



UFC-QUE CHOISIR  
233 bd Voltaire  
75555 PARIS CEDEX 11

Le 26 novembre 2024

## COMMUNIQUE DE PRESSE

### Plus de 10 millions de Français sans alternatives à la voiture !

#### L'UFC-Que Choisir révèle les « zones blanches » de l'accès aux transports publics

Alors que les transports sont les premiers émetteurs de gaz à effet de serre et que le recours aux transports en commun plutôt qu'au véhicule individuel est un levier primordial pour réduire ces émissions et les dépenses des consommateurs, l'UFC-Que Choisir publie aujourd'hui une étude exclusive sur l'accessibilité des transports en commun en France. Ce rapport dévoile de fortes disparités géographiques, qui laissent de trop nombreux citoyens sans alternatives crédibles à la voiture. Compte tenu de cette situation, l'association lance ce jour, avec ses associations locales, une campagne nationale de sensibilisation et de mobilisation #LaMobilitéUnePriorité à destination des consommateurs et des pouvoirs publics. Ces derniers doivent plus que jamais agir pour permettre au plus grand nombre de disposer d'un accès à une offre de qualité de transports en commun.

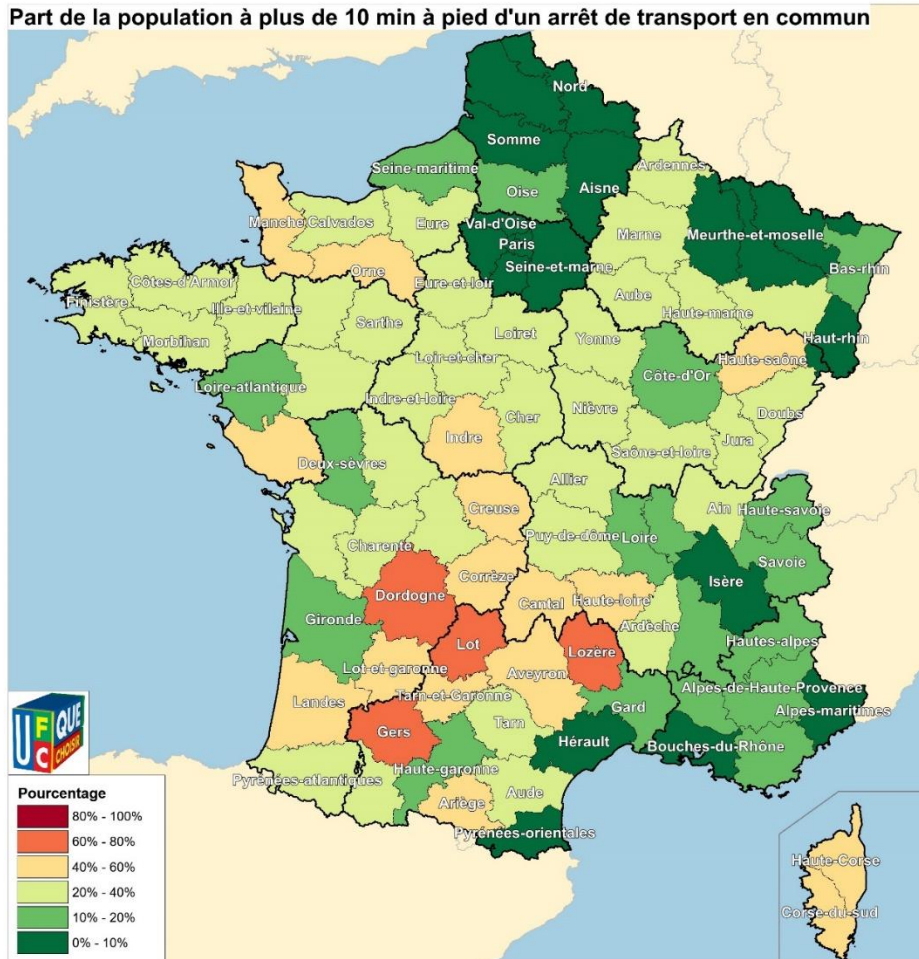
« Au quotidien, prenez les transports en commun ». C'est l'un des messages promotionnels qui doivent obligatoirement être présents dans toute publicité en faveur de véhicules terrestres à moteur. Afin de mesurer à quel point ce message, qui découle de la loi d'orientation des mobilités de 2019, reste un vœu pieux pour de nombreux consommateurs, l'UFC-Que Choisir a cartographié, sur la base d'une méthodologie originale<sup>1</sup>, la réalité de l'accessibilité aux transports en commun en France métropolitaine.

#### Plus de 10 millions de Français sans accès aux transports en commun à proximité de leur domicile

L'étude révèle qu'environ 17 % de la population métropolitaine – soit plus de 10 millions de personnes – n'a aucun accès aux transports en commun dans un rayon de 10 minutes de marche. En effet, 32 % des communes ne disposent d'aucun arrêt de transports en commun. Cette carence d'arrêts de bus ou de gares est particulièrement frappante dans les petites communes puisque 45 % des communes de moins de 1 000 ne disposent d'aucun arrêt de transports en commun.

---

<sup>1</sup> Notre méthodologie est précisément décrite dans l'étude.

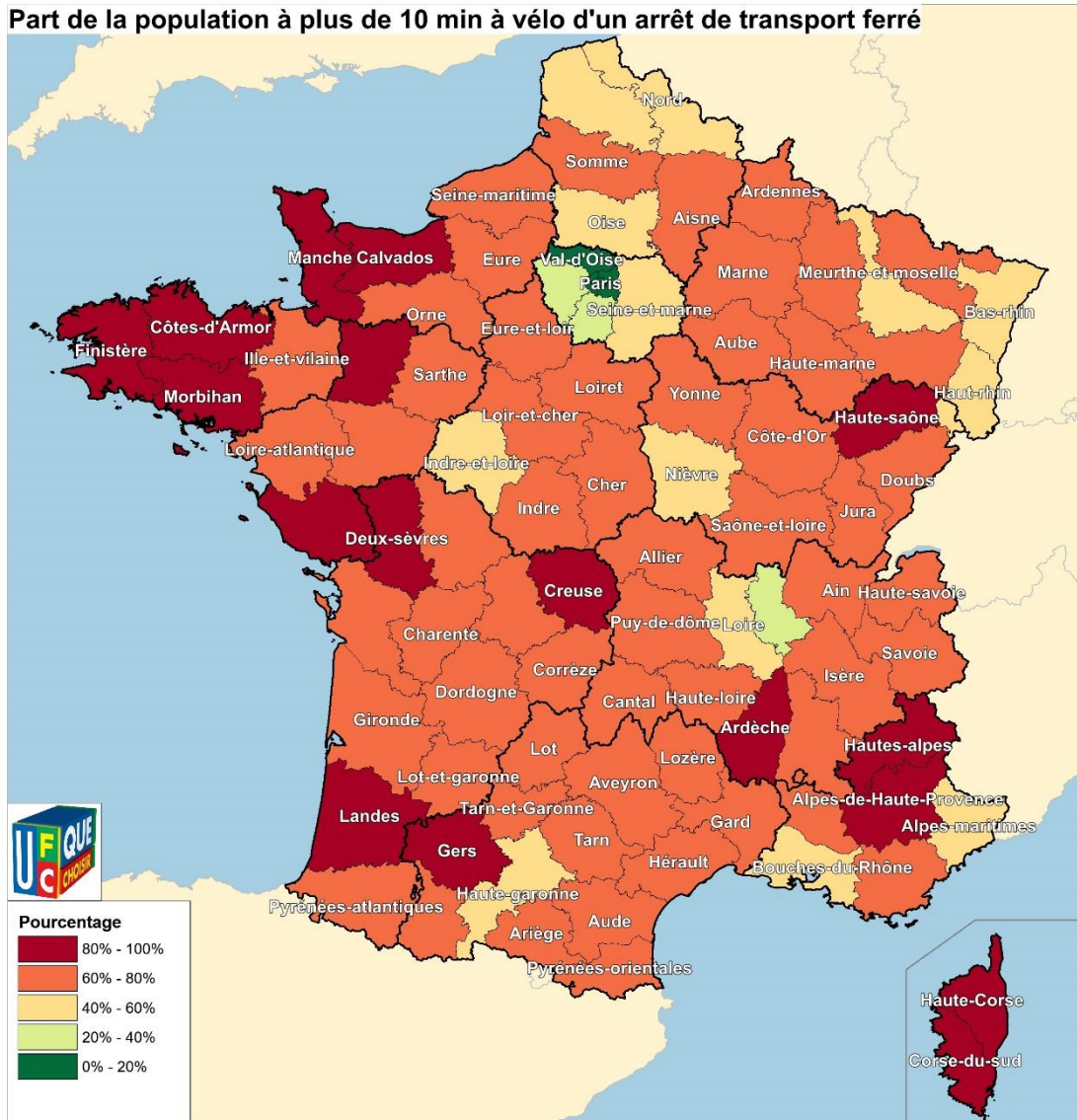


À l'échelle départementale, des territoires comme le Gers, la Dordogne et la Lozère sont parmi les plus affectés, avec des taux d'inaccessibilité aux transports en commun dépassant les 60 %, montrant que la moyenne nationale masque de très importantes disparités. Par ailleurs, certaines des disparités constatées peuvent se montrer étonnantes. Par exemple, les Deux-Sèvres montrent un taux d'inaccessibilité aux transports en commun de 19,6 %, alors que la Charente, un département à la population similaire et proche géographiquement, montre un taux bien supérieur, avec près de 39 % de la population sans accès aux transports en commun.

### Un réseau ferré encore trop centré sur les grandes villes

Les transports ferrés (trains, métros, tramways) sont structurants pour la mobilité collective. Or, selon notre étude, 85,3 % de la population française n'a pas de gare à moins de 10 minutes de marche. Si les grandes villes comme Paris et Lyon sont bien desservies, de nombreux territoires ruraux mais également périurbains manquent de ce type d'infrastructures, rendant l'alternative ferroviaire inaccessible pour la grande majorité des Français.

Quant à l'accès aux transports ferrés à vélo, nos résultats montrent que 53 % de la population française se trouvent à plus de 10 minutes à vélo d'une gare. Les disparités observées subsistent donc entre l'Île-de-France et les grandes villes d'un côté et le reste de la France de l'autre. Le potentiel de développement de l'intermodalité entre vélo et transports ferrés reste tout de même important, actuellement entaché par des infrastructures cyclables insuffisantes.



### Un modèle de financement qui aggrave les inégalités territoriales

Le financement des transports publics dépend aujourd'hui en grande partie des contributions des entreprises locales, concentrées dans les grands centres urbains. Cette inégalité de financement pénalise les territoires moins urbanisés, où les autorités locales de mobilité n'ont pas les moyens de développer des services publics de transport adaptés aux besoins des habitants. Un rééquilibrage s'avère indispensable pour garantir un accès équitable aux transports en commun sur l'ensemble du territoire.

### L'UFC-Que Choisir lance une grande campagne de terrain # LaMobilitéUnePriorité

Compte tenu de l'impérieuse nécessité de réduire les importantes disparités territoriales d'accès aux transports en commun et de permettre, au regard des enjeux environnementaux et de pouvoir d'achat, à davantage de consommateurs de les utiliser, l'UFC-Que Choisir lance avec ses associations locales une campagne de terrain visant à sensibiliser et mobiliser les habitants de nos territoires au sujet des zones blanches de desserte auxquelles ils sont confrontés.



UFC-QUE CHOISIR  
233 bd Voltaire  
75555 PARIS CEDEX 11

Le 26 novembre 2024

**RÉSO<sub>2</sub> TRANSPORTS**  
La mobilité durable pour tous

**Il est urgent**  
**que les pouvoirs publics fassent de la mobilité durable une priorité.**

**10 millions** de français n'ont pas accès aux transports en commun\*  
**et pourtant...**  
si les infrastructures existaient cela permettrait d'économiser  
**2,6 millions** de tonnes de CO<sub>2</sub>/AN\*\*

Une action

**UFC-QUE CHOISIR**

\* Part des habitants situés à plus de 10 minutes à pied d'un arrêt de transport en commun (4,7 km/h).  
\*\* Estimation à partir des données moyennes nationales de l'Enquête Mobilité des Personnes considérant que les kilomètres parcourus en voiture pour des déplacements de moins de 20 kilomètres le seraient en transports en commun.

Dans le cadre de cette campagne, et face aux constats dressés, l'UFC-Que Choisir appelle à une refonte de la politique de mobilité permettant le développement d'une mobilité durable et équitable passant par :

1. **Des investissements ambitieux dans les réseaux de transports en commun pour assurer une offre de qualité** au-delà des seules zones urbaines afin de réduire la dépendance à la voiture ;
2. **Une refonte du financement des autorités organisatrices des mobilités locales (AOML)** leur garantissant les ressources nécessaires pour le développement des transports en commun, en particulier en zones rurales et périurbaines ;
3. **Une révision des règles d'aménagement du territoire** qui soit basée sur l'intégration des transports en commun aux décisions d'urbanisme, en lien avec les besoins de logement, pour favoriser une réelle inclusion territoriale.

En outre, dans l'objectif de décrire encore plus finement les réalités auxquelles sont confrontés les consommateurs sur l'accès aux transports en commun, notre association demande une fiabilisation des données officielles de localisation des arrêts de transports en commun et qu'elles prennent en compte les aspects qualitatifs de l'offre (fréquence, ponctualité...).