

Bruxelles, le 22 mai 2025
(OR. en)

9304/25
ADD 1

TRANS 198
ENV 390
SOC 308

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	22 mai 2025
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne

N° doc. Cion:	C(2025) 3068 annex
Objet:	ANNEXES de la RECOMMANDATION DE LA COMMISSION concernant la précarité en matière de transport: garantir une mobilité abordable, accessible et équitable

Les délégations trouveront ci-joint le document C(2025) 3068 annex.

p.j.: C(2025) 3068 annex



Bruxelles, le 22.5.2025
C(2025) 3068 final

ANNEXES 1 to 2

ANNEXES

de la

RECOMMANDATION DE LA COMMISSION

**concernant la précarité en matière de transport: garantir une mobilité abordable,
accessible et équitable**

ANNEXE I:

EXEMPLES D'INDICATEURS DE PRÉCARITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT

1. COMMISSION EUROPEENNE: DIRECTION GENERALE DE L'EMPLOI, DES AFFAIRES SOCIALES ET DE L'INCLUSION, J. CLUDIUS, V. NOKA, N. UNGER, L. DELFOSSE ET AL., RAPPORT FINAL, *TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES*, OCTOBRE 2024¹
 - (1) Indicateurs axés sur le caractère abordable des transports
 - (a) Part de la population confrontée à une absence forcée de voiture par groupe de revenus et par type de ménage, pour différents groupes de population
 - (b) Part de la population pour laquelle les billets de transport public sont «trop chers» (également disponible en fonction du degré d'urbanisation: agglomérations, villes et banlieues, zones rurales, et pour différents groupes de population)
 - (c) Part de la population des ménages identifiée par les indicateurs 6 % et 2M² relatifs au caractère abordable des transports (également disponible en fonction du degré d'urbanisation: agglomérations, villes et banlieues, zones rurales, et pour différents groupes de population)
 - (d) Pourcentage du revenu disponible consacré aux transports (utilisation des équipements de transport et services de transport) (également disponible par décile de dépenses)
 - (2) Indicateurs axés sur la disponibilité des transports
 - (a) Part de la population qui est en situation de privation matérielle et sociale et qui possède une voiture
 - (b) Part de la population pour laquelle l'arrêt des transports publics le plus proche est «trop éloigné» (également disponible en fonction du degré d'urbanisation: agglomérations, villes et banlieues, zones rurales)

¹ Commission européenne: direction générale de l'emploi, des affaires sociales et de l'inclusion, J. Cludius, V. Noka, N. Unger, L. Delfosse et al., rapport final, *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies*, octobre 2024, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en. Source: 1) a): Eurostat [[ilc_mddu05](#)], 1) b): Source: Eurostat [[ilc_mdcs13a](#)], 1) d): Eurostat [[icw_aff_05](#)], 2) c): Eurofound 2016 European Quality of Life Survey microdata; 3): Eurostat [[lfsq_19plwk28](#)].

² Seuil de 6 %: part de la population qui dépense plus de 6 % ou plus du double de la médiane nationale pour les transports et dont les dépenses totales sont inférieures à la médiane nationale. 2M fait référence à l'indice de dépenses disproportionné (2M signifie «deux fois la médiane nationale»). Un ménage est considéré comme «usager vulnérable des transports» si la part de ses dépenses totales consacrées aux transports est plus de deux fois supérieure à la médiane nationale. En d'autres termes, il s'agit de ménages dont la situation socio-économique les amène à dépenser de manière disproportionnée pour maintenir un niveau de mobilité adapté à leurs besoins.

- (c) Part de la population ayant un accès «très difficile» aux transports publics, par rapport à la population totale et à la population rurale
 - (3) Indicateurs axés sur l'accessibilité des transports
 - Part de la population active qui met plus de 30 minutes pour se rendre au travail (aller simple) par degré d'urbanisation
 - (4) Indicateurs axés sur l'adéquation des transports
 - Part de la population qui estime que l'accès aux transports publics est trop difficile pour les personnes à mobilité réduite
- 2. LISTE NON EXHAUSTIVE D'EXEMPLES D'INDICATEURS UTILES SUPPLEMENTAIRES QUI POURRAIENT ETRE ELABORES OU EXISTENT DEJA**

Dimension du caractère abordable:

- (a) BRDE (bas revenus, dépenses élevées): indicateur mesurant la part des ménages dont les dépenses de transport sont supérieures à la médiane nationale et qui sont exposés au risque de pauvreté³
- (b) Indicateur de 10 % (pourcentage des ménages dont les dépenses de transport représentent plus de 10 % du revenu net)
- (c) Personnes n'ayant pas les moyens d'utiliser régulièrement les transports publics par âge, sexe, statut professionnel et niveau de revenus⁴
- (d) Structure des dépenses de consommation par degré d'urbanisation et selon la classification des fonctions de la consommation individuelle (données pour 2020 également disponibles)⁵

Dimension de la disponibilité des transports et de l'accessibilité des services essentiels:

- (a) Nombre de passagers transportés par les transports publics dans la ville et la zone urbaine fonctionnelle par an
- (b) Voyageurs-kilomètres des transports publics dans la ville et la zone urbaine fonctionnelle par an
- (c) Nombre d'emplacements de vélo adjacents aux arrêts et stations de transports publics dans la ville et la zone urbaine fonctionnelle
- (d) Temps moyen de trajet pour 3 km en transports publics à travers la ville et la zone urbaine fonctionnelle pendant les heures de pointe et les heures creuses

³ Combinaison de l'indicateur précédent et des personnes en risque de pauvreté ou d'exclusion sociale par groupe de pays de naissance (population âgée de 18 ans et plus) ([ilc_peps06n](#)).

⁴ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdcs13a/default/table?category=livcon.ilc_md.ilc_mdcs.

⁵ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?category=degurb.degurb_livcon.

- (e) Population disposant d'un arrêt de transport public accessible à pied (arrêt de bus et de tram à moins de 500 m et/ou point d'arrêt ferroviaire ou station de métro dans un rayon de 1 km) – existe déjà pour les zones urbaines⁶
- (f) Personnes occupant un emploi par temps de trajet, niveau d'éducation atteint et degré d'urbanisation⁷
- (g) Population accessible par chemin de fer en 1,5 heure/population dans un rayon de 120 km x 100⁸

Pour la marche, le vélo, les transports publics, la libre circulation, la conduite dans des conditions réalistes/encombrées:

- (h) Nombre de personnes/d'installations de service atteintes dans un seuil de temps de trajet spécifique (au niveau de la grille ou agrégé au niveau UAL/NUTS 3)
- (i) Part de la population ayant accès à au moins N installations de service dans un seuil de temps de trajet (par UAL/NUTS 3) («N» étant le nombre d'installations de service pertinentes à prendre en considération en fonction du service)
- (j) Temps de trajet nécessaire pour atteindre les N installations/personnes les plus proches (au niveau de la grille, ou agrégé au niveau UAL /NUTS 3)
- (k) Indicateur d'accessibilité Foster-Greer-Thorbecke (FGT2) comptant les individus en dessous d'un seuil de suffisance prédéfini⁹, pondéré par l'ampleur de leur déficit d'accessibilité pendant une durée de trajet donnée (40-50 min.) (au niveau de la grille ou agrégé au niveau UAL /NUTS 3)

S'agissant des dimensions de disponibilité et d'accessibilité, les éléments suivants peuvent être utiles:

- Commission européenne, *Passenger Rail Performance in Europe: Regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail*, 2021¹⁰.
- Pour le transport routier, voir Commission européenne, *Road Transport Performance in Europe*, 2018¹¹.

⁶ Voir le 8^e rapport de cohésion de la Commission européenne, *Cohesion in Europe towards 2050, eighth report on economic, social and territorial cohesion*, 2021, carte 4.7, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr.pdf.

⁷ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfsa_19plwk28/default/table?category=degurb.degurb_labour.du_lfsa.du_lfsa_19.

⁸ Voir Commission européenne: direction générale de la politique régionale et urbaine, M. Brons, H. Poelman, L. Ackermans, J. N. Ibáñez et al., *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial access indicators for passenger rail*, Office des publications de l'Union européenne, 2021.

⁹ Voir Science direct, «Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What's stopping us?», Jean Ryan et Karel Martens, septembre 2023, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792>.

¹⁰ Commission européenne: direction générale de la politique régionale et urbaine, M. Brons, H. Poelman, L. Ackermans, J. N. Ibáñez et al., *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail*, Office des publications de l'Union européenne, 2021, https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2022/passenger-rail-performance-in-europe-regional-and-territorial-accessibility-indicators-for-passenger-rail.

¹¹ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2019/road-transport-performance-in-europe (en anglais).

- European Commission, Cohesion in Europe towards 2050, eighth report on economic, social and territorial cohesion, 2021 (en anglais), voir carte 4.7¹².
- Commission européenne, *Ninth report on economic, social and territorial cohesion*, 2024¹³.
- OECD Rural Studies, «Getting to Services in Towns and Villages», *Preparing Regions for Demographic Change*, 2024, p. 13¹⁴.

Pour évaluer **la qualité et la suffisance du réseau de transport public**, les différents modes de transport public pourraient être divisés en «catégories de qualité» en fonction de la fréquence du mode de transport (par exemple, moins de 5 minutes, 5 à 10 minutes, 10 à 20 minutes, etc.) et de la distance jusqu'à l'arrêt suivant de chaque mode de transport¹⁵.

Dimension de l'adéquation des transports:

- (a) Part des stations de métro comportant des installations pour les personnes handicapées et à mobilité réduite
- (b) Nombre d'arrêts et de stations de transports publics dans la ville et la zone urbaine fonctionnelle accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite
- (c) Nombre de véhicules de transport public dans la ville et la zone urbaine fonctionnelle accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, ventilé par type de véhicule

¹² https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr.pdf (en anglais).

¹³ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion9/9CR_Report_FINAL.pdf (en anglais).

¹⁴ https://www.oecd.org/en/publications/getting-to-services-in-towns-and-villages_dfl9b88-en.html (en anglais).

¹⁵ Voir l'exemple de l'Autriche, <https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf>; <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87> (en allemand).

ANNEXE II¹⁶

SOUTIEN À LA MOBILITÉ DURABLE: EXEMPLES DE MESURES ET D'INVESTISSEMENTS CIBLÉS EFFICACES AU REGARD DES COÛTS¹⁷

- (1) Soutien axé sur les ménages à faible revenu ou à revenu intermédiaire de la tranche inférieure dans les zones géographiques mal desservies
 - Amélioration des services de transport public et ouverture de lignes d'autobus/autocar/chemin de fer dans les zones suburbaines, périurbaines et rurales principalement à faible revenu
 - Construction d'infrastructures de transport public dans des zones principalement à faible revenu; pôles de mobilité pour faciliter les échanges et connexions entre les transports publics, mobilité partagée, vélo et marche dans les zones essentiellement suburbaines, périurbaines et rurales, afin de les relier aux centres urbains

- (2) Soutien axé sur les groupes vulnérables
 - Subvention de transports spécifiques porte à porte à la demande ou de services à la demande de transport public à émissions nulles pour les groupes vulnérables
 - Programmes de bons à valoir pour les abonnements aux transports publics locaux et aux systèmes de mobilité partagée (y compris les vélos, les vélos électriques et les trottinettes) destinés aux groupes vulnérables
 - Amélioration de l'accessibilité des transports publics pour les personnes handicapées grâce à l'installation de rampes d'accès, d'ascenseurs et d'annonces audio
 - Construction de pistes cyclables sécurisées, de parkings à vélos sécurisés et de stations de partage de vélos et de points d'attache sécurisés à proximité des écoles, des centres pour la jeunesse et des universités
 - Systèmes de crédit-bail social pour les véhicules à émissions nulles, destinés aux ménages, aux microentreprises et aux autres usagers vulnérables des transports, et infrastructures de recharge correspondantes

- (3) Amélioration des transports publics (accessibles à tous) combinée à des régimes de soutien financier en faveur des groupes vulnérables

¹⁶ Complétant la publication de la Commission européenne (Commission européenne: direction générale de l'action pour le climat, V. Ludden, A.-M. Laine, et al., Support for the implementation of the Social Climate Fund - Note on good practices for cost-effective measures and investments, Office des publications de l'Union européenne, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067>), ainsi que la communication de la Commission «Orientations relatives aux plans sociaux pour le climat», C(2025) 881 final du 5.3.2025, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597.

¹⁷ Les mesures et les investissements sont tous éligibles au titre du Fonds social pour le climat. En fonction de la situation dans chaque État membre.

- Achat de bus ou de véhicules sur rails à émissions nulles¹⁸ dans les quartiers urbains, suburbains et périurbains mal desservis, combiné à des bons à valoir/portefeuilles de mobilité numérique pour les usagers vulnérables des transports
- Mise en place de services de transport à la demande à émissions nulles dans les zones dépourvues de services de transport public adéquats ou pour la connexion du dernier kilomètre, éventuellement combinés à des bons à valoir/portefeuilles de mobilité numérique pour les usagers vulnérables des transports
- Investissements dans des infrastructures destinées à la marche et au vélo, combinés à des systèmes de vélos partagés et/ou à des subventions pour l'achat, la location à long terme et/ou le crédit-bail de vélos, de vélos électriques et de vélos-cargos pour les groupes vulnérables
- Programmes subventionnés de partage de véhicules à émissions nulles ou programmes de location pour les ménages à faibles revenus, combinés à des investissements dans des infrastructures publiques de recharge

¹⁸ Véhicules légers sur rails à émissions nulles qui permettent l'utilisation d'infrastructures existantes moyennant une modernisation nulle ou minimale, conjuguée à une augmentation de la fréquence des services fournis.