

Juliette PALINHOS
L3 Gestion
IAE La Rochelle

**SYNTHÈSE SUR LA MOBILITÉ
DOMICILE-TRAVAIL EN FRANCE**

AVRIL 2023

Sommaire

Intro :.....	3
I La mobilité domicile-travail :.....	3
I.1 Le constat :.....	3
I.2 Le problème :.....	5
I.3 Les freins à l'action du changement de comportement.....	6
II Quelles solutions pour une Mobilité Douce ?.....	8
II.1 Le principe et les solutions :.....	8
II.2 Les moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle :.....	13
II.3 Zoom sur La Rochelle :.....	17
III Les nuances à apporter :.....	17
Conclusion :.....	19
Sources :.....	21
I Webographie :.....	21
II Bibliographie :.....	21

Intro :

La mobilité est au cœur de nos vies : chaque jour, nous nous déplaçons pour aller travailler, rendre visite à notre famille et nos amis, pratiquer nos loisirs, etc. Nos déplacements n'ont cessé d'augmenter, nous parcourons chaque semaine près de 400 km pour une durée moyenne de 10 h. Mais, qu'ils soient contraints ou choisis, ils ne sont pas sans conséquences pour le climat et notre santé. L'utilisation de la voiture individuelle pour la très grande majorité de ces trajets représente aussi une charge financière en constante augmentation.

Intéressons nous aux déplacements dits pendulaire, c'est-à-dire du domicile de l'individu à son lieu de travail.

Voyons dans un premier temps, la situation de la mobilité domicile-travail à travers un constat de l'état de celle-ci, ainsi que le problème de la mobilité polluante, et les différentes menaces qu'elle implique.

Dans un second temps, nous aborderons la mobilité douce et les moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle, et également le cas plus précis de la ville de La Rochelle.

Enfin, nous verrons qu'il n'existe pas de solution parfaite et que des contre-mesures environnementales subsistent.

I La mobilité domicile-travail :

I.1 Le constat :

En France, la voiture reste le mode de transport prédominant pour les déplacements domicile-travail, avec deux tiers de ces trajets effectués en voiture. Pourtant, la moitié de ces déplacements en voiture en ville font moins de 3 km, une distance facilement réalisable en vélo, à pied ou en transport en commun. Les distances des trajets domicile-travail ont augmenté depuis les années 60, passant de 3 km à l'aller en moyenne à 13,3 km à l'aller selon l'Enquête Mobilité des Personnes 2019.

Toutefois, les trajets de moins de 5 km représentent seulement un tiers des actifs en France et moins de 40% en Île-de-France. Les trajets de 5 à 10 km à l'aller représentent quant à eux 18,4% des déplacements en France et 20,1% en Île-de-France, mais ne pèsent que pour 5,5% des kilomètres voyageurs des trajets domicile-travail.

Bien que la durée des trajets domicile-travail ait augmenté, passant de 25,5 minutes en moyenne, la plupart des trajets de moins de 5 km ne sont pas effectués à vélo, bien que cela soit faisable dans le budget temps transport de 26 minutes matin et soir que les Français sont prêts à investir. Seuls 6% des trajets de moins de 5 km et 2,2% des trajets de 5 à 10 km sont actuellement réalisés à vélo. La faible part des trajets effectués à vélo s'explique en partie par la longueur des trajets, mais aussi par d'autres facteurs comme la sécurité, l'absence de pistes cyclables et le manque d'infrastructures pour garer les vélos.

Seuls 0,2% des trajets de plus de 10 km sont réalisés à vélo car en plus de souffrir du manque de pistes cyclables, ils sont trop longs et fatigants.

Près d'un trajet domicile-travail sur deux mesure plus de 10 kilomètres, soit une distance trop longue pour être parcourue avec un mode de transport actif comme la marche ou le vélo dans le budget temps transport de 25 minutes. On comprend donc que pour tenir dans le "budget temps transport" de 25 minutes, il faudrait que les actifs fassent des trajets domicile-travail de 5,6 km à vélo ou 7 km à VAE (vélo à assistance électrique).

Même s'il y avait des pistes cyclables partout et si on offrait un vélo à tous les individus, il resterait que les trajets sont trop distants et donc trop longs à réaliser à vélo ou même à VAE dans un budget temps de 25 minutes.

Les changements dans les habitudes de mobilité sont avant tout déclenchés par deux dimensions : les préoccupations environnementales d'une part, et le coût d'autre part, en ligne avec les inquiétudes actuelles des citoyens en matière d'écologie et d'inflation.

En effet, deux tiers des français (64 %) déclarent avoir dû revoir leurs habitudes de mobilité en raison de l'inflation et du coût du carburant. La même proportion déclare avoir déjà modifié ses habitudes de mobilité quotidienne pour qu'elles soient plus « vertes ».

Malgré tout, l'utilisation de la voiture personnelle reste assez stable : autant d'automobilistes l'utilisant plus souvent que moins souvent qu'avant (respectivement 16 %, les 68 % restants déclarant que leur utilisation est restée stable).

35% des habitants des grandes villes pourraient renoncer à posséder une voiture personnelle, contre 31% dans les petites villes et les zones rurales

La conscience écologique semble déjà bien présente : la moitié des français (54 %) dit avoir mauvaise conscience à propos de l'empreinte carbone de leur voiture, même si seuls 15 % sont "tout à fait d'accord" avec cette affirmation.

Pour atteindre la neutralité carbone en 2050, il semble nécessaire de réduire les distances domicile-travail. Les changements dans les habitudes de mobilité sont avant tout déclenchés par deux dimensions : les préoccupations environnementales d'une part, et le coût d'autre part. Selon une étude, deux tiers des Français ont déjà modifié leurs habitudes de mobilité quotidienne pour des raisons économiques ou environnementales. Cela montre que les mesures incitatives comme le développement des transports en commun, le covoiturage, le vélo ou la marche à pied pourraient avoir un impact significatif sur la mobilité, mais il faut également prendre en compte les distances parcourues quotidiennement pour le travail.

Le premier schéma (gauche) représente les modes de déplacements principaux pour se rendre au travail en France, en 2020, en %.

Le deuxième schéma illustre le pourcentage de la population française ayant accès aux lieux essentiels à vélo, en nombre de minutes.

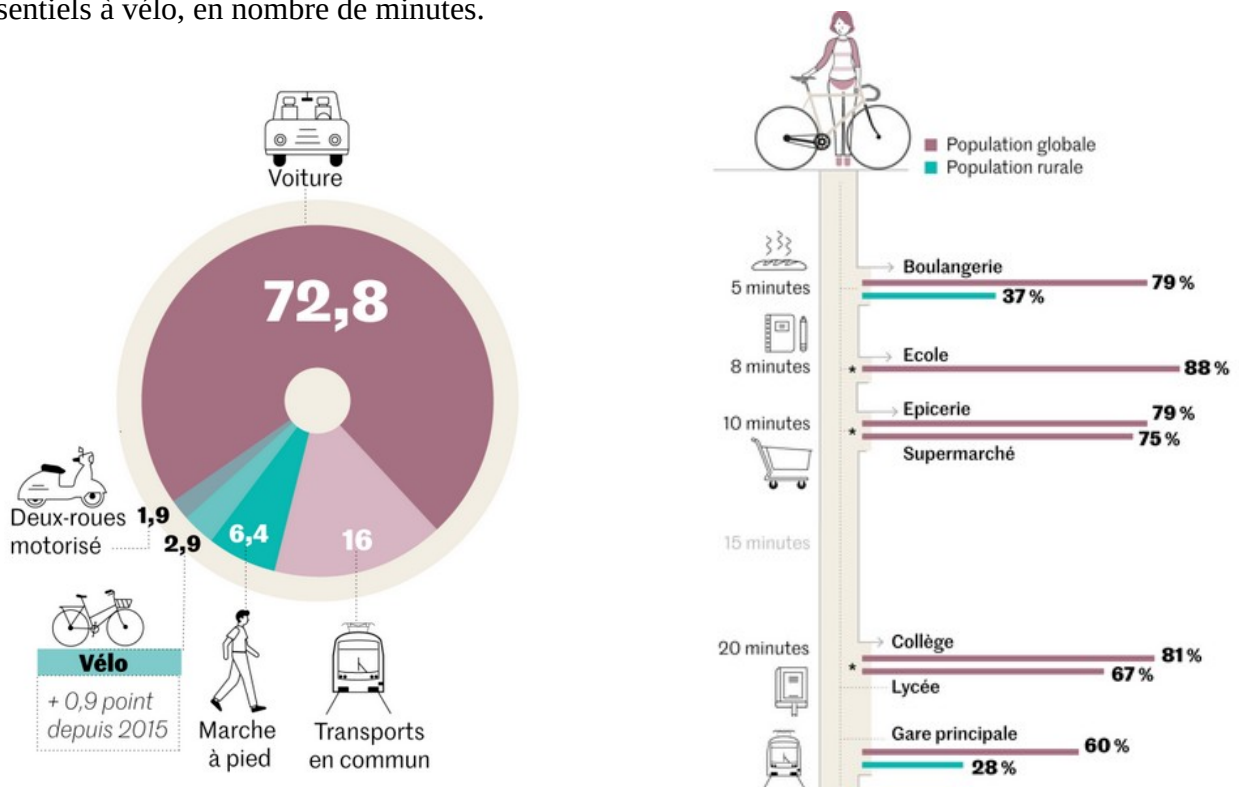


schéma gauche : Insee Infographie Le Monde

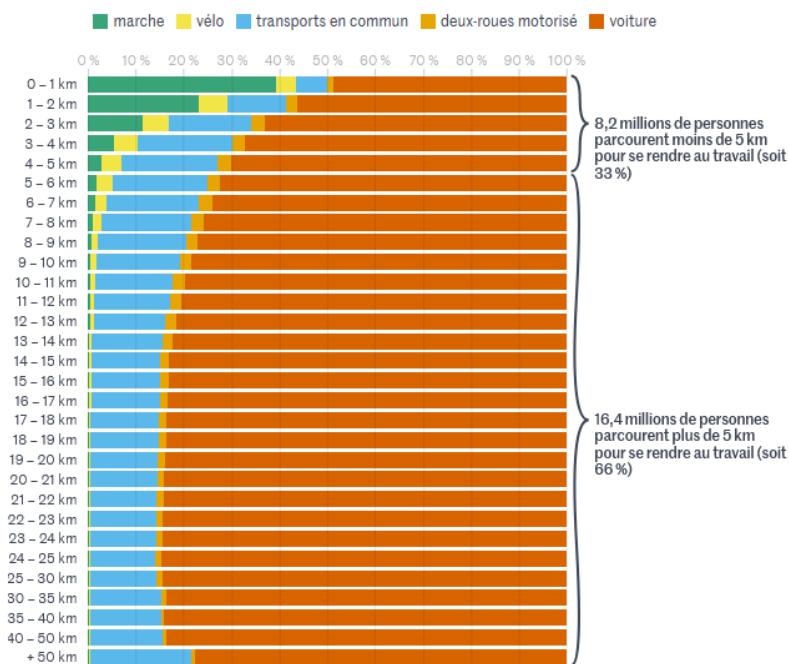
schéma gauche : étude « La France à 20 minutes à vélo », 2022 Infographie Le Monde

Le graphique ci-dessous présente les proportions des différents mode de transports selon la distance domicile-travail à parcourir.

Parmi les résultats de ce graphique, la voiture est utilisée dans 52,9 % des trajets, y compris pour les trajets inférieurs à 2 kilomètres (soit moins de vingt minutes de marche ou moins de cinq minutes à vélo).

Cela représente environ 1,95 million de personnes. Pour la même distance, 30,6 % des Français utilisent leurs pieds (1,13 million) et 5 % le vélo (185 000 personnes).

On peut observer que 56,3 % des personnes qui parcourent entre 1 et 2 km pour se rendre au travail le font en voiture.



Sources : Insee et SDES (2019)

Mais bien que ces déplacements soient contraints ou choisis, ils ne sont pas sans conséquences pour le climat et notre santé.

I.2 Le problème :

Le secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre en France, représentant 27% des émissions nationales en 2014. Les émissions ont augmenté en 2015, en contradiction avec les engagements nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre sont rejetées par les voitures, tandis que 20% sont directement liées aux véhicules lourds et 17% aux véhicules utilitaires légers. Le reste est réparti entre l'avion et les deux-roues motorisés, ainsi que le transport fluvial, ferroviaire et maritime. Le transport routier est responsable à lui seul de 93% des émissions de gaz à effet de serre dans ce secteur.

Environ 90% du transport de marchandises est effectué par voie routière et plus de 87% des trajets sont effectués en voiture en France. Les distances parcourues par les biens et les personnes ont augmenté en raison de l'aménagement du territoire et des villes, entraînant une augmentation de la consommation de carburant. La transition énergétique du secteur des transports doit donc concerner à la fois le transport de marchandises et la mobilité des personnes, comprenant les déplacements du quotidien et les voyages occasionnels.

La plupart des voitures actuellement possédées par les Français sont des moteurs essence ou diesel (89% des voitures principales des foyers), tandis que les voitures hybrides représentent 5% et les véhicules électriques à peine 1%.

On constate alors le problème de la mobilité polluante qui a des conséquences majeures sur notre environnement et notre santé.

En effet, la pollution de l'air extérieur présente de nombreux effets néfastes sur la santé : chaque année, l'exposition aux particules fines et au dioxyde d'azote (NO₂) est à l'origine d'au moins 40 000 décès prématurés en France, et de nombreuses pathologies (asthme, AVC, cancers du poumon...), selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

Menée par l'Observatoire régional de la santé d'Ile-de-France, cette étude prospective s'est intéressée à la catégorie de la population la plus sensible à la pollution, les enfants. Deux pathologies ont été étudiées : l'asthme et le faible poids à la naissance. Les résultats montrent qu'à l'échelle de l'agglomération parisienne, entre 50 et 170 naissances de faible poids pourraient être évitées chaque année (sur 3 850 nouveau-nés de faible poids par an), et entre 830 et 2 930 cas d'asthme (100 000 cas déclarés par an).

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de décembre 2019 a été promulguée pour tenter de répondre aux défis du secteur des transports. Elle vise à améliorer la gouvernance en matière de mobilité, réussir la révolution des nouvelles mobilités, et développer des mobilités plus propres et plus actives. Des mesures emblématiques, telles que l'interdiction de la vente de voitures utilisant des énergies fossiles carbonées à l'horizon 2040 et la mise en place d'un plan vélo afin de tripler sa part dans les déplacements, ont été mises en place.

Les transports ont des conséquences directes sur la qualité de vie, comme l'étalement urbain, l'artificialisation des sols, l'atteinte à la biodiversité, aux milieux et aux ressources, et la création de nuisances quotidiennes telles que le bruit et l'encombrement de l'espace public. Ils ont également un impact social, la croissance de la demande de transport contribuant à la précarité énergétique de nombreux ménages.

Un détail essentiel à ne pas oublier concerne la mobilité inclusive.

Également connue sous le nom de mobilité solidaire, est une approche de la mobilité qui prend en compte les besoins de chacun, y compris ceux qui se trouvent en situation de vulnérabilité économique ou sociale. Cette approche met l'accent sur la conception de systèmes de transport qui sont accessibles, abordables et pratiques pour tous les membres de la société, en particulier ceux qui ont des besoins spécifiques en matière de mobilité. Les politiques et les programmes de mobilité inclusive visent à améliorer l'accès aux transports publics, à encourager les modes de transport actifs et à promouvoir des modes de transport partagés, tels que le covoiturage ou l'auto-partage, afin de réduire les coûts et les émissions de gaz à effet de serre. En fin de compte, l'objectif de la mobilité inclusive est de rendre la mobilité plus équitable, plus durable et plus accessible pour tous.

I.3 Les freins à l'action du changement de comportement

Bien souvent, les individus ne souhaitent pas changer leur comportement en raison de plusieurs facteurs. Voyons alors les obstacles à la mobilité douce que peuvent rencontrer ces personnes.

Tout d'abord, on constate des freins pécuniaires.

Les revenus financiers constituent un réel facteur d'exclusion pour les personnes ayant un faible revenu. Les tâches du quotidien nécessitant de se déplacer qui semblent banals pour certains foyers aisés, deviennent un réel défi pour les personnes précaires, qui ne peuvent pas se permettre d'acheter une voiture que celle-ci soit neuve ou d'occasion, d'acheter un vélo ou une trottinette, ou bien d'acheter des titres de transports, ou des tickets de bus.

En outre, se déplacer est une action qui coûte de plus en cher.

Effectivement, selon l'Ipsos, les Français dépensent en moyenne 204€ par mois en mobilité. En analysant les différents postes de dépenses, c'est la voiture qui occupe la première place. Les transports en commun représentent quant à eux 40€ de dépense par mois.

Cependant, l'enquête révèle aussi que ces coûts peuvent augmenter de manière conséquente pour les personnes résidant dans des zones périurbaines et dans les zones rurales.

Les habitants des zones rurales dépensent en moyenne 215€, et les habitants vivant dans les zones périurbaines dépensent en moyenne 223€, soit 44€ de plus en moyenne que ceux vivant dans les centres urbains.

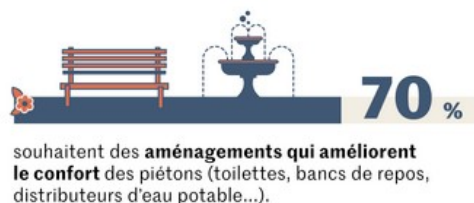
Ainsi, l'enquête met en lumière comment les personnes les plus pauvres en termes de revenus sont aussi les habitants les plus éloignés des centres-villes, les personnes qui utilisent le plus la voiture, et les personnes qui sont le plus impactés par le coût de la mobilité.

De plus, les infrastructures urbaines ne sont pas toujours adaptées peuvent décourager l'utilisation des modes de transport doux.

Malgré les atouts évidents de la marche en matière de santé publique et sa remarquable sobriété énergétique, le piéton est confronté à de nombreux obstacles.

Comme nous l'indique le schéma ci-dessous, il y a un réel manque d'infrastructures pour les piétons mais aussi pour les cyclistes avec les pistes cyclables et les parcs à vélos en faible quantité dans les villes.

Le manque de confort des déplacements à pied



Source : Baromètre des villes marchables 2021
Infographie Le Monde

L'adoption d'un nouveau comportement plus éco-responsable pour ses déplacements quotidiens vers son lieu de travail peut demander des efforts lorsque l'on n'est pas enclin à changer.

En effet, cela va nous demander des efforts physique supplémentaires, et peut aussi engager une perte de temps pour certaines personnes.

Celles qui jugent que le vélo ou la marche sont bien moins rapide que la voiture. Ou bien le temps passé à prendre le bus ou le tramway qui peut être supérieur à un trajet en voiture.

On a aussi les risques météorologiques, où les individus ont davantage tendance à prendre leur voiture en cas de pluie ou de vent fort.

Par ailleurs, un autre frein que l'on constate au changement de mobilité, est le manque de connaissances de la part des individus.

La connaissance des enjeux, de leurs causes et des solutions possibles est encore très lacunaire parmi le grand public. Un quart des Français pense par exemple que l'effet de serre est en lien avec le trou dans la couche d'ozone, et la plupart se déclarent prêts à réaliser des actions dont l'efficacité est en fait très limitée. La compréhension des enjeux est donc faible. Mais la connaissance des

pratiques alternatives, et surtout la capacité à évaluer l'impact de ces solutions, sont encore plus incomplètes.

Ce manque de connaissances est soutenu par un manque d'informations global sur la mobilité douce et les différentes alternatives à la voiture individuelle.

Enfin, la mobilité douce ne fait pas partie des priorités des personnes, et représente une préoccupation secondaire.

Malgré une prise de conscience plus marquée, les enjeux écologiques restent lointains dans les préoccupations des Français. En matière d'environnement, les effets sont souvent peu visibles, car dilués dans le temps et l'espace.

Par exemple les effets du changement climatique se font sur le long terme et à l'échelle mondiale. Une autre conséquence directe est l'impact du changement de comportement est difficile à évaluer.

Au final, les raisons de l'inaction sont donc nombreuses. En matière d'écologie plus encore que dans d'autres domaines, la personne qui désire changer de comportement doit donc faire face à de nombreux obstacles, et franchir plusieurs étapes.

II Quelles solutions pour une Mobilité Douce ?

II.1 Le principe et les solutions :

La mobilité douce fait référence à des modes de transport non motorisés, respectueux de l'environnement et qui encouragent l'activité physique.

Elle offre plusieurs avantages, tels que la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la diminution des embouteillages, la réduction de la pollution sonore et de l'encombrement des rues, ainsi que la promotion de modes de vie plus actifs et plus sains.

Il est donc nécessaire de se passer au plus tôt des véhicules consommant des énergies fossiles.

Cela passe par l'évolution des pratiques et des comportements vers les modes de transports les plus écologiques tels que le train, les transports en commun, le vélo et même la marche à pied, qui sont tous sous-exploités aujourd'hui.

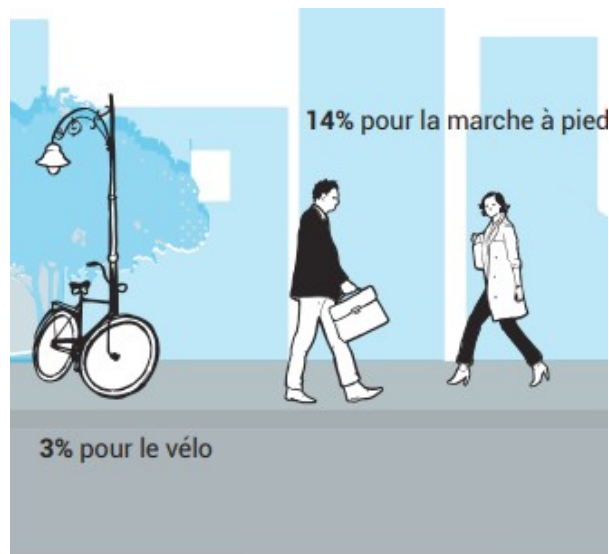
Les infrastructures pour la mobilité douce incluent les pistes cyclables, les trottoirs, les zones piétonnes et les zones de partage de la route.

Il est également important de promouvoir l'utilisation de modes de transport partagés, tels que le covoiturage et les services de mobilité partagée, qui réduisent le nombre de véhicules sur la route et encouragent l'utilisation de modes de transport plus durables.

Enfin, pour qu'il y ait de véritables changements et que l'on constate des améliorations sur l'environnement, il faut que les citoyens coopèrent et travaillent ensemble pour atteindre des objectifs communs.

Concrètement, il s'agit de transporter et de se déplacer moins, mieux et autrement, avec à la clé des co-bénéfices en termes d'environnement, de congestion et de redynamisation des villes, et plus largement, de sécurité routière, d'économies et de santé.

PRÈS D'UN FRANÇAIS SUR CINQ OPTÉ POUR UN MODE DE DÉPLACEMENT ACTIF AU QUOTIDIEN



17%

des Français optent pour un mode de déplacement non motorisé au quotidien

Source : Favoriser la mobilité douce en aménageant les parcours – CREDOC / septembre 2017

Pour mettre en place la mobilité douce à grande échelle, il faut penser à 3 mesures principales : La première consiste à comprendre et agir sur la demande et les comportements, c'est-à-dire comprendre les impacts liés à la mobilité, l'essor de la mobilité inclusive et d'un tourisme durable intégrant les modes de transports doux, et une logistique urbaine plus vertueuse. Cela représente donc le module *maîtriser*.

La deuxième mesure permet de favoriser un report vers des modes plus économes et favorables à l'environnement. Cela comprend le vélo, le covoiturage et l'auto-partage, ainsi que les transports en commun et les lieux d'intermodalité. Cela représente ainsi le module *reporter*.

Enfin, la troisième mesure pour un changement à long terme de nos déplacements consiste à améliorer l'existant pour limiter son impacts sur l'environnement. En d'autres termes, par le soutien à une évolution technologique vertueuse pour l'environnement ou la mise en œuvre de mesures régulatrices ou d'incitation. On a ici le module *optimiser*.

Ensuite, pour continuer dans une démarche de mobilité douce il faut agir au quotidien. En effet, 58 % des Français pensent qu'il faudrait modifier de façon importante nos modes de vie pour limiter le changement climatique. L'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) soutient le choix des individus en faveur de la mobilité durable en partageant des informations à propos des performances environnementales des véhicules neufs, ou bien en instaurant un crédit d'impôt dans le but

d'installer une borne de recharge pour véhicule électrique. Ou alors une aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique.

Cette nécessité d'agir au quotidien peut se manifester également par la création de ZFE.

Les ZFE ou zones à faibles émissions, ont été rendues obligatoires en France à partir de 2019.

Le postulat est simple : l'air respiré dans les métropoles est néfaste pour la santé ; les véhicules les plus polluants en seront donc progressivement exclus.

Les bénéfices sur l'environnement et la santé des habitants sont attendus avec la mise en place de ces ZFE. Selon le niveau de restriction de circulation et le périmètre d'extension, certains véhicules anciens ne peuvent pas circuler.

Par ailleurs, on observe que les populations résidant au-delà du périmètre de restriction bénéficient d'une amélioration de leur santé.

Par ailleurs, diverses solutions ont été pensées pour faciliter la transition vers une mobilité plus douce et durable. En voici quelques exemples :

Afin de répondre à la crise énergétique et sociale, une formule d'abonnement exceptionnelle aux transports collectifs pourrait être mise en œuvre. Elle prendrait la forme d'un 1 ticket climat mensuel permettant d'accéder à l'ensemble de l'offre de transport en commun et de train.



Source : Comment transformer la mobilité du quotidien ? - Réseau Climat Action France / oct 2022

En outre, une autre solution serait de créer un service de leasing social de vélo pour 1€ par jour. Le leasing social consiste à louer un véhicule propre aux foyers les plus modestes.

Ici, pour favoriser la mobilité douce, le dispositif devrait intégrer tous types de vélo, être compatible avec les autres dispositifs d'aide au vélo et être fléché en priorité vers les plus précaires et les professionnels utilisant leur moyen de déplacement comme outil de travail.



De plus, une solution envisageable serait de créer 50 000 kilomètres de pistes cyclables partout en France pour faciliter les déplacements à vélos.

Dès 2020, un rapport publié par la direction générale des entreprises du ministère de l'économie préconisait de doubler la longueur des aménagements cyclables, pour parvenir à un total de 100 000 kilomètres. Cet effort nécessiterait un investissement de l'État de 30 euros par an et par habitant.








Enfin, on remarque une solution pour la mobilité douce dans les grandes villes, il s'agit de doubler le nombre de déplacements en transports en commun. Le bus et le tramway peuvent transporter un grand nombre de personnes, et réduit ainsi la congestion des routes et les particules polluantes.

Afin de continuer l'adoption de la mobilité douce par tous, on peut s'intéresser à l'intermodalité. L'intermodalité consiste à combiner deux ou trois moyens de transport pour atteindre une destination finale et ainsi réduire l'utilisation de la voiture individuelle. Les possibilités sont multiples et voici quelques exemples : prendre le vélo jusqu'à l'arrêt de bus puis aller jusqu'à la gare de métro, marcher jusqu'à la maison d'un collègue et faire du covoiturage, ou encore prendre le bus jusqu'au centre-ville et marcher jusqu'au lieu de travail.

Cela permet d'éviter les embouteillages et la saturation des transports en commun, puisque les individus sont répartis sur l'ensemble des moyens de transport à nulle ou faible émissions.





Maintenant, voyons plus en détails ces différents moyens de transport de la mobilité douce, ainsi que leurs aspects positifs et négatifs.

Tableau comparatif des moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle

Transport	+	-
 Vélo	<ul style="list-style-type: none"> déplacement flexible et rapide pas de pollution exercice physique réduit embouteillage 	<ul style="list-style-type: none"> frais d'entretien et réparation court trajet uniquement
 Bus	<ul style="list-style-type: none"> abordable nombreux arrêts desservis réduit embouteillage diminution émission GES 	<ul style="list-style-type: none"> confort horaires variables risque grèves
 Trottinette électrique	<ul style="list-style-type: none"> déplacement flexible et rapide réduit embouteillage 	<ul style="list-style-type: none"> prix élevé durée de vie limitée émission de Co2 risque accident élevé
 Marche	<ul style="list-style-type: none"> déplacement flexible pas de pollution exercice physique 	<ul style="list-style-type: none"> conditions météo court trajet uniquement
 Covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> réduction émission GES confort réduction frais carburant 	<ul style="list-style-type: none"> fiabilité (sécurité / retard) horaires imposés émission GES

Juliette PALINHOS

Tableau comparatif des moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle

Transport	+	-
 Tramway	<ul style="list-style-type: none"> diminution émission GES nombreux arrêts desservis abordable réduit embouteillage 	<ul style="list-style-type: none"> coût d'installation horaires et fréquence variables risque de grèves
 Roller / Skate	<ul style="list-style-type: none"> déplacement flexible et rapide pas de pollution exercice physique réduit embouteillage 	<ul style="list-style-type: none"> court trajet uniquement aptitude et équilibre conditions météo
 Navette maritime	<ul style="list-style-type: none"> déplacement rapide diminution émission GES réduit embouteillage 	<ul style="list-style-type: none"> littoral à proximité frais d'entretien et réparation
 Train / TER	<ul style="list-style-type: none"> diminution émission GES accès dans les zones rurales réduit embouteillage 	<ul style="list-style-type: none"> coût d'installation et du billet horaires et fréquence variables risque de grèves



Juliette PALINHOS

II.2 Les moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle :

Le bus permet de circuler de manière beaucoup plus rapide et efficace qu'avec une voiture. Pourquoi ? Parce que le bus circule sur une voie réservée ou dédiée, habituellement au centre de la chaussée, et a la priorité à tous les feux de circulation qui sont synchronisés avec le passage du bus. En pleine heure de pointe, on a ainsi un gain d'efficacité et de rapidité par rapport à l'auto solo au niveau de la congestion.

Le tramway n'est lui aussi pas victime de la congestion routière puisqu'ils roulent sur des rails, et il permet d'atteindre plus rapidement le centre d'une ville. Un tramway transporte en passagers l'équivalent de plus de 170 voitures.

La marche est idéale pour un trajet inférieur à 2 kilomètres. En plus d'être bénéfique pour la santé, elle a un impact environnemental positif. Il faut voir la marche comme une balade urbaine, un moyen de rester en forme avec un cadre plus agréable que lorsque l'on se déplace en voiture. Avec une vitesse oscillant entre 4 et 6 kilomètres à l'heure, la marche permet d'avoir accès à tout ce qui se trouve dans un rayon de 2-3 kilomètres en moins de 30 minutes.

Près de 2 français sur 3 (63%) possèdent au moins un vélo dans leur foyer, et près de la moitié utilisent leur vélo au moins une fois de temps en temps, que ce soit en semaine ou le week-end (46%). C'est le moyen de transport écologique le plus rapide, et le plus largement utilisé. Les vélos électriques ont déjà été adoptés par 1 français sur 5 (20% utilisent un vélo électrique personnel), surtout chez les 18-34 ans (30%).

De nombreuses villes ont emboîté le pas en limitant l'usage de l'automobile pour favoriser les infrastructures adaptées aux vélos.

Les VLS (vélo libre service) sont des vélos disponibles librement dans les villes que l'on partage avec d'autres utilisateurs et dont la réparation et l'entretien sont aux frais de la compagnie qui fournit ces vélos. Il s'agit d'une alternative à la voiture individuelle très facile et simple à utiliser. Il permet de se déplacer de façon flexible et rapide, et ne présente pas beaucoup de contraintes. Créée en 1980, la FUB, Fédération française des Usagers de la Bicyclette, est une association à but non lucratif.

La FUB agit pour promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien, par différentes actions. On retrouve les bourses aux vélos, les ramassages scolaire à pied et à vélo, les ateliers d'autoréparation, ainsi que les conseils sur la sécurité, etc. Elle défend les intérêts de 3 millions de cyclistes quotidiens et 17 millions d'usagers réguliers.

Le covoiturage participe à l'amélioration de la qualité de l'air car partager un véhicule permet de diviser par deux les émissions de CO² de son trajet. Il permet de se déplacer plus librement puisqu'il apporte une offre de mobilité partagée là où il n'y a pas de transport en commun. Il est aussi solidaire en permettant l'accès à un transport pour ceux qui n'ont pas de voiture ou qui ne peuvent pas conduire. Il participe également à la résorption de la congestion, et permet un gain financier aux usagers.

L'organisation du covoiturage, c'est-à-dire la mise en relation d'un conducteur avec un ou plusieurs passagers, peut se faire selon deux principes : le covoiturage planifié entre particuliers ou par le biais de sites en ligne ou d'applications. Le covoiturage spontané, basé sur l'utilisation du trafic routier comme offre potentielle de déplacement (auto-stop organisé ou lignes de covoiturage, par des points d'arrêt matérialisés).

4,5 millions de tonnes de CO₂ /an peuvent être économisées, soit l'équivalent d'1% des émissions de gaz à effet de serre annuelles de la France si l'objectif de 3 millions de trajets quotidiens (covoiturage) est atteint à l'horizon 2027.

Les trottinettes électriques sont un autre moyen de transport alternatif à la voiture individuelle, et permettent aux usagers d'être flexible et rapide dans leur déplacements. Elle offre la possibilité de s'adapter aux horaires de travail de l'individu qui peut emmener sa trottinette partout avec lui.

En agglomération, les trottinettes électriques doivent circuler sur les pistes et bandes cyclables lorsqu'il y en a. La vitesse maximale autorisée est de *25 km/h*.

À défaut, elles peuvent circuler sur les routes dont la vitesse est limitée à *50 km/h* ou moins.

Hors agglomération, la circulation des trottinettes électriques est interdite sur la chaussée, mais autorisée sur les voies vertes et les pistes cyclables.

Le roller pour les plus expérimentés et les courts trajets, permet de faire du sport tout en se déplaçant rapidement jusqu'à son lieu de travail.

Le roller-taf a fait son apparition récemment et consiste comme son nom l'indique à se rendre au travail en rollers. Ce moyen de transport exige une bonne condition physique pour arriver à destination, ce qui en fait l'une des alternatives à la voiture les plus sportives.

On peut également opter pour le skate qui est là aussi une solution pour remplacer les courts trajets en voiture. Cela demande de travailler son équilibre, mais permet de se déplacer rapidement en faisant du sport. En plus de cela, le skate est facile à transporter.

En tant que skateur, vous êtes considéré comme un piéton, vous devez donc circuler sur les trottoirs, à une allure modérée (*6 km/h*). Si en revanche vous vous déplacez en skate électrique, les trottoirs sont interdits et vous devez rouler sur les pistes cyclables.

Le gyropode est une alternative originale à la voiture individuelle, de plus en plus plébiscitée pour des trajets domicile-travail. Il permet de se déplacer rapidement et se transporte aisément.

Avec ce moyen de transport, on peut emprunter des pistes cyclables et éviter les embouteillages causés par les voitures.

La navette maritime est également une alternative à l'usage de la voiture puisqu'elle offre une grande capacité de transport de personnes, et circule sur l'eau donc n'est pas concerné par la congestion des routes. Des bateaux électriques solaires permettent aussi de réduire les émissions de gaz à effet de serre, et certains produisent eux-mêmes leur propre énergie.

Ces moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle ont des caractéristiques positives pour l'environnement et la santé des personnes. Ils peuvent être utilisés séparément ou bien être combinés pour les déplacements du domicile au lieu de travail.

À présent, intéressons nous aux déplacements entre le domicile et le travail de plusieurs personnes Patricia, Yann, Nicolas, Sylvain et Pauline utilisant la mobilité douce dans leur quotidien.

A travers ces personnes, on peut observer l'ancien trajet polluant en voiture des individus, et le nouveau trajet avec des déplacements intermodaux et émettant bien moins de CO₂.



PATRICIA
Reporter
tout-terrain
52 ans, journaliste

BOUGER AUTREMENT, C'EST POSSIBLE !

Depuis que j'ai lâché la voiture, j'utilise le vélo au quotidien. Pour les trajets plus longs, j'ai recours à l'autopartage.



MON NOUVEAU TRAJET



QUEL BILAN APRÈS 3 MOIS DE PRATIQUE ?



Ce que j'ai gagné !

- Des trajets adaptés à mes besoins selon les distances : en vélo perso ou en free-floating, en autopartage ou les deux !
- Des économies ! Les dépenses liées à la voiture (carburant, essence, entretien) ne sont plus qu'un mauvais souvenir.
- Des déplacements plus pratiques : moins de complications et plus de problèmes de parking !

Ce que j'ai perdu...

- De la spontanéité dans mes trajets. Je dois m'organiser davantage.

- 307 kg de CO₂ émis en 3 mois* pour les seuls trajets domicile-travail en vélo

📊 Calculez les émissions carbone de vos trajets sur monimpacttransport.fr

LES INDISPENSABLES

- Des pistes cyclables.
- Des solutions d'autopartage à proximité : en boucle (mise à disposition et restitution dans la même station) ou en free-floating (mise à disposition libre, sans borne ni station).

*Émissions moyennes de CO₂ d'une voiture en ville : 213 g/passager.km x 3 mois (à raison d'un aller-retour de 24 km et 20 jours ouvrés par mois).

3 BONNES RAISONS DE FRANCHIR LE PAS

1 Des aides pour la pratique du vélo : prime à la conversion (élargie aux vélos électriques depuis juillet 2021), subventions proposées par certaines collectivités territoriales...

2 Des aménagements améliorés et développés (voies cyclables, signalétique...) par les collectivités dans le cadre du plan vélo et des pistes en augmentation depuis la pandémie.

3 Le développement des services d'autopartage en boucle ou en free-floating, le plus souvent avec abonnements.

POUR ALLER PLUS LOIN

Le guide de l'ADEME « Bouger autrement au quotidien »



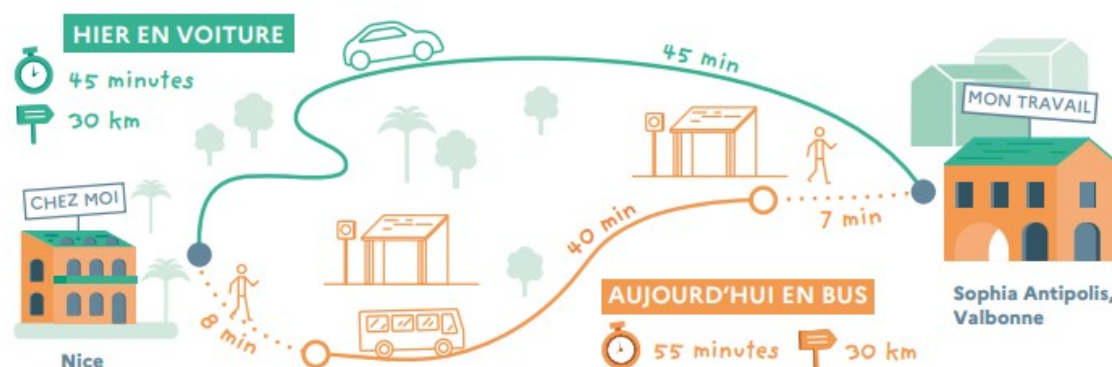


BOUGER AUTREMENT, C'EST POSSIBLE !

Ma voiture ne me manque pas du tout. En bus, j'ai beaucoup plus de temps pour moi !



MON NOUVEAU TRAJET



QUEL BILAN APRÈS 3 MOIS DE PRATIQUE ?



Ce que j'ai gagné !

- La possibilité de travailler pendant le trajet pour préparer les menus.
- Du temps pour me détendre : quand je ne travaille pas, je lis ou j'appelle des amis.
- Plus de sérénité : je suis globalement plus reposé car j'ai moins besoin de faire attention qu'en voiture.

- 675 kg de CO₂ émis en 3 mois*



Calculez les émissions
 carbone de vos trajets sur
monimpacttransport.fr

Ce que j'ai perdu...

- 8 minutes de temps de trajet mais ce n'est rien à côté du temps gagné à faire autre chose que conduire.

*Émissions de CO₂ d'une voiture en ville : 213 g/passager.km x 3 mois (à raison d'1 aller-retour de 60 km et 20 jours ouvrés par mois) moins les émissions de CO₂ du bus : 25,6 g/passager.km x 3 mois (à raison d'1 aller-retour de 60 km et 20 jours ouvrés par mois).

3 BONNES RAISONS DE FRANCHIR LE PAS

1 Des bus « nouvelle génération » plus confortables avec des sièges larges, des prises électriques...

2 Des services compétitifs de transports interurbains et urbains, avec le développement de lignes de bus sur des voies réservées, de connexions entre différents modes de transport...

3 Un abonnement unique proposé par de nombreuses collectivités pour plusieurs modes de transport (tramway, vélos en libre-service, métro...).

POUR ALLER PLUS LOIN

Le guide de l'ADEME « Bouger autrement au quotidien »



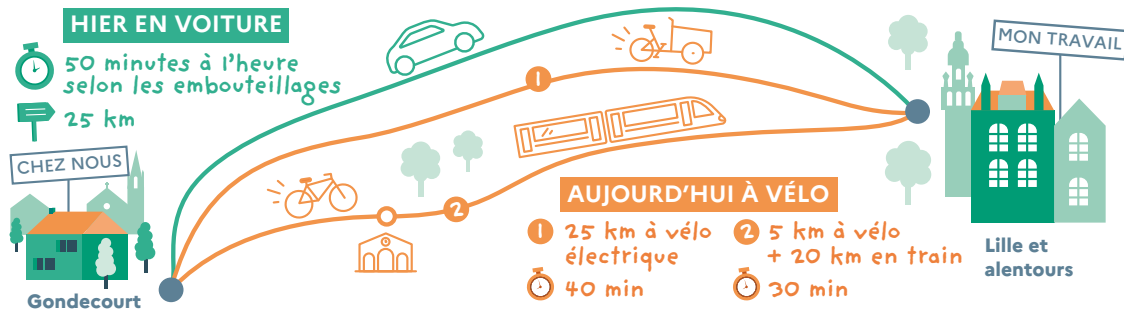
BOUGER AUTREMENT, C'EST POSSIBLE !



Nous avons remplacé la voiture par une véritable flotte : un vélo chacun et 2 vélos-cargos électriques, dont un speed-bike pour les longs trajets !



MON NOUVEAU TRAJET



QUEL BILAN APRÈS 3 MOIS DE PRATIQUE ?



Ce que nous avons gagné !

- **Un rythme plus paisible** : notre mobilité est une vraie respiration et nous permet de renouer avec notre environnement proche.
- **Une meilleure santé** : aucune visite chez le médecin depuis 3 mois !
- **600 euros d'économie par mois** (carburant, assurance, entretien...).
- **Une nouvelle façon de consommer** : nous faisons nos courses à vélo et privilégions les circuits courts.

Ce que nous avons perdu...

- **La possibilité de partir sur un coup de tête**, pour le week-end par exemple, mais nous pouvons toujours louer une voiture !

-333 kg de CO₂ émis en 3 mois* pour les seuls trajets domicile-travail (et donc sans compter les petits trajets à vélo pour aller à l'école, aux courses...)



Calculez les émissions carbone de vos trajets sur monimpacttransport.fr

LES INDISPENSABLES

- L'assistance électrique pour les longs trajets et le transport des enfants.
- Un stationnement sécurisé au domicile et au travail.

*Émissions de CO₂ d'une voiture : 193 g/passager.km x 3 mois (à raison d'un aller-retour de 50 km/j et 12 jours ouvrés par mois) moins les émissions de CO₂ du TER : 24,8 g/passager.km x 3 mois (1 aller-retour de 40 km/j sur 4 jours ouvrés par mois) et celles du vélo électrique 2 g x 3 mois (1 aller-retour de 50 km/j sur les 8 jours ouvrés restants).

3 BONNES RAISONS DE FRANCHIR LE PAS

1 Le speed-bike : un modèle qui peut atteindre jusqu'à 45 km/h (non éligible aux pistes cyclables, ni aux aides de l'Etat et des collectivités...).

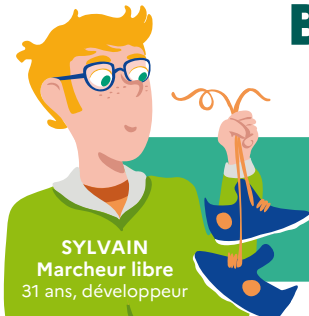
2 Des services vélo en plein boom : dispositifs de location, ateliers de réparation ou d'auto-réparation...

3 Des aménagements améliorés et développés (voies cyclables, signalétique...) par les collectivités dans le cadre du plan vélo (lancé en décembre 2018).

POUR ALLER PLUS LOIN Le guide de l'ADEME « **Bouger autrement au quotidien** »

Nos remerciements à 2R Aventures www.2raventure.com/fr





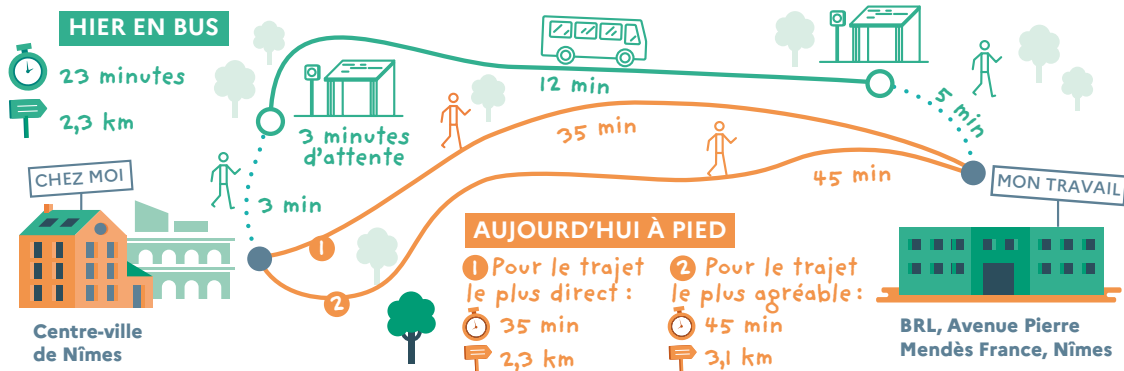
BOUGER AUTREMENT, C'EST POSSIBLE !

J'alterne les transports.
Le bus, ce n'est plus tous les jours.
Avec la marche, je me sens plus serein !



SYLVAIN
Marcheur libre
31 ans, développeur

MON NOUVEAU TRAJET



QUEL BILAN APRÈS 3 MOIS DE PRATIQUE ?



Ce que j'ai gagné !

- **La liberté et la tranquillité** : fini la crainte de rater le bus.
- **Une meilleure santé** : la marche c'est bon pour les jambes... et la tête !
- **Un trajet plus agréable** : je prends le temps d'admirer le paysage et je redécouvre ma ville.
- **Je réfléchis à mes dossiers professionnels** et je trouve plus facilement des solutions aux problèmes rencontrés au travail.

Ce que j'ai perdu...

- **20 minutes de temps de trajet** mais ce n'est franchement pas grave.
- **Les facilités pour faire des courses** en journée ou après le travail quand on est véhiculé.

- 18,5 kg de CO₂
émis en 3 mois*
0 polluants

Calculez les émissions
carbone de vos trajets sur
monimpacttransport.fr

LES INDISPENSABLES

- Des trottoirs sécurisés pour les piétons.
- Une solution de repli en cas d'intempérie.

*Émissions de CO₂ d'un bus : 103 g/passager.km x 3 mois
(à raison d'un aller-retour de 4,6 km/j 7 fois par mois et de trajets à pied 13 jours sur les 20 jours ouvrés mensuels).

3 BONNES RAISONS DE FRANCHIR LE PAS

1 **Effectuer les 30 minutes de marche quotidienne minimum** recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé.

2 **Des voies piétonnes qui se développent** dans les villes françaises pour des trajets plus agréables et sécurisés.

3 **Des dispositifs collectifs de marche à pied en plein boom**, comme les Pédibus pour emmener les enfants à l'école.

POUR ALLER PLUS LOIN Le guide de l'ADEME « **Bouger autrement au quotidien** »

Merci à Nîmes Métropole et l'entreprise BRL pour leur participation.



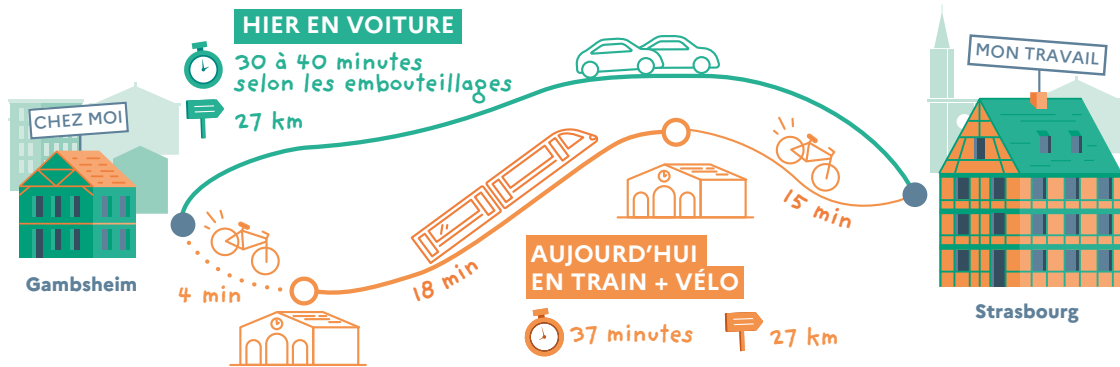


BOUGER AUTREMENT, C'EST POSSIBLE !

Après un petit accrochage avec la voiture, j'ai essayé le train pour aller travailler. Au final, ce sont des soucis en moins et c'est plus économique !



MON NOUVEAU TRAJET



QUEL BILAN APRÈS 3 MOIS DE PRATIQUE ?



Ce que j'ai gagné !

- **Un temps de trajet constant :** sur les rails comme sur piste cyclable, aucun risque d'embouteillage !
- **Des économies :** fini les dépenses pour la voiture ! Mon entreprise prend en charge 50 % de l'abonnement de train et je bénéficie du forfait mobilités durables.
- **Du confort et de l'exercice :** la lecture et le vélo, ça me détend et c'est bon pour ma santé !

Ce que j'ai perdu...

- **La flexibilité sur les horaires de départ,** avec un train toutes les demi-heures.
- **Un voyage à l'abri des intempéries :** s'il pleut, j'emprunte le bus et ça prend plus de temps.

- 560 kg de CO₂ émis en 3 mois*

Calculez les émissions carbone de vos trajets sur monimpacttransport.fr

LES INDISPENSABLES

- Un parking sécurisé.
- Des pistes cyclables.

*Émissions de CO₂ d'une voiture sur de courtes distances : 193 g/passager.km x 3 mois (à raison d'1 aller-retour de 54 km et 20 jours ouvrés par mois) moins les émissions de CO₂ du TER : 24,8 g/passager.km x 3 mois (à raison d'1 aller-retour de 44 km et 20 jours ouvrés par mois).

3 BONNES RAISONS DE FRANCHIR LE PAS

1 Des aides financières : abonnement aux transports en commun pris en charge à 50 % par l'entreprise, forfait mobilités durables.

2 Des infrastructures pour faciliter les connexions entre les différents transports : accrochage des vélos dans les TER, garages à vélo sécurisés...

3 Des services vélo en plein boom : vélos en libre-service, ateliers de réparation ou d'auto-réparation...

POUR ALLER PLUS LOIN

Le guide de l'ADEME « Bouger autrement au quotidien »



II.3 Zoom sur La Rochelle :

La Rochelle, ville située sur la côte ouest de la France, est connue pour son charme historique et son dynamisme économique. Mais elle est aussi reconnue pour son engagement en faveur de la mobilité durable. Depuis quelques années, la ville a mis en place des mesures ambitieuses pour améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de carbone.

Pour commencer, La Rochelle a rendu piétonnes certaines rues du centre historique, et a encouragé l'accès en transport en commun, en vélo ou à pied. La prochaine étape sera de réduire la vitesse à 30 km/h dans certaines rues du centre-ville et de cœur de quartiers, afin de rendre la ville encore plus agréable pour les piétons et les cyclistes.

En matière de transport en commun, la ville a récemment lancé une ligne de bus 100% électrique, qui devrait permettre d'éviter l'émission de 200 tonnes de carbone par an. De plus, deux bateaux électriques solaires vont remplacer les navettes actuelles reliant le Vieux Port et le port des Minimes, ce qui devrait réduire encore davantage les émissions de carbone.

L'agglomération a également lancé un forfait "tribu", qui permet aux familles de voyager en illimité sur les bus, TER et bateaux Yélo de l'agglomération, pour un tarif très avantageux. Les personnes à mobilité réduite sont également encouragées à utiliser les réseaux, grâce à un programme de six ans visant à rendre accessible 400 arrêts de bus sur les 940.

Enfin, La Rochelle est une ville cyclable par excellence. Elle a été classée deuxième agglomération cyclable de France, et elle compte bien doubler l'usage du vélo à l'horizon 2030. Pour cela, elle prévoit de créer 170 km de voies cyclables d'ici 2040, pour un budget de 35 millions d'euros. Des arceaux pour garer les vélos seront également installés pour accueillir les nouveaux cyclistes.

Pour célébrer la semaine européenne de la mobilité, l'agglomération de La Rochelle organise de nombreuses animations pour sensibiliser les habitants aux transports doux. Des balades à vélo et à pied sont organisées pour découvrir la ville et ses environs, ainsi que le projet "territoire zéro carbone". Les bus Yélo seront gratuits pendant une journée, et le parking Beaulieu sera gratuit pendant toute la semaine.

Avec toutes ces initiatives en faveur de la mobilité durable, La Rochelle montre qu'il est possible de concilier dynamisme économique et respect de l'environnement. La ville est une véritable inspiration pour les autres villes de France et du monde entier qui souhaitent s'engager dans la transition écologique.

III Les nuances à apporter :

La mobilité douce est une solution qui répond à de nombreux enjeux contemporains : la préservation de l'environnement, la diminution de la pollution, la réduction des embouteillages et du bruit en ville, l'amélioration de la qualité de vie. Cependant, malgré les nombreux avantages de cette alternative, il n'existe pas de solution parfaite pour la mobilité douce.

En effet, chaque individu a des besoins, des contraintes, des objectifs différents, ce qui implique que les solutions optimales ne sont pas les mêmes pour tout le monde.

De plus, il est important de prendre en compte les freins à la mobilité douce, qui peuvent être multiples et variés : manque d'infrastructures adaptées, incivilités, sécurité, coûts, etc. Il est donc crucial d'accompagner les personnes qui souhaitent se tourner vers la mobilité douce et d'anticiper les situations qui pourraient les faire revenir à leurs anciens comportements.

Par exemple, une grève de transports en commun ou des changements d'horaire peuvent modifier la décision de ne plus prendre sa voiture d'un individu.

Pour éviter cela, il est nécessaire de structurer la filière alternative et de favoriser les relations d'aide pour accompagner les personnes dans leur démarche. En somme, la mobilité douce est une solution prometteuse pour un monde plus durable, mais il est important de travailler en continu pour répondre aux besoins spécifiques de chaque individu et éviter les situations qui pourraient les décourager. La contamination positive est aussi un élément important dans la transition vers la mobilité douce : plus les gens adoptent cette alternative, plus elle devient accessible et encouragée, ce qui facilite sa diffusion et son adoption.

On peut évoquer également le terme de self licensing. La notion de "self licensing" est utilisée pour décrire le phénomène où une personne qui a effectué une action positive pour l'environnement (comme recycler ou acheter un produit écologique) se permet ensuite d'effectuer une action moins écologique en se sentant "autorisée" à le faire grâce à sa bonne action précédente.

La compensation morale pour l'environnement, quant à elle, consiste à faire une action positive pour l'environnement afin de se sentir mieux face à une action moins écologique. Par exemple, une personne qui sait qu'elle doit prendre l'avion pour un voyage d'affaires peut décider de compenser l'empreinte carbone de son voyage en faisant un don à une organisation de protection de l'environnement. Cette personne peut ainsi se sentir mieux face à l'impact environnemental de son voyage.

Ces deux concepts sont souvent utilisés pour expliquer pourquoi certaines personnes n'ont pas changé leur comportement en matière d'environnement, même si elles ont une conscience environnementale. Cependant, il est important de noter que le self licensing et la compensation morale ne sont pas des excuses pour ne pas agir en faveur de l'environnement. Il est essentiel de prendre des mesures concrètes pour réduire son impact environnemental et de ne pas se reposer sur des actions symboliques ou temporaires.

Depuis l'apparition des trottinettes électriques en free floating (véhicules en libre-service sans borne fixe) à Paris en 2018, les trottinettes électriques en libre-service ont été largement critiquées pour leur impact environnemental.

Des études évaluent l'empreinte carbone de ces véhicules partagés autour de 50 grammes de CO₂ équivalent par kilomètre parcouru (gCO₂eq/km), d'autres disent plutôt 109 ou 250. Cela signifie que leur bilan carbone peut varier considérablement en fonction de leur utilisation.

Les opérateurs de trottinettes électriques ont affirmé que leurs véhicules étaient plus écologiques que d'autres modes de transport, mais ces affirmations ont été mises en doute par des experts.

A titre de comparaison, parmi les autres modes de transport urbain, l'empreinte carbone est évaluée à 300 g pour le taxi, 200 g pour la voiture, 100 g pour le bus, et 80 g pour le scooter, sachant qu'un bus transporte largement plus de passagers simultanément qu'un scooter ou une trottinette.

Les trottinettes électriques peuvent également poser des problèmes en fin de vie, avec des batteries et des composants qui peuvent être nuisibles à l'environnement. Certains engins de première génération avaient une durée de vie de quelques jours, étaient rechargés à l'aide de véhicules énergivores.

Désormais, selon les loueurs, les trottinettes parisiennes ont une plus grande longévité et sont davantage robustes. Ils mettent également en avant un meilleur recyclage des batteries et une gestion de la flotte par des véhicules moins polluants. Mais bien souvent, Les opérateurs communiquent peu, ou mal, sur les données nécessaires à l'évaluation environnementale

De plus, on peut voir que sur l'année 2019, les trottinettes partagées avaient généré environ 13 000 tonnes d'équivalent CO₂ supplémentaires dans la ville.

En fin de compte, bien que les trottinettes électriques puissent offrir une alternative de mobilité à bas prix, leur impact environnemental doit être pris en compte lorsqu'on les considère comme une solution de transport durable.

Bien que le covoiturage puisse sembler une alternative efficace pour réduire la pollution automobile, il peut également avoir des effets négatifs sur l'environnement si mal utilisé. Le succès du covoiturage pourrait entraîner une désaffection des usagers des transports en commun, qui ont pourtant un bilan environnemental encore meilleur. En encourageant le covoiturage domicile-travail, on pourrait constater une augmentation du nombre de voitures sur les routes, avec pour conséquence des émissions supplémentaires de gaz à effet de serre et une qualité de l'air dégradée. Même si le covoiturage peut être une solution pour les personnes mal desservies par les transports en commun, son impact environnemental reste modéré seulement s'il est pratiqué de manière modérée. Il est donc important de tenir compte des effets indirects du covoiturage sur les modes de transport existants avant de conclure que cette pratique est toujours bénéfique pour l'environnement.

On a donc ici un effet de substitution. À plus long terme, de plus en plus d'usagers des transports en commun pourraient devenir des adeptes du covoiturage.

Alors, certains utilisateurs de cette ligne de transport risqueraient de revenir à la solution du tout-voiture.

Pour éviter cet effet de substitution, on recommande de favoriser l'intermodalité entre covoiturage et transport public, et d'éviter de trop subventionner cette nouvelle mobilité au détriment du transport public.

De même pour les utilisateurs de trottinettes électriques qui, en cas de disparition de ce moyen de locomotion, leurs usagers pollueraient davantage car ils retourneraient vers des transports plus émetteurs de gaz à effet de serre, comme la voiture ou les taxis et les VTC.

En attendant, la hausse des prix du carburant donne un véritable coup de fouet aux mobilités partagées. Selon l'Observatoire national du covoiturage au quotidien, plate-forme réunissant les acteurs du secteur, le nombre de trajets en covoiturage a explosé au premier semestre 2022, avec une hausse de 325,5 % par rapport à 2021. Plus de 2 millions de parcours ont été réalisés, pour une distance moyenne de 24,14 kilomètres. Le taux moyen d'occupation atteint 2,312 par véhicule. Pour les professionnels du covoiturage, cette pratique a permis d'économiser plus de 3 millions de litres d'essence et d'éviter l'émission de 9 662 tonnes de CO₂.

Conclusion :

En conclusion, la mobilité douce présente de nombreux avantages en termes d'impact environnemental, de santé publique, de coûts et de qualité de vie en ville. Les modes de transport doux comme la marche, le vélo, la trottinette électrique ou les transports en commun permettent de limiter les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et sonore, ainsi que les embouteillages et la congestion urbaine. De plus, ces modes de transport sont accessibles à tous, peu coûteux et contribuent à améliorer la santé physique et mentale des individus. Néanmoins, il est important de noter que la mobilité douce ne peut pas remplacer complètement les modes de transport motorisés pour certains déplacements, en particulier pour les trajets longue distance ou pour les personnes à mobilité réduite. Il est donc nécessaire de développer une approche mixte, qui intègre des modes de transport doux et motorisés de manière complémentaire, pour répondre aux besoins de mobilité des citoyens tout en préservant l'environnement et la santé publique.

Les avancées technologiques offrent de nombreuses opportunités pour développer des moyens de transport plus respectueux de l'environnement. De plus en plus de villes investissent dans des infrastructures pour encourager la mobilité douce, telles que des pistes cyclables sécurisées ou des voies réservées aux bus et aux covoitureurs. En adoptant ces nouveaux moyens de transport et en favorisant la mobilité douce, nous pouvons réduire notre impact environnemental tout en améliorant notre qualité de vie et notre bien-être.

Le mouvement Colibri, démontre l'idée que chacun peut agir à son échelle pour avoir un impact positif sur l'environnement. Il encourage chacun à faire sa part, aussi petite soit-elle, pour contribuer à la protection de la planète. En matière de mobilité douce, cela signifie que chacun peut choisir de se déplacer de manière plus respectueuse de l'environnement, en privilégiant les modes de transport alternatifs comme le vélo, la marche, les transports en commun ou le covoiturage. En faisant ce choix, même à petite échelle, on contribue à réduire la pollution, la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre. Le principe du mouvement Colibri est donc parfaitement compatible avec la promotion de la mobilité douce, qui vise à encourager des pratiques de déplacement plus respectueuses de l'environnement.

Sources :

I Webographie :

<https://www.ipsos.com/fr-fr/entre-preoccupations-economiques-et-environnementales-les-europeens-reinventent-leurs-habitudes-de>
<https://www.ademe.fr/>
<https://www.ademe.fr/les-defis-de-la-transition/air-et-mobilite/>
<https://www.fub.fr/>
<https://reseauactionclimat.org/>
https://www.lemonde.fr/recherche/?search_keywords=mobilite%C3%A9+douce&start_at=19%2F12%2F1944&end_at=11%2F04%2F2023&search_sort=relevance_desc
<https://www.francemobilites.fr/thematiques/mobilite-pour-tous>
<https://www.1kmapied.com/post/mobilite-inclusive>
<https://www.mobiliteinclusive.com/mobilite-inclusive-de-quoi-parle-t-on/>
<https://www.actu-juridique.fr/transports/deplacements-domicile-travail-les-propositions-de-la-chambre-de-commerce-et-dindustrie-pour-une-mobilite-plus-durable/>
<https://agirpoulatransition.ademe.fr/particuliers/bureau/deplacements/trajets-domicile-travail-aussi-optez-mobilite-plus-durable>
<https://www.credoc.fr/publications/le-regard-des-francais-sur-lenvironnement-et-la-nature-des-actions-a-mener-en-2022>
https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2023/04/01/trottinettes-electriques-trois-questions-autour-de-leur-dangerosite-et-de-leur-impact-environnemental_6167895_4355770.html
https://www.lemonde.fr/politique/article/2022/12/19/l-interdiction-des-voitures-les-plus-polluantes-un-risque-politique-majeur-pour-l-executif_6155000_823448.html
https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/10/11/les-benefices-pour-la-sante-des-zones-a-faibles-emissions_6145300_3234.html
https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2022/09/17/comment-le-velo-devient-l-atout-gagnant-des-villes-moyennes_6142018_4811534.html
https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2023/01/22/qui-pourrait-se-passer-de-sa-voiture-six-graphiques-pour-analyser-nos-trajets-du-quotidien_6158829_4355770.html
https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/10/18/le-covoiturage-en-concurrence-avec-les-transports-en-commun_6146254_3234.html
<https://www.1kmapied.com/post/trajets-domicile-travail>
<https://www.sixt.fr/magazine/future-mobility/alternatives-a-la-voiture/>
<https://lesmins.blog/2018/12/21/22-alternatives-inusitees-a-lauto-solo/>
<https://www.ecologie.gouv.fr/covoiturage-en-france-avantages-et-reglementation-en-vigueur>
<https://aqui.fr/article/la-rochelle-mobilites-douces-ou-en-est-on/>
<https://www.mobiliteinclusive.com/projet-inclusion-transition/inclusion-transition-podcast/>
https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2022/09/16/comment-les-pietons-investissent-les-villes_6141851_4811534.html
https://transition.orleans-metropole.fr/wp-content/uploads/2021/02/Mobilite_1_La-mobilite-durable_Presentation.pdf

II Bibliographie :

- Écologie De la sensibilisation aux changements de comportement Aurélien Boutaud - Communauté urbaine de Lyon (DPSA) / Décembre 2009
- COMMENT TRANSFORMER LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN ? - Réseau Action Climat France / Octobre 2022
- Le regard des Français sur l'environnement et la nature des actions à mener en 2022 - ADEME Jörg Müller (CREDOC) /Mars 2022
- Répondre aux défis climatiques : la mobilité – Réseau Action Climat France

- Le vrai plan d'investissement dans les infrastructures de transport pour réussir la transition écologique – Réseau Action Climat France / 2022
- Faire sa part ? Pouvoir et responsabilité des individus, des entreprises et de l'état face à l'urgence climatique – Carbone 4 / Juin 2019
- Favoriser la mobilité douce en aménageant les parcours – CREDOC / septembre 2017
- Bouger autrement, c'est possible ! - ADEME / Octobre 2022
- L'accompagnement au changement dans le cadre de la mise en place d'un plan de déplacement : de la théorie à la pratique - Florence de FERRAN, Jeanne LALLEMENT, Vincent DESMAISON