

BAROMÈTRE

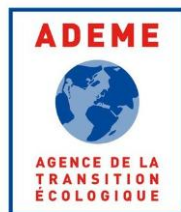
des Mobilités du Quotidien



Rapport Familles monoparentales

Édition 2026

En partenariat avec :



La Macif,
c'est vous.

keolis



LES FAMILLES MONOPARENTALES

Ce rapport présente les perceptions et pratiques des personnes en situation de monoparentalité, et les compare à celles de l'ensemble de la population.

On parle de parent de **famille monoparentale** pour qualifier un parent qui vit sans conjoint avec un ou plusieurs de ses enfants dans le même logement la majorité du temps. Par simplification, ces parents seront appelés « familles monoparentales » et non « parents de familles monoparentales » dans ce rapport.

En 2023, **23 % des enfants mineurs vivent dans une famille monoparentale**, soit près d'un enfant sur quatre et environ **3,2 millions d'enfants**. En 2022, près de **2 millions de parents** sont ainsi à la tête d'une famille monoparentale avec un ou plusieurs(s) enfant(s) mineur(s), soit environ **4 % de la population adulte**, une part en progression constante ces trente dernières années.

La monoparentalité concerne très majoritairement des femmes : parmi les enfants vivant dans ces familles, **plus de huit sur dix résident avec leur mère**. Les mères seules avec leurs enfants constituent donc le profil largement majoritaire de cette population. Ces familles disposent en moyenne de ressources plus limitées et sont davantage exposées à la précarité. Leur **niveau de vie est inférieur de 29 % à la moyenne** et près d'une **personne sur trois** vivant dans une famille monoparentale se situe sous le seuil de pauvreté.

Avec un seul adulte pour assumer les responsabilités professionnelles, familiales et domestiques, ces familles font également face à des **contraintes d'organisation plus fortes**. Celles-ci peuvent peser directement sur leurs déplacements quotidiens, le choix de leurs modes de transport et leur accès à l'emploi, aux services ou aux activités.

Sommaire

MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

P.4

CONTEXTE ET ENJEUX

P.5



LE REGARD D'EXPERT DE L'ADEME

P.6

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE

P.9

01 Usages des mobilités au quotidien

P.9

02 Image et perception des modes de transport

P.18

03 Budget déplacement

P.26

04 Renoncements et arbitrages en matière de mobilité

P.34

05 Notoriété et recours aux dispositifs d'aide à la mobilité

P.42

06 Conclusion : mesure de précarité mobilité en 2026

P.47

Méthodologie – échantillon principal



ÉCHANTILLON D'ENSEMBLE

13 400 personnes résidant en France hexagonale et en Corse, âgées de 18 ans et plus, représentatives de cette population, dont **689 parents de familles monoparentales**.

Pour répondre aux objectifs de l'étude, les populations de certaines régions ont été surreprésentées dans l'échantillon afin de disposer d'un nombre d'interviews suffisant pour analyser les résultats au sein de chaque région (minimum 1000 interviews par région). Le poids de chaque région a ensuite été corrigé dans l'échantillon global, afin que chaque région retrouve son poids réel. **Les résultats sont donc bien représentatifs de la population d'ensemble étudiée.**

La **représentativité a été assurée au sein de chaque région et en Corse**, grâce à la **méthode des quotas**. Les échantillons sont représentatifs de chaque sous-ensemble géographique, et au global, en termes **de sexe, d'âge, de profession de l'interviewé et de catégorie d'agglomération**.

Note de lecture : tous les résultats sont exprimés en pourcentages (%)



Ce rapport a été élaboré dans le respect de la norme internationale ISO 20252 « Etudes de marché, études sociales et d'opinion ». *Ce rapport a été relu par Véronique Réfalo, Directrice Public Affairs, Ipsos bva*



MÉTHODOLOGIE

Échantillon interrogé en ligne sur système CAWI (Computer Assisted Web Interview), sur le panel d'Ipsos bva.



DATES DE TERRAIN

Du **3 au 20 février 2026**.

Les interviews ont intégralement été conduites avant les frappes aériennes des Etats-Unis et d'Israël sur l'Iran, à un moment où les prix de l'essence n'avaient pas encore augmenté.

Enquête réalisée pour :



Précision sur les rappels des résultats des précédentes éditions du baromètre, auquel il est fait référence dans certaines des parties :

Edition 2020 : Etude réalisée par L'ObSoCo pour Wimoov auprès de 4000 personnes âgées de 18 à 75 ans, représentatives de cette population.

Edition 2022 : Etude réalisée par TMO pour Wimoov auprès de 13 100 personnes âgées de 18 ans et plus, représentatives de cette population. L'enquête a été menée en ligne et au téléphone.

Edition 2024 : Etude réalisée par TMO pour Wimoov auprès de 12 387 personnes âgées de 18 ans et plus, représentatives de cette population. L'enquête a été menée en ligne et au téléphone.

Plus d'informations sur le site de Wimoov : <https://wimoov.org/barometre-des-mobilites/>

Contexte et objectifs



Des enjeux de mobilité cruciaux et interconnectés

Par leur impact sur l'environnement, le pouvoir d'achat et l'inclusion économique et sociale des individus, les déplacements et l'accès aux différentes formes de mobilité constituent un enjeu majeur et de plus en plus stratégique en France. **Cette dimension stratégique s'intensifie d'autant plus dans un contexte géopolitique instable, favorisant la hausse et la volatilité des prix du carburant.**

Plusieurs facteurs convergent pour faire de la mobilité une problématique centrale :

Un défi socio-économique pressant : Les déplacements pèsent lourdement sur le budget des ménages. Alors que le pouvoir d'achat demeure leur principale préoccupation, beaucoup peinent à financer leurs déplacements du quotidien. La fracture territoriale croissante entre zones dynamiques et territoires en déclin a renforcé les tensions autour de cette question. L'accès aux déplacements conditionne directement les opportunités en matière de soins, d'éducation, de lien social, d'emploi et de consommation, particulièrement dans les territoires ruraux et périphériques.

Un impératif environnemental urgent : La décarbonation des transports et la conception de mobilités durables constituent un besoin critique. Au-delà, il est nécessaire d'analyser notre dépendance vis-à-vis des différents modes de déplacement en intégrant les risques associés (impact environnemental, pénuries potentielles, multiplication des événements climatiques extrêmes).

LE REGARD D'EXPERT DE L'ADEME (1/2)



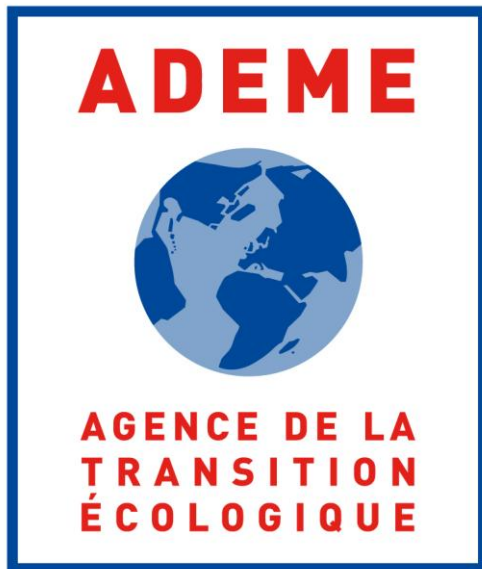
Pour les politiques de mobilité inclusive et de transition écologique, les familles monoparentales (une famille sur quatre en France, à 80% dirigée par une femme) sont une cible particulière cumulent plusieurs contraintes spécifiques : un seul revenu potentiel, un seul adulte responsable des déplacements des enfants avec un programme quotidien de mobilité contraint.

Le chiffre le plus marquant est celui d'une surreprésentation dans la précarité mobilité : 49 % des familles monoparentales sont en situation de précarité, de vulnérabilité ou de dépendance à la voiture, contre 31 % de la population française.

Cette fragilité se traduit concrètement par des renoncements quotidiens fréquents : 56 % des familles monoparentales déclarent avoir déjà renoncé à un déplacement en raison de difficultés de transport, contre 40 % dans l'ensemble de la population. Elles souhaitent pourtant davantage se déplacer : 71 % aimeraient se déplacer plus loin.



LE REGARD D'EXPERT DE L'ADEME (2/2)



L'utilisation de la voiture et les coûts qu'elle implique sont une vulnérabilité particulière : les familles monoparentales qui l'utilisent dépensent en moyenne 110 € par mois en carburant, et les hausses de prix du carburant ont un impact direct sur leurs usages et sur les arbitrages avec les autres dépenses du foyer (nourriture, loisirs, équipements).

Pour l'ADEME, le défi est d'aider les acteurs de l'accompagnement comme Wimoov à adapter et développer des parcours spécifiques vers les alternatives à la voiture qui soient abordables et adaptées aux contraintes des parents seuls. Il faut aussi sécuriser l'autonomie des enfants, avec un potentiel important du vélo et des solutions d'écomobilité scolaires.

Partie 1

Usages des mobilités au quotidien

Quelle place pour la voiture dans les mobilités en 2026 ? Comment les modes de transport varient-ils selon le lieu de résidence, le niveau de vie, l'âge et les contraintes du quotidien, et observe-t-on des fractures territoriales, générationnelles ou économiques dans l'accès et le recours aux différents modes ?

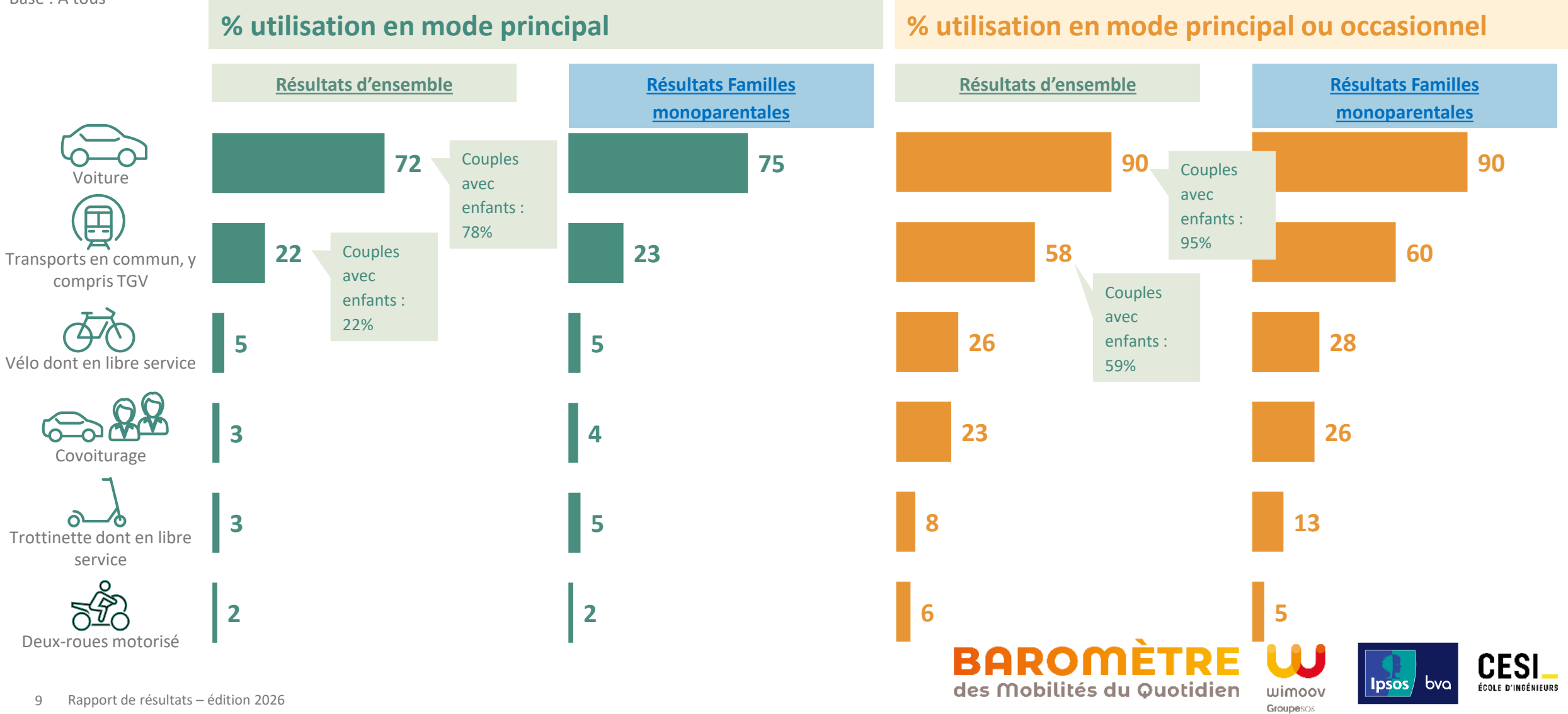
Modes de transports utilisés pour les déplacements du quotidien (Ensemble vs Familles monoparentales)

Des familles monoparentales qui empruntent un peu moins la voiture que les couples avec enfants, mais un peu plus que la population dans son ensemble

Question : Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous pour vos déplacements du quotidien ?

Plusieurs modes principaux et occasionnels possibles, total supérieur à 100%

Base : A tous



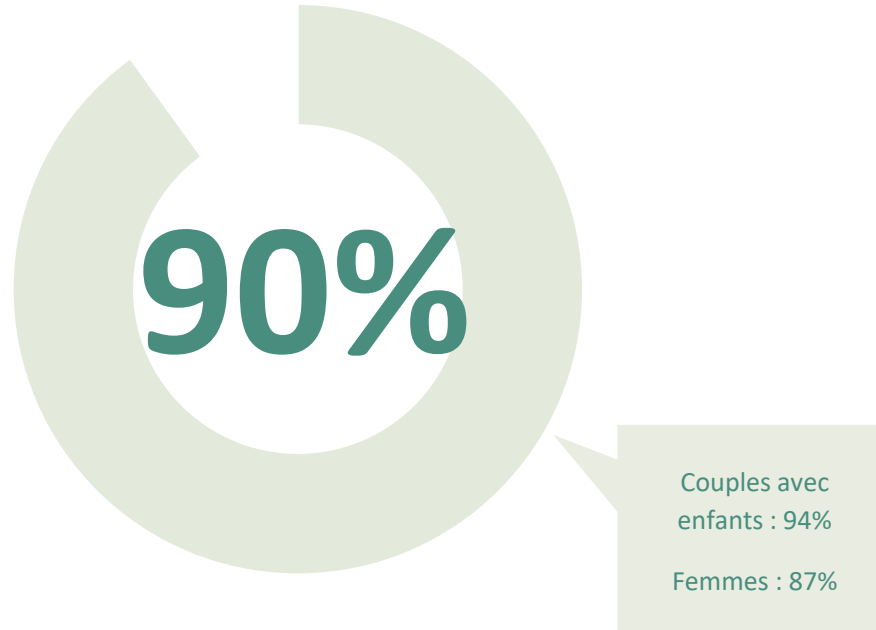
Détention du permis de conduire (Ensemble vs Familles monoparentales)

Des familles monoparentales qui ont un peu moins souvent le permis que les personnes au sein d'un couple avec enfant(s)

Question : Vous-même, disposez-vous du permis de conduire (permis B / voiture) ?

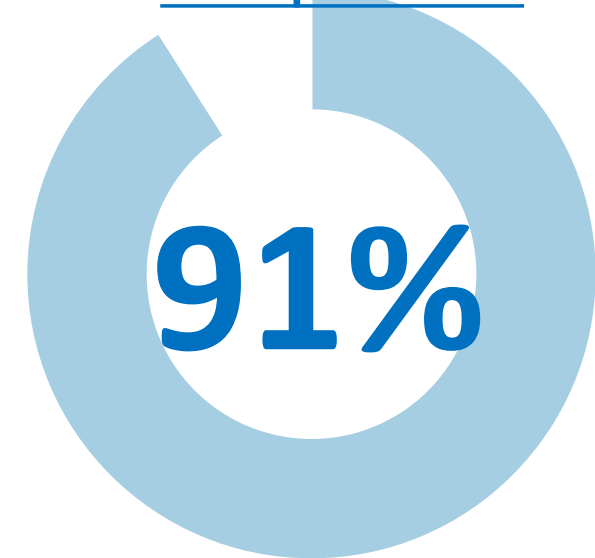
Base : A tous

Résultats d'ensemble



Des Français ont leur permis de conduire

Résultats Familles monoparentales

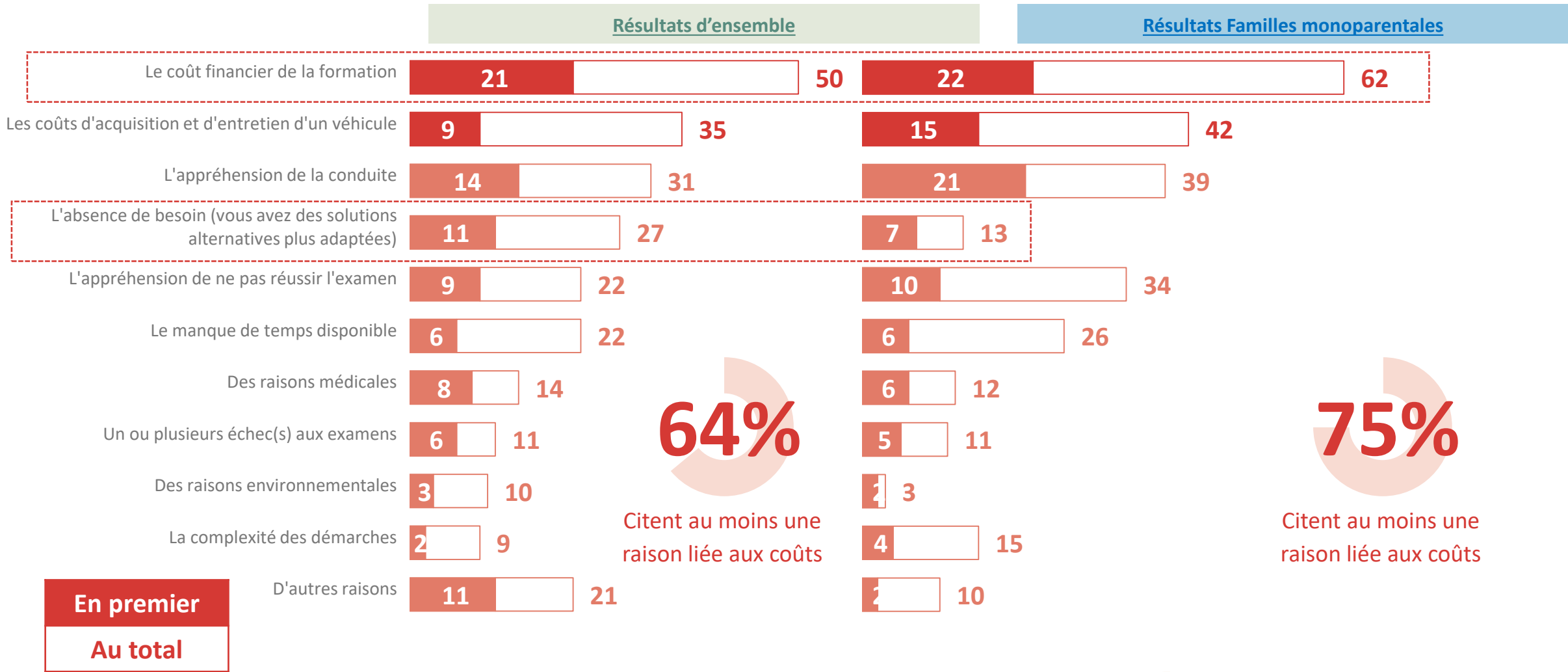


Des familles monoparentales ont leur permis de conduire

Principales raisons de ne pas avoir le permis (Ensemble vs Familles monoparentales)

Le coût de la formation : un frein très important pour les familles monoparentales qui n'ont pas le permis, et ce, malgré un besoin réel

Question : Quelles sont les principales raisons pour lesquelles vous n'avez pas le permis de conduire ?
Base : A ceux qui n'ont pas le permis de conduire – Trois réponses possibles, résultats supérieurs à 100%

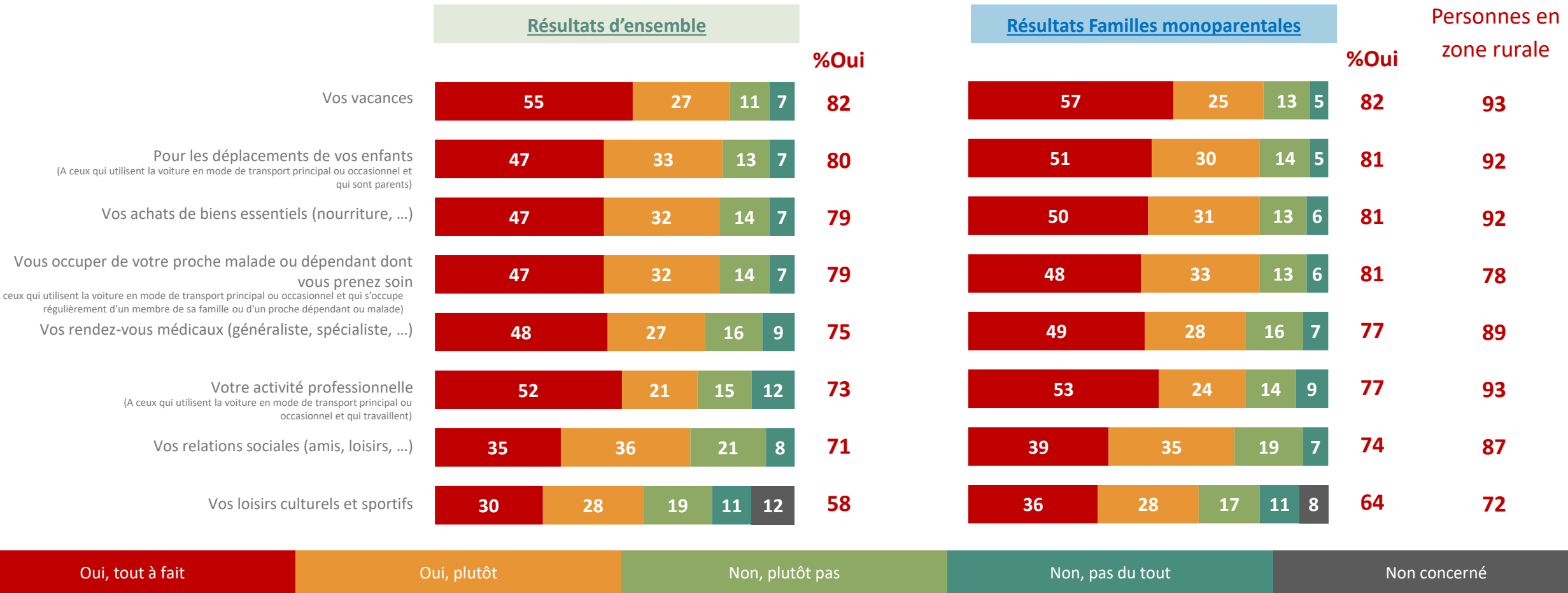


Sentiment de dépendance à la voiture (Ensemble vs Familles monoparentales)

Un sentiment de dépendance à la voiture légèrement plus prononcé chez les familles monoparentales que dans le reste de la population



Question : Avez-vous le sentiment de dépendre de votre voiture pour les activités suivantes ?
Base : A ceux qui utilisent la voiture en mode de transport principal ou occasionnel

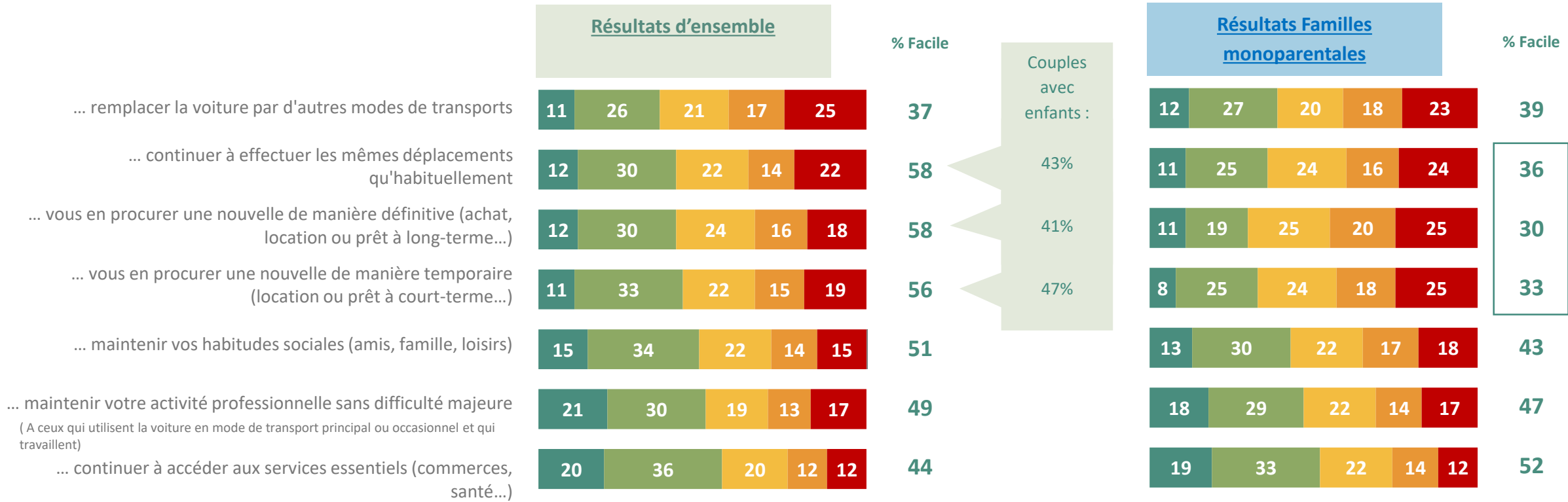


Potentiels impacts d'une panne de voiture (Ensemble vs Familles monoparentales)

En cas de panne de leur voiture, des familles monoparentales qui auraient plus de difficultés à la remplacer que la moyenne, et à continuer à se déplacer comme habituellement



Question : Imaginez que demain votre voiture ne soit plus fonctionnelle et ne puisse pas être réparée rapidement. Dans ce cas, seriez-vous en mesure de ...
Base : A ceux qui utilisent la voiture en mode de transport principal ou occasionnel



Utilisation de la voiture par les populations les plus défavorisées (Ensemble vs Familles monoparentales)

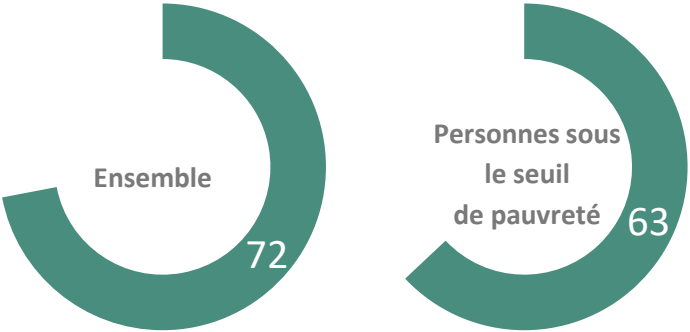
Chez les familles monoparentales, une utilisation de la voiture moins corrélée à la situation financière que dans le reste de la population

Question : Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous pour vos déplacements du quotidien ?
Base : A tous

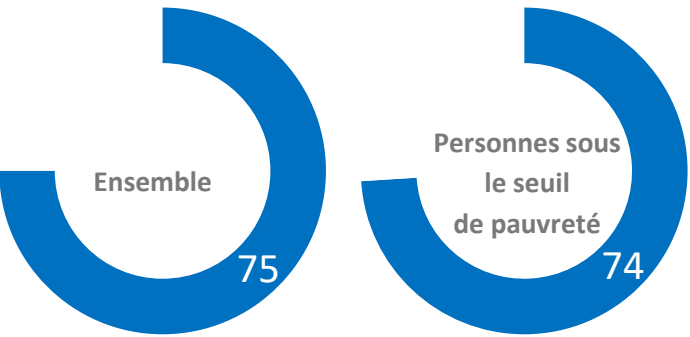


Résultats d'ensemble

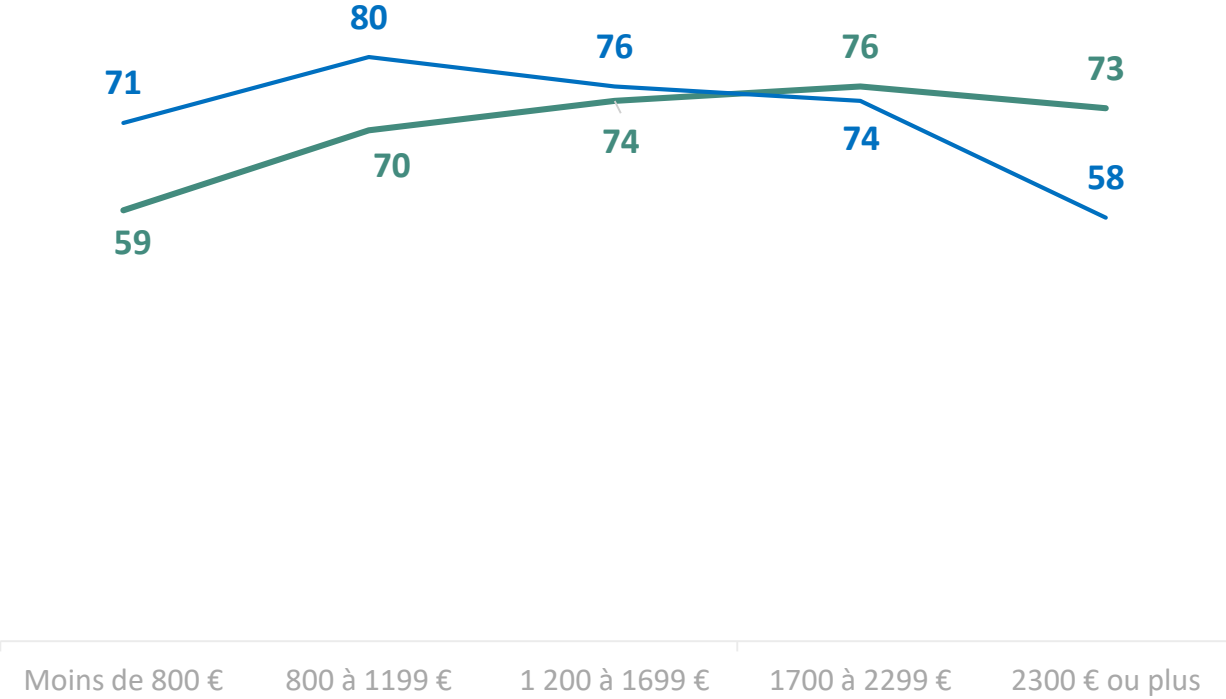
% Voiture, utilisée en mode principal, selon le profil



Résultats Familles monoparentales



% Selon le niveau de vie mensuel

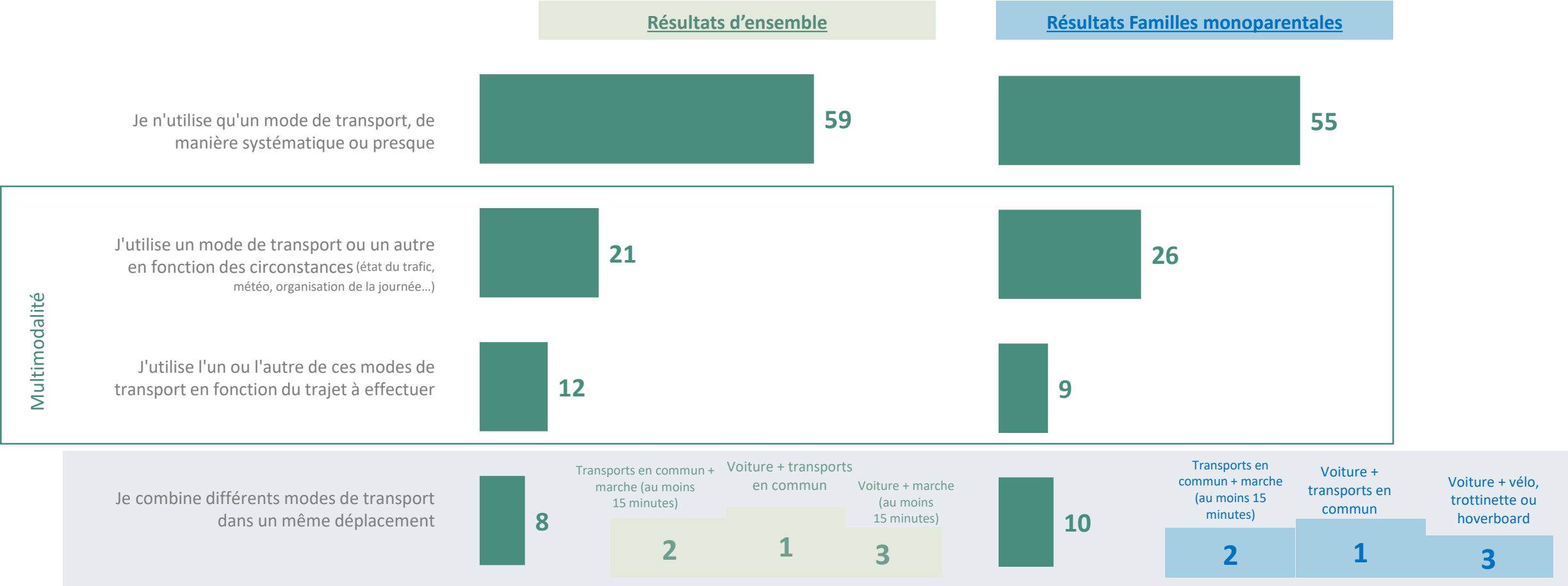


*Bases restreintes, <30 personnes

Déplacements multimodaux et intermodaux (Ensemble vs Familles monoparentales)

Des déplacements multimodaux plus courants

Question : Pour vos déplacements du quotidien en semaine, quelle est l'affirmation qui correspond le mieux à vos habitudes ?
Base : A tous



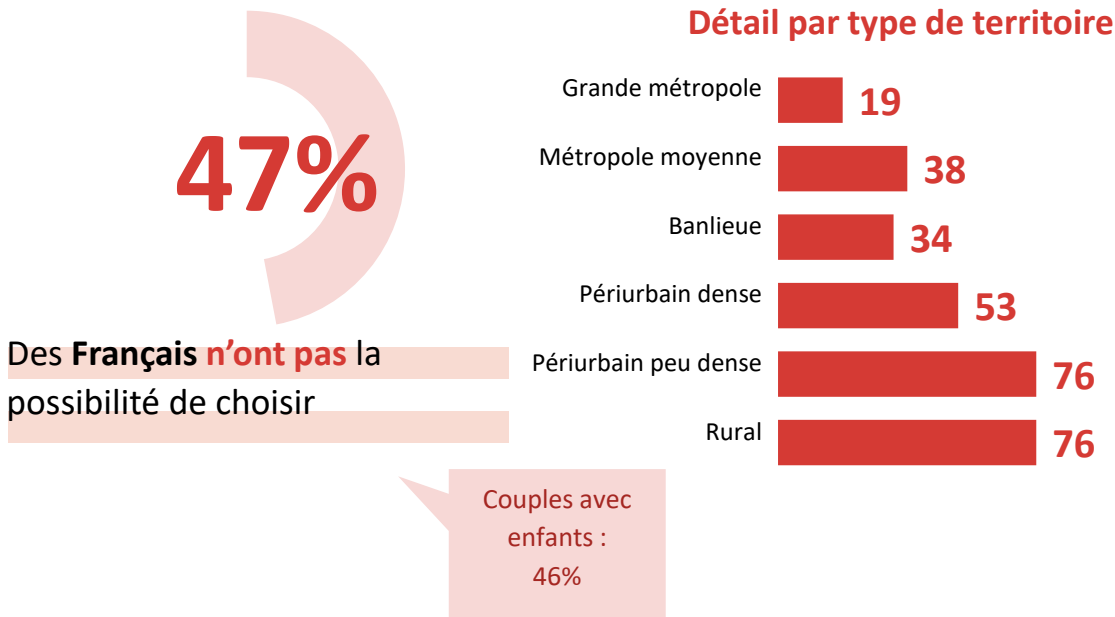
Possibilité de choisir entre plusieurs modes de transport (Ensemble vs Familles monoparentales)

Malgré tout, un sentiment d’avoir le choix entre différents modes de transport équivalent à celui de l’ensemble

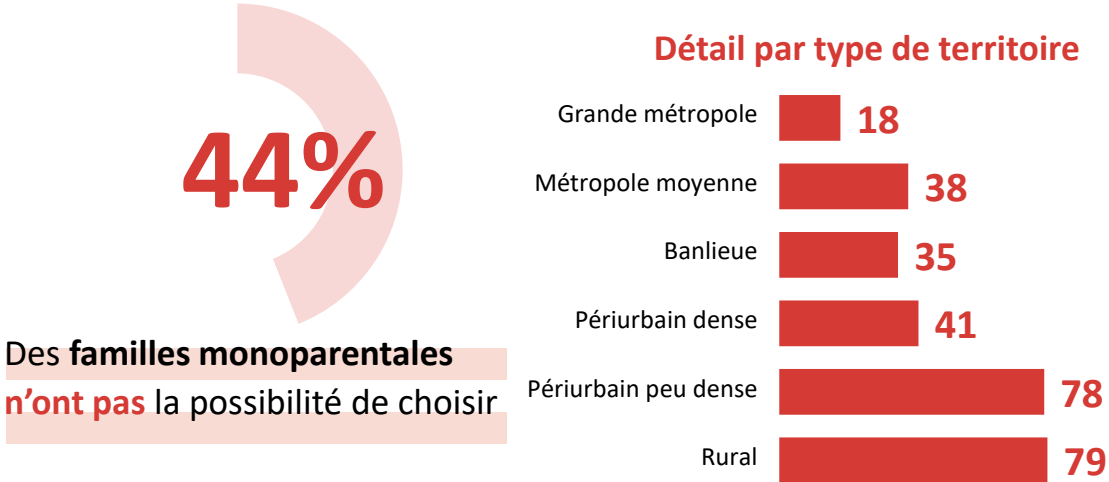
Question : Pour vos déplacements du quotidien avez-vous la possibilité de choisir entre différents modes de transport ?
Base : A tous

% Non (pas le choix entre les différents modes de transport)

Résultats d'ensemble



Résultats Familles monoparentales



En résumé

- Les familles monoparentales utilisent légèrement moins la voiture que les couples avec enfant, et combinent un peu plus les modes de transports
- En cas de panne de leur voiture, elles apparaissent beaucoup plus vulnérables que la moyenne



Partie 2

Image et perception des modes de transport

Comment les individus perçoivent-ils les différentes solutions de mobilité en termes de prix, d'efficacité, de confort et d'impact environnemental ?
Dans quelle mesure ces représentations façonnent-elles leurs pratiques réelles ?
Existe-t-il un décalage entre perception et usage effectif ?

BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien

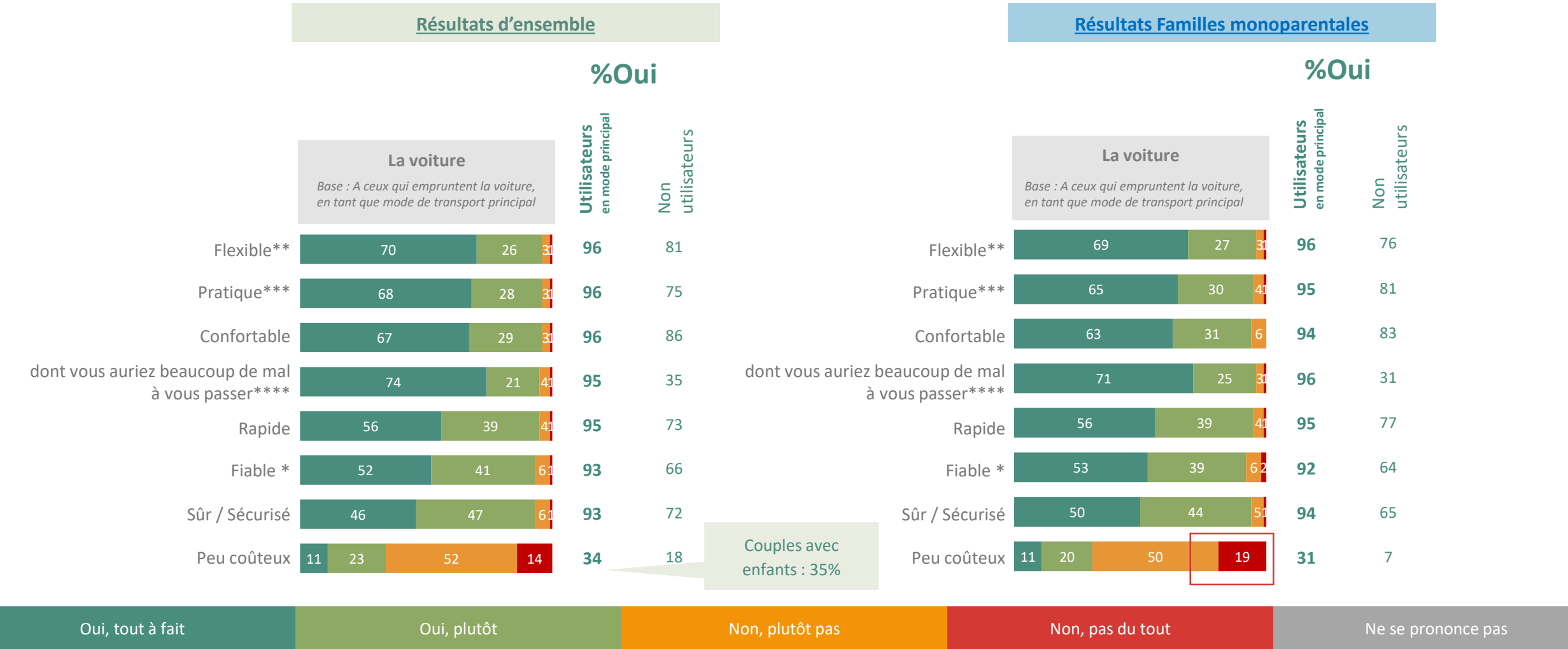


CESI
ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Image détaillée de la voiture auprès des utilisateurs (Ensemble vs Familles monoparentales)

Une image de la voiture relativement similaire même si elle est un peu plus perçue comme étant couteuse

Question : Et pour chacun des modes de déplacements suivants, diriez-vous qu'il est ...
Bases : Utilisateurs des différents modes de transports en mode principal, comparés aux non-utilisateurs



*(certitude d'arriver à l'heure, capacité à anticiper, ...) / **(possibilité de partir à tout moment, d'adapter son trajet, ...)
(facile à utiliser, facile pour se repérer) / *Un mode de déplacement dont vous auriez beaucoup de mal à vous passer personnellement

Image détaillée du vélo auprès des utilisateurs (Ensemble vs Familles monoparentales)

Question : Et pour chacun des modes de déplacements suivants, diriez-vous qu'il est ...
Bases : Utilisateurs des différents modes de transports en mode principal, comparés aux non-utilisateurs

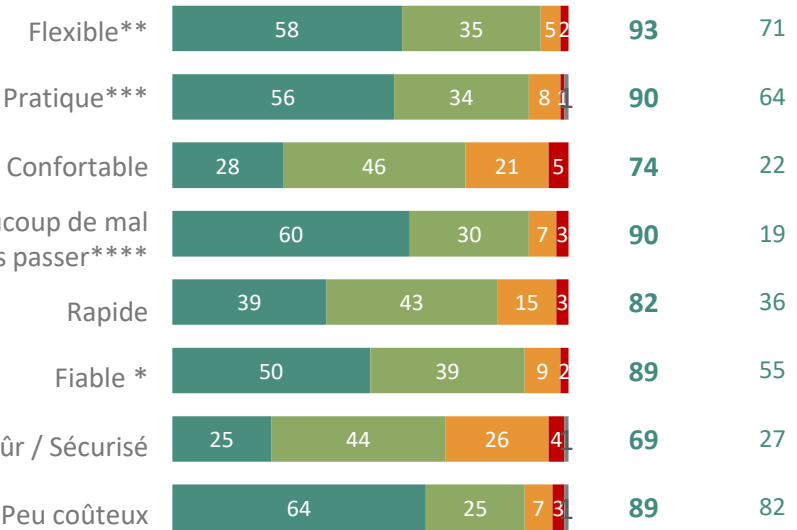
Résultats d'ensemble

%Oui

Le vélo
Base : A ceux qui empruntent le vélo, en tant que mode de transport principal

Utilisateurs
en mode principal

Non
utilisateurs



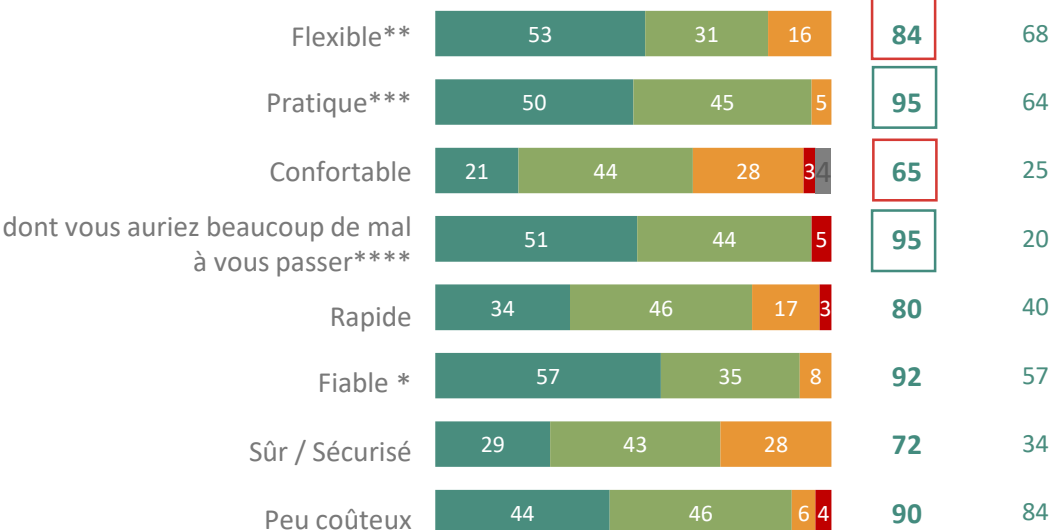
Résultats Familles monoparentales

%Oui

Le vélo
Base : A ceux qui empruntent le vélo, en tant que mode de transport principal

Utilisateurs
en mode principal

Non
utilisateurs



Oui, tout à fait

Oui, plutôt

Non, plutôt pas

Non, pas du tout

Ne se prononce pas

*(certitude d'arriver à l'heure, capacité à anticiper, ...) / **(possibilité de partir à tout moment, d'adapter son trajet, ...)
(facile à utiliser, facile pour se repérer) / *Un mode de déplacement dont vous auriez beaucoup de mal à vous passer personnellement

BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien

W
wimoov
Groupe SOS

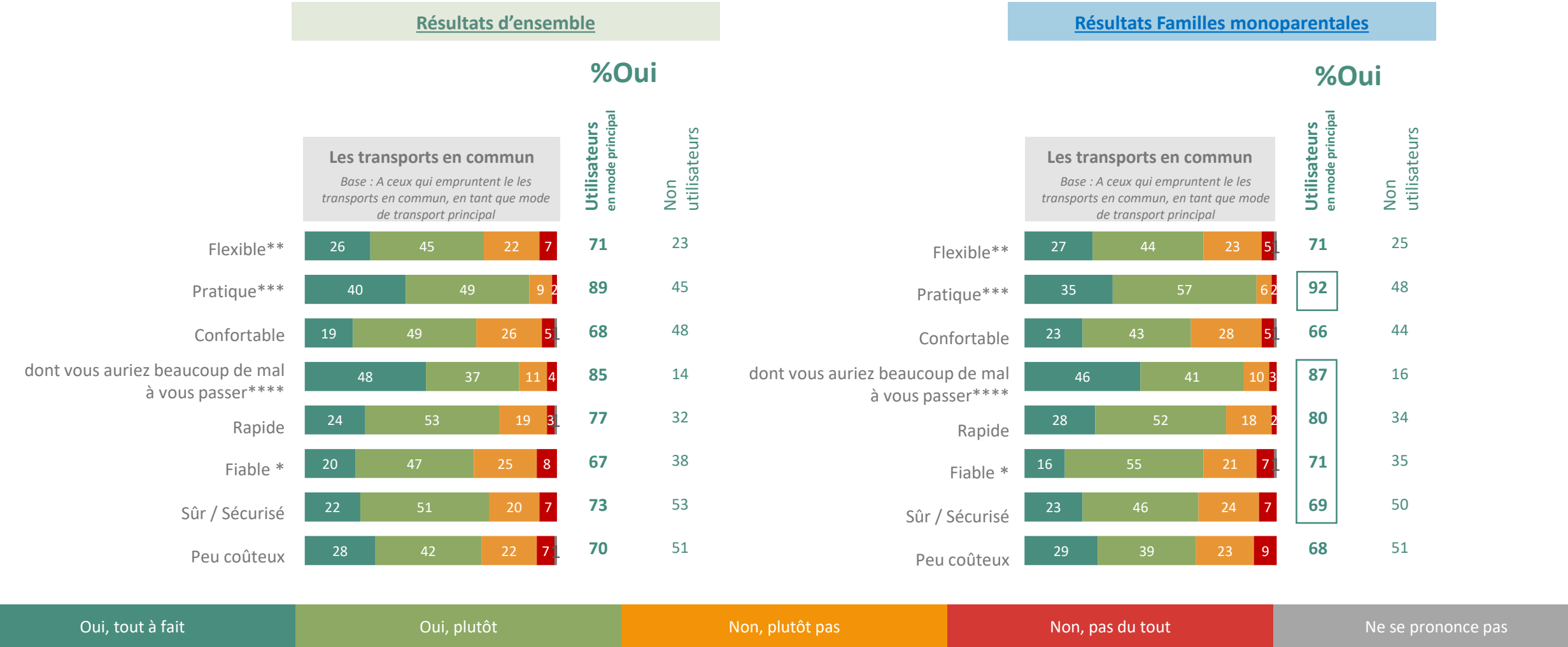
Ipsos bva

CESI
ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Image détaillée des transports en commun auprès des utilisateurs (Ensemble vs Familles monoparentales)

Une meilleure image des transports en commun que la moyenne pour les familles monoparentales

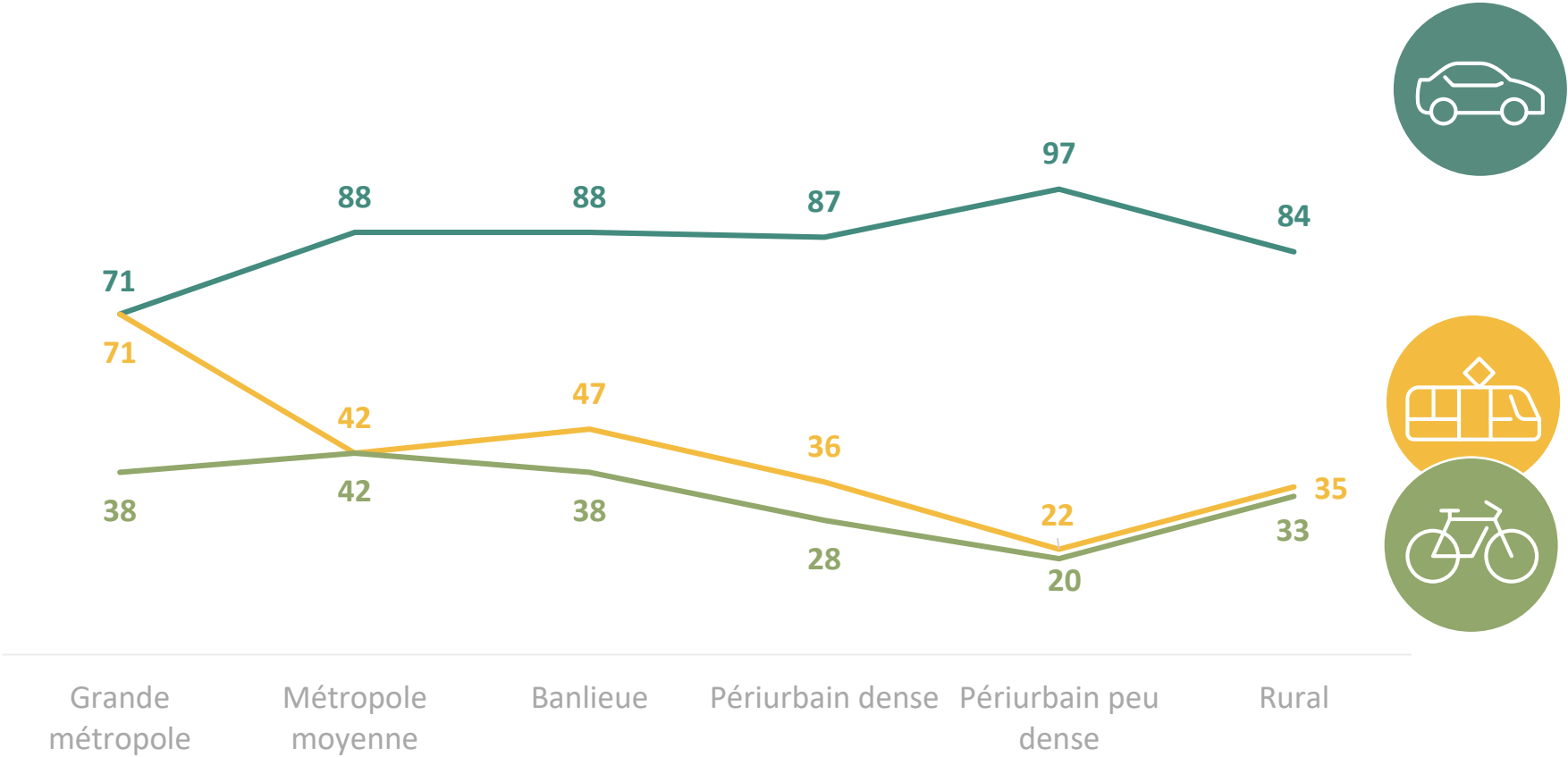
Question : Et pour chacun des modes de déplacements suivants, diriez-vous qu'il est ...
Bases : Utilisateurs des différents modes de transports en mode principal, comparés aux non-utilisateurs



Dépendance aux modes de transport, selon la densité de territoire (Familles monoparentales)

Question : Et pour chacun des modes de déplacements suivants, diriez-vous qu'il est un mode de déplacement dont vous auriez beaucoup de mal à vous passer personnellement ?
Base : A tous

% Oui selon le niveau de densité du territoire



La perception du prix des transports en commun par ses usagers (Ensemble vs Familles monoparentales)

Question : Etes-vous d'accord avec les idées suivantes ? Avec les transports en commun ...
Base : A ceux qui utilisent les transports en commun en mode de transport principal ou occasionnel

% Oui

Résultats d'ensemble

Les prix sont moins onéreux que la voiture



Couples avec enfants : 71%

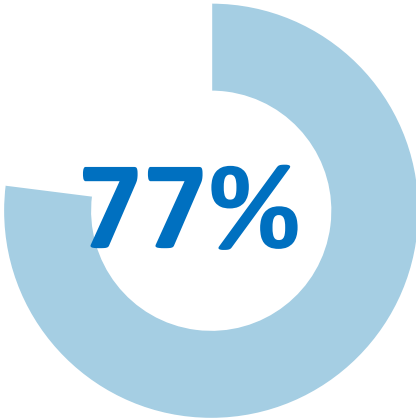
Les prix sont abordables



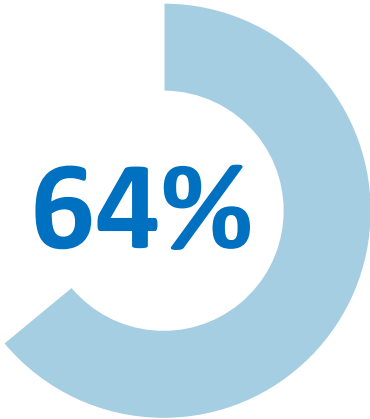
Couples avec enfants : 62%

Résultats Familles monoparentales

Les prix sont moins onéreux que la voiture



Les prix sont abordables



L'expérience utilisateur des transports en commun (Ensemble vs Familles monoparentales)

Une expérience des transports en commun plus mitigée pour les familles monoparentales

Question : Etes-vous d'accord avec les idées suivantes ? Avec les transports en commun ...
Base : A ceux qui utilisent les transports en commun en mode de transport principal ou occasionnel



En résumé

- Une image des différents modes de transports relativement similaire à celle partagée par le reste de la population, avec une image légèrement meilleure de transports en commun pour les familles monoparentales.
- Toutefois, une expérience utilisateur des transports en commun mitigée, en particulier sur la dimension du sentiment de sécurité.



Partie 3

Budget déplacement

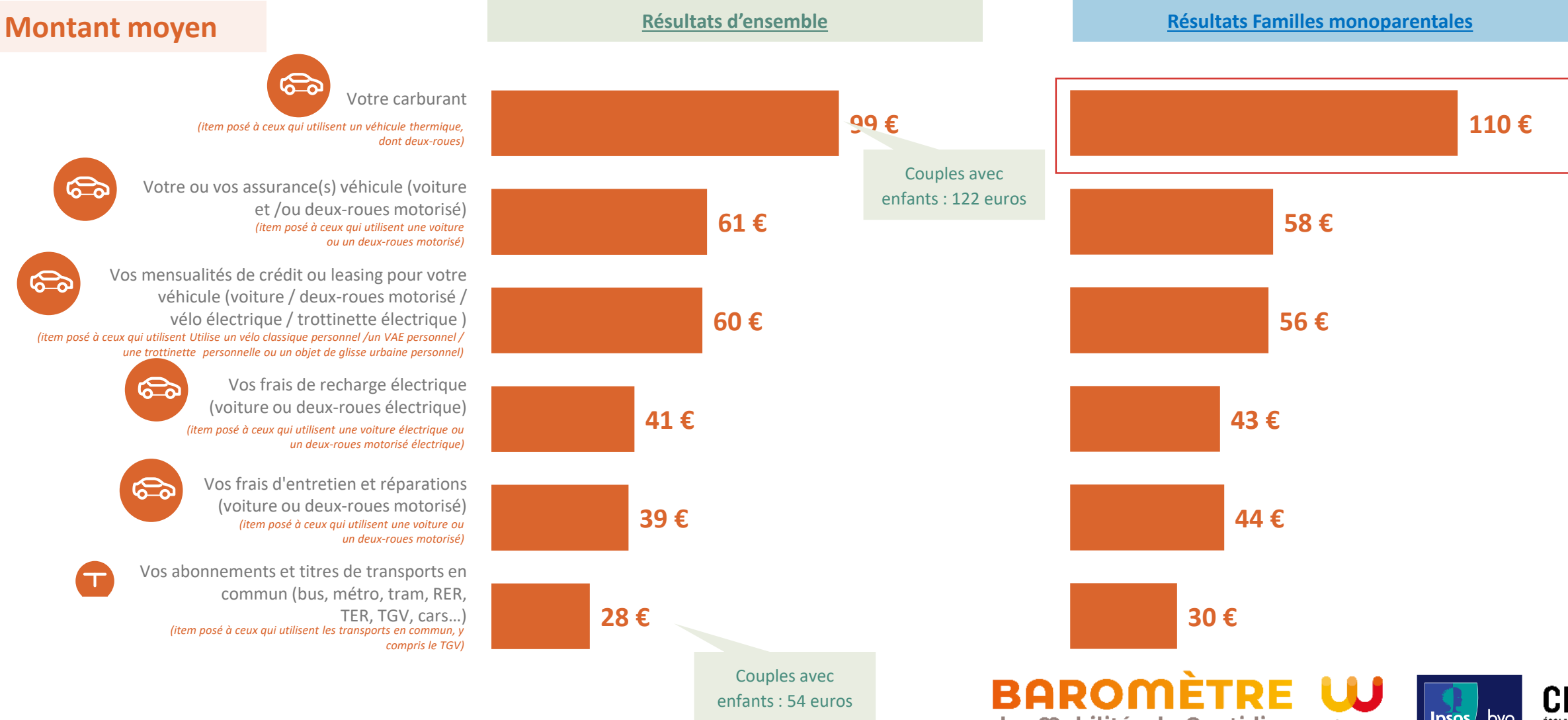
Quel poids représente la mobilité dans le budget des ménages selon leur profil socio-économique ? Quelles sont les différences de budget-mobilité selon les modes de transport utilisés en priorité ?



Montant moyen pour les déplacements du quotidien, par type de frais (Ensemble vs Familles monoparentales) 1/2

Des montants de carburants inférieurs à ceux des couples avec enfants mais très supérieurs à la moyenne

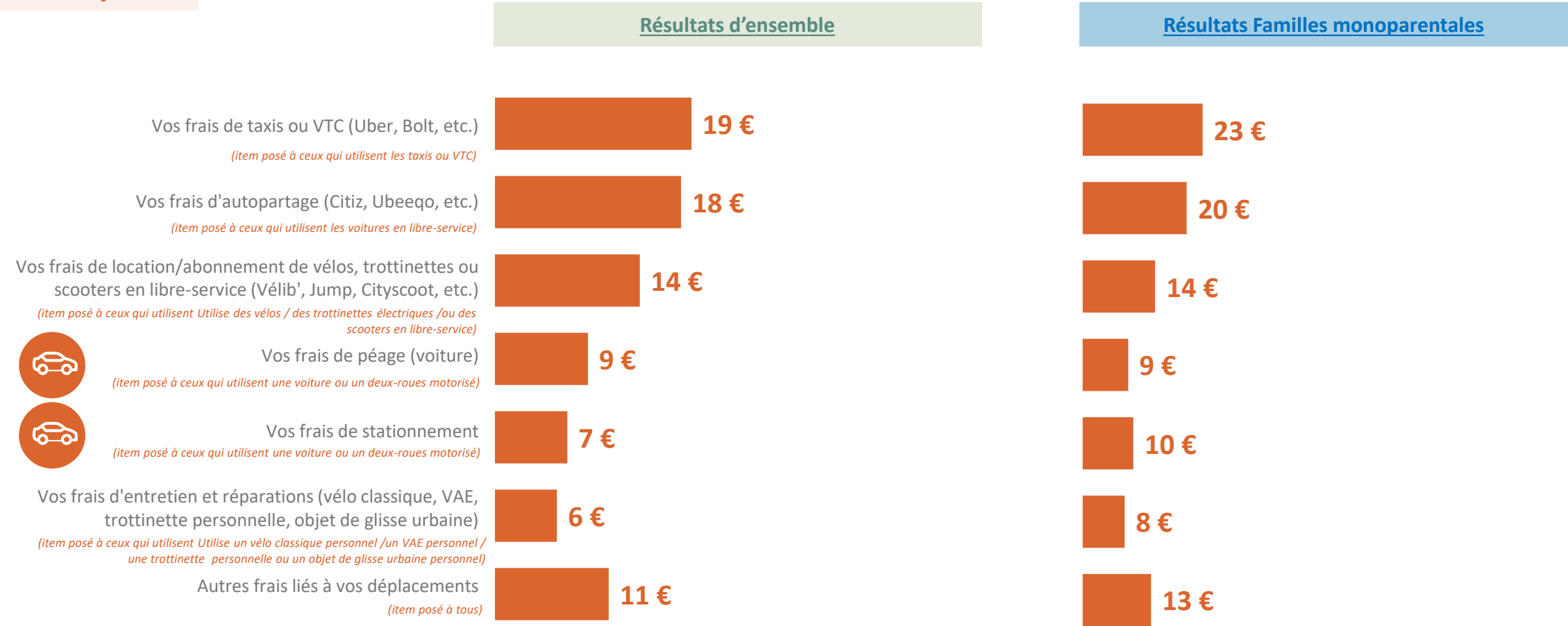
Question : Combien dépensez-vous en moyenne par mois pour vos déplacements du quotidien pour les frais de transports suivants :
Base : A tous



Montant moyen pour les déplacements du quotidien, par type de frais (Ensemble vs Familles monoparentales) 2/2

Question : Combien dépensez-vous en moyenne par mois pour vos déplacements du quotidien pour les frais de transports suivants :
Base : A tous

Montant moyen



Montant moyen pour les déplacements du quotidien – Total (Ensemble vs Familles monoparentales)

Question : Combien dépensez-vous en moyenne par mois pour vos déplacements du quotidien pour les frais de transports suivants :
Base : A tous

Montant moyen total

Résultats d'ensemble

225 €

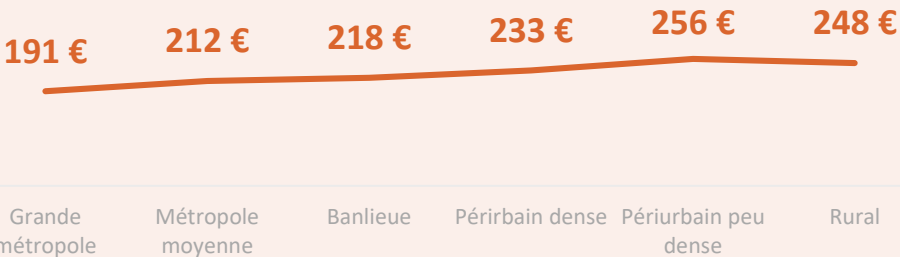
Couples avec
enfants : 271 euros

c'est le prix dépensé en moyenne par mois par les Français pour leurs déplacements du quotidien (hors frais d'achat du véhicule)

Moyenne dépensée selon les modes de transport principaux utilisés (hors frais d'achat du véhicule)



Selon le type de territoire



Résultats Familles monoparentales

229 €

c'est le prix dépensé en moyenne par mois les familles monoparentales pour leurs déplacements du quotidien (hors frais d'achat du véhicule)

Moyenne dépensée selon les modes de transport principaux utilisés (hors frais d'achat du véhicule)



Selon le type de territoire



Montant moyen pour les déplacements du quotidien, selon le niveau de vie (Ensemble vs Familles monoparentales)

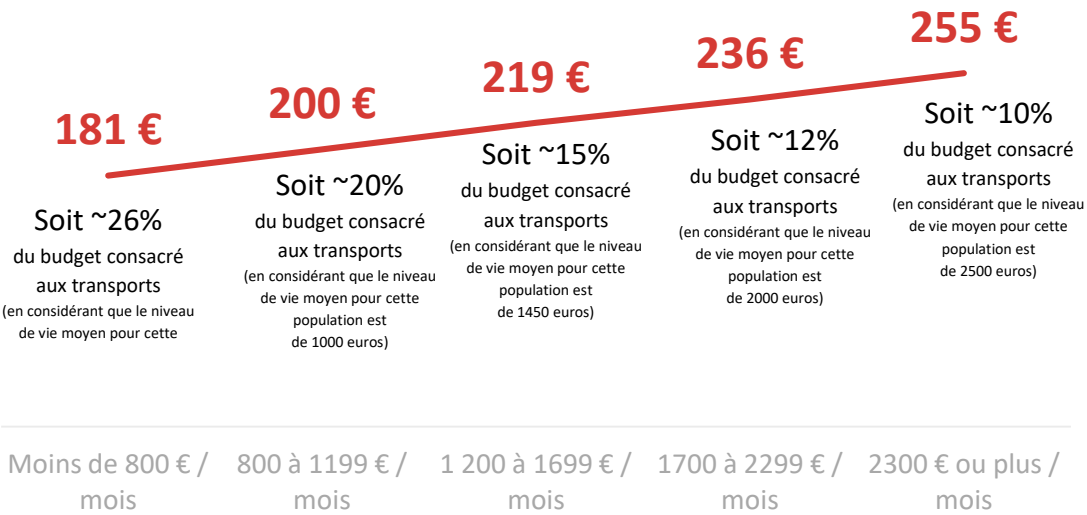
Question : Combien dépensez-vous en moyenne par mois pour vos déplacements du quotidien pour les frais de transports suivants :
Base : A tous

Montant moyen total

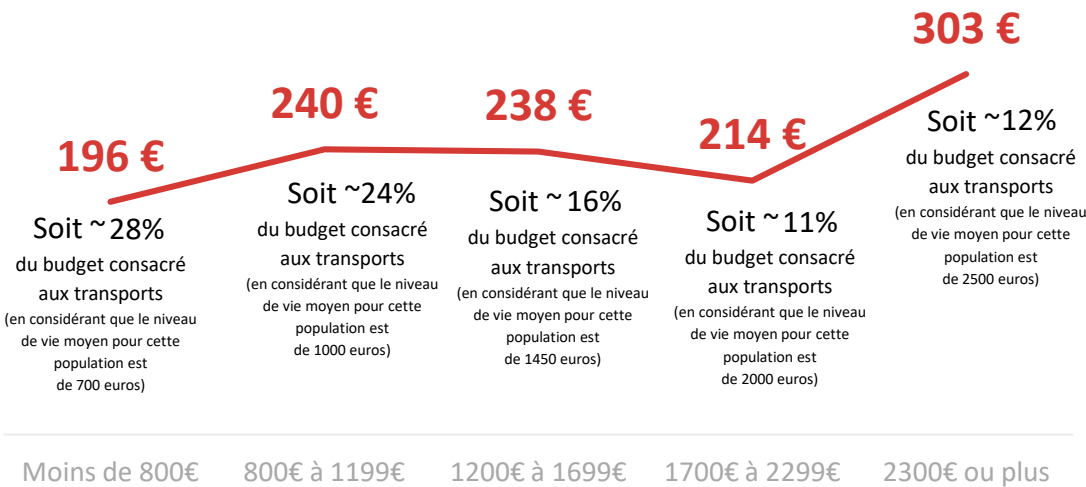
Résultats d'ensemble	
Ensemble	Personnes sous le seuil de pauvreté
225 €	192 €

Résultats Familles monoparentales	
Ensemble	Personnes sous le seuil de pauvreté
229 €	211 €

% selon le niveau de vie



% selon le niveau de vie



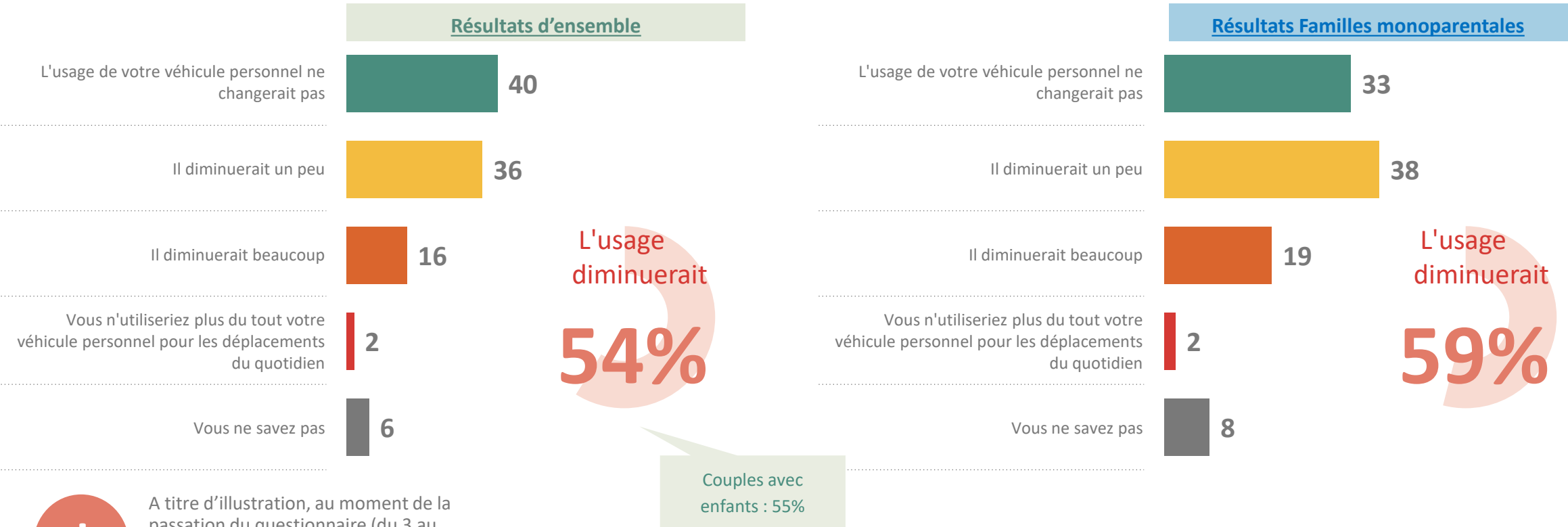
*s'occupent régulièrement (au moins quelques jours par mois ou plusieurs semaines d'affilées dans l'année) d'un membre de votre famille ou d'un proche dépendant ou malade

Impact d’une augmentation des prix du carburant sur les usages (Ensemble vs Familles monoparentales) /+30 centimes (+15%)

Un impact plus fort sur les familles monoparentales

Question : Imaginons que demain le prix du litre de carburant augmente encore de [...]. Quel impact cette hausse du prix du carburant aurait-elle sur l'usage que vous faites de votre voiture personnelle / de votre deux roues-motorisé pour les déplacements du quotidien ?
Base : A ceux qui ont un véhicule thermique et pas de voiture électrique

30 centimes (+15%) – Posé à la moitié de l’échantillon



A titre d’illustration, au moment de la passation du questionnaire (du 3 au 20 février), le prix du sans plomb 95 était d’environ 1 euro 70 / litre.

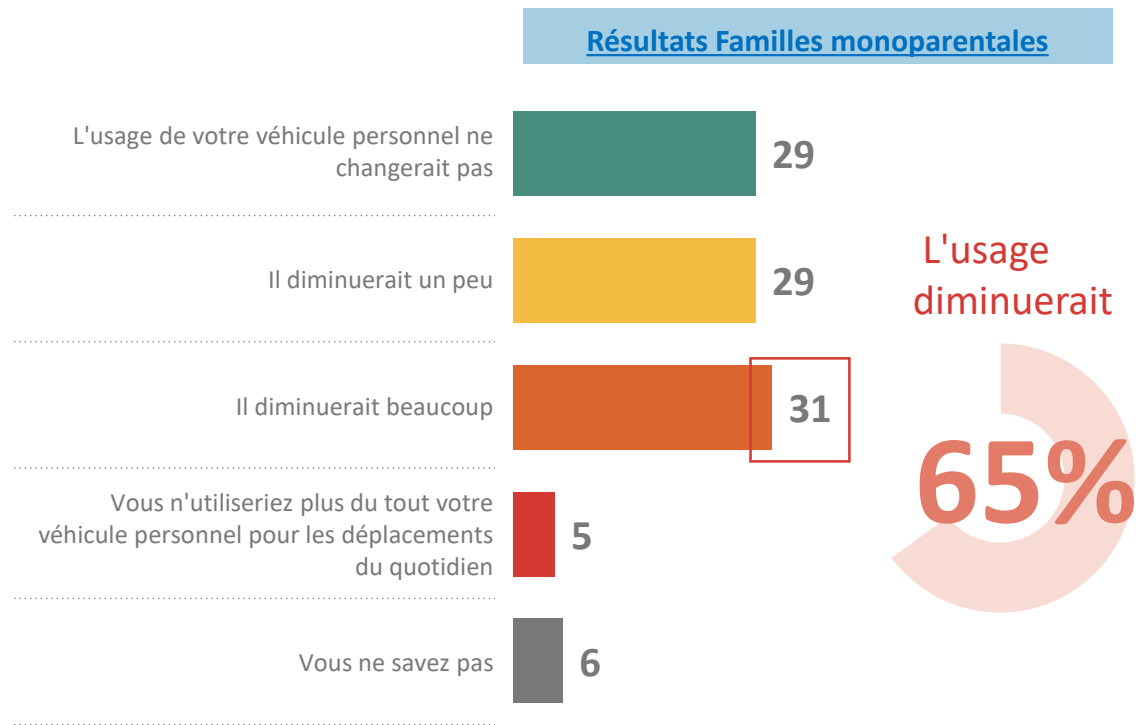
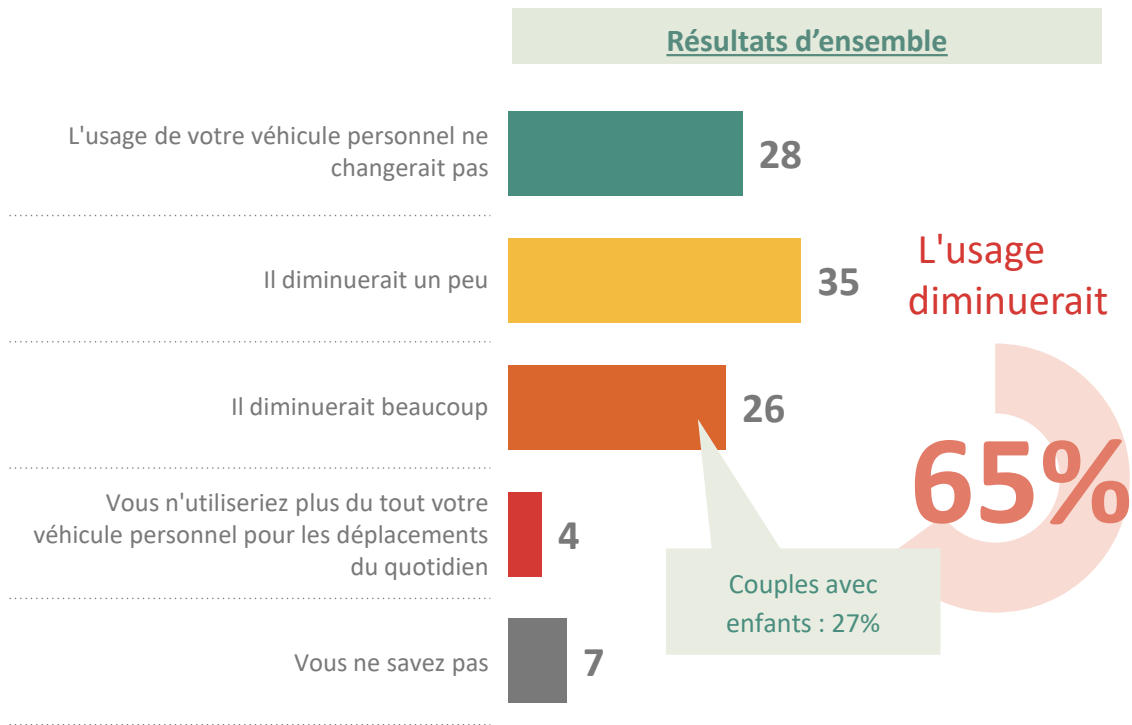
Impact d'une augmentation des prix du carburant sur les usages (Ensemble vs Familles monoparentales) /+1 euro (+50%)

Un impact plus fort sur les familles monoparentales

Question : Imaginons que demain le prix du litre de carburant augmente encore de [...]. Quel impact cette hausse du prix du carburant aurait-elle sur l'usage que vous faites de votre voiture personnelle / de votre deux roues-motorisé pour les déplacements du quotidien ?

Base : A ceux qui ont un véhicule thermique et pas de voiture électrique

1 euro (+50%) – Posé à la moitié de l'échantillon

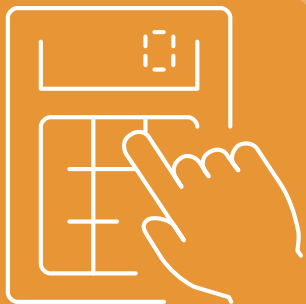


A titre d'illustration, au moment de la passation du questionnaire (du 3 au 20 février), le prix du sans plomb 95 était d'environ 1 euro 70 / litre.

En résumé

Les coûts du carburant représentent un poste de dépense très important pour les familles monoparentales. En moyenne, celles qui utilisent une voiture dépensent 110 euros par mois uniquement pour couvrir ces frais. C'est un peu moins que ce que dépensent les couples avec enfants, et davantage que la moyenne observée tous profils confondus.

Conséquence directe : l'impact d'une augmentation des prix du carburant aurait un impact plus prononcé sur ces familles que les autres.



Partie 4

Renoncements et arbitrages en matière de mobilité

Au-delà de l'insatisfaction, combien d'individus renoncent à des déplacements essentiels (travail, santé, loisirs, vie sociale) ? Quels sont les motifs de ces renoncements : coût, accessibilité, temps de trajet ? Quelles inégalités ces arbitrages révèlent-ils ?

BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien

W
wimoov
GroupesOS

Ipsos **bva**

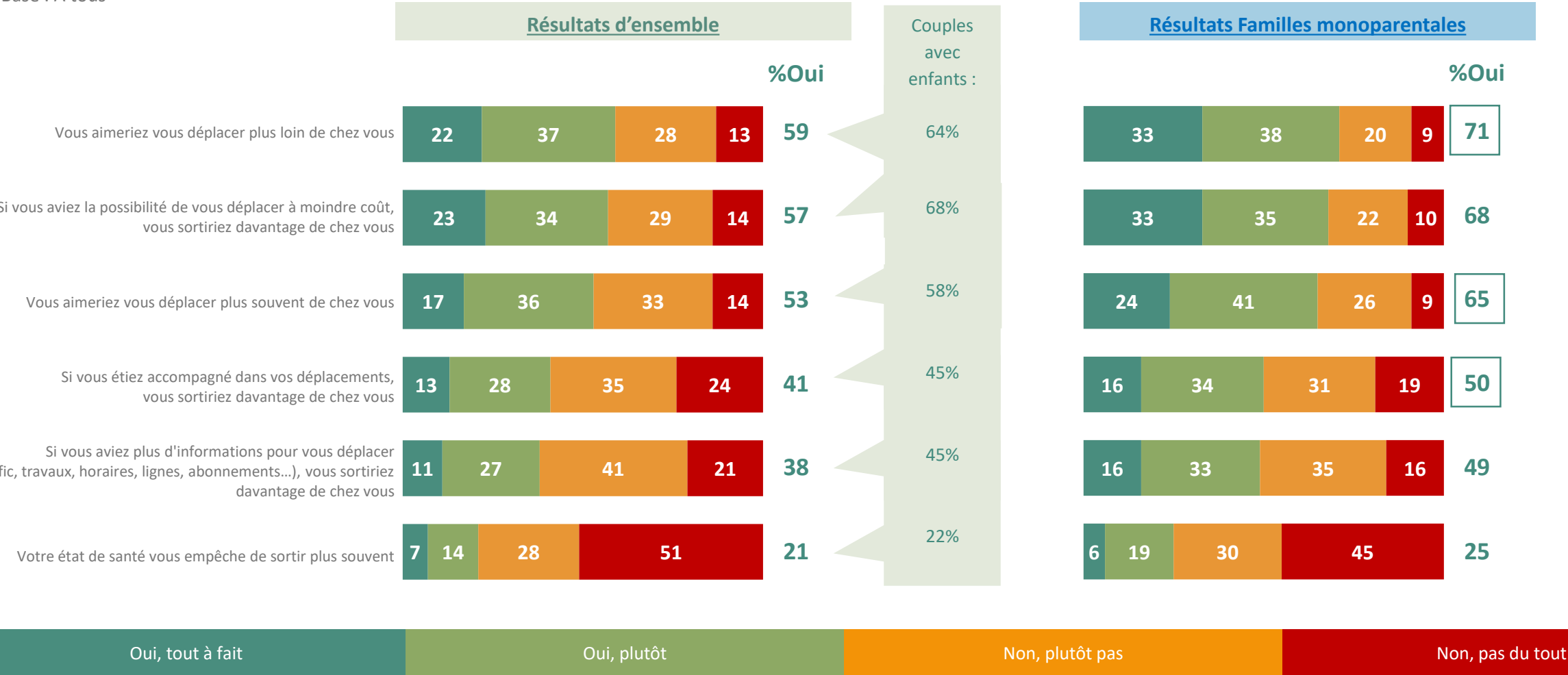
CESI
ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Souhaits de déplacements et contraintes empêchant de le faire davantage (Ensemble vs Familles monoparentales)

Les familles monoparentales : des familles qui se restreignent particulièrement dans leurs déplacements

Question : Et personnellement, diriez-vous que ...

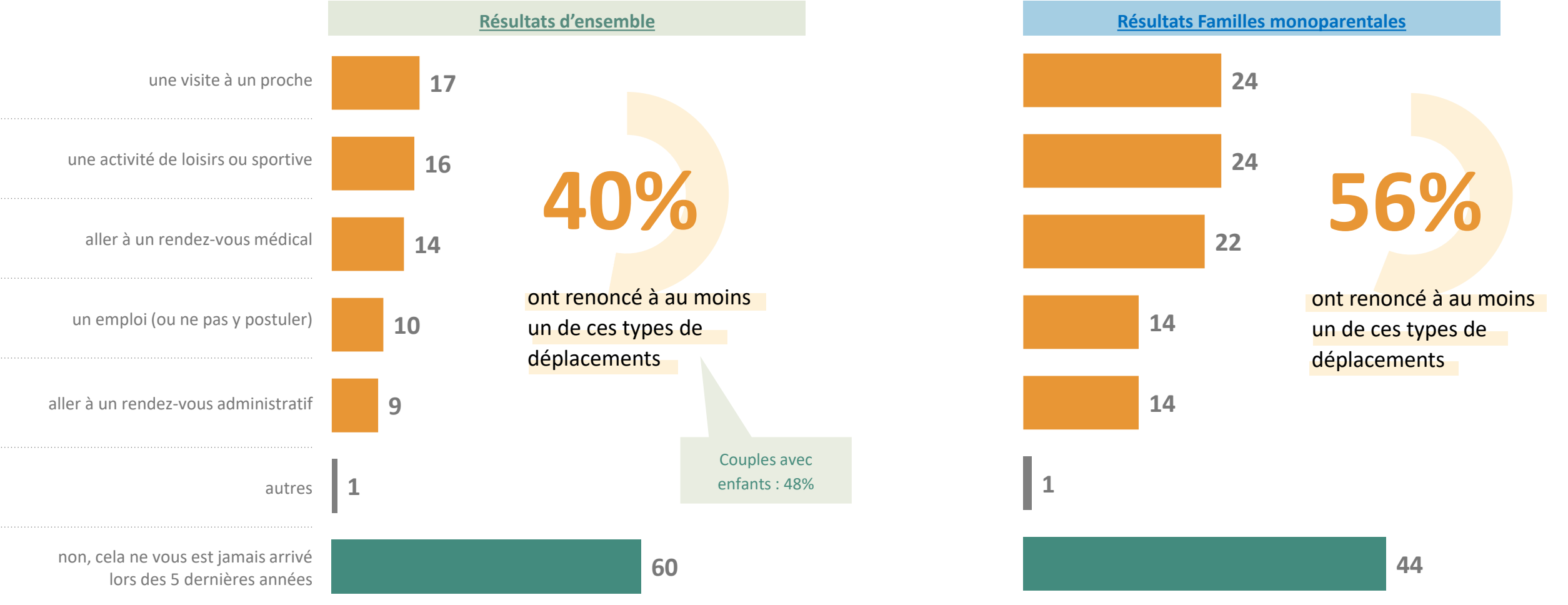
Base : A tous



Les renoncements de déplacements au cours des cinq dernières années (Ensemble vs Familles monoparentales)

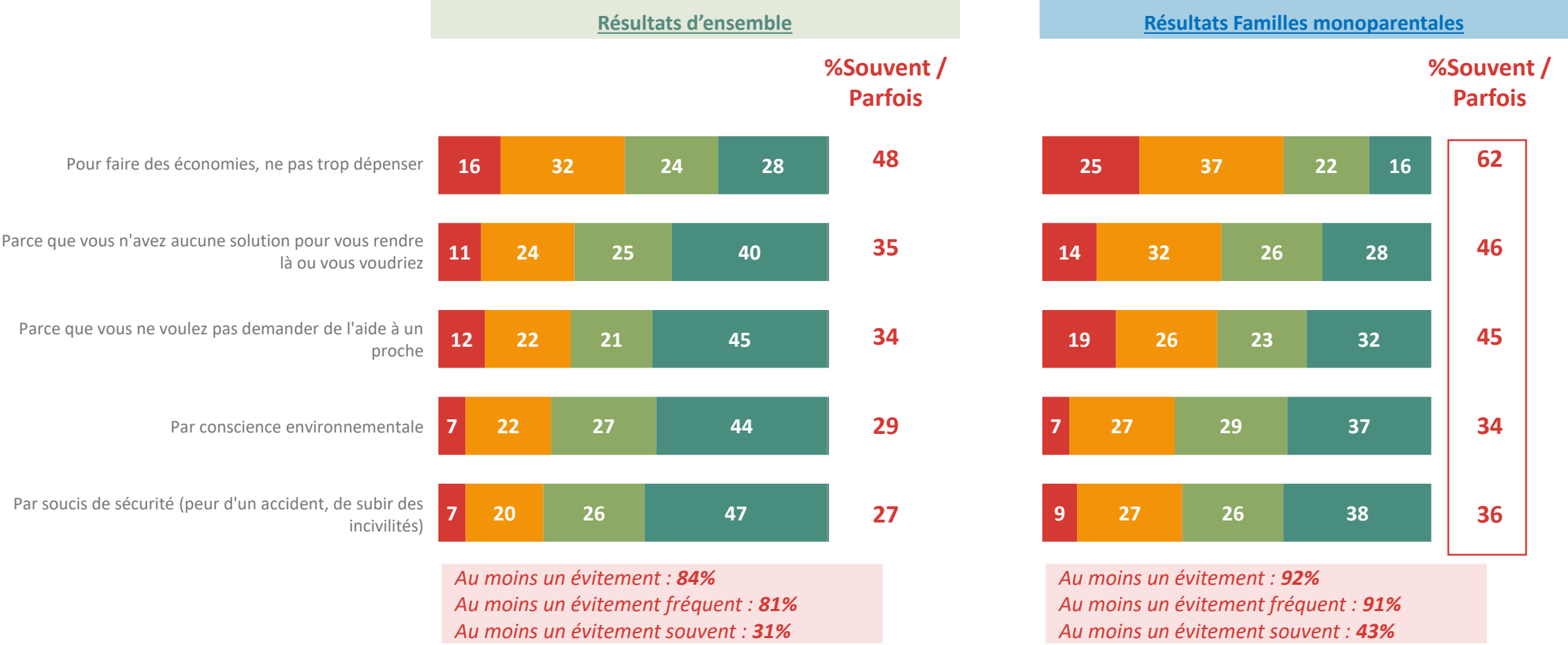
Des renoncements plus courants pour les familles monoparentales

Question : Lors des 5 dernières années, vous est-il déjà arrivé de renoncer à faire un déplacement du quotidien en raison de difficultés de transport ou de mobilité pour ...
Base : A tous



Raisons de renoncer à un déplacement (Ensemble vs Familles monoparentales)

Question : Au quotidien, vous arrive-t-il d'éviter de vous déplacer pour chacune des raisons suivantes ?
Base : A tous



Souvent

Parfois

Rarement

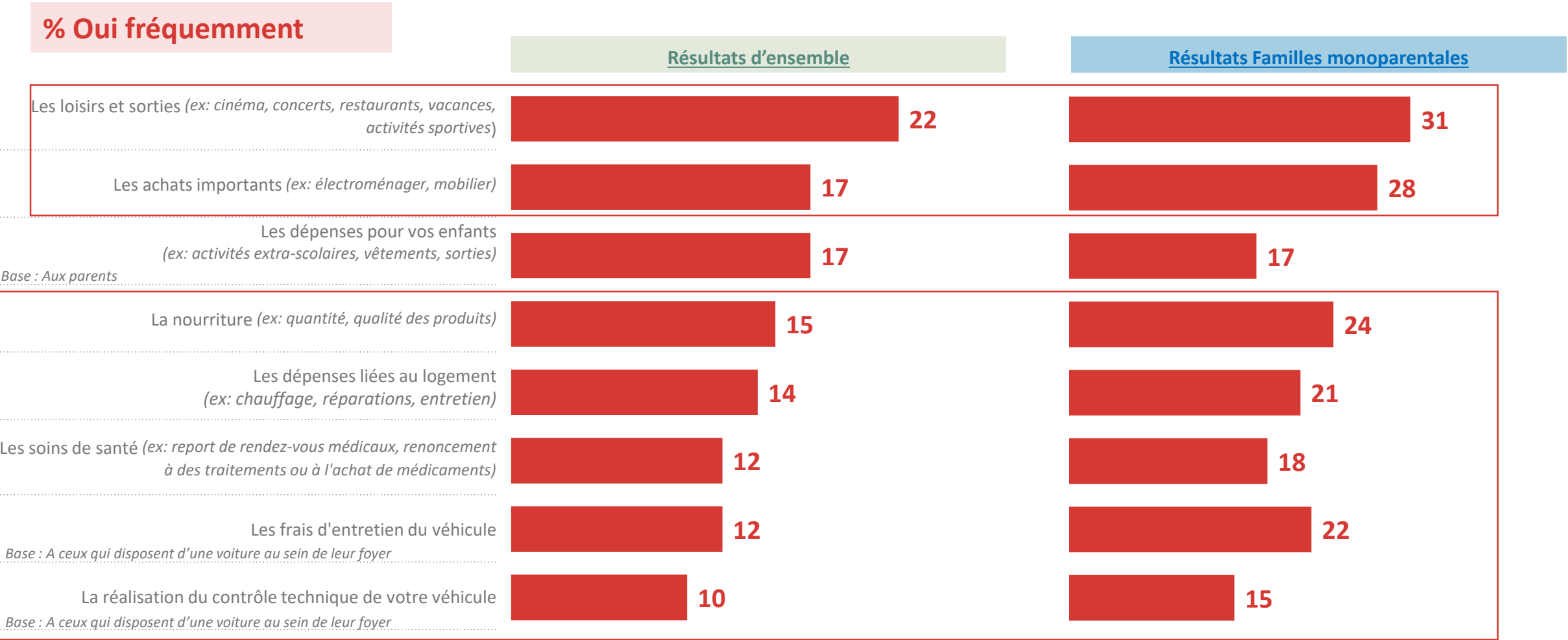
Jamais

Privations pour financer sa mobilité (Ensemble vs Familles monoparentales)

Des familles monoparentales qui renient plus que la moyenne sur toutes leurs dépenses... sauf sur les dépenses pour leurs enfants

Question : Au cours des 12 derniers mois, vous est-il déjà arrivé de réduire vos dépenses dans les postes suivants, pour pouvoir continuer à payer vos trajets du quotidien (essence, tickets, assurance, voiture ...) ?

Base : A tous



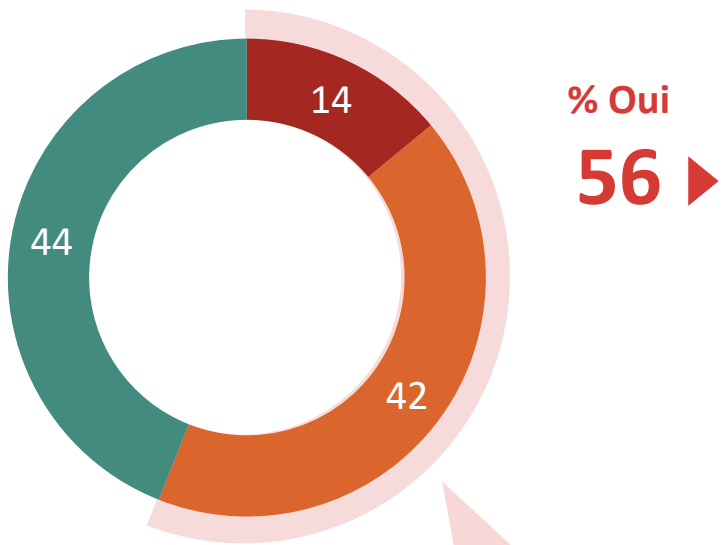
Base : Aux parents

Base : A ceux qui disposent d'une voiture au sein de leur foyer

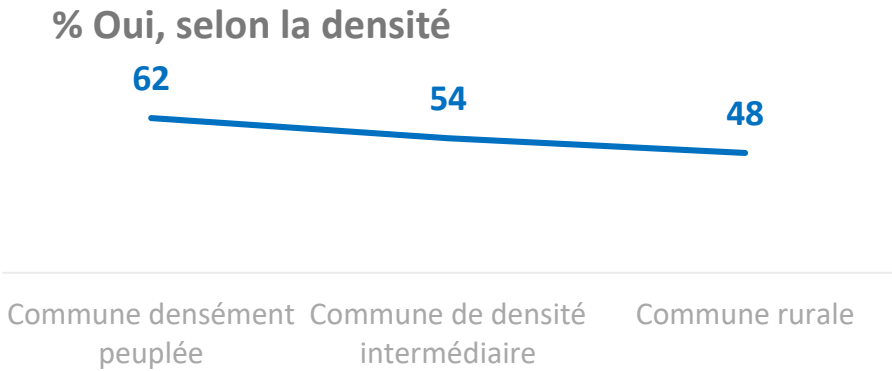
Base : A ceux qui disposent d'une voiture au sein de leur foyer

Evitements de modes ou d'itinéraires liés à la sécurité (Familles monoparentales)

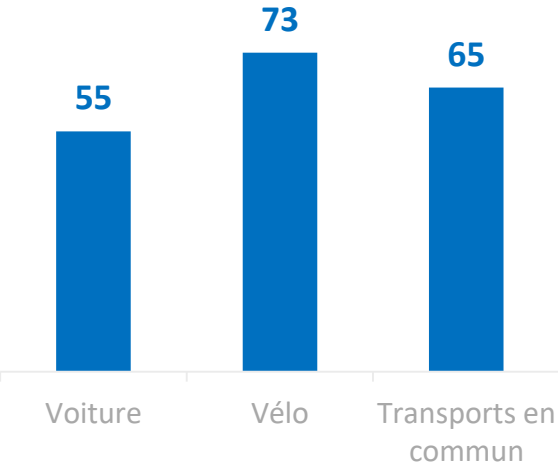
Questions : Vous arrive-t-il d'éviter certains modes de déplacement ou itinéraires pour des raisons de sécurité (incivilités, agressions, accidents)
Base : A tous



Vs 48% des Français dans leur ensemble, 52% des familles avec enfants et 52% et 65% des femmes de moins de 35 ans

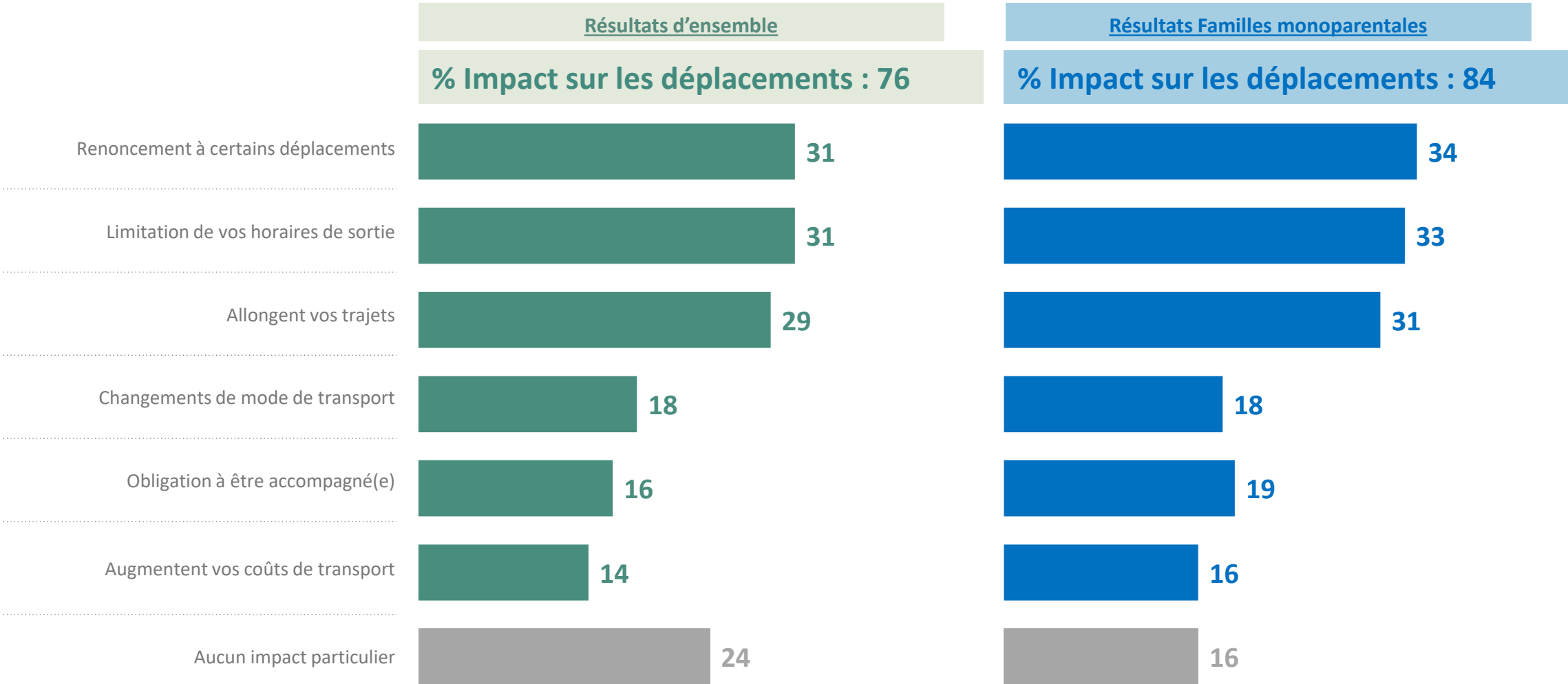


% Oui, selon le type de transport utilisé en mode principal



Impact des stratégies d'évitement en lien avec la sécurité (Ensemble vs Familles monoparentales)

Question : Au quotidien, ces stratégies d'évitement ont-elles un impact sur vos déplacements ?
Base : A ceux qui ont déjà évité des modes de déplacement pour des raisons de sécurité



En résumé

Les familles monoparentales aspirent particulièrement à se déplacer davantage mais sont contraintes par leur budget et par le fait d'avoir plus de difficultés à se faire accompagner.

Les parents solo étant en grande majorité des mères, leur sentiment d'insécurité et l'impact sur leurs déplacements sont particulièrement importants par rapport à la moyenne.

Pour ce qui est de l'aspect financier, les familles monoparentales ont davantage tendance à faire des sacrifices sur d'autres postes de dépenses pour continuer à se déplacer que les autres, excepté pour les dépenses qui concernent leur(s) enfant(s).



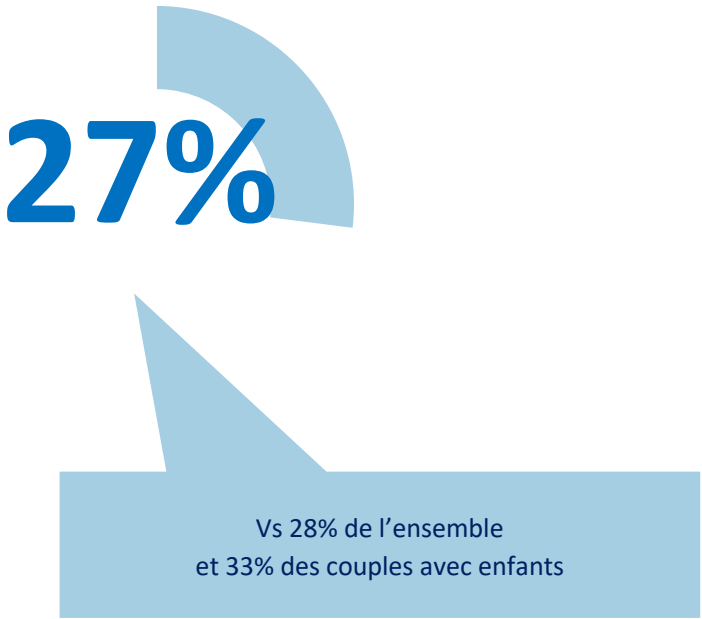
Partie 5

Notoriété et recours aux dispositifs d'aide à la mobilité

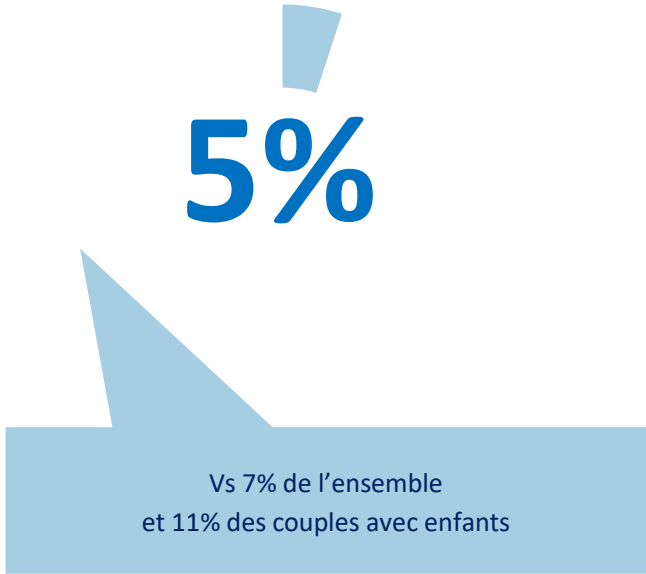
Connaissance et utilisation des aides pour le passage à une voiture plus propre ou un vélo (Familles monoparentales)

Un moindre recours de la part des familles monoparentales

Question : Connaissez-vous les aides financières facilitant le passage à une voiture plus propre ou au vélo ?
Base : A tous



Question : Avez-vous déjà obtenu une aide de ce type ?
Base : A tous



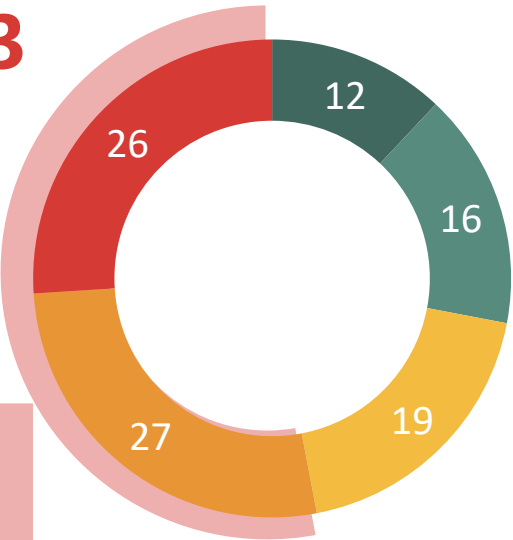
Connaissance des possibilités de réduction pour se déplacer en transport en commun (Ensemble vs Familles monoparentales)

Question : En revenant sur la question des déplacements du quotidien, savez-vous qu'il existe des possibilités de réduction pour vous déplacer en transport en commun à prix réduit ou gratuitement ?

Base : A ceux qui sont éligibles aux aides

Résultats d'ensemble

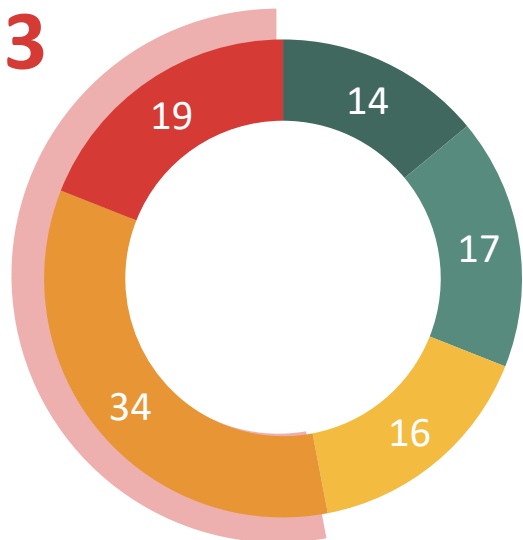
% NON
53



Vs 51% des couples avec enfants

Résultats Familles monoparentales

% NON
53



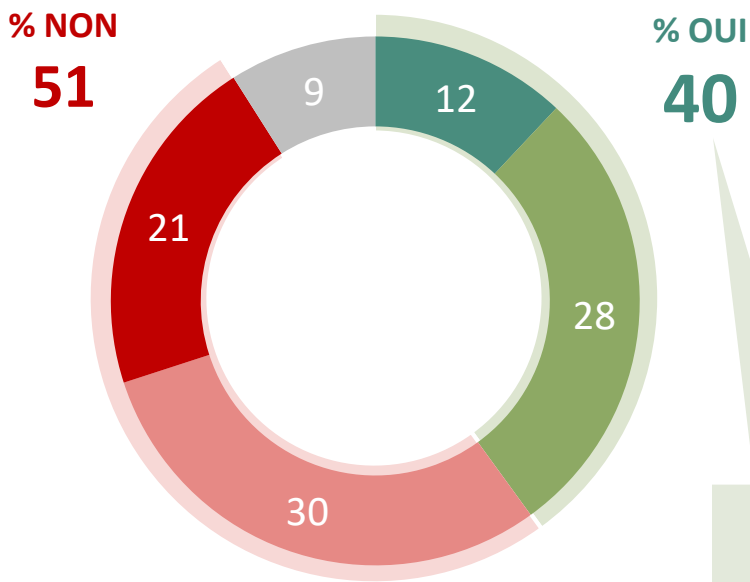
Oui et vous bénéficiez d'une solution de ce type	Oui, vous savez que cela existe et connaissez ces possibilités	Oui, vous savez que cela existe sans vraiment connaître ces possibilités	Non, vous ne savez pas	Vous pensez ne pas être concerné par ces aides
--	--	--	------------------------	--

Incitation financière à l'usage des transports en commun (Ensemble vs Familles monoparentales)

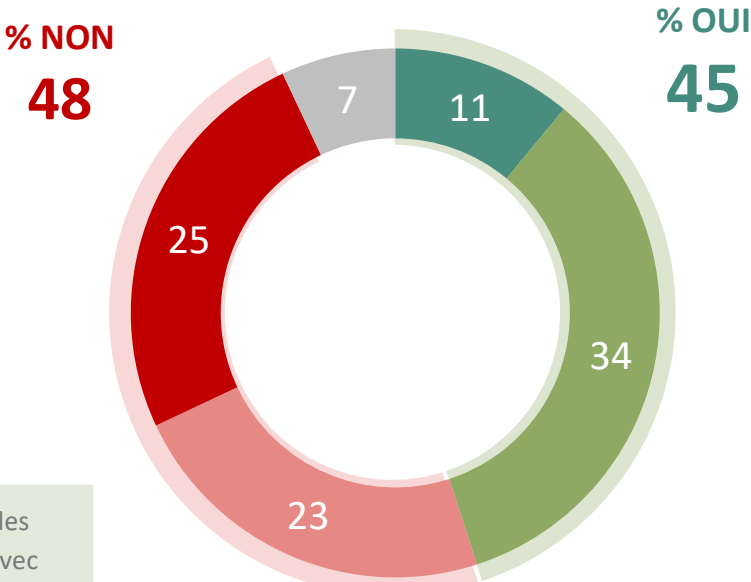
Question : Des aides de ce type pourraient-elles vous inciter à prendre les transports en commun à la place de la voiture pour déplacement du quotidien ?

Base : A ceux qui sont éligibles aux aides mais n'en bénéficient pas

Résultats d'ensemble

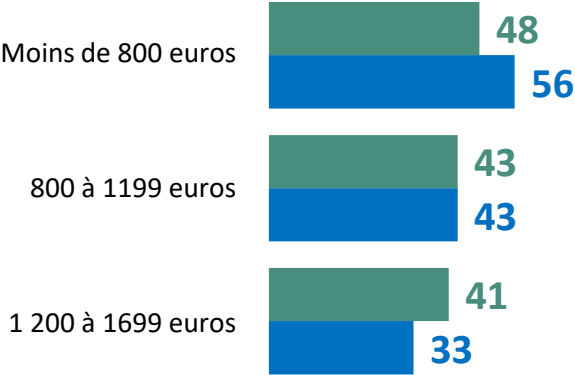


Résultats Familles monoparentales



Vs 48% des couples avec enfants

% « Oui » Selon le niveau de vie mensuel



Oui certainement

Oui, probablement

Non, probablement pas

Non, certainement pas

Vous ne savez pas

En résumé

La notoriété des aides pour passer au vélo ou à la voiture électrique est légèrement plus faible chez les familles monoparentales que chez les couples avec enfants, mais surtout : le recours à ces aides est bien moindre chez les familles monoparentales.

Pour les autres aides à la mobilité, les écarts sont plus ténus

Partie 6

Conclusion : mesure de précarité mobilité en 2026

BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien



CESI
ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Analyse de la précarité mobilité

Répères méthodologiques

Les analyses et calculs ci-après ont été réalisés à partir d'une méthode inspirée des travaux de : Audrey Berry, Céline Guivarch, Yves Jouffe, Nicolas Coulombel et publiés en 2016 dans un article intitulé *Comment mesurer la précarité énergétique en matière de transport*, à partir des données de l'Enquête Nationale Transports Déplacements 2008 de l'INSEE.

L'intérêt de cette méthode est de ne pas se contenter du seul indicateur des dépenses en carburant pour mesurer la problématique de précarité en mobilité, mais bien de constituer un indicateur composite reflétant les multiples combinaisons de facteurs mettant les individus et les ménages en difficulté. Dans cette approche, chaque facteur est décrit par sa cause (ressources financières, dépense en énergie, condition de mobilité) et ses dimensions (économique, technique, géographique).

Trois situations complémentaires sont ainsi calculées, et reprises dans le tableau ci-dessous : **la précarité carburant, la vulnérabilité en matière de mobilité et la dépendance à la voiture.**

Il est important de noter la notion de « cumul au moins », par exemple sont en situation de précarité carburant les personnes à bas revenus et devant restreindre leur usage de la voiture ou devant assumer des dépenses élevées en carburant.

A partir des données des Baromètres 2021, 2023, et 2026, 6 indicatrices ont été calculées, dont les combinaisons permettent de mesurer ces différentes situations :

- Indicatrice de **bas revenus**
- Indicatrice de **restrictions de l'usage de la voiture**
- Indicatrice de **dépenses individuelles de carburant élevées** par rapport au revenu ménage (5% et plus)
- Indicatrice de **mauvais ajustement spatial**
- Indicatrice **d'absence d'alternatives à la voiture** (autosolistes)
- Indicatrice de **voiture personnelle à faible rendement énergétique**

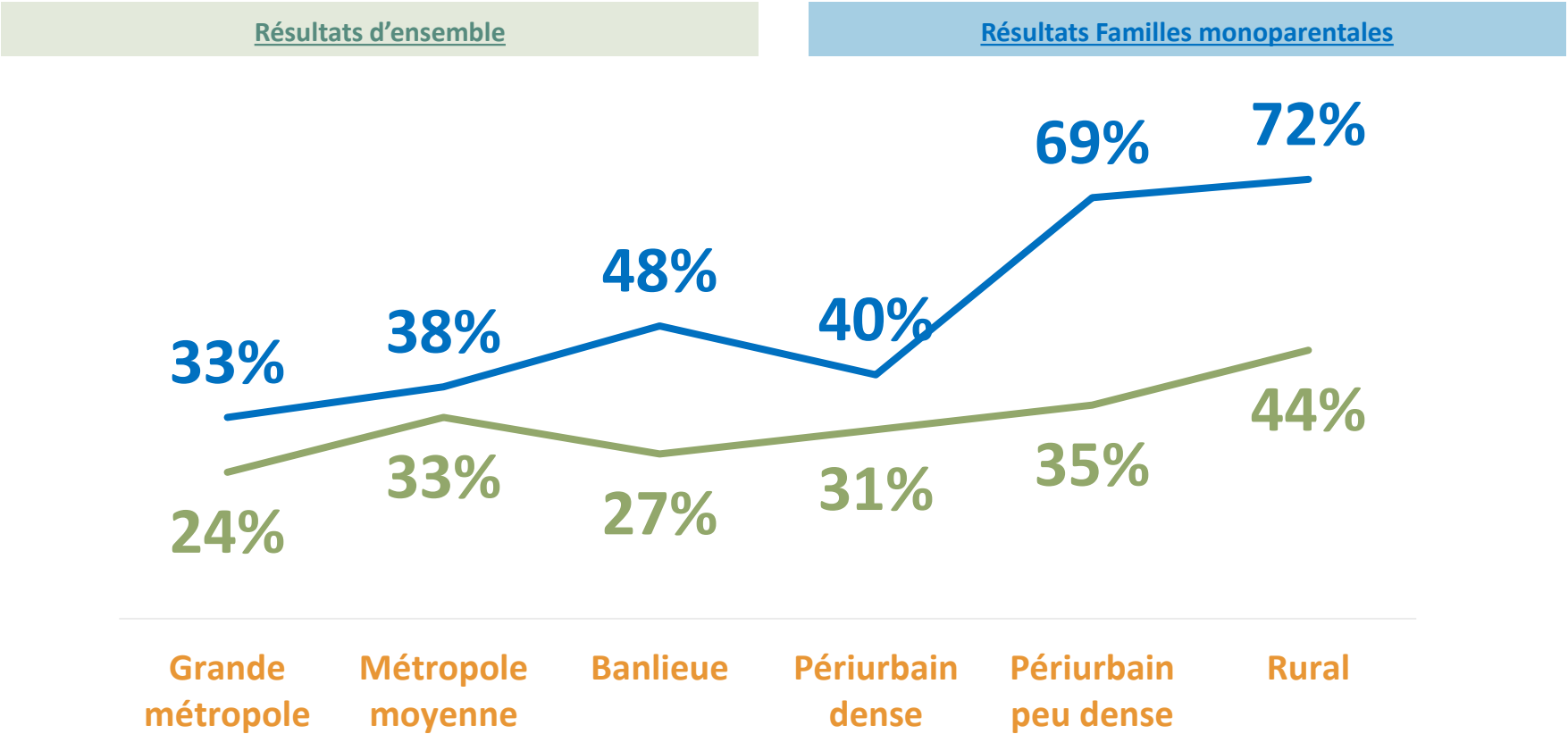
Analyse de la précarité mobilité

Les résultats présentés dans le présent document sont issus de la quatrième du Baromètre des mobilités du quotidien, qui a fait l’objet d’une enquête par questionnaires auprès de 13 200 personnes.

Dimensions	Facteurs	Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture	Sans équipement
Ressources financières	Bas revenus	X	X		
Pratiques de mobilité	Restrictions de l’usage de la voiture	X			
	Dépenses élevées en carburant	X		X	
Condition de mobilité	Mauvais ajustement spatial ou distances parcourues élevées		X	X	
	Absence d’alternative à la voiture		X	X	
	Véhicule à faible rendement		X		
Sans équipement	Sans équipement				X
Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2026		11%	11%	13%	10%
Volume de personnes concernées, base échantillon familles monoparentales 2026		29%	23%	25%	6%
Part de la population en précarité mobilité		31% en France / 49% en Familles monoparentales			

Analyse de la précarité mobilité

Selon le type de territoire



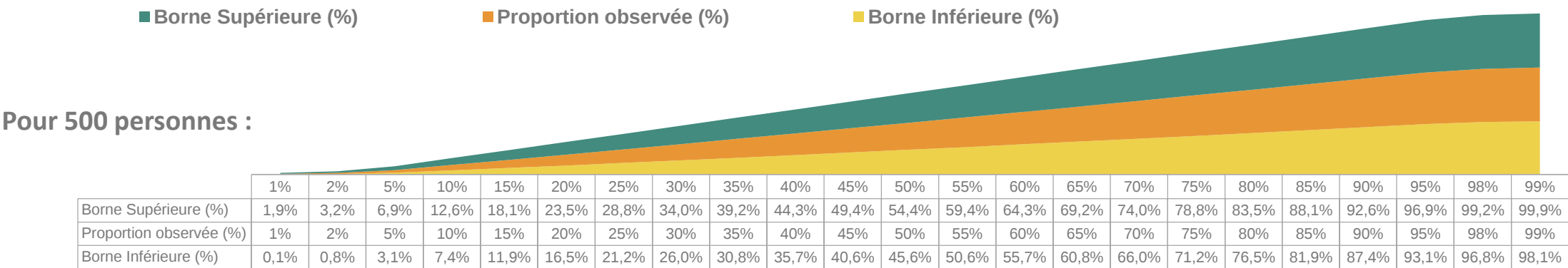
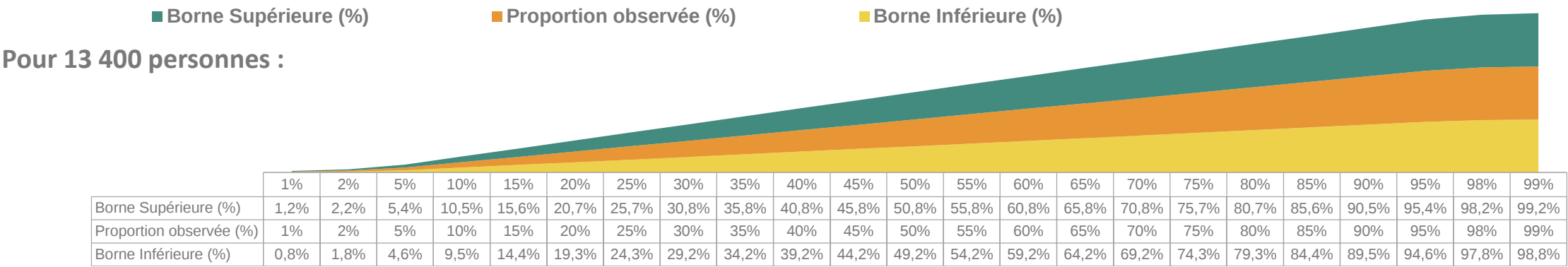
ANNEXES

FIABILITÉ DES RÉSULTATS

En l’occurrence s’agissant de cette étude :

- Intervalle de confiance : **95%**
- Tailles d’échantillons : **13 400 et 500 individus**

Les proportions observées sont comprises entre :



FICHE TECHNIQUE



ÉCHANTILLON

Population cible : Français de 18 ans et plus résidant en France métropolitaine (échantillon raisonné des habitants de la Seine et Marne : 500 individus)

Tirage de l'échantillon : échantillon constitué par tirage aléatoire dans la base des panélistes éligibles pour l'étude

Critères et sources de représentativité : Sexe, âge, profession, catégorie d'agglomération et région (données INSEE)



TRAITEMENTS DES DONNÉES

Echantillon pondéré

Méthode de pondération utilisée : méthode de calage sur marges par itération

Critères de pondération : Sexe, âge, profession, catégorie d'agglomération et région (données

INSEE)
Rapport de résultats – édition 2026

Étude CAWI sur panel IIS



COLLECTE DE DONNÉES

Dates de terrain :
du 30 janvier au 18 février

Taille de l'échantillon final : 13 400

Mode de recueil :
On line sur panel IIS

Type d'incentive : Programme de fidélisation avec système de récompense par cumul de points pour les panélistes

Méthodes de contrôle de la qualité des réponses: surveillance des comportements de réponse des panélistes (Repérage des réponses trop rapides ou négligées (cochées en ligne droite ou zig zag par exemple))

Contrôle de l'IP et cohérence des données démographiques.

Les données seront conservées 12 mois

Etude CATI par enquêteur



ÉCHANTILLON

Population cible :

- 500 habitants des QPV (quartiers prioritaires des politiques de la Ville)
- 500 Français ayant un faible accès aux outils numériques (Illectronistes)

Tirage de l'échantillon : échantillon constitué par tirage aléatoire dans la base de contacts louée par Ipsos

Critères et sources de représentativité :

- Echantillon Illectronistes : Sexe, âge, composition du foyer, activité et catégorie d'agglomération de la personne interviewé
- Echantillon QPV : Sexe, âge, Catégorie Socio-Professionnelle, région d'habitation, catégorie d'agglomération de la personne interviewé

Compléments d'informations
méthodologiques disponibles sur
demande

BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien

W
wimoov
Groupesos

Ipsos bva

CESI
ÉCOLE D'INGÉNIEURS



COLLECTE DE DONNÉES

Dates de terrain : du 13 janvier au 9 février pour l'échantillon Illectronistes ; du 13 janvier au 25 février pour l'échantillon QPV

Taille de l'échantillon final : 500 pour chaque échantillon (1 000 répondants)

Mode de recueil : CATI par enquêteur

Type d'incentive : Pas d'incentive

Méthodes de contrôle de la qualité des réponses: 5% de contrôles indépendants par écoute à distance du questionnaire complet.

Les données seront conservées 12 mois



TRAITEMENTS DES DONNÉES

Echantillon pondéré

Méthode de pondération utilisée : méthode de calage sur marges par itération

Critères de pondération : critères similaires aux quotas pour chaque échantillon

À PROPOS D'IPSOS

Ipsos est l'un des leaders mondiaux des études de marché et des sondages d'opinion, présent dans 90 marchés et comptant près de 20 000 collaborateurs.

Nos chercheurs, analystes et scientifiques sont passionnément curieux et ont développé des capacités multi-spécialistes qui permettent de fournir des informations et des analyses poussées sur les actions, les opinions et les motivations des citoyens, des consommateurs, des patients, des clients et des employés.

Nos 75 solutions s'appuient sur des données primaires provenant de nos enquêtes, de notre suivi des réseaux sociaux et de techniques qualitatives ou observationnelles.

Notre signature « Game Changers » résume bien notre ambition d'aider nos 5 000 clients à évoluer avec confiance dans un monde en rapide évolution.

Créé en France en 1975, Ipsos est coté à l'Euronext Paris depuis le 1er juillet 1999. L'entreprise fait partie des indices SBF 120 et Mid-60 et est éligible au service de règlement différé (SRD).

ISIN code FR0000073298, Reuters ISOS.PA, Bloomberg IPS:FP
www.ipsos.com

GAME CHANGERS

Dans un monde qui évolue rapidement, s'appuyer sur des données fiables pour prendre les bonnes décisions n'a jamais été aussi important.

Chez Ipsos, nous sommes convaincus que nos clients cherchent plus qu'un simple fournisseur de données. Ils ont besoin d'un véritable partenaire qui leur procure des informations précises et pertinentes, et les transforme en connaissances pour leur permettre de passer à l'action.

Voilà pourquoi nos experts, curieux et passionnés, délivrent les mesures les plus exactes pour en extraire l'information qui permettra d'avoir une vraie compréhension de la Société, des Marchés et des Individus.

Nous mêlons notre savoir-faire au meilleur des sciences et de la technologie, et appliquons nos quatre principes de sécurité, simplicité, rapidité et de substance à tout ce que nous produisons. Pour permettre à nos clients d'agir avec plus de rapidité, d'ingéniosité et d'audace.

La clef du succès se résume par une vérité simple :
You act better when you are sure.

BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien

W
wimoov
Groupe SOS

Ipsos bva

CESI
ÉCOLE D'INGÉNIEURS

MERCI !

BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien

