or, force est de constater que dans les territoires ruraux, les solutions alternatives à la voiture individuelle thermique viennent à manquer. Pour ne pas laisser nos conseillers mobilité dans une situation où ils ne pourraient rien proposer aux bénéficiaires en difficulté, Wimoov a saisi l'enjeu de la mobilité en ruralité en partant du principe qu'il fallait trouver des solutions adaptées aux enjeux de ces territoires pour répondre aux besoins de leurs habitants.

### **Terr'Moov, projet de mobilité rurale 100 % durable.**

Pour répondre aux problématiques de mobilité en milieu rural, la solution imaginée par Wimoov en collaboration avec les acteurs des 3 territoires est de **créer des pôles de mobilité inclusive dans les bassins d'emploi**. Ces pôles à la fois une proposition de solutions de mobilité durables et flexibles adaptées aux besoins des habitants, et une coordination et une animation de ces services par les équipes Terr'Moov, afin de sensibiliser, informer et former à l'usage de ces mobilités. Ces services, bien qu'à destination prioritairement des demandeurs d'emploi, sont des solutions pour l'ensemble des habitants de ces territoires. De l'autopartage de véhicules légers intermédiaires et vélos à assistance électrique ; du transport à la demande dont les horaires ont été revus avec l'opérateur pour permettre le rabattement vers la gare la plus proche facilitant l'intermodalité ; un partenariat entre la communauté d'agglomération et un opérateur de covoiturage du quotidien... L'animation en faveur de l'intermodalité est clé pour optimiser ces services.

Ce dispositif est déployé pendant 3 ans sur trois territoires : Poher communauté en Grand Ouest, le Pays de Meaux en Île-de-France et la communauté des 7 vallées en Hauts-de-France.

Pour plus d'informations : <https://wimoov.org/terrhoov/>

Quels sont ces besoins ? Quels sont les freins au changement de pratique ? Le Baromètre des Mobilités du Quotidien, nous permet de comprendre les besoins et les habitudes de mobilité des Français dans tous les territoires. Dans cette 3<sup>e</sup> édition, nous avons décidé de nous intéresser particulièrement au sujet des territoires ruraux.

Il en ressort des grands constats, face auxquels nous devons proposer des solutions, agir à différentes échelles pour accompagner tous les publics dans tous les territoires.

## LES BESOINS ET PRATIQUES DE MOBILITE DES HABITANTS DES TERRITOIRES RURAUX

Précision méthodologique :

Sont regardés les territoires ruraux au sens de la définition de l'INSEE, qui les définit désormais comme l'ensemble des communes peu denses ou très peu denses d'après la grille communale de densité.

L'échantillon total du Baromètre des Mobilités du Quotidien 2023 est de 12 387 Français ; dont 3 966 Français résidant en territoires ruraux, cela représente 1/3 de l'échantillon.

Il est à noter qu'on observe une représentation plus forte des personnes âgées et des demandeurs d'emploi dans l'échantillon rural, ce qui correspond à la réalité de ces territoires, mais qui induit des comportements de mobilité légèrement différents liés aux contraintes propres de ces publics spécifiques.

### Les territoires ruraux et la dépendance à la voiture : un phénomène de précarisation

- La **précarité mobilité** concerne 19,5 % des Français au total, mais elle **atteint 33 % dans les territoires ruraux**. Or, quand on regarde plus précisément les différents sous-indicateurs qui composent la précarité mobilité, on observe que c'est le sous-indicateur de dépendance à la voiture qui augmente le plus. Ce sous-indicateur ne prend pas en compte les revenus des ménages, il concerne donc l'ensemble des habitants des territoires ruraux.

| Typologie d'exposition aux risques mobilité |                                                                                 | Précarité carburant | Vulnérabilité de mobilité | Dépendance à la voiture |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------------|-------------------------|
| Moyenne nationale                           | Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023                       | 10%                 | 9,5%                      | 11,5%                   |
|                                             | Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance) | 19,5%               |                           |                         |
| Communes rurales                            | Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023                       | 12,5%               | 13%                       | 20,5%                   |
|                                             | Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance) | 27,5%               |                           |                         |
| Communes urbaines                           | Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023                       | 8,5%                | 8%                        | 7%                      |
|                                             | Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance) | 15,5%               |                           |                         |

+ 6,5% de ruraux sans aucun équipement  
= 5,7 M de ruraux en précarité mobilité

- A l'inverse, ne pas avoir de voiture réduit le taux de précarité mobilité. Si cela peut paraître à première vue contre-intuitif, c'est bien **le fait de posséder et de dépendre de la voiture individuelle thermique qui entraîne la précarité mobilité.**
- Or, dans les territoires ruraux, c'est toujours **88 % des Français qui disposent d'une voiture à titre personnel** (stabilité par rapport à la 2<sup>e</sup> édition 2022). La voiture est utilisée en mode principal pour 39 % des habitants des territoires ruraux, et même quand ils ne sont pas propriétaires, les ruraux disposent du permis de conduire (51 %) leur permettant malgré tout d'utiliser une voiture régulièrement.
- Cependant, **64 % des habitants des territoires ruraux indiquent ne posséder aucun équipement personnel**, ce qui signifie que pour ne pas renoncer complètement à se déplacer, ils vont se reposer sur la marche, ou sur la solidarité.

### Les alternatives à la voiture : comment se déplace-t-on dans les territoires ruraux sans voiture ?

- Les habitants des territoires ruraux connaissent et utilisent moins de solutions alternatives à proximité de chez eux, et sont donc **20 points de plus qu'au national à déclarer ne pas avoir le choix dans leur mode de déplacement** (65 % contre 45 % au national). Le choix se limite souvent à la voiture ou à une réduction des déplacements. Ainsi, si les ruraux renoncent moins que les urbains (38 % des ruraux ont renoncé à un déplacement pour raison de mobilité ces cinq dernières années, contre 44 % des urbains), quand ils renoncent, c'est parce qu'« il n'y a pas de solutions de transport en commun » (19 %) ou que les « frais de déplacement sont trop élevés » (19 %).
- **L'usage des alternatives à la voiture en zone rurale est presque systématiquement caractérisé par la contrainte :**
  - **Lorsque les transports collectifs existent, ils sont peu attractifs en termes de fréquence et de confort :** 57 % des ruraux trouvent les lieux d'attente inconfortables, 44 % sont insatisfaits des horaires (et 42 % des ruraux non-usagers des transports en commun déclaraient en 2022 que les horaires étaient le principal frein à leur utilisation)
  - **Lorsque le covoiturage est pratiqué, c'est pour 28 % d'entre eux car il n'y a pas d'autres solutions** (contre 12 % au national) ; et le souhait de réduire ses dépenses, s'il est important (36 %) est une incitation beaucoup moins forte qu'au national, où c'est la raison principale pour un covoitureur sur deux.

- **Alors qu’au national le vélo n’est que très peu utilisé par contrainte, c’est le cas pour 34 % des ruraux.**
- L’intermodalité peine à devenir une habitude : **60 % des ruraux utilisent un seul mode de transport**, contre 46 % à l’échelle nationale. La mono-modalité est plus marquée chez les ruraux possédant une voiture (64 %) que ceux n’en possédant pas (60 %). Par ailleurs, l’intermodalité est souvent pratiquée par les personnes ayant un comportement « hyper mobile » ; or **les habitants des territoires ruraux se déplacent moins fréquemment** que les autres (seulement 57 % d’entre eux se déplacent tous les jours, contre 65 % au national)

### Mobilité et climat, le cercle vicieux des territoires ruraux

- La conscience environnementale ne semble pas être liée au lieu d’habitation, et 4 ruraux sur 5 sont préoccupés par les questions environnementales. Par contre, quand on interroge les Français sur l’impact de nos déplacements sur la pollution et la dégradation de l’environnement, **les habitants des territoires ruraux sous-estiment cet impact** par rapport aux habitants des territoires urbains (31 % à répondre que cela y contribue « beaucoup » contre 40 % chez les urbains).
- 46 % des Français ont déclaré que **les aléas climatiques de ces cinq dernières années ont eu un impact sur leur mobilité, mais cela ne concerne que 41 % des habitants des zones rurales**. Cependant, quand ils ont été touchés, **les ruraux ont plus largement renoncé (69 %) que changé de mode de déplacement (19 %)**, alors que c’est l’inverse pour les habitants des territoires urbains (59 % de renoncements et 33 % de changement de mode). Or, ceux qui ont changé de mode ont pour moitié effectué un **report modal des modes « sans habitacle » (marche, vélo) vers la voiture thermique**. Quand la voiture n’est plus une solution, il ne reste donc plus qu’à renoncer. Alors que la crise sanitaire en 2020 avait entraîné une désertion des transports en commun et qu’il fallu attendre 4 ans pour retrouver un taux d’occupation similaire des transports en commun à 2019, on peut d’ores et déjà s’inquiéter d’un report modal vers la voiture lié aux aléas climatiques – qui vont continuer de se multiplier et de s’aggraver – d’autant plus rapidement que l’on n’agira pas pour décarboner nos mobilités.

### L’information et l’accompagnement, levier nécessaire pour accompagner le changement de pratique

- Le manque de connaissance des aides en matière de mobilité est partagé par l’ensemble de la population française : seulement 8 % des Français connaissent les aides à la conversion, et seulement 7 % en ont bénéficié. Cependant, quand on interroge les raisons pour lesquelles ils n’ont pas cherché à obtenir une aide financière à la conversion vers un véhicule plus propre, **les habitants des territoires ruraux mettent plus en avant le fait que « cela restera toujours trop cher (30 % contre 25 % au national) ou qu’ils ne peuvent « pas changer de mode de transport » (21 % contre 17 % au national).**
- Si on a pu observer une **nette augmentation de la connaissance des Zones à Faibles Emissions dans les territoires ruraux (de 19 % en 2022 à 46 % en 2024), 60 % des ruraux déclarent toujours ne pas connaître du tout la réglementation**. Dans le cadre de la mise en place des zones à faibles émissions, la limitation de circulation dans les villes ne concernera pas uniquement les habitants de ces zones, mais également les ruraux qui viennent notamment pour y travailler. S’il est nécessaire de penser l’accompagnement de tous les publics vis-à-vis de la ZFE pour en favoriser l’acceptabilité sociale, une attention particulière doit être portée aux habitants des territoires ruraux, car ils sont **26 % à indiquer qu’ils renonceraient à se déplacer (contre 19 % des urbains) et 15 % à être prêts à ne pas circuler en règle (contre 11 % des urbains)**. A l’inverse, si 28 % des

urbains indiquent qu'ils utiliseraient une autre solution de transport, c'est le cas de seulement 15 % des ruraux.

### Penser la transition écologique juste des mobilités

- Le manque et la méconnaissance des alternatives et la facilité que représente la voiture crée finalement un effet double-peine pour les habitants des territoires ruraux : ils sont à la fois dans **une plus grande précarité de mobilité, tout en contribuant plus fortement sur l'environnement**, non pas par choix mais bien au contraire **par manque de choix**. Or, dans un climat de tension économique et écologique, le combat entre le porte-monnaie et la planète doit pouvoir se résoudre positivement : **sortir de la dépendance à la voiture individuelle thermique, c'est permettre à tous de se déplacer plus, plus librement et plus durablement**.
- Il y a donc un véritable besoin de développer des alternatives qui soient attractives en termes de prix, mais également en termes d'offre de mobilité (ponctualité, confort, sécurité). En effet, dans l'édition précédente du Baromètre des Mobilités du Quotidien (2022), on avait interrogé les Français sur les freins au passage vers chaque mode alternatif. Il en est ressorti que **pour les transports en commun, le covoiturage, le vélo ou la voiture électrique, le premier frein à l'usage dans les territoires ruraux est le manque d'infrastructures ou, quand elle existe, son inaccessibilité** (arrêt de transport en commun, aire de covoiturage, itinéraire cyclable sécurisé, borne de recharge électrique). Dans le cas des transports en commun, les horaires sont également une contrainte (42 %). Alors 28 % des ruraux déclarent avoir un vélo en état de marche mais inutilisé dans leur foyer, ils déclarent ne « pas avoir de vélo adapté », ce qui laisse entendre qu'un vélo de type VAE, ou cargo, pourrait mieux convenir à leurs usages.

## LA TRANSITION ECOLOGIQUE JUSTE DES MOBILITES NE POURRA PAS SE FAIRE SANS LES TERRITOIRES RURAUX

Parce que la dépendance à la voiture et le manque d'alternatives adaptées aux besoins des habitants des territoires ruraux contribuent à la fracture territoriale et sociale, nous devons inverser la tendance. Nous devons proposer des solutions de mobilité pour tous, qui permettent à chacun de se déplacer librement peu importe son lieu de résidence ou sa catégorie sociale, et accompagner chaque individu face à la nécessaire décarbonation de nos mobilités.

Dans cette transition, la sensibilisation, l'information et la formation aux solutions de mobilité existantes est la clé pour faire advenir le changement de comportement en matière de mobilité. La voiture étant encore trop vue comme l'alpha et l'oméga par les habitants des territoires ruraux comme par les décideurs politiques, le **développement du métier de conseiller mobilité est essentiel, notamment pour proposer des solutions aux plus fragiles, autant les territoires ruraux que les publics précaires**.