



**Audition du Forum Vies Mobiles au Sénat
PLF 2026
Jeudi 13 novembre 2025 (9h45 – 10h30)**

1) Pourriez-vous rappeler les données dont vous disposez en matière d'exclusion de la voiture (facteurs d'exclusion et principaux chiffres) issues de votre enquête conduite conjointement avec le Credoc ?

La voiture est souvent présentée comme un symbole de liberté individuelle et d'autonomie. Pourtant, derrière cette image médiatique, se cache une réalité économique et sociologique bien différente : elle est source d'exclusion pour des millions de personnes pour qui la conduite est inaccessible, difficile ou source d'angoisse.

La dernière enquête nationale du Forum Vies Mobiles sur les « éconduits de la voiture » a montré que seuls **12% des Français se disent libres de conduire où et quand ils le souhaitent**. Pour les 60 millions restants, le système voiture est un chemin pavé de renoncements¹.

33% de la population française ne peut structurellement jamais prendre le volant : trop jeunes, trop âgés, en situation de handicap ou simplement non titulaires du permis de conduire français.

Parmi ceux qui possèdent le permis, 44% déclarent renoncer toujours ou souvent (au moins une fois par mois) à conduire. Pour quelles raisons ?

Les principaux freins à la conduite sont **la nuit** (43 % sont gênés, 7 % incapables de conduire), les **environnements complexes - ville, campagne, montagne...** (18 %), et bien sûr le **coût** et des problèmes administratifs ou techniques.

Et ce n'est pas tout. L'omniprésence de la voiture dans l'espace public interdit également aux enfants de se promener dans la rue sans danger, aux piétons de flâner dans un espace apaisé, aux cyclistes de se déplacer sereinement et aux non-cyclistes d'oser s'y mettre.

Enfin, les éconduits ne feront qu'augmenter avec le vieillissement de la population et la réglementation européenne qui enjoint à repasser le permis au cours de la vie.

2) Pourriez-vous présenter les grandes lignes de vos travaux sur le modèle de système alternatif à la voiture que vous avez conçu ? Quels sont les principaux piliers de ce modèle ?

Pour répondre aux besoins des personnes aujourd'hui utilisatrices et dépendantes de la voiture, tout en offrant enfin une solution à toutes les personnes éconduites par le « système voiture » en place, le Forum Vies Mobiles propose un **Système Alternatif de Mobilité (SAM)**² pour tous, tout le temps, sur tous les territoires.

Il s'appuie sur la réutilisation des infrastructures existantes pour permettre un changement rapide, en limiter les coûts et les impacts écologiques.

Il repose sur **trois piliers** :

¹ [Enquête sur les éconduits de la voiture](#), Credoc, Forum Vies Mobiles, printemps 2025 (échantillon de 3 000 personnes)

² [Système alternatif de mobilité](#), Forum Vies Mobiles, 2025

Garantir une véritable « assurance mobilité » grâce à des trains, bus et cars qui passent toutes les demi-heures en journée et toutes les heures la nuit, desservant finement aussi bien les zones rurales que les grandes villes, tous les jours de la semaine.

Libérer près de la moitié des routes locales de l'emprise de la voiture : 20 % pour un réseau cyclable et piéton continu et sécurisé, en ville comme à la campagne ; et environ 25 % où la priorité sera systématiquement donnée aux transports collectifs.

Unifier l'offre, l'information et la billettique à l'échelle nationale, pour rendre le réseau lisible et simple d'utilisation pour tous.

Ces leviers forment un socle indissociable : sans réseau cadencé, sans infrastructures dédiées, sans lisibilité nationale et sans limiter la place donnée à la voiture, le passage d'un système dominé par cette dernière à un autre ne serait pas garanti.

3) Comment ce système a-t-il été testé sur le terrain ?

Compte-tenu de l'éclatement actuel des compétences (routes aux communes et aux départements, transports collectifs aux régions et aux communautés de communes...), pour être testé ce système **nécessite d'obtenir le droit de l'expérimenter**.

En revanche, **tout ce qui est proposé dans ce nouveau système de mobilité existe déjà « par petits bouts »** (train cadencé en Bretagne, à Nice ou Strasbourg ; déclassement de voiries dans la Manche ou le Clunisois ; offre élevée de cars ruraux dans le Nord-Cotentin ; titre unique dans les Hauts-de-France...) mais n'est jamais organisé de manière systémique ni globale et ne peut donc se déployer.

4) Comment évaluez-vous le coût global de ce système alternatif à la voiture au niveau national ?

Le SAM a été dessiné de manière détaillée et chiffré (kilomètres de voies modifiées, création d'infrastructures, pôles d'échange multimodaux, haltes routières ou ferroviaires, entretien et remise à niveau des voies ferrées, nombre de bus, cars, chauffeurs, ETP d'ingénierie...) **sur sept départements français** : la Gironde, l'Ille-et-Vilaine, la Mayenne, le Loiret, la Meurthe-et-Moselle, la Creuse et les Hautes-Alpes. Ils ont été choisis à partir d'une typologie réalisée afin d'assurer la meilleure représentativité possible de la diversité des contextes territoriaux (démographie, géographie, présence d'infrastructures, dynamiques économiques...) aboutissant à trois catégories : ruraux, intermédiaires, métropolisés.

Le coût annuel du système est estimé à 60 milliards d'euros. Il a été calculé à l'échelle de la France, par extrapolation des coûts d'investissement et de fonctionnement sur les départements étudiés dans notre typologie, puis en leur appliquant, en fonction de leur nature, une durée d'amortissement prudente (10 à 15 ans pour les infrastructures dédiées au vélo et à la marche, 15 à 20 ans pour celles destinées aux réseaux de bus et de cars et 30 ans pour les infrastructures ferroviaires).

Cela représente **un coût annuel cinq fois inférieur à celui du système automobile actuel**, estimé à 305 milliards d'euros en 2023 par le LAET pour le Forum Vies Mobiles³.

5) De même, comment évaluez-vous son impact en termes d'émissions de CO2 ?

Avec des hypothèses différentes, les bureaux d'étude *Vizéa* et *BL évolution* qui nous ont accompagnés ont tous deux abouti à **une réduction des émissions de CO2 liées aux déplacements des personnes de 70%**, une fois le système pleinement déployé.

Les principaux leviers de cette baisse sont évidemment :

³ [Etude sur le coût complet du système voiture en France](#), Forum Vies Mobiles, 2025

- le report modal vers les transports collectifs et les modes actifs,
- l'électrification ou l'utilisation de gaz naturel (GNV) pour les flottes de bus et de cars.

La réduction, à terme, des distances à parcourir peut améliorer encore ce résultat et réduire de 90% les émissions de CO2. En effet, ce nouveau système pourrait avoir un impact sur l'organisation des activités sur le territoire, en facilitant une vie quotidienne en proximité, aspiration aujourd'hui partagée par une large majorité de Français⁴.

6) La mise en œuvre d'un tel modèle appellerait-elle des évolutions législatives, réglementaires ou en termes de financement et de gouvernance des politiques de transport et, si oui, lesquelles ?

Oui, la mise en œuvre du Système Alternatif de Mobilité suppose une gouvernance territoriale continue (sans « trous ») et complète (sans rupture de responsabilité entre les différents niveaux de compétence) :

À l'échelle locale :

- **Intégrer la gouvernance de la route (communes et départements) à la gouvernance de la mobilité (communautés de communes et régions)**, afin que les politiques d'aménagement, de circulation et de mobilité répondent à une logique commune.

À l'échelle nationale :

- **Mettre en place une péréquation financière pour garantir l'égalité entre territoires**, notamment ceux qui disposent de peu de ressources fiscales.
- **Concevoir un pilotage national**, afin d'assurer cohérence, interopérabilité et équité entre territoires.
- **Unifier le cadre réglementaire national de la mobilité**, aujourd'hui fragmenté. Pourquoi ne pas mettre en place un « ministère de la mobilité » intégrant la route, les transports collectifs et toutes les politiques alternatives à la voiture ?

7) Quels sont les principaux obstacles selon vous aujourd'hui au déploiement de solutions alternatives à la voiture, notamment en zone rurale ? Avez-vous identifié sur ce sujet des exemples étrangers dont la France pourrait s'inspirer ?

On peut évoquer notamment **trois erreurs qui empêchent le déploiement d'alternatives réelles à la voiture**, notamment en zone rurale :

Des politiques de mobilité menées mode par mode, sans lien voire en concurrence

- Les politiques de mobilité restent trop souvent pensées séparément : un plan vélo (déploiement de pistes cyclables étroites dans le centre des villes pour aller plus vite que la voiture et sans rejoindre les banlieues), un plan covoiturage (en concurrence avec les transports collectifs ou sans connexion avec les autres modes avec des aires de covoiturage accessibles uniquement en voiture), un plan marche (qui cantonne la marche aux centres des villes en lien avec la consommation)... sans coordination entre elles. Pire : ces initiatives, faute de cohérence, peuvent même se concurrencer. Il faut penser les complémentarités des modes, selon leurs zones de pertinence, pour constituer une alternative crédible et efficace au système automobile dominant.

Des politiques de mobilité qui séparent artificiellement ville et campagne

- Quand on pense les mobilités du futur, on continue d'opposer ville et campagne : d'un côté, les transports collectifs censés répondre aux enjeux de la mobilité urbaine ; de l'autre, la voiture électrique présentée comme la réponse dans la ruralité. Pourtant, les éconduits sont laissés de côté dans cette vision et par ailleurs, **la voiture est bien loin de ne concerner que la campagne : 70 % des Français vivent hors des grandes métropoles et 80 % des kilomètres sont faits en voiture à l'échelle nationale.**

⁴ [Enquête internationale sur les aspirations liées à la mobilité et aux modes de vie](#), Obsoco, Forum Vies Mobiles, 2016

- En fait, l'addition de politiques pensées par territoire ne fait pas système. Si on comprend que chaque territoire (urbain, périurbain, rural) a des spécificités qu'il ne s'agit pas de nier, personne ne déploie ses activités dans un seul de ces cadres de vie. Les vies des Français sont souvent « à cheval » sur l'un ou l'autre de ces espaces, voire sur les trois. Un système alternatif doit donc couvrir l'ensemble des types de territoires de manière cohérente.

Une focalisation sur le domicile-travail qui ne représente que 20% des déplacements

- Les trajets domicile-travail ne représentent que 20% des déplacements des Français. La majorité des déplacements concernent d'autres motifs tels que le temps libre, la santé, l'administration, l'accompagnement... En outre, 37 millions de Français ne travaillent pas. Pourtant, les déplacements domicile-travail restent bien souvent l'alpha et l'oméga des politiques de transport. Limiter les politiques à ces seuls trajets revient à ignorer l'essentiel des mobilités réelles.

Pour ce qui est **des exemples étrangers**, nous nous appuyons particulièrement sur les exemples remarquables de la **Suisse pour son système train-car et des Pays-Bas pour leur système vélo-train**.

Dans les deux cas, à l'origine notable par souci d'autonomie et de souveraineté, des systèmes efficaces ont été mis en place dont les caractères peuvent aussi nous inspirer : intermodalité réelle, cadencement de l'offre, intégration de l'information et de la billettique...

Mais même là, la part modale de la voiture reste élevée, faute de **réduction volontaire de sa place**. En France, il faudra **conjuguer offre alternative et limitation progressive de l'usage automobile**.

8) Quelles vont être les suites de votre rapport ? Une expérimentation dans certains territoires est-elle envisagée et, si oui, selon quelles modalités ?

Du Finistère à la Meurthe-et-Moselle en passant par la Saône-et-Loire, plusieurs territoires nous ont fait part de leur souhait d'accueillir une expérimentation du SAM, à la fois nécessaire pour dépasser le cadre institutionnel actuel et pour en affiner les modalités, faire la preuve de ses bénéfices pour les habitants et l'environnement.

Le Forum Vies Mobiles défend que l'Etat doit les soutenir et s'engager à les financer à travers le budget 2026 à hauteur de 100 millions par an pendant trois ans par expérimentation, sur des territoires suffisamment grands pour « faire système », mais pas trop non plus pour en contenir le coût⁵.

Comment le financer ?

Le Forum Vies Mobiles propose de **supprimer l'avantage fiscal pour les voitures de fonction haut de gamme, réservées de fait aux plus riches d'entre nous, qui sont parmi les plus lourdes et donc les plus émettrices de CO2** et utilisées à des fins personnelles plus que professionnelles, comme le montre le chercheur Yoann Demoli dans une étude à paraître fin 2025⁶.

Cette balance financière serait cohérente à la fois budgétairement et politiquement : on ne peut plus subventionner une mobilité de luxe et carbonée et dire qu'on n'a pas les moyens de financer une mobilité pour tous, véritablement écologique.

Dans le détail, cela signifie :

- **viser sans attendre les véhicules haut de gamme, de prestige ou de luxe, appartenant aux catégories E et F**, lesquels, au demeurant, ne sont pas produits par des marques françaises (exemple : Tesla Model S, Mercedes Classe E ou BMW Série 5 pour la catégorie E, et les BMW Série 7 ou Mercedes Classe S pour la catégorie F⁷).

⁵ Note de cadrage, Expérimentation d'un Système Alternatif de Mobilité pour offrir une « Assurance Mobilité ». Chiffrage réalisé sur la base d'une expérimentation « type » sur le territoire de Morlaix sur un territoire de 2 235 km², accueillant 231 757 habitants.

⁶ Cette étude est communicable à titre confidentiel sur demande.

⁷ Ou leur équivalent réglementaire en termes de prix et de puissance.

- **calculer fiscalement au réel les déplacements professionnels faits avec ces véhicules** (soit de l'ordre de 30% en moyenne au lieu de 50% aujourd'hui⁸).

La fin de ce dispositif coûteux et inéquitable rapporterait chaque année **de 80 à 160 millions d'euros** aux finances publiques en impôts et cotisations. A noter que la généralisation de cette mesure à l'ensemble du parc actuel des véhicules de fonction générerait dix fois plus (1,9 milliard d'euros).

Une telle réforme permettrait aussi de corriger certaines dérives du système actuel : à titre d'exemple, aujourd'hui, près de **70 % des Ferrari et Lamborghini immatriculées en France le sont comme véhicules de fonction**, ce qui revient à soustraire leur détention à l'impôt sur le revenu et aux cotisations !

Ce dispositif, conçu à l'origine pour faciliter la mobilité professionnelle, ne doit plus servir à financer des voitures de luxe bénéficiant d'un traitement fiscal privilégié.

9) Souhaitez-vous porter d'autres informations (relatives au PLF 2026 ou à tout autre sujet) à la connaissance du Rapporteur ?

Pour finir, nous tenons à rappeler que si le Forum Vies Mobiles porte cette proposition de Système Alternatif de Mobilité c'est pour **répondre conjointement aux aspirations des citoyens et aux enjeux écologiques**.

Nous défendons que les Français ne sont pas attachés à leur voiture, mais qu'ils en sont dépendants. C'est un lien très fonctionnel et non émotionnel. Ce que nos travaux sur les aspirations pour le futur⁹ montrent, c'est qu'ils souhaitent avant tout **pouvoir partir et revenir facilement, en étant sûrs de pouvoir rentrer chez eux, à toute heure, sur tous les territoires**.

Ces constats se vérifient à chaque Forum Citoyen que nous organisons, dans les territoires dynamiques (Gironde, Île-de-France...) comme dans les territoires en déprise (Normandie, Vosges...).

Nous ne proposons pas un projet de transport, mais un projet de société : celui d'un pays où chacun puisse se déplacer librement, sur tous les territoires, sans dépendre d'une voiture.

Contacts :

Tom Dubois

0611439481

tom.dubois@forumviesmobiles.fr

⁸ Sans compter les cartes carburant et les véhicules électriques rares sur cette gamme

⁹ [Les aspirations citoyennes](#), Forum Vies Mobiles, 2022, 2024