

BAROMÈTRE

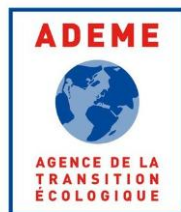
des Mobilités du Quotidien



Rapport Illectronistes

Édition 2026

En partenariat avec :



DGITM - Infrastructures et mobilités



La Macif,
c'est vous.

keolis



LES ILLECTRONISTES

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

On parle de personnes en situation d'illectronisme pour qualifier les personnes n'utilisant pas internet, l'utilisant très peu ou étant très peu à l'aise avec les outils numériques.

En 2023, **16 % des personnes âgées de 15 ans ou plus sont en situation d'illectronisme** en France. Cela représente environ **9 millions de personnes**. L'illectronisme concerne avant tout les personnes âgées : il touche **plus de six personnes sur dix parmi les 75 ans ou plus**, contre environ **3 % des moins de 40 ans**. Ainsi, les illectronistes sont majoritairement âgés voire très âgés.

Les personnes peu diplômées ou modestes, celles vivant seules, ainsi que les habitants des territoires ruraux et éloignés des villes sont également davantage touchés. L'illectronisme concerne ainsi 22 % des habitants des communes les plus éloignées des villes, contre 13 % dans les plus grandes villes.

Il est également plus fréquent parmi les personnes peu diplômées, les catégories populaires et les ménages modestes. Parmi les moins de 60 ans, il concerne ainsi **9 % des chômeurs et inactifs**, contre **4 % des personnes en emploi**.

Alors que l'information sur les déplacements, l'achat de titres de transport, la réservation de services ou certaines démarches liées à la mobilité passent de plus en plus par Internet, ces difficultés numériques peuvent **limiter l'accès aux différentes solutions de transport**. Elles sont susceptibles de peser sur la préparation des trajets, le choix des modes de déplacement et, plus largement, l'accès à l'emploi, aux services et aux activités.

Sommaire

MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

P.4

CONTEXTE ET ENJEUX

P.5

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE

P.7

01 Usages des mobilités au quotidien

P.8

02 Renoncements et arbitrages en matière de mobilité

P.17

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

P.25

04 Conclusion : mesure de précarité mobilité en 2026

P.27

ANNEXES

P.32

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.

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 2019 : Etude réalisée par L'ObSoCo pour Wimoov auprès de 4000 personnes âgées de 18 à 75 ans, représentatives de cette population.

Edition 2021 : 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 2023 : 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 du baromètre : <https://barometremobilites-quotidien.org/>

Méthodologie – échantillon additionnels



ÉCHANTILLONS ADDITIONNELS

Pour cette édition du Baromètre, en plus de l'échantillon principal grand public, deux échantillons de publics particulièrement exposés aux difficultés de mobilité ont également été interrogés, en parallèle.

Ainsi, **500 habitants de Quartiers Prioritaires** de la Politique de la Ville (QPV) âgés de 18 ans et plus ont été interrogés, ainsi que **500 personnes en situation d'illectronisme** – c'est-à-dire éloignées du numérique au sens de la définition de l'Insee*.

Chacun des deux échantillons était représentatif de la population étudiée. La représentativité a été assurée par la méthode des quotas sur les critères suivants : sexe, âge, emploi, région, catégorie d'agglomération (pour les QPV), et taille du foyer (pour les illectronistes) .

Cette méthodologie permet non seulement de disposer de données robustes sur ces publics souvent invisibilisés dans les enquêtes nationales, mais aussi de comparer leurs pratiques et difficultés avec celles de la population générale.

Au sens de l'Insee, les « illectronistes » sont les personnes n'ayant pas utilisé internet au cours des derniers mois ou l'ayant utilisé mais sans posséder les compétences numériques de base : le questionnaire a été écrit dans ce sens . Sont interrogées les personnes répondant à l'un des critères suivants : Personne pas du tout à l'aise avec l'utilisation du numérique ; Personne n'ayant pas accès à internet depuis son domicile ; Personne ayant utilisé Internet pour la dernière fois il y a plus d'un an



METHODOLOGIE

Échantillons interrogés par téléphone sur système CATI (Computer Assisted Telephone Interview).



DATES DE TERRAIN

Du 12 janvier au 25 février 2026.

Ce rapport présente les usages et perceptions des habitants des illectronistes (500 interviews) et les mets en compare aux usages et perception du grand public (13 400 interviews).

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).

Résumé en une slide

Les illectronistes

- Les personnes en situation d'illectronisme cumulent fragilités numériques et vulnérabilités de mobilité.
→ 56% sont en situation de précarité mobilité, contre 31% dans l'ensemble de la population.
- Leur mobilité apparaît plus contrainte que choisie.
→ 55% déclarent ne pas avoir le choix de leur mode de déplacement, contre 47% des Français.
- L'isolement numérique limite concrètement l'accès aux services de mobilité.
→ 21% n'ont pas pu consulter les horaires de transport faute d'accès numérique.
- Ces difficultés numériques débouchent fréquemment sur des renoncements.
→ 1 personne sur 2 confrontée à ces obstacles a déjà renoncé à certains déplacements.
- La question de l'accessibilité non numérique demeure centrale.
→ 69% estiment que les services de transport devraient toujours proposer des alternatives au numérique.

Partie 1

Usages des mobilités au quotidien

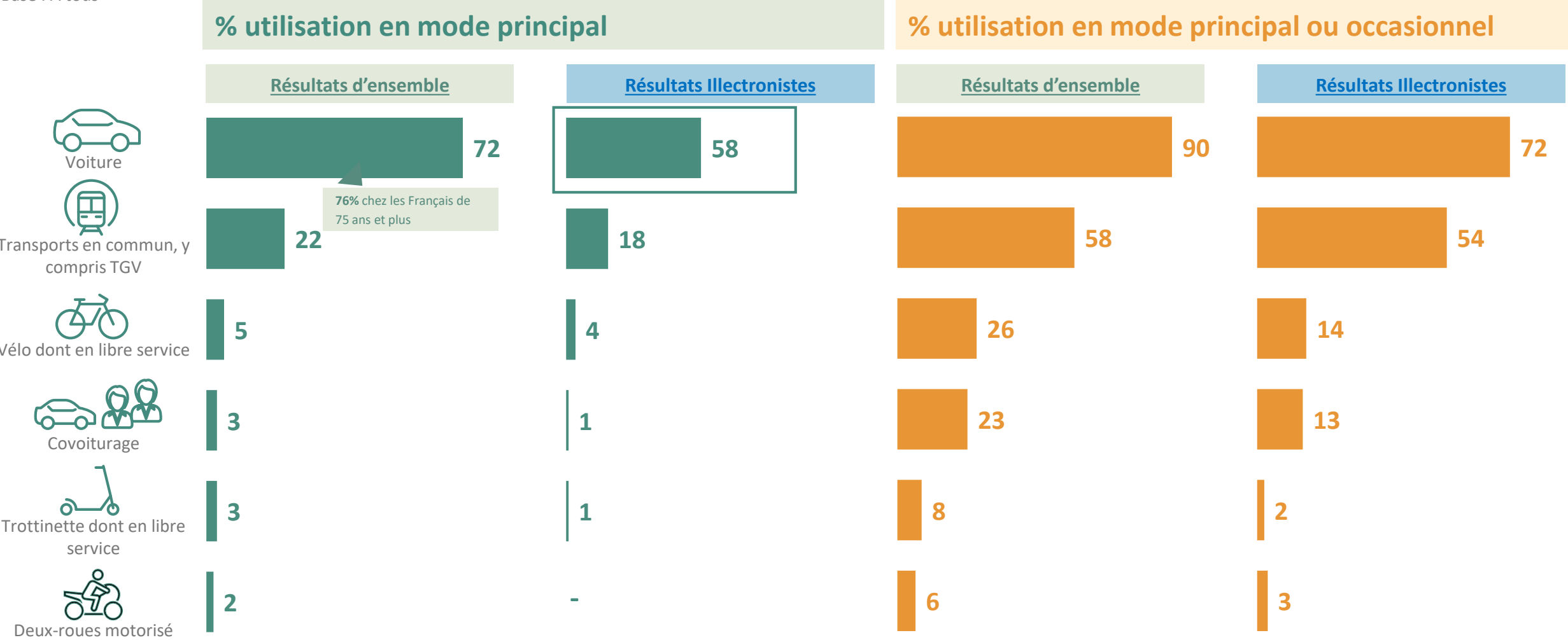
Quelle place pour la voiture dans les mobilités en 2026 ?
Comment les modes de transport varient-ils selon le lieu de résidence, le niveau de vie, l'âge et les contraintes du quotidien, et observe-t-on des fractures territoriales, générationnelles ou économiques dans l'accès et le recours aux différents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



Modes de transports utilisés pour les déplacements du quotidien (Illectronistes vs France)

Chez les illectronistes, une moindre utilisation de la voiture et des différents modes de transports dans leur 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



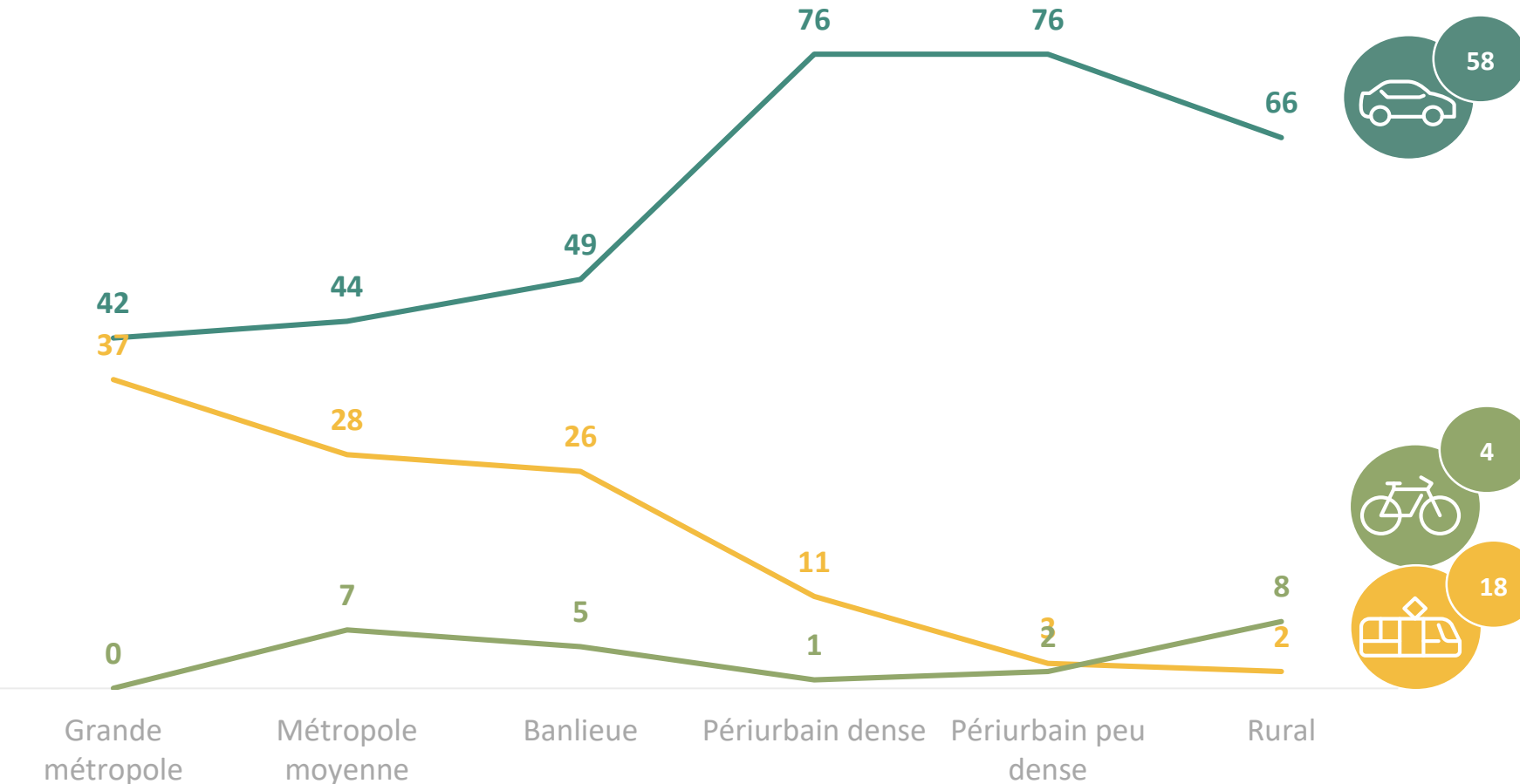
Modes de transports utilisés pour les déplacements du quotidien, selon le territoire (Illectronistes)

Les illectronistes vivant en milieu urbain utilisent moins souvent la voiture comme mode principal que les autres habitants des territoires urbains

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

Base : A tous

% mode utilisé en mode principal selon le type de territoire



➔ La **population illectroniste** est constituée principalement de **personnes âgées**, une population qui utilise beaucoup la voiture en mode de transport principal. Mais c'est aussi une **population plus isolée** socialement.

Les **illectronistes vivant en milieu urbain** utilisent moins souvent la voiture comme mode principal que les autres habitants des territoires urbains. Cet écart ne semble pas compensé par un recours accru aux transports collectifs, suggérant d'autres formes de limitation ou d'arbitrage dans leurs déplacements.

Les **illectronistes en zones périurbaines et rurales**, eux, sont en majorité des utilisateurs de voiture en mode principal, mais ils utilisent également moins la voiture en comparaison des Français de ces territoires.

Possibilité de choisir entre plusieurs modes de transport (Illectronistes vs France)

Les populations illectronistes les plus urbaines déclarent avoir moins la possibilité de choisir entre différents modes que les Français en zone urbaine

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

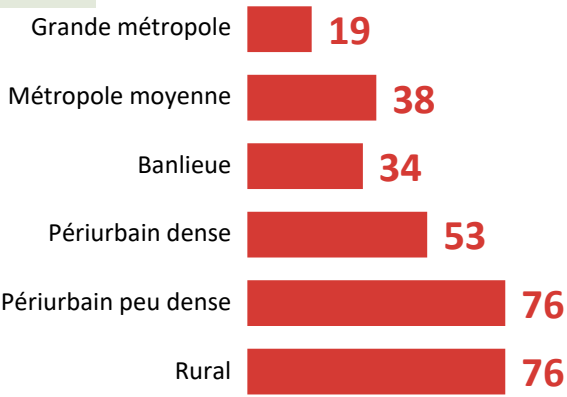
% Non (pas le choix entre les différents modes de transport)

Résultats d'ensemble

47%

Des Français n'ont pas la possibilité de choisir

Détail par type de territoire



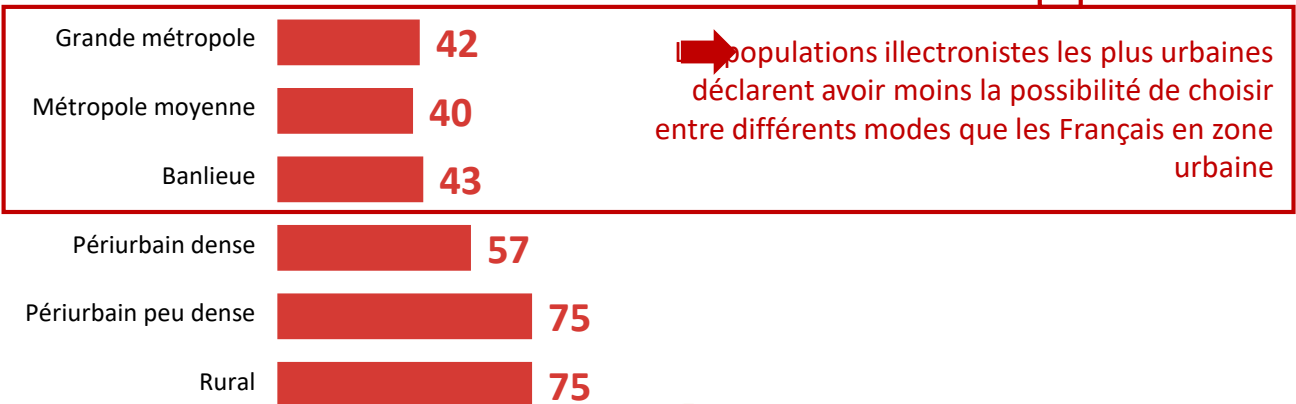
➡ Plus d'un illectroniste sur deux n'a pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport, une contrainte de mobilité importante.

Résultats Illectronistes

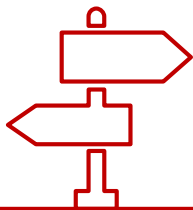
55%

Des illectronistes n'ont pas la possibilité de choisir

Détail par type de territoire



➡ populations illectronistes les plus urbaines déclarent avoir moins la possibilité de choisir entre différents modes que les Français en zone urbaine



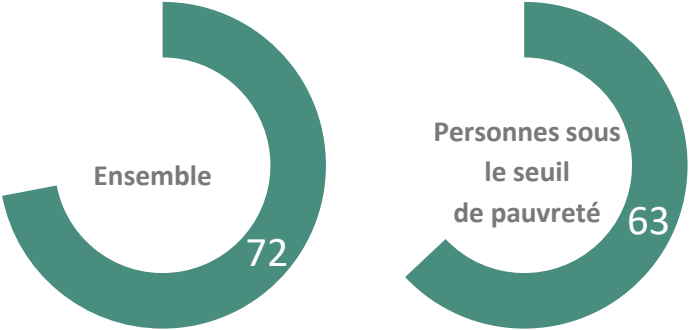
Utilisation de la voiture par les populations les plus défavorisées (Illecronistes vs France)

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

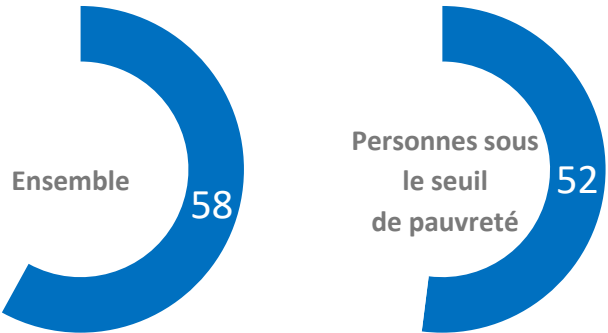


Résultats d'ensemble

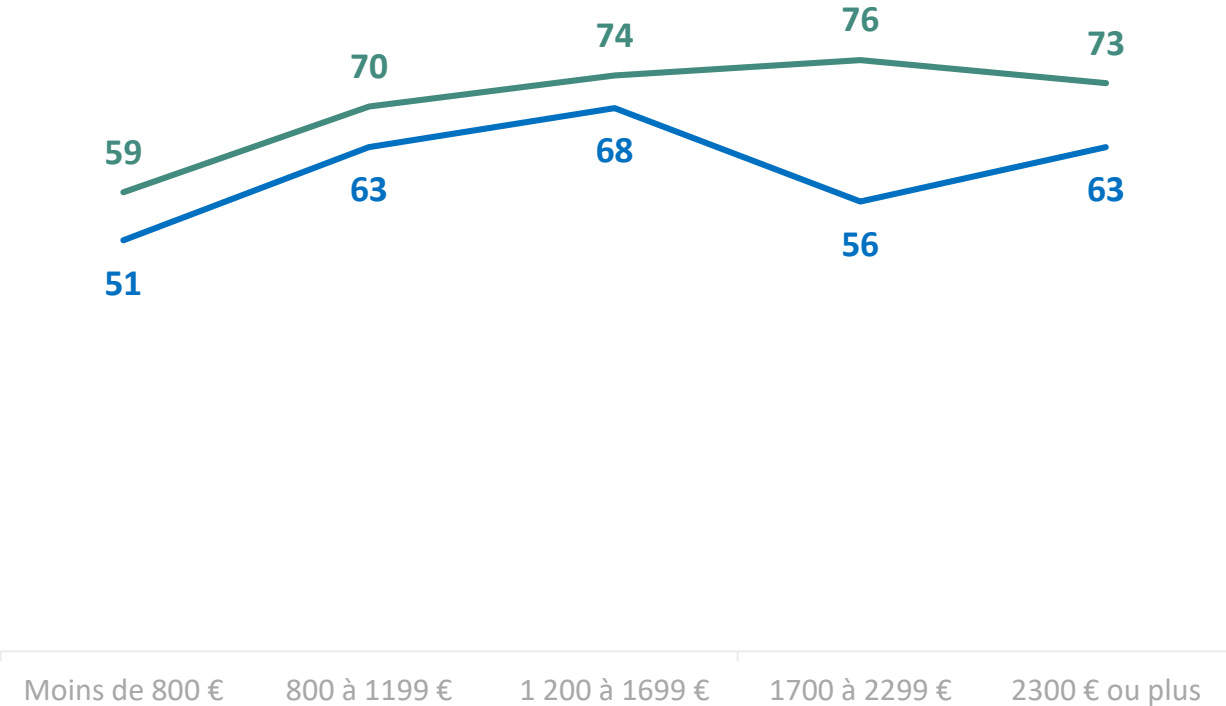
% Voiture, utilisée en mode principal, selon le profil



Résultats Illecronistes



% Selon le niveau de vie mensuel



Utilisation de la voiture « tous les jours » parmi ceux qui l'utilisent au moins occasionnellement (Illectronistes)

Un usage de la voiture moins répandu mais aussi beaucoup moins fréquent chez les illectronistes

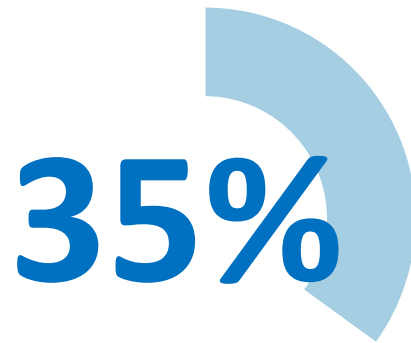
Question : Pour vos déplacements du quotidien, à quelle fréquence utilisez-vous ?

Base : A ceux qui utilisent une voiture, en mode principal ou occasionnel

Résultats d'ensemble



Résultats Illectronistes



de ceux qui utilisent la
voiture, l'utilisent **tous les
jours ou presque**



Non seulement les illectronistes utilisent moins la voiture en mode de transport (principal ou occasionnel) que l'ensemble des Français, mais parmi ceux qui utilisent une voiture, l'usage quotidien apparaît nettement moins fréquent : seuls 35% l'utilisent tous les jours ou presque, contre 54% dans l'ensemble de la population. Cette moindre intensité de déplacement reflète probablement une mobilité globalement plus réduite, liée à l'âge mais aussi à accès plus limité à certaines opportunités sociales ou économiques.



Détention du permis par les publics vulnérables (Illecronistes vs France)

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

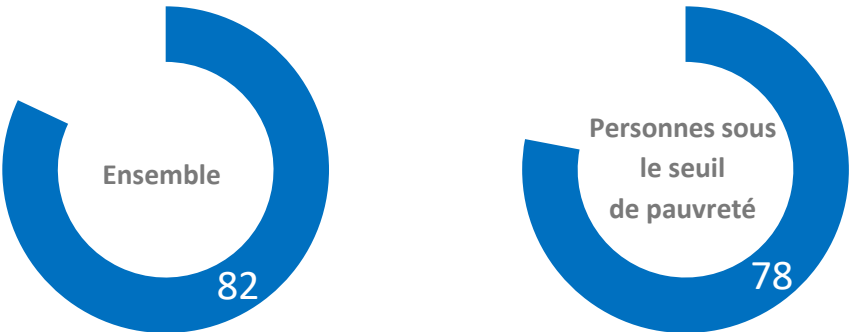


% Oui selon le profil

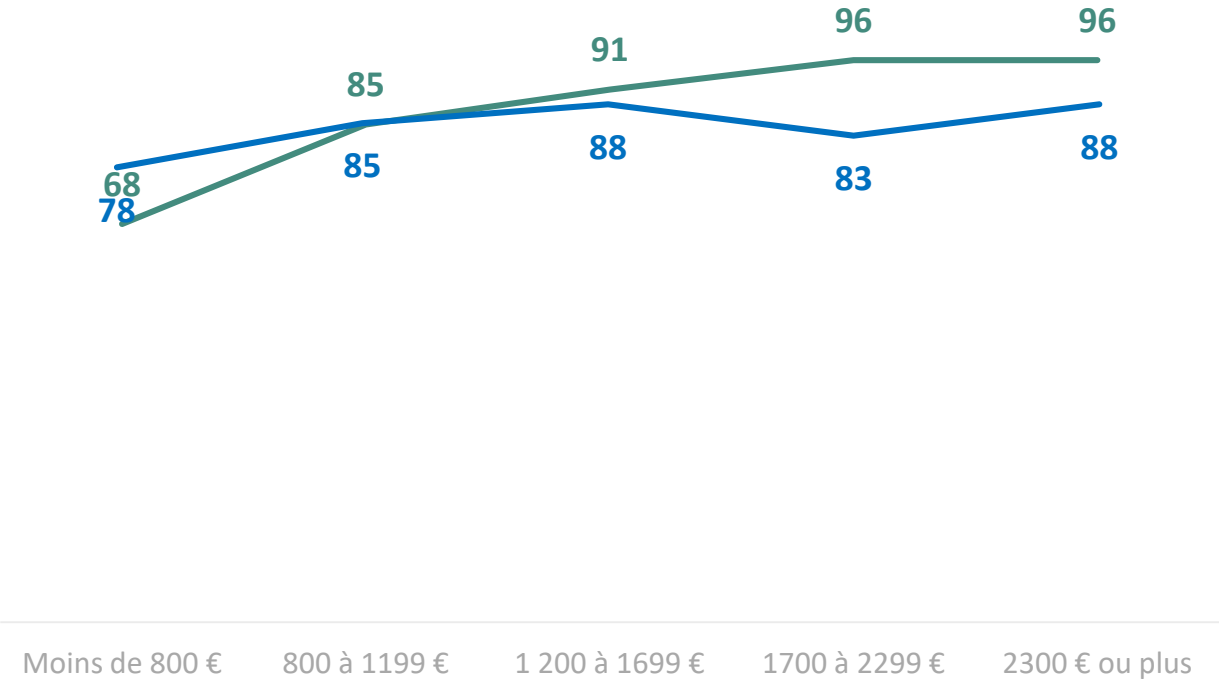
Résultats d'ensemble



Résultats Illecronistes



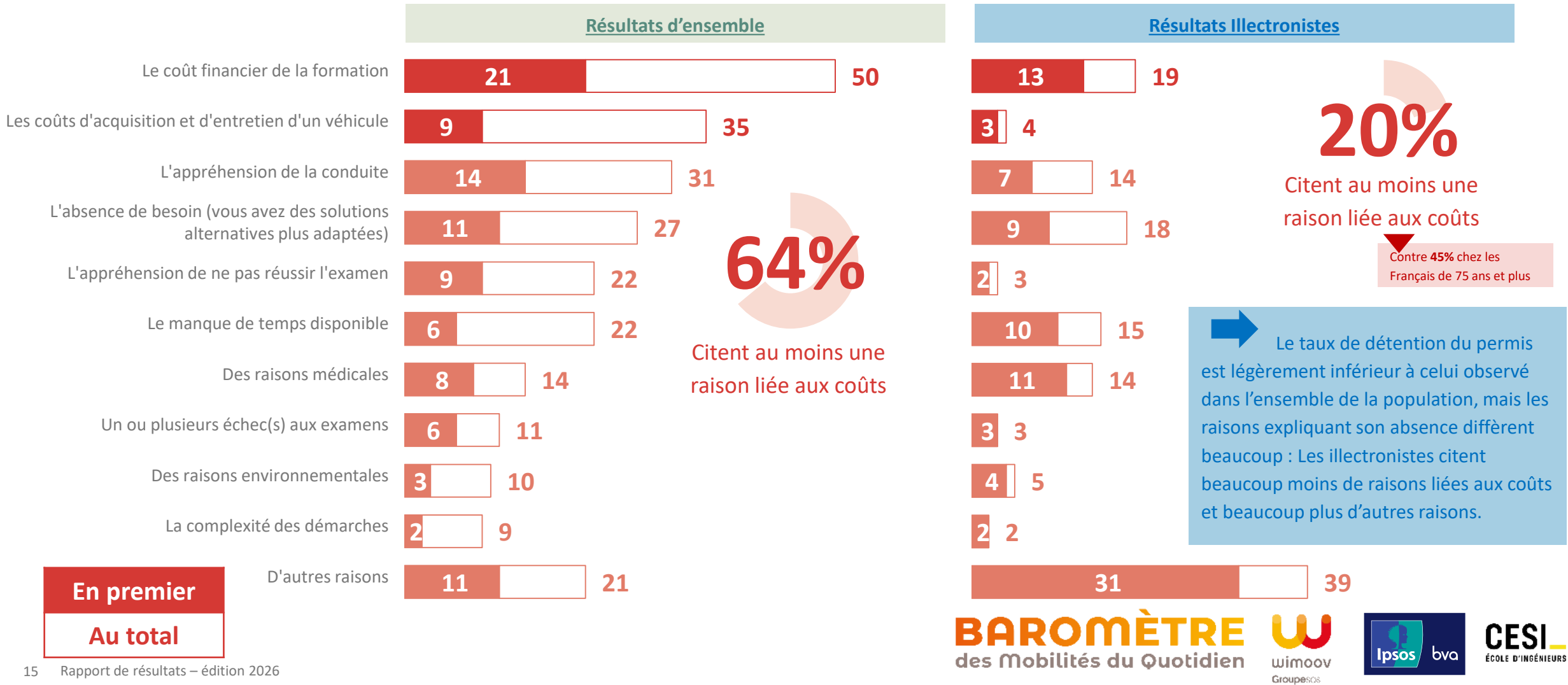
% Selon le niveau de vie mensuel



Principales raisons de ne pas avoir le permis (Illectronistes vs France)

Chez les illectronistes, les raisons de ne pas avoir le permis sont beaucoup moins liées aux coûts que dans le reste de la population

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%



En résumé

Les illectronistes se distinguent par un rapport plus contraint à la mobilité que la moyenne des Français. Moins utilisateurs de la voiture comme mode principal (58% contre 72% dans l'ensemble de la population), ils ne disposent pas pour autant d'un accès facilité aux alternatives. Plus d'un sur deux estime ainsi ne pas avoir réellement le choix de son mode de transport.

Cette contrainte est particulièrement visible dans les territoires ruraux et périurbains, où l'utilisation de la voiture demeure forte alors même que les équipements et les ressources sont souvent plus limités. Les illectronistes urbains apparaissent également moins mobiles que les autres habitants des grandes agglomérations.



Partie 2

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
Groupe SOS

Ipsos **bva**

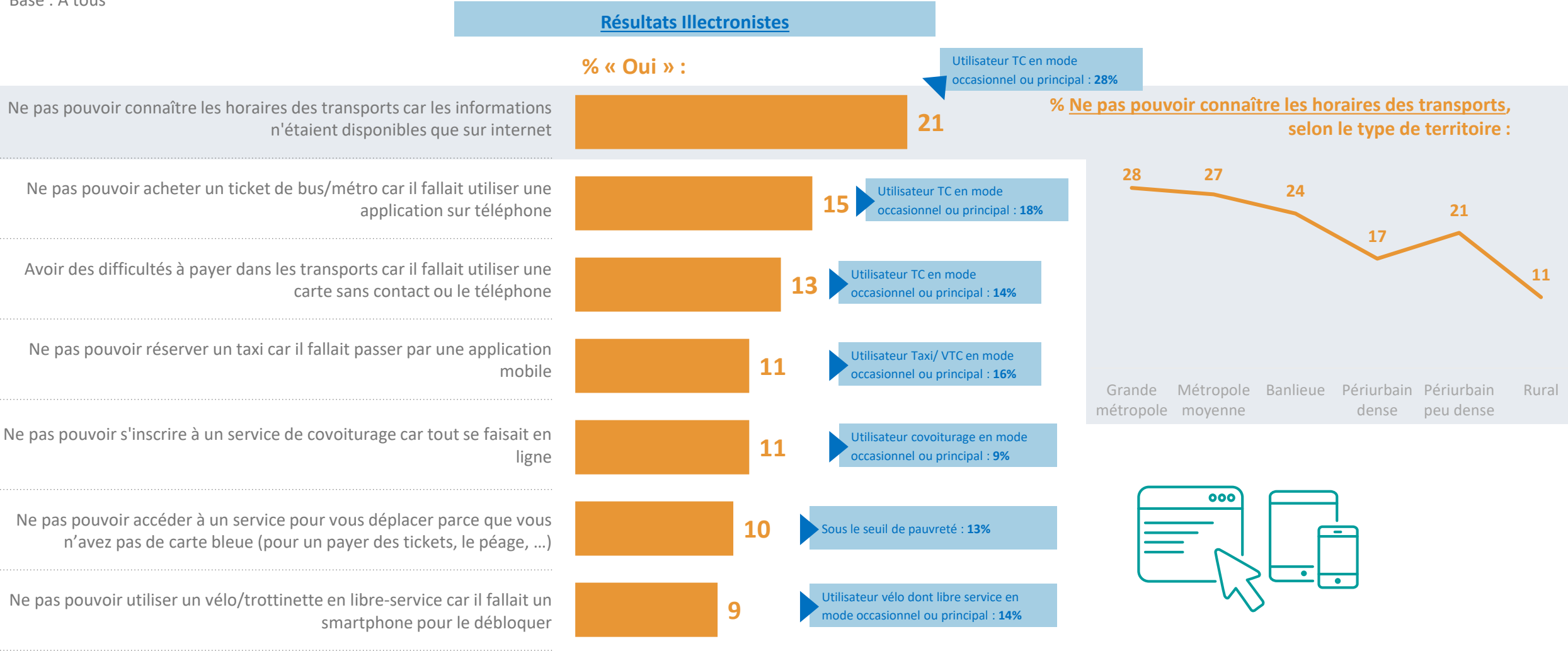
CESI
ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Les situations de mobilité contraintes par l'isolement numérique (Illectronistes)

Au cours de l'année passée, plus d'un illectroniste sur 5 n'a pas pu trouver d'informations sur des horaires de transports car ils n'étaient disponibles que sur internet, et 15% ont même du renoncer à acheter un ticket faute de pouvoir télécharger l'application dédiée

Question : Au cours des 12 derniers mois, avez-vous vécu les situations suivantes ?

Base : A tous

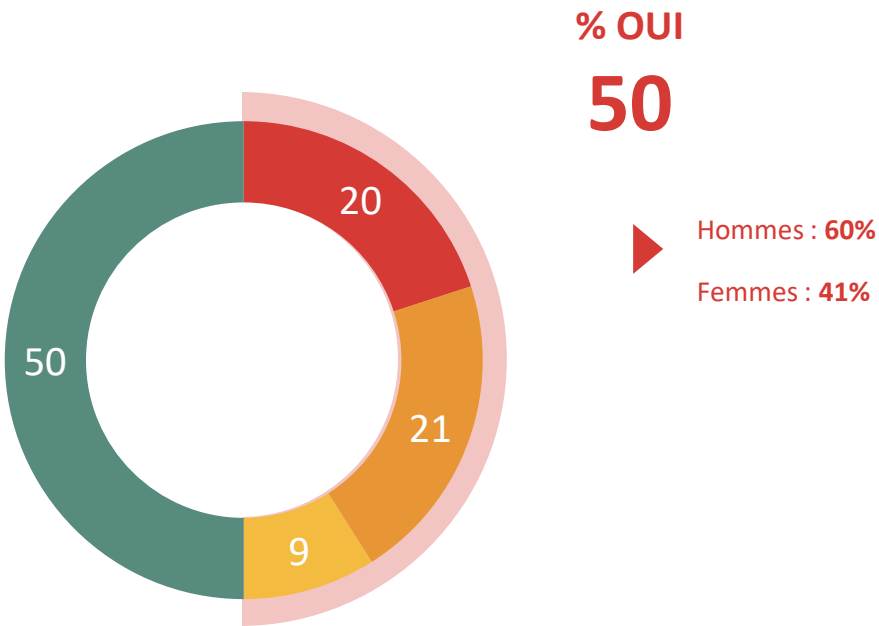


Le renoncement à des déplacements à cause de l'isolement numérique (Illectronistes)

Un illectroniste sur deux déclare avoir du réduire ses déplacements à cause de ses difficultés à se servir d'outils en ligne

Question : Globalement, ces difficultés vous ont-elles conduit à renoncer à certains déplacements ?
Base : A ceux qui ont vécu au moins l'une des situations précédentes

Résultats Illectronistes



Oui, souvent

Oui, parfois

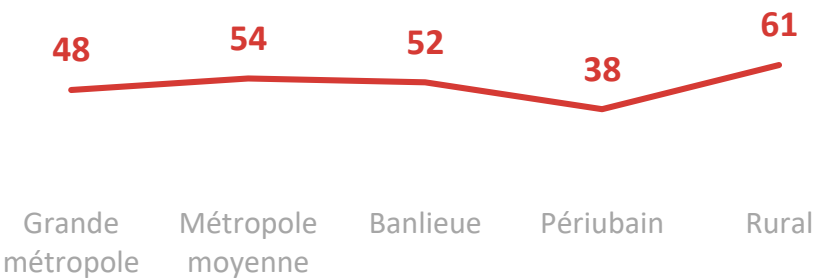
Oui, rarement

Non, jamais

% Oui selon le niveau de vie



% Oui selon le type de territoire



Le point de vue sur les possibilités d'accès aux transports sans internet (Illectronistes)

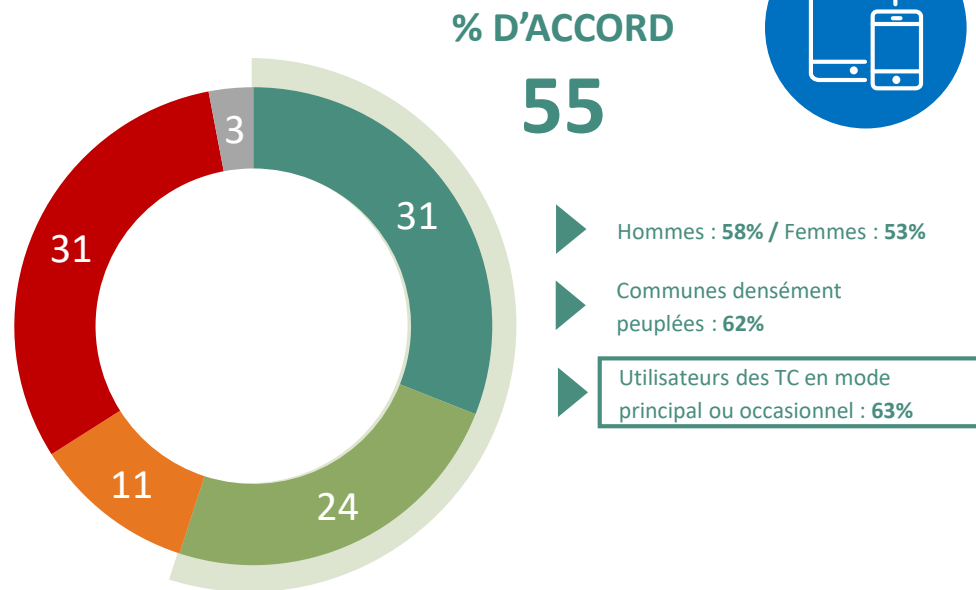
Plus généralement, une majorité d'illectronistes estime qu'il faut maîtriser internet et les applications pour pouvoir se déplacer facilement

Question : Pour chacune des affirmations suivantes, êtes-vous d'accord ou pas d'accord ?

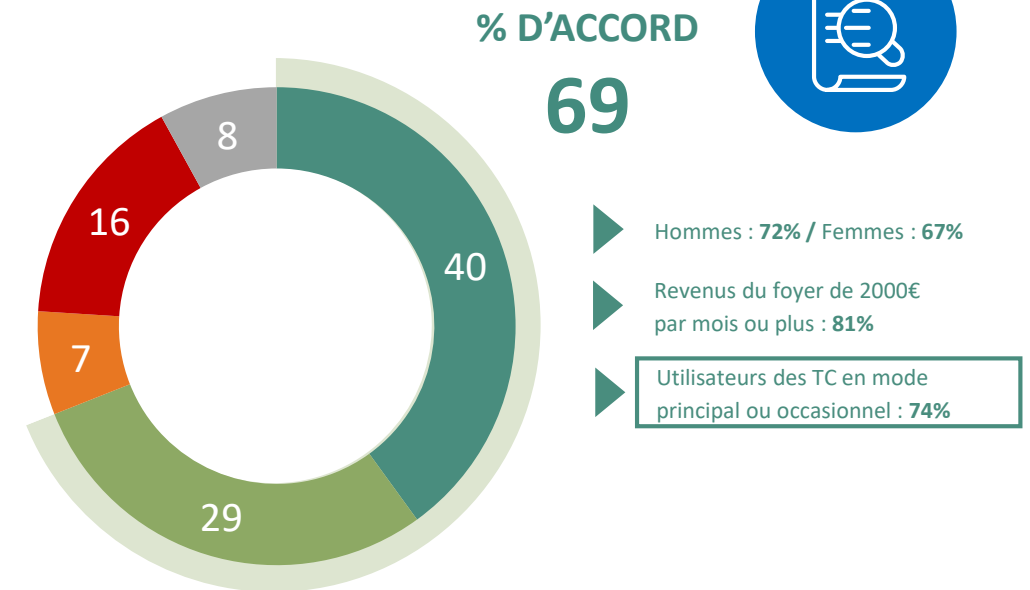
Base : A tous

Résultats Illectronistes

Aujourd'hui, il faut maîtriser internet et les applications pour pouvoir se déplacer facilement



Les services de transport devraient toujours proposer des alternatives non-numériques



Tout à fait d'accord

Plutôt d'accord

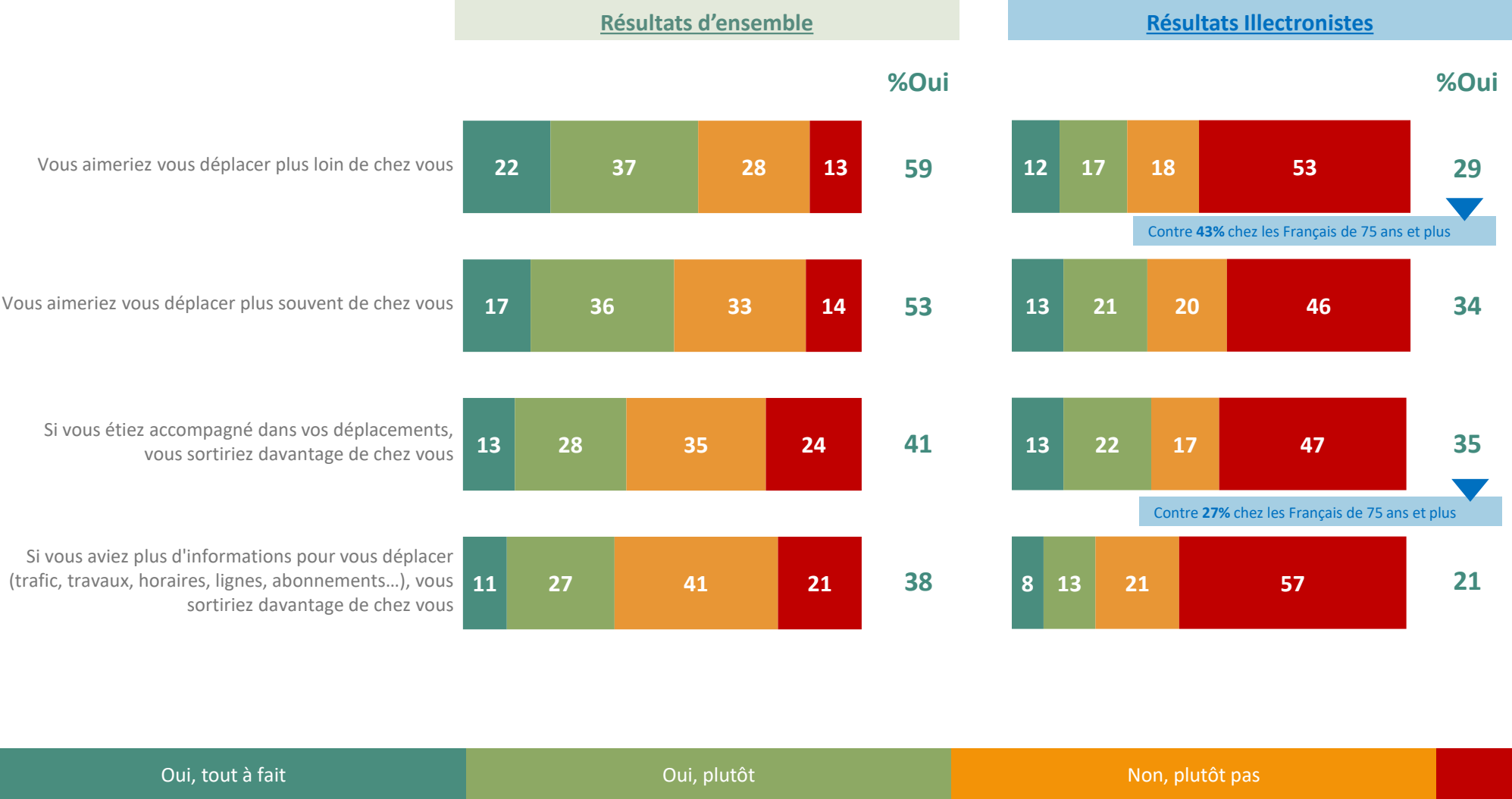
Plutôt pas d'accord

Pas d'accord du tout

Ne sait pas

Souhaits de déplacements et contraintes empêchant de le faire davantage (Illectronistes vs France)

Question : Et personnellement, diriez-vous que ...
Base : A tous



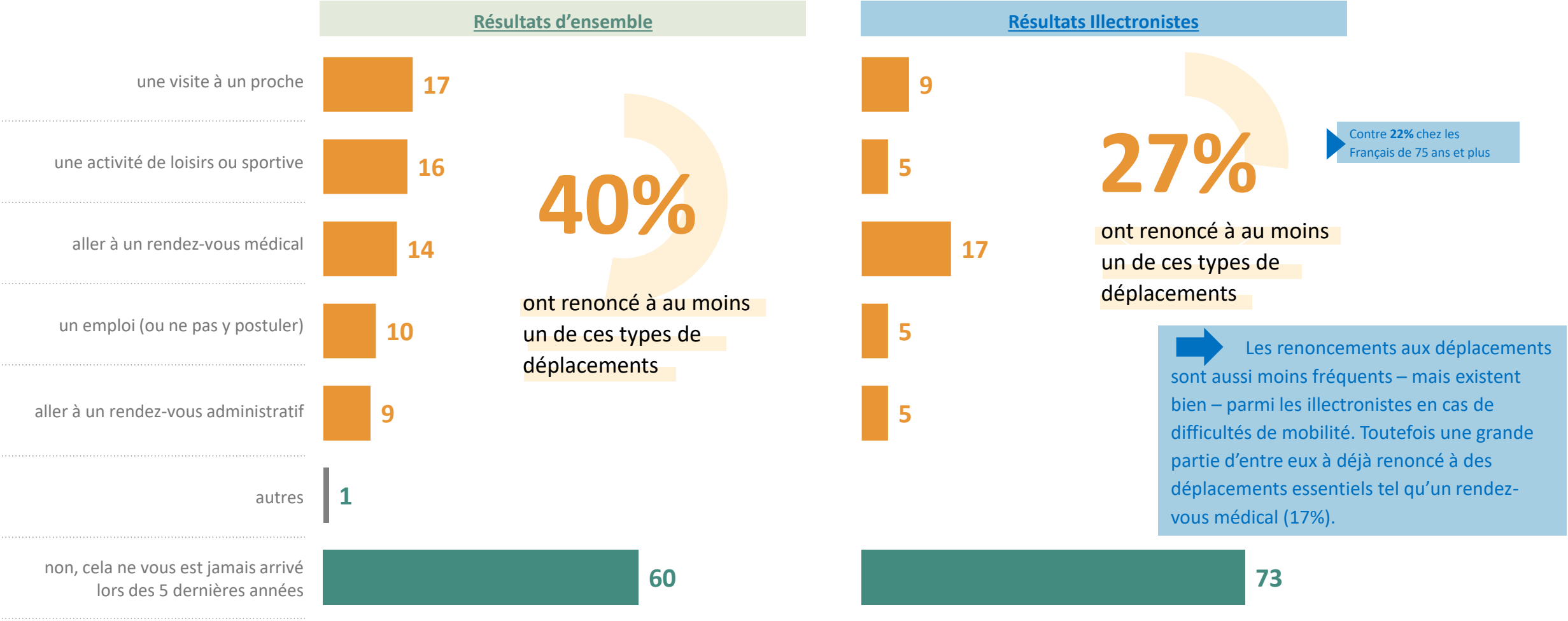
➡ Les illectronistes expriment globalement moins de frustrations à l'égard de leurs déplacements que l'ensemble des Français. Seuls 29% souhaiteraient se déplacer plus loin de chez eux et 34% plus souvent.

Cette moindre aspiration à la mobilité ne signifie pas pour autant une absence de contraintes. Malgré les caractéristiques de cette population, plus d'un sur cinq considère qu'un meilleur accès à l'information les conduirait à sortir davantage et plus d'un tiers considère le levier de l'accompagnement comme efficace.

Les renoncements de déplacements au cours des cinq dernières années (Illecronistes vs France)

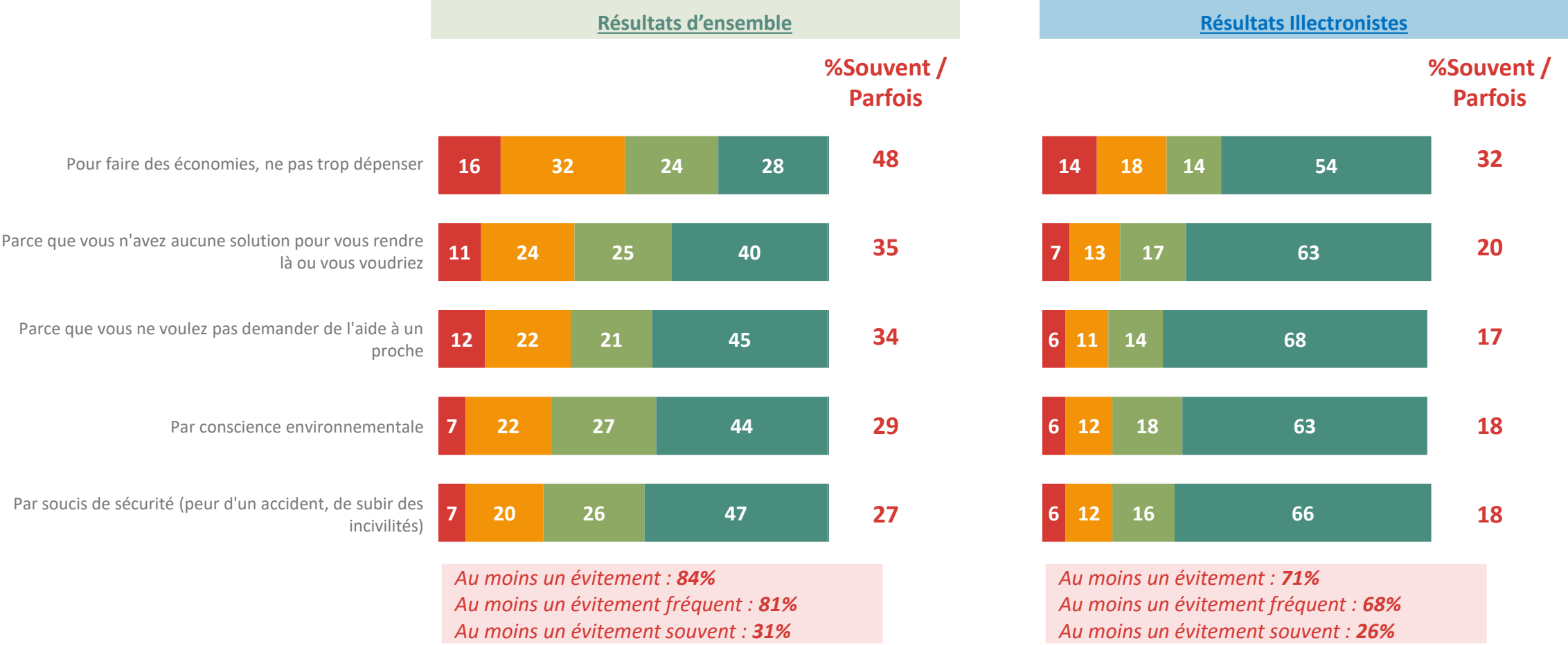
Les illecronistes renoncent moins à se déplacer en raison de difficultés de transport que les Français dans leur ensemble , mais davantage que les autres seniors

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 (Illecronistes vs France)

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



Souvent

Parfois

Rarement

Jamais

En résumé

L'illectronisme constitue un frein significatif à la mobilité du quotidien : en 2025, de nombreux illectronistes ont été confrontés à des services de mobilité devenus difficilement accessibles sans internet : consultation des horaires de transport, achat de titres, réservation d'un taxi ou encore accès à certains services de mobilité partagée.

Les conséquences en termes de renoncements sont importantes : parmi les personnes ayant rencontré au moins l'une de ces situations, une sur deux déclare avoir déjà renoncé à certains déplacements. Au-delà des obstacles techniques, une majorité d'illectronistes estime aujourd'hui qu'il est devenu nécessaire de maîtriser internet pour se déplacer facilement, tandis que près de sept sur dix souhaitent que les services de transport continuent à proposer des alternatives non numériques.

Ces contraintes contribuent à limiter les déplacements d'une partie de cette population. Si les illectronistes expriment globalement moins souvent l'envie de se déplacer davantage que l'ensemble des Français, ils restent confrontés à des renoncements réels, notamment lorsqu'il s'agit d'accéder à certains services ou à des déplacements essentiels.



Partie 3

Notoriété et recours aux dispositifs d'aide à la mobilité

Quels dispositifs d'accompagnement financier et pratique existent ?
Sont-ils connus et accessibles ? Qui en bénéficie réellement et quels
freins limitent leur appropriation ?

BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien



CESI
ÉCOLE D'INGÉNIEURS

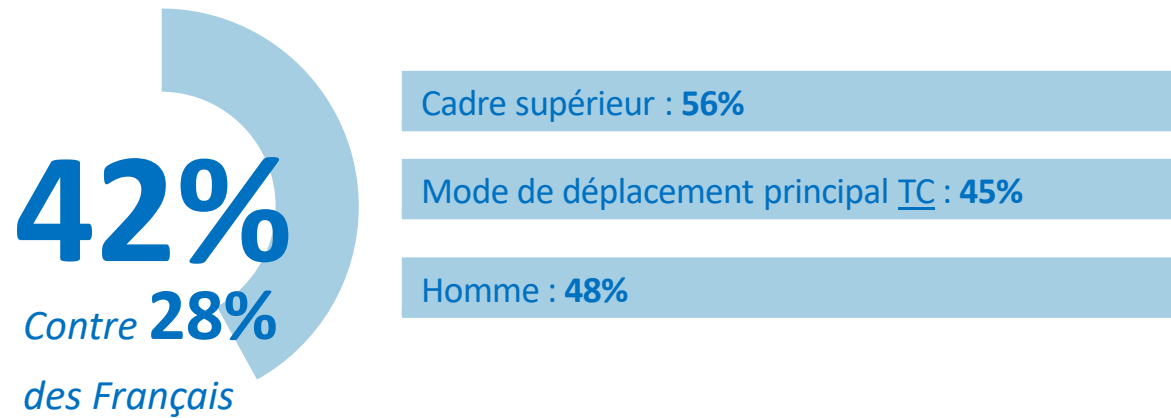
Connaissance et utilisation des aides pour le passage à une voiture plus propre ou un vélo (Illectronistes)

Des illectronistes qui connaissent mieux les aides pour passer à la voiture électrique ou au vélo que la moyenne, mais qui y ont moins recours

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

Base : A tous

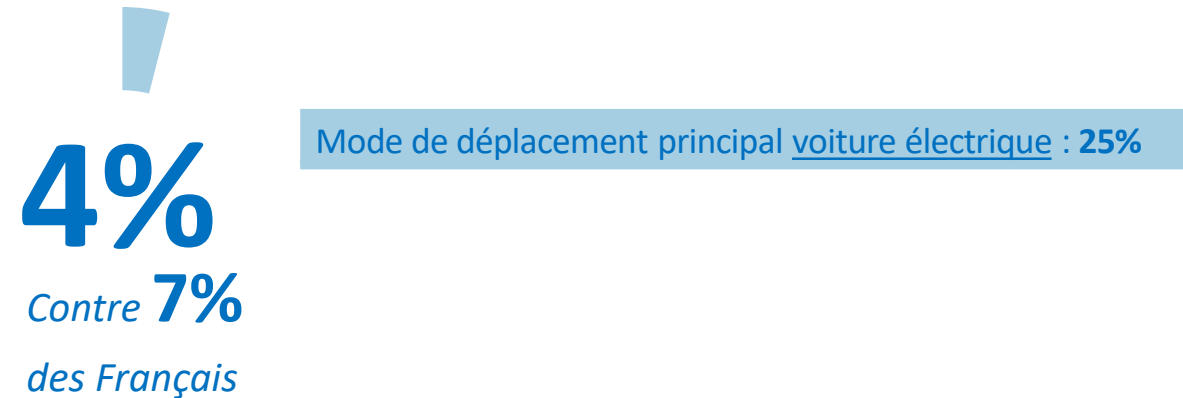
Le profil de ceux qui connaissent les aides



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

Base : A tous

Le profil de ceux qui ont bénéficié des aides



➔ les illectronistes sont un peu mieux informés que les autres Français mais ne bénéficient quasiment pas de ces aides

Partie 4

Conclusion : mesure de précarité mobilité en 2026

Combien de personnes peuvent être considérées comme précaire en termes de mobilité en 2026, qu'est-ce l'explique, et qui sont-elles ?

BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien

W
wimoov
Groupe SOS

Ipsos

bva

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 illectronistes 2026		31%	25%	22%	19%
Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)		31% en France / 56% pour les Illectronistes			

Analyse de la précarité mobilité

Selon le profil des Illectronistes

Ensemble

56%

Personnes sous le
seuil de pauvreté

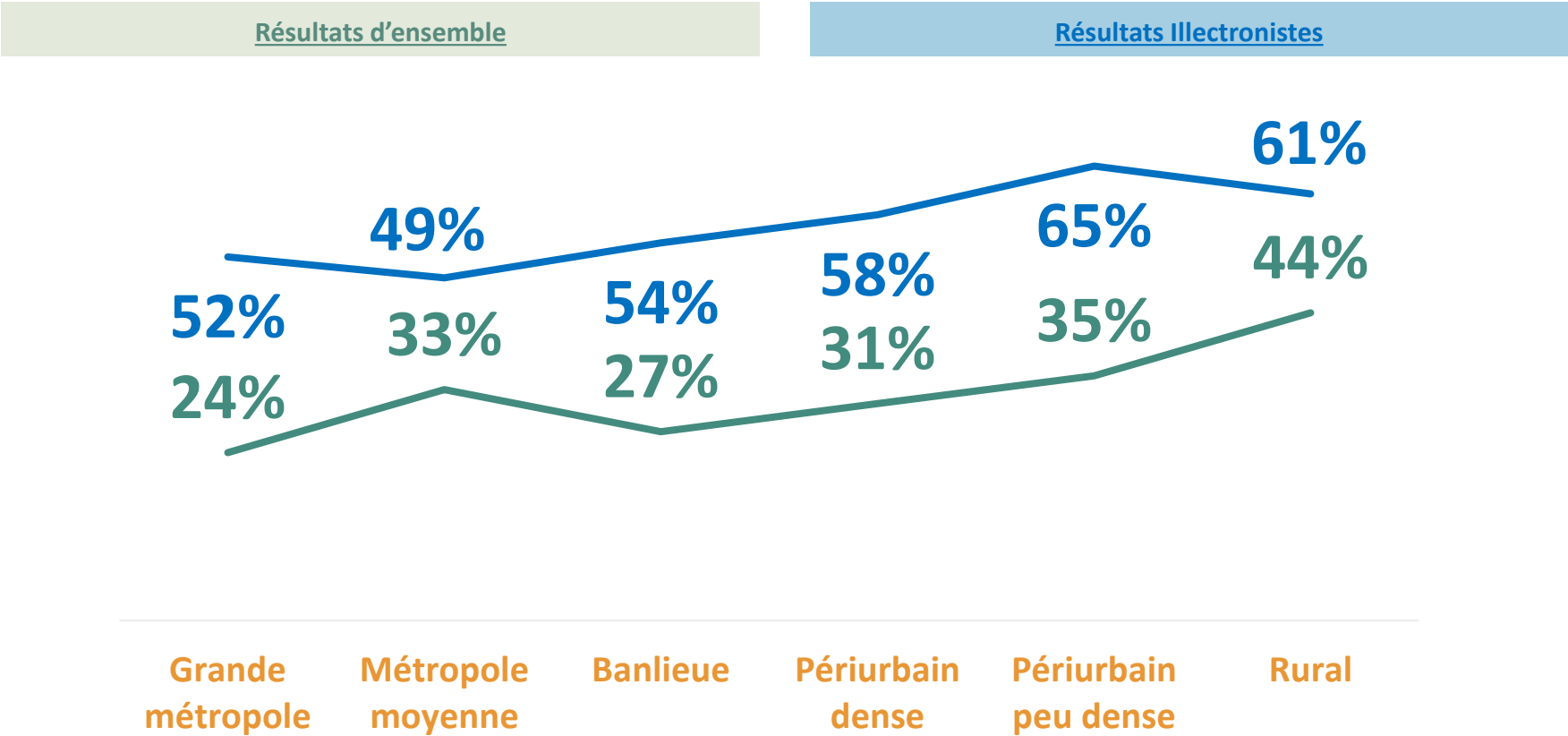
86%

Habitants de zones
rurales

61%

Analyse de la précarité mobilité

Selon le type de territoire



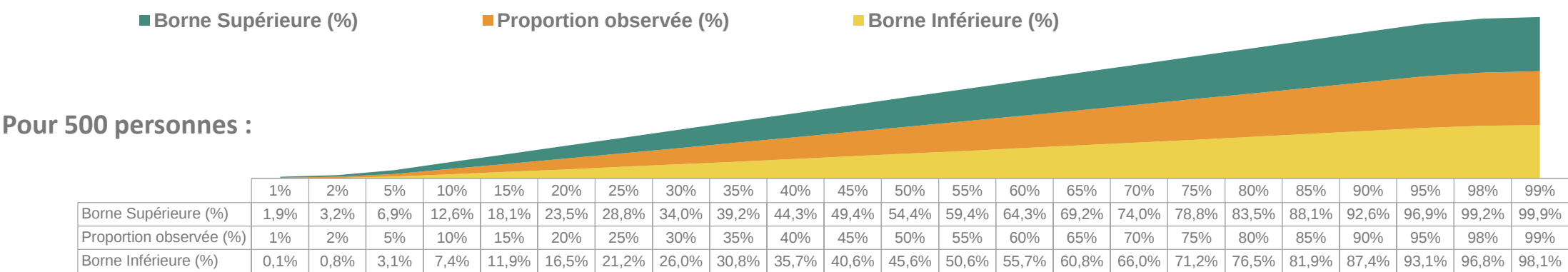
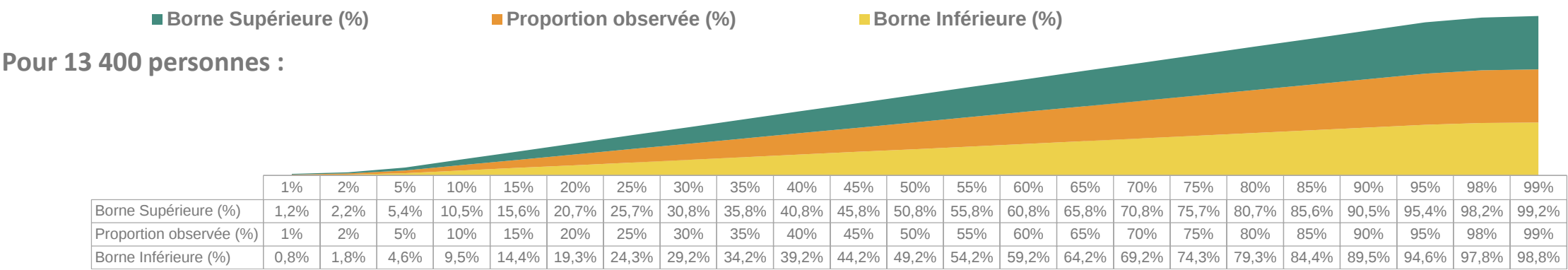
ANNEXES

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

