



La mobilité aujourd'hui : accélératrice de précarité et polluante

La révolution industrielle a bouleversé la mobilité en Europe : à partir des années 1820, le chemin de fer et les transports urbains changent notre rapport au temps et à l'espace. Le réseau ferroviaire s'étend sur le continent pour permettre d'abord un échange accru des marchandises, puis le voyage¹.

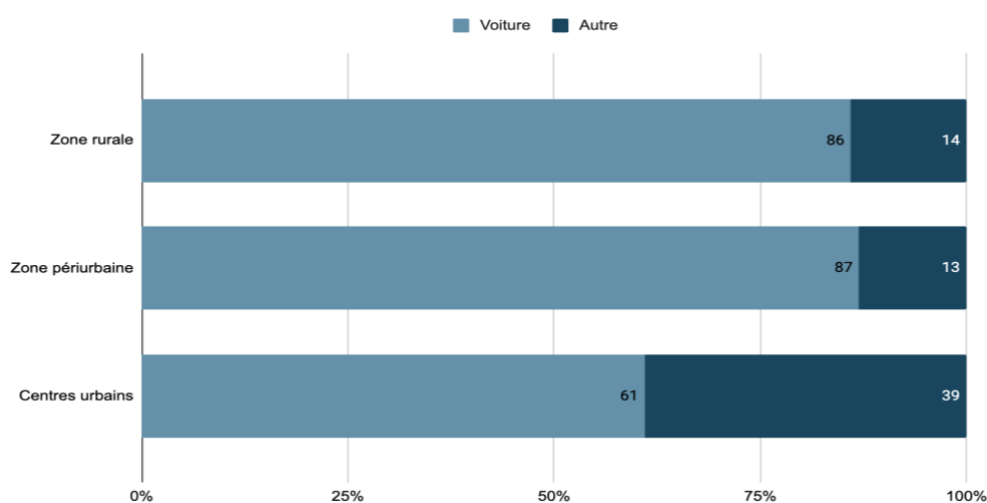
Aujourd'hui, la mobilité en France est centrée autour de la voiture (A), ce qui a des conséquences multiples et désastreuses (B).

A. Un constat alarmant

1. Les mobilités en France : la place de la voiture.

Malgré cette révolution, le temps accordé par l'individu à ses trajets et leur nombre sont restés stables (3 à 4 trajets par jour, et une heure par jour). En réalité, c'est la distance en km parcourus qui a, elle, explosé. Il y a deux siècles, en France, un individu parcourait en moyenne 4 à 5 km par jour. Aujourd'hui, il en parcourt 10 fois plus. Du pas, au train, puis à la voiture : la vitesse a changé radicalement notre rapport à l'espace².

Aujourd'hui, le concept de mobilité camoufle la place toujours majoritaire accordée à la voiture. Quand [87 % de la population quitte son domicile quotidiennement pour aller travailler, faire les courses, rencontrer des amis, effectuer des démarches, 75% des Français utilisent principalement la voiture pour leurs déplacements quotidiens](#), selon une étude IPSOS de 2022 en France.



Pourcentage de Français ayant majoritairement recours à la voiture en fonction des zones.

Source : IPSOS, 2022.

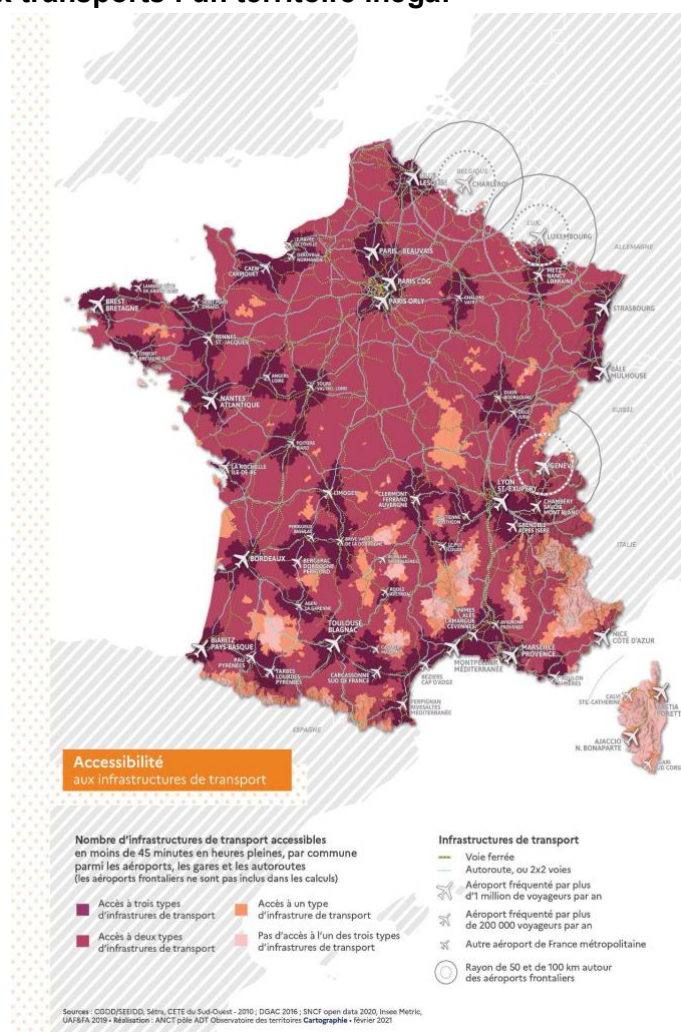
¹ "L'Europe, berceau de la mobilité" Atlas des mobilités 2022, p.8.

² "La vitesse au point mort" Atlas des mobilités 2022, p. 10.



Le recours majoritaire à la voiture sur le territoire est multifactoriel. C’est d’abord un moyen de transport accessible (avec la hausse des revenus, la facilité à s’approvisionner en pétrole, énergie jusqu’alors peu chère et abondante). Les politiques publiques ont également rendu possible ce “tout voiture” : le territoire a été façonné par la voiture, ce qui a facilité l’étalement, et la dispersion de l’habitat et des activités qui ont poussé en retour l’utilisation de la voiture.³ Enfin, la voiture joue un rôle important dans nos imaginaires : liberté, autonomie, plaisir, véhiculé par la publicité et qui pousse à continuer à utiliser ce mode de transport. [En 2019, le groupe PSA Peugeot Citroën a dépensé 1,7 milliard d’euros de communication en France, dont 915 millions en publicité.](#)

2. L’accès aux transports : un territoire inégal⁴



Source : Observatoire des territoires, 2021.

³ “Toujours plus de kilomètres”, Atlas des mobilités 2022, p. 12.

⁴ <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/visiotheque/2019-2020-rapport-planche-9-accessibilite-aux-infrastructures-de-transport>



Les disparités territoriales en matière d'infrastructures de transports sont importantes : pour certaines zones, l'usage de l'automobile est rendu indispensable par les faibles densités d'occupation, par la faiblesse de l'activité économique et des services de transport autres que scolaires, et les distances plus élevées. [Près du quart de la population métropolitaine vit sur ces territoires et son revenu est inférieur à la moyenne](#), alors même qu'elle est particulièrement vulnérable aux fluctuations du prix du carburant⁵.

En France, en 2018, plus de sept millions de personnes en âge de travailler, soit 20 % de la population active, rencontrent des difficultés pour se déplacer⁶. [Or, une mobilité plus difficile conduit à une insertion plus difficile dans l'univers professionnel, ce qui limite à son tour les ressources et donc la mobilité.](#)

[Étude de cas à Marseille :](#)

L'inégalité aux transports, vecteur de ségrégation sociale.

D'après Kamel Guemari⁷, les quartiers nord de Marseille, situés sur les hauteurs de la ville, subissent une réelle ségrégation sociale. Certains quartiers ne sont plus desservis par les bus, laissant les personnes âgées sans possibilité d'accéder à une pharmacie ou une boulangerie. Il dénonce l'impossibilité pour ces populations de connaître leur territoire. Marseille a beau être cernée par la mer, [plus de deux enfants des quartiers nord sur trois ne savent pas nager. "Vous êtes dans la tour avec le dealer en bas, vous avez pas le transport en commun, vous avez pas la mer à portée de main, vous avez pas la piscine à portée de main, vous avez pas les bonnes écoles", relate Samia Ghali, la maire du 8ème secteur de Marseille, qui inclut une partie des Quartiers Nord.](#)

Cet exemple est une nouvelle illustration de la corrélation entre dérèglement climatique et inégalités sociales.

👉 Pour plus d'informations, vous pouvez consulter le rapport "[Un climat d'inégalités](#)", rédigé par Notre Affaire À Tous.

⁵ "Toujours plus de kilomètres", Atlas des mobilités 2022, p. 12.

⁶ <http://www.mobiliteinclusive.com/etude-mobilite-insertion-acces-emploi/>

⁷ Ancien salarié du Mac Do Saint-Barthélémy à Marseille, militant au sein de "l'Après M" pour créer, toujours dans les locaux du Mac Do, un fast-social-food.



B. Les conséquences désastreuses du “tout voiture”

1. Des conséquences écologiques à considérer dans leur globalité

Penser globalement les émissions de GES liées à la voiture implique de prendre en compte les émissions *directes* : liées à l'énergie consommée lors de l'utilisation du véhicule (ex pour un SUV thermique : 140 grammes de CO₂ émis par km, contre 0,2 g pour un vélo électrique). Mais également les émissions *indirectes* : la production de l'énergie (extraction, transport, raffinage, distribution); la construction des véhicules et leur entretien; les infrastructures (construction et maintien)⁸.

2. Des conséquences sanitaires qui touchent les plus vulnérables

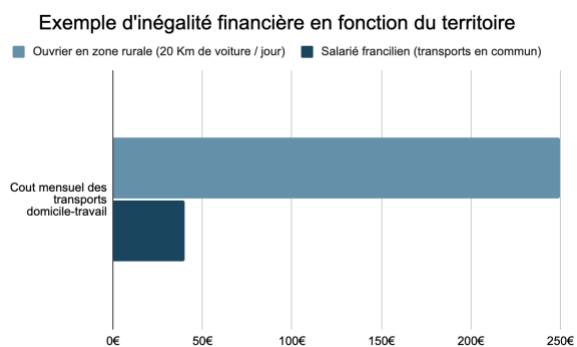
L'une des répercussions les plus visibles du “tout voiture” réside dans la pollution atmosphérique : en plus des GES, l'utilisation de la voiture est source d'émission de particules fines. [Si tout le monde est touché par la pollution de l'air, “les populations pauvres peuvent plus difficilement se soustraire à des conditions défavorables - en partant en week-end, en vacances ou en déménageant - faute de ressources suffisantes”, selon Jodie Soret, chargée de campagne contre la pollution de l'air à l'Unicef.](#)

Parmi les populations précaires, les personnes les plus vulnérables sont les enfants. [Selon l'Organisation mondiale de la santé](#), plus de trois enfants sur quatre respirent un air toxique en France, ce qui peut conduire à développer des [allergies](#), de [l'asthme](#), des [troubles cognitifs](#), et mener à leurs [morts](#). [La justice britannique a d'ailleurs reconnu pour la première fois le lien de causalité entre la mort d'une enfant, après des crises d'asthme, et la pollution atmosphérique à Londres.](#) En effet, il a été démontré que les séjours aux urgences de la petite fille étaient corrélés aux pics de pollution autour de son domicile, elle qui habitait près d'une voie de circulation très dense.

3. Des conséquences financières, accélératrices de précarité

Selon une étude menée par la Fondation pour la Nature et l'Homme et Wimoov, en 2021 en France, [13,3 millions de personnes sont en situation de précarité mobilité](#), soit 27,6% de la population totale des 18 ans et plus. Leurs difficultés à se déplacer sont plurifactorielles : précarité carburant (difficulté à s'alimenter en carburant du fait de bas revenus), critère(s) de vulnérabilité (voiture vieillissante, longs trajets), dépendance à la voiture, absence de moyen de transport (pas de voiture, ni d'abonnement à un moyen de transport collectif). Rappelons que si ces facteurs de précarité peuvent se cumuler entre eux, la précarité mobilité peut également se cumuler avec la [précarité énergétique](#) (12 millions de personnes) et la précarité alimentaire (entre 5 à 7 millions de personnes). Ainsi, 80% des ouvriers affichent une dépendance à la voiture.

⁸ “Cinq leviers pour lever le pied” Atlas des mobilités 2022, p.14.



Source : “Inégaux face à la mobilité”, Observatoire des inégalités, décembre 2017, Jean-Pierre Orfeuil⁹.

⁹ <https://www.inegalites.fr/Inegaux-face-a-la-mobilite#nh3>