

LA MOBILITÉ COMME ÉPREUVE

PRATIQUES ET STRATÉGIES DE DÉPLACEMENT DES PERSONNES VULNÉRABLES

#13 | Mai 2025

OBSERVATOIRE | Note d'analyse



Crédit : Mathieu Le Gall - Brest Métropole

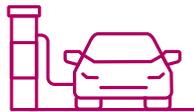
Les **10 % des Français les plus modestes** consacrent plus d'**1/5^e** de leurs revenus pour se déplacer



Les **10 % les plus aisés** y consacrent seulement **1/10^e** de leurs revenus – et de manière généralement choisie
Source : Enquête Budget de famille 2017



83 000 ménages de l'Ouest breton sont en précarité énergétique pour la mobilité quotidienne en voiture
Source : Geodip, Insee, DGFIP, 2021



Cela signifie qu'ils consacrent au moins **4,5 % de leur revenu** disponible à l'achat de carburant (seuls les 3 premiers déciles de revenus sont pris en compte)

Dans l'Ouest breton, la précarité liée à la mobilité quotidienne en voiture concerne 83 000 ménages. Avec des revenus modestes et dépendants de l'usage de l'automobile, ils sont particulièrement affectés par la hausse des prix des carburants, surtout lorsqu'ils doivent parcourir de longues distances pour leurs activités quotidiennes. La vulnérabilité en matière de mobilité touche également celles et ceux qui n'ont ni voiture, ni permis, qui rencontrent des difficultés à conduire pour des raisons physiques ou cognitives, et qui n'ont parfois pas les moyens d'utiliser les transports en commun.

En ville ou à la campagne, dans le périurbain ou dans les quartiers de grands ensembles, ces ménages sont dans l'angle mort des politiques publiques. Car les territoires demeurent largement pensés pour l'automobile individuelle : entre 2008 et 2019, la mobilité quotidienne en voiture a continué d'augmenter en France malgré les investissements en faveur des alternatives. Et, force est de constater que les mesures mises en place pour réduire ses impacts environnementaux et sociaux demeurent insuffisantes au regard des enjeux. Par exemple, la décarbonation des transports s'appuie de manière trop exclusive sur le levier technique, ce qui risque de renforcer les inégalités et de provoquer une défiance envers la transition écologique, ce qui a pu être observé lors du mouvement des « Gilets jaunes ».

C'est pourquoi l'Adeupa s'intéresse à la problématique des inégalités de mobilité. Comment les individus vivent-ils leur mobilité, quelles difficultés rencontrent-ils et quelles stratégies adoptent-ils pour les surmonter ? Comment assurer le droit à la mobilité et répondre aux besoins des populations vulnérables ? Comment faire face à la double urgence climatique et sociale ?

À travers une approche croisée, mêlant analyse quantitative et entretiens qualitatifs, cet observatoire doit permettre d'éclairer les acteurs publics sur les enjeux de la mobilité des personnes vulnérables et sur les dispositifs permettant d'y répondre. Les résultats montrent que la mobilité est le révélateur d'inégalités multiples et que le système de déplacement actuel est doublement inadapté (coût environnemental et social). Cependant, malgré leurs difficultés, les personnes vulnérables font preuve d'une certaine agentivité, mettant en œuvre des stratégies d'adaptation que les pouvoirs publics doivent accompagner.



En France, le **coût annuel d'une voiture atteint en moyenne**

3 763 € au total (carburant, entretien, assurances, etc.)
Source : Adetec, 2023

À Brest, plus de **20 000 ménages** ne possèdent pas de voiture
Source : Insee, RP 2021



Ils sont **plus de 5 000 à Saint-Brieuc**
Soit **un ménage sur quatre**
À l'échelle de l'Ouest breton, **12 % des ménages ne possèdent pas de voiture**

La mobilité comme révélateur d'inégalités multiples

Lors du comité de pilotage de l'observatoire de la mobilité de l'Ouest breton d'octobre 2023, les participants – élus et techniciens – ont fait part de leurs préoccupations en matière de mobilité des populations vulnérables, en lien avec le vieillissement de la population, la précarité et l'insertion des jeunes actifs. Ils ont exprimé l'intérêt que l'Adeupa produise un volume spécifique portant sur cette problématique. Ce volume sera complété par un futur numéro de l'observatoire portant sur les territoires ruraux.

Une approche hybride permettant de saisir la diversité des profils de vulnérabilité

La méthode¹ de ce travail exploratoire repose sur la caractérisation des pratiques de déplacements et des difficultés inhérentes des habitantes et des habitants en matière de mobilité à l'aide de plusieurs sources d'information. D'une part, des sources traditionnelles, essentiellement quantitatives. Et, d'autre part, afin d'éclairer les angles morts de l'analyse statistique et l'hétérogénéité des expériences vécues par les personnes, une enquête sociologique.

Cette étude porte sur le périmètre de l'Ouest breton et s'appuie donc sur :

- Une **exploitation des statistiques** disponibles :
 - les données Geodip sur la réalité de la précarité liée à la mobilité quotidienne en voiture ;
 - les données des deux enquêtes mobilité les plus récentes et disponibles dans le territoire (l'EMD du Pays de Brest de 2018 et l'EMC2 de Lannion Trégor Communauté de 2022) ;
 - les données de l'enquête nationale mobilité des personnes 2018-2019 ;
 - les données de l'Insee, en particulier celles issues du recensement de la population (RP) et des enquêtes sur le budget de famille et les revenus ;
- La valorisation des éléments de connaissances tirés d'**études portant sur l'expérience des publics vulnérables en matière de mobilité** (se reporter à la bibliographie) ;
- Des entretiens auprès d'**acteurs locaux** et de **chercheurs** ;
- Une **enquête qualitative ad hoc** sur les pratiques de mobilité, menée auprès de 19 personnes identifiées comme vulnérables.

1. Pour plus de détails sur la méthodologie mobilisée pour cette étude, se reporter à la page 8

La vulnérabilité : une des variables de l'équation de la précarité

La vulnérabilité se définit comme une situation de fragilité qui peut basculer vers une situation de précarité lorsqu'une personne ou un ménage rencontre un aléa, une difficulté. La précarité est donc un état à un instant t, la vulnérabilité s'inscrit quant à elle dans la durée. C'est un état de fait qui peut connaître des évolutions. **Une personne n'est pas intrinsèquement vulnérable, elle peut l'être, à une période donnée de sa vie, avec à la fois des possibilités que sa situation se dégrade ou bien qu'elle s'améliore.** Il est possible d'agir sur les facteurs et le contexte, la vulnérabilité peut ne pas être définitive. Elle peut toucher des personnes, des groupes de personnes et des territoires.

Les ménages vulnérables sont ceux qui sont les plus exposés à des aléas, qui viendraient les affecter pour les mettre dans une situation de précarité.

Mobilité et vulnérabilité se croisent lorsque des personnes sont exposées à des perturbations (conjoncturel) comme le covid, l'augmentation des prix du carburants, etc., ou selon les sensibilités propres aux personnes (structurel) comme les caractéristiques physiques, cognitives, culturelles, socioéconomiques, etc., ou aux contraintes territoriales. Ces facteurs peuvent se cumuler. La vulnérabilité liée à la mobilité peut être réduite par l'action des politiques publiques qui agissent par exemple sur les facteurs de vulnérabilité. Mais, également, certaines politiques publiques peuvent accentuer une vulnérabilité existante.



Crédit: Franck Betermin - Brest Métropole

La mobilité : un besoin universel souvent contrarié

En quelques décennies, la mobilité s'est imposée comme une variable d'ajustement incontournable de nos modes de vie mouvants : elle sert autant à réguler les changements professionnels et familiaux qu'à assurer la réalisation de plusieurs droits (au logement, aux loisirs, au travail, à la santé, à l'éducation, etc.). Dans ce contexte, **la capacité de mobilité devient un élément déterminant de l'intégration sociale.**

Or nous ne sommes pas toutes et tous égaux face à la mobilité. L'aptitude à se déplacer dépend en effet de facteurs physiques et cognitifs, de facteurs sociaux, économiques et culturels, mais aussi des possibilités offertes par le contexte (disponibilité de l'offre de transport, qualité des espaces publics, sentiment de sécurité, etc.). Cette aptitude est donc à la fois socialement et spatialement située : certaines personnes sont davantage affectées par ces freins, les rendant vulnérables. L'absence de permis de conduire, le manque de moyens d'acheter et/ou d'entretenir une voiture, l'inaptitude à se diriger dans les transports en commun, un logement à l'écart des transports collectifs

sont autant d'empêchements de mobilité qui font obstacle à l'accès au travail, à la sociabilisation et aux ressources de l'intégration sociale.

Par ailleurs, un seul événement inattendu, qu'il soit individuel (blessure, panne du véhicule, accident) ou lié au contexte (augmentation du prix du carburant, suppression d'un service de transport, déménagement d'entreprise) peut faire glisser une personne ou un ménage dans la précarité en matière de mobilité.



La mobilité est à la fois une liberté et une obligation : c'est une norme sociale. »

Éric Le Breton,
« *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale* », 2005

Des choix d'aménagement qui contraignent les ménages à de longs déplacements

L'essor de la *mobilité facilitée* (Marc Wiel, 1999) s'est accompagné d'un allongement progressif des distances parcourues quotidiennement, en particulier pour le travail. Cela est notamment la conséquence de choix d'aménagement qui ont favorisé l'essor de la périurbanisation, processus d'extension des surfaces urbanisées en périphérie des agglomérations urbaines. Dans les espaces périurbains, la plus faible densité de population et d'activités rend complexe l'usage de modes de déplacement alternatifs : le développement des transports collectifs est coûteux pour les collectivités et les distances limitent la pratique des modes actifs. Ainsi, les habitants sont amenés à se déplacer de plus en plus loin, en particulier pour travailler : dans le rural, entre 1999 et 2019, la distance médiane des déplacements domicile-travail est passée de 8,1 à 12,5 km (trajet aller)². La mobilité y est donc fortement

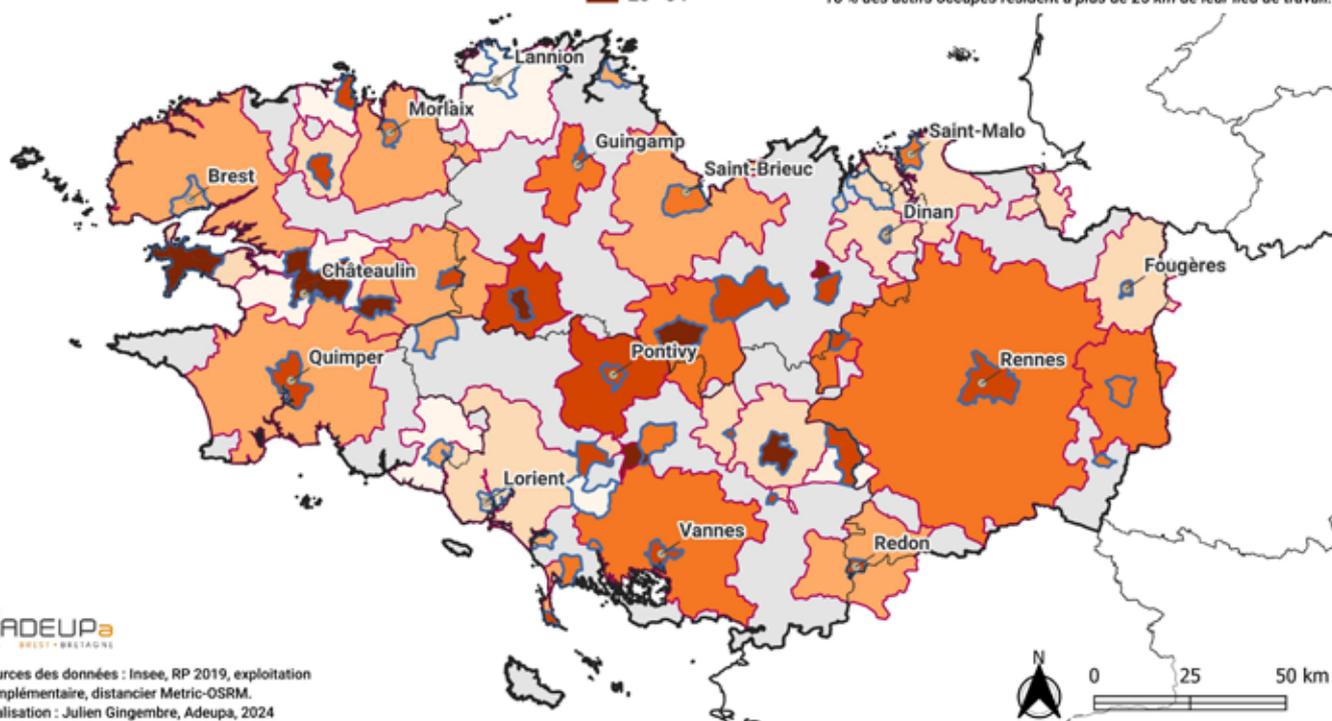
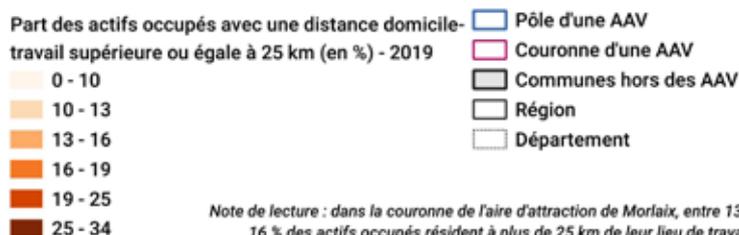
2. [Le trajet médian domicile-travail augmente de moitié en vingt ans pour les habitants du rural](#) - Insee Première n°1948, 2023

Des distances domicile-travail qui varient fortement d'un territoire à l'autre

Définition : l'aire d'attraction d'une ville (AAV) est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par :

- un pôle de population et d'emploi,
- et une couronne, aire d'influence mesurée par les déplacements domicile-travail, qui regroupe les communes dont au moins 15 % des actifs travaillent dans le pôle.

Les autres communes, hors des aires, sont en dehors de ce zonage.



ADEUPa
BRETAGNE

Sources des données : Insee, RP 2019, exploitation complémentaire, distancier Metric-OSRM.
Réalisation : Julien Gingembre, Adeupa, 2024

dépendante d'un mode de transport : l'automobile. En France, près de 90 % des kilomètres parcourus par les habitants des communes des couronnes périurbaines dans le cadre de leurs déplacements quotidiens le sont en voiture (source : Sdes, Insee, enquête mobilité des personnes 2018-2019). Comme il n'y a pas forcément d'alternatives, la voiture apparaît comme un besoin incontournable, la condition d'un mode de vie auquel les habitants sont profondément attachés.

Les habitants de la deuxième couronne du pays de Brest parcourent en moyenne 30,7 km par jour, contre 14,6 km pour les habitants de Brest-centre. À LTC, ce budget distance varie de 13,7 km pour les habitants de Lannion, à 27,9 km pour les habitants de la couronne.

Enquêtes mobilité 2018 et 2022



Des temps de la vie quotidienne de plus en plus fragmentés, particulièrement pour les plus modestes

Dans ce contexte de dispersion accentuée des territoires et de modes de vie eux-mêmes plus fragmentés, toutes les mobilités croissent, à tel point que la notion de distance ne constitue plus forcément le référentiel principal de nos modes de vie mouvants, suppléée par la notion de temps.

Les transformations du travail constituent l'un des principaux moteurs de ce phénomène. À l'échelle nationale, près des deux tiers des embauches s'effectuent aujourd'hui dans le cadre de contrats atypiques³ et une sur cinq dans le cadre d'un travail à temps partiel. L'enchaînement de journées discontinues, du travail de nuit et de week-end sont par ailleurs plus souvent l'apanage des classes populaires, ce qui a pour conséquence une plus grande désorganisation de leur vie quotidienne⁴.

Entre un intérimaire de la logistique qui doit pouvoir se déplacer de jour comme de nuit vers des zones éloignées et changeantes au gré de ses missions, une femme de ménage qui travaille dans plusieurs entreprises et dont

les horaires morcelés imposent au moins deux allers-retours entre son lieu d'emploi et son domicile, un cadre qui télétravaille deux fois par semaine⁵ et un chef d'entreprise qui se déplace une fois par semaine pour ses rendez-vous, on observe une grande différence de comportements. Parmi celles et ceux qui se déplacent quotidiennement ou presque dans le cadre de leur travail, on compte ainsi deux fois plus d'individus peu diplômés que de très diplômés et une surreprésentation des plus modestes (+50 %)⁶.

Or, ces populations modestes ont aussi de moindres capacités de mobilité, en particulier en ce qui concerne l'accès à l'automobile. En effet, le niveau de vie influe fortement sur la détention d'une voiture. Par exemple, les 20 % de ménages les plus aisés détiennent un quart du parc particulier de voitures alors que les 20 % les plus modestes n'en détiennent que 12 %⁷. Et, alors que seulement 60 % des ménages du premier quartile des niveaux de vie possèdent un véhicule, c'est le cas de 90 % des ménages des troisième et quatrième quartiles. À l'échelle de la ville de Brest, cette réalité est également palpable et incarnée géographiquement : dans les quartiers prioritaires brestois, seul un peu plus de la moitié des ménages (55%) possède une voiture, tandis que cette proportion s'élève à 74 % pour l'ensemble des ménages brestois⁸.

3. Les contrats atypiques regroupent toutes les formes d'emplois qui ne correspondent pas à un emploi à durée indéterminée (CDI), à temps plein pour un employeur unique. Il s'agit des contrats précaires comme les contrats de travail à temps partiel, mais aussi les contrats à durée déterminée (CDD).

4. Ainsi les ouvriers sont plus concernés que les autres par le travail de nuit (16 % contre 11 % en moyenne) ; et ils ont plus souvent des horaires habituels alternés (15 %, contre 6 % en moyenne des salariés). Source : Insee - Enquête emploi 2023

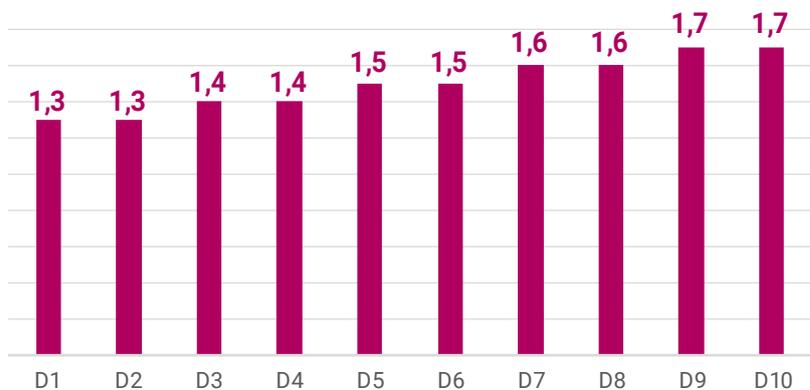
5. En 2021, en moyenne, 55 % des cadres ont télétravaillé chaque semaine, alors que ce n'était le cas que de 22 % des professions intermédiaires et de 17 % des employés qualifiés. Le télétravail était quasi inexistant tout au long de l'année chez les employés peu qualifiés ou les ouvriers (Insee, 2022).

6. Source : Forum vies mobiles, Obsoco, 2020.

7. Sources : SDES-Insee, enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Fidéli 2022

8. Source : Insee, RP 2021

Nombre moyen de voitures par ménage motorisé selon le décile



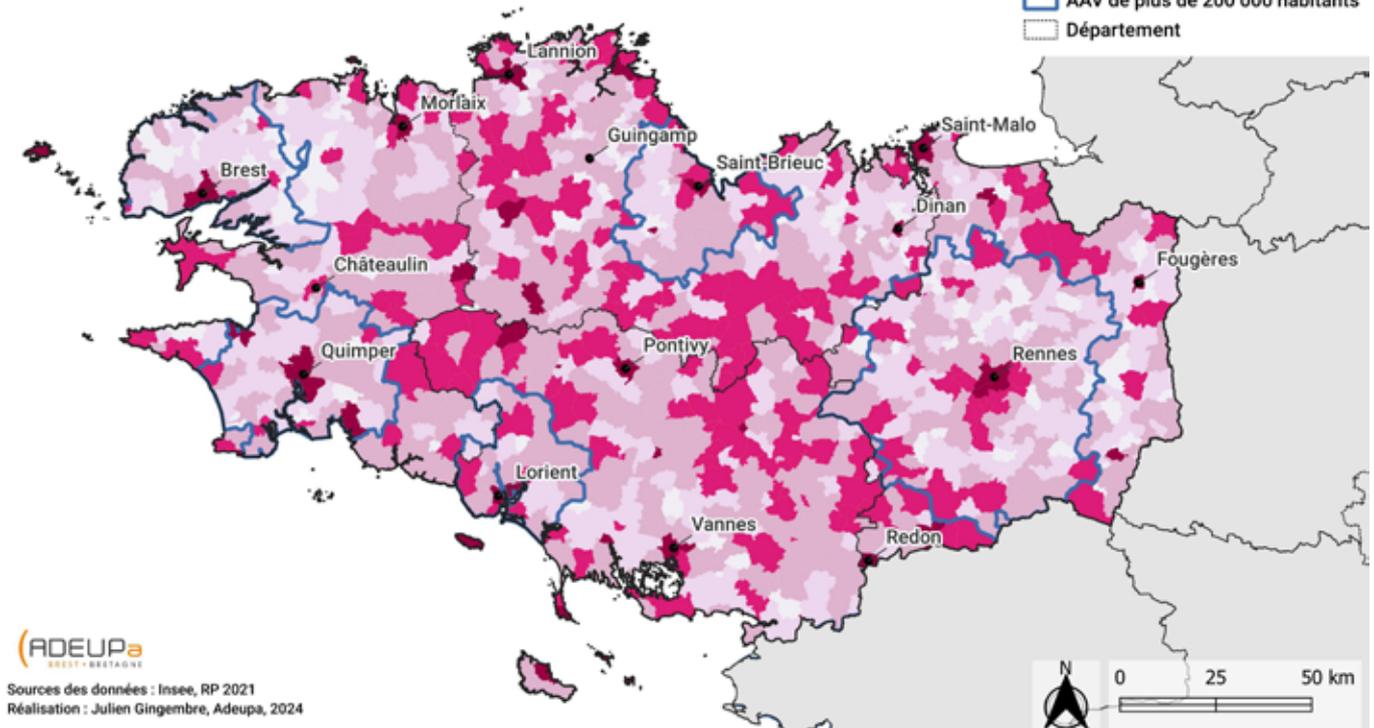
Source : SDES-Insee, enquête mobilité des personnes 2018-2019

Note de lecture : les ménages du premier décile (les 10 % des individus les plus modestes, avec un niveau de vie inférieur à 9 300 € constants 2022), possèdent en moyenne 1,3 voiture.

Des ménages démotorisés surtout localisés en ville et dans les communes rurales éloignées des pôles urbains

Part des ménages sans équipement automobile (en %) - 2021

- 0 - 3
- 3 - 5
- 5 - 8
- 8 - 15
- 15 et plus
- AAV de plus de 200 000 habitants
- Département



ADEUPa
BRETAGNE

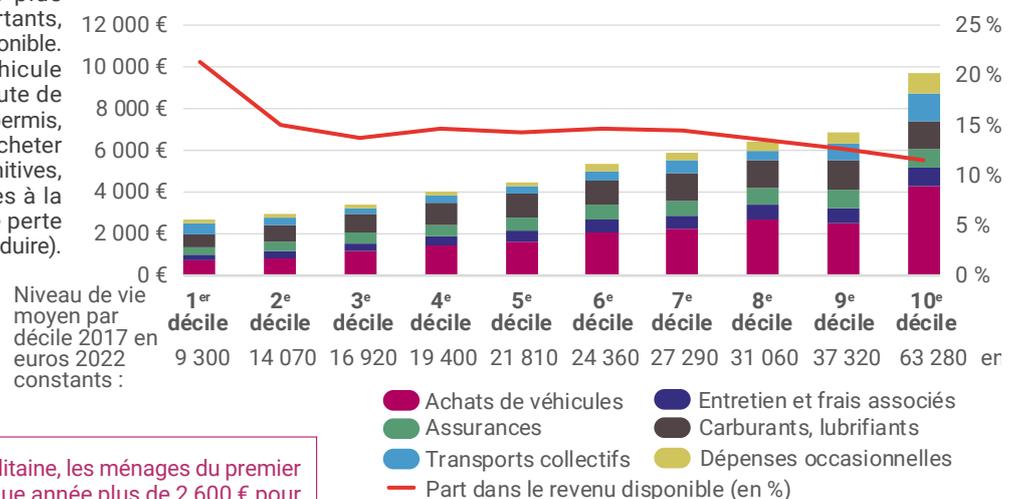
Sources des données : Insee, RP 2021
Réalisation : Julien Gingembre, Adeupa, 2024

Un usage massif de l'automobile qui crée des situations de dépendance

Le caractère incontournable de l'automobile implique, pour les ménages les plus modestes, des coûts d'usage importants, pouvant atteindre 15 % du revenu disponible. Pour d'autres, la conduite d'un véhicule est tout bonnement impossible, faute de moyens financiers (pour passer son permis, acquérir et entretenir une voiture, acheter du carburant) ou des capacités cognitives, psychiques et physiques inhérentes à la conduite (comme un handicap, une perte d'autonomie, la simple crainte de conduire). L'utilisation d'une voiture est ainsi limitée par de nombreux freins qui peuvent se combiner. **Loin d'incarner la liberté, l'automobile s'impose pour beaucoup comme un vecteur de dépendance et de vulnérabilité.**

Note de lecture : dans la commune de Lannion, plus de 15 % des ménages ne possèdent pas d'automobile.

Dépenses de transport dans le revenu disponible des ménages selon leur niveau de vie



Note de lecture : en France métropolitaine, les ménages du premier décile dépensent en moyenne chaque année plus de 2 600 € pour le transport (individuel et collectif, pour l'achat de véhicules, leur fonctionnement et leur entretien), soit 21 % de leur revenu disponible, contre 14 % pour les ménages du dixième décile.

Source : Insee, enquêtes Budget de famille 2017

Climat : une injonction à agir rapidement qui n'est pas sans conséquence sur les plus modestes

La forte dépendance à la voiture a amené les pouvoirs publics à renforcer et à développer l'usage de modes alternatifs, collectifs ou individuels, notamment pour pallier son coût croissant et ses impacts sur l'environnement et le cadre de vie, et pour permettre au plus grand nombre de pouvoir se déplacer. Premier secteur émetteur de gaz à effet de serre, le transport doit réduire ses émissions de 55 % d'ici 2030.

Mais, dans le cadre de la transition écologique, c'est le levier énergétique qui est actionné en priorité, avec pour objectif d'accélérer l'électrification du parc automobile, en s'appuyant sur plusieurs mesures : zones à faible émission mobilité (ZFE-m), primes à la conversion, bonus écologique, développement des infrastructures de recharge, etc.

Cette approche purement technique des enjeux de mobilité, centrée sur un seul mode et misant trop exclusivement sur l'électrification, ne répondra pas à l'ensemble de la problématique et porte le risque de maintenir voire d'aggraver les inégalités en la matière. Cela s'inscrit plus largement dans le processus de « gentrification verte » qui se développe lorsque les mesures d'adaptation contribuent à renforcer les inégalités ou les vulnérabilités, à l'instar des efforts de verdissement concentrés dans les centres-villes et qui bénéficient d'abord aux populations aisées. En effet, l'acquisition d'un véhicule électrique demeure coûteuse⁹ tandis que, dans une grande majorité de territoires, il n'existe pas d'alternative en transport collectif. Les modes actifs, pertinents pour les courtes distances, ne peuvent quant à eux pas répondre aux besoins d'une société en grande partie pensée par et pour l'automobile.

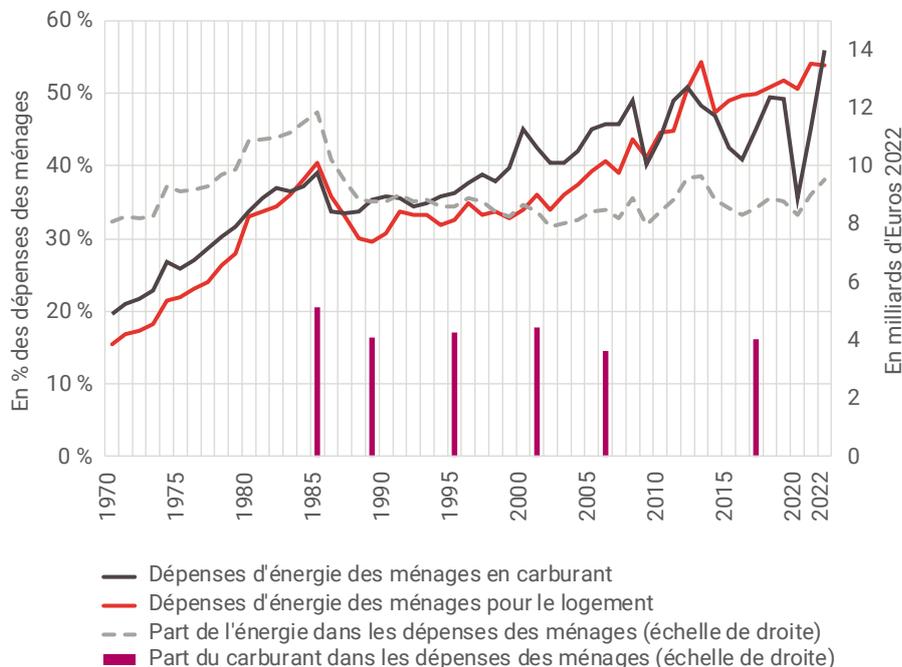
Pour une transition juste des mobilités

Ainsi, pour beaucoup, les mesures mises en œuvre dans le cadre de la transition environnementale ne sont pas jugées comme socialement équitables ; leur acceptabilité constitue pourtant un enjeu majeur qui percuté leur nécessaire application, d'autant que les personnes précaires, les femmes, les enfants, les personnes âgées sont aussi



Crédit : Mathieu Le Gall - Brest Métropole

Dépenses d'énergie des ménages et part dans leur budget



Source : Insee, Comptabilité nationale et enquêtes Budget de famille 1985, 1989, 1995, 2001, 2006 et 2017

Note de lecture : les ménages de France métropolitaine consacraient 55,9 milliards d'euros pour le carburant en 2022. Un ménage consacrait 8,5 % de son budget à l'énergie en 2017 selon les comptes nationaux et 4 % pour le carburant selon l'enquête Budget de famille. Les parts budgétaires sont calculées en excluant pour les deux sources les loyers imputés de la consommation totale des ménages : les chiffres diffèrent donc de la part budgétaire au sens de la comptabilité nationale.

9. Pour un ménage intermédiaire ou aisé, le surcoût à l'investissement d'un véhicule de segment B électrique par rapport à un véhicule thermique équivalent demeure important, même en tenant compte des aides en vigueur – il est de 16 000 euros, pouvant être ramené à environ 7 200 euros avec les aides. Source : « Voiture électrique : à quel coût ? », Alice Robinet, Maxime Gérardin Note d'analyse n° 115, Novembre 2022, France stratégie

les premières catégories touchées par la pollution et le changement climatique (Chénel et Ghesquière, 2024). Elles bénéficient moins souvent d'un accès facile aux aménités environnementales, sont davantage exposées à des maladies liées à la pollution de l'air (Deguen *et al.*, 2021), souffrent plus souvent des vagues de chaleur (Fondation Abbé Pierre, 2023). Le mouvement des Gilets jaunes, né à l'automne 2018, portait notamment des revendications en matière de mobilité, se construisant en opposition à plusieurs mesures : augmentation de la taxe carbone, augmentation des prix du carburant, limitation de la vitesse sur les routes secondaires, etc. La remise en cause de ces mesures reposait majoritairement sur une demande de justice sociale et territoriale.

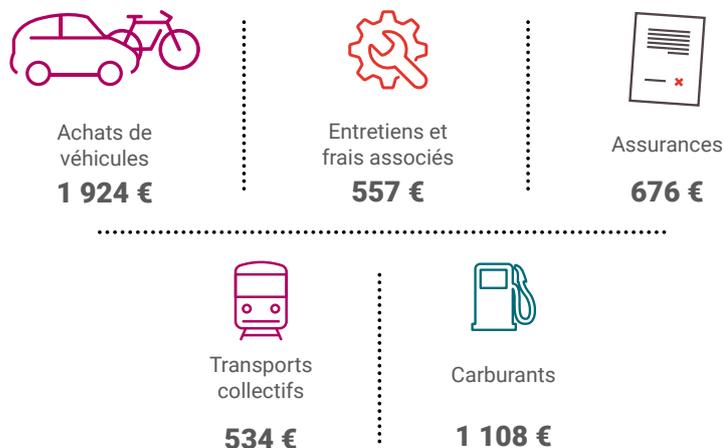
Pour beaucoup, les mesures mises en œuvre dans le cadre de la transition environnementale ne sont pas jugées comme socialement équitables.

La LOM : un cadre souple pour mettre en œuvre les actions de mobilité solidaire

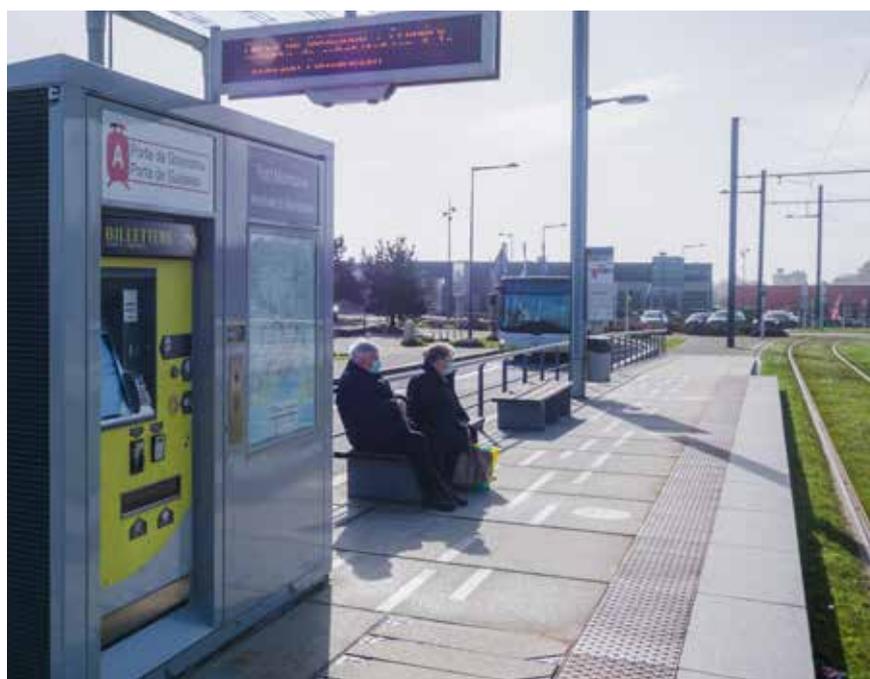
La loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 a réaffirmé le droit à la mobilité comme un objectif de politique publique. Il s'agit d'assurer la mobilité pour tous et en tous lieux en répondant notamment aux besoins de déplacement des publics en situation de vulnérabilité. La LOM a donc établi un nouveau cadre d'action pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) en leur donnant le pouvoir d'agir en matière de mobilité solidaire (articles L1231-1-1 et L1231-3 du code des transports) sans toutefois définir ce que recouvre ce concept.

En particulier, un nouveau dispositif obligatoire a été introduit : le plan d'action en faveur de la mobilité solidaire (Pams). Il vise à coordonner les interventions en matière de déplacements des publics fragiles à l'échelle de chaque bassin de mobilité et doit être l'occasion de recenser les dispositifs existants afin de mieux informer les bénéficiaires. Le pilotage est confié à la région et au département en lien avec les AOM, les structures concourant au service public de l'emploi et les organismes intervenant dans l'accompagnement des publics en situation de vulnérabilité. La Bretagne est la dernière région de France qui n'avait pas défini ses bassins de mobilité début 2025 ; ainsi, les Pams n'ont pas encore été mis en application dans la région.

Dépenses annuelles moyennes par ménage pour le transport en France métropolitaine (2017)



Source : Insee, enquête Budget des familles 2017



Crédit : Damien Corret - Brest Métropole

Mobilité inclusive, mobilité solidaire : de quoi parle-t-on ?

La mobilité inclusive a pour objet de garantir que chacun, indépendamment de ses ressources ou de ses capacités, ne soit pas contraint dans sa mobilité. Cela nécessite des infrastructures et équipements accessibles et des services adaptés aux besoins de tous.

La mobilité solidaire désigne les dispositifs de mobilité s'appuyant sur

l'entraide et la coopération, à l'instar du transport solidaire (notamment les initiatives proposées par les CCAS) ou des plateformes de mobilité (association Don Bosco) qui visent à rompre l'isolement des personnes précaires, favoriser leur insertion et améliorer leur qualité de vie.

La vulnérabilité liée à la mobilité dans l'Ouest breton

Une enquête sociologique pour éclairer les angles morts de l'analyse statistique

Aujourd'hui, une part importante de la population ne dispose pas des moyens et de la capacité de mobilité. L'absence de permis de conduire, le manque des moyens d'acheter et/ou d'entretenir une voiture, l'inaptitude à se diriger dans les transports en commun, un logement à l'écart des transports collectifs sont autant d'empêchements de mobilité qui font obstacle à l'accès au travail, à la sociabilisation et aux ressources de l'intégration sociale.

À partir d'une enquête de terrain, la présente partie propose une description de ces difficultés de mobilité. Elle permet d'éclairer les angles morts de l'analyse statistique pour approfondir la compréhension de la diversité sociale des expériences vécues en matière de déplacements. L'enquête sociologique permet d'analyser le vécu et les représentations liées aux déplacements, leur dimension sensible, et pas seulement leur fréquence ou leur temporalité comme ce qui peut être fait par les analyses quantitatives. Elle met le doigt sur la diversité des façons de vivre et de se représenter les déplacements et en cela apporte un éclairage précieux sur les inégalités concrètes face à la mobilité.

Un échantillon de 19 personnes enquêtées, choisies pour refléter la diversité des problématiques liées à la mobilité

Au total, 19 entretiens ont été réalisés entre mai et juillet 2024¹⁰. Ils ont porté sur les pratiques et les horizons de déplacements des personnes interviewées et sur leurs difficultés à se déplacer ainsi que sur leurs stratégies pour contourner ces potentielles problématiques.

À la différence des enquêtes quantitatives, où il s'agit d'atteindre un grand nombre d'individus qui soient représentatifs d'une population, notre objectif était plutôt de rechercher **la plus grande diversité de situations possibles pour proposer, à partir d'un faible nombre d'individus, des résultats valant pour une variété de situations individuelles**. Les personnes interviewées ont donc été choisies pour refléter autant que possible la diversité des publics, des



« Quand je marche, il faut que je m'arrête souvent. Donc je connais tous les petits murets, tous les rebords de fenêtre [sur lesquels] on peut s'asseoir. »

Monique, 78 ans

territoires et des problématiques liées à la mobilité dans l'Ouest breton avec des individus issus de territoires urbains, ruraux aussi bien que périurbains, des personnes seules ou avec des enfants, qui travaillent ou sont à la retraite, qui dépendent très fortement de la voiture ou ne possèdent pas de véhicule.

Profils des personnes interrogées :

- 13 femmes, 6 hommes
- 9 personnes seules, 4 couples sans enfant, 4 couples avec enfants, 2 ménages monoparentaux
- 9 personnes de moins de 40 ans, 5 entre 40 et 59 ans, 5 de plus de 60 ans

Des enquêtés rencontrés via divers réseaux

Afin de recruter des interviewés, des entretiens exploratoires ont été conduits auprès d'acteurs socio-professionnels issus du secteur social ou de l'insertion par l'emploi et travaillant avec des publics susceptibles de rencontrer des difficultés de mobilité : l'Office des retraités brestois (ORB), le Centre local d'information et de coordination gérontologique (Clic) de Brest, Défi Emplois, la plateforme mobilités de l'association Don Bosco, le Greta Bretagne occidentale. Ces acteurs ont servi d'intermédiaires pour aider à identifier et à orienter vers des enquêtés potentiels.

Les entretiens étaient guidés par une grille conçue pour permettre aux enquêtés de s'exprimer librement sur leurs parcours et les difficultés quotidiennes qu'ils ou elles rencontrent. Ils ont duré entre 20 minutes et 1h30. Le lieu de l'entretien était décidé par l'enquêté-e.

La mobilité comme épreuve : état des lieux des empêchements évoqués par les personnes rencontrées

Une mobilité amoindrie par des problèmes de capacité physique et de handicap

Parmi les personnes rencontrées, plusieurs témoignent de difficultés à se déplacer du fait d'incapacités physiques ou cognitives. Parmi elles, trois personnes âgées de plus de 75 ans. Monique (78 ans), Yvette (91 ans) et Nicole (85 ans) évoquent la fatigue liée à leur âge qui limite le nombre de déplacements qu'elles sont capables de faire en une journée et réduit leur endurance pour faire de longues distances à pied. **Certaines opèrent alors des déplacements « millimétrés », organisés en fonction des aménagements urbains favorables aux pauses et de la topographie des rues**, comme en témoignent Monique et Nicole : « Parce que par le bus, c'est faisable, mais il y a une rue qui descend donc pour aller jusqu'au Guelmeur ça descend, mais après pour remonter... C'est vraiment une pente comme ça et très très longue, donc je n'ai pas envie de faire ça quoi » (Monique). « Quand je suis chez moi je descends à pied, je descends à pied pour aller à l'ORB, par contre au retour je remonte en tram. Parce que la côte de Jaurès est très pentue », (Nicole).

¹⁰ La liste complète des personnes rencontrées est disponible en annexe, leurs prénoms ont été modifiés dans l'ensemble de la publication pour respecter la confidentialité de leur témoignage.

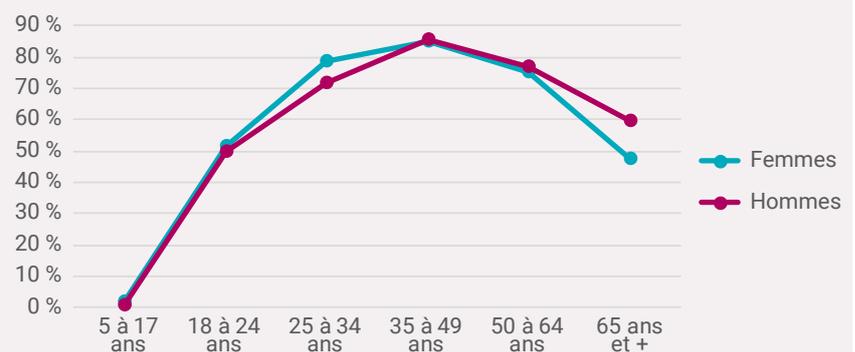
Parmi les personnes rencontrées, plusieurs témoignent de difficultés à se déplacer du fait d'incapacités physiques ou cognitives.

La démotorisation des personnes âgées

Les données issues de l'enquête ménages déplacements (EMD) montrent que l'usage régulier de la voiture décroît à mesure de l'avancée en âge. Alors que plus de 80 % des personnes de 35 à 49 ans qui habitent Brest métropole utilisent régulièrement leur voiture, cette proportion descend à moins de 60 % chez les personnes de 65 ans et plus. On relève par ailleurs un écart important, de près de 11 points, entre

les hommes et les femmes de cette tranche d'âge. Cette démotorisation féminine est un marqueur générationnel, elle caractérise plus particulièrement la génération qui précède, celle des baby-boomers. En effet, les femmes de cette génération ont moins souvent obtenu leur permis de conduire et ont été moins nombreuses à conduire tout au long de leur vie.

Utilisation régulière de la voiture selon le genre et l'âge



Source : EMD Pays de Brest 2018

Elles optimisent aussi leurs déplacements de façon à conjuguer les motifs entre eux : se rendre à la fois à la boulangerie puis à la pharmacie et s'arrêter chez une amie en chemin, par exemple. Cela les oblige à une gymnastique intellectuelle pour calculer les opportunités à intégrer dans leurs parcours. Souvent, cela se traduit aussi par une forme de routine inscrite dans leurs emplois du temps hebdomadaires, sur des itinéraires connus et apprivoisés, routine qui laisse peu de place à l'improvisation et dont certaines enquêtées se montrent très conscientes : « J'ai un petit emploi du temps de vieille personne », relate Monique.

Au-delà de l'endurance physique, c'est aussi la capacité à s'orienter qui peut poser difficulté, comme en témoigne Yvette, âgée de 91 ans et atteinte de la maladie d'Alzheimer, qui ne sort plus de chez elle car elle craint de se perdre. L'immobilité contrainte qu'elle subit est aggravée par l'absence d'un entourage solide pour l'accompagner dans ses déplacements.

Parmi les trois personnes âgées rencontrées, deux ont abandonné l'usage de leur voiture et ne sont plus motorisées. De manière assez classique, la décision d'arrêter de conduire provient d'une détérioration de la santé physique, qui les conduit à ne pas remplacer leur véhicule déjà trop âgé. « J'ai le dos complètement démolé. J'ai les genoux qui commencent à être grignotés. J'ai les deux hanches déjà en titane. [Rires] Quand je suis venue ici, j'avais une voiture, j'avais une Twingo. Il y a deux ans, elle est tombée en panne et elle avait 21 ans. Et il y avait plus grand chose à faire. C'était une voiture automatique et les vitesses automatiques étaient mortes. De toute manière, à 21 ans, j'allais pas m'amuser à le faire, et franchement, à part pour faire mes courses ou aller à Moulin-Blanc manger des moules frites, je m'en servais pas trop quoi », témoigne Monique. Comme elle habite en ville, elle se reporte sur le réseau de transports en commun. Elle plébiscite tout particulièrement le tramway pour sa facilité d'usage : il ne nécessite pas de se hisser pour entrer à l'intérieur, les places assises sont facilement

accessibles et il n'y a qu'une seule ligne donc pas de difficultés à se repérer sur le réseau. D'autres, comme Yvonne, 91 ans, privilégient l'usage de taxis : « J'ai laissé ma voiture, parce que je payais l'assurance alors que je m'en servais peut-être une fois dans l'année. Avec ça, je paie le taxi, et en plus elle était plus toute jeune la voiture, comme moi ». L'abandon de la voiture tient parfois non pas tant à des difficultés pour conduire mais plutôt pour se stationner. Pour Nicole, 85 ans, qui possède toujours une voiture, son usage se limite à des itinéraires qu'elle maîtrise bien et elle opte toujours pour des parkings connus.

Les difficultés physiques ne sont d'ailleurs pas l'apanage des personnes âgées, mais peuvent aussi concerner des incapacités temporaires. C'est ce qu'évoque Romane, 27 ans, qui vit à Guipavas et s'est fracturée la cheville. Au moment de l'entretien, elle ne se déplace plus seule et dépend de son compagnon pour ses déplacements. Ces difficultés ne sont pas liées qu'à des incapacités individuelles mais aussi contextuelles : la capacité de mobilité dépend de la qualité des aménagements urbains, comme en témoigne Brigitte, 63 ans, atteinte de vertiges invalidants et d'une paralysie du bras, qui se déplace en fauteuil roulant. L'encombrement des trottoirs avec des poubelles ou des trous dans la chaussée, l'absence de bateaux pour se hisser sur ces mêmes trottoirs, sont autant de contraintes limitantes dans ses déplacements et qui l'obligent à des arrangements parfois dangereux : « J'ai décidé que maintenant je roule en fauteuil roulant électrique sur la route, avec les warnings ».

Une surreprésentation des personnes âgées parmi les immobiles

Parmi les 10 % de personnes immobiles identifiées dans l'enquête ménages déplacements de 2018 sur le territoire de Brest métropole, 41 % sont âgées de plus de 65 ans alors qu'elles ne représentent que 19 % de la population.

À noter : ici sont désignés comme « immobiles » les personnes n'ayant fait aucun déplacement la veille de l'enquête. Cela ne signifie en aucun cas qu'elles ne se déplacent jamais.

Une part importante des déplacements quotidiens sont effectués pour accompagner une personne

À Lannion-Trégor Communauté et dans le pays de Brest, entre 10 et 12 % des déplacements sont effectués pour accompagner une personne (un enfant à l'école, un parent chez un professionnel de santé, etc.). Cependant, il existe des différences importantes entre les espaces centraux et péri-centraux des agglomérations, où ces déplacements sont relativement moins nombreux, et les territoires périurbains et ruraux où ils peuvent représenter jusqu'à un déplacement quotidien sur cinq : cela peut être lié notamment à la structure des familles mais aussi à l'offre de

transport et à l'autonomie des personnes « captives », c'est-à-dire celles qui sont dépendantes des proches ou des transports collectifs pour se déplacer. Comme pour les déplacements liés au travail et à la scolarité, la majorité de ces trajets d'accompagnement sont réalisés lors des heures de pointe. C'est un motif de déplacement très structurant dans le quotidien des habitants. Certains de ces trajets d'accompagnement sont inscrits dans des boucles de mobilité, composées de plusieurs déplacements en lien avec le travail, les achats ou les loisirs.

Une vulnérabilité organisationnelle : des enquêtés avec des impératifs de déplacements très nombreux et des horaires atypiques

Parmi les personnes rencontrées, certaines expriment des difficultés liées à leur organisation quotidienne. Il s'agit notamment de deux enquêtées à la tête de familles monoparentales, qui doivent gérer la mobilité de leurs enfants tout en maintenant une activité professionnelle. La conjugaison des temps de travail et des impératifs liés aux enfants apparaît particulièrement compliquée pour elles. Bien que ces personnes ne parcourent pas nécessairement de longues distances, elles effectuent des micro-déplacements fréquents qui grignotent une grande partie de leur journée, que ce soit pour se rendre au travail, emmener les enfants à l'école ou se rendre à des rendez-vous administratifs. **Au-delà de l'aspect chronophage, cette gestion des déplacements et des contraintes horaires génère aussi une importante charge mentale : tout doit être constamment anticipé.** Célia, 33 ans, mère célibataire de trois enfants, témoigne

de cette réalité et de la dépendance vis-à-vis de son entourage que cela génère lorsqu'elle est contrainte de déléguer certains déplacements à une tierce personne : *« Les enfants étaient dans deux écoles différentes, donc, et c'est presque aux mêmes horaires, donc obligés d'y aller avec une amie à moi pour s'éparpiller pour emmener les deux grands dans deux écoles différentes, à la même heure »*. De plus, ces contraintes organisationnelles restreignent fortement leurs opportunités professionnelles, notamment dans certains secteurs comme le nettoyage de bureaux ou les heures de pointe aux caisses des supermarchés, qui coïncident fréquemment avec l'heure à laquelle les enfants rentrent de l'école. Parfois, la pression est telle qu'elle décourage l'insertion professionnelle ou conduit à l'abandon de l'emploi.

Les horaires atypiques, comme les horaires de nuit, imposent aussi des déplacements hors des heures de circulation des transports collectifs et donc des organisations quotidiennes contraignantes. Sébastien, 45 ans, est technicien de maintenance à Gouesnou et habite Kersaint-Plabennec ; ses horaires de travail varient chaque semaine

entre matin, soir et nuit. Pendant six mois, il a perdu l'usage de son permis et, faute de solution alternative, était contraint de se déplacer à vélo entre son travail et son domicile. Un trajet physiquement éprouvant et consommateur de temps, qui s'ajoute ici à la pénibilité du travail physique.

On peut citer également l'exemple de Julie, 43 ans, qui travaille en tant que femme de ménage dans le secteur de Carhaix pour deux entreprises différentes. Les coupures entre ses missions lui imposent plusieurs allers-retours quotidiens entre son domicile et son lieu de travail dans un territoire relativement étendu. Après cinq tentatives, elle n'a jamais réussi à obtenir son permis de conduire et a donc fait l'acquisition d'une voiture sans permis pour pouvoir travailler ; ses temps de trajets s'en trouvent donc d'autant plus rallongés.

Des enquêtés assignés à des territoires étroits

Certaines personnes rencontrées témoignent d'une mobilité très limitée, dont les horizons ne dépassent pas le périmètre de leur commune, de leur quartier, parfois même de leur domicile.

L'« insularité » résultant de ces situations se caractérise à la fois par des activités circonscrites à un espace restreint, un isolement relationnel et une représentation morcelée et discontinue du territoire (Le Breton, 2005). Elle désigne la restriction géographique des enquêtés aux territoires de proximité.

Amina, 53 ans, habite depuis vingt-deux ans dans un appartement du quartier de Bellevue, à Brest, avec son mari et ses quatre enfants. Excepté les trajets en bus pour se rendre sur son lieu de travail situé au centre-ville de Brest, l'essentiel de ses déplacements se fait au sein de son quartier. La seule incursion en dehors de ce périmètre qu'elle évoque lors de l'entretien a lieu à l'occasion de l'Aïd. Avec toute sa famille, ils rendent visite au frère de son mari, qui habite Keredern (quartier de Brest), et qui vient les chercher en voiture. C'est, au cours de l'année, l'une des rares occasions qu'elle a de monter dans une voiture.



Ces déplacements vers les territoires moins connus sont évoqués par plusieurs autres enquêtés, ce sont des déplacements rares, qui relèvent de l'exceptionnel, presque de l'expédition. C'est le cas lorsqu'il est nécessaire de dévier d'un itinéraire de transport en commun familial par exemple, comme l'exprime Monique, qui évoque les difficultés qu'elle a à se repérer sur les plans des lignes de bus.

À l'inverse, les enquêté-es sont nombreux à rappeler à quel point les territoires connus, apprivoisés, les rassurent et constituent des ressources précieuses du fait de la familiarité qu'ils entretiennent avec ces espaces. C'est par exemple le cas de Romane, 27 ans, qui n'a pas le permis ni de véhicule et parvenait à se débrouiller tant qu'elle habitait à Crozon, où elle a grandi, ce qui est beaucoup moins évident depuis qu'elle habite Guipavas : *« Quand j'étais à Crozon c'était plus facile, parce que j'ai toujours grandi là-bas, donc je connaissais les rues et tout. Je pouvais me rendre partout à vélo, à pied, en stop ».*

L'absence de voiture perçue comme une contrainte importante

Parmi les 19 personnes rencontrées, 13 ne possèdent pas de voiture, soit parce qu'elles n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule ou de l'entretenir, soit parce qu'elles n'ont pas le permis ou qu'elles l'ont perdu, soit parce qu'elles ne peuvent ou ne veulent plus conduire. Pour une partie d'entre elles, cette non-motorisation génère des difficultés pour trouver un emploi ou se maintenir en emploi, notamment parce qu'une part importante des postes qui leur seraient accessibles nécessitent d'être véhiculé.

Ces difficultés sont décuplées pour les enquêtés qui habitent des territoires ruraux peu denses dépourvus de transports en commun, comme Frédéric, 54 ans, qui vit à Carhaix et n'a pas le permis de conduire. Victime d'un accident de voiture dans sa jeunesse, il a développé une amaxophobie (peur panique de la voiture) et ne peut plus monter dans un véhicule. Jusqu'à il y a quelques mois, il travaillait dans une usine près de Carhaix, à 45 minutes de marche de chez lui. Il s'y rendait à pied, en utilisant une lampe torche, car le chemin qu'il empruntait était une départementale, sans éclairage et avec un fossé sur le bas-côté. La dangerosité et la fatigue générée par ces trajets quotidiens l'ont finalement poussé à abandonner ce poste.

Au-delà de la dimension liée à l'insertion professionnelle, il est intéressant de souligner la valorisation de la possession d'une voiture dans le discours des personnes interrogées, y compris parmi celles qui habitent en ville et disposent d'un réseau de transport en commun relativement dense. Dans leur esprit, elle incarne un potentiel de liberté et représente un idéal, car elle conditionne l'autonomie. C'est la possibilité de s'affranchir des horaires de car, par exemple, lorsqu'ils ne coïncident pas avec les horaires de sortie

du travail, comme l'évoque Bryan : *« Quand je sors du boulot, il faut ensuite que j'attende une heure le prochain, c'est du temps perdu »* ou qu'ils sont trop restrictifs et n'autorisent aucun faux pas, comme l'évoque Anna : *« Si je suis en retard pour mon bus, après c'est fichu, le prochain ne passe que dans 26 min. Après, je suis en retard pour mon travail. Ça c'est aussi, c'est compliqué ».* C'est aussi le confort de pouvoir transporter de gros volumes de courses. La plupart des enquêté-es, ayant des pratiques d'approvisionnement contraintes par leurs capacités économiques, privilégient des courses « en gros », une fois par mois, en début de mois. Bien souvent, ces approvisionnements sont possibles dans les grandes surfaces généralistes situées en dehors du centre-ville et sont donc facilités lorsqu'ils ont la possibilité de s'y rendre en voiture (à la fois pour s'y rendre plus rapidement et transporter plus de choses) : *« Moi je sais que j'aurais bien aimé que quelqu'un me dise "viens je t'amène faire tes grosses courses du début du mois". Parce qu'encore les petites courses, ça va mais quand c'est des grosses courses c'est bien d'avoir une voiture quand même ».* Maxime, 30 ans.

La perspective d'obtenir le permis est aussi présentée comme le graal ultime pour les « jeunes » enquêtés rencontrés qui n'ont pas encore eu l'opportunité de le passer ; il est alors appréhendé comme un élément constitutif de l'identité, un attribut de la « normalité sociale ».

Posséder une voiture mais ne pas s'en servir : des usages très sélectifs

Bien que motorisés, les six ménages rencontrés qui possèdent un véhicule en adoptent un usage extrêmement modéré et sélectif. **Considérée comme fragile, coûteuse et non remplaçable, la voiture est utilisée prioritairement pour aller au travail,**

emmener les enfants à l'école, visiter des connaissances et faire les courses, soit des déplacements de stricte nécessité. Ainsi, Jean, 63 ans, utilise uniquement sa voiture pour des déplacements contraints et lointains : aller à l'usine (car impossible autrement) et rendre des services à des amis ou de la famille. Il évoque, par exemple, le fait de se rendre à un enterrement et d'emmener une amie malade voir la mer. En revanche, pour ses déplacements quotidiens, individuels et de proximité, il privilégie la marche. Ces choix contraints sont exprimés par plusieurs autres enquêtés, ils sont motivés par la volonté de limiter le coût de l'essence mais aussi l'usure du véhicule. **Du fait de la faiblesse de leurs budgets, la voiture a donc une dimension essentiellement utilitaire pour ces ménages : la promenade, la balade, le détour ne sont pas envisagés.** De la même façon, Célia privilégie les transports en commun plutôt que l'usage de son véhicule pour ses loisirs, afin d'économiser le coût du carburant : *« On a le car de plage gratuit tous les mercredis pendant l'été. Il nous amène à une plage. Plutôt que de prendre notre voiture, mettre de l'essence, etc... Ça fait faire des économies. Franchement c'est bien ».* Elle se montre également très consciente du budget qu'elle consacre à l'essence chaque mois : *« Sur un mois, je mets 80 euros, je fais un plein avec les allers-retours pour la petite pour l'école. Ça fait une grosse dépense ».*

Par ailleurs, deux des six enquêtés motorisés ont une voiture mais qui n'est plus fonctionnelle et qu'ils n'utilisent plus, faute de moyens pour la réparer. C'est par exemple le cas d'Amina et de son mari :

C'est mon mari, il a acheté une voiture, mais maintenant elle est en panne. Elle reste à côté de chez nous parce qu'elle est en panne, pour la réparer c'est cher.



Enfin, certaines personnes interrogées continuent d'en avoir l'usage mais renoncent à faire les travaux d'entretien, faute de moyens : « *La voiture ? Elle roule, dieu merci ! Je suis allée 3 fois chez le garage. Là, il y a le mec qui me dit "ouais, il y a une fuite moteur, il faut faire l'entretien". Il m'a dit ça coûte tant, j'ai dit "tant qu'elle roule, je fais pas". Elle a 270 000 km bientôt* », Laure, 27 ans, fait le trajet quotidien Brest-Carhaix.

L'intensité d'usage de la voiture est fonction du niveau de revenus

À l'échelle nationale, plus un ménage est modeste et moins il utilise intensément la voiture dont il dispose. Les ménages du 10^e décile parcourent en moyenne 11 700 km par an avec leur véhicule alors que ceux du 1^{er} décile parcourent seulement 9 700 km. Si bien que la distance totale parcourue en voiture est deux fois et demi supérieure pour les 10 % des ménages les plus riches que pour les 10 % les plus pauvres : 17 000 km par an contre 6 700 km. (Source : SDES-Insee, enquête mobilité des personnes 2018-2019).

Ces exemples de renoncements liés à la contrainte financière font écho à un indicateur proposé par l'observatoire national de la précarité énergétique (ONPE), qui est l'indicateur de précarité énergétique liée à la mobilité quotidienne en voiture. Cet indicateur est calculé en prenant en compte le taux d'effort énergétique des ménages, c'est-à-dire la part de leurs revenus qu'ils consacrent à l'achat de carburant.

Une exploration de la précarité énergétique liée à la mobilité automobile d'un point de vue statistique

Depuis les années 2000, la précarité énergétique au sens large a émergé comme problème public. Si elle a d'abord longtemps été abordée dans sa dimension logement, mieux identifiée et mieux connue que sa composante mobilité, la précarité énergétique mobilité est apparue plus récemment comme une question exploratoire. On peut expliquer cela par la relative absence d'acteurs sur ce champ spécifique durant de nombreuses années, à la différence du domaine du logement, mais aussi par un écart de perception entre la gravité des impacts de la composante logement (exposition au froid) et celle liée à la mobilité.

Cependant, le regard sur cette problématique change depuis plusieurs années, à la fois poussé par des mouvements sociaux (comme celui des Gilets jaunes), par la réalité des contraintes économiques (notamment liées à la hausse des prix du carburant) et par l'avancée de la recherche opérationnelle et la production de nouveaux indicateurs de suivi.

Les enquêtes menées sur le sujet ont notamment montré que cette vulnérabilité par rapport à la mobilité automobile conduit à des renoncements (à la formation, à l'emploi, aux loisirs), comme nous avons pu le montrer à travers l'analyse des entretiens ; pour d'autres ménages, la mobilité est cependant considérée comme une dépense incompressible : pour éviter ces renoncements, certains préfèrent alors réduire notamment leurs dépenses de chauffage ou d'alimentation. Cela confirme que les problématiques des composantes logement et mobilité sont intimement liées.

Dans l'Ouest breton, une précarité énergétique mobilité qui affecte les territoires de manière hétérogène

Selon les données de l'ONPE, la Bretagne figure parmi les régions françaises qui comptent une part importante de ménages en précarité énergétique mobilité, elle se positionne au 4^e rang des régions où cette part est la plus élevée derrière la Corse, l'Occitanie et la Nouvelle-Aquitaine.

Les ménages sont considérés en précarité mobilité quand ils dépensent plus de 4,5 % de leurs revenus pour payer le carburant et font partie des 30 % de ménages les plus modestes.

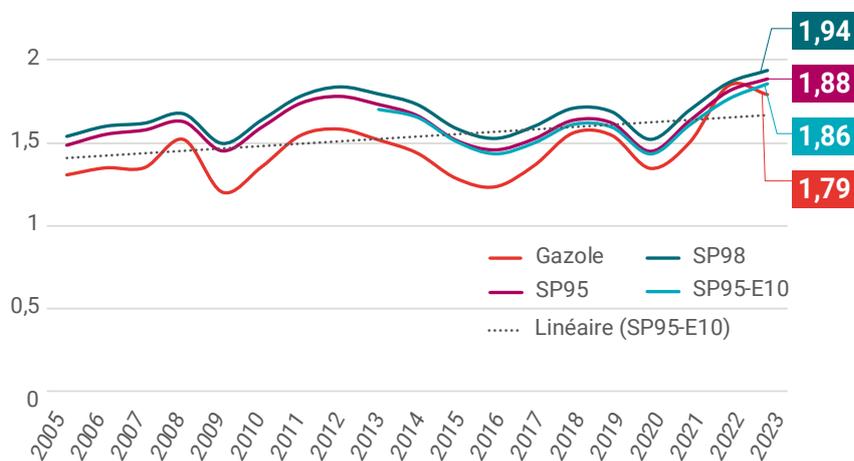
En 2021, ils représentaient 16,6 % de l'ensemble des ménages bretons contre 15,6 % à l'échelle nationale. À l'échelle de l'Ouest breton, 83 000 ménages seraient concernés, soit 18 % de l'ensemble des ménages.

Cependant les réalités sont très contrastées selon les territoires (carte ci-contre). En valeur absolue, les ménages concernés par la précarité en matière de mobilité automobile

se concentrent dans les principaux pôles urbains de l'Ouest breton : les communes de Brest et de Saint-Brieuc regroupent, à elles seules, 20 000 ménages en précarité énergétique mobilité, soit près d'un quart du total de l'Ouest breton (Géodip, ONPE 2021). Cela s'explique notamment par leur poids démographique et par le fait que les pôles urbains concentrent davantage de ménages pauvres, en lien avec la présence de logements sociaux. Mais, en valeur relative, ce sont les territoires ruraux du centre de la Bretagne (pays du COB, communauté de communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay) et les communes localisées en marge des aires d'attraction des principales villes (communauté d'agglomération de Guingamp-Paimpol, Haut-Léon communauté, etc.) qui sont les plus concernées. Ces zones sont éloignées des principaux pôles d'emplois et on y recense d'importantes migrations pendulaires. À l'inverse, les ménages des communes périurbaines des première et seconde couronnes de Brest et de Saint-Brieuc sont moins affectés par la précarité énergétique mobilité. Ainsi, les caractéristiques du territoire en matière d'accessibilité et d'offre constituent un facteur essentiel dans la vulnérabilité des ménages.

La précarité énergétique liée à la mobilité concerne finalement deux types de ménages : d'une part, les ménages les plus modestes, sous le seuil de pauvreté, utilisant peu l'automobile et résidant plus généralement dans les pôles urbains ; d'autre part, les ménages actifs disposant de revenus moyens mais résidant plus couramment dans les communes éloignées des pôles et devant donc supporter des charges plus importantes liées au mode de vie périurbain et rural (possession et utilisation de plusieurs véhicules, déplacements plus longs, etc.). Dans tous les cas, la faiblesse des revenus est l'une des premières causes de la précarité énergétique : cette vulnérabilité économique peut être structurelle (famille monoparentale, précarité de l'emploi), ou conjoncturelle (accident de la vie, chute des ressources, diminution du reste à vivre, etc.).

Évolution des prix du carburant (en euros constants de 2023 par litre)

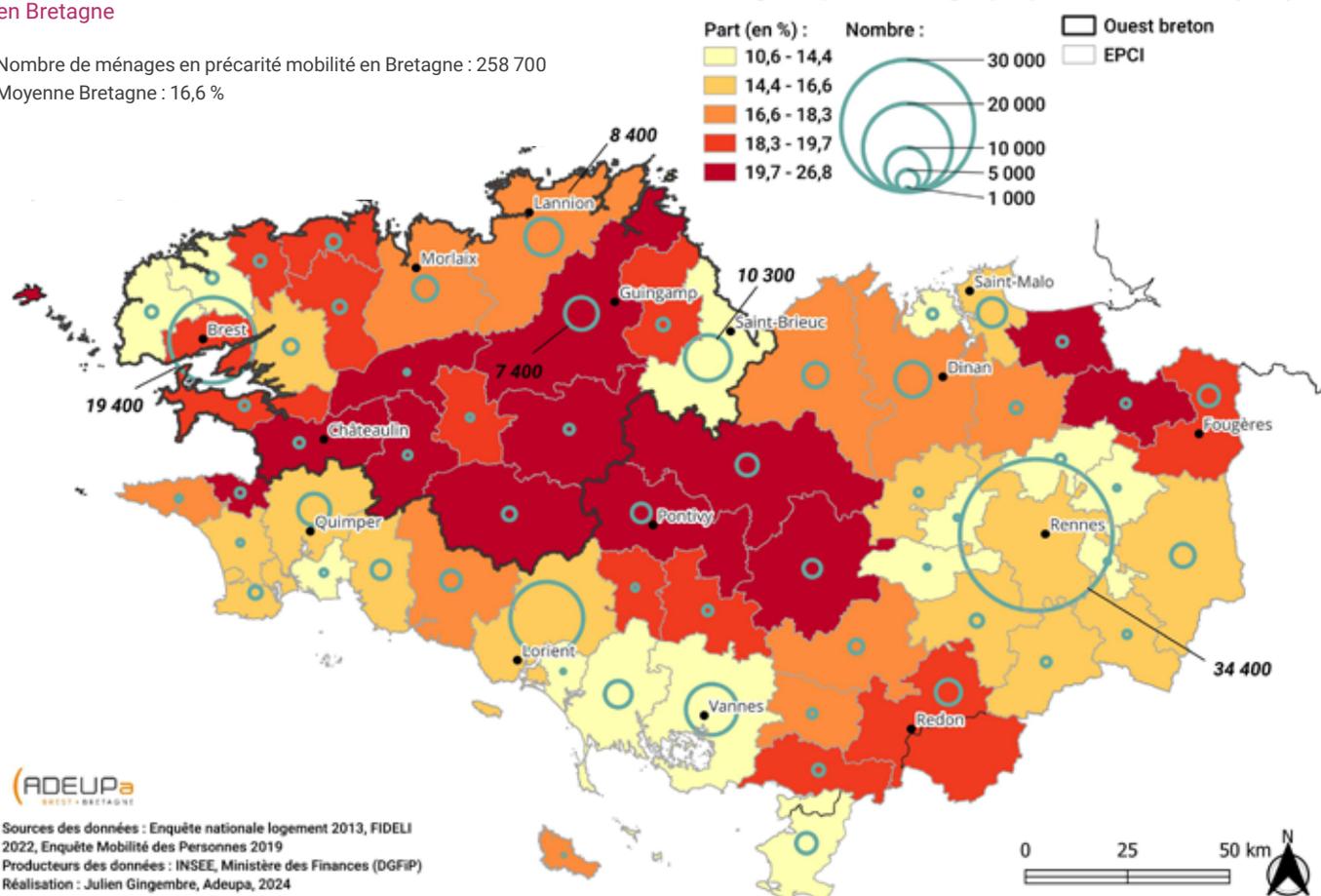


Source : DGEIC ; Insee ; calculs SDES

La précarité énergétique liée à la mobilité quotidienne en voiture en Bretagne

Nombre de ménages en précarité mobilité en Bretagne : 258 700
Moyenne Bretagne : 16,6 %

Ménages en précarité énergétique quotidienne en voiture (2021)



Note de lecture : dans la CA de Guingamp-Paimpol, 7 400 ménages sont en précarité énergétique mobilité quotidienne en voiture ; cela représente entre 19,7 et 26,8 % des ménages du territoire.

Mesurer la précarité énergétique liée à la mobilité : une approche par le taux d'effort

Pour mesurer la précarité énergétique liée à la mobilité, on utilise le taux d'effort énergétique (ou TEE). Cet indicateur met en perspective les dépenses énergétiques d'un ménage avec ses ressources économiques. En matière de déplacements, la dépense énergétique correspond à la dépense effective en carburant de la voiture liée aux trajets effectués par le ménage pour se rendre sur son lieu de travail et/ou son lieu d'étude, ainsi que pour les achats, la santé ou des raisons administratives. Ce seuil, fixé par convention au double du taux d'effort médian de l'ensemble de la population, est de 4,5 %. Une seconde condition est nécessaire pour identifier la précarité énergétique en évitant de cibler des ménages disposant de ressources jugées confortables : il s'agit de se limiter aux ménages des trois premiers déciles de revenu disponible par unité de consommation.

Ainsi, selon l'indicateur proposé par l'ONPE, un ménage peut être considéré comme étant en précarité énergétique liée à la mobilité dès lors qu'il fait partie des 30 % de ménages les plus modestes et qu'il dépense plus de 4,5% de ses revenus pour payer le carburant.

En Bretagne, la part des personnes ayant été concernées par au moins un renoncement à un déplacement lors des cinq dernières années est de 33 %, une part nettement moins élevée que dans les autres régions françaises. La proportion de personnes déclarant n'avoir accès à aucune solution de mobilité reste stable à 9 % par rapport à 2021.

Baromètre Wimoov, résultats régionaux Bretagne, 2024

Tactiques et stratégies d'ajustements mobilisées par les personnes rencontrées

Des mobilités rendues possibles par la solidarité de l'entourage

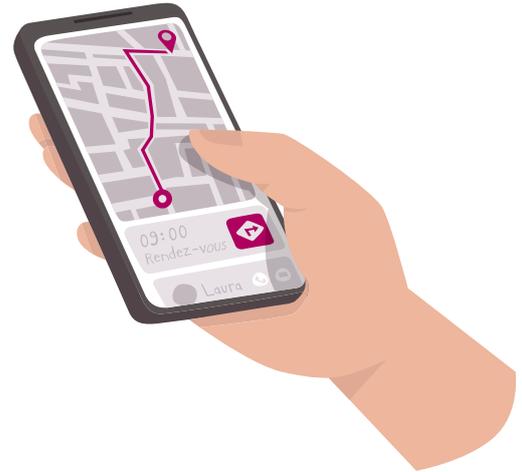
L'analyse des entretiens a révélé que, pour faire face aux difficultés rencontrées, les personnes interrogées déploient diverses stratégies, tactiques et ressources leur permettant d'ajuster leurs mobilités. Il ressort notamment que l'entourage familial ou amical joue un rôle crucial dans leur capacité à se déplacer. En effet, ce soutien, à la fois physique, logistique et financier, permet aux individus de maintenir leur mobilité. Presque chaque interviewé a mentionné au moins une personne qui l'aidait à se déplacer, ou qu'il aidait lui-même. L'un des motifs les plus fréquents de recours aux proches est lié à la nécessité, pour les personnes rencontrées, de faire régulièrement des courses alimentaires représentant des volumes difficiles à transporter à pied ou en transports en commun. Ainsi, Monique précise : « Pour les courses j'ai une amie qui m'y emmène une fois par semaine, avec sa voiture », tandis que Célia raconte comment elle a dû se passer de sa voiture pendant six mois, faute de moyens pour la faire réparer, ce qui l'a amenée à solliciter ses amies pour récupérer ses courses : « En fait, le début du mois, je faisais un gros drive et je demandais si on pouvait m'emmener juste chercher mon drive. Et après, pour les petites courses, les Lidl ou Leclerc, je faisais à pied ». Depuis qu'elle a de nouveau un véhicule elle organise financièrement, avec quatre de ses amies, l'utilisation de sa voiture pour leurs loisirs : « Je suis la seule à avoir le permis donc, on participe tous, on met un peu d'essence au début du mois et on prévoit des sorties, ça revient moins cher ». Elle ajoute : « On est quatre personnes et on met 15€ par personne au début du mois et ça nous permet de faire plein de sorties au final ».



Lucas, 20 ans et résidant chez ses parents à Kersaint Plabennec, témoigne également de sa dépendance aux solidarités familiales et amicales pour ses déplacements : « Quand j'ai besoin d'aller quelque part, soit je demande à mes parents, soit un ami vient me chercher, soit je prends le car ». Silvia, pour sa part, décrit la solidarité au sein de sa famille élargie : « En fait, on n'a pas de voiture, mais les parents de mon mari habitent à 5 min d'ici, donc ils ont une voiture, ils nous prêtent une voiture de temps en temps ». Ces témoignages illustrent une mobilité solidaire, qui s'organise déjà à l'échelle individuelle de manière informelle, auto-organisée et en dehors des dispositifs institutionnels. Ils soulignent l'importance du lien social comme une variable essentielle dans les pratiques de mobilité des personnes rencontrées.

Le covoiturage : une évidence face à la faiblesse des moyens financiers

L'usage de leur réseau par les enquêtés se traduit aussi par des pratiques intenses de covoiturage ou d'emprunt d'automobile. Ainsi, Jean, 63 ans, qui a officié comme chauffeur à plusieurs reprises dans sa vie professionnelle (il était conducteur de poids lourd au sein de l'armée, puis ambulancier), fait désormais office de « taxi social » pour des connaissances à lui. Il mutualise autant que possible l'usage de son véhicule. Il lui arrive par exemple de transporter sa voisine âgée qui a la sclérose en plaques et qu'il emmène voir la mer. Pendant un temps il a aussi travaillé chez Savéol et covoiturerait deux autres saisonniers, contre une compensation monétaire.



Le covoiturage est aussi le mode privilégié par deux enquêtées qui parcourent de grandes distances pour se rendre à leur travail. C'est notamment le cas de Laure, 27 ans, qui travaille à Carhaix en tant qu'institutrice en maternelle et habite à Brest. Elle fait quotidiennement le trajet aller-retour avec une voiture qui lui est prêtée par son frère. Pour alléger autant que possible le coût induit par ces trajets elle fait du covoiturage via la plateforme « BlaBlaCar Daily ».

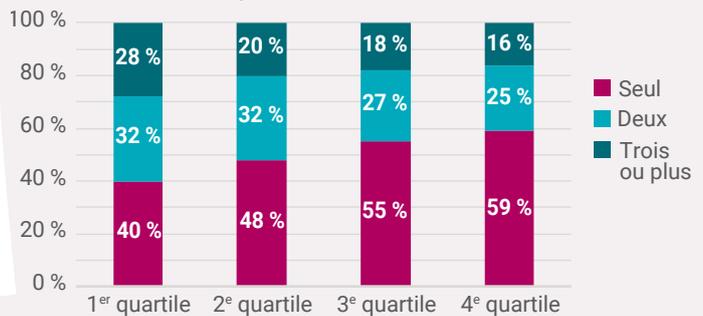
Les personnes rencontrées ont, pour la plupart, des ressources économiques limitées. Dans ce cadre, la mobilité constitue un budget en soi, contraint, calculé et maîtrisé. L'un des moyens de maîtriser ce budget est de faire du covoiturage pour les trajets jugés essentiels, auxquels les personnes ne peuvent pas renoncer.

Les ménages modestes covoiturent davantage que les plus riches

Alors que 60 % des déplacements locaux des ménages appartenant au quartile le plus pauvre sont effectués avec au moins deux personnes dans le véhicule, c'est seulement 41 % des déplacements locaux des ménages appartenant au 4^e quartile qui sont fait dans cette configuration.

Seul 40 % des déplacements locaux en voiture des personnes appartenant au 1^{er} quartile de niveau de vie sont effectués par un conducteur seul contre 59 % pour le 4^e quartile.

Occupation des voitures pour des déplacements locaux selon le niveau de vie du ménage



Source : SDES-Insee, enquête mobilité des personnes 2018-2019

Vélos, trottinettes, voiturettes, autopstop : des modes alternatifs pour pallier l'absence de voiture

Pour pallier l'absence de voiture, les 13 personnes rencontrées qui ne sont pas véhiculées ont recours à des modes alternatifs. En milieu urbain, elles sont nombreuses à témoigner d'un recours accru aux transports en commun, mais, en milieu rural, l'absence d'offre leur impose de penser des solutions bricolées parfois dangereuses.

Ainsi, Bryan, 21 ans, saisonnier chez un producteur de fruits et légumes à La Roche-Maurice, et habitant Landivisiau se rend au travail en trottinette électrique, mais il doit pour cela emprunter une départementale : *« Parfois, tu ne vois pas grand-chose, il peut y avoir du brouillard. J'ai une lumière, mais ce n'est pas rassurant. Quand tu es en trottinette, avec un casque et un gilet, ce n'est pas une route adaptée. Je prends la trottinette parce qu'après 8 heures de travail dans les champs, je n'ai pas la force de pédaler »*. Ici, l'épreuve du déplacement se rajoute à celle du travail précaire, mal payé et épuisant.

Julie, 43 ans, a tenté de passer le permis cinq fois, sans succès et a finalement opté pour une voiture sans permis (VSP) pour se rendre au travail. L'usage de ce mode de transport lui rallonge d'autant plus ses trajets quotidiens et génère une fatigue physique importante.

Ainsi, quel que soit le contexte résidentiel, les ménages rencontrés déploient de multiples formes d'organisation de leur vie quotidienne qui leur permettent d'ajuster leur mobilité. Ces stratégies montrent à quel point les personnes ne sont pas passives face aux

problématiques qu'elles rencontrent, elles font preuve d'une grande capacité à faire face, qui leur permet de maintenir une certaine indépendance dans leurs déplacements.



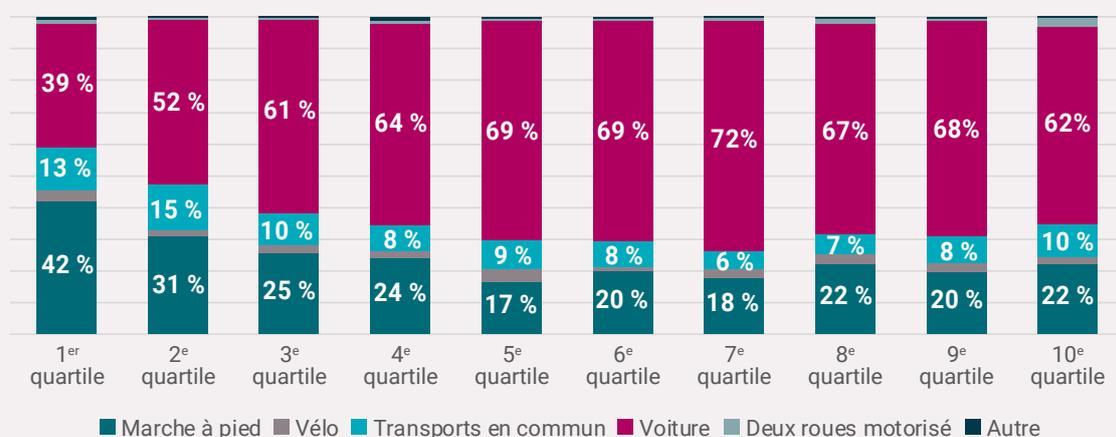
Plus les personnes sont pauvres, moins elles utilisent la voiture et privilégient les autres modes de transport

D'après l'enquête nationale Mobilité des personnes de 2019, chez les personnes les plus pauvres (ici, des ménages gagnant moins de 1 055 € par mois par unité de consommation (UC), soit vivant en dessous du seuil de pauvreté à 60 % de la médiane qui valait presque

1 200 €/mois par UC en 2019), 39 % des déplacements se font en voiture (contre 63 % en moyenne), 42 % se font à pied (contre 24 %) et 13 % en transports en commun (contre 9 %), l'usage des autres modes étant uniforme et marginal. Cette différence s'atténue toutefois rapidement

dès que les revenus s'élèvent : dans les ménages pauvres du deuxième décile, les déplacements se font pour 52 % en voiture et 31 % à pied. La pauvreté se traduit ainsi par l'usage des modes de transport les plus lents.

Répartition modale des déplacements selon le décile de revenus, en France



Source : SDES-Insee, enquête mobilité des personnes 2018-2019

Comment agir en faveur d'une transition juste des mobilités ?

L'action en matière de mobilité solidaire relève de trois grandes sphères d'action publique : l'urbanisme et la planification, pour réduire les déplacements contraints ; la mobilité et les transports, pour proposer des solutions alternatives à la voiture ; la gouvernance et l'accompagnement des publics-cibles, pour proposer des solutions efficaces.

Urbanisme et planification : vers un nouveau modèle d'aménagement pour contrer l'hégémonie de la voiture

En milieu rural, les problématiques de mobilité sont étroitement liées aux choix d'aménagement passés et présents qui ont conduit à rendre la voiture individuelle incontournable dans le quotidien des habitantes et habitants. Face à cette hégémonie de la voiture, les solutions alternatives peinent à exister : les transports collectifs ont trop peu d'usagers, la pratique du vélo et de la marche est rendue risquée par la présence des automobiles, le covoiturage peine à trouver son public¹¹.

L'aménagement du territoire et la planification constituent alors des leviers essentiels pour réduire les déplacements contraints de la population et notamment des publics vulnérables. Cette approche préventive permet d'agir en amont sur les besoins de mobilité.

L'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) représente une opportunité majeure pour repenser l'organisation spatiale de nos territoires. En privilégiant la densification et le renouvellement urbain, le ZAN doit favoriser le rapprochement entre lieux de vie, services essentiels et zones d'emploi. Cette proximité spatiale bénéficie particulièrement aux personnes en situation de précarité, en réduisant leur dépendance aux déplacements motorisés et les coûts associés. La reconquête des friches urbaines et la réhabilitation du bâti existant permettent également de maintenir une offre de logements abordables dans les centres-villes et les bourgs, là où les services et les transports en commun sont les plus accessibles.

L'articulation entre urbanisme et transport

11. [Le covoiturage et l'autostop organisé dans l'Ouest breton](#), Observatoire de la mobilité n° 11, Adeupa, Avril 2024

constitue un autre enjeu fondamental. La coordination des documents de planification (PLU, PLUI, Scot) avec les plans de mobilité permet d'optimiser l'implantation des nouveaux équipements et zones d'habitat. Le principe de *transit-oriented development* guide cette approche en privilégiant la densification autour des axes de transport collectif et des pôles d'échanges multimodaux. Cette stratégie garantit aux populations vulnérables un accès facilité aux réseaux de transport, réduisant ainsi leur isolement potentiel.

La planification urbaine se doit d'intégrer les enjeux de mixité fonctionnelle à l'échelle des quartiers. L'implantation équilibrée des commerces, services publics, établissements de santé et équipements culturels contribue à réduire les besoins de déplacement. Cette approche s'accompagne d'une réflexion sur l'accessibilité piétonne et cyclable de ces équipements, particulièrement importante pour les personnes âgées ou à mobilité réduite.

Cette approche intégrée de l'urbanisme et de la mobilité permet ainsi d'agir durablement sur les causes structurelles des difficultés de déplacement des publics vulnérables, tout en contribuant à la construction de territoires plus résilients et inclusifs.

Les concepts de mobilité inversée et de démobilité émergent comme des perspectives nouvelles dans la réflexion sur l'aménagement du territoire. Ils ont pour principe la diminution des mobilités subies et le recours aux mobilités choisies. Au-delà de la simple réduction des déplacements, ces concepts interrogent notre rapport à la mobilité et proposent de repenser l'organisation spatiale et temporelle de nos activités. Le développement du télétravail, des espaces de cotravail, des tiers-lieux et des services de proximité (notamment itinérants) dans les territoires périurbains et ruraux illustre cette évolution. Ces nouvelles formes d'organisation permettent aux populations de maintenir une activité professionnelle ou d'accéder à des services sans subir les contraintes et les coûts de déplacements quotidiens importants.

La dimension temporelle de l'aménagement mérite également d'être considérée. La synchronisation des horaires des services publics, des commerces et des transports en commun avec les rythmes de vie des habitants peut contribuer à optimiser les déplacements. Cette réflexion sur le chrono-urbanisme peut apporter une réponse aux personnes travaillant en horaires décalés ou ayant des contraintes familiales importantes.



Mon petit camion : un outil de mobilité inversée

Cette association bretonne mais qui opère partout en France facilite la mise en relation de différents acteurs (collectivités, entreprises, commerçants, usagers) afin de développer des commerces et services itinérants en milieu rural afin de redynamiser les villages en déprise.

Au-delà de l'accès à ces services et commerces du quotidien, qui parfois sont inexistantes dans certaines communes, obligeant les habitants à parcourir de nombreux kilomètres pour s'y rendre, l'objectif second de l'association est de préserver le lien social.

Le principe est alors d'aller là où les services manquent, au plus près des usagers : il peut s'agir de camions de restauration (foodtruck), de services de cordonnerie ou d'affûtage, de salons de coiffure, de cabinets médicaux ou encore de médiathèques. Presque tous les services et commerces peuvent exister sous forme itinérante.

Début 2025, cinq camions itinérants arpentent les routes de l'Ouest breton (une épicerie vrac en Côtes-d'Armor, une droguerie, un barbier et deux foodtrucks dans le Finistère).

<https://monpitcamion.fr/>

Mobilité, transport et intermodalité : des solutions alternatives et partagées pour tous

S'il est indispensable de réduire la portée et la complexité des déplacements du quotidien, répondre aux besoins de mobilité demeure un enjeu central, en particulier pour les personnes en situation de précarité ou à mobilité réduite. Plusieurs axes d'intervention complémentaires peuvent être déployés dans les territoires.

En premier lieu, **le renforcement des transports collectifs constitue un pilier essentiel**. Cela passe par la mise en place d'une offre structurante, notamment via l'amélioration du cadencement des trains et autocars. Dans les zones rurales, l'ouverture du transport scolaire à l'ensemble des habitants représente une opportunité d'optimisation des services existants. Le transport à la demande (TAD) vient compléter cette offre en apportant une

solution flexible et adaptée aux besoins spécifiques, notamment ceux des personnes âgées.

L'intermodalité joue également un rôle crucial, nécessitant la création de pôles d'échanges multimodaux, de parkings-relais et d'aires de mobilité rurale. Ces équipements facilitent les connexions entre les différents modes de transport et participent à une meilleure irrigation des territoires.

L'accessibilité universelle des espaces publics constitue un autre enjeu majeur. La Convention internationale des droits des personnes handicapées promeut le principe de conception universelle, visant des aménagements utilisables par toutes et tous sans adaptation spécifique. Cela implique une transformation profonde des espaces publics, notamment par la sécurisation des cheminements piétons : trottoirs élargis et traversants, suppression des obstacles, adaptation du mobilier urbain, etc.

Le développement d'un « système vélo » complet, tant en milieu urbain que rural, représente une autre ambition stratégique. Cette approche englobe plusieurs aspects : sécurisation des parcours par des aménagements dédiés, adaptation du plan de circulation avec réduction des vitesses, réaffectation de la voirie rurale en voies vertes, création d'offres de stationnement adaptées. Des services complémentaires (location, aide à l'achat, réparation, formation et apprentissage) sont nécessaires pour développer ce type de pratiques.

Face à l'augmentation constante du poids et du coût des voitures traditionnelles (le poids moyen ayant augmenté de 60% depuis les années 1960), **les véhicules intermédiaires émergent comme une solution prometteuse**. Selon WWF, les SUV représenteront en 2035 un surcoût annuel significatif pour les ménages modestes, dépassant 400€ par an. Or, la majorité de nos déplacements quotidiens, souvent effectués seuls et sur de courtes distances, pourraient être réalisés en véhicules intermédiaires comme les voiturettes, vélomobiles ou triporteurs.

Repenser la mobilité individuelle avec les véhicules intermédiaires : le projet Vimob à Brest

Vimob (véhicules intermédiaires pour les mobilités du quotidien) est un projet porté par l'Université de Bretagne occidentale et le laboratoire de recherche Labers. Il a pour ambition d'expérimenter l'utilisation de plusieurs exemplaires d'un véhicule intermédiaire, le Véliotech, un tricycle électrique de conception simple et disponible en auto-construction. Pouvant emporter jusqu'à 200 kilos de charge utile et disposant d'une autonomie de 50 km, l'expérimentation vise surtout à documenter les pratiques de déplacement des expérimentateurs, leur capacité à monter et entretenir le véhicule et les conditions de son utilisation durant un an.

<https://www.univ-brest.fr/vimob/>



Crédit : Vhéléo - Mathieu Grosche

Le soutien aux pratiques solidaires de mobilité constitue un levier important. Cela implique la valorisation des usages partagés (covoiturage, autopartage, autostop), le soutien financier aux associations locales d'usagers et l'aménagement systématique d'aires de covoiturage dans toutes les communes pour rendre ces pratiques plus visibles et accessibles.

L'ensemble de ces mesures forme un écosystème cohérent visant à garantir une mobilité inclusive et durable, adaptée aux besoins spécifiques des personnes en difficulté de mobilité, tout en contribuant à la transition écologique des territoires.

La gouvernance des acteurs et l'accompagnement des publics

La mobilité solidaire ne se limite pas à la sphère du transport et aux acteurs de la mobilité : elle touche tout un écosystème qui regroupe les sphères sociales, de l'emploi et de l'insertion, avec un grand panel d'acteurs (des collectivités, notamment le département qui n'a pourtant plus de compétence en matière de mobilité, des structures publiques, privées ou associatives, des entreprises, des citoyens et bénévoles, etc.). Il existe alors un fort enjeu de fédération de ces acteurs, notamment à l'échelle locale. La réussite d'une politique de mobilité inclusive repose donc sur une gouvernance efficace et un accompagnement adapté des publics concernés. Plusieurs axes d'intervention permettent d'atteindre ces objectifs.

La coordination entre les acteurs constitue un premier enjeu fondamental. Les plans d'action pour les mobilités solidaires (Pams) offrent un cadre propice pour faciliter l'interconnaissance et la coordination entre les acteurs des transports et de l'action sociale. Ces dispositifs permettent également de réaliser un état des lieux exhaustif des services existants, d'identifier les doublons éventuels, les possibilités de mutualisation et les carences à combler. Cette approche doit s'accompagner d'une planification des mobilités à l'échelle pertinente des bassins de vie, garantissant ainsi une meilleure adéquation avec les besoins réels des habitant-es.

L'accompagnement financier des publics fragiles représente un deuxième axe majeur. Sur le modèle du chèque énergie, la mise en place d'un chèque mobilité pour les ménages les plus modestes permettrait de faciliter l'accès aux services de transport. Le renforcement des aides à l'acquisition de vélos, incluant la possibilité d'acheter du matériel d'occasion, complète ce dispositif. Ces mesures doivent systématiquement être associées à des actions d'accompagnement personnalisé, telles que des séances de « remise en selle » pour le vélo ou des diagnostics individualisés de mobilité.

L'implication des employeurs constitue un troisième levier essentiel. La généralisation du forfait mobilité durable et des plans de mobilité employeur permettent de structurer leur engagement. Le développement du covoiturage en entreprise et l'accompagnement des salariés, particulièrement les plus précaires, vers des solutions de mobilité alternatives démontrent une approche concrète de leur responsabilité sociale.

La professionnalisation de l'accompagnement représente un quatrième pilier incontournable. Il est crucial de généraliser l'accompagnement individualisé des publics fragiles vers la mobilité, tout en professionnalisant le secteur de la mobilité inclusive et durable. Cela implique la mise en place de formations adaptées pour les professionnels, les techniciens et les élus des collectivités. Le développement et la promotion des structures d'accompagnement existantes renforcent ce dispositif.

Enfin, **la communication et la sensibilisation** jouent un rôle déterminant. Des actions de communication ciblées sur les mesures de sobriété permettent de sensibiliser tous les publics aux différentes options disponibles : offre de transports collectifs et tarification solidaire, solutions de covoiturage et d'autopartage, ou encore coût réel de l'usage de la voiture. La création d'espaces dédiés à la mobilité dans les villes et les bourgs structurants, sous forme de plateformes de mobilité, offre des points d'information et d'accompagnement centralisés. Ces plateformes peuvent utilement intégrer des auto-écoles solidaires, des vélo-écoles et des ateliers de réparation, participant ainsi à un véritable écosystème de services de mobilité accessible à tous.

Cette approche globale, associant coordination des acteurs, soutien financier, implication des employeurs, professionnalisation de l'accompagnement et communication adaptée, permet de construire une politique de mobilité véritablement inclusive et durable.

La « ligne des serres » de Brest métropole : une réponse aux besoins des employeurs et des salariés

Entre le bourg de Plougastel-Daoulas et sa presqu'île maraîchère, une ligne de bus permet aux salariés des serres d'accéder à leur lieu d'emploi. Imaginée par les élus locaux, Brest métropole et les serristes lors du premier confinement en 2020, la ligne 27 réalise chaque jour un aller-retour en correspondance avec la ligne 19 qui permet de se rendre jusqu'au centre-ville de Brest. Cette même ligne a par ailleurs été prolongée afin de desservir un autre secteur maraîcher de la commune. La ligne des serres est disponible entre février et octobre, durant l'activité saisonnière des serristes, et est ouverte à tous les usagers. Les horaires sont adaptés aux heures d'embauche des entreprises.

Près d'une centaine de salariés empruntent la ligne chaque jour. Depuis sa mise en service, les employeurs déclarent avoir moins de problèmes de recrutement, en particulier grâce au faible coût des trajets pour les salariés (notamment grâce à la prise en charge de la moitié de l'abonnement). Auparavant, nombre d'entre eux étaient contraints de finir leur déplacement à pied en bord de route et parfois de nuit. Davantage de permanents ont ainsi été embauchés.



Diagnostiquer les problématiques de mobilité pour mieux agir en matière de mobilité solidaire : l'exemple du Pays de Morlaix

Le Pays de Morlaix se compose de trois EPCI (la CA Morlaix Communauté, la CC de Haut-Léon Communauté et la CC du Pays de Landivisiau). Il constitue notamment la structure porteuse de l'élaboration du Scot et mène des actions en faveur de l'emploi, la formation (coordination des acteurs, accompagnement des porteurs de projet). Le territoire est majoritairement rural et est structuré par plusieurs polarités urbaines. Les populations âgées se concentrent sur le littoral tandis que les plus jeunes (en particulier des actifs en situation de précarité) sont plutôt localisées dans les terres, avec des besoins de mobilité vers les polarités du territoire et celles de l'extérieur.

En 2022, la plateforme de mobilité portée par l'association ART a cessé son activité de transport et de location de véhicules ; cela a conduit les élu·es du territoire et les parties prenantes à questionner la problématique de la mobilité solidaire et les conditions de réussite de ce type de dispositifs à destination des personnes précaires. Le diagnostic a également été l'occasion de faire l'état des lieux des services et dispositifs existants en matière d'accompagnement des publics-cibles. Enfin, il a permis de qualifier les difficultés de déplacement des personnes grâce à un questionnaire. Les principales raisons

de ces difficultés sont l'inadaptation des horaires des transports collectifs, l'absence de services de transport dans la plupart du territoire et la faiblesse des ressources financières des individus concernés pour l'achat et l'entretien d'un véhicule.

Dans le territoire, certaines entreprises ont fait part de leurs difficultés de recrutement à cause des problématiques de déplacements des candidats. Pour les personnes ne disposant pas d'un véhicule ou du permis, la distance d'accès à un emploi ou un lieu de formation devient un problème à partir de quatre à cinq kilomètres.

Pour beaucoup de personnes, l'acquisition d'une voiture et le passage du permis demeurent cependant les solutions le plus souvent envisagées pour pallier les difficultés de déplacement. Ces difficultés touchent aussi d'autres motifs, en particulier les achats, les rendez-vous médicaux et les activités culturelles ou de loisirs. La majorité des répondants au questionnaire ont fait part de leur souhait de faire évoluer leurs pratiques de mobilité, en particulier en déclarant souhaiter utiliser davantage les transports en commun, principalement pour des raisons économiques et environnementales.

Plusieurs orientations stratégiques ont été identifiées à l'issue de ce diagnostic :

- Mieux faire connaître les offres et services de mobilité du territoire aux personnes ciblées (plateforme de mobilité, guichet unique, communication dans les entreprises)
- Proposer aux personnes en difficulté des solutions de mobilité pour accéder à l'emploi, la formation ou l'accès au soin (location de véhicules, transport à la demande, « chèques solidaires », aides au permis, etc.)
- Offrir un bouquet multimodal de solutions de déplacement (développement des transports collectifs avec des horaires adaptés, le covoiturage et l'autostop organisé, les liaisons cyclables notamment vers les zones d'activités)
- Coordonner les actions entre les entreprises et les collectivités pour permettre aux actifs de bénéficier de services de mobilité (participation financière des entreprises avec le versement mobilité, mise en relation des salariés pour le covoiturage, navettes, etc.).

À Strasbourg, l'accompagnement personnalisé au changement de comportement en faveur de la transition énergétique

Depuis la mise en place de la zone à faible émission en janvier 2022, l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) a mis en place un dispositif d'accompagnement, de conseil et d'aides financières à destination des habitants et des entreprises du territoire.

Ce dispositif se compose de trois mécanismes : le « compte mobilité », un porte-monnaie numérique crédité jusqu'à 2 500 € pour financer des services de mobilité ; l'aide à la conversion complémentaire pour l'acquisition d'un véhicule peu polluant ; le conseil en mobilité, étape préalable obligatoire pour être éligible aux deux autres mécanismes.

Le compte mobilité est destiné aux habitants de l'Eurométropole, sur critère de ressources, qui se séparent de leur véhicule personnel interdit à terme dans la ZFE. Le crédit disponible peut être

dépensé pour acheter des tickets ou abonnements de transport, acquérir un vélo (aide forfaitaire) et le réparer, en louer un (courte ou longue durée) ou louer un véhicule en autopartage, acheter de l'équipement pour ses déplacements à vélo, etc. Le compte est disponible en ligne ou sur une carte individuelle, ce qui permet de payer directement les prestations éligibles auprès des partenaires. Le crédit est valable trois ans et est utilisable par toutes les personnes du foyer fiscal auquel il est rattaché.

L'aide à la conversion complémentaire pour changer de voiture s'élève à 2 000 € et peut atteindre 4 000 € selon les ressources du ménage. Cette aide existe également pour les deux-roues motorisés et pour leetrofit (remplacement d'un moteur thermique par un électrique) d'un véhicule léger ou

utilitaire léger à usage personnel.

Pour bénéficier de ces aides, il est indispensable de réaliser au préalable l'étape du conseil individualisé en mobilité auprès de l'Agence du climat de Strasbourg. Il s'agit d'un entretien permettant de diagnostiquer les pratiques de mobilité individuelles et de trouver des solutions alternatives à l'utilisation de la voiture thermique. L'occasion de sensibiliser les habitants aux enjeux de la mobilité durable et de présenter l'ensemble de l'offre de mobilité alternative disponible dans le territoire. In fine, le conseiller pourra orienter la personne vers les dispositifs disponibles, dont le compte mobilité et les aides à la conversion.

<https://www.strasbourg.eu/compte-mobilite>

Conclusion

L'impératif de transition environnementale a mis en lumière le rôle crucial joué par la mobilité dans les émissions de gaz à effet de serre, la diffusion de polluants et la production de bruit. **Cette situation résulte de choix d'aménagement historiques qui ont contraint une grande partie de la population à dépendre massivement de l'automobile pour les déplacements quotidiens.** Si des efforts récents ont permis d'amorcer une réduction de cette dépendance, ils se sont principalement concentrés dans les espaces urbains, créant ainsi une dichotomie préoccupante avec les territoires périurbains et ruraux où les alternatives demeurent rares et peu efficaces. Plus problématique encore, les stratégies actuelles de transition énergétique des transports, axées majoritairement sur l'électrification du parc automobile, n'apportent qu'une réponse partielle aux enjeux environnementaux et laissent entière la question du coût d'usage croissant de l'automobile.

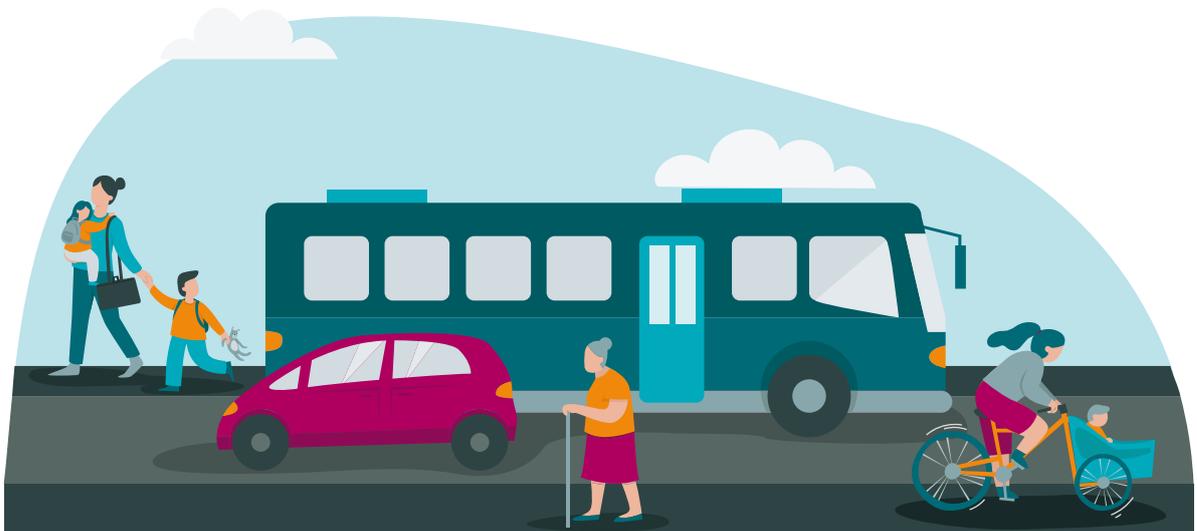
Pour les publics vulnérables, le maintien du système automobile constitue pourtant une impasse. L'approche hybride adoptée dans cette étude, combinant analyses statistiques et enquête sociologique, a permis de mettre en évidence comment la mobilité agit comme un puissant révélateur d'inégalités multidimensionnelles – sociales, territoriales et liées aux capacités individuelles. L'enquête de terrain a notamment révélé une grande diversité de profils et de situations de vulnérabilité, brossant un portrait nuancé des problématiques de mobilité souvent cumulatives auxquelles font face ces personnes.

Les expériences évoquées dans ce travail montrent aussi la diversité des enjeux auxquels la mobilité renvoie (accès à l'emploi, aux droits et services, à la santé, à une vie sociale, etc.). Les témoignages recueillis illustrent comment les contraintes physiques, organisationnelles et territoriales s'entrecroisent et se renforcent mutuellement, engendrant des situations parfois inextricables pour les ménages concernés. Cette réalité qualitative trouve une confirmation dans l'analyse statistique qui démontre l'hétérogénéité spatiale de la précarité énergétique liée à la mobilité dans l'Ouest breton. Un constat important émerge par ailleurs de cette étude : **les personnes vulnérables ne sont pas simplement passives face à ces difficultés, mais font preuve d'une remarquable agentivité.** Elles mobilisent leurs ressources propres et développent des stratégies d'adaptation ingénieuses – recours aux solidarités familiales, covoiturage, usage de modes alternatifs – témoignant ainsi de leur capacité d'innovation sociale face aux limites d'un modèle d'aménagement historiquement centré sur l'automobile individuelle. Dans ce contexte, la dépendance à la voiture peut être considérée comme un handicap supplémentaire qui vient s'ajouter aux difficultés existantes.

Toutefois, ces stratégies individuelles, aussi créatives soient-elles, s'avèrent souvent insuffisantes sur le long terme. Notre étude démontre **la nécessité d'une action concertée des pouvoirs publics et des entreprises pour accompagner efficacement les publics vulnérables.**

Trois axes d'intervention complémentaires et indissociables ont été identifiés : premièrement, repenser l'urbanisme et la planification pour réduire structurellement la dépendance automobile ; deuxièmement, développer des solutions de mobilité alternatives et partagées véritablement accessibles à toutes et tous ; et, troisièmement, mettre en place une gouvernance adaptée assortie d'un accompagnement renforcé des publics les plus vulnérables.

La dimension sociologique constitue une approche incontournable pour appréhender cette crise environnementale qui affecte de façon différenciée les groupes sociaux, particulièrement en fonction de leurs revenus. Elle permet d'éclairer la complexité des situations de vulnérabilité liées aux déplacements, trop souvent réduites à leur seule dimension économique. Si l'urgence climatique nous impose d'accélérer la transition des mobilités, celle-ci ne pourra être acceptable et efficace que si elle intègre pleinement les contraintes et les besoins spécifiques des ménages les plus vulnérables. La loi d'orientation des mobilités (LOM) offre aujourd'hui un cadre juridique propice au déploiement de solutions adaptées aux spécificités territoriales. Il incombe désormais aux acteurs locaux de s'en saisir pour construire une transition véritablement juste des mobilités, garantissant simultanément le droit fondamental à la mobilité et la nécessaire réduction de notre empreinte carbone collective.



Caractéristiques des personnes enquêtées

Prénom d'emprunt	Genre	Âge	Commune de résidence	Type de ménage	Statut professionnel	Statut résidentiel	Voiture
Jean	Homme	63	Brest	Personne seule	Sans emploi	Locataire du parc social	Permis et voiture
Monique	Femme	78	Brest	Personne seule	Retraitée	Locataire du parc privé	Permis, sans voiture
Sébastien	Homme	45	Kersaint-Plabennec	Couple avec enfant	CDD	Propriétaire	Sans permis, avec voiture
Lucas	Homme	20	Kersaint-Plabennec	Personne seule	Sans emploi	Hébergé chez un tiers	Sans permis, sans voiture
Maxime	Homme	30	Relecq-Kerhuon	Couple avec enfant	Sans emploi	Locataire du parc social	Avec permis, sans voiture
Romane	Femme	27	Guipavas	Couple sans enfant	Sans emploi	Locataire du parc social	Sans permis, sans voiture
Laure	Femme	27	Brest	Couple sans enfant	CDD	Locataire du parc privé	Avec permis, avec voiture
Oriane	Femme	25	Brest	Couple sans enfant	CDD	Locataire du parc privé	Sans permis, sans voiture
Célia	Femme	33	Carhaix	Ménage monoparental	Sans emploi	Locataire	Avec permis, avec voiture
Frédéric	Homme	54	Carhaix	Personne seule	Sans emploi	Locataire du parc social	Sans permis, sans voiture
Julie	Femme	42	Carhaix	Personne seule	CDD	Locataire du parc privé	Sans permis, avec voiture (VSP)
Amina	Femme	53	Brest	Couple avec enfant	CDD insertion	Locataire du parc social	Sans permis, sans voiture
Anna	Femme	40	Brest	Ménage monoparental	CDD insertion	Locataire du parc social	Sans permis (permis russe), sans voiture
Nicole	Femme	85	Brest	Personne seule	Retraitée	Propriétaire	Avec permis, avec voiture
Silvia	Femme	30	Plouguerneau	Couple avec enfant	Étudiante, musicienne	Locataire du parc privé	Sans permis, sans voiture
Brigitte	Femme	62	Brest	Personne seule	Retraitée	Propriétaire	Avec permis, avec voiture
Yvette	Femme	91	Brest	Personne seule	Retraitée	Propriétaire	Avec permis, sans voiture
Bryan	Homme	21	Landivisiau	Personne seule	CDD, Étudiant	Hébergé chez un tiers	Sans permis, sans voiture
Marie-Lou	Femme	21	Châteauneuf-du-Faou	Couple sans enfant	Étudiante	Hébergé chez un tiers	Avec permis, avec voiture

Bibliographie

- Adetec, *Le coût réel de la voiture en 2022*, décembre 2023.
- Bertin Simon et Bovi, Hervé (Insee), « Parmi les actifs occupant un emploi en Bretagne, plus d'un sur trois réside et travaille dans la même commune », *Insee Analyses Bretagne*, n°125, 2024.
- Coquard Benoît, *Ceux qui restent : faire sa vie dans les campagnes en déclin*, La Découverte, 2019.
- Chénel Alix et Ghesquière, Quentin, *Changement climatique ; nous ne sommes pas prêts*.es, Oxfam France, juillet 2024.
- De Biase Alessia, Escudero Rubio, Sara et Piero Zanini, « S'arranger, ou l'art de décliner les mobilités au quotidien en milieu rural ». *Pour*, 2024/2-3 N°249-250, p. 245-256, 2024.
- Deguen Séverine et al., *De l'injustice sociale dans l'air : pauvreté des enfants et pollution de l'air*, Unicef, Réseau action climat France, 2021.
- Fondation Abbé Pierre, *Précarité énergétique d'été : une nouvelle forme de mal-logement*, 2023.
- Fondation Macif, *Expériences de mobilité solidaire : témoignages d'usagers de la mobilité solidaire*, février 2021.
- Gateau Matthieu, « Vie périurbaine et mobilités quotidiennes, une double contrainte source de difficultés socioéconomiques pour les personnes modestes et âgées », *Populations vulnérables*, n°6, 2020.
- Hanja-Niriana Maksim, *Potentiels de mobilité et inégalités sociales : La matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France*, thèse de doctorat, EPFL, 2011.
- Jauneau Yves, « En 2021, en moyenne chaque semaine, un salarié sur cinq a télétravaillé », *Insee Focus*, n°263, 2022.
- Juste Nicolas, Meissonnier, Joël et Richer, Cyprien, « Mobilités quotidiennes des résidents des quartiers prioritaires en France : l'influence des unités urbaines », *Revue canadienne des sciences régionales*, volume 43, n°2, 2020.
- Le Breton Éric, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin, Paris, 2005.
- Mariette Maëlle, « La France des nouveaux "nouveaux pauvres" », *Le Monde diplomatique*, mai, 2024.
- Pearce Marc, Landriève, Sylvie, Gay, Christophe, Dubois, Tom, *Enquête nationale mobilité et modes de vie*, Forum vies mobiles, Obsoco, 2020.
- Vitale Tommaso (dir.), « La transition écologique dans les quartiers populaires : vers plus de justice environnementale ? », *Les enseignements du Lab*, n°1, 2024.
- Wiel Marc, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Mardraga, 1999.

Nous souhaitons adresser nos sincères remerciements à l'ensemble des personnes qui ont contribué à la réalisation de ce travail d'étude.

Tout d'abord, un grand merci à toutes les personnes ressources qui ont accepté de nous accorder de leur temps en amont de l'enquête. Leur expertise, leurs conseils éclairés ainsi que leur appui dans l'identification de futurs enquêtés ont été déterminants pour orienter notre réflexion et poser les bases de notre travail.

Nous remercions tout particulièrement Roger Héré de Morlaix Communauté, Éloi Bernier post-doctorant à l'école Polytechnique Fédérale de Lausanne, Morgane Bidon et Hélène Pasquet du Clic de Brest, Diane Bui de l'agence Onet, Benoit Dupont de Wimoov, Stéphane Genty et Maëva Le Loarer de Défi Emploi, Priscilla Janot d'Adalea, Elsa Liégeois de l'agence d'urbanisme de Grenoble, Thierry Marc du Greta de Bretagne occidentale, David Marzin et Christine Rouillon-Guyot de la plateforme mobilité de Don Bosco.

Nous tenons également à remercier l'ensemble des personnes interviewées au cours de l'enquête. Grâce à leur disponibilité et à la richesse de leurs témoignages, nous avons pu nourrir notre réflexion d'éléments concrets et incarnés. Leur contribution a été essentielle à la profondeur et à la pertinence de cette étude.

Pour aller plus loin

Avec l'Adeupa



Le covoiturage et l'autos-top organisé dans l'Ouest breton
Observatoire de la mobilité n°11 - Février 2024



Décarbonation des mobilités
Observatoire de la mobilité n°10 - Septembre 2023



Refaire place au piéton : ça marche !
Observatoire de la mobilité n°9 - Septembre 2022



Mobilité : et si nous revenions sur nos idées reçues ?
Observatoire de la mobilité n°6 - Octobre 2020



Mon réseau grandit : méthodologie et cadrage
Observatoire socio-économique de Mon réseau grandit N°1 - Février 2023



La précarité alimentaire à Brest métropole : quelles réalités et quels enjeux ?
Rapport d'étude - Janvier 2025

Et ailleurs

- [Le baromètre des mobilités du Quotidien 2024 \(résultats régionaux Bretagne\)](#), Wimoov - Septembre 2024
- [Précarité-mobilité : quelle est la situation dans les zones périurbaines ?](#), Julien Beltoise, Thomas Uthayakumar *Fondation pour la nature et l'homme - Mai 2023*
- [Jeunesse et mobilité : la fracture rurale](#), Institut Terram, Chemins d'Avenir, Félix Assouly, Salomé Berlioux et Victor Delage *Institut Terram - Mai 2024*
- [Territoires ruraux : en panne de mobilité](#), Sonia Devaux, Daphné Charnard-Teirlinck, Jean Merckaert *Secours catholique - Avril 2024*

LES OBSERVATOIRES | MOBILITÉ

Direction de la publication

Yves Cléach

Réalisation

Jeanne Abernot
Julien Gingembre
François Rivoal
Célestine Saillard

Mise en page et illustrations

Jeanne Lefer

Relecture

Magali Can

Tirage

150 exemplaires

Contact

contact@adeupa-brest.fr

Dépôt légal

2^e trimestre 2025

Référence

25-084



AGENCE D'URBANISME DE BREST • BRETAGNE
18 rue Jean Jaurès - 29200 BREST
Tél. 02 98 33 51 71

www.adeupa-brest.fr



LICENCE OUVERTE
OPEN LICENCE