

BAROMÈTRE

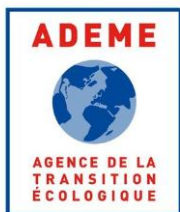
des Mobilités du Quotidien



Rapport Jeunes

Édition 2026

En partenariat avec :



La Macif,
c'est vous.

KEOLIS



LES JEUNES DE 18-24 ANS

Ce rapport présente les perceptions et pratiques des jeunes de 18 à 24 ans en matière de mobilité, et les compare à celles de l'ensemble de la population.

Dans ce rapport, on emploiera le terme de « **jeunes** » pour désigner les personnes âgées de **18 à 24 ans**. Cette tranche d'âge représente environ **10 % de la population adulte française**, soit un peu plus de **5 millions de personnes**.

En France, les 18-24 ans vivent plus souvent que les autres tranches d'âge dans les **espaces urbains**, notamment du fait de la poursuite d'études. Ils disposent aussi en moyenne de **ressources plus limitées**.

A cet âge, leurs capacités de déplacement jouent un rôle central dans leur parcours, leur mobilité jouant notamment sur leur **accès aux études, à l'emploi et plus généralement à l'autonomie**.

Sommaire

MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

P.4

CONTEXTE ET ENJEUX

P.5



LE REGARD D'EXPERT DE LA MACIF

P.6

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE

P.8

01 Usages des mobilités au quotidien

P.9

02 Image et perception des modes de transport

P.25

03 Budget déplacement

P.32

04 Renoncements et arbitrages en matière de mobilité

P.39

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

P.49

06 Conclusion : mesure de précarité mobilité en 2026

P.54

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 **1 354 jeunes de 18-24 ans.**

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 LA MACIF (1/2)



Le grand paradoxe de la mobilité des jeunes

En analysant le Baromètre des mobilités 2026, un constat étonne : la jeunesse n'a jamais eu un tel désir d'autonomie, mais n'a jamais été aussi freinée. A un moment de vie où ces jeunes de 18-24 ans gagnent en indépendance, nous observons un paradoxe structurel entre cette aspiration à l'autonomie et une réalité vécue comme une contrainte. Alors que l'on pourrait imaginer une génération hyper-mobile, fluide et ultra-connectée, les chiffres révèlent ce paradoxe. Près de 7 jeunes sur 10 (72 %) expriment le souhait de se déplacer plus loin et plus souvent.

Pourtant, 47 % des 18-24 ans se trouvent aujourd'hui en situation de risque de précarité mobilité (contre 31 % pour l'ensemble des Français), un chiffre qui grimpe jusqu'à 64 % chez les jeunes ruraux et 68 % pour ceux sous le seuil de pauvreté.

Pour les jeunes, pouvoir se déplacer ne relève pas seulement du confort : c'est une condition d'accès aux études, à l'emploi, aux soins, aux loisirs et à la vie sociale.

Un des autres enseignements forts du Baromètre réside dans le rapport à l'information. Si les jeunes sont étonnamment mieux informés que la moyenne sur les aides aux mobilités durables, ils se sentent paradoxalement démunis face à la mobilité du quotidien. Ils sont 60 % (vs 38 % des Français) à affirmer qu'un meilleur accès à l'information pratique (horaires, trajets, intermodalité) leur permettrait de sortir davantage.



La Macif,
c'est **vous.**

LE REGARD D'EXPERT DE LA MACIF (2/2)



La Macif,
c'est **vous.**



Ce constat révèle une faille : nous avons collectivement un enjeu d'éducation à la mobilité, à transmettre dès le plus jeune âge le « savoir-se-déplacer ».

La crainte pour leur sécurité constitue également un obstacle pour ces jeunes qui entrave leurs déplacements. Avec 68 % des jeunes évitant certains trajets par peur (vs 48 % des Français), l'espace public et les transports sont perçus comme des lieux de tension.

En tant qu'acteurs de la mobilité, nous avons donc une responsabilité collective : transformer la mobilité subie en un levier d'épanouissement et d'autonomie des jeunes.

Premier assureur Auto en France, la Macif développe des solutions destinées à faciliter l'accès à la conduite et à sécuriser les premiers trajets des jeunes conducteurs. L'objectif est de lever les freins à leur mobilité.*

La Macif est convaincue qu'accompagner les jeunes, c'est leur donner confiance, renforcer la sécurité de leurs déplacements et ouvrir, par l'éducation et la prévention, le champ des possibles d'une mobilité plus inclusive et partagée.



** 1ère société d'assurance en nombre de contrats auto en France en 2024*



Résumé en une slide

Les Français de 18 à 24 ans

- Moins dépendants de la voiture (56% l'utilisent comme mode principal contre 72% de l'ensemble des Français), ils recourent davantage aux transports en commun et combinent plus fréquemment plusieurs modes de déplacement.
- Cette plus grande diversité des pratiques ne signifie toutefois pas une mobilité plus facile. Les jeunes sont nombreux à souhaiter se déplacer davantage (73% sortiraient plus souvent si les déplacements coûtaient moins cher) et sont particulièrement sensibles aux contraintes économiques.
- Les difficultés de mobilité touchent fortement cette génération : 74% ont déjà renoncé à au moins un déplacement au cours des cinq dernières années, contre 40% dans l'ensemble de la population. Les contraintes financières, le manque de solutions disponibles et les enjeux de sécurité limitent l'accès aux loisirs, à la vie sociale, aux études ou à l'emploi.
- Au final, près d'un jeune sur deux (47%) se trouve dans une situation de risque de précarité mobilité, contre 31% de l'ensemble des Français. Cette vulnérabilité atteint même 68% chez les jeunes sous le seuil de pauvreté et 64% chez les jeunes ruraux, confirmant que les inégalités de mobilité sont un enjeu majeur pour l'autonomie et l'insertion des jeunes adultes.

Partie 1

Usages des mobilités au quotidien



BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien



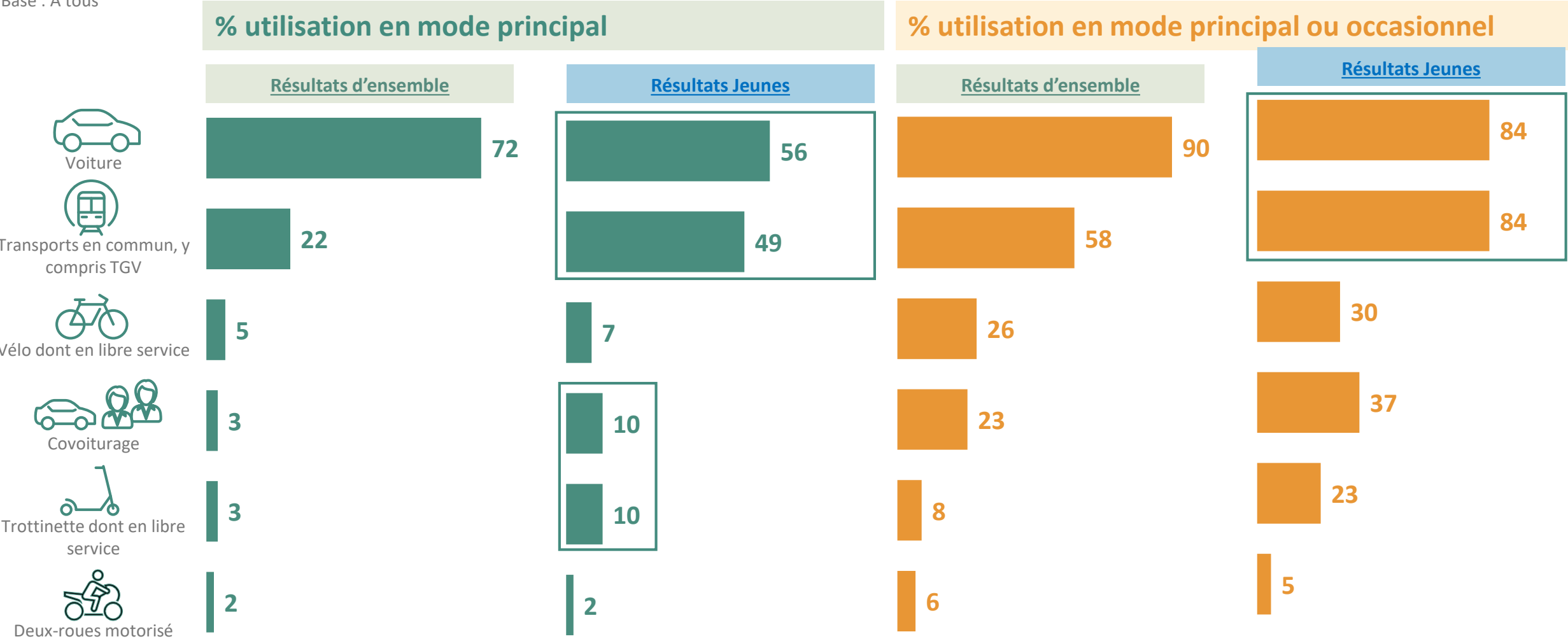
Modes de transports utilisés pour les déplacements du quotidien (Ensemble vs Jeunes)

Les jeunes empruntent beaucoup moins la voiture et se déplacent beaucoup plus en transports en commun que la moyenne. Toutefois, la voiture demeure leur moyen de transport privilégié.

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 selon la région (Jeunes)

L'usage des transports en commun est beaucoup plus courant chez les jeunes que chez le reste de la population, quelle que soit la région

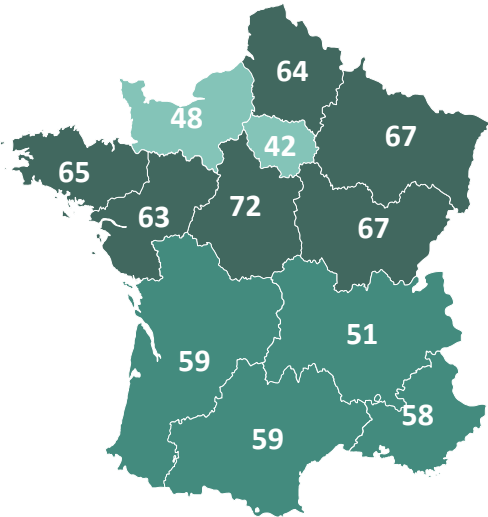
Question : Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous pour vos déplacements du quotidien ?

Base : A tous

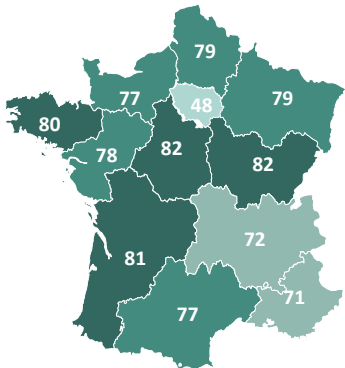
% mode utilisé en mode principal selon la région



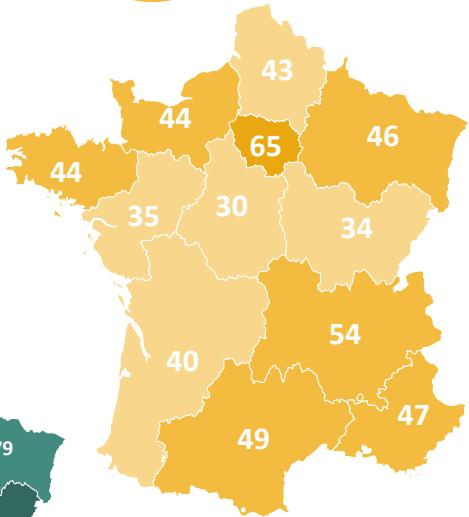
La voiture



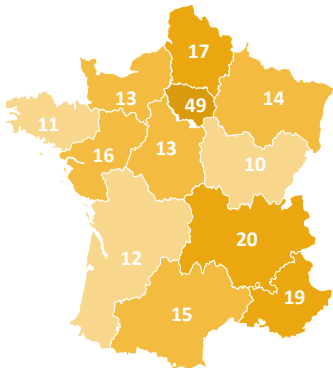
% mode principal
pour les Français



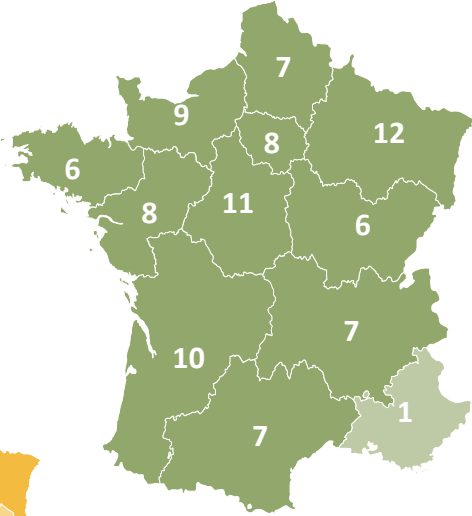
Les transports
en commun



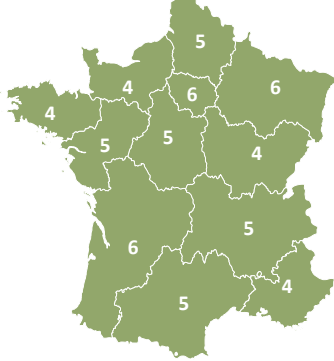
% mode principal
pour les Français



Le vélo



% mode principal
pour les Français

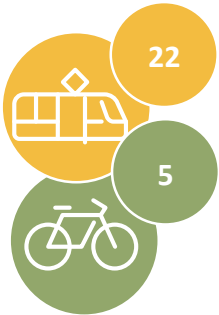
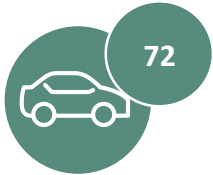
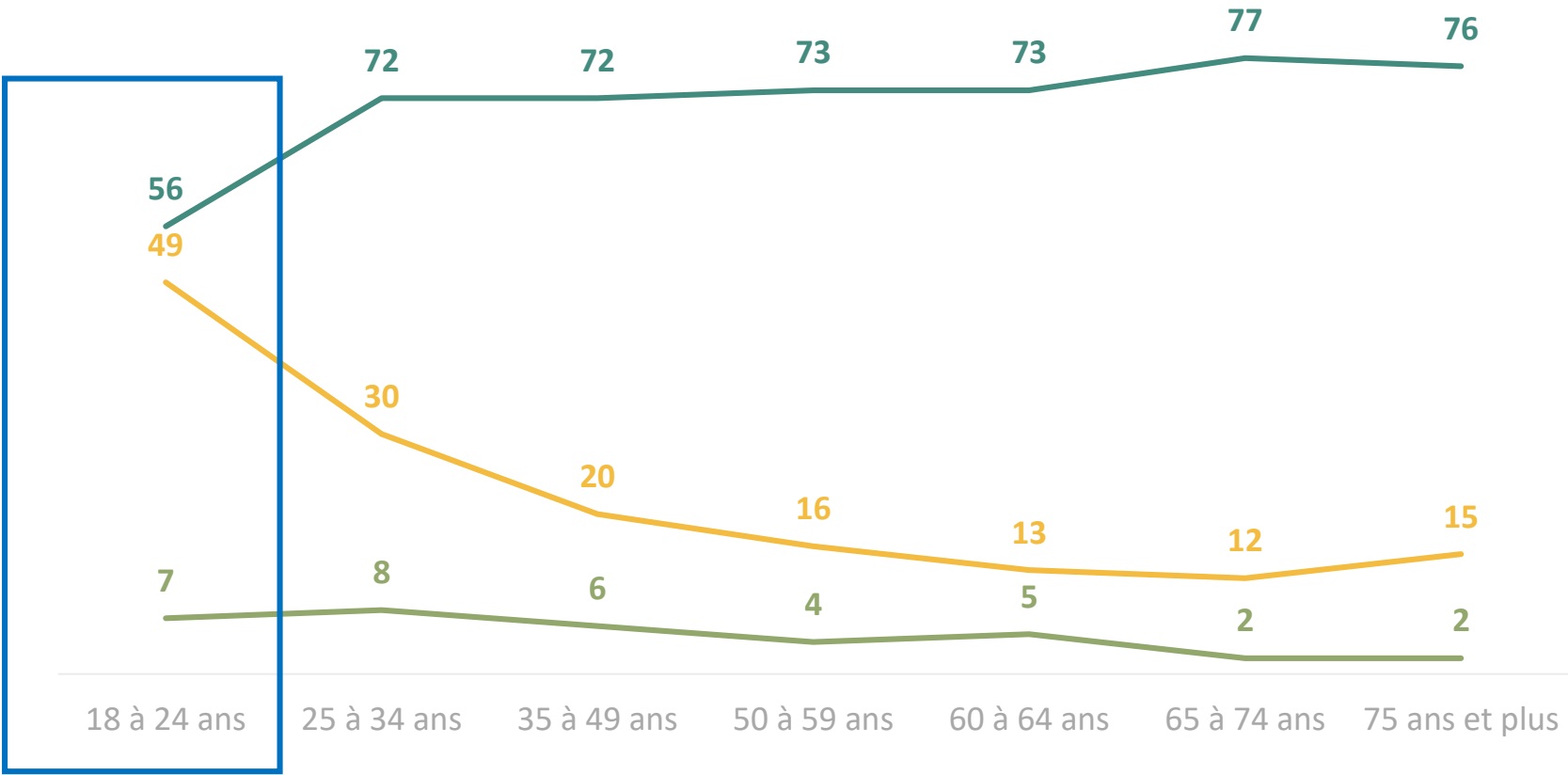


Modes de transports utilisés pour les déplacements du quotidien, selon l'âge

Les jeunes de 18 à 24 ans constituent une tranche d'âge qui présente un comportement de mobilité très différent des Français de 25 ans et plus. Ils utilisent massivement les transports en communs (en mode principal) et sont moins nombreux à se déplacer en voiture (en mode principal).

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

% mode utilisé en mode principal selon l'âge



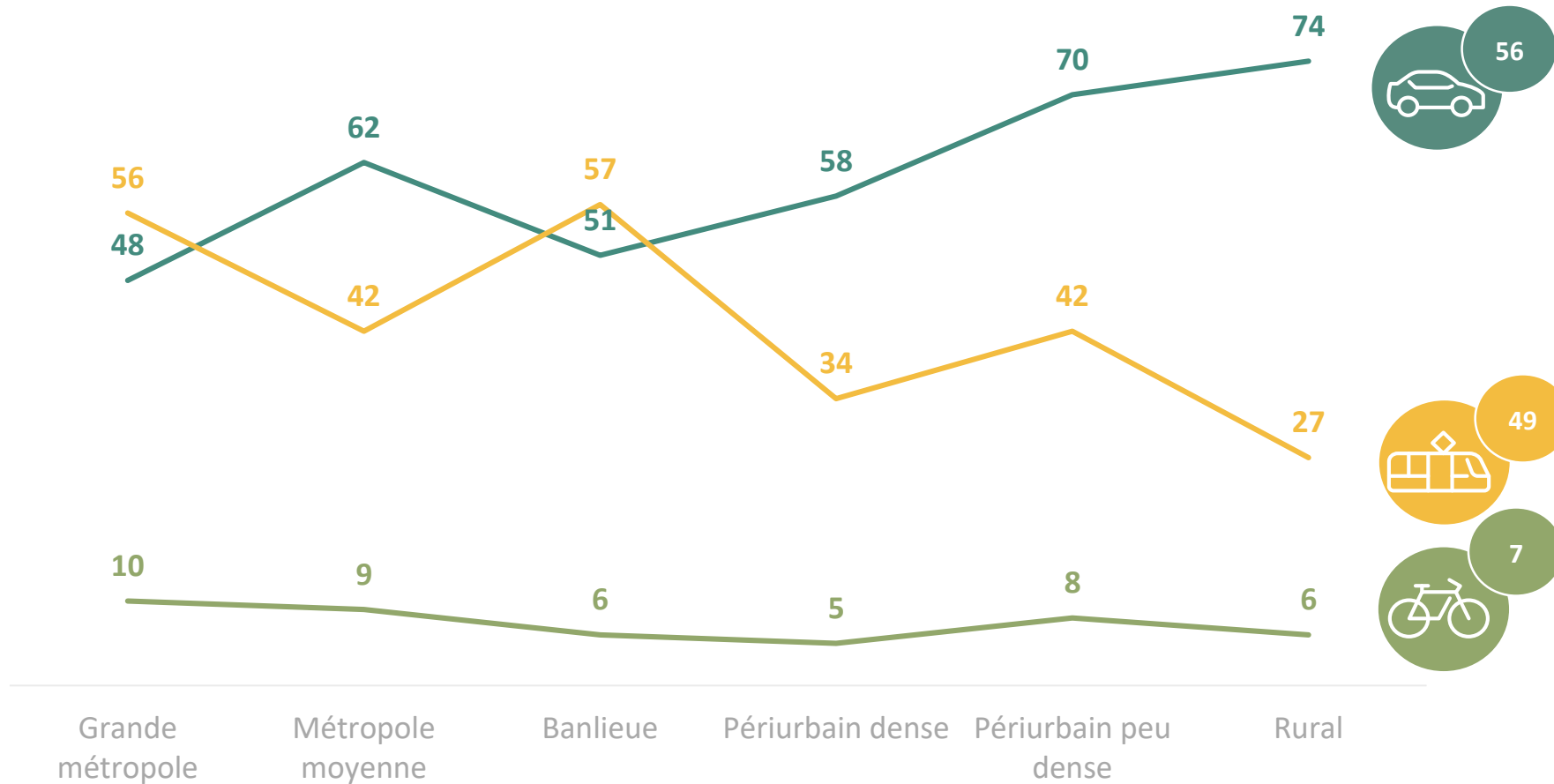
Modes de transports utilisés pour les déplacements du quotidien, selon le territoire (Jeunes)

Dans les milieux les plus ruraux, l'usage de la voiture reste massif pour les plus jeunes.

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



➔ Parmi les Français les plus jeunes, il existe de **grandes différences** dans le **mode de transport utilisé** selon le **type de territoire**, comme pour l'ensemble des Français.

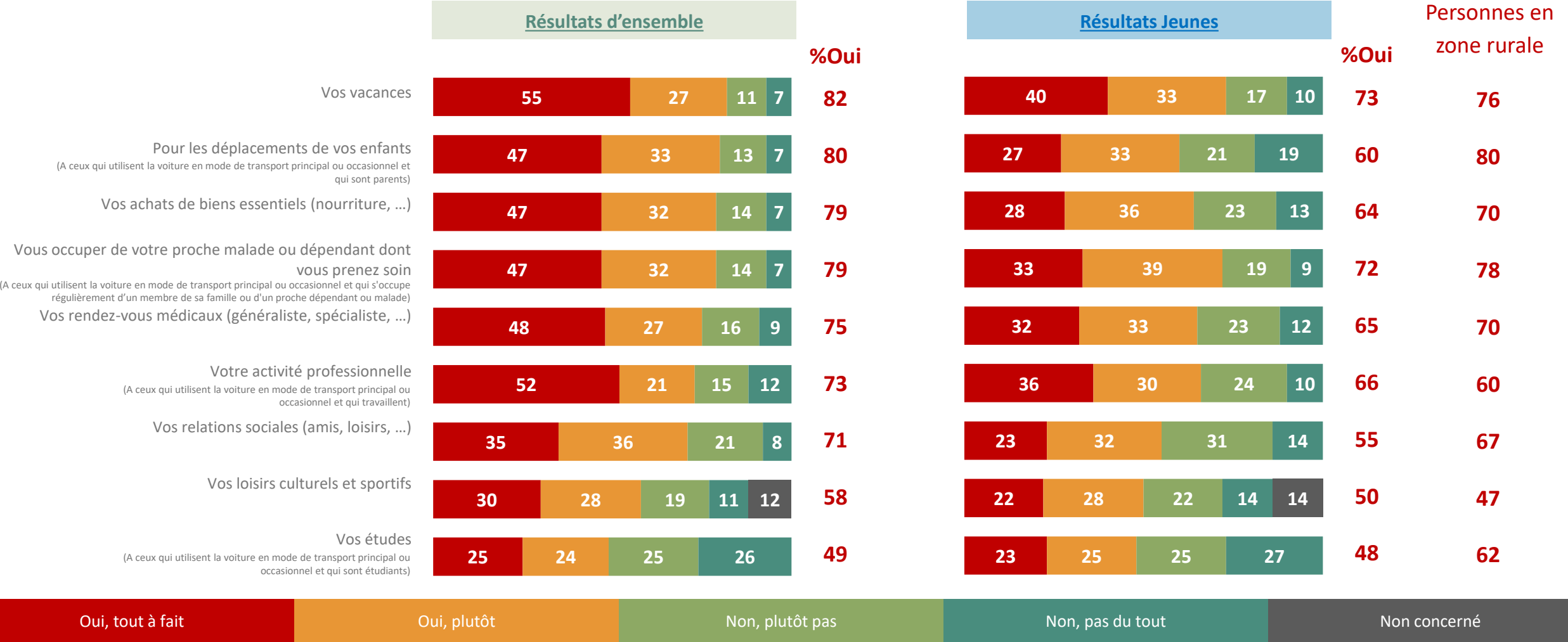
Sentiment de dépendance à la voiture (Ensemble vs Jeunes)

Parmi ceux qui l'utilisent, un sentiment de dépendance à la voiture dès le plus jeune âge, en particulier en zone rurale



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



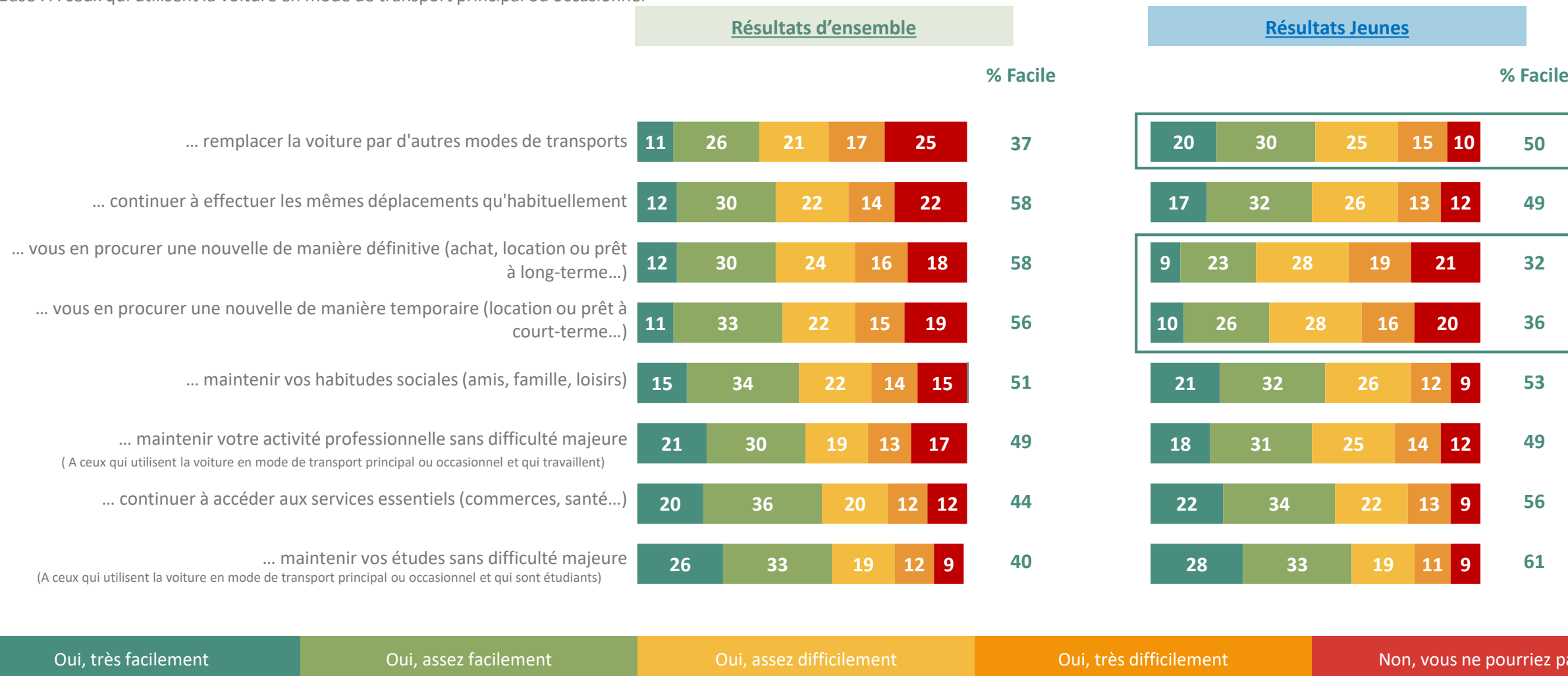
Potentiels impacts d'une panne de voiture (Ensemble vs Jeunes)

Des jeunes qui auraient en majorité des difficultés à se procurer une nouvelle voiture en cas de panne, même de manière temporaire



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



Potentiels impacts d'une panne de voiture – Détails (Jeunes)



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

% Facile

	Ensemble des jeunes de moins de 25 ans	Jeunes habitant en zone rurale	Jeunes sous le seuil de pauvreté
... remplacer la voiture par d'autres modes de transports	50	41	53
... continuer à effectuer les mêmes déplacements qu'habituellement	49	50	49
... vous en procurer une nouvelle de manière définitive (achat, location ou prêt à long-terme...)	32	34	32
... vous en procurer une nouvelle de manière temporaire (location ou prêt à court-terme...)	36	41	35
... maintenir vos habitudes sociales (amis, famille, loisirs)	53	53	54
... maintenir votre activité professionnelle sans difficulté majeure (A ceux qui utilisent la voiture en mode de transport principal ou occasionnel et qui travaillent)	49	45	48
... continuer à accéder aux services essentiels (commerces, santé...)	56	52	55
... maintenir vos études sans difficulté majeure (A ceux qui utilisent la voiture en mode de transport principal ou occasionnel et qui sont étudiants)	61	60	61

Oui, très facilement

Oui, assez facilement

Oui, assez difficilement

Oui, très difficilement

Non, vous ne pourriez pas

Possibilité de choisir entre plusieurs modes de transport (Ensemble vs Jeunes)

Si près d'un Français sur deux a le sentiment de ne pas pouvoir choisir entre différents modes de transports, cela ne concerne que moins d'un jeune Français sur trois



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

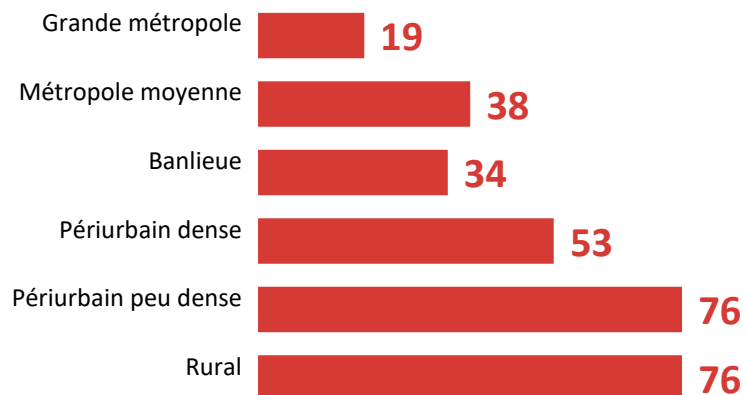
Base : A tous

Résultats d'ensemble

47%

Des Français **n'ont pas** la possibilité de choisir

Détail par type de territoire



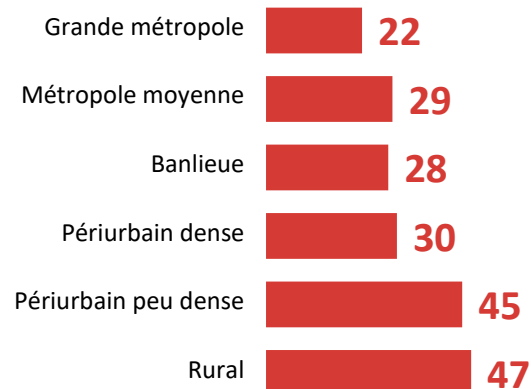
% Non (pas le choix entre les différents modes de transport)

Résultats Jeunes

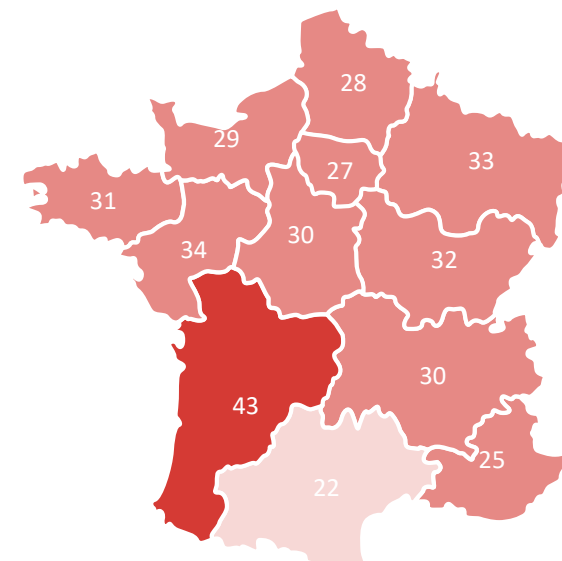
30%

Des jeunes de moins de 25 ans **n'ont pas** la possibilité de choisir

Détail par type de territoire



Détail par régions (Jeunes)



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

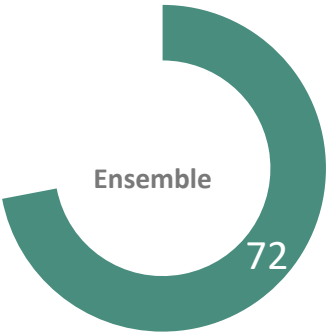
Quel que soit leur niveau de vie, les jeunes utilisent moins la voiture que leurs aînés

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

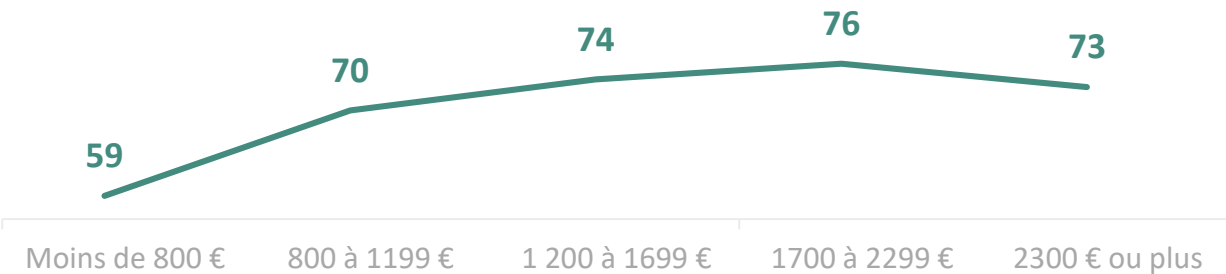


Résultats d'ensemble

% Voiture, utilisée en mode principal, selon le profil

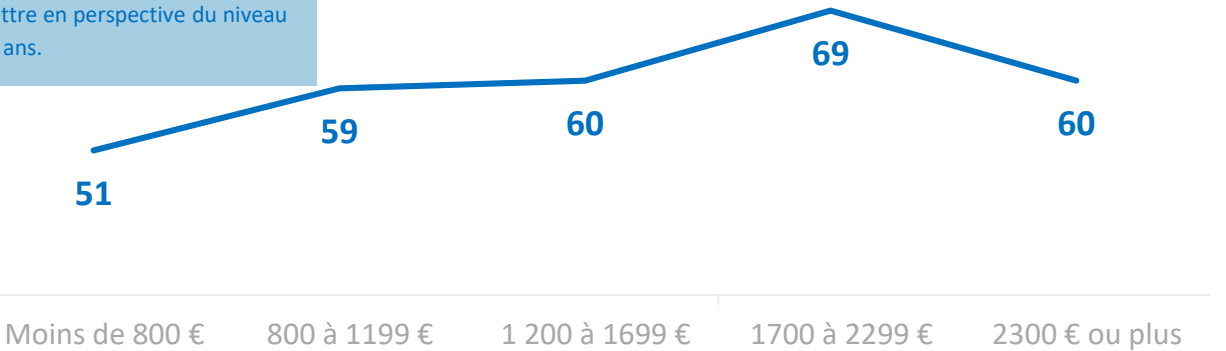
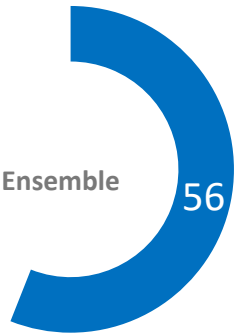


% Selon le niveau de vie mensuel



Résultats Jeunes

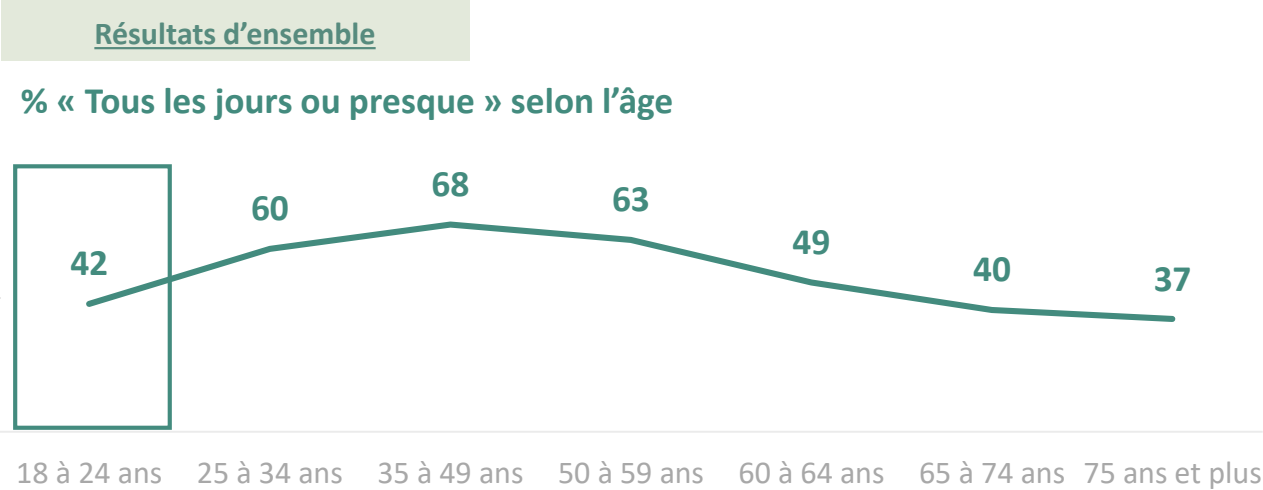
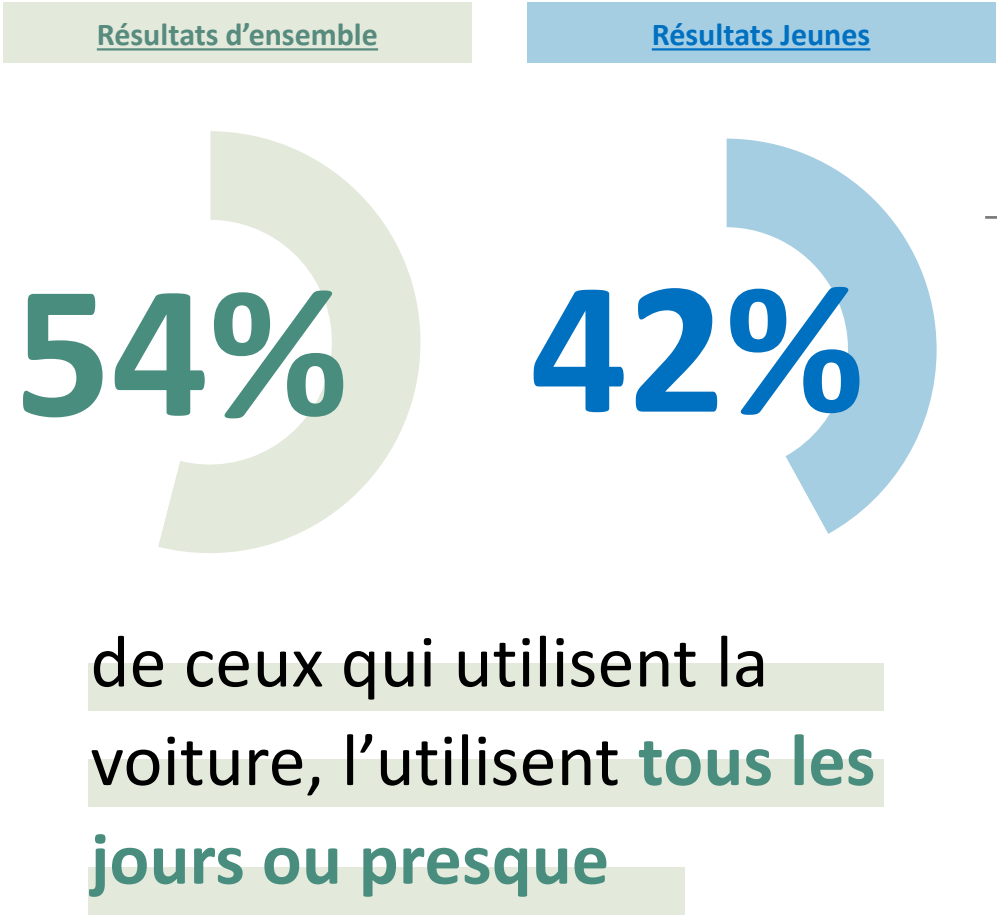
Des différences dans l'utilisation de la voiture comme mode de transport principal sont aussi à mettre en perspective du niveau de vie pour les Français de 18 à 24 ans.



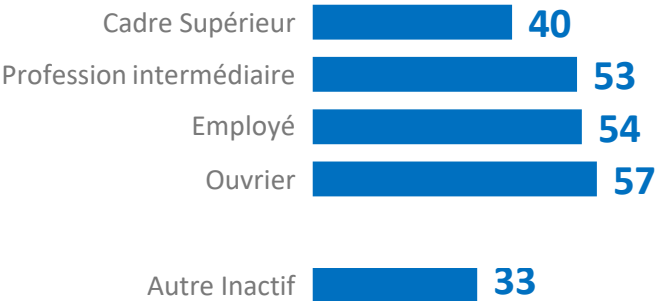
Utilisation de la voiture « tous les jours » parmi ceux qui l'utilisent au moins occasionnellement (Jeunes)

Une utilisation de la voiture non seulement moins répandue mais également moins fréquente chez les jeunes

Question : Pour vos déplacements du quotidien, à quelle fréquence utilisez-vous ?
Base : A ceux qui utilisent une voiture, en mode principal ou occasionnel



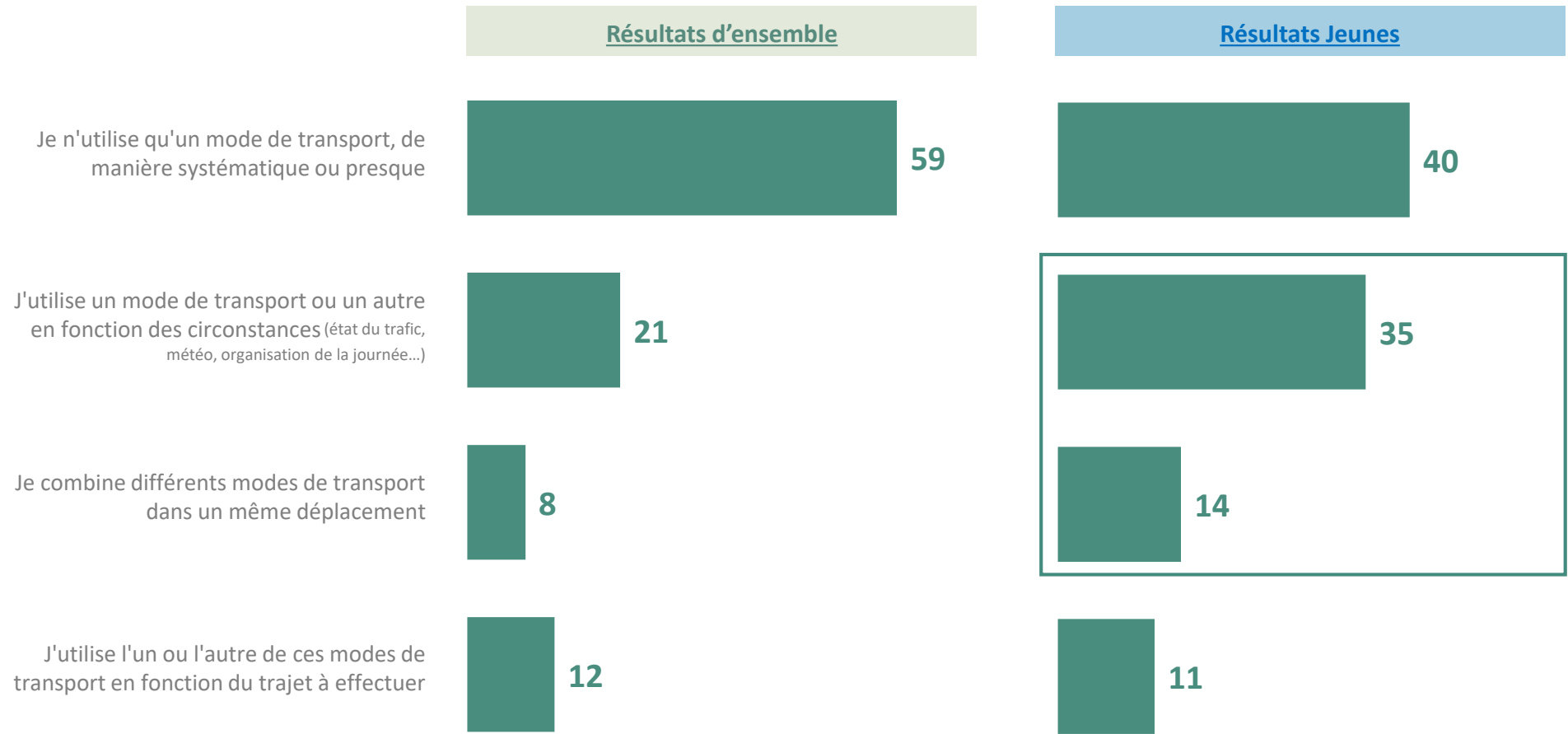
% « Tous les jours ou presque » selon la catégorie socio-professionnelle



Déplacements multimodaux (Ensemble vs Jeunes)

Des jeunes qui s'appuient plus souvent sur plusieurs moyens de transport que la moyenne

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



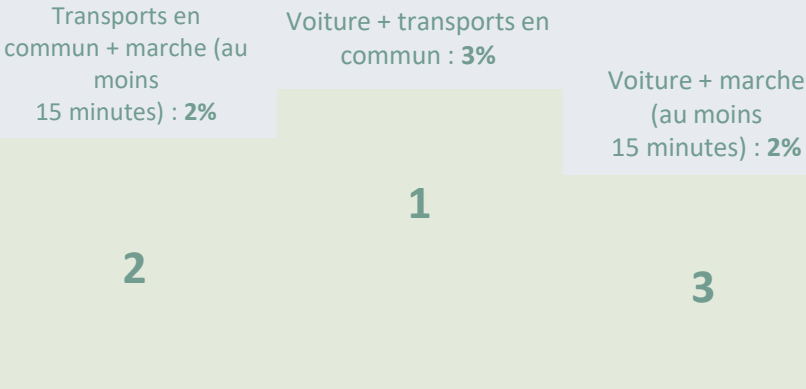
➡ Dans le détail, les Français les plus jeunes présentent des habitudes de mobilité différentes, plus circonstanciées et moins dépendantes d'un unique mode de transport. Ils combinent également davantage de modes de transports différents en un seul déplacement.

Déplacements multimodaux – détail (Ensemble vs Jeunes)

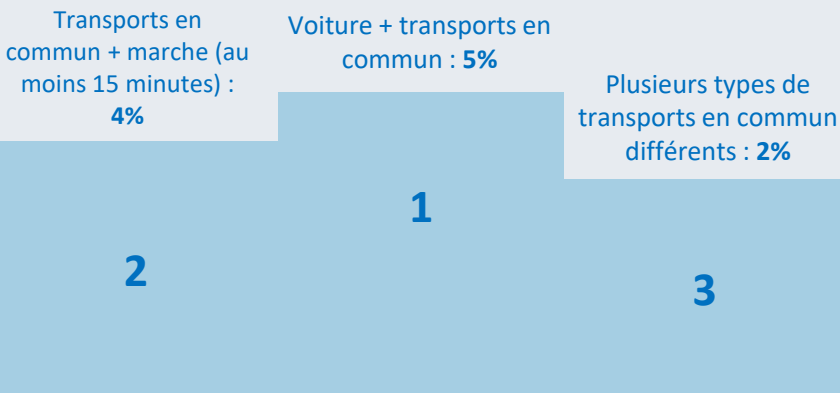
TOP 3 DES COMBINAISONS MULTIMODES

Quelles combinaisons de transports empruntez-vous généralement sur un même trajet ?

Résultats d'ensemble



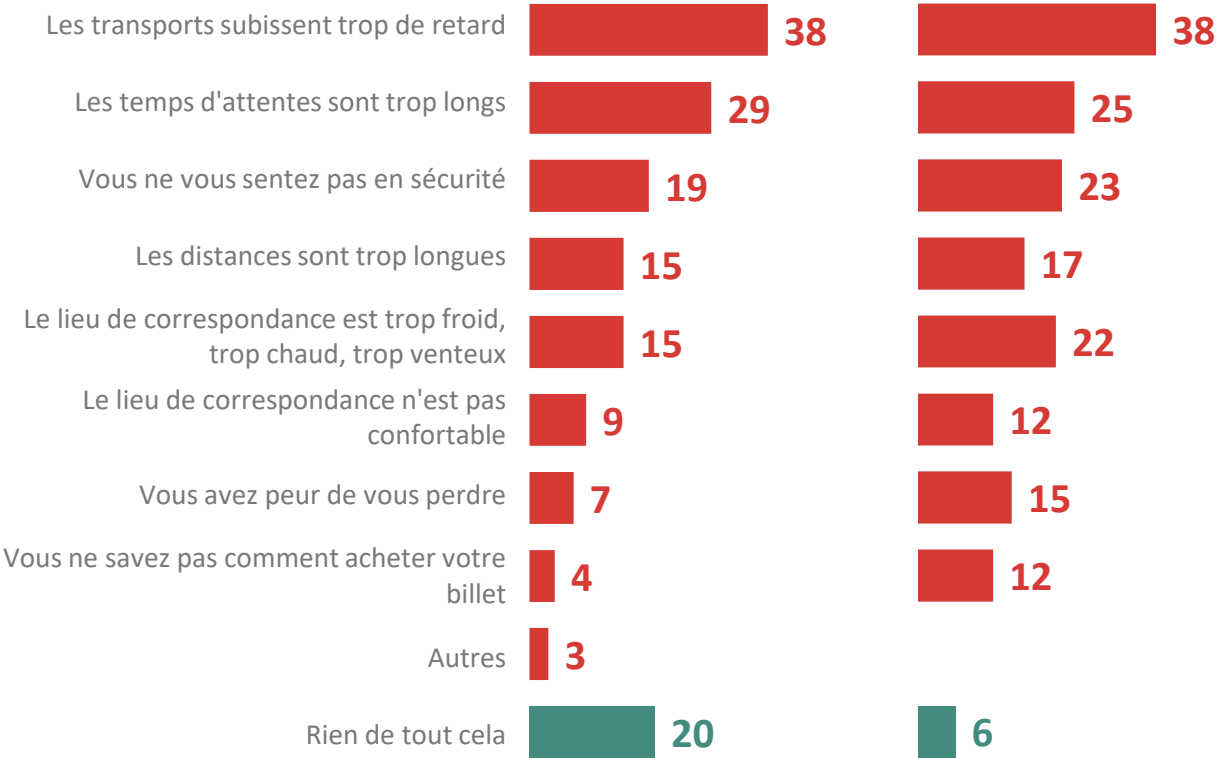
Résultats Jeunes



Question : Pour vous-même, quelles sont les deux principales difficultés de correspondance ?
Base : A ceux qui combinent l'utilisation des transports en commun avec un autre mode de transport dans un même déplacement

Résultats d'ensemble

Résultats Jeunes



Détention du permis par les publics vulnérables (Ensemble vs Jeunes)

Moins de deux tiers des jeunes ont le permis vs 90% des Français de 18 ans et plus dans leur ensemble

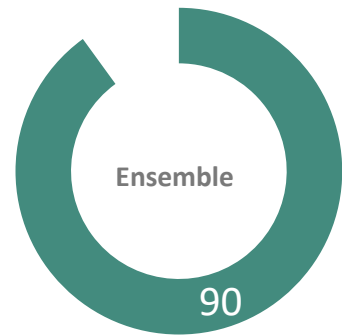
Question : Vous-même, disposez-vous du permis de conduire (permis B / voiture) ?

Base : A tous

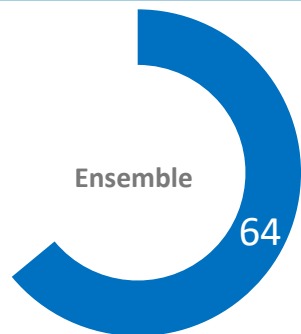


% Oui selon le profil

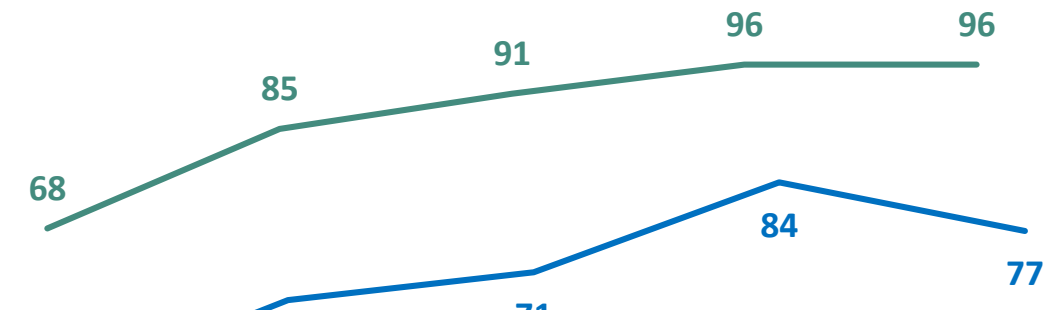
Résultats d'ensemble



Résultats Jeunes



% Selon le niveau de vie mensuel



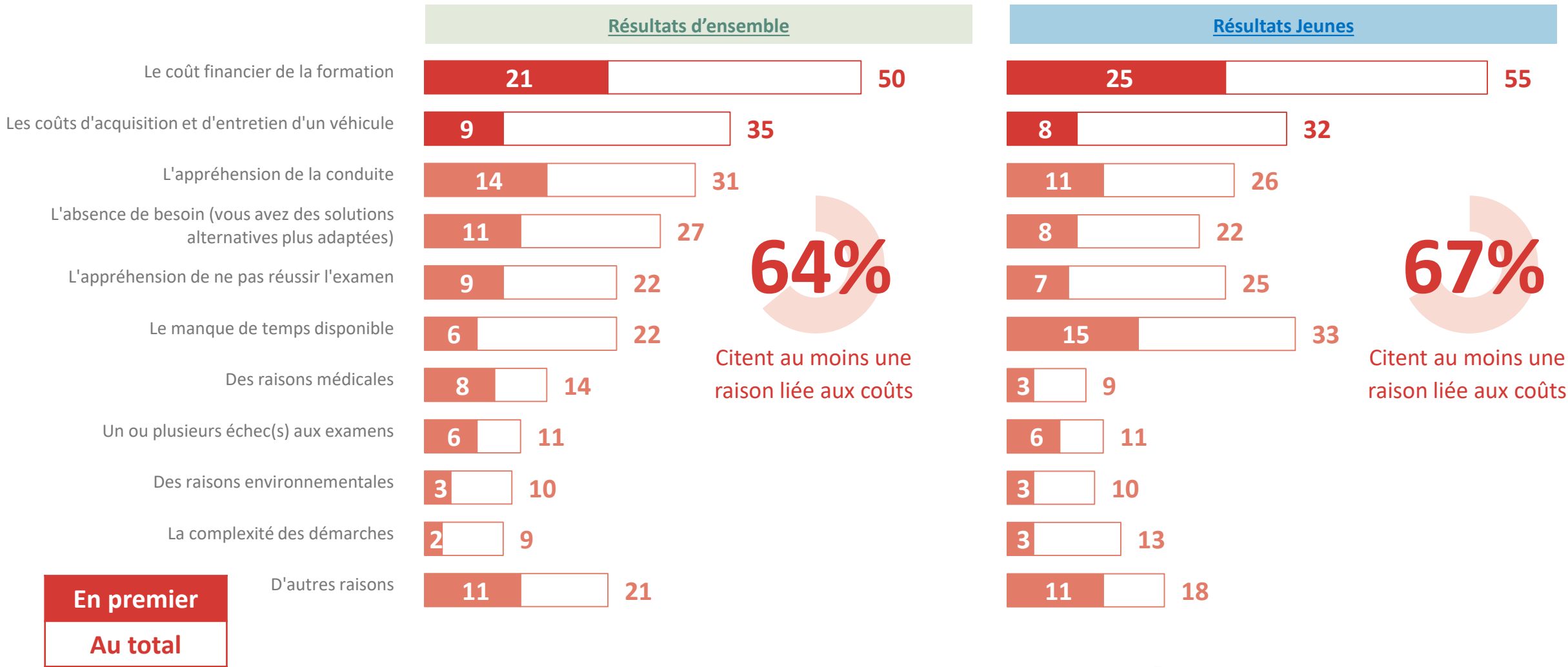
Si la possession du permis est structurellement plus basse chez les plus jeunes qui ont eu « moins de temps » pour le passer, la différence selon le niveau de vie est toute aussi marquée que pour l'ensemble de la population.

Moins de 800 € 800 à 1199 € 1 200 à 1699 € 1700 à 2299 € 2300 € ou plus

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

Des jeunes qui expliquent avant tout ne pas avoir le permis par des raisons financières et un manque de temos

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 Français les plus jeunes (18-24 ans) ont un usage de la voiture et des transports en commun différent du reste de la population. La voiture occupe une place moins centrale dans leurs déplacements : seuls 56% d'entre eux l'utilisent en mode de transport principal. Leur utilisation des transports en commun est en revanche bien supérieure à celle de leurs aînés, que ce soit en mode de transport principal ou secondaire.

Ces différences s'effacent chez les Français de 25 à 34 ans et sont donc très caractéristiques des Français les plus jeunes.

En outre, les plus jeunes utilisant la voiture semblent avoir plus de possibilités de déplacement en cas de panne ou d'indisponibilité de leur véhicule et bénéficient globalement de plus de possibilité de choisir entre différents transports (70% contre 53% des Français).



Partie 2

Image et perception des modes de transport



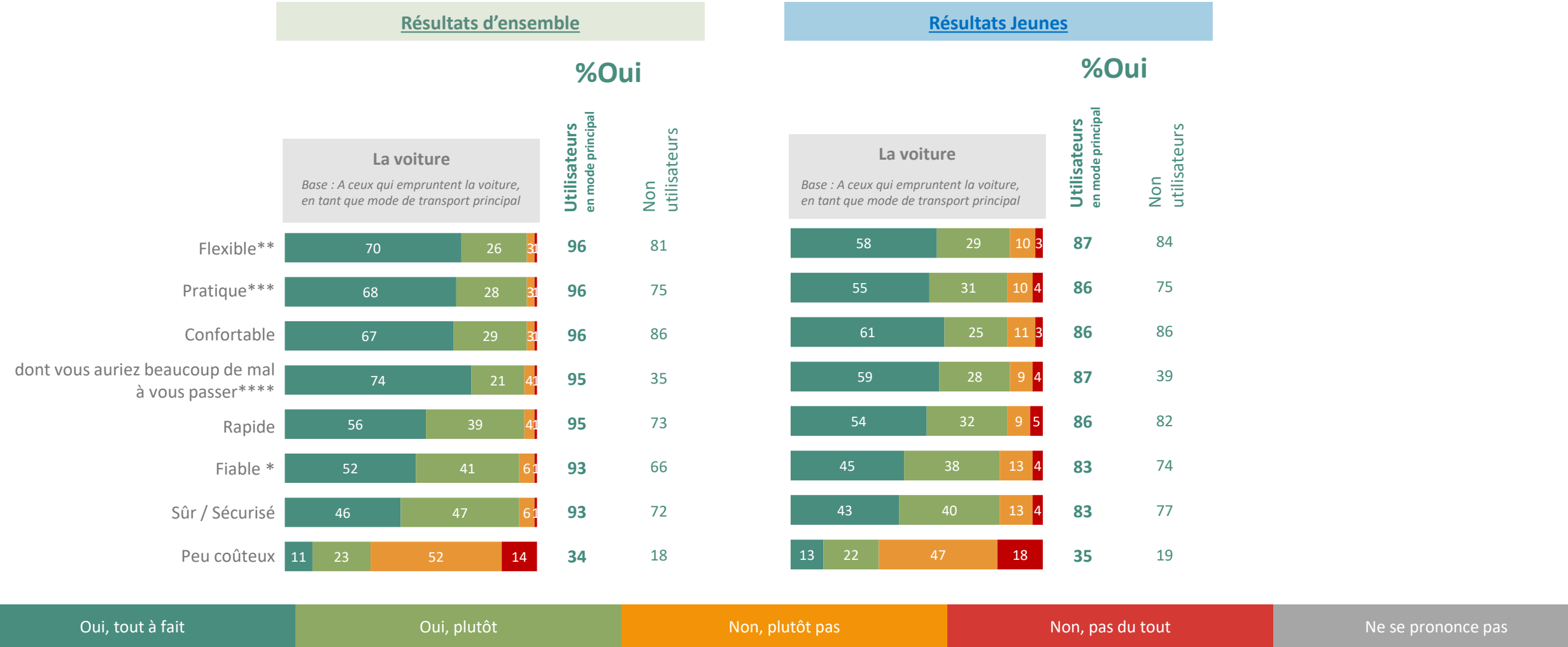
BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien



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

La voiture a une image moins bonne dans toutes les dimensions mesurées pour les plus jeunes qui utilisent la voiture que pour l'ensemble des conducteurs français. Ils sont plus nombreux à déclarer pouvoir s'en passer.

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 Jeunes)

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

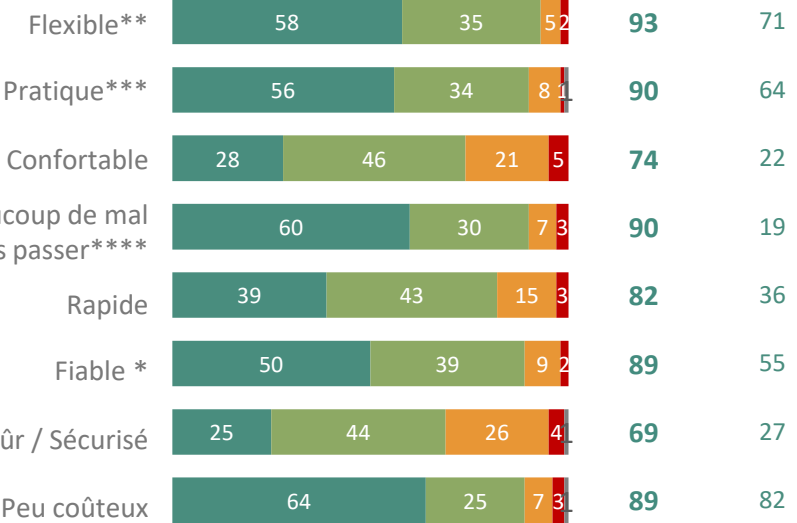
Résultats d'ensemble

%Oui

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

Utilisateurs
en mode principal

Non
utilisateurs



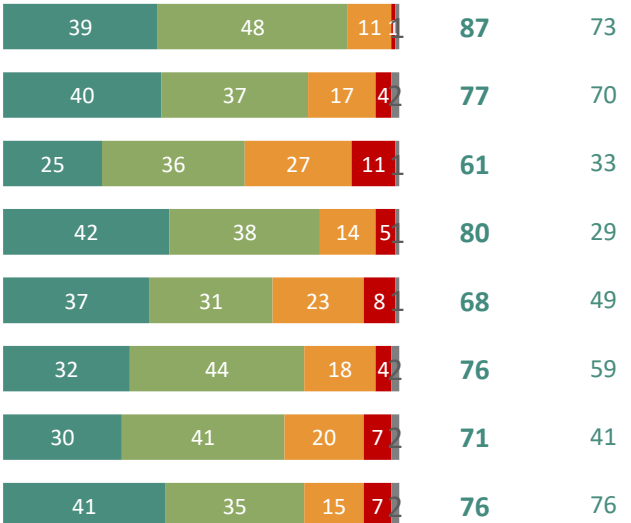
Résultats Jeunes

%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

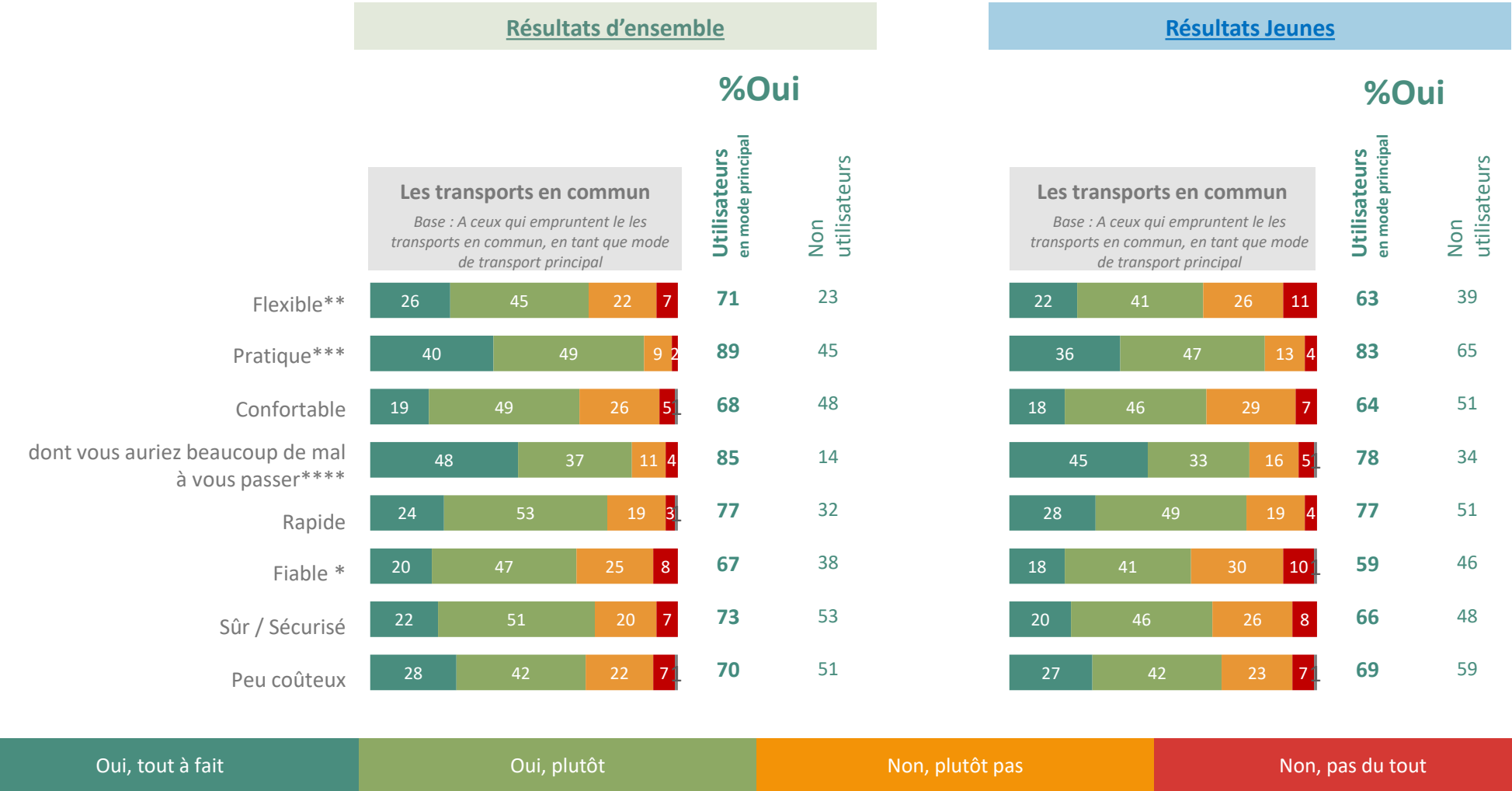
w
wimoov
GroupesOS

Ipsos bva

CESI
ÉCOLE D'INGÉNIEURS

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

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

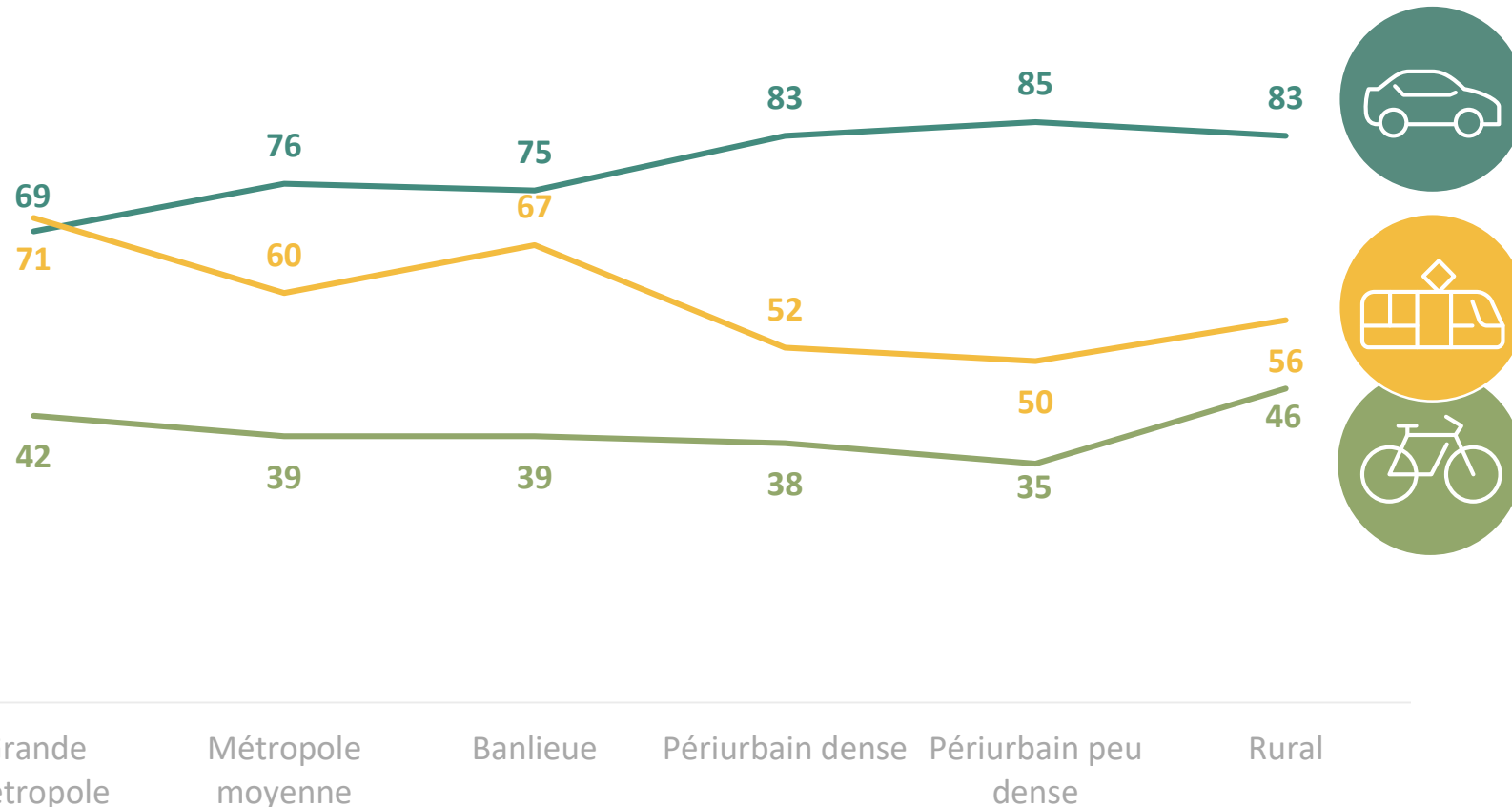
Dépendance aux modes de transport, selon la densité de territoire (Jeunes)

Les jeunes qui habitent en milieu rural ou périurbain sont bien plus nombreux à considérer les transports en commun comme un mode de déplacement dont ils auraient du mal à se passer que l'ensemble des habitants de ces territoires

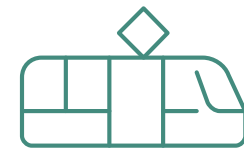
Question : Et pour chacun des modes de déplacements suivants, diriez-vous qu'il est un mode de déplacement dont vous auriez beaucoup de mal à vous passer personnellement ?

Base : A tous

% Oui selon le niveau de densité du territoire



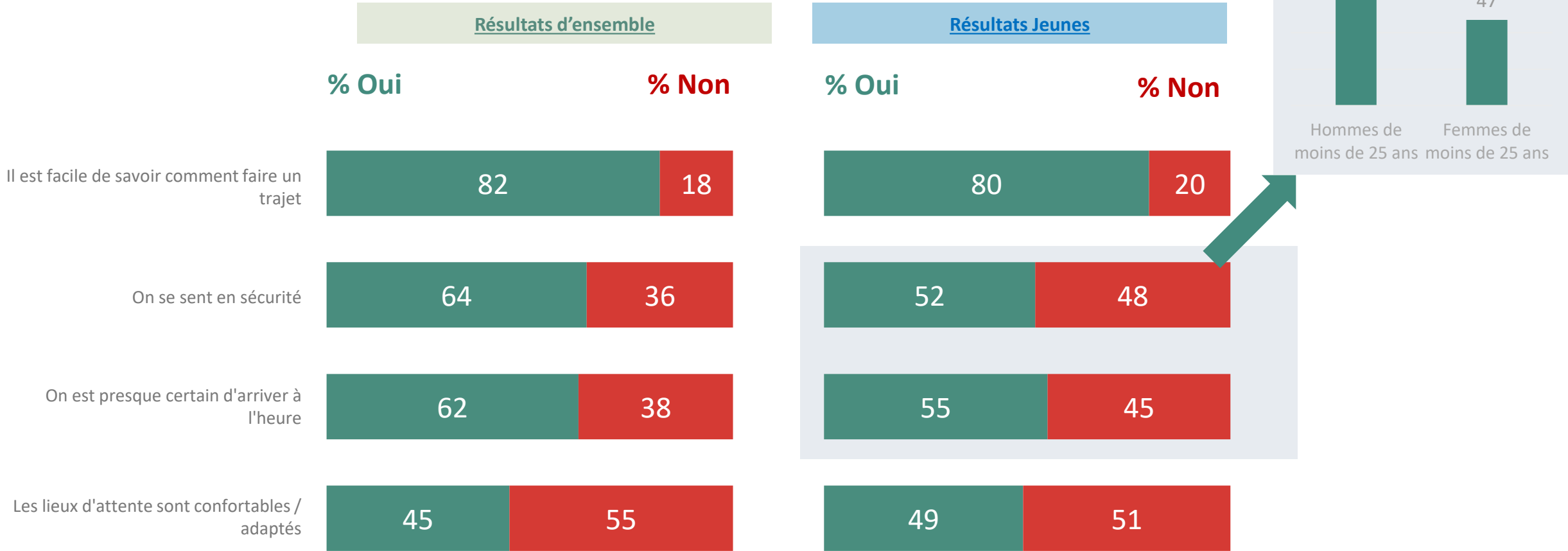
Les jeunes Français qui habitent en milieu rural ou périurbain sont bien **plus nombreux à considérer les transports en commun comme un mode de déplacement dont ils auraient du mal à se passer** que l'ensemble des habitants de ces territoires. C'est aussi le cas dans une moindre mesure pour le vélo.



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

L'utilisation importante des transports en commun par les plus jeunes ne les empêche pas d'en avoir une perception relativement négative en termes de sécurité ou de ponctualité

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

Les jeunes Français ont une image des mobilités différente de celle du reste de la population. Les jeunes qui utilisent la voiture comme mode principal lui attribuent moins d'avantages et sont moins nombreux à la considérer comme indispensable à leur quotidien que les conducteurs qui l'utilisent en mode principal tous âges confondus.

Les usagers jeunes des transports en commun portent également un regard nuancé sur ces services. Si ceux-ci sont jugés globalement pratiques et accessibles, le sentiment de sécurité apparaît plus fragile, particulièrement chez les jeunes femmes, tandis que la ponctualité et le confort des espaces d'attente restent des sources importantes d'insatisfaction.

Enfin, les jeunes des territoires ruraux et périurbains continuent d'accorder une place importante à la voiture mais considèrent plus souvent les transports en commun comme une solution essentielle que l'ensemble des habitants de ces territoires.



Partie 3

Budget déplacement



BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien



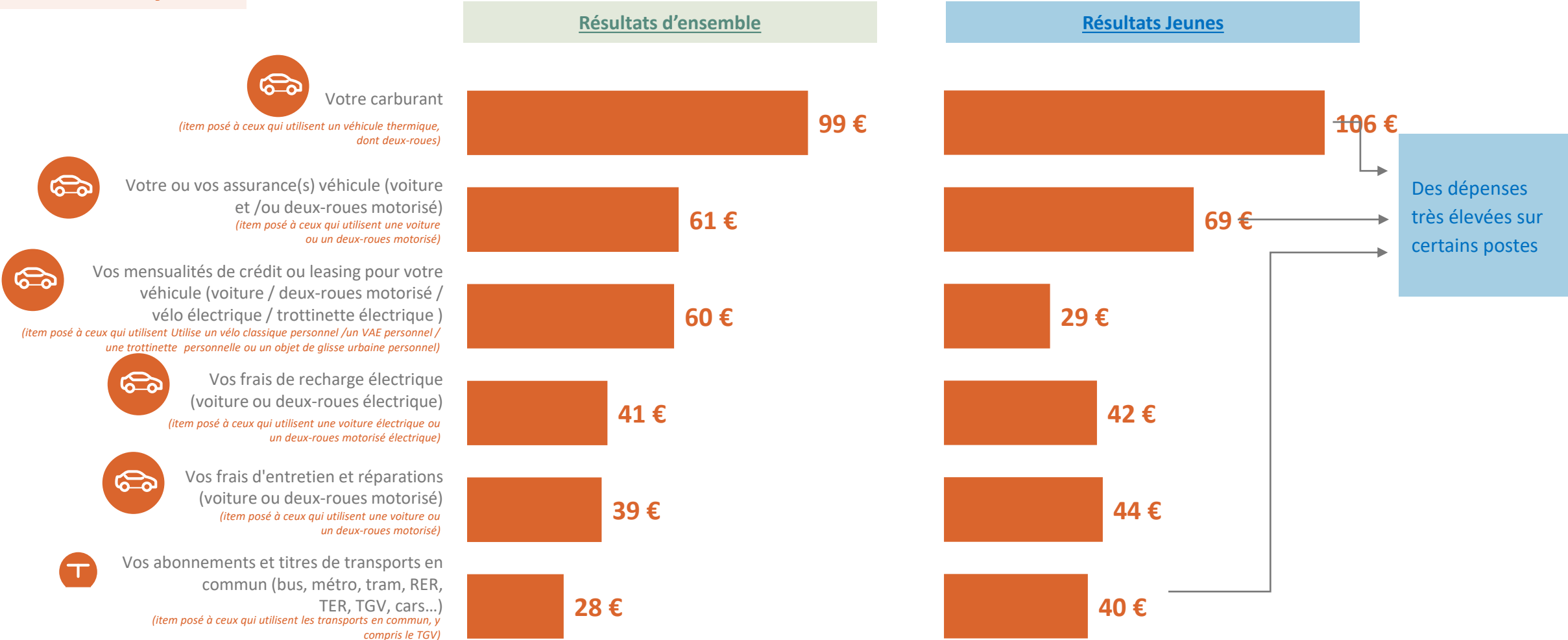
CESI
ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Montant moyen pour les déplacements du quotidien, par type de frais (Ensemble vs Jeunes) ½

Parmi les usagers concernés, les jeunes dépensent davantage en carburant, assurance automobile et abonnements de transports en commun.

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

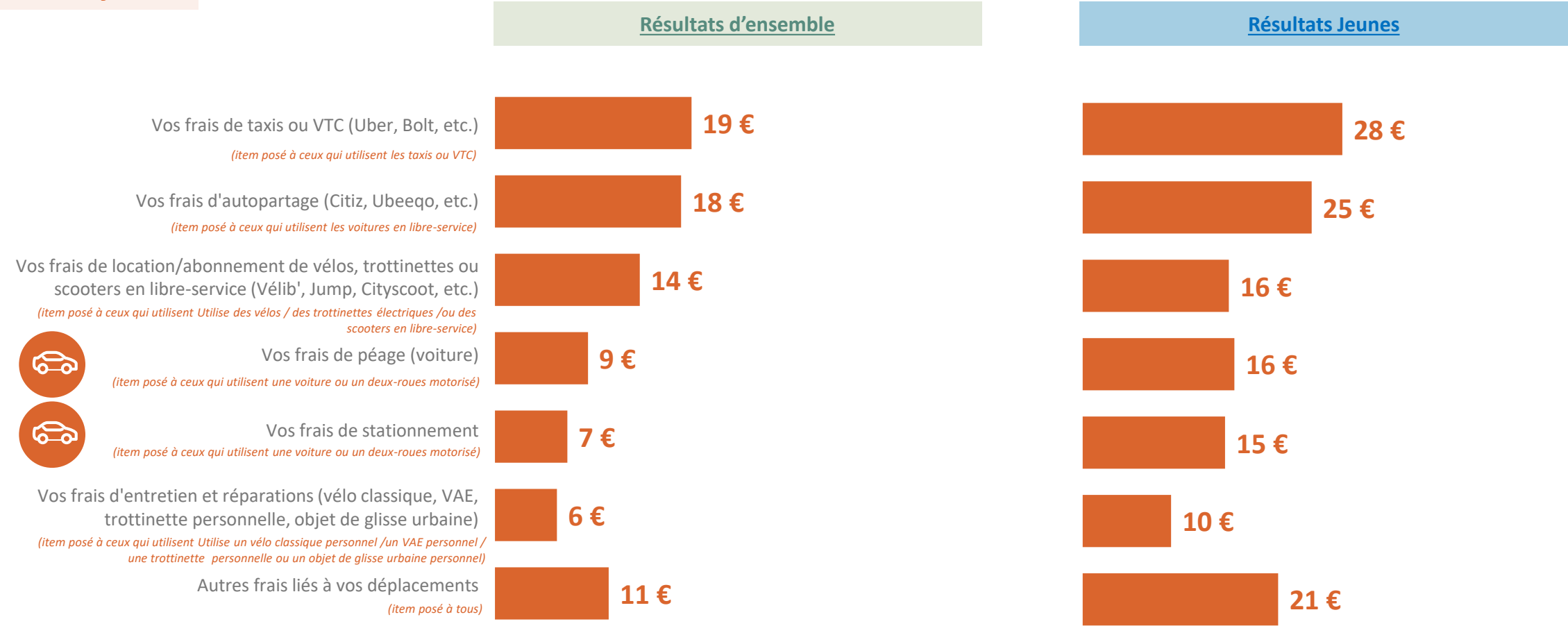
Montant moyen



Montant moyen pour les déplacements du quotidien, par type de frais (Ensemble vs Jeunes) 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 Jeunes)

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

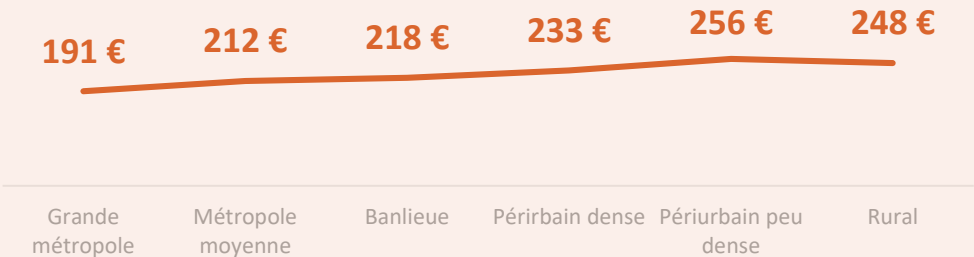
225 €

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



Les jeunes dépensent moins au total parce qu'ils possèdent moins souvent une voiture, mais lorsqu'ils sont automobilistes, leurs coûts d'usage sont souvent presque aussi élevés pour un moindre usage.

Résultats Jeunes

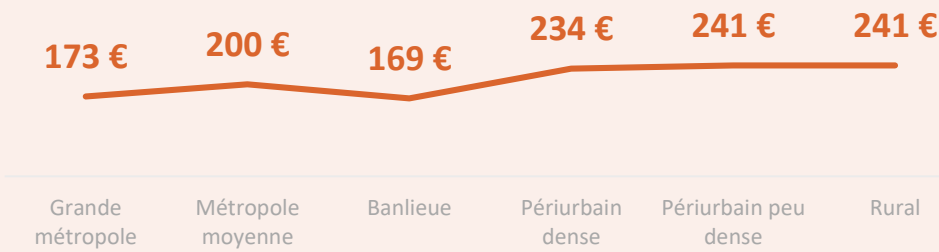
193 €

c'est le prix dépensé en moyenne par mois par les jeunes de moins de 25 ans 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 Jeunes)

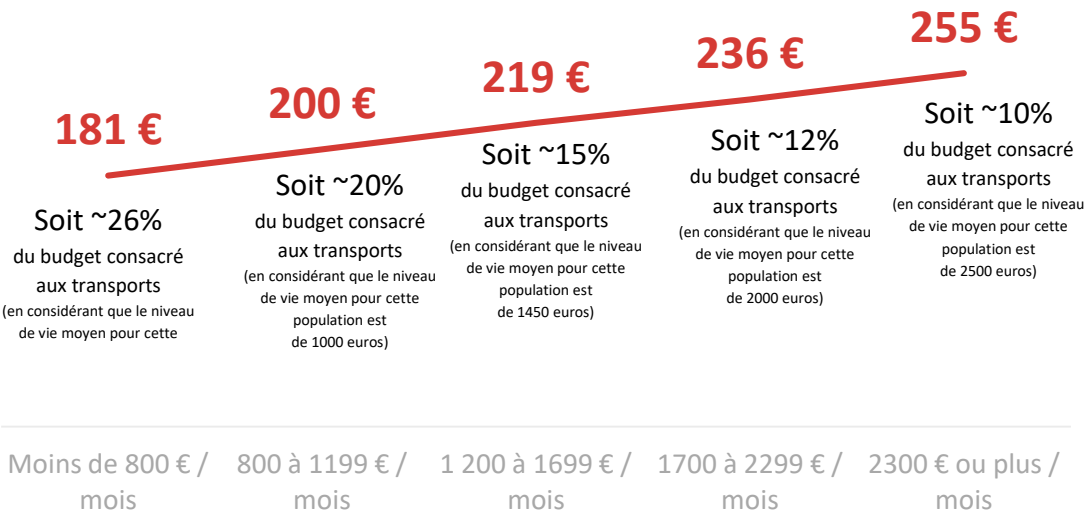
Question : Combien dépensez-vous en moyenne par mois pour vos déplacements du quotidien pour les frais de transports suivants :
Base : A tous

Montant moyen total

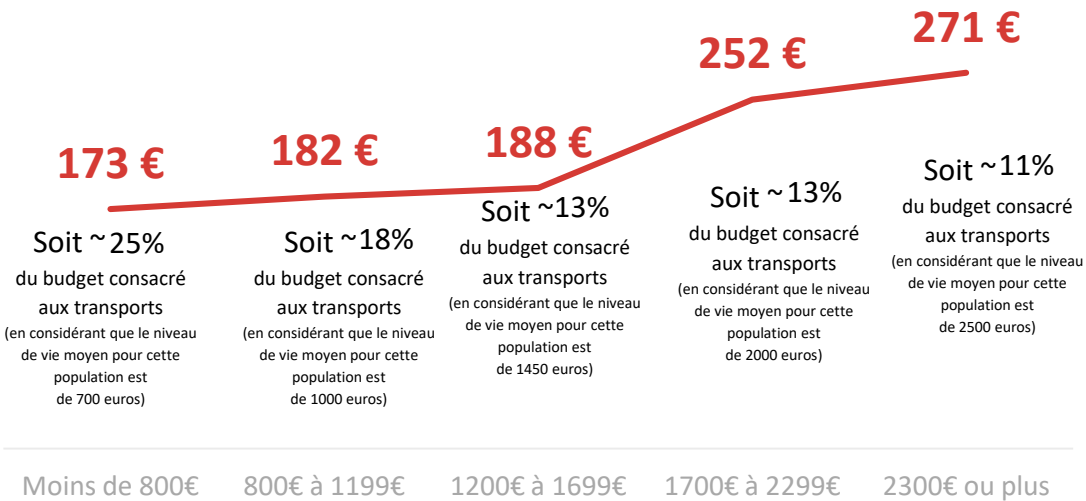
Résultats d'ensemble			
Ensemble	Personnes sous le seuil de pauvreté	Demandeurs d'emploi	Aidants*
225 €	192 €	175 €	254 €

Résultats Jeunes			
Ensemble	Personnes sous le seuil de pauvreté	Demandeurs d'emploi	Aidants*
193 €	174 €	149 €	230 €

% 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

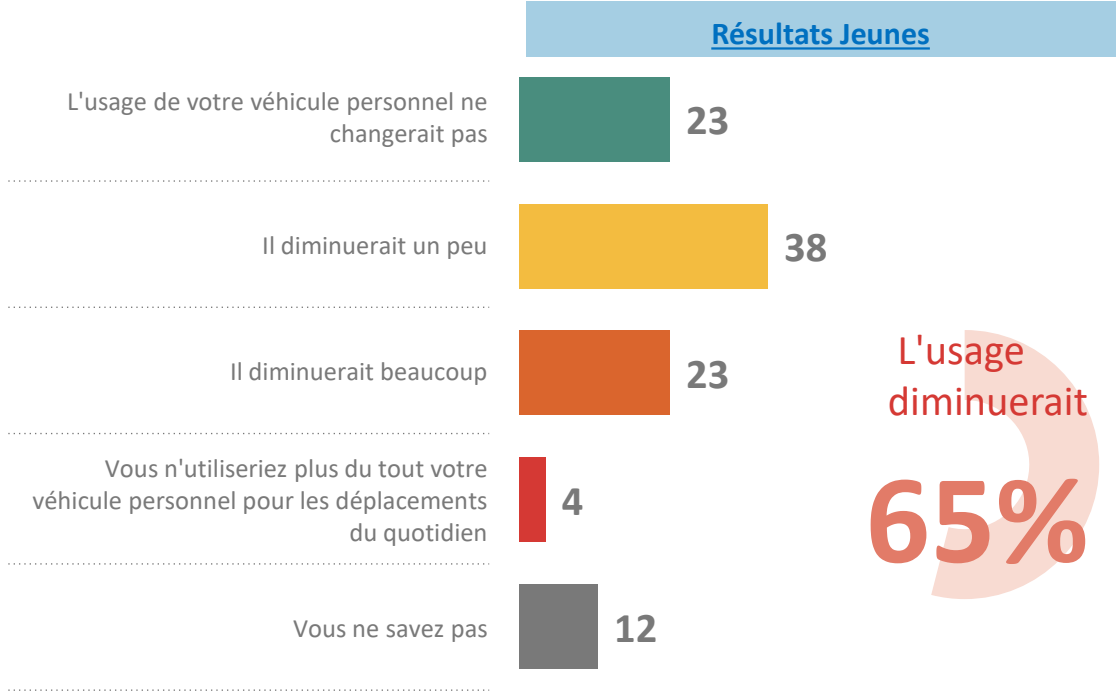
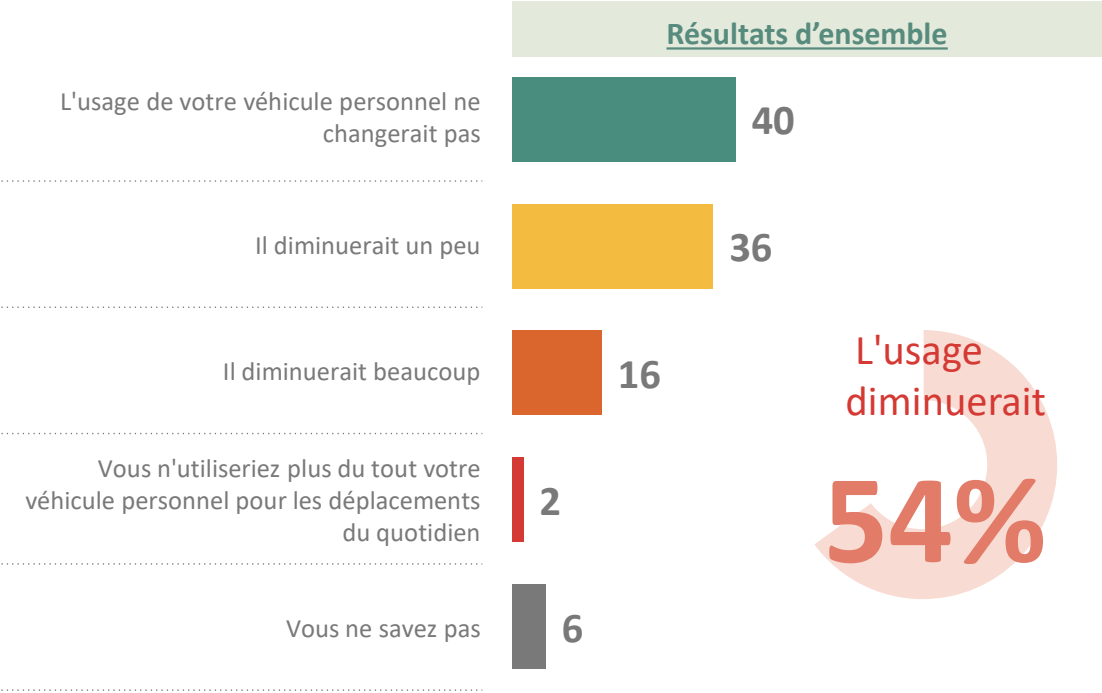
Impact d’une augmentation des prix du carburant sur les usages (Ensemble vs Jeunes) /+30 centimes (+15%)

Les plus jeunes conducteurs apparaissent très sensibles à l’augmentation possible des prix du carburant et seraient davantage contraint de diminuer leur usage dans cette hypothèse

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.

En résumé

Les jeunes Français consacrent en moyenne 193€ par mois à leurs déplacements quotidiens, soit moins que l'ensemble des Français (225€). Cette différence s'explique principalement par un recours moins fréquent à la voiture comme mode principal de déplacement.

Pour autant, lorsque les jeunes sont automobilistes, leurs dépenses restent élevées : carburant, assurance et abonnements de transports représentent des charges comparables voire supérieures à celles observées dans l'ensemble de la population utilisatrice. Les écarts de dépenses restent également marqués selon les revenus et le territoire, les jeunes ruraux et périurbains supportant les budgets mobilité les plus élevés.



Partie 4

Renoncements et arbitrages en matière de mobilité

BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien



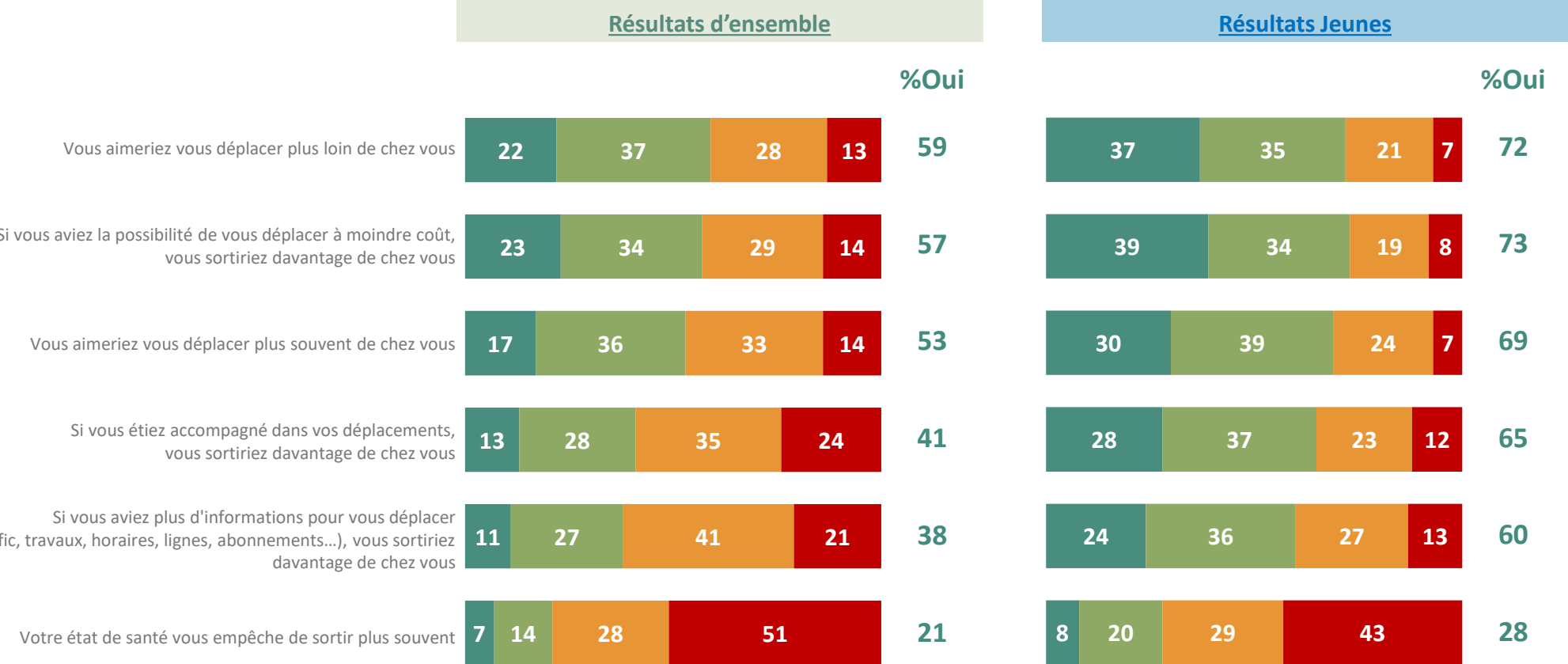
CESI
ÉCOLE D'INGÉNIEURS

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

Des jeunes qui expriment une forte frustration vis-à-vis de l'état actuel de leurs déplacements

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

Base : A tous



➡ Les velléités de déplacements des moins de 25 ans sont bien plus prononcées (se déplacer plus loin ou plus souvent ; se déplacer en étant informé ou accompagné) que celles de l'ensemble des Français.



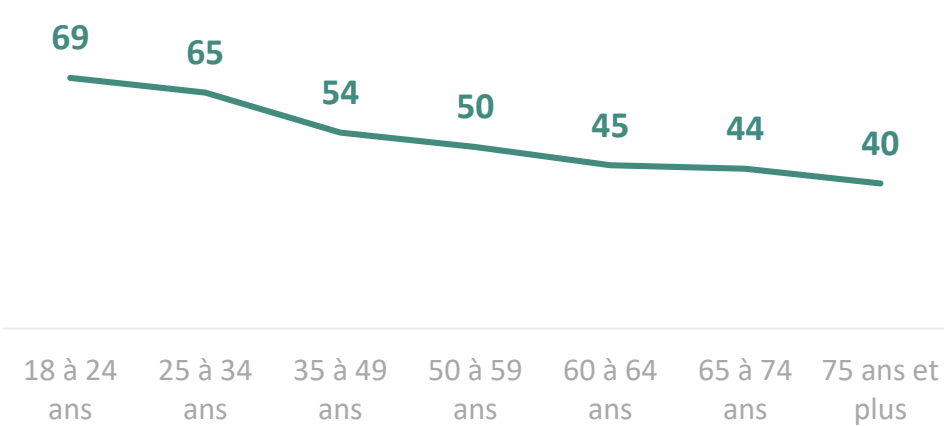
L'envie de se déplacer davantage et plus loin, selon l'âge

Une tranche d'âge qui ressent particulièrement l'envie de se déplacer davantage et plus loin

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

« Vous aimeriez vous déplacer plus souvent de chez vous »

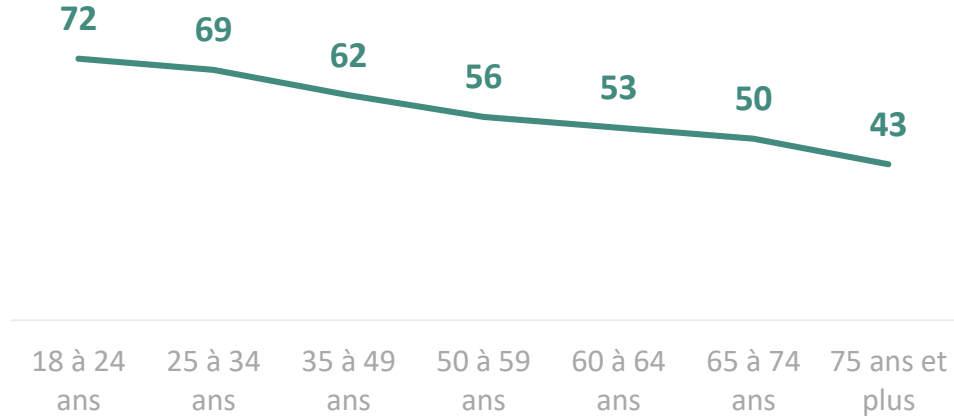
% OUI, selon l'âge



Résultats d'ensemble

« Vous aimeriez vous déplacer plus loin de chez vous »

% OUI, selon l'âge



Le souhait de se déplacer plus souvent ou plus loin de chez soi est globalement important pour les moins de 35 ans, et baisse chez les personnes plus âgées.

Rôles des freins liés au manque d'information dans les déplacements selon l'âge

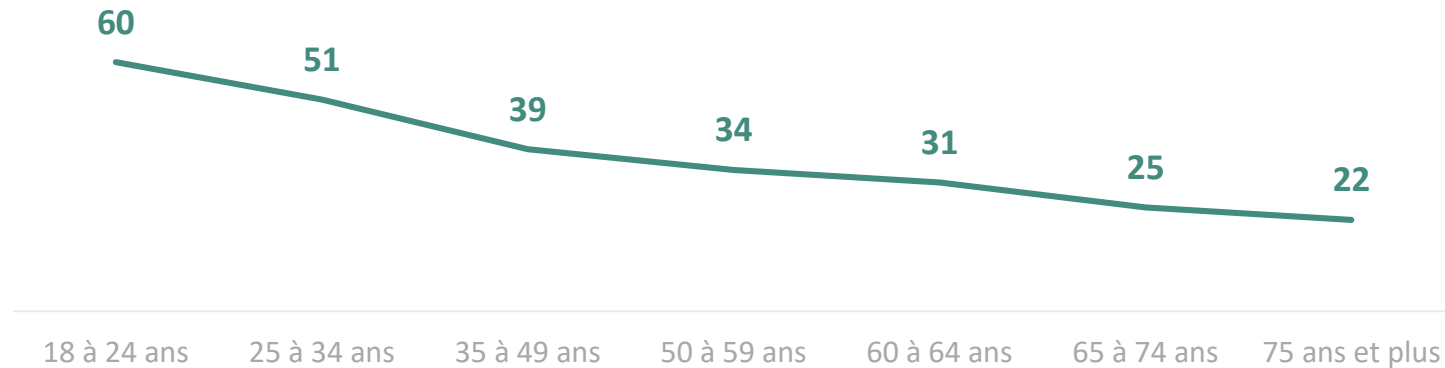
Une demande très forte d'informations pour se déplacer chez les plus jeunes

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

Base : A tous

« Si vous aviez plus d'informations pour vous déplacer (trafic, travaux, horaires, lignes, abonnements...), vous sortiriez davantage de chez vous »

% OUI, selon l'âge



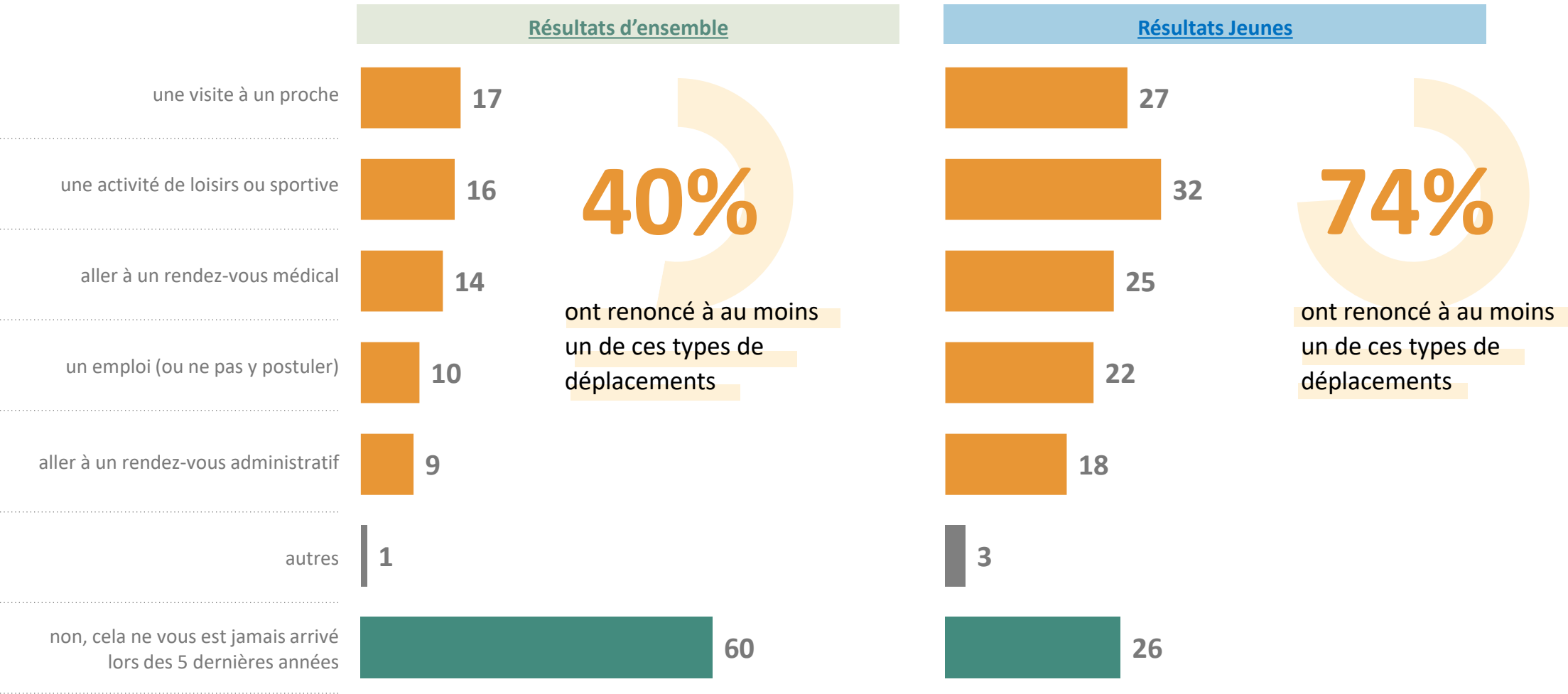
Résultats d'ensemble



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

Les renoncements à des déplacements quotidiens sont bien plus fréquents chez les jeunes : Près de trois quarts d'entre eux ont déjà renoncé à au moins un déplacement contre un Français sur quatre.

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

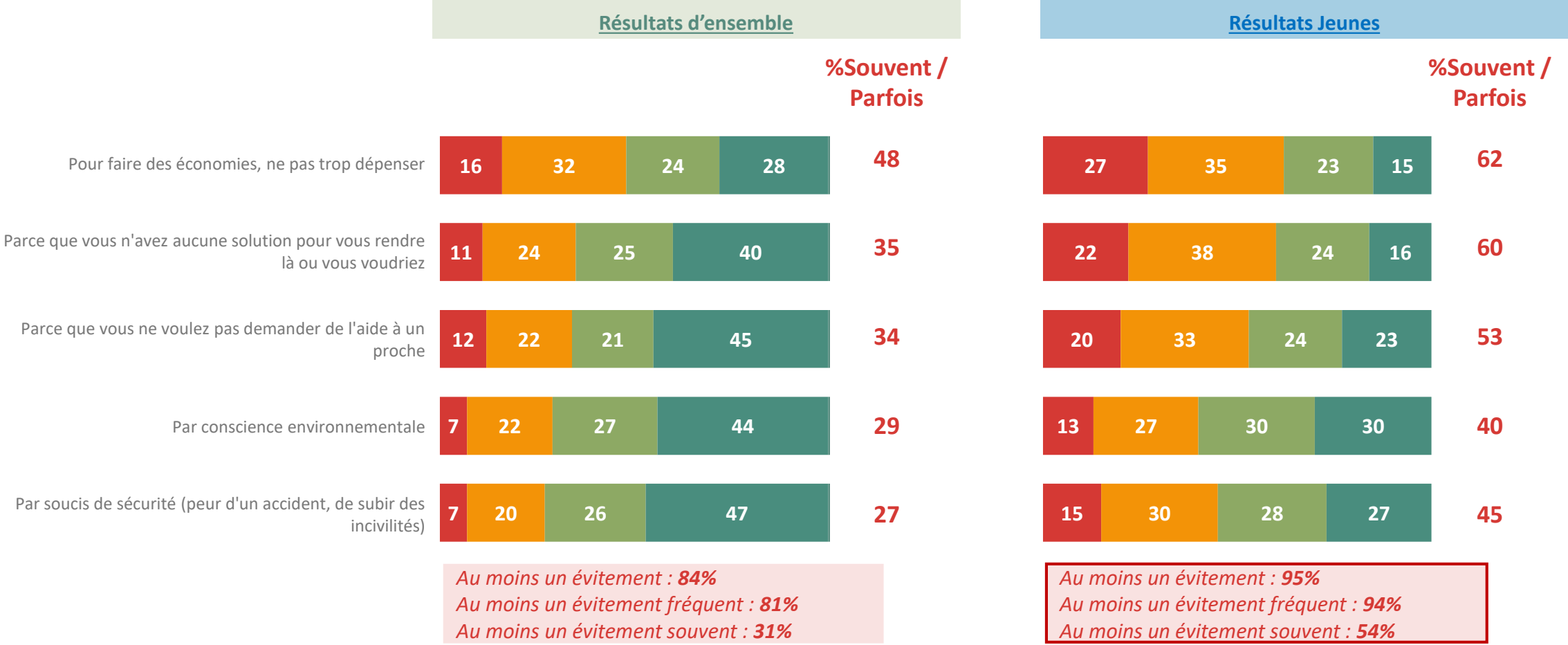


Raisons de renoncer à un déplacement (Ensemble vs Jeunes)

Des renoncements quotidiens aussi très importants chez les jeunes

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

Base : A tous



Souvent

Parfois

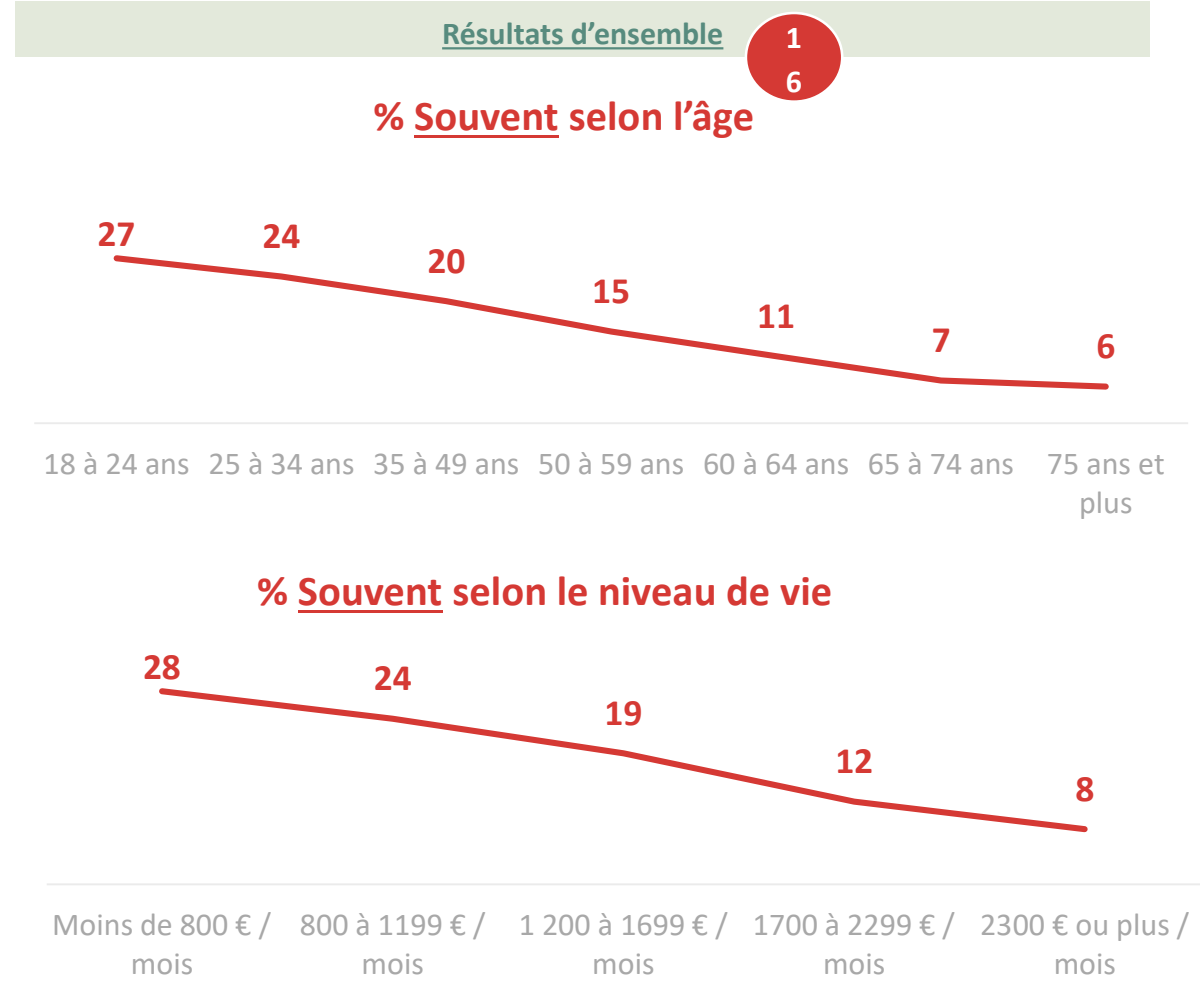
Rarement

Jamais

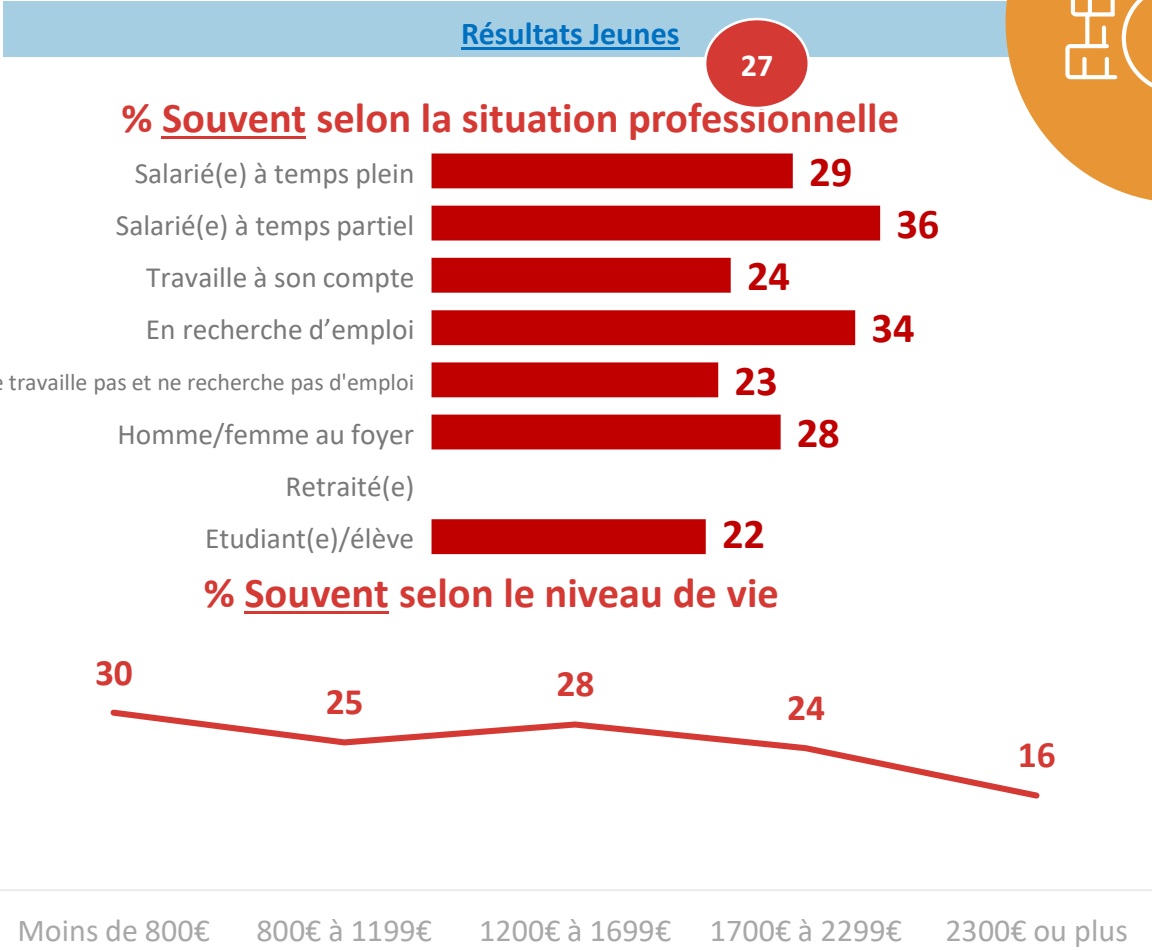
Renoncement aux déplacements pour des raisons économiques (Ensemble vs Jeunes)

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

« Pour faire des économies, ne pas trop dépenser »



➡ Même chez les jeunes salariés, de nombreux renoncements de déplacements ont lieu par soucis d'économie



Privations pour financer sa mobilité (Ensemble vs Jeunes)

Malgré leurs nombreux renoncements de mobilité, les jeunes doivent encore arbitrer d'autres postes de dépenses pour continuer à se déplacer.

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

% Oui fréquemment



Base : Aux parents

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

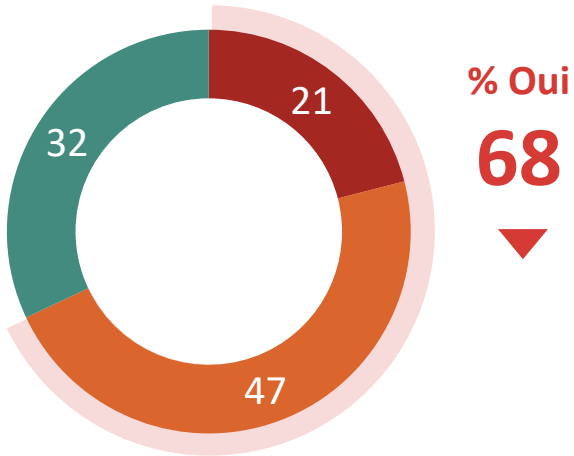
Base : A ceux qui disposent d'une voiture au sein de leur foyer

Evitements de modes ou d'itinéraires liés à la sécurité (Ensemble vs Jeunes)

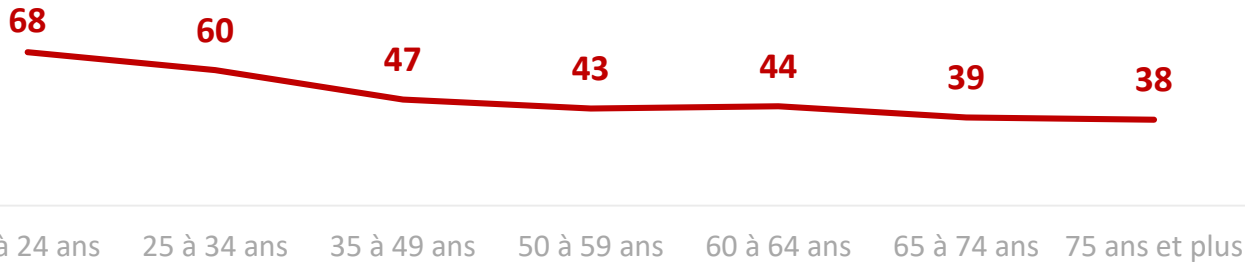
Des évitements de déplacements liés à la sécurité pour courants chez les jeunes, et plus particulièrement chez les jeunes femmes

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

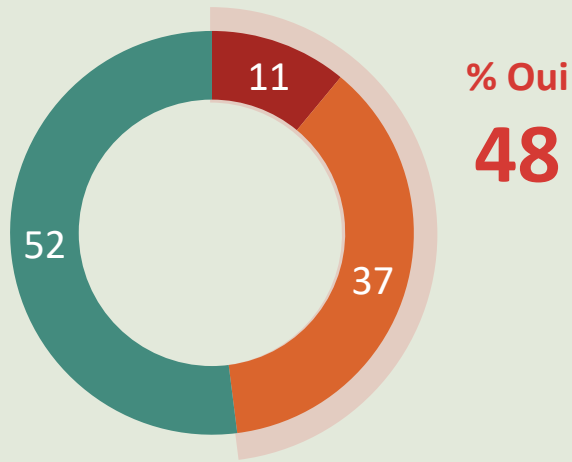
Résultats Jeunes



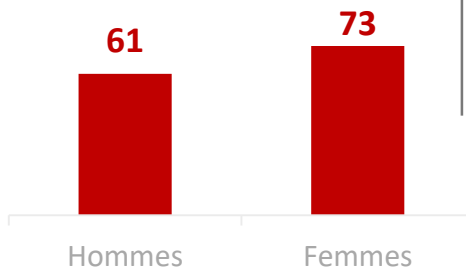
% Oui, selon l'âge



Résultats d'ensemble

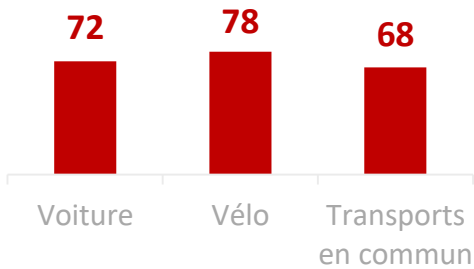


% Oui, selon le genre

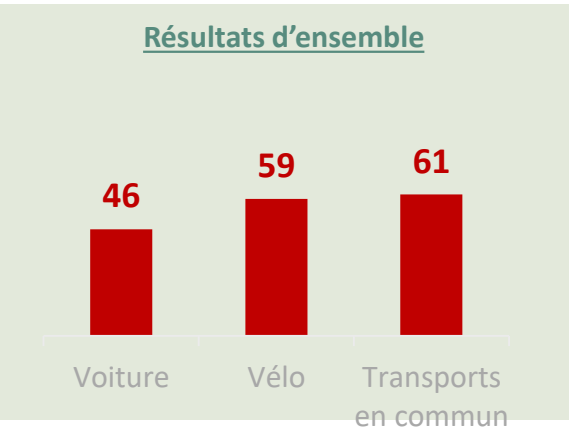


% Oui, selon le type de transport utilisé en mode

Résultats Jeunes



Résultats d'ensemble



Oui, souvent

Oui, occasionnellement (par exemple à certaines heures ou sur certains itinéraires)

Non, jamais

En résumé

Les jeunes expriment un fort désir de mobilité : près de sept sur dix souhaiteraient se déplacer davantage ou plus loin qu'aujourd'hui. Pourtant, ils sont aussi la génération qui rencontre le plus d'obstacles pour concrétiser ces aspirations.

Près des trois quarts des 18-24 ans ont déjà renoncé à au moins un déplacement au cours des cinq dernières années en raison de difficultés de mobilité, contre seulement 40% de l'ensemble des Français. Les loisirs, la vie sociale, les rendez-vous médicaux ou encore l'emploi sont autant de domaines directement affectés.

Au quotidien, les contraintes financières jouent un rôle central. Les jeunes sont nombreux à limiter leurs déplacements pour économiser, mais également à réduire certaines dépenses essentielles afin de continuer à se déplacer.

Les enjeux de mobilité pesant sur les conditions de vie, l'insertion sociale et l'accès aux opportunités des plus jeunes.



Partie 5

Notoriété et recours aux dispositifs d'aide à la mobilité

BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien



bva

CESI
ÉCOLE D'INGÉNIEURS

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

les jeunes sont un peu mieux informés et ont davantage recours à ces dispositifs mais en restent très largement éloignés.

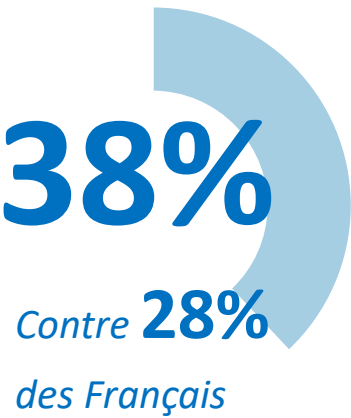
Question : Connaissez-vous les aides financières facilitant le passage à une voiture plus propre ou au vélo ?

Base : A tous

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

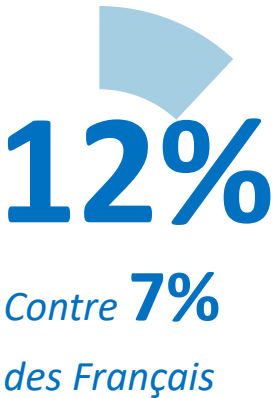
Base : A tous

Le profil de ceux qui connaissent les aides



Mode de déplacement principal <u>vélo</u> : 51%
Cadre supérieur : 47%
Mode de déplacement principal <u>TC</u> : 40%
En couple avec enfant(s) : 50%
Homme : 41%

Le profil de ceux qui ont bénéficié des aides



Mode de déplacement principal <u>voiture électrique</u> : 27%
En situation de handicap reconnu : 33%
En intérim au cours des 3 dernières années : 17%
En couple avec enfant(s) : 21%



les jeunes sont un peu mieux informés mais restent très largement éloignés de ces dispositifs.

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

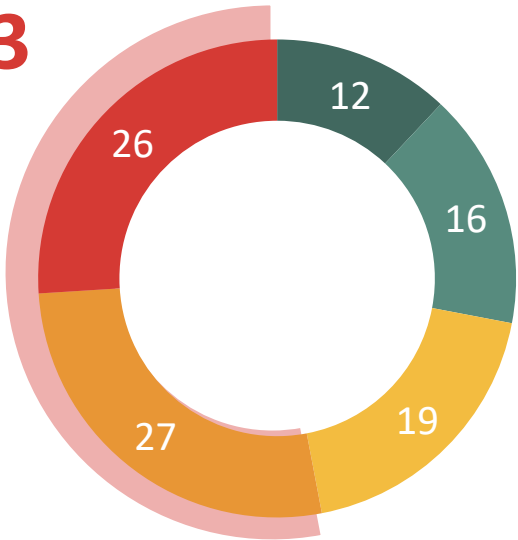
Des possibilités de réductions assez bien connues par les jeunes éligibles, avec toutefois une marge de progrès encore importante

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

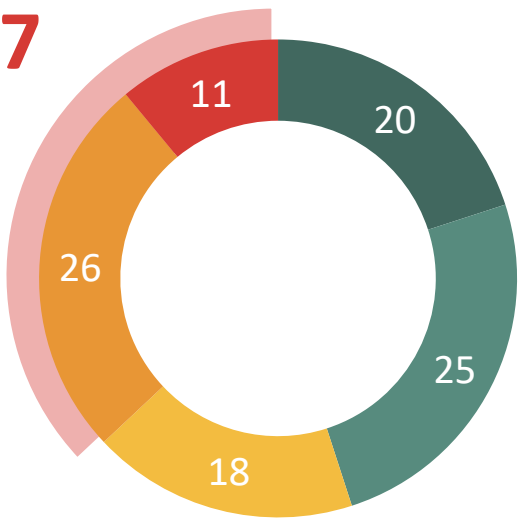
Résultats d'ensemble

% NON
53



Résultats Jeunes

% NON
37



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
--	--	--	------------------------	--

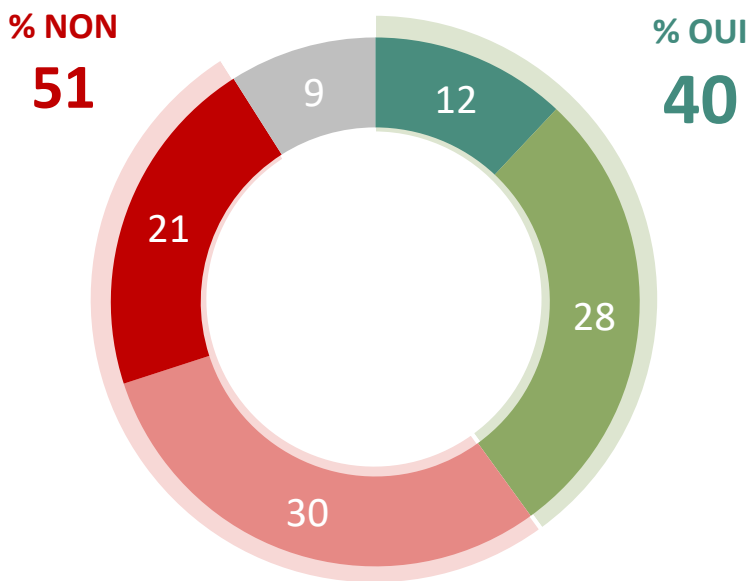
Incitation financière à l'usage des transports en commun (Ensemble vs Jeunes)

Des aides très incitatives pour les jeunes qui n'en ont pas connaissance

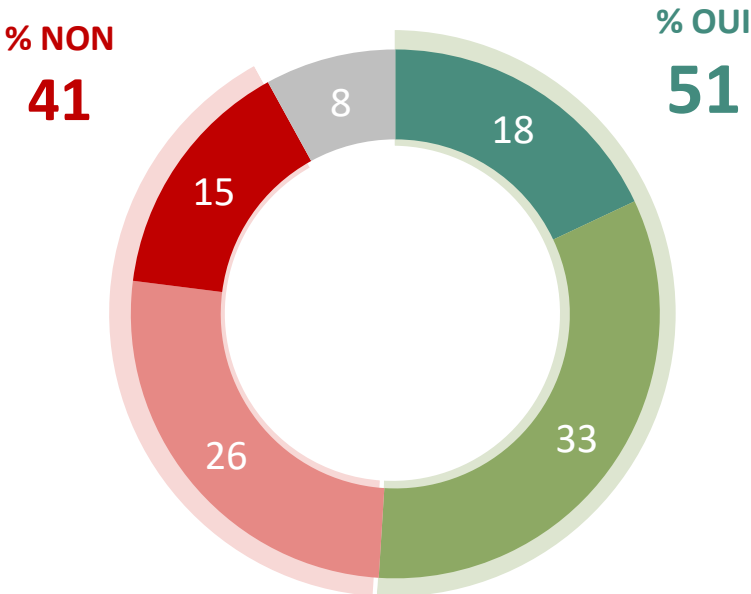
Question : Des aides de ce type pourraient-elles vous inciter à prendre les transports en commun à la place de la voiture pour déplacement du quotidien ?

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

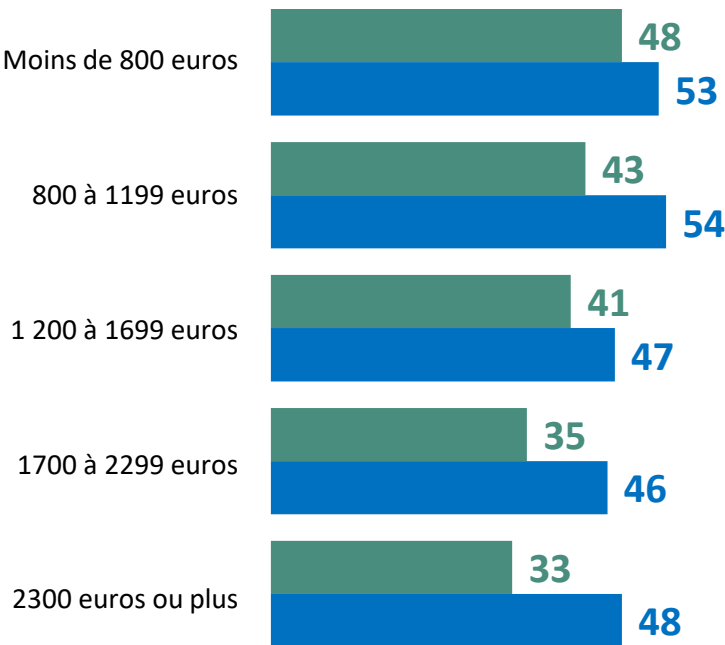
Résultats d'ensemble



Résultats Jeunes



% « Oui » Selon le niveau de vie mensuel



Oui certainement

Oui, probablement

Non, probablement pas

Non, certainement pas

Vous ne savez pas

En résumé

Les dispositifs d'aide à la mobilité restent encore insuffisamment connus des jeunes Français. Si leur niveau de connaissance est légèrement supérieur à celui observé dans l'ensemble de la population, seuls 38% déclarent connaître les aides favorisant la mobilité propre et 12% en ont déjà bénéficié.

Les réductions tarifaires dans les transports en commun apparaissent mieux identifiées, mais une part importante des jeunes éligibles ignore encore leur existence ou ne sait pas précisément comment en bénéficier.

Ces résultats suggèrent un potentiel important de développement : une meilleure information et une plus grande visibilité des dispositifs existants pourraient contribuer à réduire certains freins économiques à la mobilité chez les publics les plus exposés aux difficultés.

Partie 6

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 Jeunes 2026		29%	24%	13%	8%
Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)		31% en France / 47% pour les jeunes			

Analyse de la précarité mobilité

Selon le profil chez les jeunes

Ensemble

47%

Personnes sous le
seuil de pauvreté

68%

Demandeurs d'emploi

61%

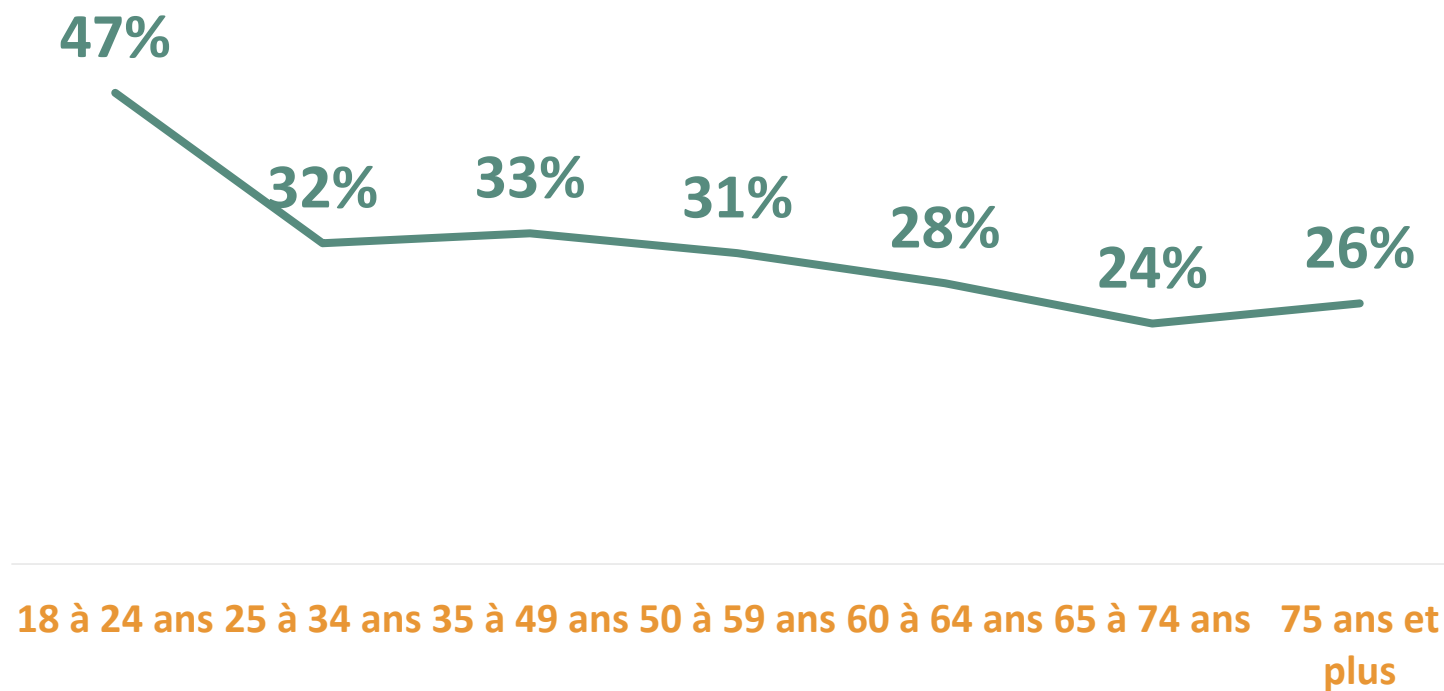
Habitants de zones
rurales

64%

Analyse de la précarité mobilité

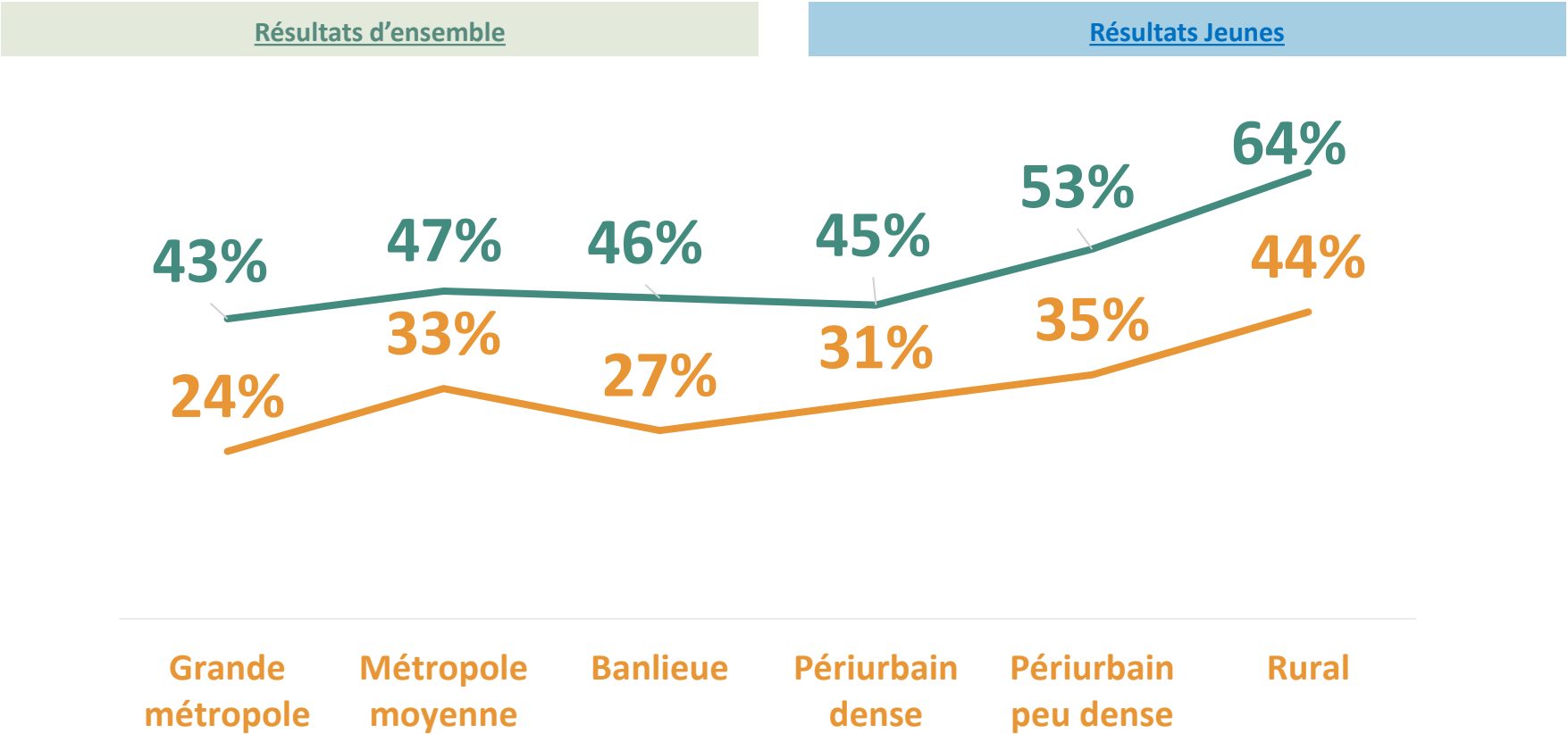
Selon l'âge

Résultats d'ensemble



Analyse de la précarité mobilité

Selon le type de territoire



ANNEXES

Report sur un mode de transport thermique en raison d'aléas climatiques (Ensemble vs Jeunes)

Question : Vous avez donc changé ponctuellement ou durablement de mode de transport en raison des aléas climatiques. Ce changement a-t-il consisté à utiliser une voiture diesel, essence ou hybride ou encore un deux-roues non électrique) ?

Base : A ceux qui ont déjà changé de modes de déplacement à cause des événements climatiques

Résultats d'ensemble

% Oui

47%

Résultats Jeunes

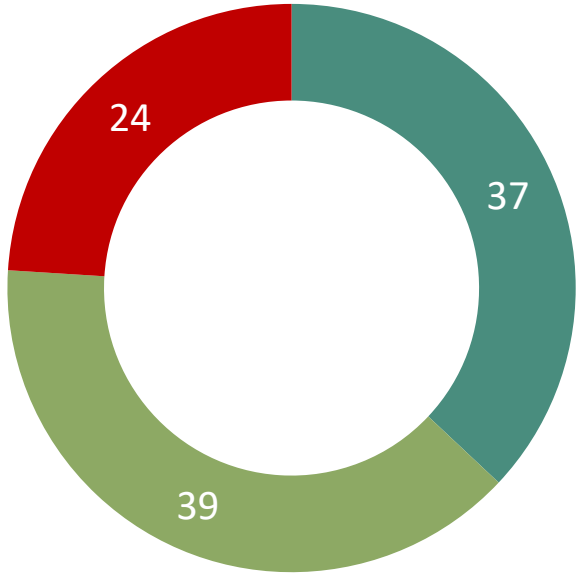
54%

- ➔ 61% chez les jeunes salariés à temps plein
- ➔ 59% chez les jeunes habitants d'agglomération de moins de 20.000 habitants
- ➔ 63% chez les jeunes en couple qui ont des enfants

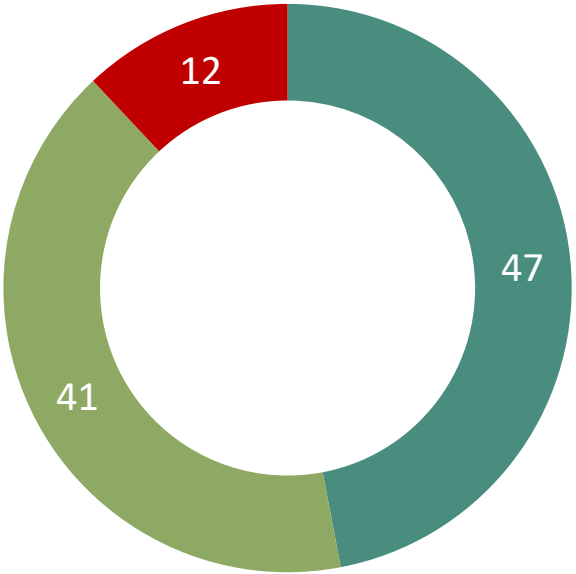
Caractère subit ou anticipé des renoncements aux déplacements dus aux aléas climatiques (Ensemble vs Jeunes)

Question : Lorsque vous avez renoncé à vous déplacer lors de ces événements climatiques, vous l'avez fait :
Si cela vous est arrivé plusieurs fois, pensez à la dernière fois que cela vous est arrivé
Base : A ceux qui ont déjà renoncé à des déplacements à cause des événements climatiques

Résultats d'ensemble



Résultats Jeunes



Par anticipation (en prévision de l'événement)

Sur le moment (à cause des conditions réelles)

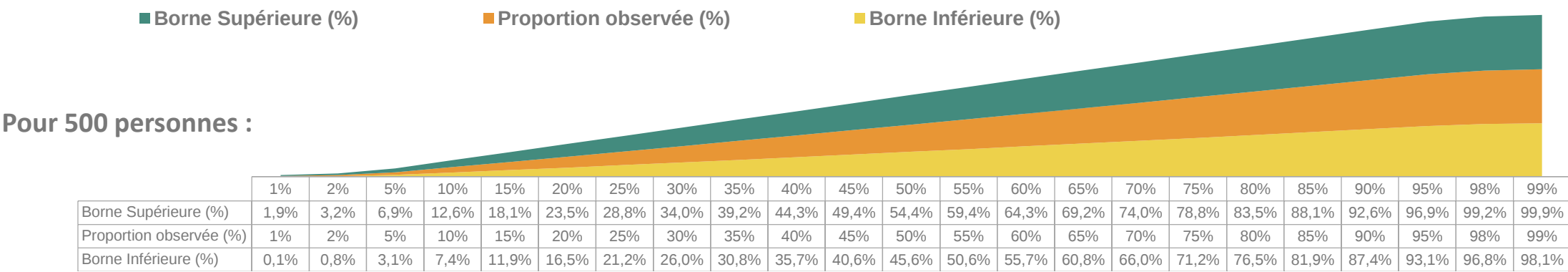
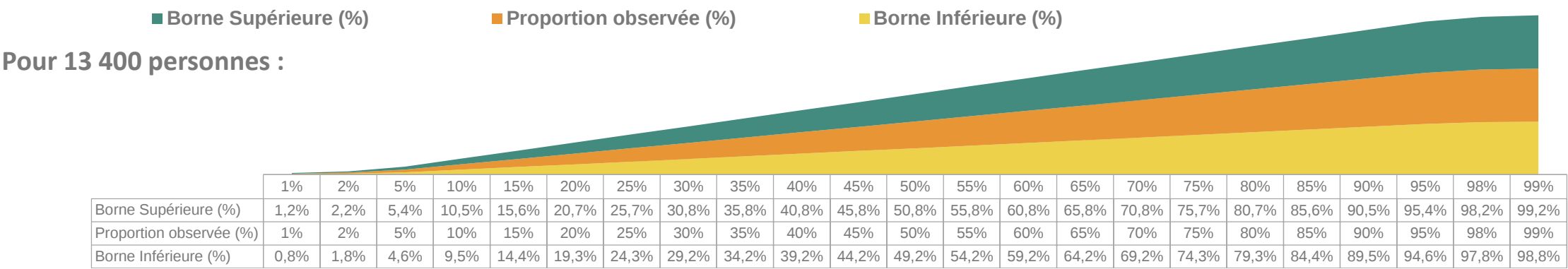
Les deux selon les situations

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

