



RAPPORT D'ENQUÊTE

Projet Mobilité pour tous – Vallons de Vilaine

Par Glam'folo David TOURE, Sociologue

Mars 2026

Table des matières

<i>Introduction générale</i>	1
I-Dépendance à la voiture.....	2
II- Inégalités de mobilité.....	3
III- Niveau de satisfaction et frustrations	4
IV- Attentes prioritaires	5
V- Adhésion au projet “Mobilité pour tous”	6
<i>Conclusion générale</i>	7

Introduction générale

La question de la mobilité constitue aujourd’hui un enjeu central pour les territoires ruraux et périurbains. Elle conditionne l’accès à l’emploi, aux services, à l’éducation, aux soins et plus largement à la participation à la vie sociale. Dans des espaces caractérisés par une faible densité et une offre de transport collectif limitée, les déplacements reposent majoritairement sur l’automobile individuelle, créant à la fois une autonomie importante pour certains et des situations de vulnérabilité pour d’autres.

Dans ce contexte, le projet Mobilité pour tous – Vallons de Vilaine s’inscrit dans une démarche d’anticipation et d’adaptation. Il vise à mieux comprendre les pratiques de déplacement des habitants, leurs besoins, leurs contraintes et leurs attentes, afin d’identifier des leviers d’amélioration adaptés aux réalités locales.

La présente enquête, réalisée auprès de 119 habitants du territoire via un questionnaire en ligne, a pour objectif de dresser un état des lieux des pratiques de mobilité quotidiennes, d’évaluer le niveau de satisfaction des usagers et d’identifier les priorités d’action perçues par la population. Elle permet également d’appréhender les éventuelles inégalités d’accès à la mobilité et de mesurer l’adhésion au projet proposé.

Il ne s’agit pas ici d’établir une représentativité statistique exhaustive, mais de mettre en lumière des tendances structurantes, des points de vigilance et des opportunités d’action. L’analyse proposée vise ainsi à éclairer la décision publique en s’appuyant sur les perceptions et les expériences concrètes des habitants.

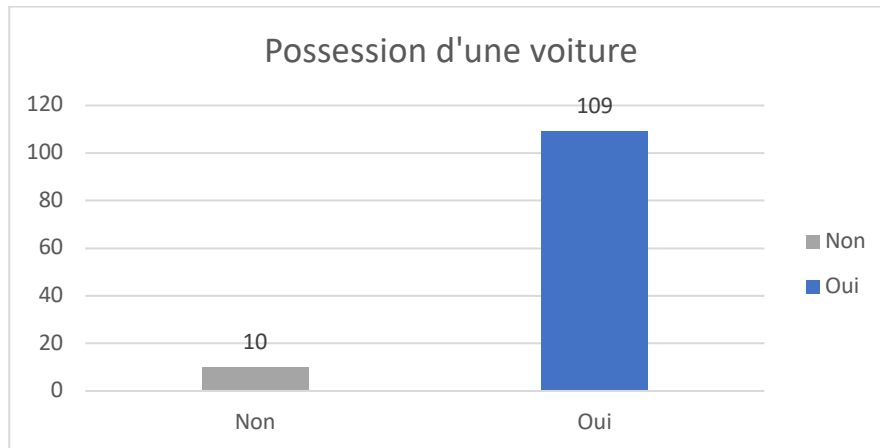
Le rapport s’organise autour de cinq axes principaux :

- la dépendance à la voiture,
- les inégalités de mobilité,
- le niveau de satisfaction et les frustrations exprimées,
- les attentes prioritaires,
- et enfin l’adhésion au projet Mobilité pour tous.

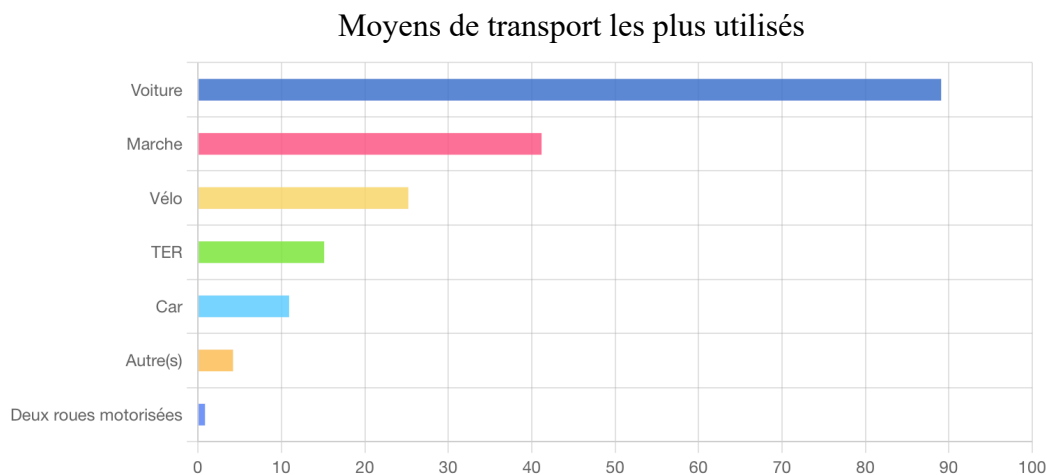
Cette approche permet d’articuler diagnostic territorial et perspectives opérationnelles, dans une logique d’accompagnement stratégique du projet.

I-Dépendance à la voiture

Les résultats mettent en évidence une forte dépendance automobile sur le territoire.



La très grande majorité des répondants déclare disposer d'une voiture personnelle. De même, la possession du permis de conduire est quasi généralisée avec 94% de nos enquêtés. Cette double donnée confirme que l'autonomie en matière de mobilité repose principalement sur l'accès à un véhicule individuel.



Cette configuration traduit un modèle territorial typique des espaces périurbains ou ruraux :

- faible structuration des alternatives
- organisation des déplacements centrée sur l'automobile
- mobilité perçue comme une responsabilité individuelle

Cette dépendance constitue un facteur de vulnérabilité en cas :

- d'augmentation du coût du carburant
- de perte d'emploi
- de vieillissement
- ou de perte du permis

Elle limite également les marges de transition vers des mobilités plus durables.

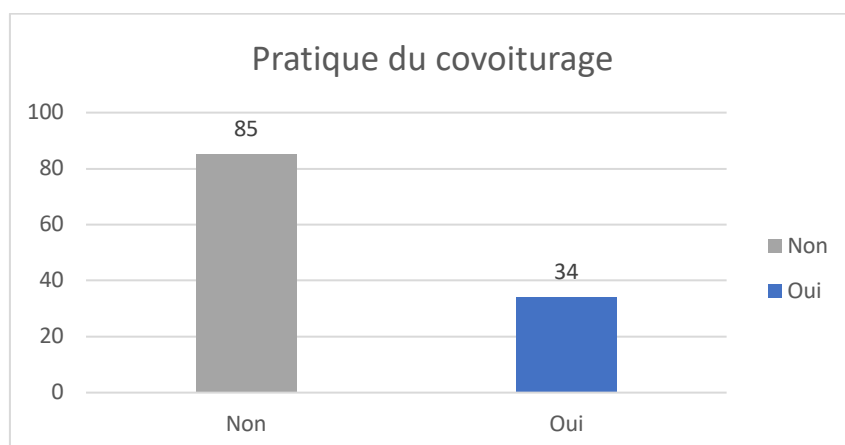
II- Inégalités de mobilité

Même si la majorité des répondants est motorisée, une minorité non négligeable ne dispose pas de voiture ou ne possède pas le permis.

Ce groupe constitue un public potentiellement vulnérable :

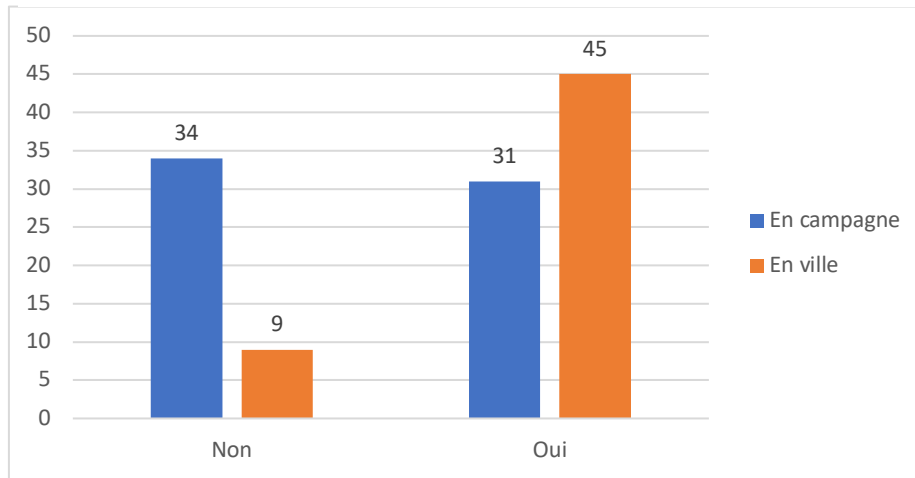
- personnes âgées
- jeunes adultes
- ménages modestes
- personnes isolées

L'enquête montre également que la pratique du covoiturage reste minoritaire. Cela suggère que les solidarités de mobilité existent mais ne sont pas encore structurées à grande échelle.



Enfin, l'accès aux transports en commun apparaît variable selon les lieux de résidence, ce qui peut générer des inégalités territoriales internes surtout pour les personnes résident en campagne.

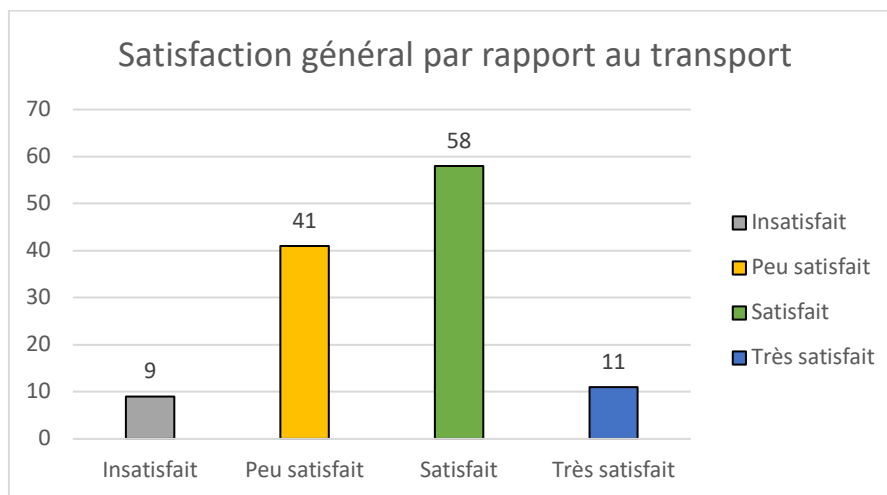
Solutions de transport proche du domicile (ville et campagne)



Ces éléments indiquent que, derrière une situation globalement stable, subsistent des fragilités sociales et territoriales qui justifient l'intérêt du projet.

III- Niveau de satisfaction et frustrations

La majorité des répondants se déclare satisfaite de ses conditions de déplacement quotidiennes. Toutefois, une part importante indique être "peu satisfaite", et une minorité exprime une insatisfaction marquée.



Cela révèle une situation intermédiaire :

- Les déplacements sont fonctionnels.
- Mais ils ne sont pas optimisés.

- Ils peuvent générer fatigue, contraintes de temps ou coûts élevés.

Cette satisfaction modérée traduit souvent :

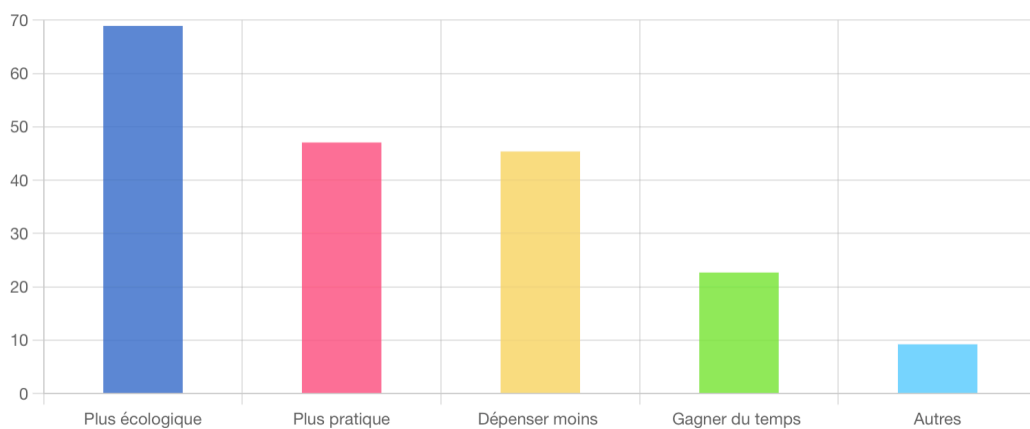
- une dépendance subie à la voiture
- des temps de trajet incompressibles
- un manque d’alternatives pratiques

L’analyse qualitative des réponses ouvertes confirme que les principales frustrations concernent, nous pouvons nous référer aux propos de l’enquêté 6 :

« Je souhaiterais pouvoir emprunter un mode de déplacement moins carboné mais je n'ai que peu le choix...Les horaires de ligne de bus ne correspondent pas à mes besoins de mobilité. »

IV- Attentes prioritaires

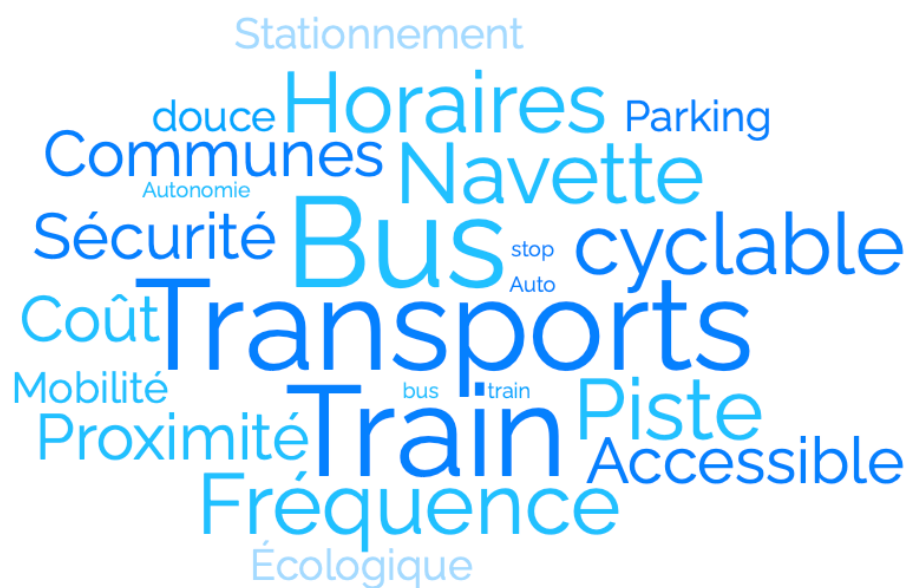
Les attentes exprimées par les répondants se structurent autour de quatre axes principaux :



Le critère écologique, économique et le critère pratique apparaissent centraux. Le gain de temps est présente, mais rarement prioritaire.

Cela suggère que les habitants attendent avant tout des solutions concrètes et efficaces, tout en priorisant une mobilité durable.

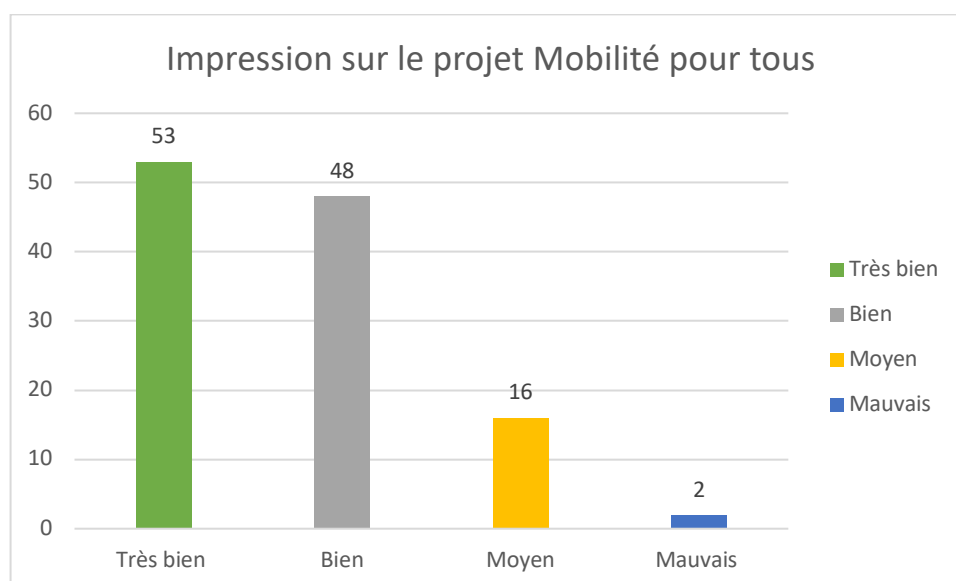
Pour illustrer les propositions mentionnées dans les réponses ouvertes, nous avons réalisé le jeu de mot suivant :



Le projet devra donc s’ancrer dans une logique pragmatique, centrée sur l’usage.

V- Adhésion au projet Mobilité pour tous

L’impression générale exprimée vis-à-vis du projet est majoritairement positive ou prudente mais ouverte. Avec en tout 69% de nos répondants intéressés à prendre part à ce projet.



Les répondants montrent un intérêt pour :

- des solutions collectives
- des dispositifs facilitant les déplacements
- une meilleure organisation territoriale

Enquête 103 :

« Belle initiative. Il faut qu'elle profite à tous et pas seulement à une minorité d'usagers... Cette plateforme est un bon début mais à voir comment elle sera animée et ensuite utile pour faire évoluer les mobilités. »

L'aisance numérique élevée des participants constitue un levier stratégique important : elle ouvre la possibilité de solutions numériques (plateforme, application, coordination en ligne).

Toutefois, une attention devra être portée aux publics moins connectés afin d'éviter une exclusion indirecte.

L'enquête montre que le territoire n'est pas en situation de rupture, mais en attente d'optimisation.

Le projet bénéficie donc d'un contexte favorable, à condition d'apporter des réponses concrètes et visibles.

Conclusion générale

L'enquête met en évidence un territoire fortement motorisé, globalement fonctionnel, mais structurellement dépendant de la voiture.

La mobilité n'est pas vécue comme un problème majeur, mais comme une contrainte ordinaire. Les marges d'amélioration concernent principalement :

- la diversification des solutions
- la réduction des coûts
- la structuration du covoiturage
- l'optimisation de l'organisation territoriale

Le projet “Mobilité pour tous” apparaît pertinent pour anticiper les vulnérabilités futures plutôt que pour répondre à une urgence immédiate.

Il s’inscrit dans une logique d’adaptation et de transition progressive.