

Victor Delage et Angèle Malâtre-Lansac

Mobilités : la santé mentale à l'épreuve des transports

Avril 2025

Institut
Terram | Penser,
innover,
agir pour
nos territoires

institut-terram.org





L'Institut Terram est un groupe de réflexion collégial et multidisciplinaire dédié à l'étude des territoires. Il fait de la dynamique territoriale un pilier central de l'innovation économique, industrielle et numérique, de la préservation de l'environnement et de la décarbonation, de l'accès aux services publics, de la valorisation du patrimoine culturel et de la cohésion sociale.

L'Institut Terram publie des rapports à caractère scientifique, réalise des enquêtes inédites à l'échelle des territoires, produit des podcasts et organise des débats, des séminaires et des ateliers dans toute la France. Par ses travaux, il contribue à revitaliser le débat public, facilite les échanges d'idées et est à l'initiative de recommandations concrètes au service de l'intérêt général. L'institut est un espace de discussion unique pour tous ceux qui s'intéressent au devenir des territoires.

Son expertise repose sur la diversité des acteurs et la synergie de compétences. Il réunit des chercheurs, des experts, des représentants d'entreprises, des fonctionnaires et des acteurs de la société civile.

L'Institut Terram est une association 1901 à but non lucratif. Il agit en toute indépendance et n'est affilié à aucun groupement de nature politique. Le soutien des entreprises et des particuliers permet le déploiement de ses activités.

ALLIANCE POUR LA SANTÉ MENTALE

Association créée en janvier 2024, l'Alliance pour la Santé Mentale œuvre à la prévention et à la promotion de la santé mentale pour tous et à tous les âges, lutte contre la stigmatisation des troubles psychiques et se mobilise pour favoriser l'accès aux soins des personnes concernées.

En contribuant à fédérer les acteurs travaillant dans le champ de la santé mentale, à mobiliser l'ensemble des pans de la société sur le sujet et en portant un travail de plaidoyer, l'Alliance pour la Santé Mentale constitue une plateforme unique de débats, de propositions et d'actions pour construire la santé mentale de demain.

Victor Delage et **Angèle Malâtre-Lansac**

Mobilités : la santé mentale à l'épreuve des transports

Auteurs

Victor Delage

Victor Delage est le fondateur de l'Institut Terram. Il est l'auteur de plusieurs études, parmi lesquelles figurent récemment *Les Ruraux face aux déchets sauvages : principes, pratiques, attentes* (Institut Terram, novembre 2024) et *Jeunesse et mobilité : la fracture rurale* (coécrite avec Salomé Berlioux et Félix Assouly, Institut Terram-Rura, mai 2024). Il dispense un cours intitulé « Les think tanks dans l'Union européenne : rôles, stratégies, dynamiques » au master Gouvernance européenne de Sciences Po Grenoble. Il a été responsable des études et de la communication à la Fondation pour l'innovation politique entre 2017 et 2023.

Angèle Malâtre-Lansac

Angèle Malâtre-Lansac est déléguée générale de l'Alliance pour la Santé Mentale, association qui œuvre à faire de la santé mentale une priorité politique afin d'améliorer la prévention et l'accès aux soins, de mieux informer et de changer les regards sur les troubles psychiques. Elle coanime le Collectif « Santé mentale Grande cause nationale » qui fédère plus de 3 400 organisations du champ de la santé mentale et a été nommée par le Premier ministre comme personnalité qualifiée pour accompagner le gouvernement dans la Grande cause nationale 2025. Elle a dirigé le programme santé de l'Institut Montaigne (2010-2022) et a travaillé au sein du cabinet du ministre de la Santé (2022-2023). Elle est lauréate du Harkness Fellowship in Healthcare Policies (2018-2019).

Comité de relecture*

Laurent Calvalido

Directeur de Keolis Dijon Multimodalité, filiale de Keolis en charge du réseau de transport Divia de Dijon métropole.

Laurent Eisenman

Directeur du programme « Nouveaux usages et services ruraux » de SNCF Tech4Mobility et coordinateur de Place des mobilités.

Sophie Parra d'Andert

Chargée de projet Mobilités chez Familles rurales.

Jonathan Chabert

Chef de clinique universitaire-assistant des Hôpitaux de psychiatrie au sein de l'université Paris-Est-Créteil et des Hôpitaux universitaires Henri-Mondor.

Florence Gilbert

Directrice générale de Wimoov.

David Valence

Président du Conseil d'orientation des infrastructures et conseiller régional.

* Les opinions exprimées dans cette étude n'engagent ni les membres du Comité de relecture ni les institutions qu'ils représentent.

Table des matières

Synthèse	6
----------------	---

Introduction

Entre tension et respiration : ce que la mobilité fait à nos têtes	9
---	---

I	La mobilité subie : quand se déplacer abîme notre santé mentale	10
	1. Trajets du quotidien : fatigue, stress et perte de repères	10
	2. Typologie des usages de transport et leurs incidences sur la santé mentale	15
	3. Villes, campagnes : des réalités différentes, une même usure	19

II	Vers une mobilité qui soigne	25
	1. La voiture : omniprésente, mais loin d'être apaisante	25
	2. Les transports en commun, entre allègement mental et réappropriation du temps	26
	3. Bouger mieux, vivre mieux	31

Conclusion

Pour une éthique du déplacement : faire du mouvement une promesse de mieux-être	36
--	----

Bibliographie	37
----------------------------	----

Synthèse

Mobilités : la santé mentale à l'épreuve des transports

L'impact de la mobilité sur la santé – en particulier mentale – reste largement négligé, souvent éclipsé par des considérations techniques ou économiques. C'est là l'un de ses angles morts les plus persistants. Selon nos données, une partie significative des Français déclare avoir déjà souffert de détresse psychologique, voire de troubles psychiques : 67 % d'entre eux ont connu une période intense de stress ou d'anxiété, 67 % des troubles du sommeil, 53 % des symptômes dépressifs, 32 % un *burn-out*, 27 % ont pris des antidépresseurs et 24 % ont ressenti de la colère pouvant les amener à être violent.

1. Des transports qui impactent la santé globale

Les difficultés des transports quotidiens apparaissent comme un facteur déterminant dans la souffrance psychique :

- 41 % des personnes ayant connu des symptômes dépressifs estiment que leurs problèmes de déplacement en sont en partie la cause ;
- cette proportion est identique pour celles ayant été touchées par des troubles du sommeil (41 %) ;
- elle grimpe à 43 % pour les cas de stress ou d'anxiété et de *burn-out*, 44 % pour la prise d'antidépresseurs et jusqu'à 46 % pour les épisodes de colère violente.

2. Une perception influencée par l'âge, la distance parcourue et l'orientation politique

Aller chaque jour de chez soi à son lieu d'étude ou de travail n'est pas sans conséquence :

- pour 30 % des étudiants et actifs, ces trajets quotidiens pèsent directement sur leur santé ;
- les jeunes sont les plus concernés : 35 % des 18-34 ans, contre 22 % chez les 50-64 ans ;
- plus la distance parcourue est importante, plus les effets se font sentir : 67 % au-delà de 50 kilomètres, contre seulement 19 % en dessous de 5 kilomètres ;
- le positionnement politique influe : 37 % des personnes « très à gauche » et 38 % des « très à droite » se disent affectées, contre 27-29 % au centre ou modérées.

3. L'origine géographique joue un rôle sur les effets des mobilités sur la santé mentale

Les effets néfastes des trajets domicile-lieu d'étude ou de travail sur la santé mentale se révèlent plus prononcés en milieu urbain :

- 39 % des urbains déclarent une source d'anxiété liée à leurs déplacements, contre 30 % en zone rurale ;
- 47 % des urbains évoquent une fatigue générale (contre 45 % des ruraux), 38 % une charge mentale accrue (contre 34 %) et 29 % des émotions comme la colère ou l'irritabilité (contre 22 %) ;
- en revanche, sur le plan économique, les ruraux (43 %) sont plus nombreux que les urbains (35 %) à considérer que leurs frais de transport sont trop élevés.

4. Être une femme en mouvement : mobilités sous tension, santé mentale en alerte

Les transports agissent comme un amplificateur discret de vulnérabilités structurelles : surcharge domestique, précarité, inégalités professionnelles, injonctions à la disponibilité... L'insécurité reste un enjeu fort : 56 % des femmes de moins de 35 ans insatisfaites de l'offre ne s'y sentent pas en sécurité (contre 43 % en moyenne).

5. La mobilité des familles monoparentales comme fardeau invisible

Les parents isolés cumulent des vulnérabilités similaires à celles observées chez les femmes : fatigue mentale, charge logistique, stress ou troubles du sommeil au-dessus de la moyenne. L'impact psychique des déplacements est fort : 43 % d'entre eux associent les transports à un épisode de colère intense, parfois avec des gestes violents (contre 22 % pour les personnes sans enfants à charge).

6. Un sentiment d'assignation à résidence majoritaire

Une part significative de la population française exprime un sentiment d'assignation à résidence faute de solutions de transport adaptées :

- 54 % des urbains affirment structurer leur vie autour des transports (contre 47 % des ruraux) et 59 % se sentent démunis face aux difficultés de transport (contre 52 %) ;
- 57 % des répondants, tous territoires confondus, estiment que le manque de desserte limite leurs perspectives. Ce déficit de mobilité conduit 53 % des urbains et 46 % des ruraux à renoncer à certaines activités ;
- 48 % des urbains et 45 % des ruraux disent se sentir prisonniers de leur environnement.

7. Le niveau de stress varie selon le mode de déplacement

La marche, utilisée seule, est associée au plus faible niveau de stress (14 %), suivie de la voiture (17 %) et de la marche couplée à un autre mode (21 %). Le train (28 %), le bus ou le covoiturage (30 %), le vélo (32 %), puis le métro ou le tramway (34 %) génèrent un stress plus marqué. Les deux-roues motorisés (40 %), la trottinette (41 %) et, surtout, l'autopartage (49 %) apparaissent comme les modes les plus anxiogènes.

Lorsqu'on interroge les usagers des modes de transport alternatifs – qu'ils soient actifs ou collectifs –, ceux-ci sont perçus comme plus agréables et moins stressants que la voiture :

- la marche arrive en tête : 73 % des personnes qui marchent régulièrement pour leurs trajets y trouvent plus de plaisir en comparaison à l'automobile, et 71 % estiment qu'elle réduit le stress ;
- le vélo arrive juste derrière (79 % plus de plaisir, 68 % moins de stress), suivi de la trottinette (66 % et 72 %) ;
- les deux-roues motorisés procurent eux aussi un fort sentiment de plaisir (75 %) et sont perçus comme moins stressants par 64 % de leurs usagers ;
- viennent enfin la marche combinée à un autre mode (67 % plus de plaisir et 69 % moins de stress), le covoiturage (59 % et 58 %), le bus (58 % et 64 %), le métro ou le tramway (55 % et 60 %), le train (56 % et 58 %), puis l'avion (61 % de plaisir et 53 % de réduction du stress).

8. Des niveaux de satisfaction face aux transports collectifs hétérogènes

Pour que le trajet devienne un moment utile ou agréable, encore faut-il que les infrastructures, services et cadences soient adaptés :

- 73 % usagers des transports en commun s'en disent satisfaits pour les trajets du quotidien (courses, loisirs, rendez-vous) ;
- 71 % pour les démarches pratiques (administratives, médicales) ;
- 70 % pour les déplacements professionnels ou académiques.

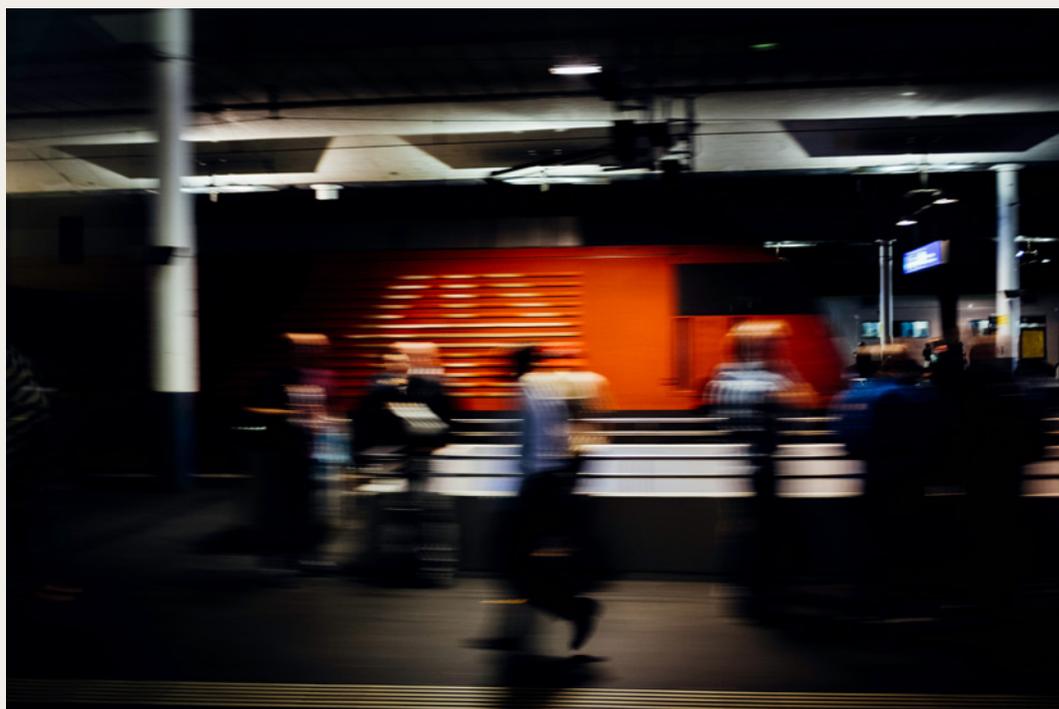
Toutefois, de fortes disparités apparaissent dès lors qu'on tient compte de la typologie de territoire. Entre zones urbaines et rurales, les niveaux de satisfaction varient de manière marquée, avec des écarts de vingt points ou plus, révélant une fracture claire dans l'accès perçu aux services de mobilité. Par exemple, pour les déplacements liés au travail ou aux études, 76 % des urbains se disent satisfaits de l'offre de transports collectifs, contre 56 % des ruraux.

9. Le paradoxe du sédentaire : télétravail et recomposition de la mobilité

Libérés de la routine pendulaire, nombre de télétravailleurs développent un rapport reconfiguré, plus stratégique et souvent apaisé, au transport collectif. Dans ce nouveau cadre, les transports en commun ne servent plus seulement à se déplacer : ils deviennent un espace-temps mobilisable, un outil d'organisation du quotidien, voire un levier de régulation mentale. S'épargner les contraintes de stationnement (77 %), ne pas conduire (71 %), maîtriser son budget (65 %) ou encore bénéficier d'horaires réguliers (61 %) sont autant de facteurs perçus comme réduisant le stress.

10. L'intermodalité perçue comme source de bonne santé mentale et physique

Parmi les usagers des transports collectifs, 22 % d'entre eux déclarent y recourir quotidiennement, 25 % au moins une fois par semaine, 10 % au moins une fois par mois, 16 % encore plus occasionnellement et 19 % jamais. Enfin, 8 % se disent non concernés, souvent en lien avec des contraintes physiques, territoriales ou personnelles. Pourtant, ses bénéfices sont reconnus : 76 % des personnes qui associent mobilités actives et transports en commun estiment que cela a un impact positif sur leur santé mentale.



Silhouettes furtives d'usagers dans une gare, figées un instant dans le tumulte.

Source : © Ricardo Resende

« À force de parcourir le coin à pied, à vélo, en scoot, en bus, en bagnole, elle connaissait la vallée par cœur. Tous les mêmes étaient comme elle. Ici, la vie était une affaire de trajets. [...] Chaque désir induisait une distance, chaque plaisir nécessitait du carburant. À force, on en venait à penser comme une carte routière* »

Nicolas Mathieu

Introduction

Entre tension et respiration : ce que la mobilité fait à nos têtes

La mobilité, entendue comme l'ensemble des déplacements effectués par les individus à travers l'espace, ne saurait être réduite à un simple passage d'un point A à un point B. Elle constitue une condition structurante de l'existence contemporaine : étudier, travailler, se soigner, maintenir des liens sociaux ou saisir des opportunités supposent bien souvent de pouvoir se déplacer. Dans une société marquée par la fragmentation des temps de vie, la capacité à être mobile s'impose comme une exigence, parfois invisible mais omniprésente. Selon les ressources mobilisables et l'organisation des territoires, elle peut tout autant atténuer les inégalités spatiales qu'en amplifier les effets.

Ancrée dans le quotidien, la mobilité façonne également nos rythmes de vie et influence le bien-être. Pourtant, son impact sur la santé – en particulier mentale – reste largement négligé, souvent éclipsé par des considérations techniques ou économiques. C'est là l'un de ses angles morts les plus persistants. Parce qu'elle engage simultanément l'esprit et le corps, la mobilité joue en effet un rôle décisif dans l'équilibre psychique et physique. Elle oscille entre ressource et contrainte, entre épanouissement et épuisement. Lorsqu'elle est fluide, prévisible et bien adaptée, elle peut nourrir un sentiment de liberté, de maîtrise et d'autonomie. Mais lorsqu'elle se heurte à des obstacles récurrents – infrastructures

inadéquates, trajets longs ou coûteux, conditions de transport dégradées –, elle devient source de stress, de fatigue, voire de déséquilibre. Ces frictions quotidiennes, cumulées dans la durée, contribuent à une forme d'usure mentale, grignotant le sentiment de contrôle sur son propre temps. À l'inverse, certaines formes de mobilité peuvent constituer des parenthèses bénéfiques dans la journée : la marche ou le vélo intégrés aux trajets quotidiens, tout comme les instants de retrait dans les transports collectifs, peuvent offrir des occasions de déconnexion, de recentrage ou d'activité physique. L'expérience de la mobilité repose ainsi sur un équilibre fragile, entre contraintes subies et stratégies d'adaptation, entre surcharge mentale et capacité à se réapproprier le temps du déplacement.

Ces enjeux se déclinent différemment selon les territoires. Dans les zones rurales et périurbaines, le manque d'alternatives à la voiture restreint les marges de manœuvre et oblige à organiser l'ensemble de la vie autour des impératifs de la route. L'éloignement des services, la longueur des distances et l'insuffisance des infrastructures peuvent nourrir un sentiment d'isolement ou de relégation. En milieu urbain, ce sont d'autres tensions qui émergent : densité excessive, saturation des transports, bruit, promiscuité..., autant de facteurs qui réduisent la capacité à récupérer entre deux obligations et pèsent, là aussi, sur l'équilibre mental. Dès lors, peut-on dire que certains territoires sont plus exposés que d'autres ?

* Nicolas Mathieu, *Leurs enfants après eux*, Actes Sud, 2018.

Ou faut-il plutôt admettre que les contraintes diffèrent mais que les effets sur la santé mentale sont tout aussi marqués ? Ce questionnement appelle à dépasser l'opposition entre ville et campagne pour mieux saisir la diversité des vulnérabilités qui se jouent dans l'expérience quotidienne de la mobilité. Cette diversité des expériences nécessite une lecture fine, contextuelle, des liens entre mobilité et santé. C'est l'ambition de cette étude, qui propose une approche

multidimensionnelle pour mieux comprendre comment les déplacements influencent la santé mentale. En croisant les pratiques, les niveaux de satisfaction et les répercussions sanitaires et sociales de la mobilité, il s'agit de ne plus penser celle-ci uniquement comme un levier d'accessibilité mais aussi comme un outil stratégique d'aménagement du territoire au service du mieux-être individuel et collectif.

Méthodologie de l'enquête

L'Institut Terram est un think tank dédié à l'étude des territoires. L'Alliance pour la Santé Mentale œuvre à la prévention et à la promotion de la santé mentale, lutte contre la stigmatisation des troubles psychiques et se mobilise pour favoriser l'accès aux soins des personnes concernées. Les deux organisations se sont associées pour concevoir cette enquête menée auprès de 3 300 Français âgés de 18 ans et plus et dont les résultats

sont publiés ci-après sous le titre : *Mobilités : la santé mentale à l'épreuve des transports*. La représentativité de l'échantillon a été assurée par la méthode des quotas, prenant en compte le genre, l'âge, la catégorie socioprofessionnelle et la région de résidence. Les interviews ont été réalisées par l'Ifop par questionnaire auto-administré en ligne du 31 janvier au 2 février 2025.

I. La mobilité subie : quand se déplacer abîme notre santé mentale

1. Trajets du quotidien : fatigue, stress et perte de repères

En France, la santé mentale est devenue une grande cause nationale¹. Définie par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) comme « l'état de bien-être qui permet à chacun de réaliser son potentiel, de faire face aux difficultés normales de la vie, de travailler avec succès et de manière productive, et d'être en mesure d'apporter une contribution à la communauté », elle fait partie intégrante de la santé et peut s'altérer de façon ponctuelle ou chronique.

Les déterminants de la santé mentale sont à la fois individuels – histoire personnelle, facteurs biologiques et génétiques... – et socio-économiques – cadre de vie, précarité sociale, environnement de travail... Parmi ces déterminants, la question des transports et de la mobilité, parce qu'elle conditionne en partie l'accès au lien social, à l'activité physique, qu'elle peut être source de stress, de fatigue, d'incertitudes ou au contraire de bien-être physique et social, s'inscrit pleinement dans les déterminants d'une bonne santé mentale.

1. Comme son prédécesseur Michel Barnier, le Premier ministre François Bayrou a réaffirmé la volonté du gouvernement de se donner les moyens de ses ambitions sur le sujet : « La santé est l'une des toutes premières préoccupations d'urgence quotidienne au cœur du modèle social français et [...] je veux confirmer que la santé mentale devra être la grande cause nationale de 2025 », a-t-il fait valoir lors de son discours de politique générale, prononcé le 14 janvier 2025 à l'Assemblée nationale.

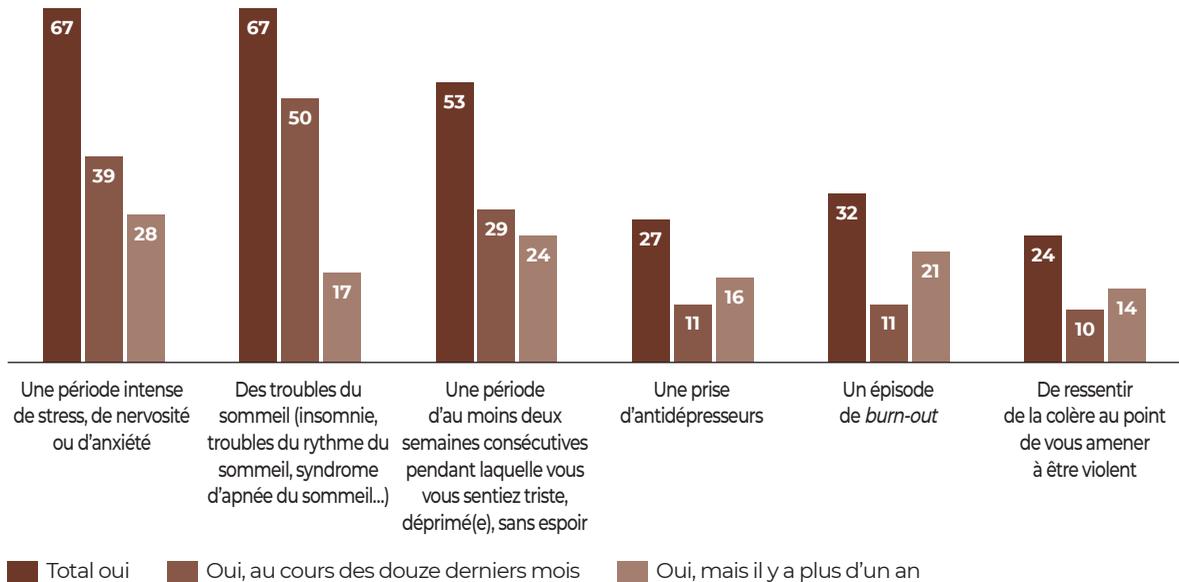
Une personne sur cinq est touchée chaque année par une pathologie psychiatrique. La souffrance psychique, allant du stress chronique aux pathologies mentales comme la dépression ou les troubles anxieux, touche ainsi une part significative de la population, avec une vulnérabilité particulièrement marquée chez les jeunes, largement documentée depuis la crise sanitaire liée à la Covid-19². Cette détérioration du bien-être mental se manifeste par une augmentation notable du recours aux psychotropes, notamment chez les mineurs³.

Notre étude confirme qu'une large partie des Français a déjà souffert de différents problèmes psychologiques voire psychiatriques. Ces chiffres alarmants témoignent d'un mal-être alimenté par une constellation de facteurs : isolement social, tensions familiales, pression ou précarisation au travail, mais aussi contraintes structurelles du quotidien, notamment celles liées à la mobilité.

Graphique 1. Prévalence déclarée des difficultés psychologiques et des troubles psychiques (en%)

Question : « Vous est-il déjà arrivé de vivre ou de souffrir des problèmes suivants ? »

Base : à tous



© Institut Terram, avril 2025

Les données révèlent un lien manifeste entre les difficultés de transport et la santé mentale. À la question « Vous est-il déjà arrivé de souffrir des problèmes suivants à cause de vos difficultés de transport quotidiennes ? », 41 % des personnes ayant déjà connu des symptômes dépressifs estiment que leurs conditions de déplacement ont contribué à cet état. Cette proportion est identique pour celles ayant été touchées par des troubles du sommeil (41 %).

Elle augmente légèrement chez les répondants ayant vécu une période de stress, d'anxiété ou de nervosité (43 %) ou déclarant avoir eu un burn-out (43 %), ainsi que chez ceux ayant pris des antidépresseurs (44 %). Enfin, près de la moitié des individus ayant ressenti une colère intense, pouvant aller jusqu'à des comportements violents (46 %), estiment que leurs difficultés de transport quotidiennes en sont une cause.

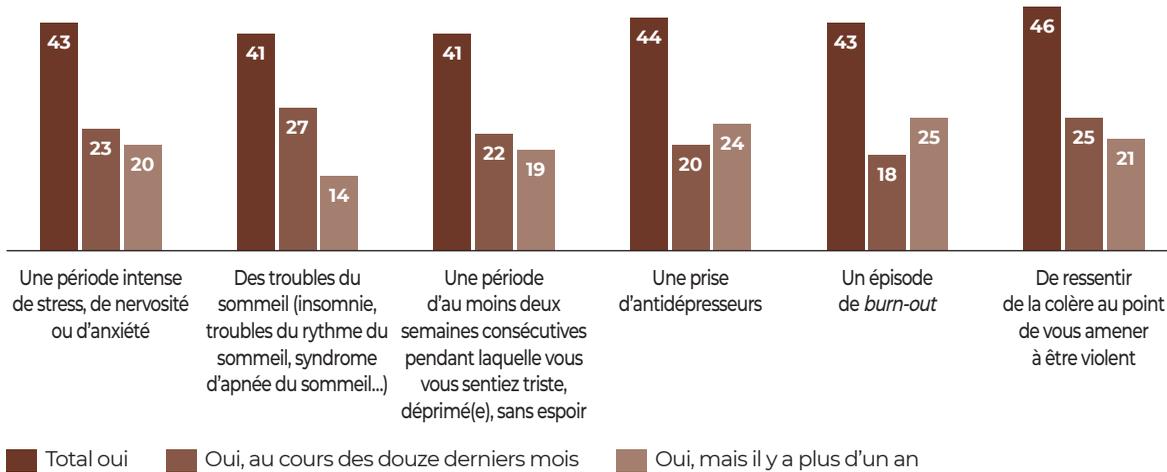
2. Voir Pascale Santi, « Un jeune sur cinq présente des troubles dépressifs », *Le Monde*, 14 février 2023.

3. Voir EPI-PHARE, *Consommation de psychotropes chez les jeunes de 0 à 19 ans pendant l'épidémie de Covid-19*, juillet 2022.

Graphique 2. Mobilité et santé mentale : quand les difficultés de transport deviennent un facteur aggravant (en%)

Question : « Et vous est-il déjà arrivé de vivre ou de souffrir des problèmes suivants à cause de vos difficultés de transport quotidiennes ? »

Base : aux répondants ayant déjà été exposés à un problème psychologique au cours de leur vie



© Institut Terram, avril 2025

Lecture : parmi les personnes ayant déjà traversé une période intense de stress, de nervosité ou d'anxiété, 43% estiment que leurs conditions de déplacement ont contribué à cet état, dont 23% au cours de la dernière année et 20% à une période plus ancienne.

La notion de fatigue décisionnelle développée par Daniel Kahneman éclaire ce phénomène ⁴. Elle démontre comment l'accumulation de contraintes répétées altère la capacité de résilience psychologique. Dans ce cadre, la saturation des transports, l'incertitude liée aux retards ou encore la surcharge cognitive inhérente aux trajets de tous les jours peuvent constituer des facteurs aggravants. Lorsqu'une exposition prolongée à des déplacements difficiles s'installe, le stress accumulé renforce les tensions émotionnelles et limite les capacités de récupération mentale.

La mobilité pendulaire – définie comme l'ensemble des déplacements réguliers entre le domicile et le lieu d'étude ou de travail – constitue une clé d'analyse pour comprendre les effets différenciés des transports sur la santé mentale. Contrairement aux retraités ou

aux demandeurs d'emploi, dont les déplacements restent plus modulables, les étudiants et les actifs occupés – c'est-à-dire les personnes exerçant une activité professionnelle, salariée ou indépendante – ont un rapport contraint à la mobilité. Le déplacement ne procède pas ici d'un choix mais d'une nécessité fonctionnelle. Cette routine pendulaire, répétée jour après jour, souvent aux heures de pointe, mobilise du temps, de l'énergie et expose durablement les individus à des aléas temporels, physiques ou psychiques.

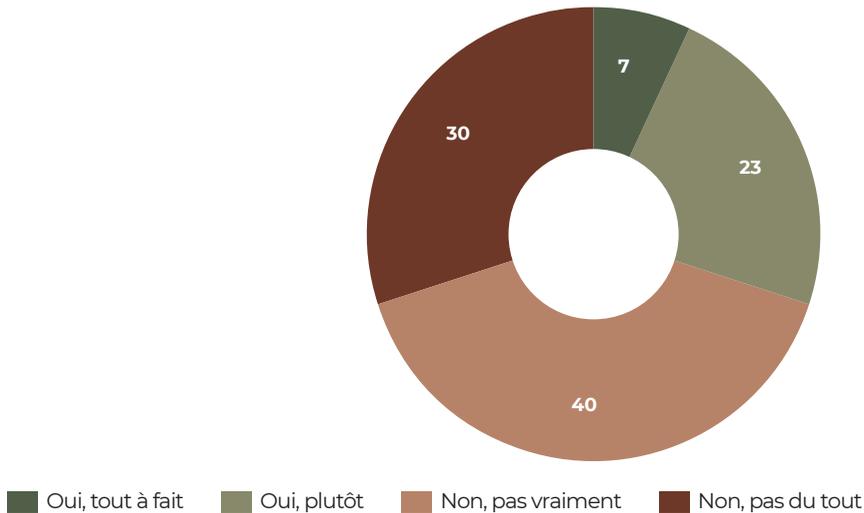
Selon nos données, près d'un tiers des étudiants et des actifs occupés (30 %) estiment que leurs conditions de déplacement entre le domicile et le lieu d'étude ou de travail génèrent fatigue, usure ou altération de leur santé, tandis que 70 % ne perçoivent pas d'effet négatif significatif.

4. Voir Daniel Kahneman, *Système 1 / Système 2. Les deux vitesses de la pensée*, Flammarion, Paris, 2012. Bien que le terme « fatigue décisionnelle » ait été initialement formalisé par Roy F. Baumeister, Daniel Kahneman en éclaire les ressorts à travers sa distinction entre pensée intuitive (Système 1) et pensée réfléchie (Système 2), et l'épuisement de cette dernière dans des contextes cognitivement exigeants.

Graphique 3. Les conditions de transport comme facteur d'usure psychique et physique (en %)

Question : « Vos conditions de transport sont-elles sources de fatigue, d'usure ou d'altération de la santé ? »

Base : étudiants et actifs occupés



© Institut Terram, avril 2025

Les jeunes générations se montrent les plus sensibles aux conséquences négatives des conditions de transport : 35 % des répondants âgés de 18 à 24 ans et de 25 à 34 ans déclarent une dégradation de leur santé liée à leurs trajets, contre 33 % chez les 35-49 ans et 22 % chez les 50-64 ans.

Les grilles de lecture idéologiques structurent également la manière dont les effets de la mobilité sont éprouvés. Ainsi, 37 % des personnes se situant « très à gauche » et 38 % « très à droite » déclarent que leurs conditions de déplacement ont eu un impact négatif sur leur santé. Ces proportions sont bien inférieures chez les individus se positionnant « plutôt à gauche » (29 %) ou « plutôt à droite » (29 %), ainsi qu'au « centre » (27 %). Ce surcroît de sensibilité, observé aux deux extrémités du spectre politique, peut être interprété comme l'expression d'un rapport plus critique à l'ordre social et aux contraintes du quotidien. La mobilité vécue non comme un choix mais comme une nécessité devient alors le symptôme d'un malaise plus large, cristallisant les tensions liées à l'organisation du territoire, aux inégalités d'accès et au sentiment d'injustice vécu face à un système perçu comme rigide ou inéquitable.

Le mode de transport est une autre variable à prendre en compte. Ainsi, parmi les individus se rendant à pied sur leur lieu d'étude ou de travail, 23 % déclarent une détérioration de leur santé associée à leurs trajets, un chiffre inférieur à la moyenne (30 %). Cette proportion augmente légèrement pour les personnes utilisant la voiture (27 %) ou le vélo (29 %). Toutefois, les conséquences négatives sont significativement plus élevées pour les usagers du transport routier collectif (45 %), du transport ferroviaire (50 %), et culminent à 55 % pour les conducteurs de deux-roues motorisés.

Enfin, la distance entre le domicile et le lieu d'étude ou de travail apparaît comme un dernier facteur clé. Plus le trajet s'allonge, plus il est perçu comme éprouvant, tant sur le plan physique que mental. Ainsi, 67 % des personnes vivant à plus de 50 kilomètres se disent affectées par leurs déplacements quotidiens. Cette proportion décroît progressivement avec la distance : 38 % pour celles qui résident entre 20 et 49 kilomètres, 29 % entre 10 et 19 kilomètres, 24 % entre 5 et 9 kilomètres et 19 % pour celles habitant à moins de 5 kilomètres.



Être une femme en mouvement : mobilités sous tension, santé mentale en alerte

Les femmes sont aujourd'hui nettement plus nombreuses que les hommes à déclarer une dégradation de leur santé mentale. Ce constat, solidement établi par la littérature scientifique, est corroboré par nos propres données : 3 femmes sur 4 (75 %) déclarent avoir traversé une période marquée par un stress intense, de la nervosité ou de l'anxiété, contre 59 % des hommes. Les troubles du sommeil concernent 73 % des répondantes, contre 61 % de leurs homologues masculins. L'écart se creuse encore lorsqu'il s'agit de symptômes dépressifs (63 % contre 43 %) ou d'une prise d'anti-dépresseurs (33 % contre 20 %). Seul le ressenti d'une colère intense, pouvant aller jusqu'à des comportements violents, s'avère légèrement plus fréquent chez les hommes (25 %) que chez les femmes (23 %).

Pourtant, les femmes ayant traversé de tels épisodes sont moins enclines que les hommes à désigner leurs conditions de déplacement comme cause directe de leur mal-être. Ce différentiel d'attribution ne saurait être lu comme un signe de moindre exposition : il révèle plutôt une configuration psychique et sociale plus complexe. D'un côté, il reflète une forme d'intériorisation de la contrainte, une aptitude – souvent attendue, parfois imposée – à absorber sans désigner, à composer avec l'environnement sans en isoler les causes. De l'autre, il témoigne de la multiplicité des facteurs de vulnérabilité auxquels les femmes sont simultanément confrontées : surcharge domestique, précarité économique, inégalités professionnelles, violences symboliques ou physiques, injonctions permanentes à la disponibilité, à la performance et à la prudence. Dans cette trame composite, la mobilité n'apparaît pas toujours comme une cause isolable, mais elle agit comme un amplificateur discret, persistant, inséparable.

Les données confirment que, notamment chez les plus jeunes, les effets de la mobilité subie restent massifs. À la question : « Au cours des trois derniers mois, vous est-il arrivé, pour des raisons de mobilité, de... ? », 62 % des femmes de moins de 35 ans déclarent s'être senties limitées dans leurs opportunités en raison d'un manque de desserte territoriale (contre 57 % pour l'ensemble de l'échantillon) ou démunies face aux problèmes de transport (également 57 %). Elles sont 60 % à déclarer devoir organiser l'ensemble de leur vie autour des contraintes de transport, et autant à avoir renoncé à certaines activités faute d'une offre suffisante dans leur zone de résidence (contre respectivement 52 % et 50 % en moyenne). Ce vécu, moins spectaculaire qu'un stress aigu exprimé, n'en est pas moins structurant. Il affecte l'autonomie, la capacité de projection, le sentiment de liberté – autrement dit, la possibilité même d'habiter son territoire sans se sentir entravée.

Se déplacer, pour une femme, c'est aussi évaluer les risques, surveiller l'environnement, éviter certains horaires, anticiper les comportements. Les questions de harcèlement, d'agressions, de sentiment d'insécurité occupent une place centrale dans leur expérience de la mobilité, en particulier dans les transports en commun ou lors des déplacements nocturnes. Selon nos résultats, 56 % des femmes de moins de 35 ans insatisfaites de l'offre de transports collectifs déclarent ne pas s'y sentir en sécurité*, soit 13 points de plus que la moyenne (43 %). Les bénéfices des transports publics – repos, lecture, recentrage – s'effacent derrière la gestion constante de l'exposition. Posture modifiée, place choisie avec soin, trajectoire anticipée, vigilance de chaque instant : le trajet devient un espace à surveiller plus qu'un temps à soi.

Pris dans leur ensemble, ces éléments dessinent les contours d'un surmenage genré, où les femmes apparaissent plus exposées aux tensions psychiques en raison d'un environnement social et spatial plus exigeant. Plus contraint, plus fragmenté, plus silencieusement oppressant. La mobilité, loin d'être un simple outil logistique, se révèle ici comme un révélateur – et parfois un catalyseur – des inégalités d'accès à une vie fluide, autonome, respirable.

* Sur le sujet, voir Jean-Christophe Combe (directeur marketing, innovation, développement durable et engagement chez Keolis), « Insécurité des femmes dans les transports : levons les freins à la mobilité », *La Tribune du dimanche*, 2 mars 2025.

2. Typologie des usages de transport et leurs incidences sur la santé mentale

Le mode de transport, qu'il soit choisi ou subi, façonne une expérience singulière et influe directement sur le bien-être. Dès lors, il est essentiel d'analyser la fréquence et la répartition des usages pour comprendre comment les différentes formes de mobilité peuvent affecter l'équilibre psychologique des individus en fonction de leurs habitudes de déplacement.

À la question « En général, à quelle fréquence utilisez-vous les transports suivants ? », les répondants pouvaient choisir « quotidiennement », « au moins une fois par semaine », « au moins une fois par mois », « au moins une fois tous les trois mois », « au moins une fois par an », « moins souvent » ou « jamais ». Afin de faciliter l'analyse, ces réponses ont été regroupées en trois grandes catégories :

- usagers réguliers : personnes utilisant les transports « quotidiennement » ou « au moins 1 fois par semaine » ;
- usagers occasionnels : personnes utilisant les transports « au moins 1 fois par mois », « au moins 1 fois tous les 3 mois » ou « au moins 1 fois par an » ;
- non-usagers : personnes utilisant les transports « moins souvent qu'une fois par an » ou « jamais ».

Les résultats sont sans appel : la voiture demeure le mode de transport le plus fréquemment utilisé par les Français, avec 80 % d'usagers réguliers. Cette prévalence, bien qu'attendue, souligne l'ancrage

de l'automobile comme pilier central de notre système de mobilité, notamment en raison des logiques d'aménagement du territoire qui ont longtemps favorisé l'étalement urbain et la dépendance aux déplacements motorisés.

La marche est un autre mode de déplacement plébiscité : 65 % des sondés disent utiliser régulièrement cette pratique pour se déplacer et 41 % en complément d'un autre mode. Ces chiffres traduisent à la fois la persistance de déplacements de proximité et l'intérêt des trajets intermodaux, combinant la marche avec les transports collectifs ou la voiture.

À l'inverse, les modes de transport alternatifs – trottinette électrique, deux-roues motorisés ou encore autopartage – restent marginaux, avec plus de 90 % de non-usagers. Malgré une valorisation croissante de ces mobilités dans les discours publics et les politiques locales, elles peinent encore à s'imposer comme des solutions viables pour le plus grand nombre, notamment en raison de contraintes d'infrastructures et de sécurité. Seul le vélo tire son épingle du jeu et affiche une adoption plus fréquente que les autres alternatives, avec 14 % d'usagers réguliers, 20 % d'occasionnels et 66 % de non-usagers.

Les transports collectifs – bus, autocars, métro, tramways et RER – occupent une position intermédiaire, se distinguant par un usage plutôt occasionnel. Cette tendance s'observe également pour le train et l'avion, dont l'utilisation reste majoritairement liée aux trajets longue distance, renforçant leur statut de solutions ponctuelles plutôt que quotidiennes.

“

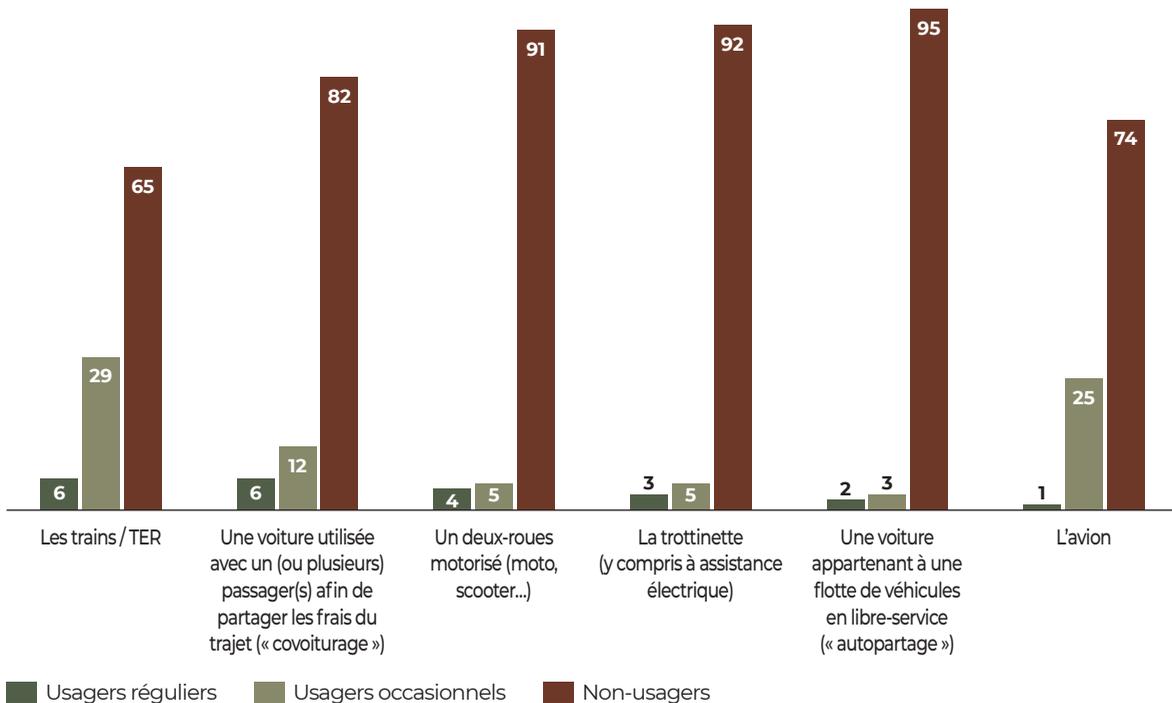
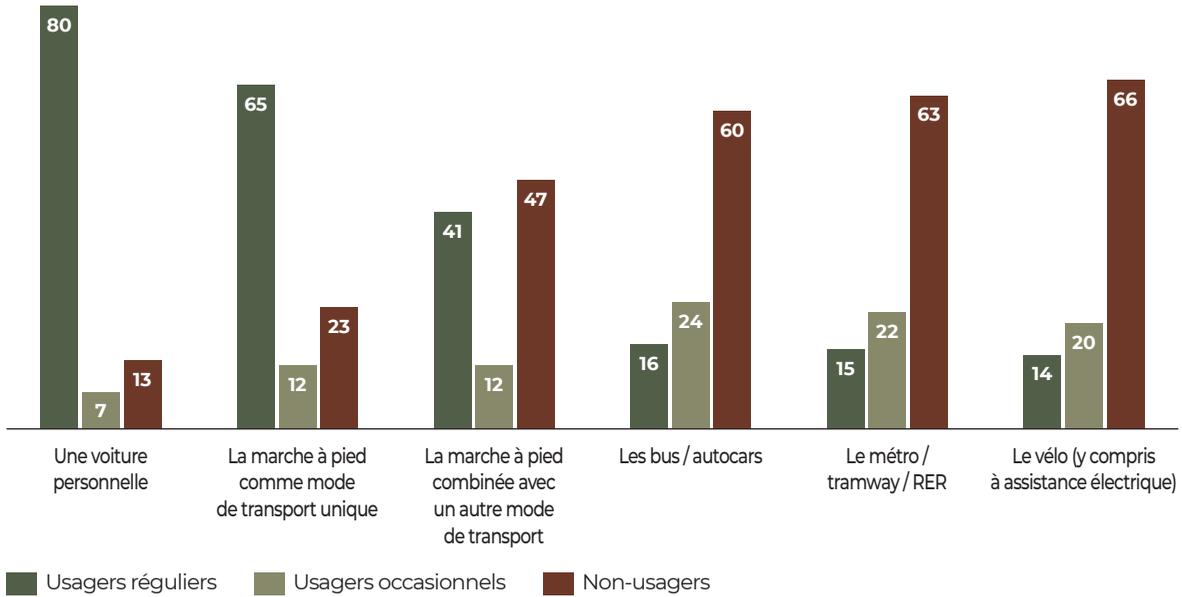
Le mode de transport, qu'il soit choisi ou subi, influe directement sur le bien-être. Dès lors, il est essentiel d'analyser la fréquence et la répartition des usages pour comprendre comment les différentes formes de mobilité peuvent affecter l'équilibre psychologique des individus.

”

Graphique 4. Fréquences d'usage des modes de transport : entre pratiques dominantes et alternatives (en%)

Question : « En général, à quelle fréquence utilisez-vous les transports suivants ? »

Base : à tous



Pour affiner l'analyse, les étudiants et les actifs occupés ont été interrogés sur le mode de transport qu'ils privilégient. Les résultats confirment la prédominance de la voiture, utilisée comme principal moyen de déplacement par 58 % d'entre eux. Lorsque l'on compare les résultats selon le gradient d'urbanité, des écarts importants apparaissent entre la capitale et le reste du pays. Au sein de l'aire urbaine parisienne, seuls 36 % des habitants utilisent principalement l'automobile pour se déplacer. Dans les autres aires urbaines, la voiture demeure majoritaire :

- 61 % des habitants dans celles de plus de 200 000 habitants (hors Paris) ;
- 72 % des habitants dans celles de 50 000 à 200 000 habitants ;
- 70 % des habitants dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants.

Ces données battent en brèche l'idée d'une séparation nette entre un rural captif de la voiture et un urbain présenté comme modèle de mobilité durable. En réalité, la dépendance à l'automobile s'étend bien au-delà des seules campagnes et concerne une majorité d'habitants des villes

moyennes et des métropoles. Rappelons qu'entre 25 % et 30 % des actifs exercent leur activité dans une métropole sans y résider⁵. Ce phénomène, largement lié à l'émiettement urbain et à la hausse du coût du logement en centre-ville, allonge les distances domicile-travail et rend difficile l'usage exclusif des modes alternatifs.

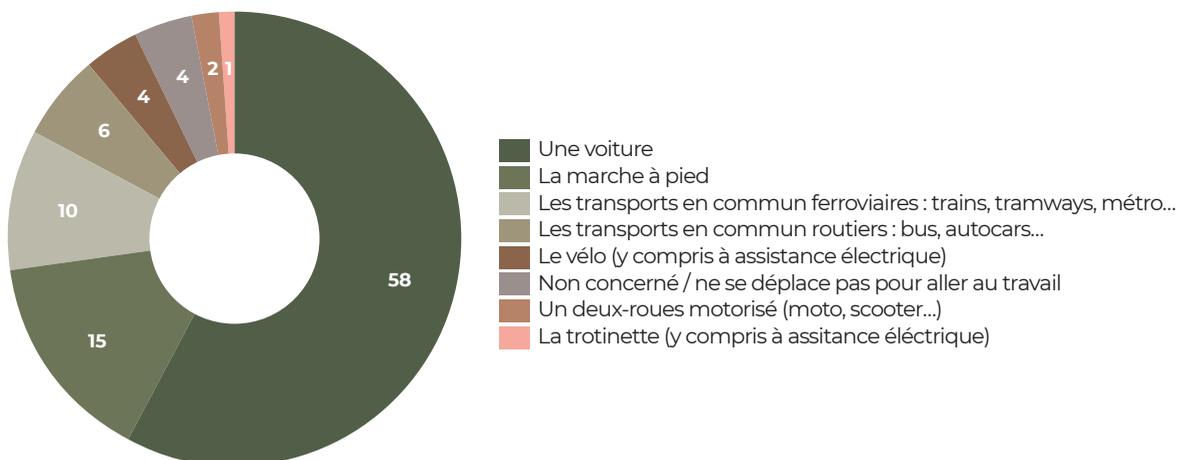
La marche représente 15 % des déplacements principaux des étudiants et des travailleurs, un chiffre qui varie peu selon les territoires et traduit une certaine homogénéité des déplacements courts. En revanche, la part des transports en commun ferroviaires (10 %) – trains, tramways, métro... – diffère selon la taille de l'aire urbaine :

- 25 % d'usage à Paris, où le réseau de transports en commun ferroviaires, l'un des plus denses au monde avec une station de métro tous les trois cents mètres, facilite leur utilisation comme mode principal ;
- 8 % dans les aires urbaines de plus de 200 000 habitants (hors Paris), montrant une adoption plus faible ;
- seulement 1 % dans les aires intermédiaires (50 000 à 200 000 habitants) et 3 % dans les plus petites villes.

Graphique 5. Les modes de transport privilégiés par les étudiants et les actifs occupés (en%)

Question : « Et à l'heure actuelle, quel mode de transport principal utilisez-vous le plus souvent ? »

Base : étudiants et actifs occupés



© Institut Terram, avril 2025

5. « Jean Coldefy : «Le ferroviaire dispose d'un imaginaire collectif très puissant, mais...» », interview, envieville.fr, 14 mars 2024.

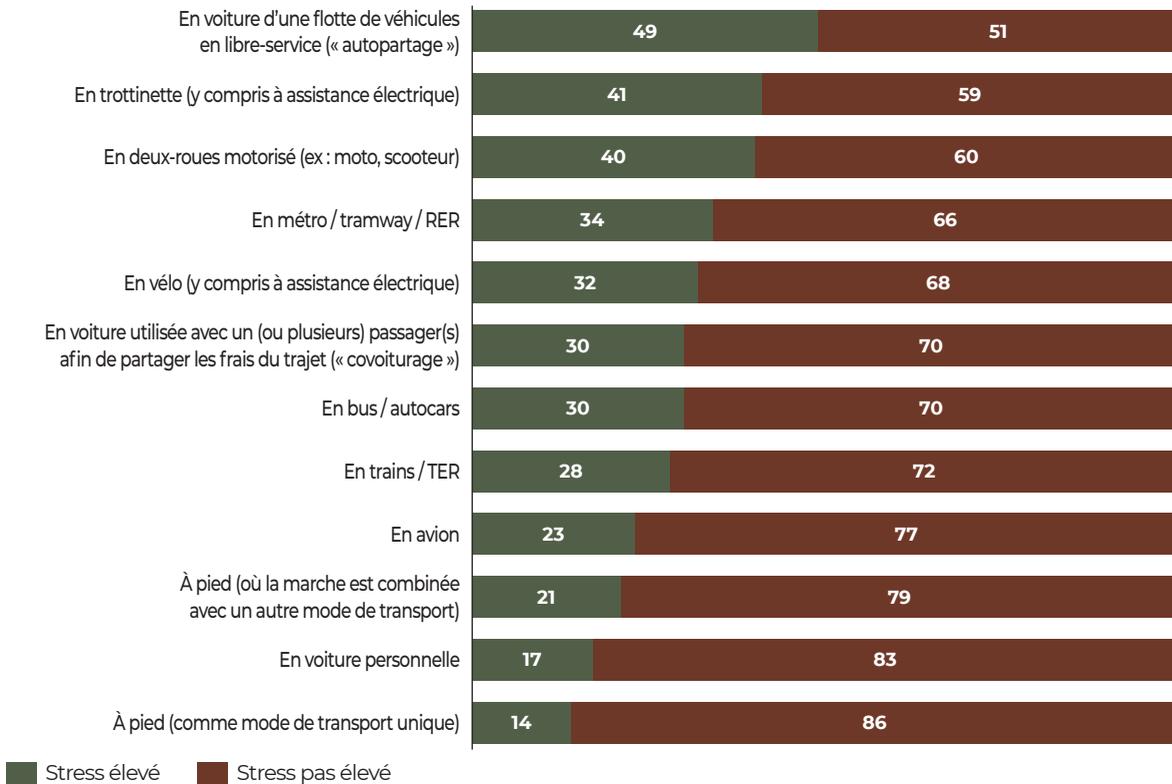
Ces différences dans les pratiques de mobilité ne sont pas sans incidence sur la santé mentale : elles produisent des effets contrastés selon les modes de transport adoptés. Si la voiture reste le moyen de déplacement dominant et si les transports en commun connaissent des dynamiques d'adoption

variables selon les territoires, il devient essentiel d'interroger la manière dont ces choix influencent la santé mentale des individus. C'est précisément le lien entre type de mobilité et niveau de stress perçu chez les usagers réguliers que le graphique ci-dessous permet de mieux comprendre.

Graphique 6. Le stress lié aux déplacements : un niveau variable selon les modes de transport utilisés (en%)

Question : « De manière générale, quel est votre niveau de stress quand vous vous déplacez...? »

Base : usagers réguliers



© Institut Terram, avril 2025

Trois lectures complémentaires émergent de l'analyse des données. Tout d'abord, il existe un lien manifeste entre la fréquence d'usage d'un mode de transport et la perception du stress qu'il génère : de manière générale, plus un individu emprunte régulièrement un mode de déplacement – notamment la voiture ou la marche –, moins il déclare ressentir de tension. Ce phénomène peut également s'interpréter dans l'autre sens : un mode de transport perçu comme peu stressant est davantage intégré dans les routines quotidiennes, renforçant ainsi son attractivité.

Dans un cas comme dans l'autre, cette corrélation souligne l'importance décisive de la variable « bien-être » dans la transformation des pratiques de mobilité. Favoriser un report modal vers des alternatives à la voiture implique de réduire les sources de stress perçues dans ces autres options.

Ensuite, le degré de contrôle perçu par l'utilisateur sur son déplacement semble jouer un rôle central. Les modes dits « autonomes », comme la marche ou l'usage de la voiture personnelle, sont généralement

mieux évalués que les transports collectifs, qui exposent davantage aux aléas extérieurs. À l'inverse, les modes perçus comme plus exposés ou incertains – les deux-roues motorisés, les trottinettes électriques, et dans une moindre mesure le vélo – figurent parmi les plus générateurs de tension. La nécessité de maintenir une vigilance constante, la vulnérabilité face aux accidents ou encore l'exposition aux intempéries constituent des facteurs majeurs de stress.

Enfin, au-delà de la dimension logistique se dessine une autre réalité : celle de la préservation de l'espace personnel. Le véhicule individuel fonctionne en effet comme une enveloppe protectrice – une bulle sensorielle et relationnelle – au sein de laquelle l'usager peut se soustraire aux stimuli sociaux non désirés. À l'inverse, les transports en commun confrontent à la promiscuité, aux regards furtifs ou insistants, aux bruits entêtants, parfois aux mots échappés. Ce vacillement de l'intime, cette irruption discrète mais persistante de l'altérité peuvent, à bas bruit, engendrer une forme d'épuisement diffus, difficile à nommer mais pourtant bien réel.

On approche ici la notion clé dans la sociologie des transports de « motilité » de Vincent Kaufmann : « La motilité se compose de l'ensemble des facteurs définissant la potentialité à être mobile dans l'espace, soit par exemple les capacités physiques, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les capacités et potentialités d'accès aux systèmes techniques de transport et de télécommunication existants et leur accessibilité, les connaissances acquises, comme le permis de conduire, l'anglais international pour voyager, etc. La motilité se compose donc de facteurs relatifs aux accessibilités (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et à l'appropriation (l'évaluation de l'offre par rapport à ses projets) ⁶. »

3. Villes, campagnes : des réalités différentes, une même usure

Selon nos données, un Français parcourt en moyenne 42 kilomètres par jour en aller-retour entre son domicile et son lieu d'étude ou de travail, pour une durée moyenne de 65 minutes. Ce volume temporel, relativement stable depuis près de deux siècles, confirme ce que certaines recherches en mobilité qualifient de « budget-temps de transport » constant ⁷ : les individus consacrent une durée similaire à leurs déplacements quotidiens, malgré les mutations profondes des modes de transport. Ce qui a changé, en revanche, c'est la distance. À partir du milieu du xx^e siècle, avec la généralisation de l'automobile, les kilomètres parcourus n'ont cessé d'augmenter – on comptait moins de 10 kilomètres par jour autour de 1950 ⁸. La vitesse accrue des modes disponibles a donc permis d'élargir les périmètres de vie ⁹, sans pour autant réduire le temps passé en déplacement.

Rapportée à l'année, cette mobilité pendulaire représente 9 870 kilomètres parcourus et 255 heures passées en transport ¹⁰, en se basant sur une moyenne de 47 semaines de travail, soit 235 jours ouvrés. Ces chiffres donnent la mesure de l'emprise massive de la mobilité dans nos vies et permettent de mieux comprendre les effets cumulatifs, souvent invisibles, des déplacements sur la santé mentale.

Si la mobilité constitue une réalité partagée, elle prend des formes différentes en fonction des contextes territoriaux. En milieu rural, la contrainte majeure tient à l'éloignement : les étudiants et actifs résidant dans ces zones parcourent en moyenne 50 kilomètres par jour pour rejoindre leur lieu d'étude ou de travail, soit 12 kilomètres de plus que leurs homologues urbains, dont la distance quotidienne s'établit à 38 kilomètres. À l'échelle annuelle, cette différence représente un surplus de 2 820 kilomètres pour les ruraux.

6. Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet, Élodie Dupuit (dir.), *Motilité et mobilité : mode d'emploi*, Neuchâtel, Alphil éditions, coll. « Espaces, mobilités et sociétés », 2015.

7. Voir, par exemple, Yaacov Zahavi, *The UMOT Travel Model*, U.S. Department of Transportation, 1974.

8. Voir Aurélien Bigo, *Les transports face au défi de la transition énergétique*, thèse de doctorat, Institut polytechnique de Paris, novembre 2020.

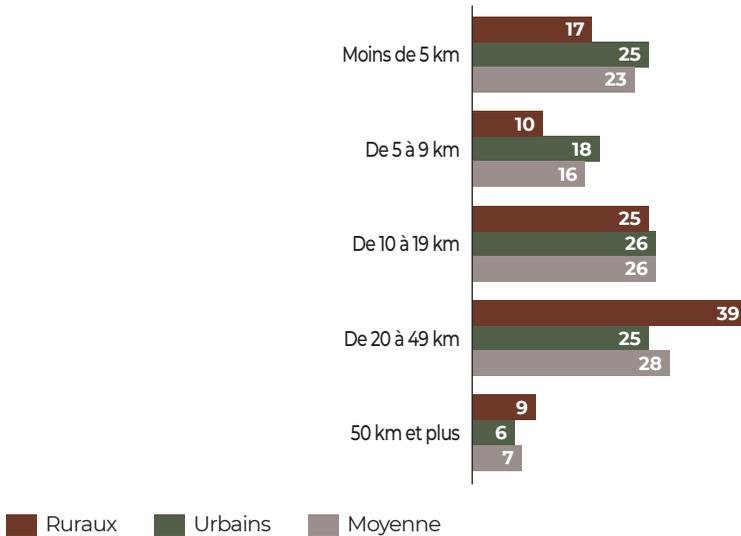
9. Voir Jean Coldefy et Jacques Lévy, *Réforme territoriale : pour une démocratie locale à l'échelle des bassins de vie*, Institut Terram, avril 2024.

10. Ces chiffres ne prennent en compte que les déplacements domicile-travail et n'intègrent pas l'ensemble des trajets du quotidien, qu'ils soient liés aux loisirs, aux courses ou à d'autres motifs personnels.

Graphique 7. Pour se rendre sur leur lieu d'étude ou de travail, les ruraux parcourent plus de kilomètres que les urbains (en%)

Question : « À quelle distance de votre domicile se situe votre lieu de travail ou d'étude ? »

Base : aux étudiants et actifs occupés



© Institut Terram, avril 2025

Pourtant, et de manière contre-intuitive, le temps moyen quotidien passé en transport est inférieur en zone rurale : 61 minutes, contre 66 minutes en milieu urbain. Rapporté à l'année, cela correspond à environ 239 heures de déplacement pour les ruraux, contre 259 heures pour les citadins. Ce paradoxe s'explique en grande partie par les conditions de circulation : là où les habitants des campagnes parcourent de plus longues distances, ils le font souvent dans des environnements moins congestionnés.

On observe ainsi une forme d'inversion des coûts de la mobilité : les ruraux sont confrontés à des trajets plus longs, plus coûteux en carburant ou en entretien, tandis que les citadins, bien que géographiquement plus proches de leur destination, subissent une perte de temps plus marquée, avec les effets que cela implique sur leur équilibre de vie.

Graphique 8. L'aller-retour domicile-travail : temps et volume de déplacement quotidien contrastés entre espaces ruraux et urbains

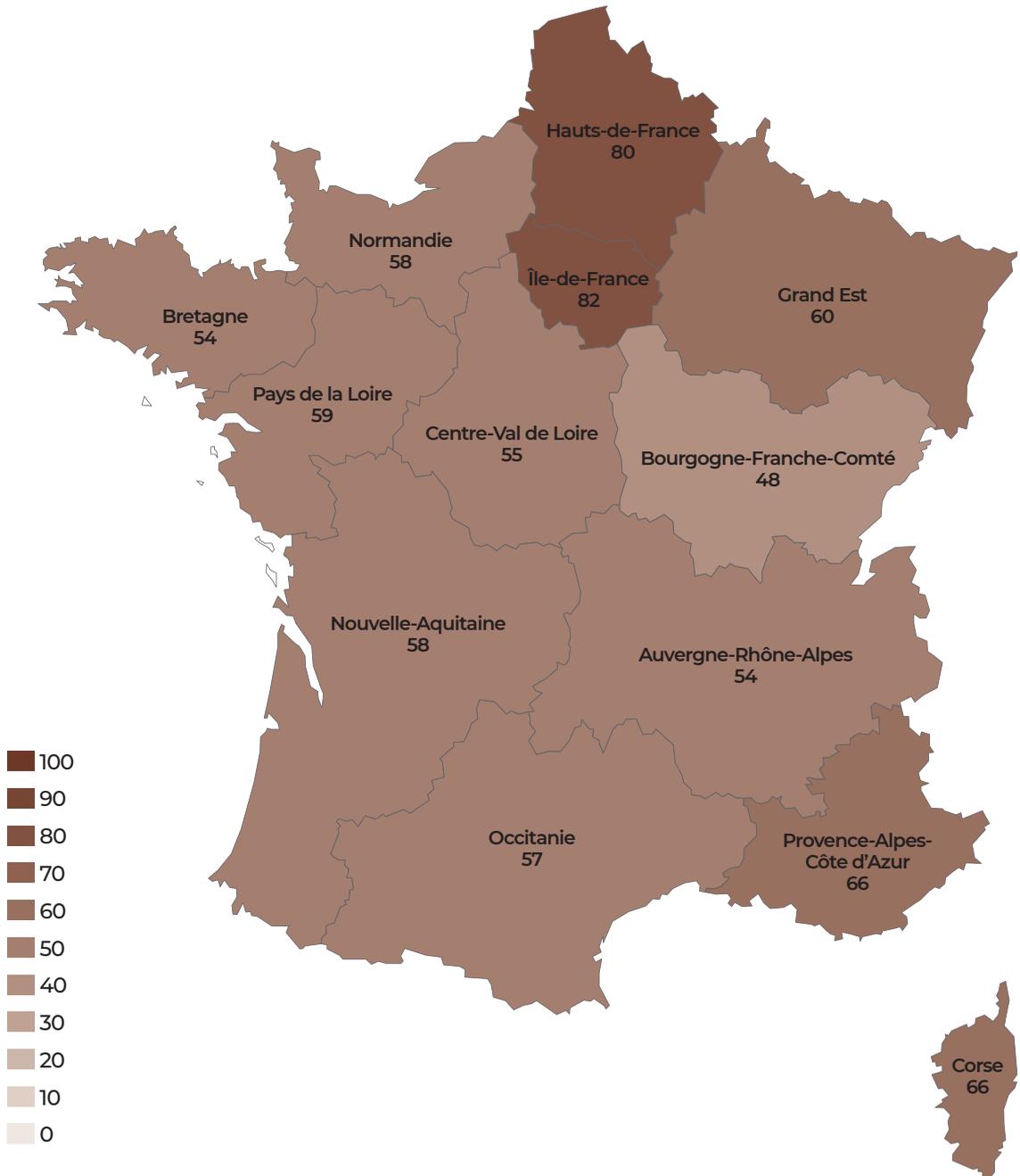
	Ruraux	Urbains	Moyenne
Nombre de kilomètres par jour	50	38	42
Nombre d'heures par jour	1 h 01	1 h 06	1 h 05
Nombre de kilomètres par an	11 750	8 930	9 870
Nombre d'heures par an	239 h	259 h	255 h

© Institut Terram, avril 2025

Carte 1. Durée moyenne des trajets quotidiens selon les régions (en minutes)

Question : « Et combien de temps mettez-vous en moyenne pour vos déplacements quotidiens, aller et retour compris ? »

Base : aux étudiants et actifs occupés



© Institut Terram, avril 2025

C'est ainsi que les effets sur la santé mentale des trajets domicile-lieu d'étude et de travail se manifestent de façon particulièrement marquée chez les personnes résidant en milieu urbain : 39 % d'entre eux déclarent que leurs trajets quotidiens sont une source d'anxiété, soit 9 points de plus que les ruraux (30 %). Près d'un urbain sur deux (47 %) évoque une fatigue générale provoquée par ces déplacements (contre 45 % en milieu rural) et 38 % signalent une charge mentale accrue et des difficultés d'organisation (contre 34 %). Enfin, les ressentis émotionnels les plus marqués – colère, irritabilité, agressivité – apparaissent eux aussi plus fréquents en ville : 29 % des étudiants et actifs urbains reconnaissent éprouver ce type d'émotion au cours de leurs trajets, contre 22 % de leurs homologues ruraux. Au-delà des répercussions psychiques, la mobilité représente une charge économique non

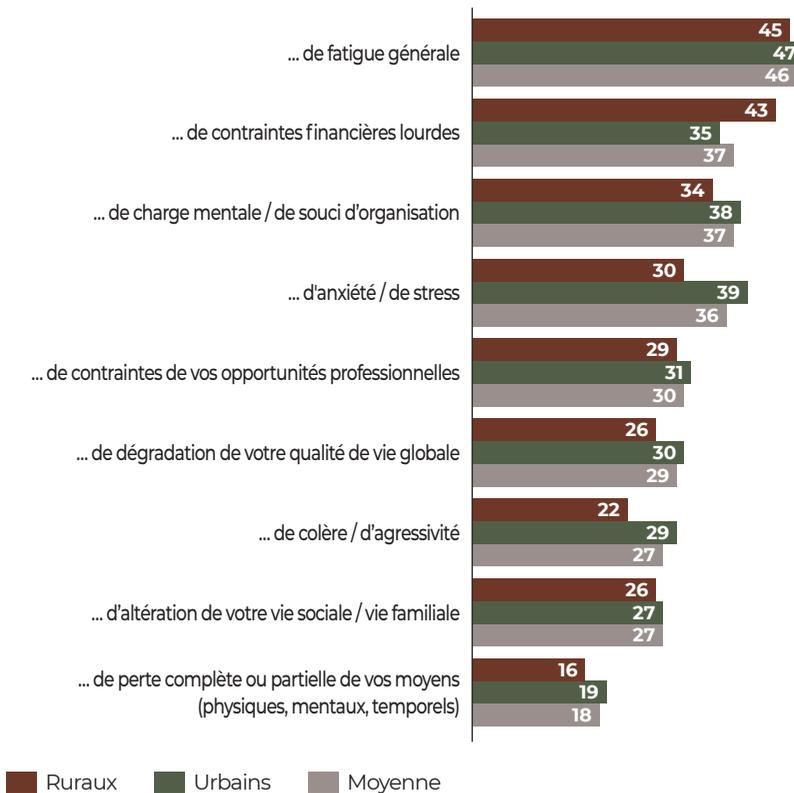
négligeable, bien que sa répartition diffère selon le lieu d'habitation. En moyenne, plus de quatre ruraux sur dix (43 %) estiment que leurs frais de transports domicile-lieu d'étude et de travail sont trop élevés, contre 35 % des urbains. Selon une étude de l'Institut Terram, réalisée en partenariat avec Rura, un jeune vivant dans un territoire rural consacre en moyenne 528 euros par mois à ses déplacements – soit plus de quatre Smic annuels –, contre 307 euros pour un urbain du même âge¹¹.

Qu'il s'agisse de stress, de fatigue ou de contraintes financières, la mobilité pendulaire façonne le quotidien des individus. Plus qu'une question de distance parcourue, c'est la nature même de ces trajets – leur rythme, leur imprévisibilité, leur complexité organisationnelle – qui pèse sur les esprits.

Graphique 9. La mobilité pendulaire, source de fatigue, de charge mentale et de renoncements (en %)

Question : « Et plus précisément, diriez-vous que les conditions habituelles dans lesquelles s'effectue votre trajet domicile-travail sont une source...? »

Base : aux étudiants et actifs occupés



© Institut Terram, avril 2025

11. Voir Félix Assouly, Salomé Berlioux et Victor Delage, *Jeunesse et mobilité : la fracture rurale*, Institut Terram-Rura, mai 2024, p. 7.

Les entraves à la mobilité peuvent produire un sentiment d'enfermement. Dans certaines configurations de vie, l'impossibilité de se déplacer aisément ou la nécessité de structurer l'ensemble de son quotidien autour du transport alimentent une expérience vécue d'assignation à résidence qui altère progressivement la perception de soi et du monde environnant.

Un paradoxe saisissant émerge alors : bien que la ville soit couramment valorisée pour la diversité des opportunités qu'elle concentre et l'abondance de son offre de transport, les citoyens expriment une contrainte de mobilité aussi forte – voire plus prononcée dans certains cas – que celle ressentie en milieu rural. Ainsi, 58 % des urbains et 59 % des ruraux déclarent s'être sentis limités par leur lieu de vie dans leurs choix de déplacement pour des raisons de mobilité au cours des trois derniers mois. Loin d'être un espace de liberté totale, la ville impose aussi ses propres limitations : congestion, infrastructures saturées, temps de trajet qui explosent aux heures de pointe, imprévus fréquents (grèves, retards, pannes)... Résultat : une majorité de citoyens (54 %) estiment devoir structurer toute leur vie autour des transports, contre 47 % des ruraux.

La frustration engendrée par ces contraintes génère un véritable sentiment d'impuissance : 59 % des urbains affirment s'être sentis démunis

face aux problèmes de transport ces derniers mois. C'est 7 points de plus que les ruraux (52 %). Cette sensation de perte de contrôle, d'imprévisibilité et d'impuissance face aux aléas du réseau urbain altère la perception du quotidien et peut participer à une forme de détérioration du bien-être mental.

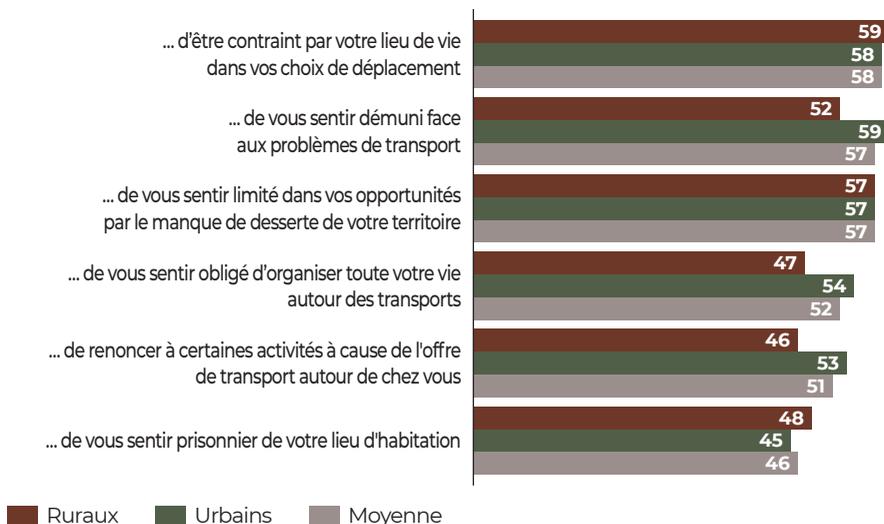
Enfin, le manque de mobilité peut représenter un frein réel à l'épanouissement personnel. Un constat d'autant plus préoccupant que 57 % des personnes interrogées, qu'elles vivent en ville ou à la campagne, estiment que le manque de desserte limite leurs perspectives. Ce déficit d'accessibilité affecte à la fois l'accès à l'emploi, à la vie sociale et à la participation culturelle. Ainsi, 53 % des citoyens et 46 % des ruraux déclarent avoir dû renoncer à certaines activités au cours des trois derniers mois faute de solutions de transport adaptées. Ces restrictions imposées au quotidien nourrissent un sentiment d'isolement : 48 % des urbains et 45 % des ruraux disent se sentir prisonniers de leur lieu d'habitation.

Qu'il s'agisse du cœur des métropoles ou des zones plus reculées, la liberté de se mouvoir demeure donc un enjeu de tous les jours. Lorsqu'elle se heurte à des obstacles répétés, qu'ils soient d'ordre matériel, temporel, organisationnel, cognitifs et psychosociaux, ce n'est pas seulement du temps que l'on perd : c'est une part essentielle de son équilibre personnel qui s'érode.

Graphique 10. Contraintes de mobilité et sentiment d'assignation spatiale (en%)

Question : « Au cours des trois derniers mois, vous est-il arrivé, pour des raisons de mobilité...? »

Base : à tous





La mobilité des familles monoparentales comme fardeau invisible

La mobilité est indissociablement liée aux formes de vie, aux responsabilités, aux rythmes imposés par la structure familiale. À ce titre, être parent modifie profondément le rapport au déplacement, en le densifiant, en le complexifiant, en le rendant aussi parfois écrasant. Ce constat prend une intensité particulière dans une configuration familiale précise : celle des familles monoparentales. Être parent seul, c'est devoir tout porter : la charge affective, les impératifs économiques, la responsabilité éducative et, de façon moins visible, la coordination de toutes les mobilités associées. Aller au travail, déposer les enfants, gérer les courses, les rendez-vous ou les urgences : autant de déplacements quotidiens qui, mis bout à bout, forment une chaîne logistique anxiogène. Chaque trajet devient un maillon dans une chaîne qu'il faut faire tenir, sans appui extérieur. Cette précarité de déplacement n'est pas neutre psychologiquement. Elle s'accumule, jour après jour, dans les plis du quotidien.

D'après nos données, au cours des douze derniers mois, 43% des parents célibataires ayant ressenti une colère intense – parfois jusqu'à des gestes violents – estiment que leurs difficultés de déplacement ont joué un rôle dans cet état. C'est 22 points de plus que les personnes sans enfants à charge (21%). Les écarts restent marqués quand on regarde d'autres signes de souffrance psychique : 35% des parents isolés évoquent une période de stress ou d'anxiété en raison de leurs conditions de déplacement (contre 21% pour les répondants sans enfants à charge), 34% des symptômes dépressifs (contre 20%), 33% des troubles du sommeil (contre 27%), 29% un *burn-out* (contre 17%) et 28% ont pris des antidépresseurs (contre 20%).

Le niveau de stress des déplacements des parents isolés demeure systématiquement supérieur à celui des personnes sans enfants à charge, quel que soit le mode de transport emprunté. Si les transports en commun sont valorisés pour leur faible coût relatif et si la satisfaction globale à l'égard de l'offre de proximité (bus, tram, métro, RER-TER, covoiturage, cars interurbains) s'aligne sur la moyenne nationale, la réalité vécue par les parents seuls révèle une tout autre complexité. Dans les faits, les trajets sont le prolongement direct de la charge logistique qui structure leur quotidien : surveiller un enfant en bas âge dans une rame bondée, porter simultanément sacs, cartables et poussette dans des escaliers inadaptés, gérer les correspondances avec précision, anticiper le moindre imprévu. La mobilité collective, censée être un levier d'allègement, devient un terrain d'exposition à la fatigue mentale.

À la question : « Vous personnellement, estimez-vous que les transports en commun que vous utilisez contribuent ou non à améliorer votre qualité de vie en... ? », les parents isolés se montrent significativement moins convaincus que les personnes sans enfants à charge, sur presque tous les indicateurs testés. Seuls 54% d'entre eux considèrent que les transports collectifs leur offrent une alternative plus reposante à la voiture, contre 65% chez les non-parents. Ils sont 46% à estimer pouvoir utiliser ce temps de trajet pour faire autre chose (contre 52%), 42% à juger que les transports facilitent l'accès aux services, équipements ou loisirs (contre 56%) et 28% à déclarer qu'ils contribuent à réduire leur anxiété face aux aléas (contre 38%). Enfin, 25% des parents isolés identifient les transports en commun comme des lieux de lien social potentiel, contre 37% des personnes sans enfants à charge. La seule dimension sur laquelle les parents seuls se montrent aussi positifs que le reste de la population concerne la maîtrise budgétaire : 59% estiment que les transports en commun améliorent leur qualité de vie sur ce plan, une proportion quasi identique à celle observée chez les individus sans enfants (58%).

II. Vers une mobilité qui soigne

1. La voiture : omniprésente, mais loin d'être apaisante

Si, au quotidien, la mobilité peut engendrer stress, anxiété, voire troubles psychiques, doit-on pour autant la considérer uniquement comme une vulnérabilité ? Lorsqu'elle est choisie plutôt que subie, maîtrisée plutôt qu'imposée, et inscrite dans un environnement fluide et apaisé, ne peut-elle pas devenir un levier de mieux-être ?

À première vue, c'est la voiture qui apparaît, avec la marche, comme le mode de transport le moins générateur de tensions. Pourtant, cette apparente évidence mérite d'être questionnée. Car l'automobile occupe une place ambivalente dans les représentations collectives. Longtemps associée à une forme de liberté,

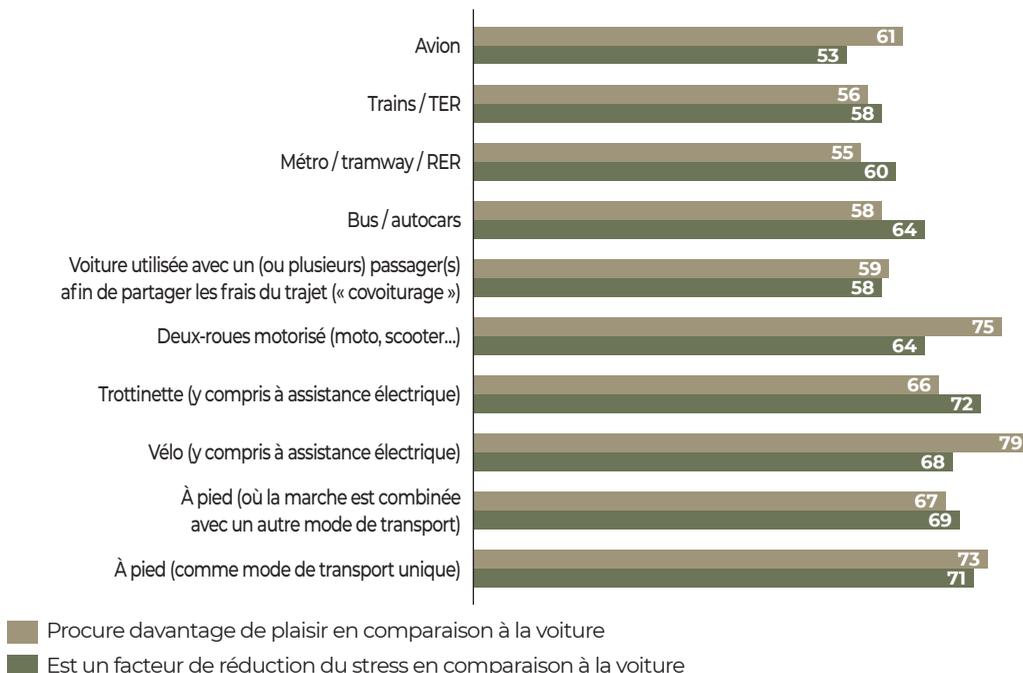
de confort et de maîtrise du temps, il semblerait qu'elle ne suscite plus le même attachement. Les données montrent un paradoxe : si la voiture reste massivement utilisée, les ressentis subjectifs qu'elle génère sont moins positifs que ne le laisse penser son usage. Dès lors, son utilisation est-elle encore le fruit d'un choix conscient, ou d'une contrainte intériorisée et rendue invisible par l'organisation des territoires et des emplois du temps ? Cette distinction n'est pas anodine.

Lorsqu'on interroge les usagers réguliers sur leur expérience de mobilité, les modes alternatifs – actifs ou collectifs – sont systématiquement jugés plus favorables que la voiture, tant en termes de plaisir que de réduction du stress.

Graphique 11. Moins de stress, plus de plaisir : quand les usagers plébiscitent d'autres modes de transport que la voiture (en%)

Questions : « Et plus précisément, en ce qui vous concerne, diriez-vous que l'utilisation de chacun des modes de transport suivants est un facteur de réduction du stress en comparaison à la voiture ? » et « En ce qui vous concerne, diriez-vous que l'utilisation de chacun des modes de transport suivants vous procure davantage de plaisir en comparaison à la voiture ? »

Base : usagers réguliers



La voiture reste encore associée à une forme d'autonomie, mais elle impose aussi des contraintes : exigences cognitives (concentration, anticipation), absence de mouvement et de contact avec l'extérieur, difficultés organisationnelles (embouteillages, imprévus), économiques (carburant, entretien). Ce faisceau de micro-stress alimente une charge mentale souvent dissimulée derrière le sentiment de contrôle.

À l'inverse, dans certaines conditions, les modes alternatifs engendrent des expériences différentes. Les transports collectifs, en permettant une délégation partielle de l'attention, peuvent offrir des moments de relâchement, voire d'introspection. Les mobilités actives – en tête la marche et le vélo – établissent quant à elles une relation plus directe, plus corporelle à l'espace traversé, ainsi qu'une activité physique qui peuvent devenir source d'apaisement, de rythmicité et de plaisir et participent d'une bonne santé mentale.

Ce décalage entre usage dominant et qualité de l'expérience vécue souligne la nécessité d'une lecture plus fine des pratiques de mobilité. La prévalence de la voiture n'est pas toujours le reflet d'un véritable attachement, mais bien souvent le symptôme d'un manque d'alternatives crédibles. Selon le Baromètre des Mobilités du Quotidien réalisé par Wimoov, 11,5 % des adultes se trouvent dans une situation de dépendance automobile¹², dans un contexte de dépenses de carburant élevées. Cette dépendance à la voiture est un facteur important de précarité de mobilité, notamment pour les personnes à faibles revenus qui doivent alors rogner sur d'autres dépenses essentielles.

2. Les transports en commun, entre allègement mental et réappropriation du temps

Si l'image des transports en commun peut être associée à la saturation, aux retards ou à l'inconfort, leur impact sur le stress perçu mérite d'être nuancé. Il est vrai que la perte de contrôle sur l'environnement immédiat peut générer une charge mentale supplémentaire,

“
Les modes alternatifs sont jugés plus favorables que la voiture, tant en termes de plaisir que de réduction du stress.
”

en particulier dans les situations d'affluence. L'effet de foule tout comme la surstimulation visuelle et attentionnelle sont bien documentés en psychologie environnementale et agissent comme des facteurs de stress potentiel, en activant des mécanismes de vigilance, de retrait ou de tension. Les études menées durant la crise sanitaire liée à la Covid-19 ont d'ailleurs mis en lumière une sensibilité accrue à ces dimensions, notamment en matière de confort spatial, de sécurité perçue et de besoin de distance physique¹³.

Par ailleurs, pour les personnes touchées par un trouble psychique ou du neuro-développement, l'utilisation des transports publics peut être une expérience difficile lorsqu'elles rencontrent certaines difficultés comme l'angoisse de la foule et des interactions sociales, des difficultés à gérer les imprévus, la peur du regard des autres et de la stigmatisation, une fatigue rapide, ou encore des difficultés à s'orienter. Pourtant, la mobilité autonome est essentielle au processus de rétablissement des personnes touchées par les troubles psychiques et un moyen d'accès essentiel aux soins et aux activités¹⁴.

Pour autant, lorsqu'on interroge leurs usagers réguliers, une majorité d'entre eux déclarent éprouver un niveau de stress « peu élevé » lors de leurs trajets : 66 % pour le métro-tram-RER, 70 % pour les bus/autocars, 72 % pour les trains ou TER. Certes, ces chiffres demeurent inférieurs à ceux observés chez les adeptes de la voiture individuelle (83 %) ou de la marche (86 %), mais ils témoignent néanmoins d'une relative acceptabilité dans les usages.

12. Voir Wimoov, *Baromètre des mobilités du quotidien*, 3^e édition, wimoov.org, 18 janvier 2024.

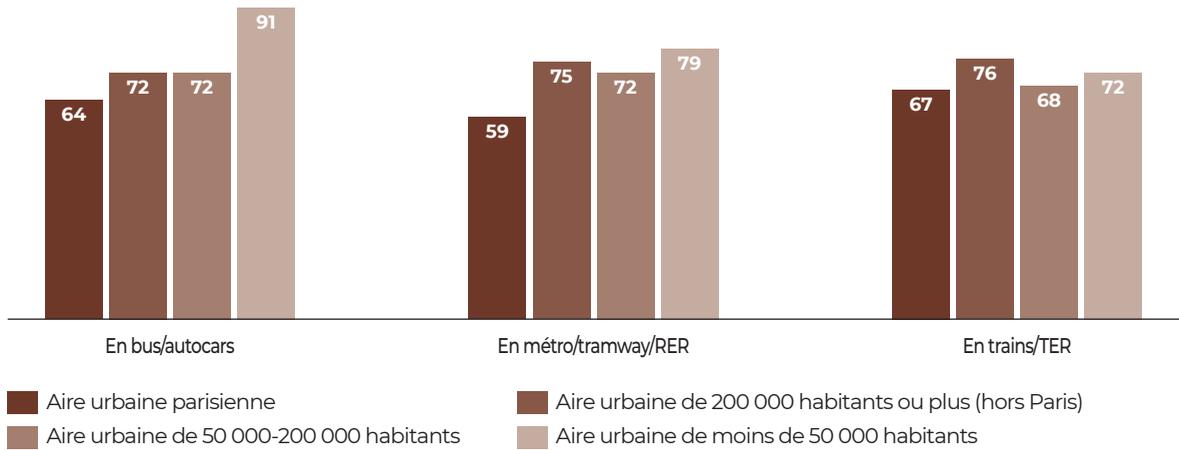
13. Voir Adelaïde de Mareüil et Anne Aguilera, « Se déplacer à l'épreuve de la pandémie », *Métropolitiques*, mai 2020.

14. Voir Mental Health Foundation, *Public Mental Health and Transport: the challenges and possibilities*, 2023.

Graphique 12. Niveau de stress « peu élevé » dans les différents transports collectifs en fonction de la taille de l'aire urbaine (en%)

Question : « De manière générale, quel est votre niveau de stress quand vous vous déplacez... ? »

Base : usagers réguliers



© Institut Terram, avril 2025

Lecture : 64% des usagers réguliers du bus et des autocars habitant dans l'aire urbaine parisienne déclarent ressentir un stress « peu élevé » quand ils se déplacent avec ce mode de transport.

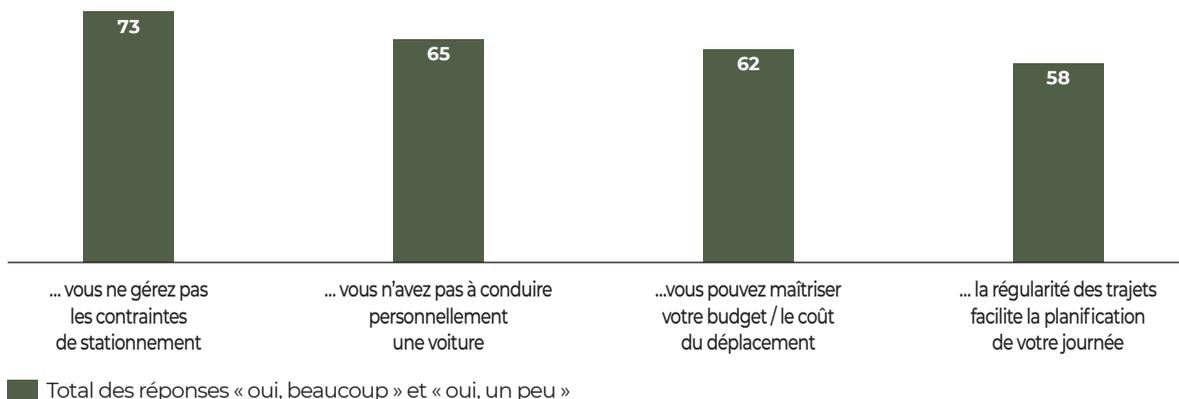
Surtout, ce stress modéré perçu s'ancre dans des bénéfices concrets. D'abord, sur le plan logistique : 73 % apprécient de ne pas avoir à gérer le stationnement, 65 % la délégation de la conduite. Ensuite, la régularité : 58 % soulignent que les horaires fixes facilitent l'organisation de leur journée.

Enfin, l'économie : 62 % estiment mieux maîtriser leurs dépenses. Ce paramètre joue un rôle indirect mais important dans la régulation du stress, en réduisant l'exposition aux aléas financiers associés à l'usage de la voiture individuelle – carburant, entretien, stationnement, imprévus.

Graphique 13. Les facteurs perçus de réduction du stress dans les transports en commun (en%)

Question : « Vous personnellement, estimez-vous que les transports en commun que vous utilisez contribuent ou non à réduire votre stress au quotidien car... ? »

Base : usagers réguliers ou occasionnels des transports en commun



© Institut Terram, avril 2025

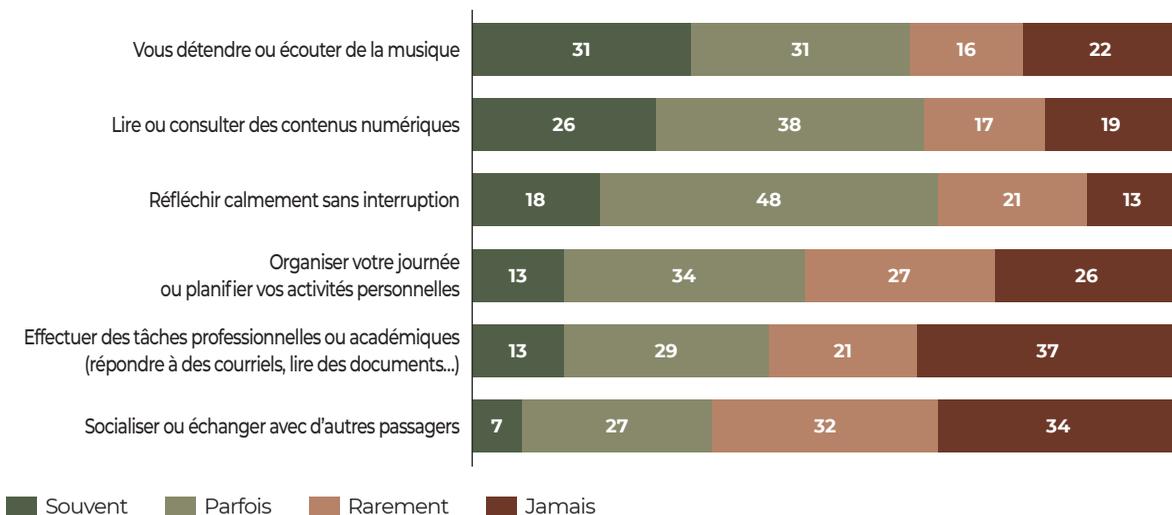
Les transports en commun offrent également un précieux temps de transition, propice à une forme de disponibilité psychique. L'anthropologue Marc Augé parle à ce sujet de « temps liminaire », vécu dans ces « non-lieux » – espaces traversés plutôt qu'habités. Ce moment entre deux séquences de la journée ouvre une brèche dans la continuité des tâches, autorise la prise de recul, la rêverie ou un retrait temporaire des exigences immédiates du quotidien. Le trajet devient alors un temps que chacun peut s'approprier à sa manière, selon ses besoins et ses envies. Les données confirment cette diversité d'usages : 87 % des usagers réguliers ou occasionnels déclarent en profiter pour réfléchir calmement, 81 % pour consulter des contenus numériques, 78 % pour écouter de la musique ou se détendre. Pour 74 %, c'est un moment propice à l'organisation personnelle ; pour 66 %, une occasion d'échanger avec d'autres passagers.

Le niveau de diplôme influe sur la façon dont les usagers s'approprient le temps passé dans les transports en commun. Les personnes titulaires d'un diplôme supérieur au baccalauréat tendent à investir ce moment comme un espace d'intériorité, d'organisation ou de productivité. Elles sont ainsi nettement plus nombreuses à lire ou consulter des contenus numériques (87 % contre 70 % des non-diplômés), écouter de la musique ou se détendre (83 % contre 61 %), réfléchir en silence (88 % contre 81 %) ou encore accomplir des tâches intellectuelles (72 % contre 47 %). À l'inverse, les usagers non diplômés mobilisent plus volontiers ce temps comme un espace de lien social : 68 % déclarent échanger avec d'autres passagers, contre 62 % parmi les diplômés du supérieur. Autrement dit, selon le capital scolaire, le même lieu de passage se décline en expériences contrastées : il devient tantôt un refuge personnel, propice au repli sur soi et à la maîtrise de son emploi du temps, tantôt un espace d'ouverture à l'autre, de sociabilité spontanée.

Graphique 14. Comment les usagers investissent leur temps dans les transports en commun (en %)

Question : « Lors de vos trajets en transports en commun, profitez-vous de ce temps pour... ? »

Base : usagers réguliers ou occasionnels des transports en commun



© Institut Terram, avril 2025

Lecture : parmi les usagers réguliers ou occasionnels des transports en commun, 64% lisent ou consultent « souvent » ou « parfois » des contenus numériques durant leurs trajets, tandis que 36% le font « rarement » ou « jamais ».

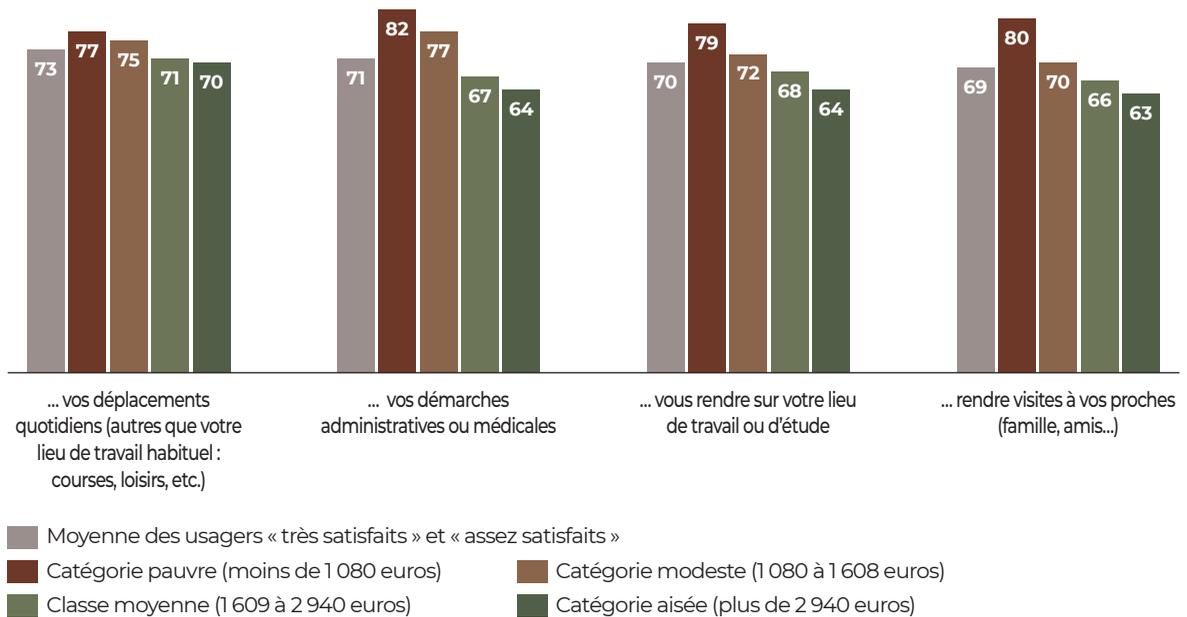
Ce potentiel d'appropriation dépend toutefois fortement de la qualité de l'offre. Pour que le déplacement devienne un moyen de reprendre prise sur son environnement et de réinscrire ses rythmes de vie dans une temporalité plus maîtrisée, encore faut-il que les infrastructures, les services et les cadences qui l'encadrent soient conçus pour en épouser les exigences.

L'analyse des usages met en lumière un niveau de satisfaction globalement élevé vis-à-vis des transports en commun, indépendamment du motif de déplacement. Les trajets liés aux activités du quotidien – courses, loisirs, rendez-vous... – obtiennent les évaluations les plus positives, avec 73 % des usagers réguliers ou occasionnels qui s'en déclarent satisfaits. Les déplacements à visée pratique, comme les démarches administratives ou les rendez-vous médicaux, suscitent un niveau d'adhésion comparable (71 %), tout comme les trajets professionnels ou académiques (70 %). Même les visites à des proches recueillent un niveau de satisfaction significatif (69 %).

Graphique 15. Niveau de satisfaction vis-à-vis de l'offre de transports collectifs en fonction du revenu mensuel par personne au foyer (en %)

Question : « Personnellement, êtes-vous satisfait ou pas satisfait de l'offre de transports collectifs de proximité (bus, tram, métro, RER/TER, covoiturage/parking relais, cars interurbains) accessibles depuis votre domicile pour... ? »

Base : usagers réguliers ou occasionnels des transports en commun



© Institut Terram, avril 2025

“
Pour beaucoup d'usagers, les transports en commun offrent un précieux temps de transition, propice à une forme de disponibilité psychique.
 ”

Ces résultats ne sauraient occulter d'importantes disparités sociodémographiques, notamment en fonction de l'âge des usagers. Les plus jeunes – qui, comme évoqué précédemment, se montrent aussi plus sensibles aux effets psychiques de la mobilité – affichent des niveaux de satisfaction nettement supérieurs à ceux de leurs aînés. Qu'il s'agisse de rendre visite à leurs proches (75 % de satisfaction chez les moins de 35 ans, contre 64 % chez les 35-65 ans), de se rendre sur leur lieu de travail ou d'étude (77 % contre 65 %), d'effectuer des démarches administratives ou médicales (79 % contre 67 %), ou encore d'assurer les trajets du quotidien en dehors des obligations professionnelles (77 % contre 69 %), les écarts sont systématiques et significatifs.

Ces différences s'accroissent encore davantage lorsqu'on prend en compte la densité territoriale. Entre les zones urbaines et rurales, les écarts de satisfaction atteignent vingt points – voire les dépasse – révélant une fracture nette dans l'accès perçu aux services de

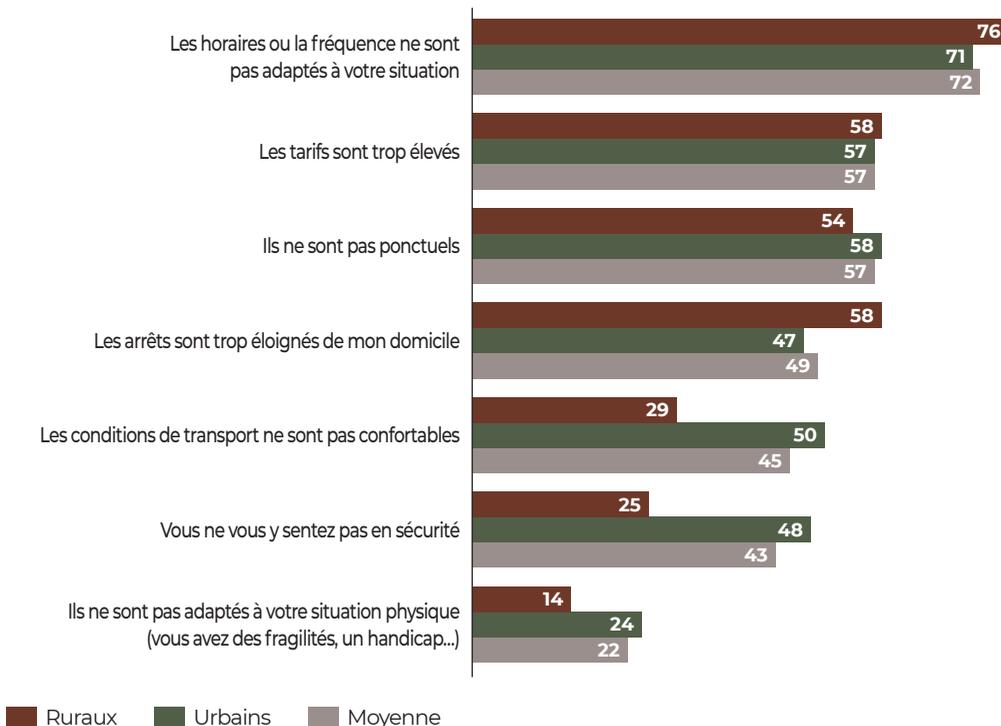
mobilité. Pour les déplacements liés au travail ou aux études, 72 % des habitants en milieu urbain se disent satisfaits, contre seulement 56 % en milieu rural. Les trajets à caractère social suivent la même tendance (72 % contre 52 %), tout comme les déplacements du quotidien hors travail (76 % contre 55 %) ou encore l'accès aux services médicaux et administratifs (75 % contre 49 %).

Dans ce contexte, il n'est guère étonnant que l'insatisfaction, plus fréquemment exprimée dans les territoires ruraux, s'accompagne d'une série de critiques précises. Le manque d'adaptation des horaires et de la fréquence des dessertes est cité en premier lieu (72 %), suivi du coût jugé excessif (57 %) et des retards récurrents (57 %). À ces motifs s'ajoutent des freins plus structurels : l'éloignement des arrêts (49 %), l'inconfort des trajets (45 %), un sentiment d'insécurité (43 %), et, dans une moindre mesure, une offre jugée peu adaptée aux personnes en situation de handicap ou ayant des limitations physiques (22 %).

Graphique 16. Les motifs d'insatisfaction vis-à-vis des transports en commun (en %)

Question : « Chacun des éléments suivants est-il un motif de votre insatisfaction en matière d'offre de transports collectifs de proximité ? »

Base : répondants insatisfaits de l'offre de transports collectifs de proximité



Cette graduation des insatisfactions appelle à dépasser une approche strictement technique ou infrastructurelle : un bon service de transport est d'abord celui qui s'ajuste aux usages, aux rythmes et aux contraintes des usagers. Lorsqu'ils sont perçus comme fiables, accessibles et adaptés, les transports en commun deviennent un pilier structurant du quotidien. Ce processus d'appropriation se lit dans les réponses des usagers réguliers : plus la pratique est installée, plus elle génère de la satisfaction. La familiarité avec ce mode engendre ainsi confiance et satisfaction, ouvrant la voie à une véritable transformation culturelle.

3. Bouger mieux, vivre mieux

La mobilité active – qu'il s'agisse de marcher, de faire du vélo ou d'utiliser des modes doux similaires – constitue à elle seule un puissant vecteur de bien-être. Elle permet d'intégrer une activité régulière dans des gestes simples du quotidien, déterminant majeur d'une bonne santé mentale. Ses effets bénéfiques sont multiples : meilleure forme physique, prévention de nombreuses pathologies chroniques, réduction du stress, stimulation cognitive, mais aussi sentiment d'autonomie renforcé. En remplaçant le corps en mouvement dans l'espace urbain ou rural, la mobilité active offre une relation directe, sensorielle et rythmée à l'environnement traversé.

Dans un contexte où les enjeux de santé publique, d'urgence climatique et de qualité de vie prennent une importance croissante dans les préoccupations collectives, la mobilité active s'impose comme une évidence... à condition de l'articuler intelligemment avec les transports en commun. Car si les bienfaits de la marche ou du vélo ne sont plus à démontrer, leur portée reste limitée face aux distances du quotidien : en France, 77 % des kilomètres parcourus chaque jour correspondent à des trajets de plus de 10 kilomètres¹⁵ – une distance difficilement compatible avec l'usage exclusif du vélo, notamment pour les trajets domicile-études ou domicile-travail. Chez les jeunes, par exemple, la distance moyenne entre

le domicile et l'établissement est de 11,3 kilomètres pour le collège et grimpe à 23,2 kilomètres pour le lycée¹⁶. Il n'est d'ailleurs pas rare que certains privilégient l'établissement le plus proche au détriment de la filière scolaire souhaitée, faute de solutions de transport adaptées.

Dans ce contexte, l'intermodalité – le fait de combiner plusieurs modes de déplacement, comme marcher jusqu'à un arrêt, pédaler jusqu'à une gare ou se déplacer à pied entre deux correspondances – apparaît comme une solution vertueuse. Pour Georges Amar, « l'optimisation de la mobilité d'un territoire n'est plus la recherche du mode idéal, mais la variété elle-même, qui inclut des modes rapides et lents, mécanisés et doux, virtuels et matériels, individuels et collectifs (et tout leur mix)¹⁷ ». Elle permet ainsi d'intégrer l'activité physique à des pratiques déjà installées, tout en rendant les trajets plus efficaces. Résultat : on améliore la mobilité sans bouleverser les rythmes de vie, et on atteint sans y penser les recommandations de l'OMS, qui préconise au moins 150 minutes d'activité physique modérée par semaine.

Dans cette perspective, les données recueillies offrent un éclairage intéressant sur les pratiques. Parmi les usagers des transports collectifs, 22 % déclarent combiner quotidiennement leur trajet avec une activité physique, et 25 % au moins une fois par semaine. Ce niveau de pratique, sans être marginal, témoigne d'un potentiel déjà activé, mais encore loin d'être généralisé. À l'opposé, 19 % n'y ont jamais recours, tandis que 10 % le font au moins une fois par mois et 16 % encore plus occasionnellement. Ces chiffres révèlent l'existence de freins, souvent d'ordre structurel (absence d'infrastructures adaptées, distances trop importantes), temporel (manque de disponibilité) ou psychologique (motivation, perceptions négatives de l'effort). Notons également que 8 % des répondants déclarent être « non concernés », une réponse qui peut renvoyer à des situations spécifiques : personnes à mobilité réduite, usagers résidant dans des zones peu adaptées à mobilité active ou encore ceux pour qui cette dimension reste secondaire.

15. « Jean Coldefy : "Il faut tenir compte des inégalités sociales et territoriales en matière d'émissions de CO₂ liées au transport" », interview, *mobilitéinclusive.com*, 9 juin 2022.

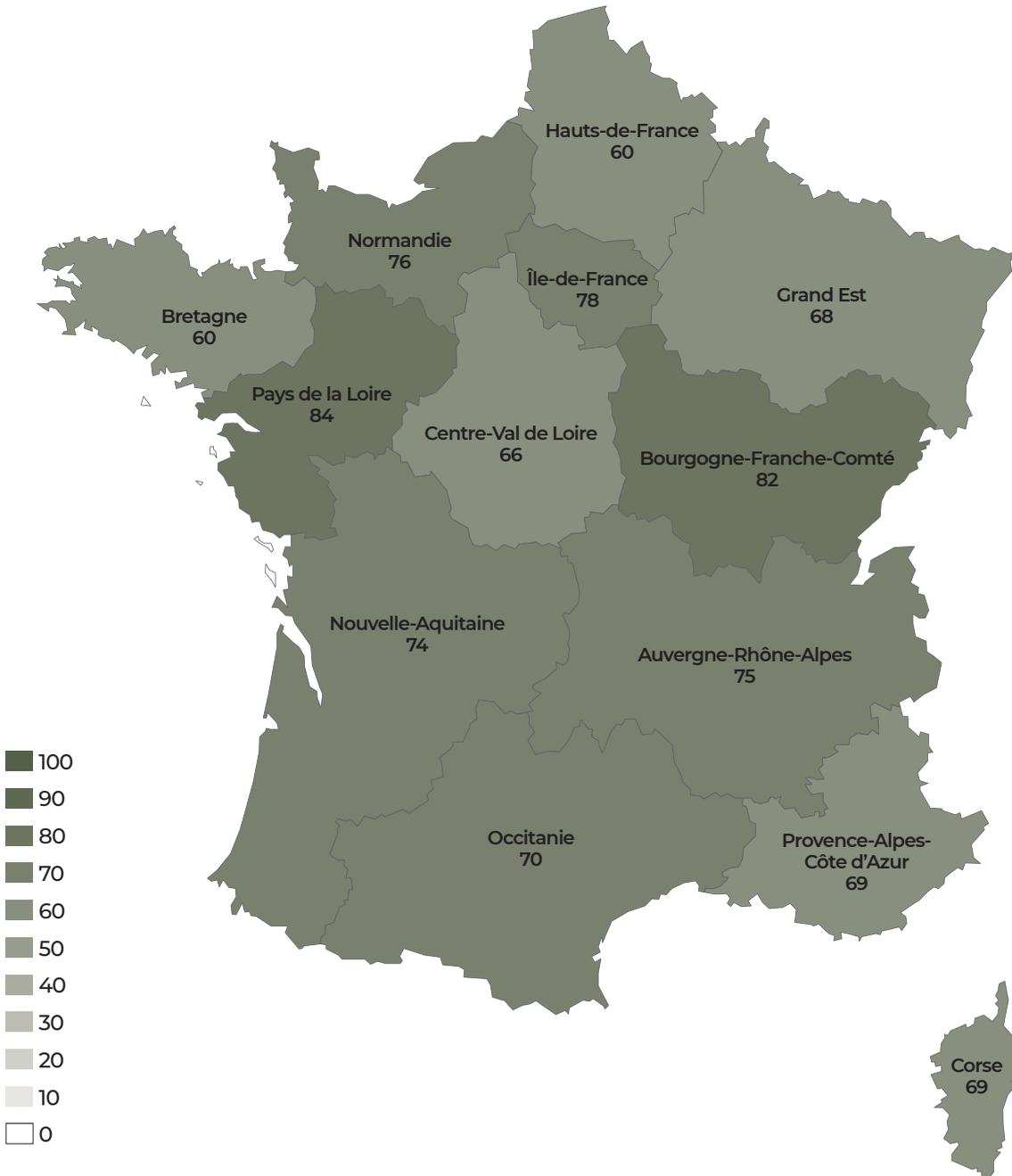
16. Voir Chantal Brutel, « Entre ville et campagne, les parcours des enfants qui grandissent en zone rurale », *Insee Première*, n° 1888, janvier 2022.

17. Georges Amar, *Homo Mobilis. Une civilisation du mouvement*, Eyrolles, Paris, 2016.

Carte 2. Activité physique et transports en commun : une combinaison régionale différenciée (en%)

Question : « Vous personnellement, combinez-vous ou non vos trajets en transports en commun avec une activité physique (marche, vélo, etc.) ? »

Base : répondants utilisant les transports en commun



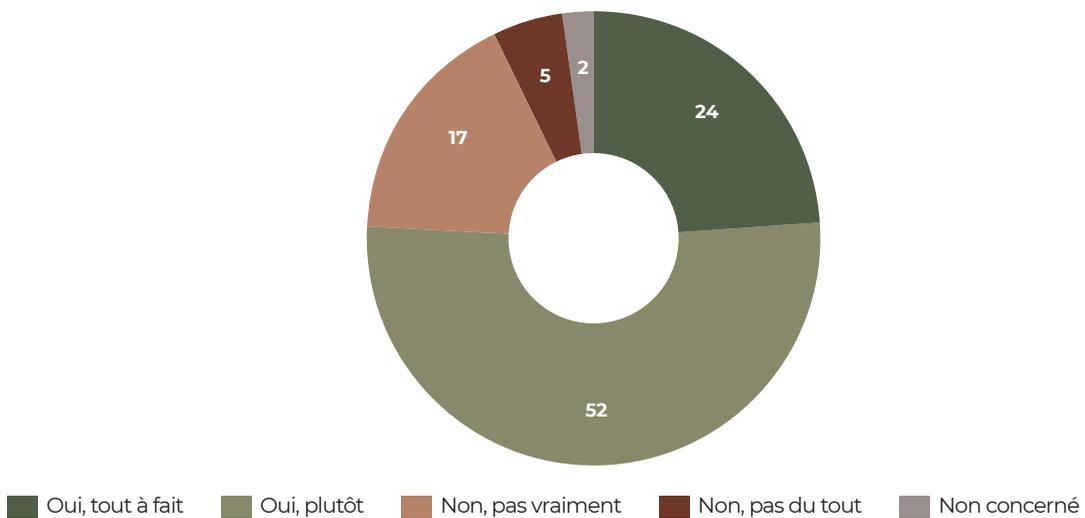
Chez celles et ceux qui combinent déplacements actifs et transports collectifs, les effets perçus sur le bien-être mental sont largement positifs. Plus des trois quarts d'entre eux (76 %) estiment que cela a un impact positif sur leur santé mentale. Ce ressenti témoigne d'une appropriation positive de la mobilité

active, perçue non plus comme une contrainte, mais comme un espace de respiration. On peut y voir une forme de transition douce entre les différentes sphères de la vie quotidienne – essentiellement du travail au domicile, ou inversement – qui agit comme des ruptures mentales bénéfiques.

Graphique 17. Effets perçus de l'activité physique associée au transport en commun : un levier positif pour la santé mentale (en%)

Question : « Et lorsque vous combinez vos trajets en transports en commun avec une activité physique (marche, vélo, etc.), avez-vous le sentiment que cela a un impact positif ou non sur votre santé mentale ? »

Base : répondants combinant des trajets en transports en commun avec une activité physique



© Institut Terram, avril 2025

De nombreuses études confirment ces effets : une activité physique régulière contribue à réduire l'anxiété, améliorer l'humeur et renforcer les capacités de concentration. La théorie de la restauration de l'attention¹⁸ offre à cet égard un cadre de compréhension éclairant : marcher dans un environnement apaisant – une rue calme, un espace vert, un simple trottoir bordé d'arbres – peut suffire à créer un répit mental, à contrebalancer la surcharge cognitive générée par les environnements numériques ou professionnels. Il convient de souligner que ce ressenti positif concernant les effets sur la santé mentale est remarquablement constant, indépendamment de l'âge, de la catégorie

socioprofessionnelle ou du type de territoire. Ainsi, 78 % des moins de 35 ans, 75 % des personnes âgées de 35 à 64 ans, et 74 % des 65 ans et plus considèrent que combiner les déplacements actifs aux transports en commun améliore leur bien-être mental. Cette perception homogène se retrouve également selon les catégories socioprofessionnelles : 77 % des cadres et professions intellectuelles supérieures partagent cette opinion, de même que 76 % des professions intermédiaires et catégories populaires, ainsi que 75 % des personnes inactives. Cette appréciation positive est également répartie uniformément entre les milieux urbains et ruraux, avec 76 % pour chacun.

18. La théorie de la restauration de l'attention (*Attention Restoration Theory* ou ART) suggère que la fatigue mentale et la concentration peuvent être améliorées en passant du temps dans la nature ou en observant des scènes naturelles.

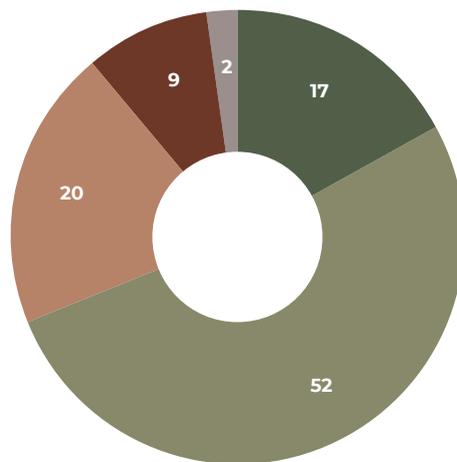
C'est seulement lorsque ces données sont analysées à l'échelle régionale qu'apparaissent des disparités significatives. Tandis que seulement 58 % des Normands et 67 % des habitants de Nouvelle-Aquitaine signalent un impact positif sur leur bien-être mental, d'autres régions affichent des chiffres supérieurs. Ainsi, en Bretagne, 72 % des répondants perçoivent ces bénéfices, 73 % en Provence-Alpes-Côte d'Azur et dans les Hauts-de-France, et 77 % en Île-de-France ainsi que dans le Grand Est. Ces proportions atteignent même des niveaux particulièrement élevés en Occitanie (79 %),

en Auvergne-Rhône-Alpes (80 %), dans les Pays de la Loire (81 %), en Bourgogne-Franche-Comté (82 %) et dans le Centre-Val de Loire (83 %). Enfin, au-delà de ses effets directs, la mobilité active agit également comme un facteur d'arbitrage dans le choix du mode de transport. Pour 69 % des usagers concernés, la possibilité d'intégrer une activité physique dans leur trajet influence leur décision. Cette donnée révèle que la mobilité active n'est pas seulement vécue positivement : elle est aussi recherchée. Elle devient un critère de qualité à part entière, aux côtés du prix, du confort ou de la durée du trajet.

Graphique 18. L'ajout d'une activité physique dans les trajets quotidiens comme composante du choix modal (en%)

Question : « Et considérez-vous que l'ajout d'une activité physique (ex. marche ou vélo) dans vos trajets en transports en commun joue dans votre choix de ce mode de transport un rôle... ? »

Base : répondants combinant des trajets en transports en commun avec une activité physique



■ Très important ■ Plutôt important ■ Plutôt pas important ■ Pas du tout important ■ Non concerné

© Institut Terram, avril 2025

L'analyse des pratiques met ainsi en évidence un constat fort : lorsqu'elle inclut une composante active, même légère, la mobilité quotidienne est considérée comme un levier puissant pour la santé globale. Ce potentiel, encore sous-exploité, s'inscrit discrètement dans la routine, presque en arrière-plan, mais produit des effets profonds sur l'équilibre psychique, physique et la qualité de vie.

Cette dimension des déplacements du quotidien invite à repenser les politiques de mobilité. Il ne s'agit plus seulement de répondre à des enjeux techniques ou de fluidité : il s'agit de concevoir des systèmes

de transport comme des dispositifs de prévention et de bien-être. En favorisant la marche, le vélo, ou toute forme de déplacement actif en lien avec les transports collectifs, on agit simultanément sur la santé publique, les comportements de déplacement et les dynamiques territoriales. Cette approche fondée sur la cobénéficiaire – où chaque geste de mobilité devient aussi un geste pour soi – mérite d'être au cœur des politiques d'aménagement, de transport et de santé. Elle suppose un changement de regard : considérer les trajets du quotidien non plus comme une charge mais comme une ressource, un moment de respiration, de mouvement et de mieux-être.



Le paradoxe du sédentaire : télétravail et recomposition de la mobilité

L'expérience du télétravail, qu'il soit intégral ou partiel, introduit une discontinuité inédite dans le récit contemporain de la mobilité : ici, le travail ne convoque plus nécessairement de trajet. Le lieu de vie devient simultanément espace professionnel et domestique. Ce retrait du circuit quotidien n'est pas neutre : il modifie la perception du temps et de l'espace.

Lorsqu'on interroge les télétravailleurs sur leur vécu des trajets domicile-travail, ils sont nettement plus nombreux que les non-télétravailleurs à en garder le sentiment d'une expérience éprouvante. Ils évoquent plus souvent une source de fatigue générale (respectivement 55% contre 40%), de charge mentale ou de souci d'organisation (46% contre 30%), d'anxiété ou de stress (45% contre 30%), de colère ou d'agressivité (34% contre 22%), ainsi qu'une impression de perte partielle ou complète de leurs moyens, qu'ils soient physiques, mentaux ou temporels (24% contre 17%). Autrement dit, le recours au télétravail n'est pas toujours le fruit d'un confort indifférent, mais souvent d'un besoin de mise à distance d'un système de mobilité vécu comme épuisant.

Pour autant, cette mise à l'écart du déplacement contraint ne signifie pas une déconnexion totale vis-à-vis de la mobilité. Au contraire, nombre de télétravailleurs développent un rapport reconfiguré, plus stratégique, souvent plus apaisé à l'expérience du transport collectif. Libérés de la routine pendulaire, ils deviennent, dans certains cas, des usagers intermittents, mais pleinement acteurs de leurs trajets : 88% des télétravailleurs affirment lire ou consulter des contenus numériques lors de leurs trajets en transport collectifs, soit 9 points de plus que les non-télétravailleurs (79%). Ils sont aussi plus nombreux à dire utiliser ce temps-là pour réfléchir calmement sans interruption (respectivement 88% contre 85%), se détendre ou écouter de la musique (85% contre 82%). Les écarts sont encore plus marqués lorsqu'il s'agit d'activités comme organiser sa journée ou planifier ses activités personnelles (81% des télétravailleurs contre 71% des non-télétravailleurs), effectuer des tâches professionnelles ou académiques (74% contre 50%), ou encore socialiser et échanger avec d'autres passagers (63% contre 54%).

Dans ce nouveau cadre, le transport en commun ne remplit plus seulement une fonction de transit : il devient un espace-temps mobilisable à volonté, un outil d'organisation du quotidien, voire un levier de régulation mentale. Ainsi, s'épargner les contraintes de stationnement (77%), ne pas avoir à conduire soi-même (71%), pouvoir maîtriser son budget (65%) ou encore bénéficier d'une régularité horaire facilitant la planification (61%) sont autant d'éléments perçus comme réduisant le stress au quotidien. Ces éléments introduisent de la lisibilité et de la stabilité dans des agendas souvent fragmentés. Il ne s'agit plus simplement de se déplacer, mais de s'appuyer sur une infrastructure de confiance, prévisible, maîtrisable – et donc apaisante.

Soulignons que si ce type de mobilité, choisie plutôt que subie, joue un rôle important dans la qualité de vie des télétravailleurs, elle ne saurait à elle seule garantir leur bien-être psychique. Les données montrent en effet que les tensions psychologiques restent globalement plus élevées que la moyenne dans cette population. Le mal-être des télétravailleurs se joue ailleurs : dans l'organisation du temps, la solitude, la pression silencieuse de la performance ou encore l'effacement des frontières entre vie privée et professionnelle.

Conclusion

Pour une éthique du déplacement : faire du mouvement une promesse de mieux-être

La mobilité, telle qu'elle se dessine au fil de cette enquête, n'est ni neutre ni anodine. Elle traverse nos existences, façonne nos journées, habite nos corps autant que nos esprits. Elle engage notre rapport au temps, à l'espace, à l'organisation de nos vies. Elle est à la fois nécessité fonctionnelle, contrainte organisationnelle et parfois, lorsque les conditions s'y prêtent, espace de respiration ou d'émancipation.

Mais elle est aussi un révélateur discret : celui d'un stress diffus et d'une fatigue latente qui s'infiltrent dans nos routines, grignotent notre attention, altèrent peu à peu notre équilibre. Dans les zones denses comme dans les espaces ruraux, les récits de mobilité disent la même chose : que se déplacer revient trop souvent à s'user mentalement. À se heurter à l'illisible, à composer avec l'imprévu, à structurer sa vie autour d'obstacles et d'horaires, jusqu'à y laisser du temps, de l'énergie, et un peu de soi.

Face à cela, une éthique du déplacement doit s'imposer. Elle doit redonner à la mobilité sa juste place, non comme fin en soi, mais comme condition d'une vie apaisée et choisie. Cette éthique suppose de remettre l'humain au centre des politiques de transport, d'écouter les préoccupations sensibles des usagers, de penser le mouvement non plus comme un simple acheminement, mais comme une expérience incarnée, façonnée par les ressources du territoire

autant que par les rythmes de la vie. Comme le rappelle la philosophe Cynthia Fleury : « La mobilité est une dynamique de transformation et pas simplement bouger pour bouger. [...] L'homme, pour sa santé mentale, a besoin d'avoir le sentiment qu'il peut transformer sa vie et transformer la société¹⁹. »

La mobilité invite à considérer que chaque trajet est porteur d'enjeux profonds : accès à l'autonomie, équilibre psychique et physique, sentiment de maîtrise sur le temps, moments de calme, de lien, de réappropriation de soi. Cette perspective oblige à repenser l'aménagement du territoire non plus comme un simple agencement de flux, mais comme un soin porté aux vies qui s'y inscrivent. Car derrière les cartes de transport et les logiques d'urbanisme, il y a des esprits qui se lassent.

Faire le choix d'une mobilité plus juste, plus humaine, plus territorialisée, c'est finalement faire le choix d'une société qui ne contraint pas ses citoyens à subir leurs déplacements du quotidien. C'est faire de la mobilité non pas une variable d'ajustement mais un levier actif de bonne santé physique et mentale, de justice autant spatiale que sociale, de dignité. Autrement dit : ce n'est pas seulement le territoire qu'il faut rendre accessible, mais la vie qu'il faut rendre plus habitable.

19. Extrait de la conversation entre Cynthia Fleury et Éric Le Breton lors des 5es Rencontres de la Mobilité inclusive.

Bibliographie

Ouvrages

AMAR (Georges), *Homo mobilis. Une civilisation du mouvement*, Paris, Eyrolles, 2016.

KAHNEMAN (Daniel), *Système 1 / Système 2. Les deux vitesses de la pensée*, Flammarion, Paris, 2012.

KAUFMANN (Vincent), RAVALET (Emmanuel) et DUPUIT (Élodie), dir., *Motilité et mobilité : mode d'emploi*, Neuchâtel, Alphil éditions, coll. « Espaces, mobilités et sociétés », 2015.

ZAHAVI (Yaacov), *The UMOT Travel Model*, U.S. Department of Transportation, 1974.

Rapports

ASSOULY (Félix), BERLIOUX (Salomé) et DELAGE (Victor), *Jeunesse et mobilité : la fracture rurale*, Institut Terram-Rura, mai 2024.

BIGO (Aurélien), *Les transports face au défi de la transition énergétique*, thèse de doctorat, Institut polytechnique de Paris, novembre 2020.

BRUTEL (Chantal), « Entre ville et campagne, les parcours des enfants qui grandissent en zone rurale », *Insee Première*, n° 1888, janvier 2022.

COLDEFY (Jean) et LEVY (Jacques), *Réforme territoriale : pour une démocratie locale à l'échelle des bassins de vie*, Institut Terram, avril 2024.

EPI-PHARE, *Consommation de psychotropes chez les jeunes de 0 à 19 ans pendant l'épidémie de Covid-19*, juillet 2022.

WIMOOV, *Baromètre des mobilités du quotidien*, 3^e édition, wimoov.org, 18 janvier 2024.

Articles

COMBE (Jean-Christophe), « Insécurité des femmes dans les transports : levons les freins à la mobilité », *La Tribune*, 2 mars 2025.

MAREUÏL (Adelaïde de) et AGUILERA (Anne), « Se déplacer à l'épreuve de la pandémie », *Métropolitiques*, mai 2020.

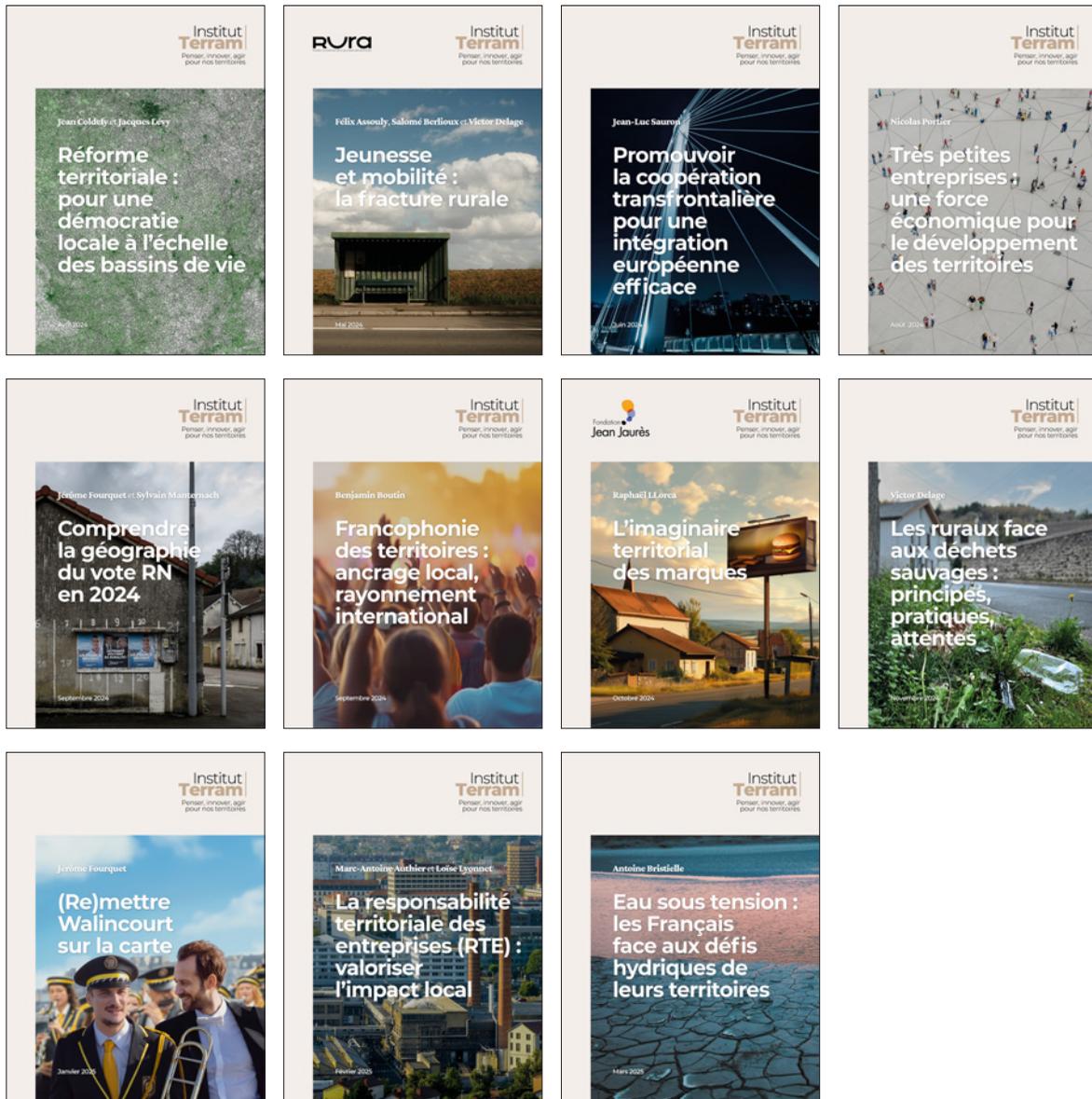
MENTAL HEALTH FOUNDATION, *Public Mental Health and Transport: the challenges and possibilities*, 2023.

SANTI (Pascale), « Un jeune sur cinq présente des troubles dépressifs », *Le Monde*, 14 février 2023.

« Jean Coldefy : "Le ferroviaire dispose d'un imaginaire collectif très puissant, mais..." », interview, *enviedeville.fr*, 14 mars 2024.

« Jean Coldefy : "Il faut tenir compte des inégalités sociales et territoriales en matière d'émissions de CO₂ liées au transport" », interview, *mobiliteinclusive.com*, 9 juin 2022.

Dernières parutions



Soutenir l'Institut Terram

Fondé en 2024, l'Institut Terram est une association de loi 1901 d'intérêt général à but non lucratif. L'appui des entreprises et des particuliers joue un rôle essentiel dans le développement de ses activités.

Les contributions permettent de mener à bien la réalisation et la diffusion de recherches visant à comprendre les transformations et les dynamiques territoriales à l'œuvre. Les adhérents peuvent être associés à cette réflexion. Le soutien des donateurs permet également de rendre accessible gratuitement l'intégralité des travaux de l'institut : monographies, études de cas, cartographies, enquêtes d'opinion, podcasts. Les événements organisés partout en France sont ouverts au public. Enfin, la diversité des sources de financement garantit la liberté d'action de l'institut, exempte de toute forme de dépendance ou d'influence extérieure.

Comment nous soutenir ?

Devenir adhérent

Pour les entreprises, il est possible d'adhérer à l'Institut Terram en s'acquittant d'une cotisation annuelle. Les entreprises adhérentes peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt sur les sociétés (ou le cas échéant sur l'impôt sur le revenu) au titre de leur cotisation, à hauteur de 60 %, dans la limite de 20 000 euros, ou 0,5 % du chiffre d'affaires hors taxe si ce dernier montant est plus élevé – au-delà de ce plafond, l'excédent est reporté sur les cinq exercices suivants et ouvre droit à la réduction d'impôt dans les mêmes conditions (article 238 *bis* du Code général des impôts).

Faire un don

Pour les particuliers

Les dons des particuliers peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt sur le revenu égale à 66 % de leur montant, dans la limite de 20 % du revenu imposable – au-delà de ce plafond, l'excédent est reporté sur les 5 années suivantes et ouvre droit à la réduction d'impôt dans les mêmes conditions (article 200 du Code général des impôts).

Exemple : un don de 100 euros coûte 34 euros après réduction d'impôt.

Pour les entreprises

Les dons des personnes morales de droit privé assujetties à l'impôt sur les sociétés (ou à l'impôt sur le revenu) peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt de 60 % pris dans la limite de 20 000 euros ou 0,5 % du chiffre d'affaires hors taxe si ce dernier montant est plus élevé – au-delà de ce plafond, l'excédent est reporté sur les cinq exercices suivants et ouvre droit à la réduction d'impôt dans les mêmes conditions (article 238 *bis* du Code général des impôts).

**Pour toutes questions relatives aux modalités d'adhésion
ou aux dons, contactez-nous directement :**

contact@institut-terram.org

Victor Delage et Angèle Malâtre-Lansac

Mobilités : la santé mentale à l'épreuve des transports

Ancrée dans le quotidien, la mobilité modèle nos rythmes de vie, structure nos agendas et influe directement sur notre bien-être. Pourtant, son impact sur la santé – et plus encore sur la santé mentale – demeure un angle mort persistant, souvent éclipsé par des lectures techniques, économiques ou environnementales. Oscillant entre ressources et contraintes, elle expose les individus à des expériences contrastées : fluide, elle alimente un sentiment de liberté, d'autonomie, de maîtrise ; entravée, elle devient source de stress, de fatigue chronique, voire d'usure mentale. Certaines formes de déplacement peuvent offrir des respirations mentales, des moments de recentrage ou de déconnexion. Mais ces effets varient fortement selon les modes de transport et les contextes territoriaux. Dans les zones rurales et périurbaines, le manque d'alternatives à la voiture restreint les marges de manœuvre et oblige à organiser l'ensemble de la vie autour des impératifs de la route. L'éloignement des services, la longueur des distances et l'insuffisance des infrastructures peuvent nourrir un sentiment d'isolement ou de relégation. En milieu urbain, ce sont d'autres tensions qui émergent : densité excessive, saturation des transports, bruit, promiscuité..., autant de facteurs qui pèsent, là aussi, sur l'équilibre mental.

Dès lors, peut-on dire que certains territoires sont plus exposés que d'autres ? Ou faut-il plutôt admettre que les contraintes diffèrent mais que les effets sur la santé mentale sont tout aussi marqués ? Ces questionnements appellent à dépasser l'opposition entre ville et campagne pour mieux saisir la diversité des vulnérabilités qui se jouent dans l'expérience quotidienne de la mobilité. Cette diversité des expériences nécessite une lecture fine, contextuelle, des liens entre mobilité et santé. C'est l'ambition de cette étude, qui propose une approche multidimensionnelle pour mieux comprendre comment les déplacements influencent la santé mentale. En croisant les pratiques, les niveaux de satisfaction et les répercussions sanitaires et sociales de la mobilité, il s'agit de ne plus penser celle-ci uniquement comme un levier d'accessibilité mais aussi comme un outil stratégique d'aménagement du territoire au service du mieux-être individuel et collectif.

L'enquête a été menée auprès d'un échantillon représentatif de 3 300 Français âgés de 18 ans et plus, selon la méthode des quotas (genre, âge, catégorie socioprofessionnelle, région de résidence). Le questionnaire a été administré en ligne par l'Ifop du 31 janvier au 2 février 2025.

institut-terram.org

