

Communiqué de presse

MOBILITÉS DU QUOTIDIEN : 15 MILLIONS DE FRANÇAIS.ES EN PRÉCARITE DE MOBILITÉ

Wimoov, association qui œuvre en faveur de la mobilité inclusive et durable, publie ce jour la 3^{ème} édition de son Baromètre des Mobilités du Quotidien, réalisé en 2023 auprès d'un échantillon de près de 12 500 personnes dans la France entière y compris en Guadeloupe.

Ce baromètre livre tous les deux ans une photographie des usages et des représentations des Français.es dans leurs mobilités du quotidien et vise à identifier les situations et les facteurs de précarité dans ce domaine.

Les résultats du 3^{ème} baromètre mettent en évidence une progression inquiétante de la précarité voire une émergence de la grande précarité dans les mobilités du quotidien. 15 millions de Français.es de plus de 18 ans sont en situation de précarité de mobilité, ils étaient 13,3 millions dans le 2^{ème} baromètre.

Cette enquête laisse apparaître également en filigrane d'importantes disparités socio-culturelles et territoriales -notamment entre centres et périphéries- dans les pratiques de mobilité avec une fracture entre des publics qui cumulent les difficultés et d'autres qui disposent à l'inverse de nombreux atouts pour se déplacer sans contrainte et évoluer vers l'usage de modes durables.

Désormais, près d'1 Français.e sur 3 n'a pas la liberté de choisir la façon de se déplacer : des personnes cumulant bas revenus, dépenses élevées en carburant, longues distances à parcourir et/ou absence d'alternative à la voiture, auxquelles s'ajoutent les personnes qui ne disposent d'aucun moyen de mobilité. Cette précarité touche toutes les générations, en ville, en banlieue, à la campagne, les actifs comme les inactifs.

Etudiés pour la première fois dans ce baromètre, les déplacements sont aussi impactés par les aléas climatiques, avec davantage de renoncements et un report modal sur la voiture, ce qui vient amplifier à la fois ce phénomène de dépendance... et les conséquences sur le climat.

En partenariat avec :



COMMUNIQUE DE PRESSE - SOUS EMBARGO JUSQU'AU 19 SEPTEMBRE 2024 - 12 H

Les résultats du baromètre viennent également questionner l'efficacité des politiques publiques. En effet, les dispositifs d'information et d'aide pour réduire la dépendance à la voiture individuelle n'ont manifestement pas touché leur cible. 2/3 des Français-es, et plus particulièrement ceux appartenant à une catégorie socioprofessionnelle défavorisée, ont une connaissance insuffisante ou inexistante des aides permettant d'acquérir un véhicule plus propre.

« Wimoov œuvre depuis 25 ans en faveur d'une mobilité durable et inclusive, en agissant quotidiennement dans les territoires aux côtés des acteurs publics et privés de la mobilité, de la solidarité, de l'emploi, et du développement durable pour proposer des solutions à tous les publics en situation de précarité. » indique Florence Gilbert, Directrice Générale de Wimoov. *« Pour pouvoir orienter efficacement nos actions, il est indispensable d'avoir une vision à grande échelle des difficultés rencontrées dans les mobilités du quotidien et d'en identifier les causes. Le baromètre que nous menons depuis 2019 révèle une situation inquiétante, qui ne cesse de se dégrader. La précarité dans la mobilité vient se cumuler ou génère d'autres formes de précarités. Celles-ci viennent creuser davantage les fractures sociales et territoriales, avec les risques de recroquevillement et de polarisation extrême de l'opinion qui en découlent. Nous appelons les acteurs de la mobilité à s'unir pour améliorer les mobilités du quotidien »*

LES GRANDS ENSEIGNEMENTS DE LA 3^{EME} ÉDITION DU BAROMÈTRE DES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN

Une aggravation de la précarité de mobilité et une émergence de la grande précarité de mobilité

La précarité de mobilité résulte d'une combinaison de plusieurs vulnérabilités et facteurs qui conduisent à ce que les personnes n'ont plus la liberté de se déplacer comme et autant qu'elles le souhaitent ou le doivent ; ou qui doivent renoncer à se déplacer.

10 millions de Français.es de plus de 18 ans sont en précarité de mobilité au sens de l'indicateur précarité mobilité, auxquels s'ajoutent 5 millions n'ayant accès à aucun équipement de transport à titre individuel. Soit un total de 15 millions de Français.es dont 1,7 million de plus qu'en 2021.

En raison de l'impact de la hausse des carburants sur le pouvoir d'achat des ménages à bas revenus, dépendants de la voiture individuelle, doivent soit rogner sur d'autres postes essentiels de la vie quotidienne (alimentation, énergie, chauffage, ...), soit renoncer à se déplacer. **A ce stade, les personnes entrent dans une situation de grande précarité de mobilité.**

Focus sur l'indice de précarité mobilité de Wimoov

Wimoov calcule, à partir des données du Baromètre des Mobilités du Quotidien, 6 facteurs qui reflètent différentes causes (ressources financières, dépense en énergie, condition de mobilité) et dimensions (économique, technique, géographique). En les croisant, il est possible d'identifier trois situations distinctes et complémentaires : la précarité carburant, la vulnérabilité en matière de mobilité et la dépendance à la voiture. L'addition de ces précarités permet de déterminer l'indice.

Les analyses et les calculs ont été réalisés à partir d'une méthode inspirée des travaux d'Audrey Berry, de Céline Guivarch, d'Yves Jouffe et Nicolas Coulombel publiés en 2016 dans un article intitulé "Comment mesurer la précarité énergétique en matière de transport".

Des facteurs multiples

- **Une forte progression des renoncements à la mobilité**

En 2023, **40 % des personnes interrogées indiquent avoir été obligées au moins 1 fois de renoncer à un déplacement** au cours des 5 dernières années.

Plus d'un tiers des personnes ayant renoncé au moins une fois (38 %) a renoncé régulièrement à un déplacement et rencontre donc des difficultés persistantes à se déplacer. 19 % des répondant-e-s ont dû renoncer plus de 5 fois à un déplacement.

Les déplacements du quotidien les plus souvent affectés sont les visites à un proche, les activités sportives et de loisirs ainsi que les rendez-vous médicaux.

Pour 23 % des répondant-e-s, le renoncement est lié à l'absence de solution de transport en commun. Les autres motifs invoqués sont les temps de déplacement trop longs, les frais de déplacement trop élevés ou la complexité des transports.

Ce sont les **publics fragiles qui sont les plus concernés par ces renoncements**. Parmi ceux qui ont dû renoncer à un déplacement plus de 5 fois en 5 ans, 43 % sont des demandeur-euse-s d'emploi de longue durée, 29 % sont des personnes n'ayant pas le permis de conduire, 27 % sont des personnes issues d'un foyer à faibles revenus (moins de 1000 € nets mensuels).

Les demandeur-euse-s d'emploi, les jeunes et les personnes n'ayant pas le permis de conduire sont les plus « renoncateurs ». Les demandeur-euse-s d'emploi cumulent les vulnérabilités : 23 % renoncent à la visite d'un proche, 25 % à un rendez-vous médical, 18 % à un rendez-vous administratif et 30 % renoncent à un emploi.

- **Une dépendance accrue à la voiture individuelle**

- **en dépit de l'augmentation du prix des carburants**

Le baromètre a comparé en 2021 et 2023 l'impact de différents scénarios de hausse du prix du carburant (de + 15 % à + 100 %) sur l'usage de la voiture personnelle.

Il apparaît qu'une explosion des prix du carburant, même si elle est perçue comme une contrainte, n'entraînerait pas de renoncement significatif, partiel ou complet à la voiture. **La dépense en carburant, bien que croissante et impactante sur le quotidien des Français-es, demeurerait incompressible.**

De plus, pour 45 % des automobilistes (53 % en zone rurale et 59 % en zone périurbaine), elle n'a eu aucun impact sur leurs habitudes malgré le fait qu'elle les ait contraints un peu ou beaucoup pour 48 % d'entre eux.

Cette dépendance accrue à la voiture, malgré la hausse du carburant, est un facteur important de précarité de mobilité, voire de grande précarité de mobilité pour les personnes à faibles revenus qui doivent alors rogner sur d'autres dépenses essentielles. Les personnes en précarité ne pourront plus augmenter leurs dépenses en carburant, le plafond de verre est atteint.

COMMUNIQUE DE PRESSE - SOUS EMBARGO JUSQU'AU 19 SEPTEMBRE 2024 - 12 H

- **les réglementations anti-pollution, une double peine pour les populations défavorisées dépendantes à la voiture**

En 2021, près des trois-quarts des répondant-e-s ignoraient ce qu'est une zone à faibles émissions (ZFE). En 2023, ils sont désormais 47 % à savoir de quoi il s'agit, probablement grâce à une communication accrue dans les territoires concernés.

Pour autant, 73 % des répondant-e-s affirment ne pas connaître du tout ou ne « plutôt pas » savoir quelles sont les règles qui régissent la circulation au sein d'une ZFE.

Ce constat est d'autant plus préoccupant que 54 % des personnes interrogées ne possèdent pas de vignette Crit'Air ou ne « savent pas », alors que celle-ci est obligatoire pour circuler dans les ZFE.

Or il est probable que les automobilistes n'ayant pas de vignette Crit'Air soient réticents à afficher que leur véhicule pollue, car à l'inverse, la plupart des personnes qui en possède une ont des Crit'Air 1 (19 %) ou 2 (18 %), c'est-à-dire pour des voitures qui ne sont pas ou peu inquiétées par les mesures liées aux ZFE.

Les inégalités sociales sont patentées : les véhicules anciens et plus fortement émetteurs de particules fines sont surtout possédés par les catégories socioprofessionnelles défavorisées (61 % des employés, 57 % des ouvriers, 58 % des demandeurs d'emploi, et seuls 31 % des cadres). L'absence de vignette Crit Air est beaucoup plus fréquente auprès de ces mêmes populations, dans des proportions sensiblement équivalentes. Ce phénomène touche également davantage les personnes dépendantes de la voiture thermique pour leurs déplacements, notamment celles habitant les zones peu denses (57 %) et celles ayant des dépenses mensuelles de carburant supérieures à 150 €.

De fait, la mise en place des ZFE est beaucoup plus contraignante pour les publics les moins favorisés, dépendants à la voiture thermique, et qui n'ont pas nécessairement les moyens d'accéder à des solutions alternatives.

Dépendance à la voiture individuelle : des freins tenaces au changement

- **Un fort attachement à la voiture individuelle**

11,5 % des répondant.es sont dépendant.es à la voiture individuelle, vs 10,5 % en 2021. Parmi les alternatives proposées, le vélo est encore trop souvent considéré comme un loisir et non un mode de transport du quotidien. La voiture électrique, de façon surprenante, peut être envisagée par 25 % des personnes interrogées, même si 20 % invoquent le manque de bornes de recharges électriques.

- **Des dispositifs d'aide à la conversion méconnus et sous utilisés**

67 % des Français-es ont une connaissance insuffisante ou inexistante des aides financières facilitant le passage à une voiture plus propre ou à un vélo.

Seules 7 % des personnes interrogées estiment en avoir une très bonne connaissance.

Ce faible pourcentage confirme le besoin significatif de sensibilisation aux aides disponibles. 69 % des Français-es ne connaissent pas non plus le site primealaconversion.gouv et donc la possibilité d'être accompagnés pour passer à un véhicule plus propre.

86 % des répondant-e-s n'ont jamais obtenu une aide financière à la reconversion pour leur mobilité.

Ce sont les personnes les plus précaires ou isolées qui ont le moins connaissance de ces aides :

- les jeunes : 36 % des 18-24 ans et 40 % des étudiant-e-s,
- les personnes sans activité : 35 % des demandeur-euses d'emploi et 41 % des personnes au foyer
- Les personnes peu qualifiées : 43 % des personnes titulaires d'aucun diplôme ou d'un Certificat d'Etudes Primaires,

COMMUNIQUE DE PRESSE - SOUS EMBARGO JUSQU'AU 19 SEPTEMBRE 2024 - 12 H

- les personnes éloignées des centres urbains : 37 % des habitant·es de communes peu denses,
- les ménages aux faibles revenus : 42 % des personnes issues de foyer dont les revenus ne dépassent pas 1000 € par mois. A l'inverse, le profil type du bénéficiaire de l'aide à la conversion est une personne issue d'un foyer dont les revenus nets sont supérieurs à 4000 € par mois.

- **Une perception négative des transports en commun... par ceux qui ne les utilisent pas**

Cette représentation constitue un frein de plus pour renoncer partiellement ou totalement à la voiture. Par exemple, 62 % des non-usager·ère·s n'ont pas confiance dans la ponctualité des transports en commun alors que 66 % des usager·ère·s disent avoir confiance 47 % des non- usager·ère·s éprouvent un sentiment d'insécurité contre 27 % des usager·ère·s, et 73 % des non- usager·ère·s considèrent les lieux d'attente inconfortables contre 50 % des usager·ère·s.

Les catégories socioprofessionnelles plutôt défavorisées (ouvriers et employés) ont également tendance à avoir une image globalement plus négative des transports en commun que la moyenne.

Les enquêté·e·s se déclarant **sceptiques par rapport aux questions environnementales ont systématiquement et en proportion remarquable des réponses très négatives** par rapport aux transports en commun dans tous les domaines abordés (sécurité, confort, fiabilité...).

Enfin, le sentiment de difficulté lié à la planification d'un trajet reste un frein majeur pour la moitié des Français·es.

La perception de l'impact général de la mobilité s'érode, celle de l'impact individuel progresse légèrement.

- **Une conscience environnementale en déclin**

Concernant l'écologie et les questions environnementales, près de 3 Français·es sur 4 considèrent que la situation environnementale est très préoccupante ou alarmante. Ce constat est cependant en déclin (-8 points) depuis l'édition 2019.

- **La perception de l'impact général de la mobilité s'érode, celle de l'impact individuel progresse légèrement.**

Sur la période 2019-2023, 9 % en moins des personnes interrogées considèrent que les déplacements effectués collectivement contribuent à la dégradation des conditions environnementales, diminuant ainsi à 36 %. Si la dissonance cognitive traditionnelle observée entre l'impact collectif et l'impact individuel se maintient, ce dernier est en progression de 7 % par rapport à 2019 et 12 % par rapport à 2021 pour les modalités « un peu » et « beaucoup ».

Selon les catégories de population ou certaines variables, les réponses entre l'impact général perçu et l'impact personnel perçu apparaissent très différentes. On remarque notamment que :

L'âge est un facteur important. Alors que les 18-34 ans sont plus conscients que la moyenne à l'échelle générale comme à l'échelle individuelle de la mobilité, les 75 ans et plus le sont beaucoup moins.

Les cadres et professions intellectuelles supérieurs ont une conscience plus élevée du rôle des déplacements dans la dégradation de l'environnement à un niveau global et personnel, avec notamment une progression sur ce dernier point par rapport à 2021.

Il en va de même pour **les usager·ère·s des transports en commun ainsi que les cyclistes du quotidien.** Alors que les personnes utilisant un vélo en mode principal ont tendance à surestimer leur impact personnel, les Français·es disposant d'un véhicule thermique le sous-estiment.

Au contraire, les automobilistes évaluent plus faiblement l'impact de leurs déplacements sur l'environnement.

COMMUNIQUE DE PRESSE - SOUS EMBARGO JUSQU'AU 19 SEPTEMBRE 2024 - 12 H

- **L'impact significatif des aléas climatiques sur les mobilités du quotidien**

Pour la première fois, le baromètre a interrogé le panel sur l'impact des aléas climatiques (canicule, sécheresse, incendie de forêt, inondation, grand froid, tempête) au cours des 3 dernières années sur leurs mobilités.

46 % des Français-es affirment que les aléas climatiques ont eu un impact sur leurs mobilités : 18 % ont dû changer de mode de transport tandis que 30 % ont dû renoncer à se déplacer ponctuellement ou durablement.

Parmi ceux qui ont changé de mode de transport, près de la moitié s'est reportée sur un mode de déplacement thermique ou hybride. Autrement dit, ils ont opté pour une solution qui participe elle-même au dérèglement climatique et à la multiplication des aléas climatiques.

Représentations et pratiques des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle : les principaux points à retenir

L'observation des pratiques montre que de nombreux Français-es combinent plusieurs modes de déplacements en fonction des possibilités et des besoins en particulier dans les grandes villes. L'usage de la voiture pourrait de fait lui-même s'inscrire comme un recours ponctuel répondant à des besoins spécifiques, combiné aux modes alternatifs le reste du temps.

- **Les transports en commun plébiscités pour leur efficacité et globalement appréciés... mais aussi utilisés par contrainte**

17 % des Français-es ont pour mode principal les transports en commun répartis entre les transports en commun urbains (14 %) et les transports régionaux (3 %).

Si la raison prédominante du choix des transports en commun est la rapidité du trajet, notamment en zone urbaine dense et particulièrement à Paris, ce mode de déplacement est aussi un usage contraint, tant pour des motifs économiques que par manque d'alternatives. Ce dernier étant souligné principalement par les étudiant-e-s, les demandeur-euse-s d'emploi et les ménages précaires.

Parmi ces usager-ère-s, ceux qui ont l'appréciation la plus négative des transports en commun sont ceux-celles qui par ailleurs utilisent leur voiture de manière intensive.

A l'inverse, les non-usager-ère-s sont 62 % à penser que les transports en commun n'arrivent pas à l'heure et 44 % d'entre eux pensent que la voiture est moins chère.

Ceci montre que les représentations à l'égard des transports en commun évoluent positivement à l'épreuve de l'expérience.

- **La voiture électrique, un investissement des ménages les plus aisés pour réduire leurs dépenses, mais considérée comme trop chère par les ménages modestes**

La voiture électrique n'est utilisée que par 3 % des répondant-e-s en mode principal et 2 % en mode secondaire, tandis que seuls 4 % en sont équipés. **48 % de ces usager-ère-s le sont pour des raisons économiques et 41 % pour des motifs environnementaux.**

- 53 % des automobilistes n'envisagent pas d'acquérir une voiture électrique.
- 71 % d'entre eux estiment ne pas avoir ou sans doute pas avoir les moyens d'en acquérir une. Cette affirmation est d'autant plus marquée chez les demandeur-euse-s d'emploi, les employé-e-s et ouvrier-ère-s et les ménages dont le revenu est inférieur à 1500 € par mois. C'est également le cas chez les personnes se déclarant sceptiques face à l'urgence environnementale ainsi que les habitant-e-s des communes rurales.
- A l'inverse, 65 % des automobilistes ont déjà pensé à faire l'acquisition d'une voiture électrique.

COMMUNIQUE DE PRESSE - SOUS EMBARGO JUSQU'AU 19 SEPTEMBRE 2024 - 12 H

- Enfin, 61 % des automobilistes classiques considèrent que la disponibilité de bornes de recharge de voitures électriques proche de chez eux est “assez difficile, très difficile voire impossible”.

L'hypothèse de la location longue durée d'une voiture électrique est une solution jugée plus acceptable que l'achat, 39 % des personnes interrogées affirment pouvoir l'envisager.

- **Le covoiturage, solution informelle des automobilistes au budget qui se resserre**

Pour 50 % des répondant-e-s, le covoiturage au quotidien est une solution qui répond au souhait de réduire ses dépenses. Pour 27 %, cela correspond à une prise de conscience environnementale.

Les personnes les plus susceptibles d'être les passager-ère-s sont les étudiant-e-s, les plus de 75 ans, les personnes à faibles revenus, tandis que les conducteur-riche-s se situent plutôt dans les CSP moyennes.

41 % des automobilistes ayant des dépenses élevées de carburant (+ de 100 € par mois) sont particulièrement susceptibles d'être covoitureur-euse-s conducteur-riche-s ou passager-ère-s en alternance. Il s'agit de personnes prêtes à adopter le covoiturage pour conserver leur mode de déplacement malgré le coût de plus en plus élevé que la voiture induit.

Le covoiturage « formel » ou « institutionnalisé » rencontre d'immenses difficultés : seuls 8 % des adeptes le sont devenus « un peu » ou « totalement » grâce au Plan covoiturage du gouvernement, tandis qu'en dehors du « symbole » BlaBlaCar, qui agrège 46 % du trafic, aucune plateforme de mise en relation, publique ou privée, ne dépasse les 7 % du public de covoitureur-euse-s actuel-les. Au contraire, 37 % s'organisent sans appui d'un opérateur.

- **Sport-santé, combinaison gagnante pour inciter à la pratique cycliste**

Pour 53 % des cyclistes du quotidien, la motivation première de ce mode de déplacement est la possibilité de se maintenir en bonne condition physique. Les économies potentielles réalisées (24 %), l'efficacité (21 %) ou encore les considérations environnementales (18 %) viennent loin derrière.

La volonté de garder la forme grâce à la bicyclette concerne davantage les cyclistes des espaces peu denses, villes et bourgs ruraux de moins de 20 000 habitant-es (60 % d'entre eux), alors que dans les grandes métropoles, c'est la rapidité qui prévaut.

- **La marche, un mode de déplacement pour se maintenir en forme**

Pour 57 % des personnes interrogées, la motivation pour se déplacer à pied est de se maintenir en forme. Ce motif est d'autant plus marqué chez les personnes de plus de 65 ans qui sont 71 % à l'affirmer.

La moitié de la population générale marche régulièrement au quotidien. Cette proportion s'élève à 65 % chez les habitant-es des villes et des centres des grandes métropoles. Les 65-74 ans (59 %) et les cadres et professions intellectuelles supérieures (57 %) sont surreprésentés, à l'instar des personnes disposant d'un mode de transport a priori vertueux pour l'environnement et celles bien dotées en solutions alternatives à la voiture individuelle.

A l'inverse, 27 % de la population ne marche pas ou seulement à de rares occasions.

Le pool de marcheurs occasionnels est constitué en grande partie de personnes souffrant d'isolement, qu'il soit social, économique ou géographique. Il s'agit aussi d'un public peu sensible aux questions environnementales et qui se déplace peu, pour des raisons financières, de perte d'autonomie, d'éloignement des commerces et services ou bien du manque d'espaces publics favorables à la marche.

COMMUNIQUE DE PRESSE - SOUS EMBARGO JUSQU'AU 19 SEPTEMBRE 2024 - 12 H

Les propositions de Wimoov

Face aux dangers pour la cohésion sociale et territoriale de notre société que représente la précarité dans la mobilité du quotidien, **il est urgent de repenser nos mobilités pour qu'elles soient abordables, acceptables et désirables par et pour tou.tes**. Wimoov appelle à réagir collectivement via une mobilisation renforcée et à mettre en œuvre la mobilité inclusive essentielle à l'insertion sociale et professionnelle, à la lutte contre la précarité, et à la cohésion de notre société.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), en consacrant le changement d'une logique d'infrastructure vers une logique de besoins des usager·ère·s, a ouvert le champ des possibles. Mais sans définir les moyens pour y parvenir, elle tarde encore à être mise en œuvre.

Wimoov insiste pour que les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) se saisissent pleinement de la compétence mobilité solidaire obligatoire inscrite dans la LOM. Celle-ci mériterait par ailleurs d'aller plus loin, en donnant aux AOM les moyens d'agir via **la création d'une ligne budgétaire pérenne dédiée à la mobilité solidaire**.

D'autre part, nous sommes convaincus que la mobilité est une compétence qui s'apprend et se développe tout au long de la vie, du plus jeune au plus grand âge ; **un continuum éducatif doit être mis en place afin de permettre à chacun d'adapter sa mobilité à son mode de vie, ses moyens et ses ressources**. En 2008, nous avons créé le métier de **conseiller mobilité** pour former et informer les publics à la mobilité et aux aides dont il dispose, avec l'ambition de le faire reconnaître et de poursuivre son déploiement.

Et enfin, pour que les solutions, les services de mobilité et leur intermodalité soient inclusifs, **ils doivent d'abord être conçus pour les plus vulnérables** ; garantie de leur adaptation à toutes et tous et du développement des solutions alternatives à la voiture.

Le Baromètre des Mobilités du Quotidien a été réalisé en partenariat avec SNCF, l'ADEME, le Ministère des Transports, la MACIF, le Département de la Guadeloupe, Auxilia Conseil et TMO.

Les résultats de la 3^{ème} édition du Baromètre des Mobilités du Quotidien seront présentés **le 19 septembre prochain lors de la Journée de la Mobilité Inclusive, organisée dans 10 régions** où Wimoov est présente.

Le Baromètre des Mobilités du Quotidien – 3^{ème} édition a été réalisé auprès d'un échantillon national de 12 387 personnes, entre décembre 2023 et mars 2024, et intègre des enquêtes réalisées par téléphone et en auto-administration sur Internet.

A propos de WIMO OV

Pionnier de la mobilité inclusive depuis 25 ans, Wimoov a pour objectif d'accompagner les publics en insertion sociale et professionnelle ainsi que les personnes âgées dites « seniors » vers une mobilité autonome, responsable et respectueuse de l'environnement. Elle travaille à promouvoir et initier le développement de nouvelles pratiques de mobilité avec ses 250 salariés et par sa présence dans 150 zones d'emploi réparties sur toute la France. Wimoov accompagne chaque année plus de 28 000 personnes de manière individualisée, parmi elles, près d'une sur deux a conservé ou obtenu un emploi ou une formation. Wimoov est une association du groupe SOS, groupe associatif, acteur majeur de l'économie sociale et solidaire. Pour en savoir plus : www.wimoov.org.

Wimoov : 6, rue de l'Asile Popincourt – 75011 Paris

Les partenaires du baromètre

MACIF

Alice Sorel, Responsable des solutions à impact et différenciation mutualiste

« Les enjeux sociétaux, environnementaux et territoriaux de la mobilité tiennent une place majeure au sein de notre nouveau plan stratégique « Impact MACIF ». Le Baromètre des Mobilités du Quotidien, par la robustesse de son échantillon, permet de suivre les tendances autour de la mobilité sur plusieurs années et d'obtenir des focus régionaux précis et utiles. En tant que premier assureur auto et acteur de toutes les mobilités, nous portons une attention constante aux évolutions des usages pour innover et proposer des offres et services à nos sociétaires. Concrètement, nous constatons l'évolution du niveau de connaissance des ZFE. Cela nous intéresse particulièrement car nous menons des campagnes de pédagogie et d'accompagnement vers des solutions personnalisées auprès de nos assurés concernés.

Notre collaboration avec Wimoov et les résultats de ce baromètre sont ainsi riches de sens et nous permettent d'œuvrer communément pour une mobilité durable et inclusive, en réponse aux problématiques d'aujourd'hui et de demain.»

Ministère des Transports - DGITM Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités

Mélanie Vergnon, sous-directrice Multimodalité, Innovation, Numérique et Territoires

« Le Baromètre des Mobilités du Quotidien est un important travail d'enquête intéressant pour la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités puisqu'il permet d'appréhender de manière qualitative et quantitative les pratiques et les besoins de mobilité des Français, avec en particulier des illustrations très parlantes sur la précarité mobilité.

Les résultats du baromètre nous éclairent aussi sur l'adéquation de l'offre qui peut être accessible à l'ensemble des usager·ère·s en fonction des territoires. Cela nous inspire pour compléter cette offre, en favorisant les différentes mobilités qui doivent être interconnectées les unes aux autres et permettre des parcours plus simples et plus décarbonés pour l'ensemble des usager·ère·s. La pratique du covoiturage que l'Etat essaye d'accompagner, les mesures en faveur du soutien aux publics les plus fragiles et le Fonds social pour le climat devraient permettre d'offrir de nouvelles opportunités pour réduire la précarité mobilité. »

SNCF

Muriel Signouret, Directrice RSE

« Être partenaire du Baromètre des Mobilités du Quotidien va nous permettre d'affiner notre compréhension des habitudes de mobilité des Français. Le Groupe SNCF est engagé pour une mobilité partagée par toutes et par tous. Lutter contre l'exclusion à la mobilité est vraiment au cœur de notre responsabilité sociale d'entreprise.

L'édition 2022 avait agi comme une véritable déflagration. Plus de 13 millions de Français en situation de précarité face à la mobilité. C'est inacceptable ! L'édition 2024 devrait nous permettre de répondre à certaines questions : pourquoi les Français renoncent-ils à se déplacer ? Pourquoi choisissent-ils la voiture individuelle plutôt que le transport collectif ? Quelle est leur perception de la mobilité face aux enjeux du changement climatique ?

Les résultats vont sans doute conforter notre stratégie d'actions. Nous en déployons certaines au sein du groupe SNCF comme les ateliers d'apprentissage. Ils vont aussi nous pousser à agir encore plus pour une société en mouvement, solidaire et durable. »

COMMUNIQUE DE PRESSE - SOUS EMBARGO JUSQU'AU 19 SEPTEMBRE 2024 - 12 H

ADEME

Maeva Tholance, Cheffe du service Transports & Mobilité

« L'ADEME a souhaité être partenaire du Baromètre des Mobilités du Quotidien de Wimoov car il apporte une évaluation des pratiques de mobilités inclusives des Français à la fois régionales et nationales. Plus de 13 millions de personnes sont en précarité-mobilité sur leurs déplacements du quotidien. Nous souhaitons que cet indicateur soit élargi autour des impacts environnementaux et comment cette population va réagir et s'emparer des différentes solutions de mobilité pour pouvoir faire face au réchauffement climatique. Il est important pour l'ADEME de pouvoir accompagner la coopération entre les acteurs sur ce sujet des mobilités inclusives et de pouvoir porter à la connaissance, contribuer à la production de chiffres clés et notamment de développer les Plans d'Action de Mobilité Solidaire qui sont promus dans la Loi d'Orientation des Mobilités. »