

BAROMÈTRE

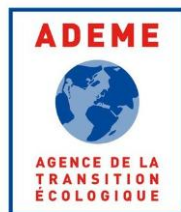
des Mobilités du Quotidien



Rapport périurbain

Édition 2026

En partenariat avec :



La Macif,
c'est vous.

keolis



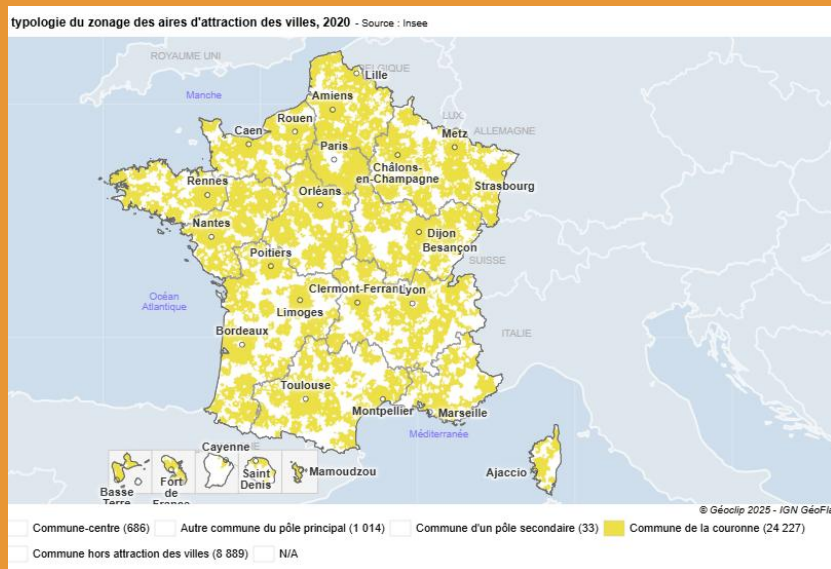
LES HABITANTS DU PÉRIURBAIN

Ce rapport présente les perceptions et pratiques des habitants du périurbain en matière de mobilité, et les compare à celles de l'ensemble de la population.

Les communes périurbaines sont les communes qui ne font pas partie d'un pôle urbain mais qui appartiennent à son aire d'attraction : au moins 15 % des actifs occupés travaillent dans ce pôle, ce qui traduit leur intégration au même bassin de vie et d'emploi.

La population du périurbain est **en moyenne plus âgée** que celle des grands centres urbains. Ces territoires accueillent aussi davantage de **couples, de familles avec enfants et de propriétaires**, vivant plus souvent en maison individuelle. Ils recouvrent toutefois des réalités variées, des ceintures relativement denses aux communes peu denses situées plus loin des pôles.

L'organisation de ces territoires entraîne une **forte dépendance à la voiture**. Les emplois, commerces et services étant souvent plus éloignés du domicile, les habitants du périurbain parcourent des distances plus importantes et disposent d'une offre de transports collectifs généralement moins développée.



Sommaire

MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

P.4

CONTEXTE ET ENJEUX

P.5



LE REGARD D'EXPERT DE LA SNCF

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.21

03 Budget déplacement

P.29

04 Renoncements et arbitrages en matière de mobilité

P.38

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

P.49

06 Conclusion : mesure de précarité mobilité en 2026

P.51

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 **3 989 habitants du périurbain**.

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 SNCF (1/2)



Le défi périurbain de SNCF Voyageurs

Au-delà des enseignements sur les voyageurs qui utilisent déjà les transports collectifs, ce rapport thématique rend visibles ceux qui y renoncent parce qu'ils ne connaissent pas les solutions disponibles, qu'ils ne disposent pas de solutions de rabattement vers le car, le bus ou le train, etc.

La desserte des territoires est l'un des principaux défis de mobilité pour lequel SNCF Voyageurs s'engage au quotidien. La mobilité dans les territoires reste marquée par une forte dépendance à la voiture : 87 % des habitants en région l'utilisent comme principal mode de déplacement, et 69 % estiment ne pas avoir d'autre choix. Conséquence : un budget mobilité moyen élevé et supérieur à la moyenne nationale (248 euros contre 225 en moyenne).



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



Cette dépendance est source de vulnérabilités. Seuls 22 % des habitants périurbains pourraient facilement remplacer leur voiture en cas de panne, et 35 % des habitants du périurbain peu dense sont en situation de « précarité mobilité ». Plus largement, 34 % de la population périurbaine est considérée comme à risques de précarité, vulnérabilité ou dépendance automobile, contre 31 % à l'échelle nationale.

***Pour SNCF Voyageurs**, l'offre de transport et son inscription dans une approche intermodale sont essentielles pour répondre aux besoins d'accès à l'emploi, aux soins, à l'éducation ou encore aux loisirs dans des territoires où la mobilité conditionne l'inclusion sociale. Notre défi consiste à proposer des alternatives crédibles à l'autosolisme en offrant des solutions de mobilité ferroviaire attractives et accessibles, complémentaires des autres modes. Parce qu'il permet de réduire la dépendance à la voiture, le train est un levier majeur pour accroître le pouvoir d'achat, la cohésion territoriale et l'autonomie des habitants dans tous les territoires, tout en contribuant à la transition écologique.*

Résumé en une slide

Les habitants des territoires périurbains

- Les habitants périurbains dépendent fortement de la voiture pour leurs déplacements quotidiens.
→ **87% utilisent la voiture comme mode principal**, contre **72% des Français**.
- Leur liberté de choix en matière de mobilité apparaît particulièrement réduite.
→ **69% déclarent ne pas avoir le choix de leur mode de déplacement**, contre **47% dans l'ensemble de la population**.
- Conséquence directe : leur budget moyen de déplacement est supérieur à la moyenne
→ Ils dépensent 248 € en moyenne par mois pour se déplacer, contre 225 € pour l'ensemble de la population
- Leur dépendance à la voiture s'accompagne d'une forte vulnérabilité en cas d'aléa.
→ Seuls **22% pourraient facilement remplacer leur voiture par d'autres modes de transport**, contre **37% dans l'ensemble**.
- La précarité mobilité est très présente dans ces territoires.
→ **35% des habitants du périurbain peu dense sont en situation de précarité mobilité**, contre **31% des Français (et 44% en zone rurale)**.

Partie 1

Usages des mobilités au quotidien



BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien

W
wimoov
Groupe SOS

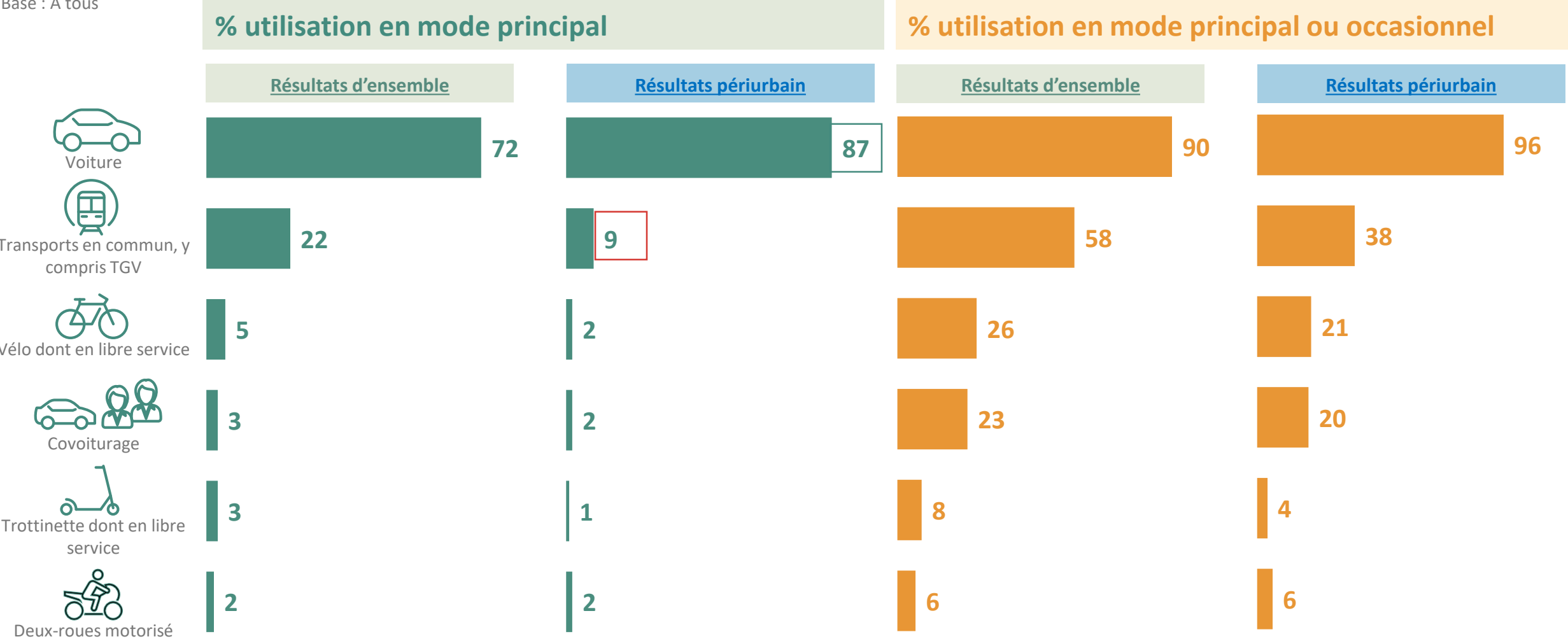


CESI
ÉCOLE D'INGÉNIEURS

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

Une utilisation plus systématique de la voiture, et beaucoup moins fréquente des transports en commun que la moyenne.

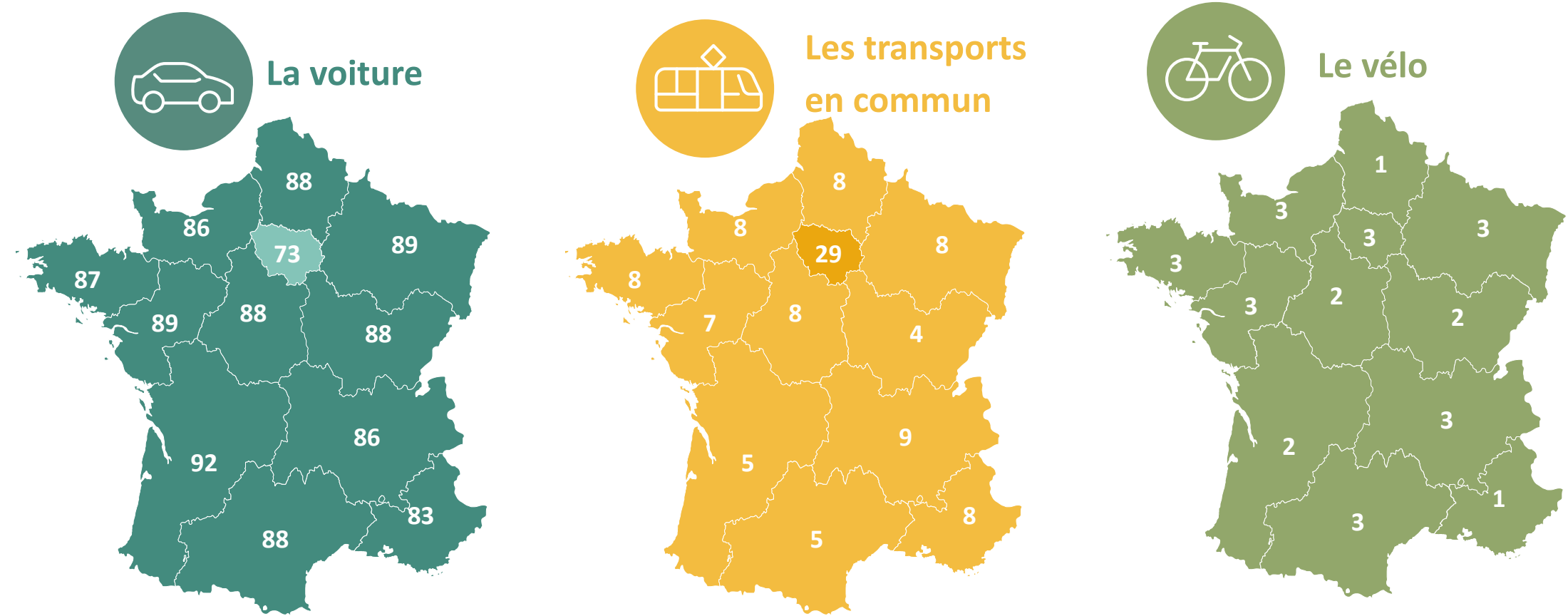
Question : Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous pour vos déplacements du quotidien ?
Plusieurs modes principaux et occasionnels possibles, total supérieur à 100%
Base : A tous



Modes de transports utilisés pour les déplacements selon la région

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

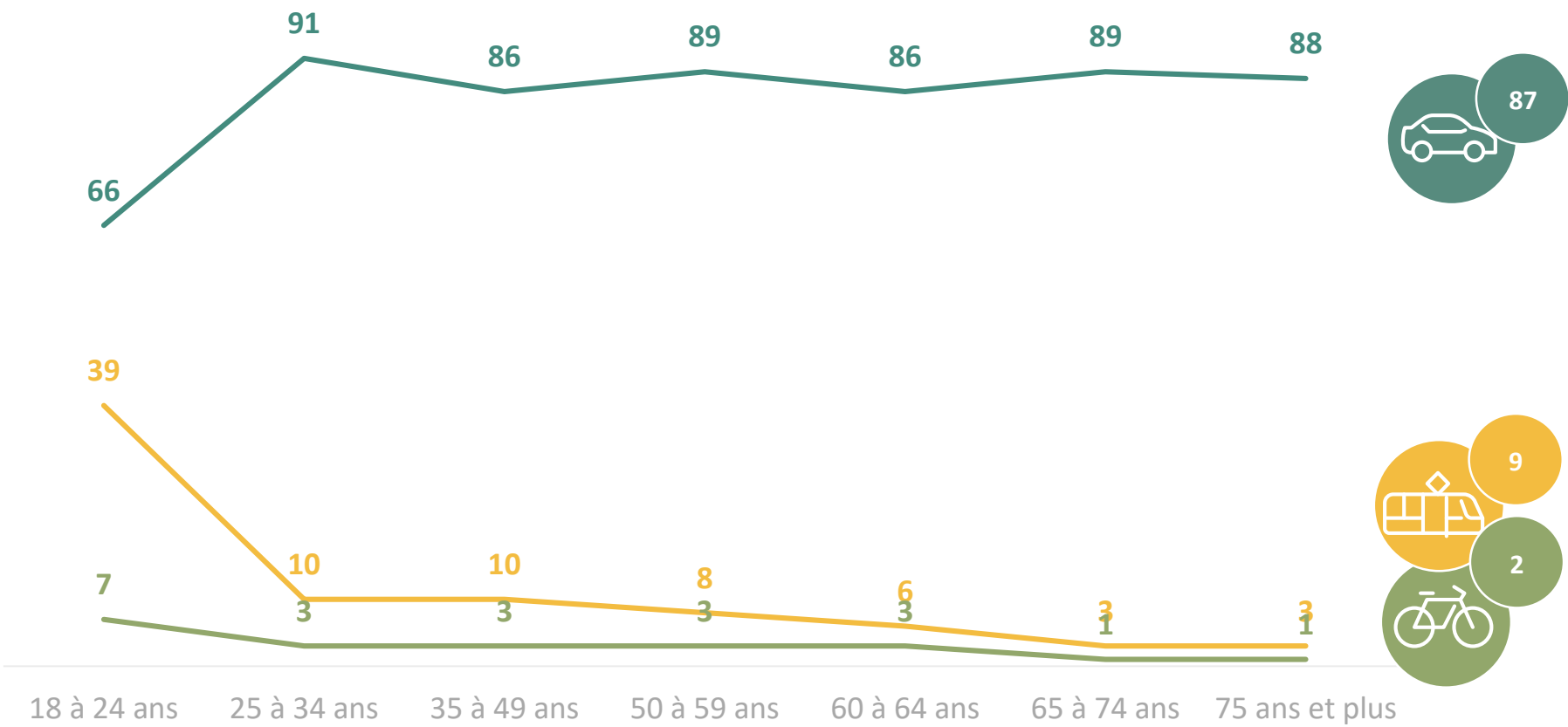
% mode utilisé en mode principal selon la région



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

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



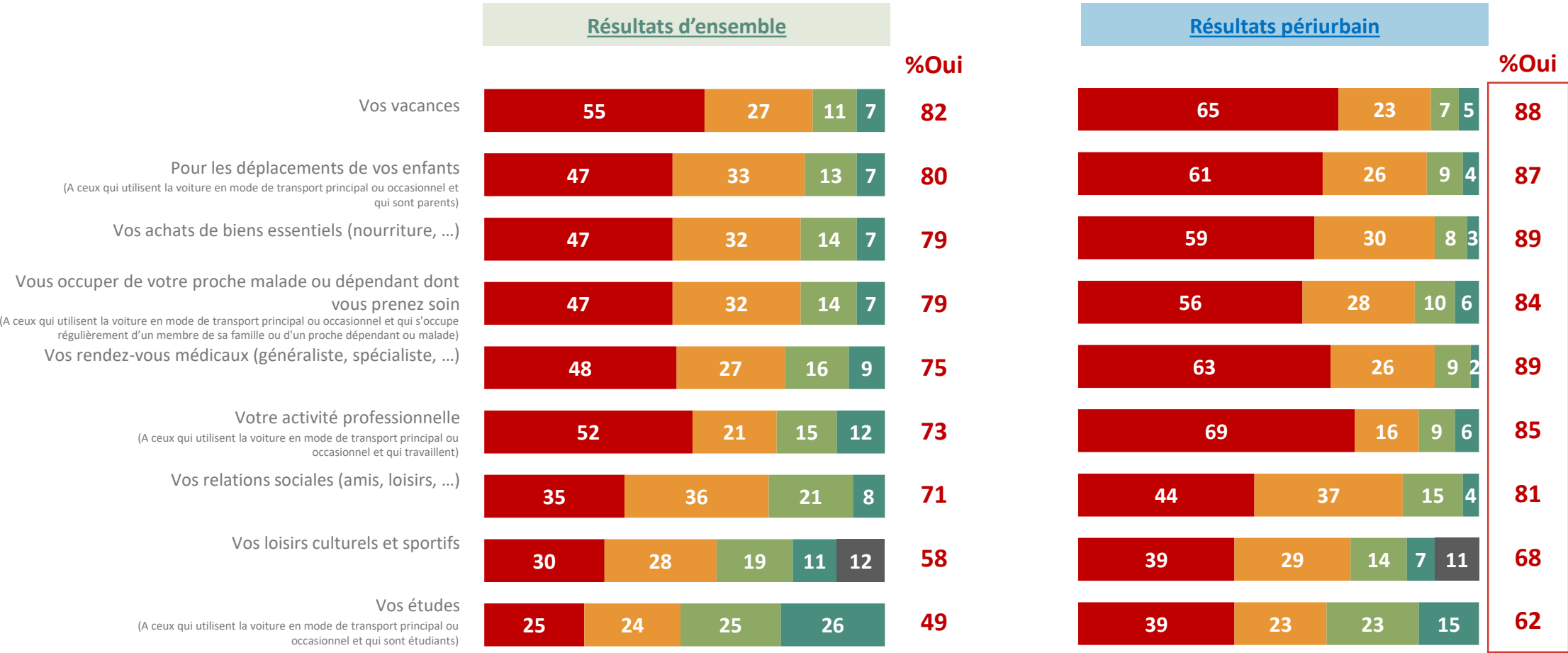
Sentiment de dépendance à la voiture (Ensemble vs périurbain)

Un très fort sentiment de dépendance à la voiture en zone périurbaine...



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



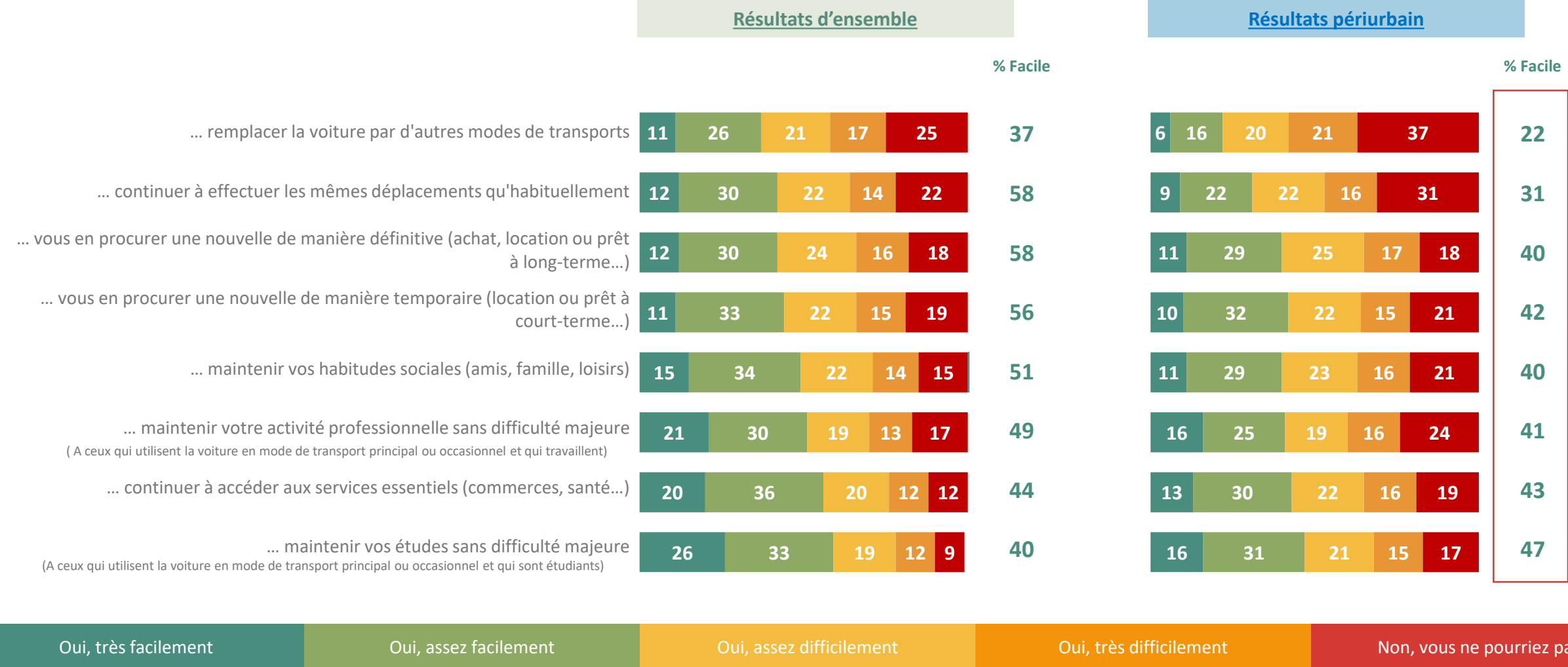
Potentiels impacts d'une panne de voiture (Ensemble vs périurbain)

...cumulé à une très grande vulnérabilité de leurs usagers en cas de panne.



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 ...

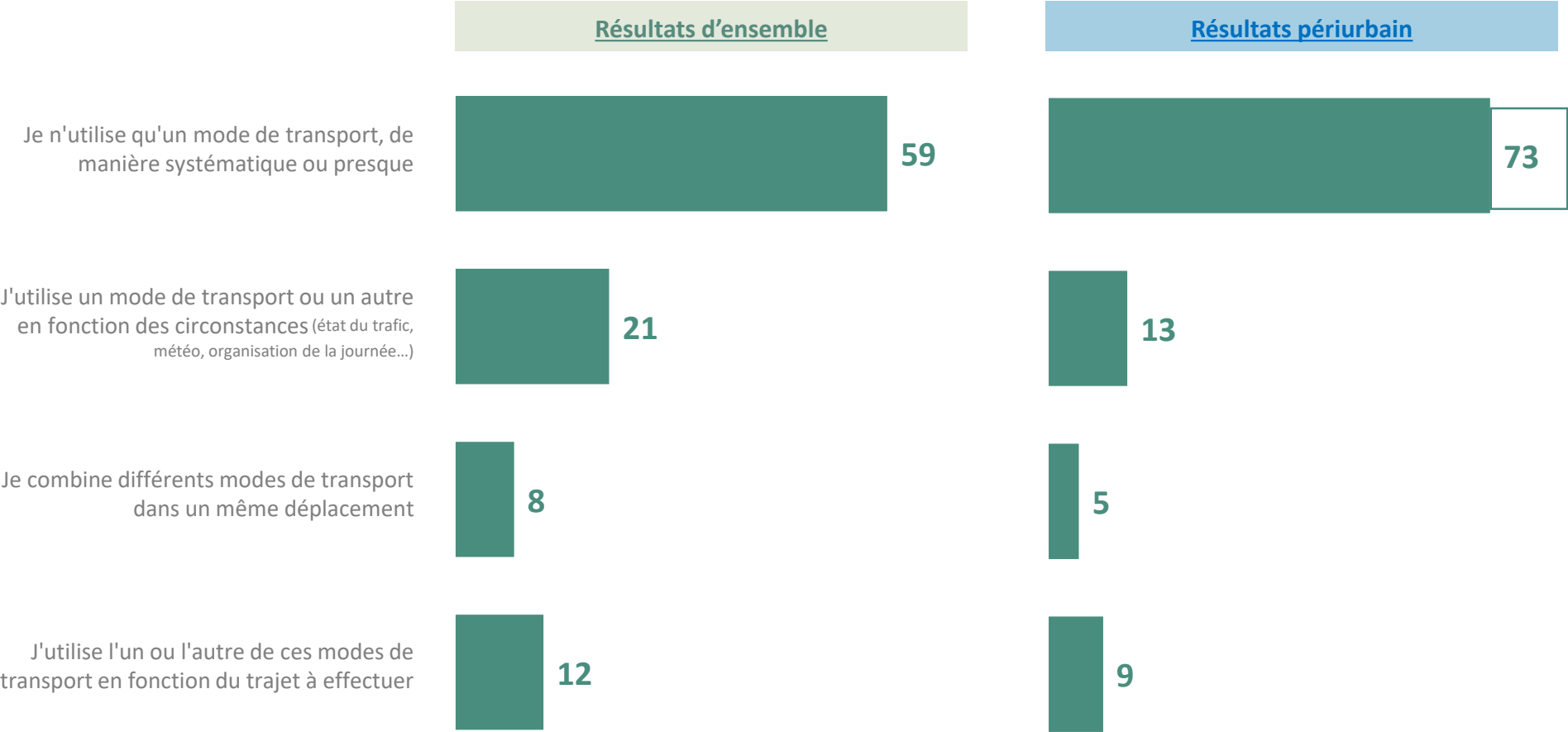
Base : A ceux qui utilisent la voiture en mode de transport principal ou occasionnel



Déplacements multimodaux (Ensemble vs périurbain)

Une dépendance à la voiture illustrée par l'utilisation massive d'un seule mode transport chez les habitants du périurbain

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



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

Ainsi, des habitants qui ont beaucoup plus que le moyenne le sentiment de ne pas avoir la possibilité de choisir entre différents modes de transport

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

Base : A tous

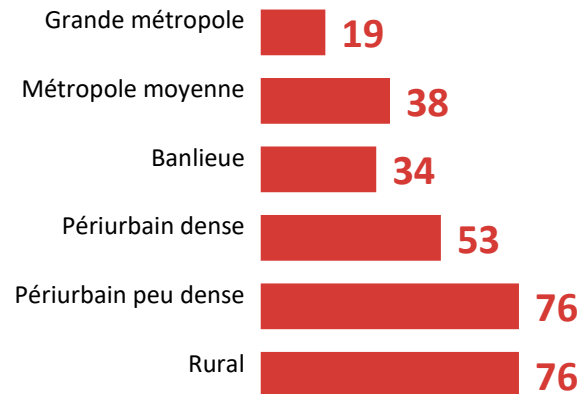
% Non (pas le choix entre les différents modes de transport)

Résultats d'ensemble

47%

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

Détail par type de territoire

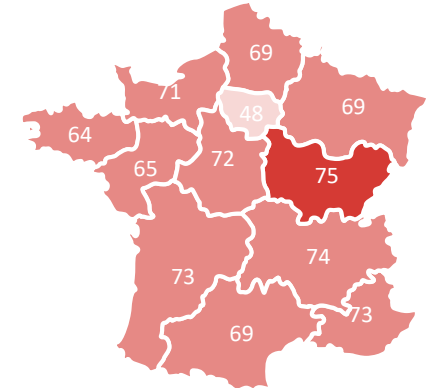


Résultats périurbain

69%

Des habitants de zones périurbaines **n'ont pas** la possibilité de choisir

Détail par régions



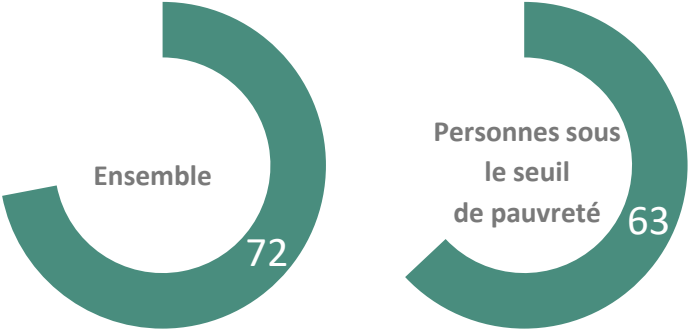
Utilisation de la voiture par les populations les plus défavorisées (Ensemble vs périurbain)

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

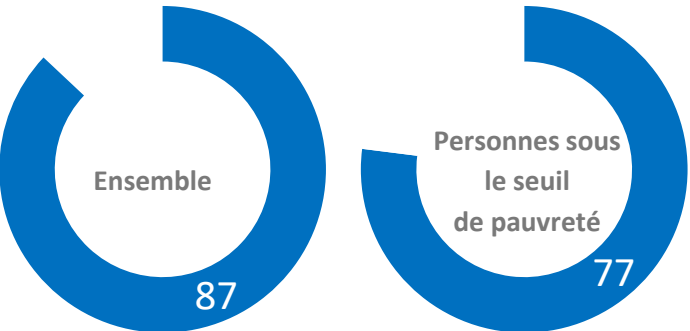


Résultats d'ensemble

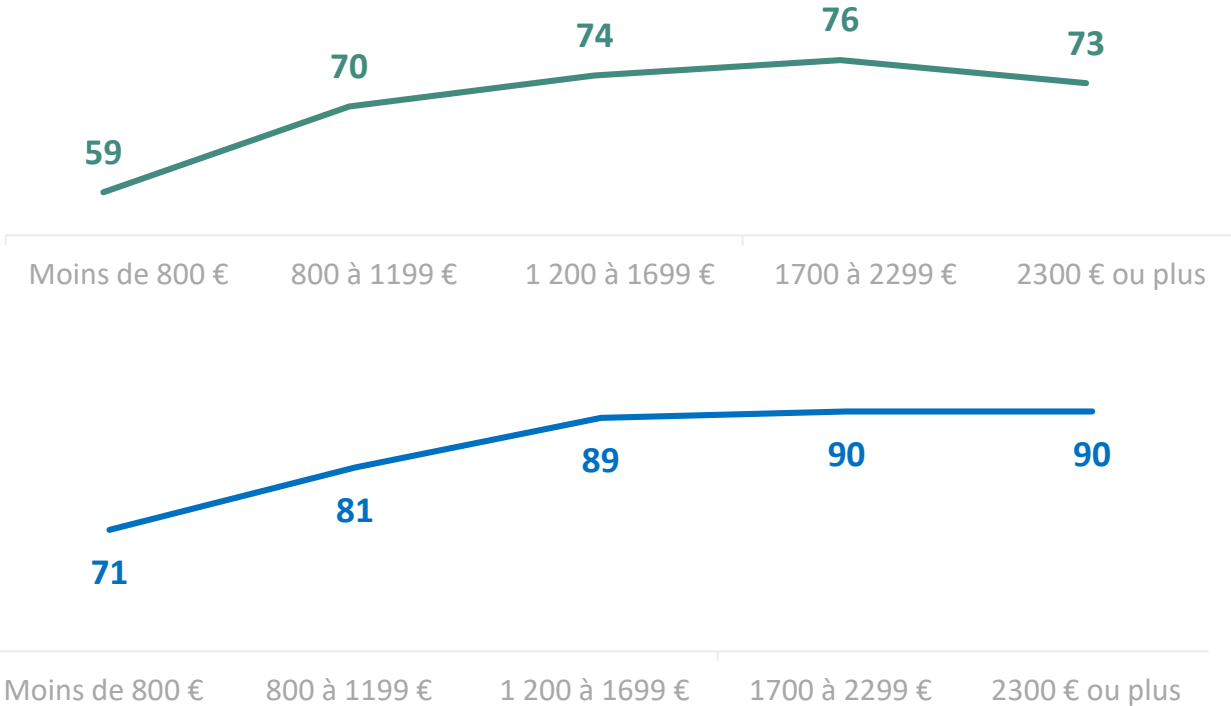
% Voiture, utilisée en mode principal, selon le profil



Résultats périurbain

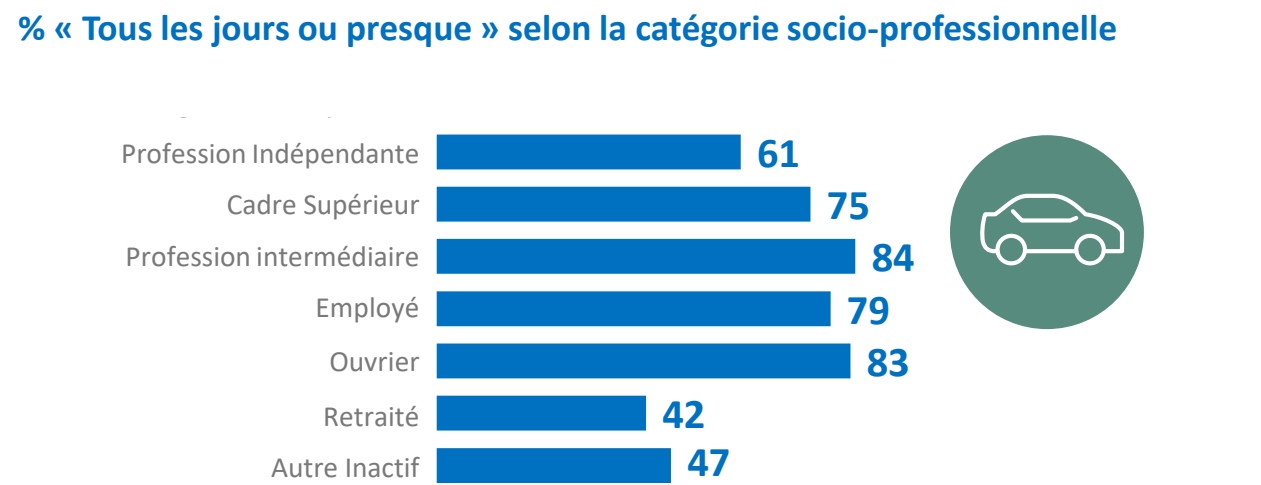
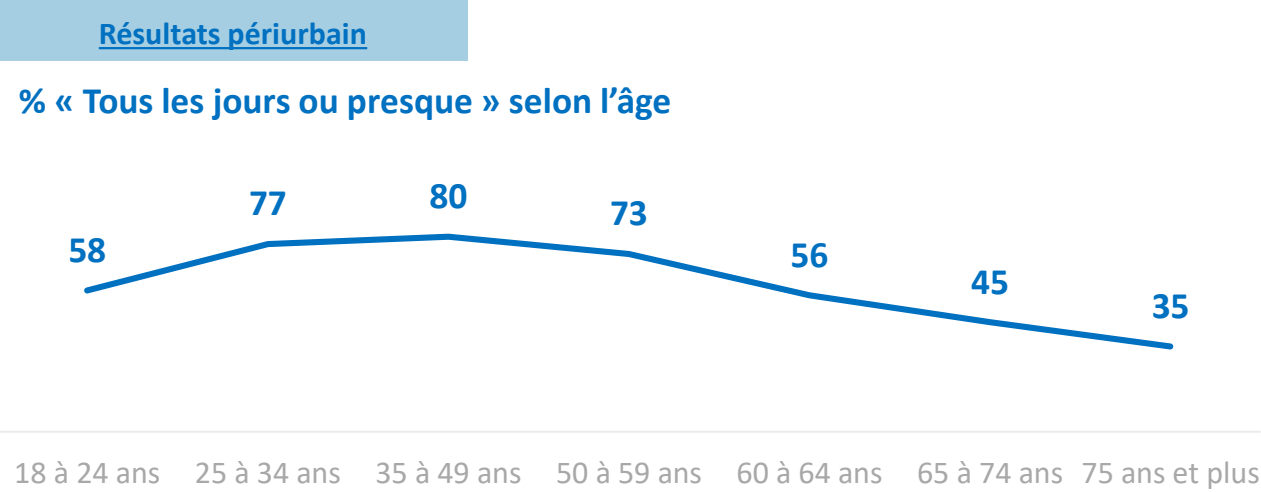
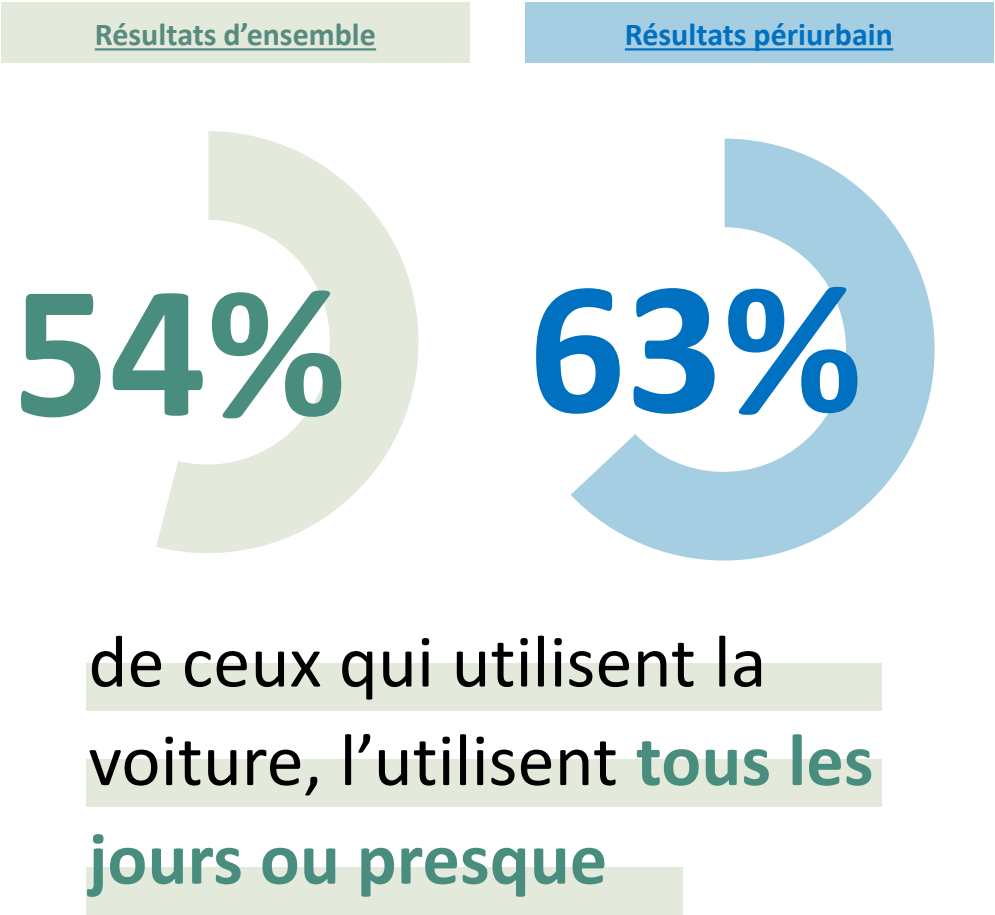


% Selon le niveau de vie mensuel



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

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



Détention du permis de conduire (Ensemble vs périurbain)

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

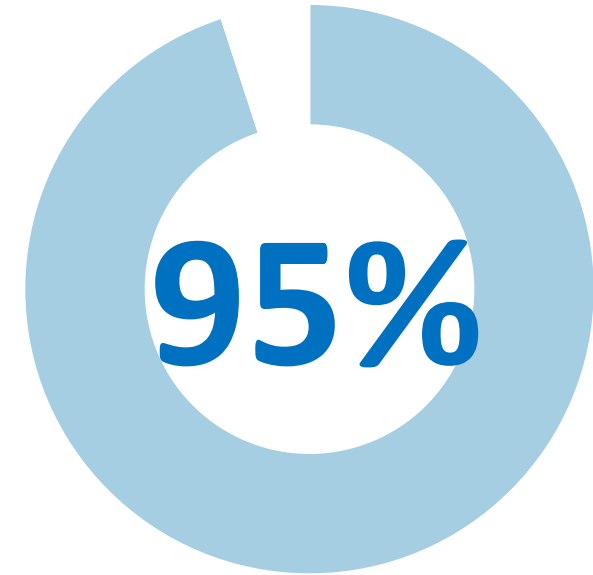
Base : A tous

Résultats d'ensemble



Des Français ont leur
permis de conduire

Résultats périurbain



Des habitants de zones
périurbaines ont leur
permis de conduire

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

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

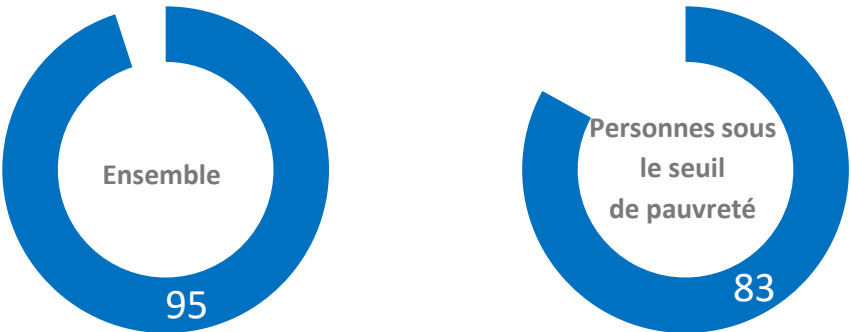


% Oui selon le profil

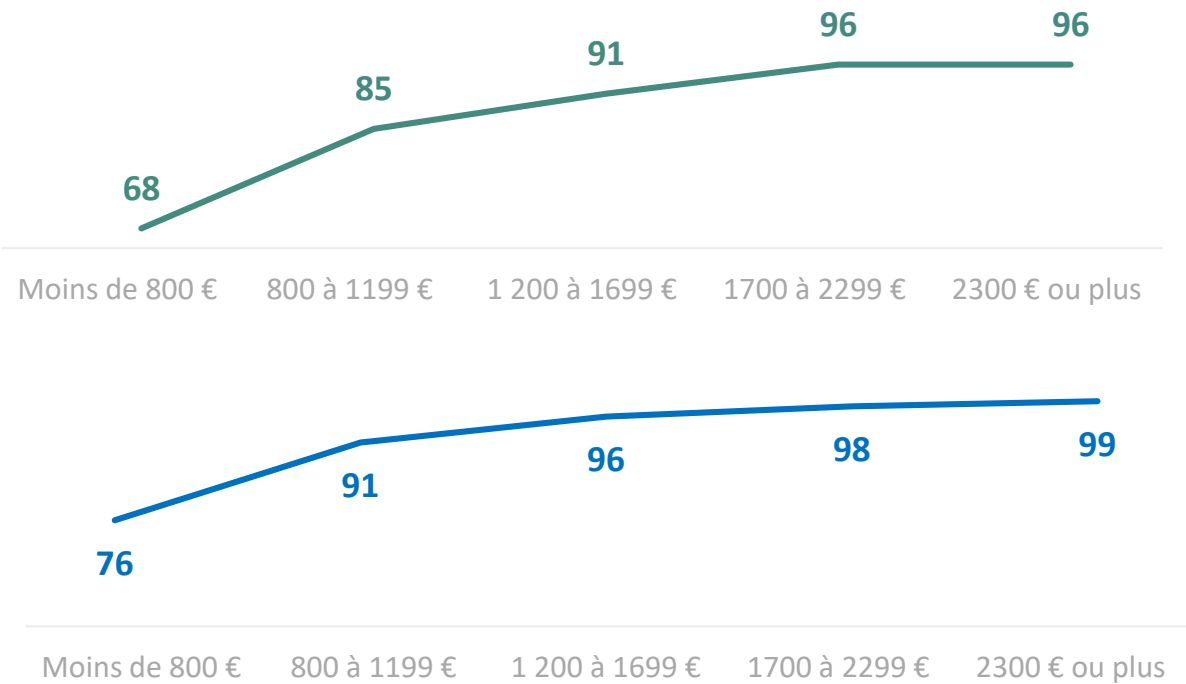
Résultats d'ensemble



Résultats périurbain



% Selon le niveau de vie mensuel



En résumé

- La voiture constitue le pilier des déplacements périurbains, avec des niveaux d'utilisation nettement supérieurs à la moyenne des Français.
- Cette dépendance s'accompagne d'un fort sentiment de ne pas disposer d'alternatives crédibles.
- Le permis de conduire s'impose comme un équipement quasi incontournable pour accéder aux activités du quotidien.



BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien

W
wimoov
Groupesos

Ipsos bva

CESI
ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Partie 2

Image et perception des modes de transport



BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien

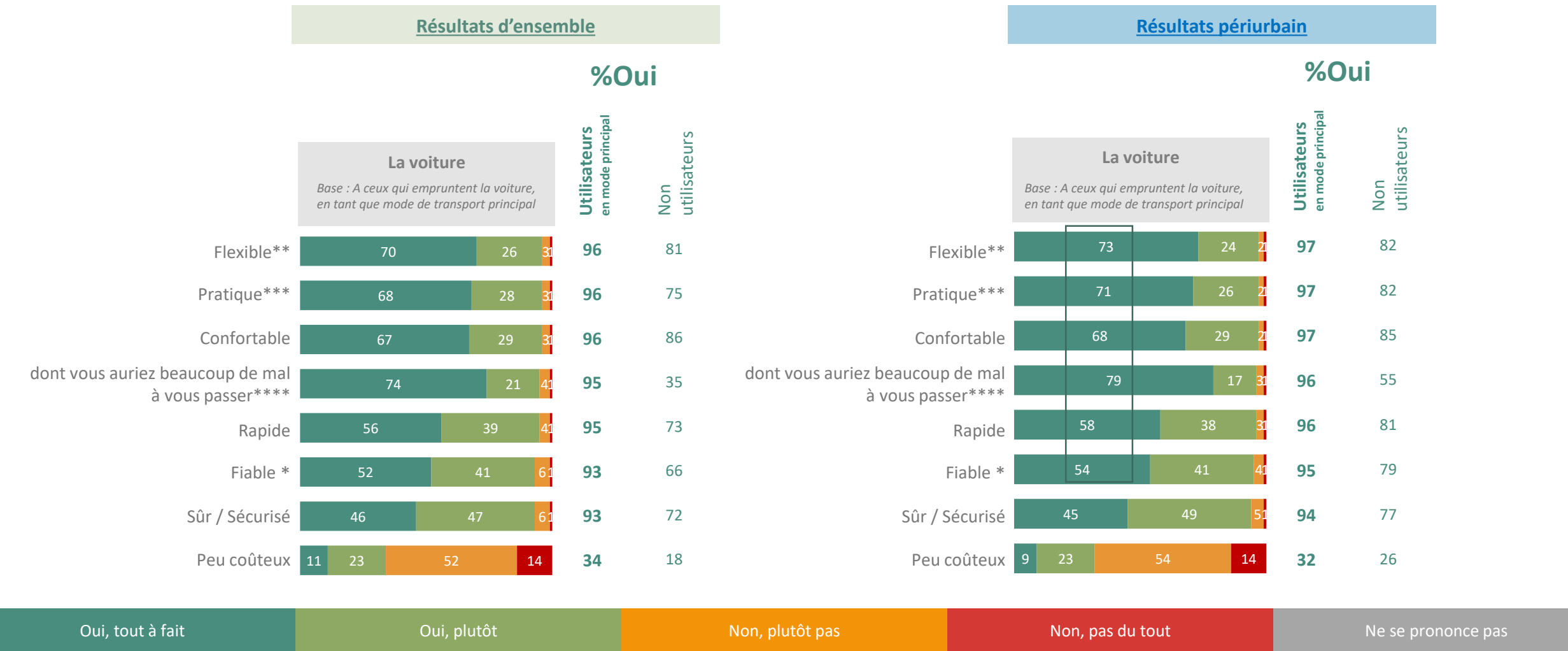


CESI
ÉCOLE D'INGÉNIEURS

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

Une image particulièrement positive de la voiture dans les zones périurbaines, excepté pour ce qui relève de son coût

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 périurbain)

Une image favorable du vélo qui ne suffit pas à en faire une alternative adaptée aux distances périurbaines

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

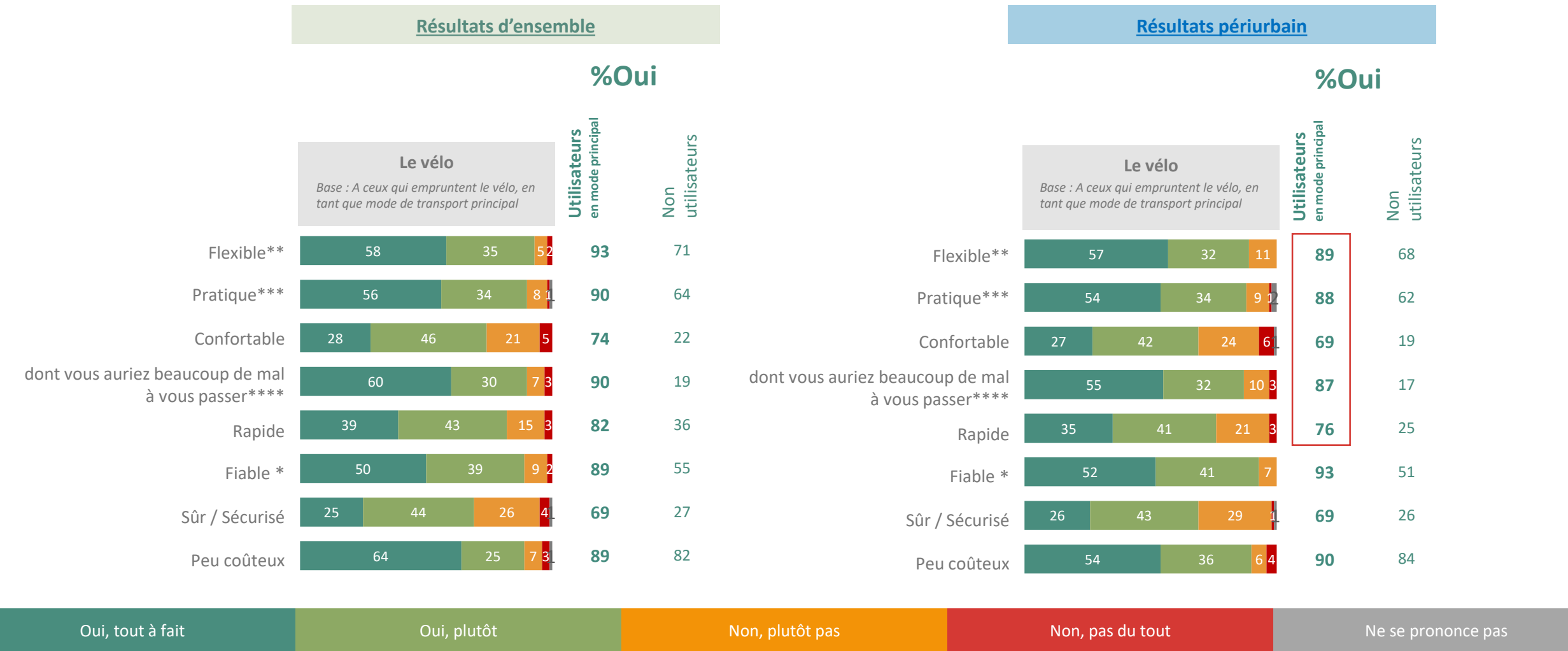
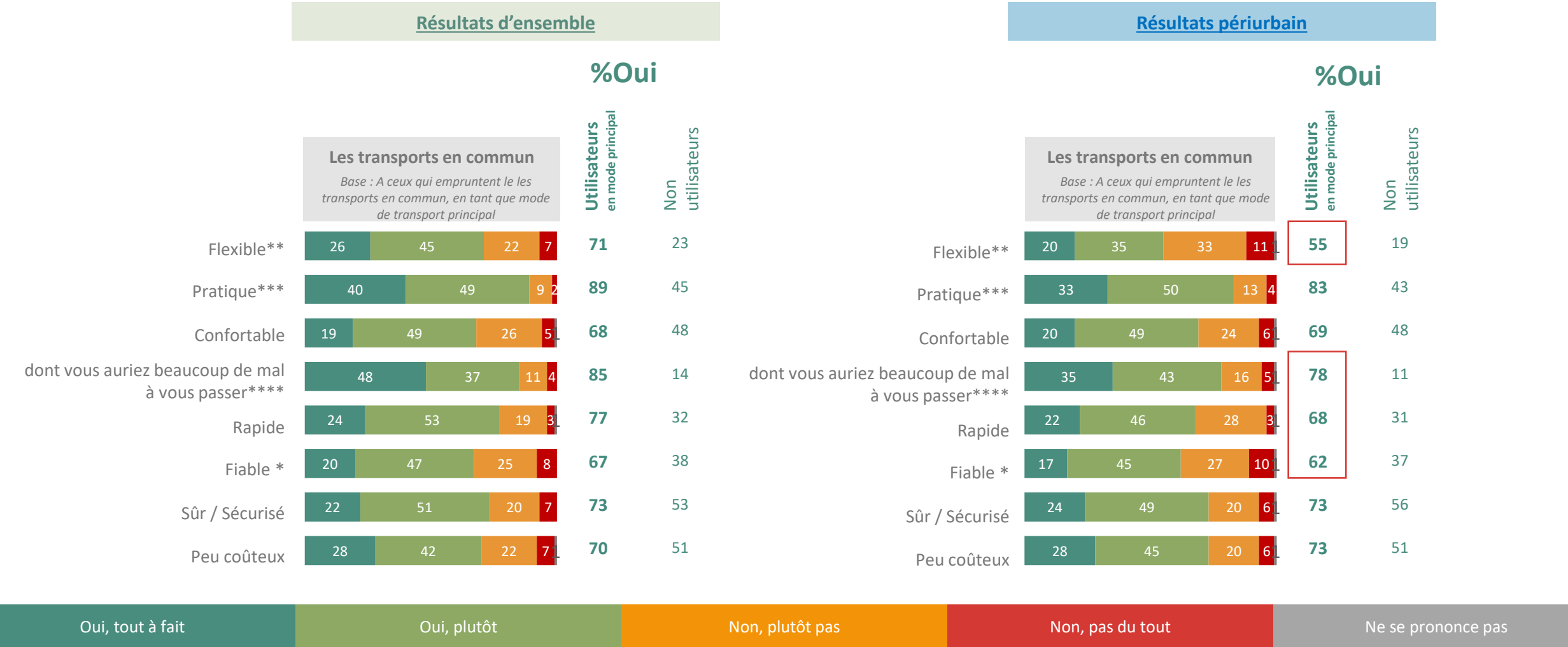


Image détaillée des transports en commun auprès des utilisateurs (Ensemble vs périurbain)

Dans les zones périurbaines, des transports en communs perçus comme très peu flexibles

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

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

Question : Etes-vous d'accord avec les idées suivantes ? Avec les transports en commun ...

Base : A ceux qui utilisent les transports en commun en mode de transport principal ou occasionnel

% Oui

Résultats d'ensemble

Les prix sont moins onéreux que la
voiture

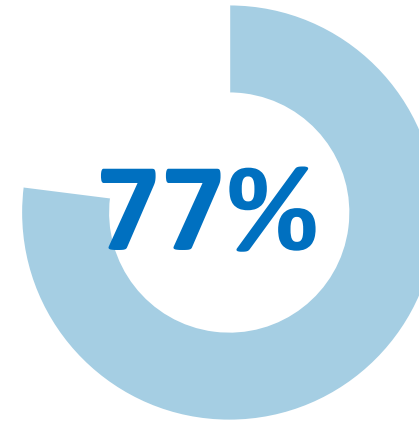


Les prix sont abordables

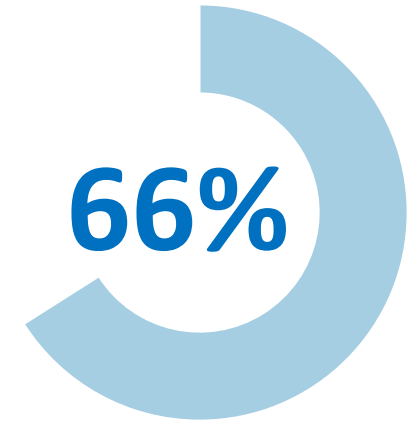


Résultats périurbain

Les prix sont moins onéreux que la
voiture



Les prix sont abordables



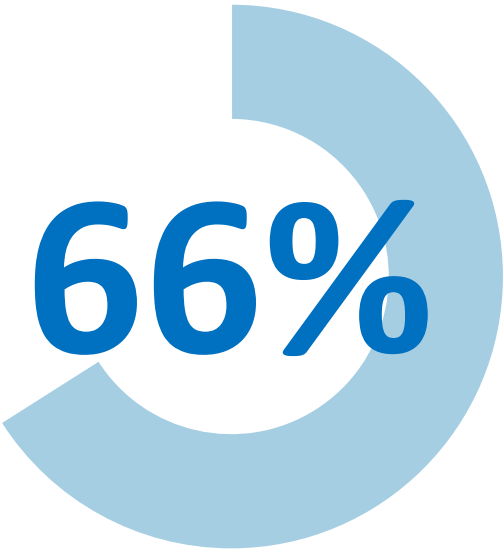
La perception du prix des transports en commun par ses usagers – détail (Ensemble vs périurbain)

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

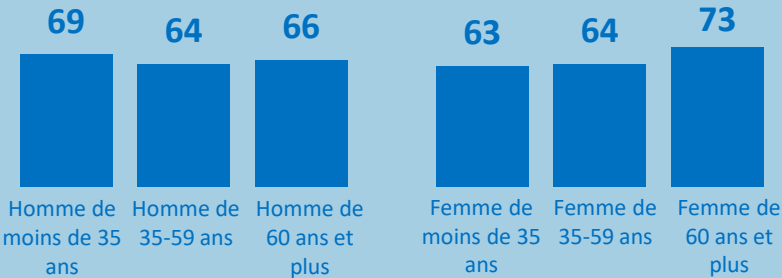
Résultats périurbain

% Oui

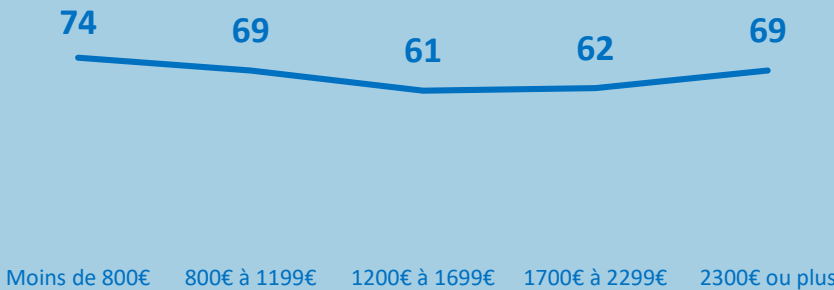
Les prix sont abordables



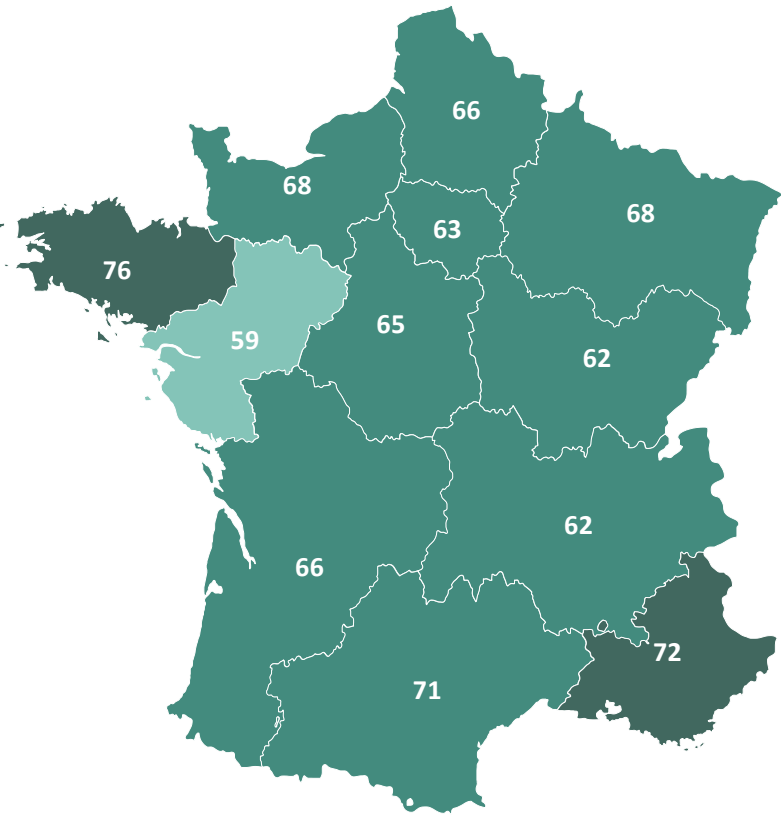
« Les prix sont abordables », selon le sexe croisé par l'âge



« Les prix sont abordables », selon le niveau de vie mensuel

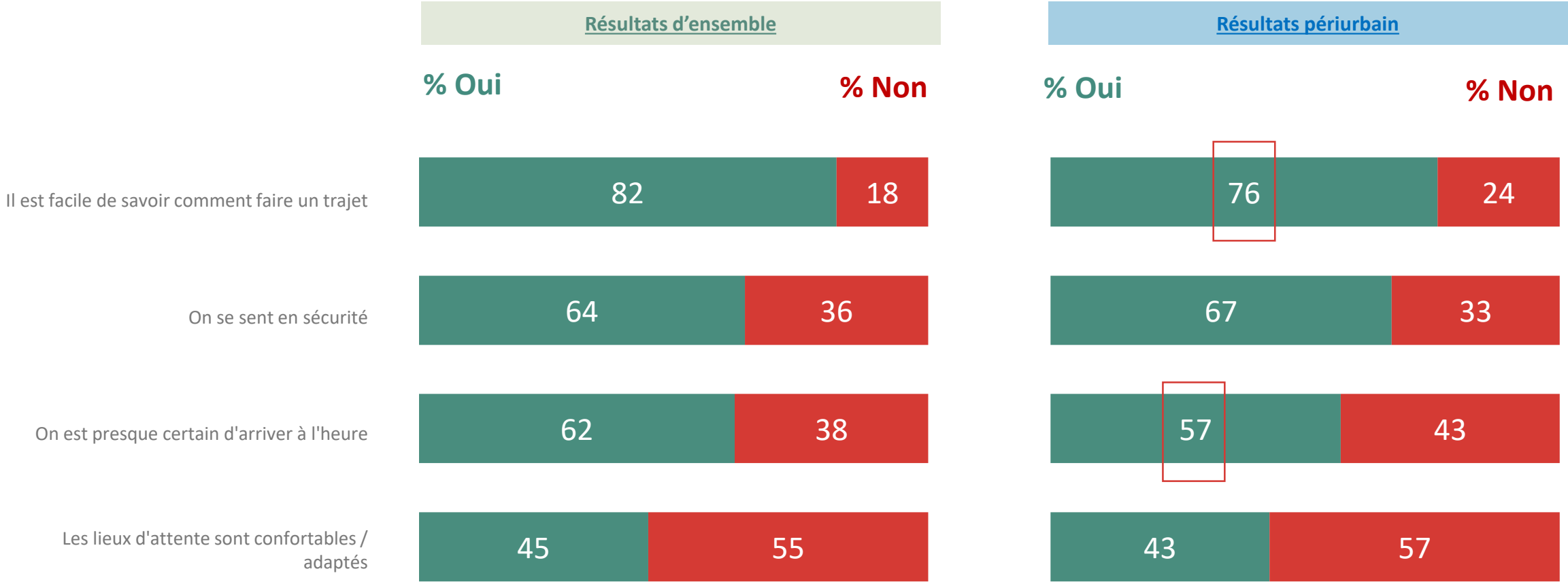


« Les prix sont abordables », selon la région



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

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 habitants périurbains portent un regard particulièrement positif sur la voiture, perçue comme pratique, flexible et difficilement remplaçable.
 - Les transports en commun bénéficient d'une image plus contrastée.
- Les représentations des modes reflètent largement les réalités d'usage : la voiture n'est pas seulement préférée, elle est souvent le seul mode utilisé.



Partie 3

Budget déplacement



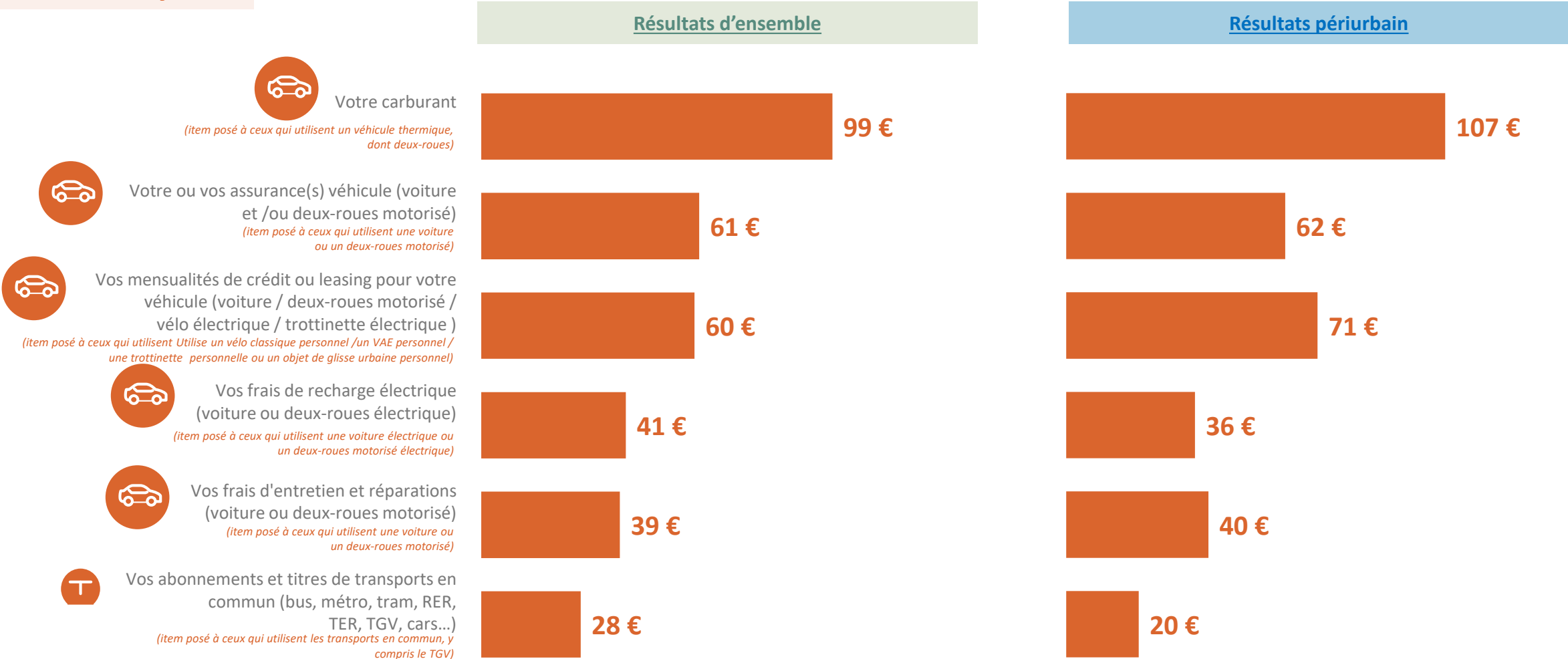
BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien



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

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

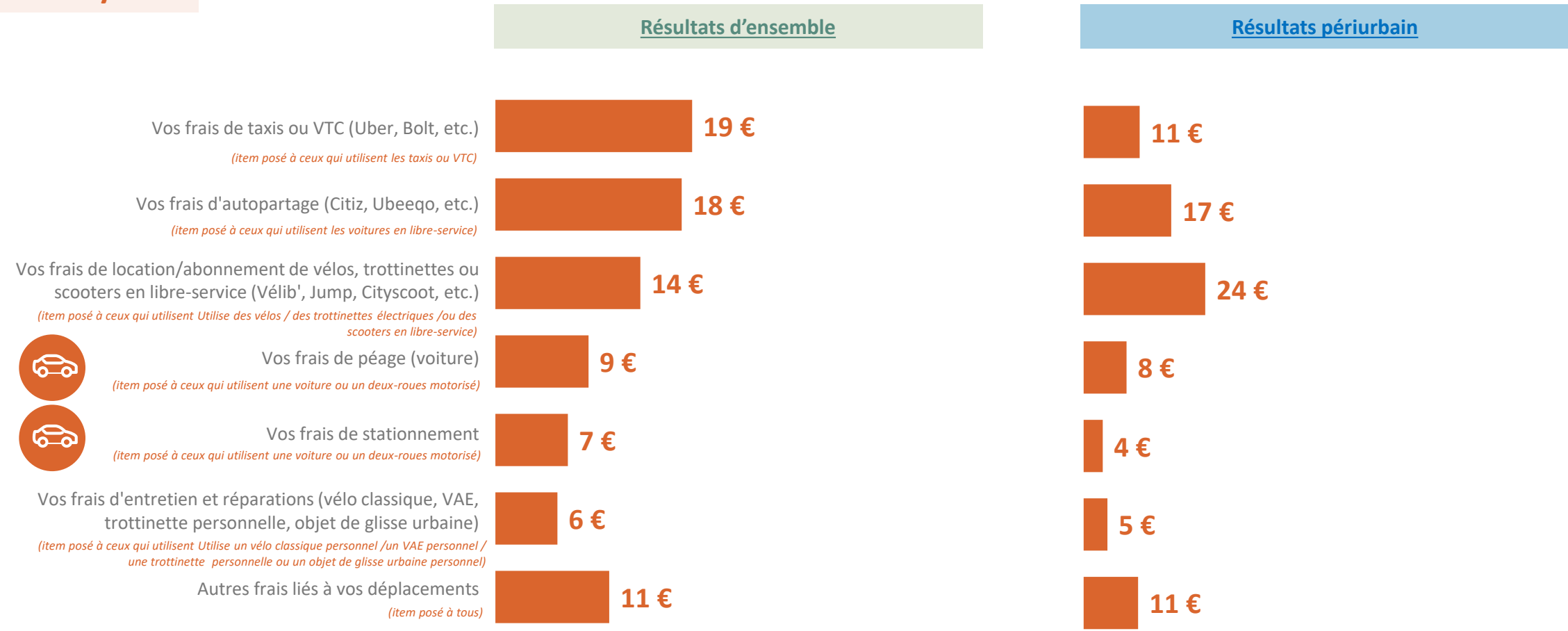
Montant moyen



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

Des dépenses en moyenne supérieures dans le périurbain

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

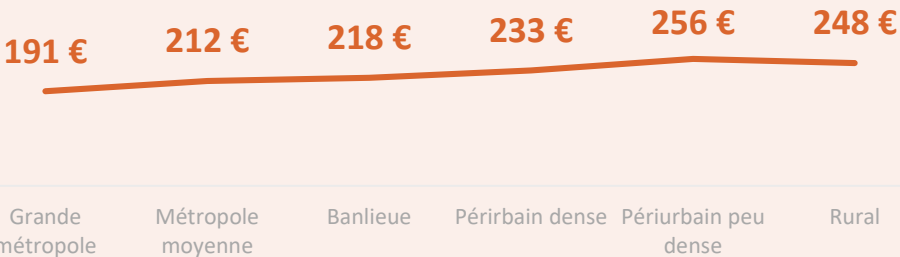
225 €

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)

Voiture	€254
Transports en commun	€197
Vélo	€190

Selon le type de territoire



Résultats périurbain

248 €

c'est le prix dépensé en moyenne par mois par les habitants du périurbain 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)

Voiture	€260
Transports en commun	€237
Vélo	€224

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

Même avec de faibles ressources, les habitants périurbains restent contraints de financer leur mobilité

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

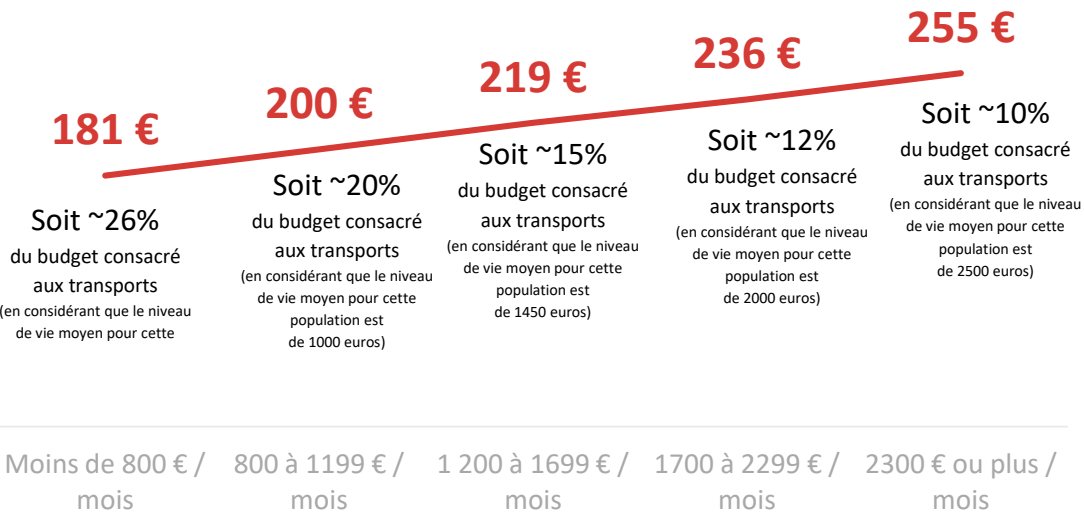
Base : A tous

Montant moyen total

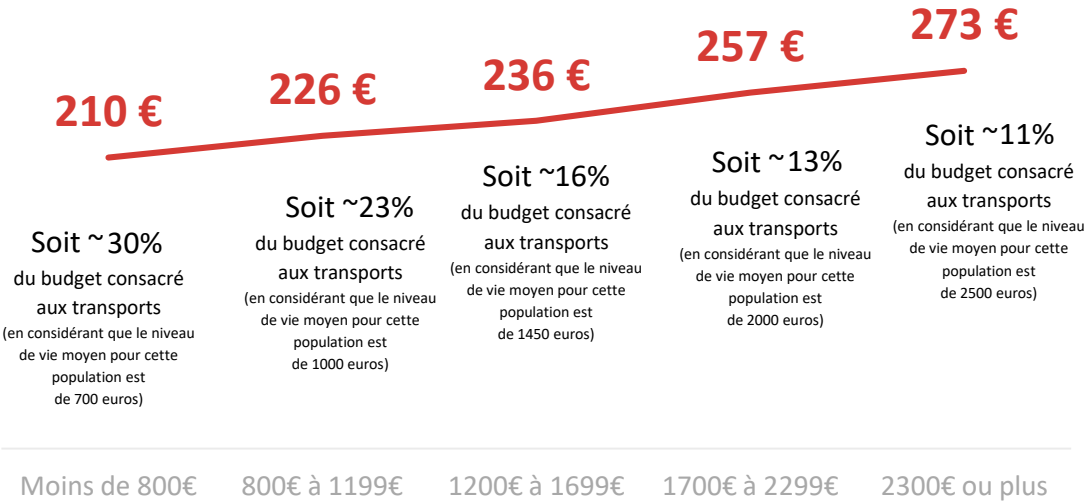
Résultats d'ensemble			
Ensemble	Personnes sous le seuil de pauvreté	Demandeurs d'emploi	Aidants*
225 €	192 €	175 €	254 €

Résultats périurbain			
Ensemble	Personnes sous le seuil de pauvreté	Demandeurs d'emploi	Aidants*
248 €	221 €	232 €	274 €

% selon le niveau de vie



% selon le niveau de vie



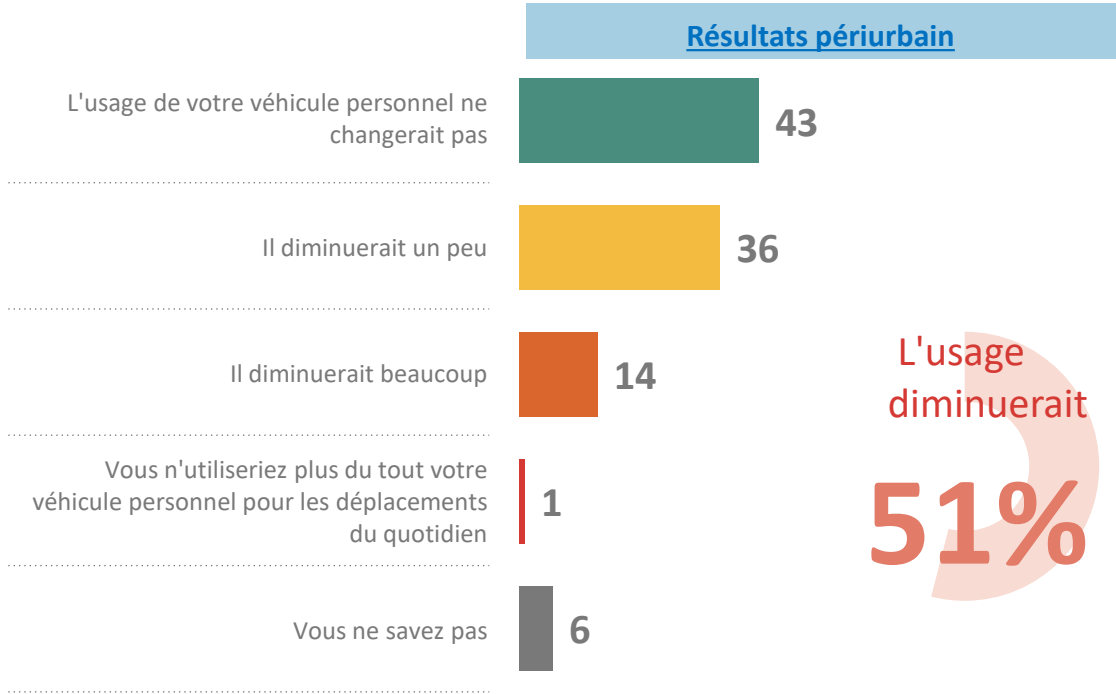
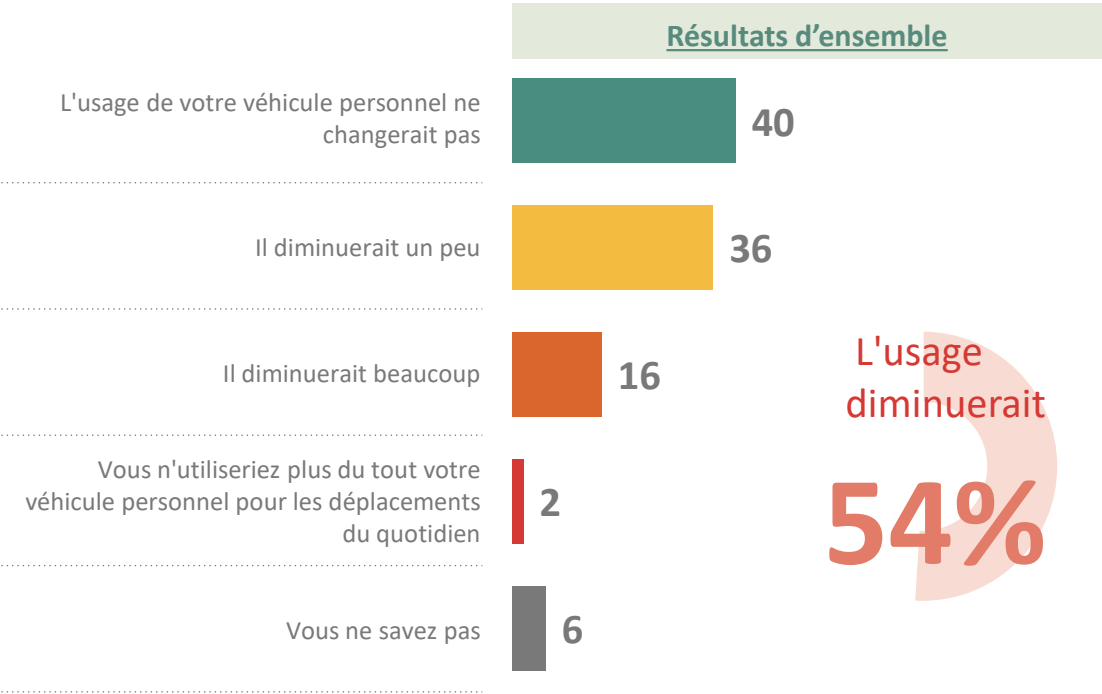
*s'occupent régulièrement (au moins quelques jours par mois ou plusieurs semaines d'affilées dans l'année) d'un membre de votre famille ou d'un proche dépendant ou malade

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

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

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

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



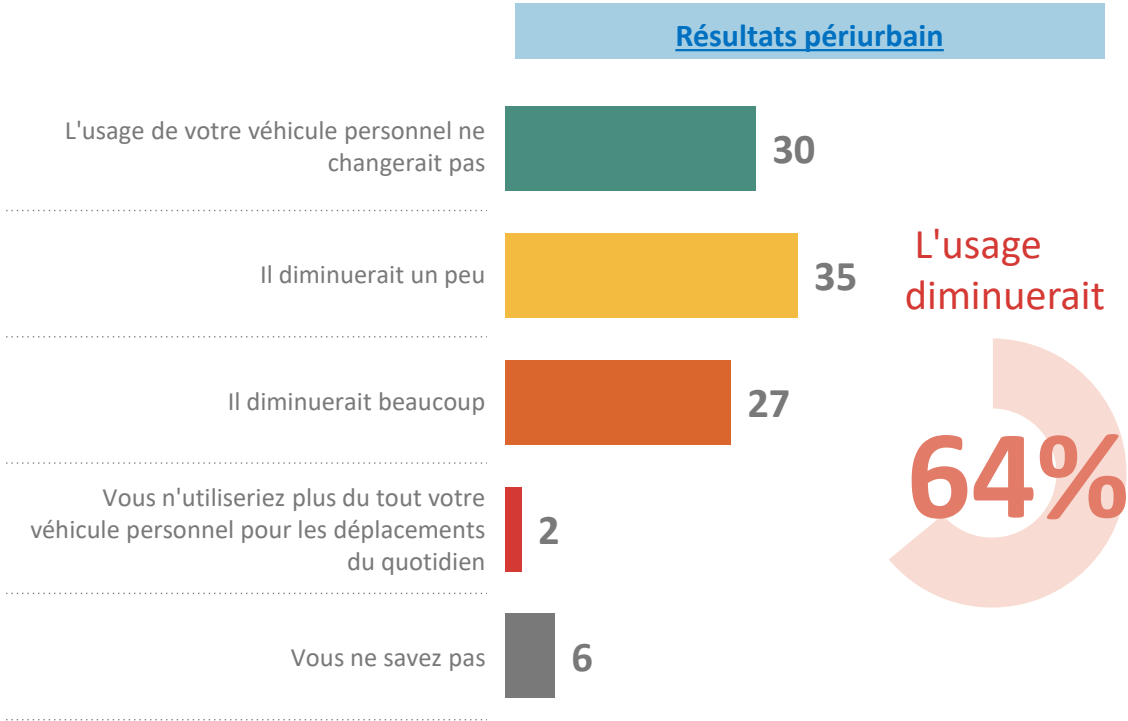
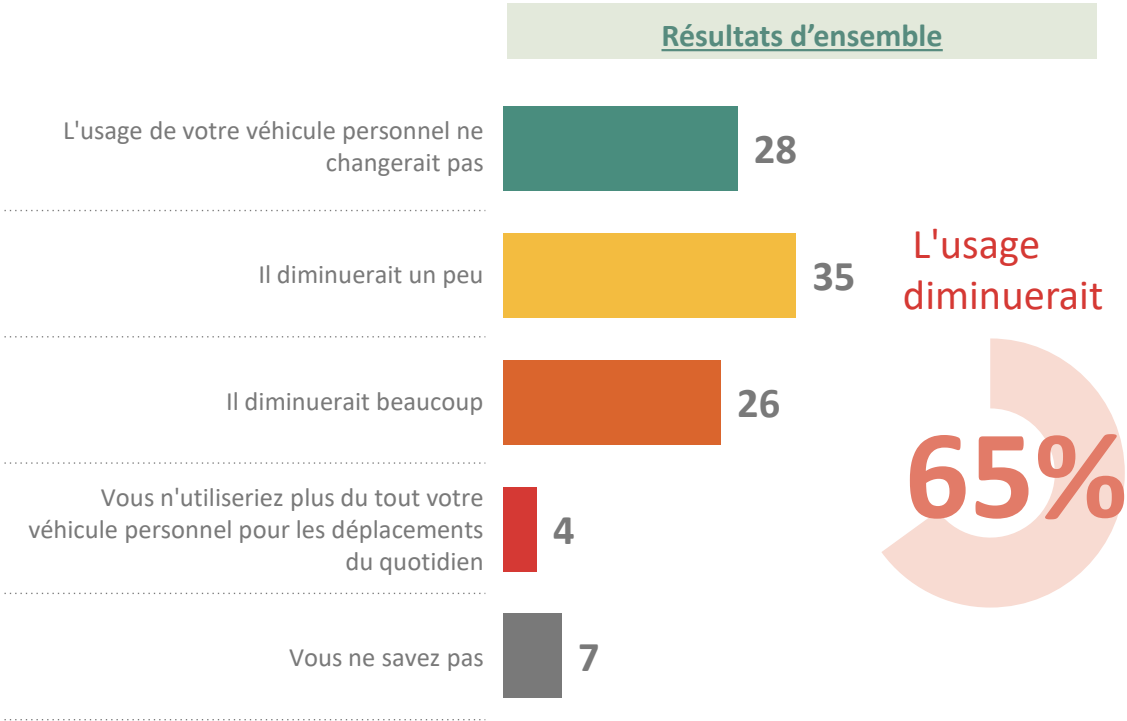
A titre d'illustration, au moment de la passation du questionnaire (du 3 au 20 février), le prix du sans plomb 95 était d'environ 1 euro 70 / litre.

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

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

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

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



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

En résumé

Les habitants périurbains consacrent en moyenne **248 € par mois à leur mobilité, contre 225 € dans l'ensemble**, en raison notamment de dépenses de carburant et de financement du véhicule plus élevées.

Cette charge reste difficilement compressible, même pour les plus modestes : les périurbains sous le seuil de pauvreté dépensent en moyenne **221 € par mois pour leurs déplacements**. Une nouvelle hausse du carburant risquerait donc de réduire leur mobilité davantage que de favoriser un report vers d'autres modes.



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 périurbain)

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



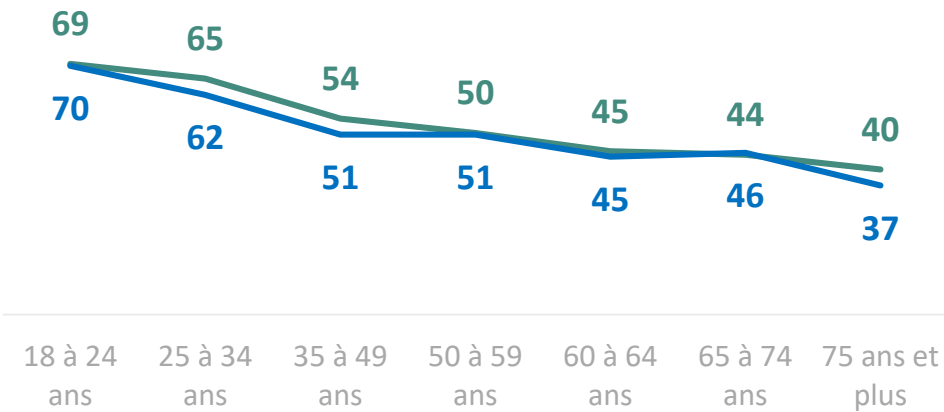
L'envie de se déplacer davantage et plus loin, selon l'âge (Ensemble vs périurbain)

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

« Vous aimeriez vous déplacer plus souvent de chez vous »

50

% OUI, selon l'âge

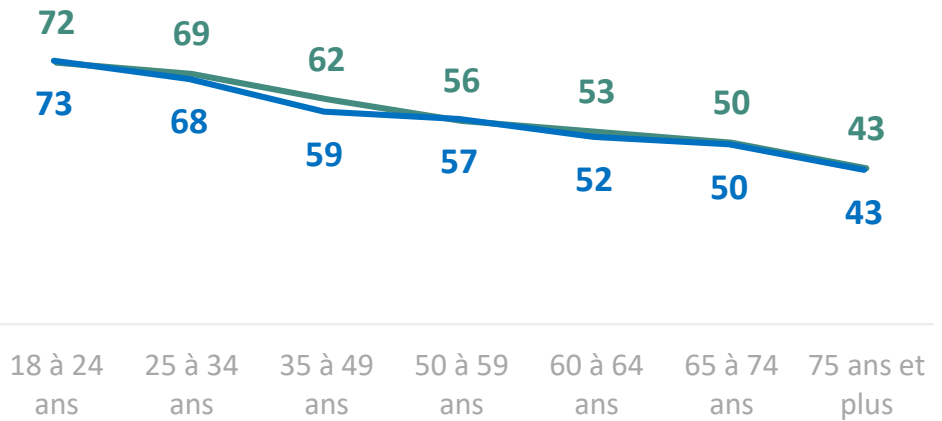


Résultats d'ensemble

« Vous aimeriez vous déplacer plus loin de chez vous »

56

% OUI, selon l'âge



Résultats périurbain

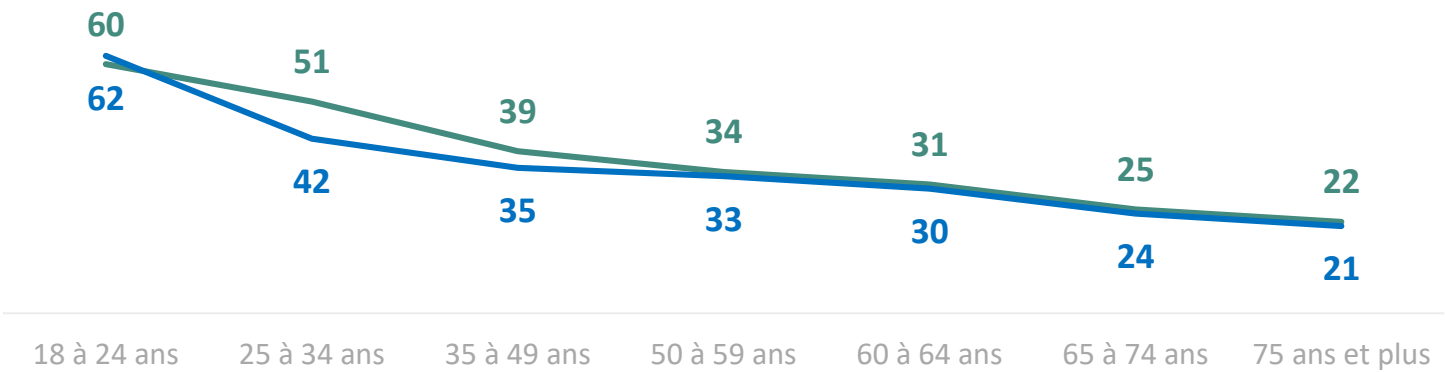
Rôles des freins liés au manque d'information dans les déplacements selon l'âge (Ensemble vs périurbain)

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 »

33

% OUI, selon l'âge



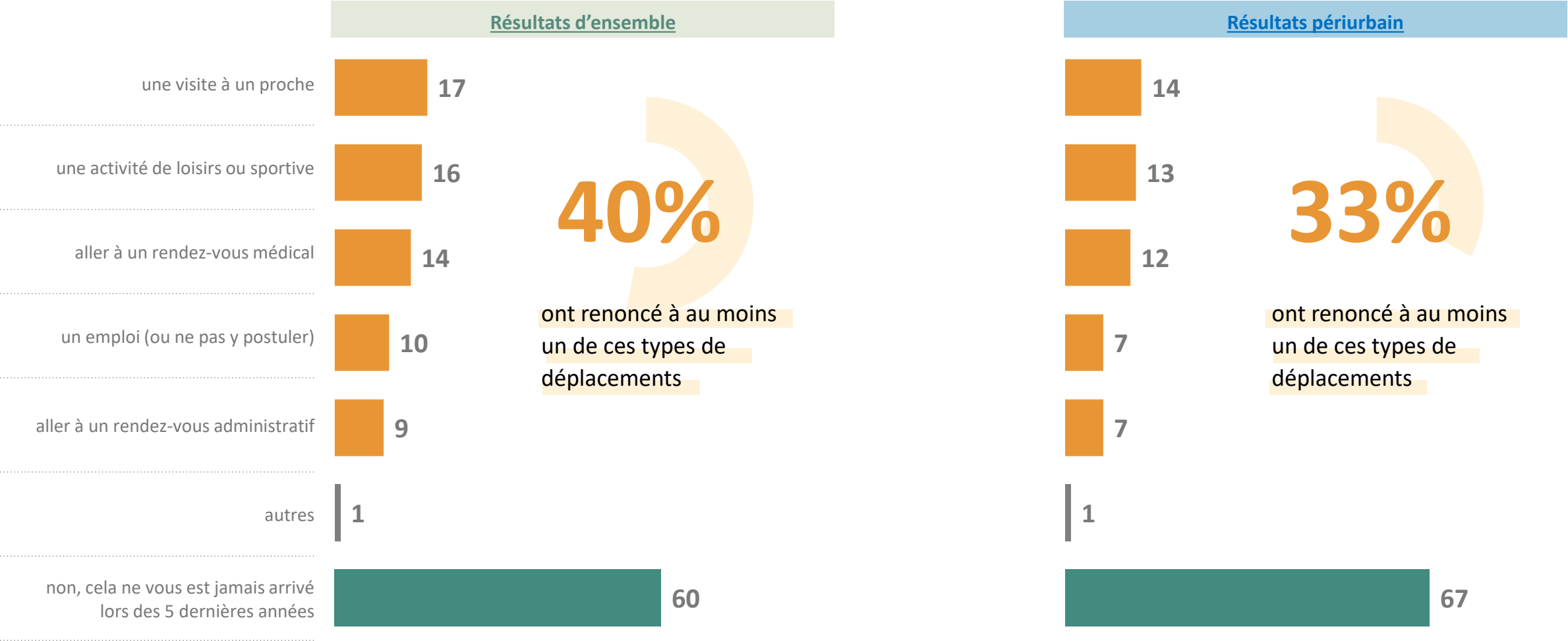
Résultats d'ensemble

Résultats périurbain



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

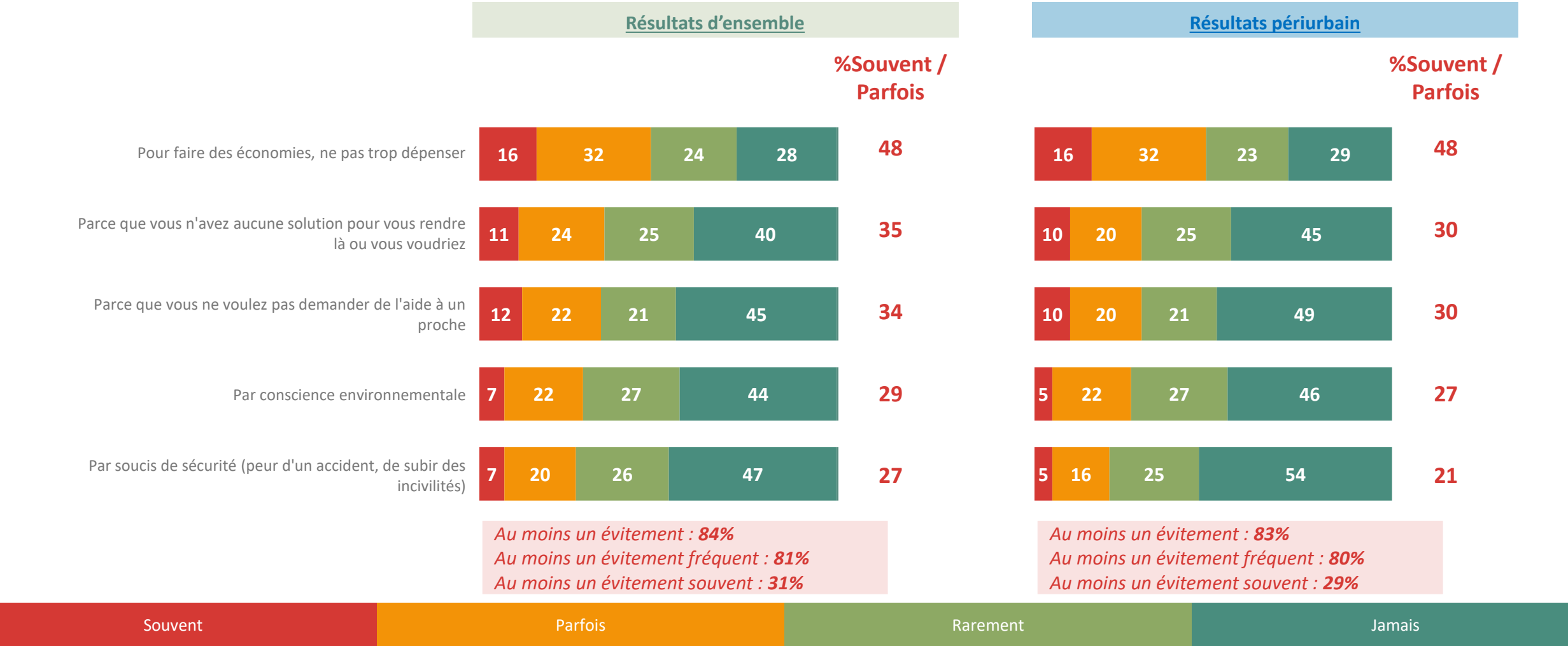
Question : Lors des 5 dernières années, vous est-il déjà arrivé de renoncer à faire un déplacement du quotidien en raison de difficultés de transport ou de mobilité pour ...
Base : A tous



Raisons de renoncer à un déplacement (Ensemble vs périurbain)

Des renoncements en raison de difficultés de transport moins fréquents que la moyenne, mais des arbitrages économiques tout aussi généralisés

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



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

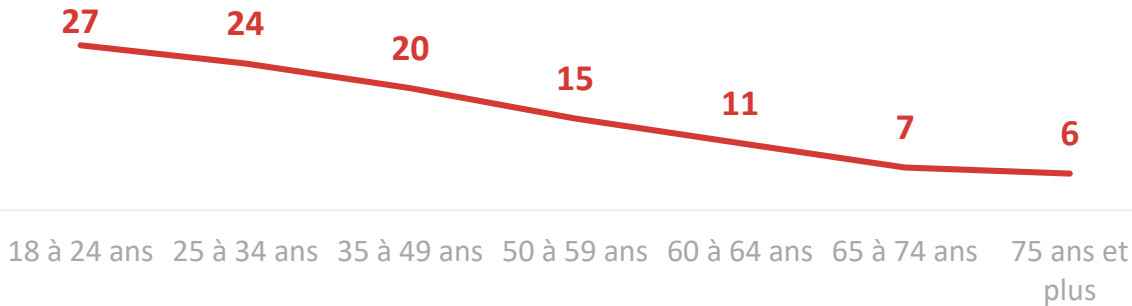
Question : Au quotidien, vous arrive-t-il d'éviter de vous déplacer pour chacune des raisons suivantes ?
Base : A tous

« Pour faire des économies, ne pas trop dépenser »

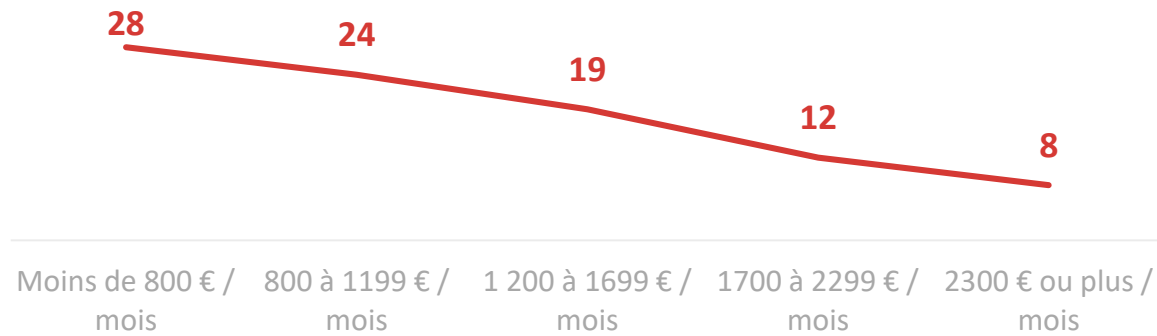
Résultats d'ensemble

1
6

% Souvent selon l'âge



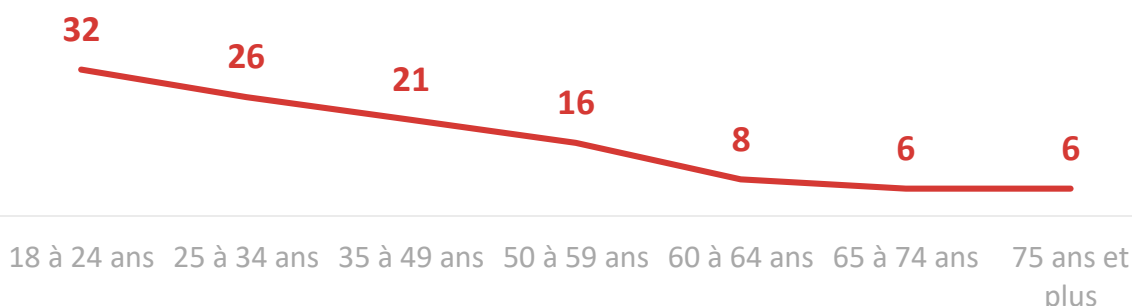
% Souvent selon le niveau de vie



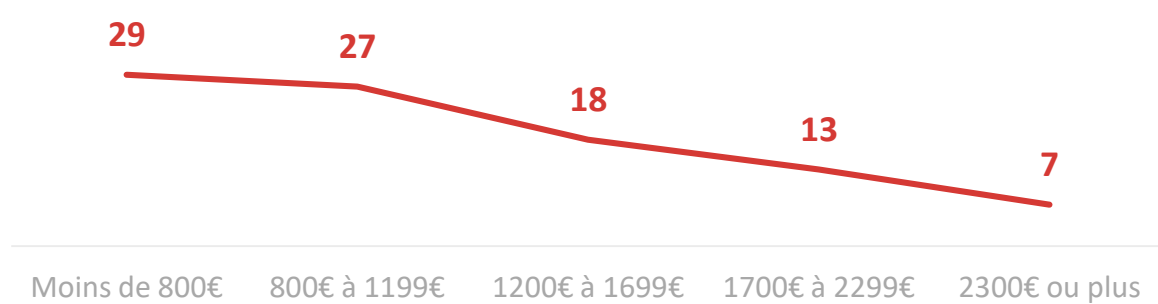
Résultats périurbain

1
6

% Souvent selon l'âge



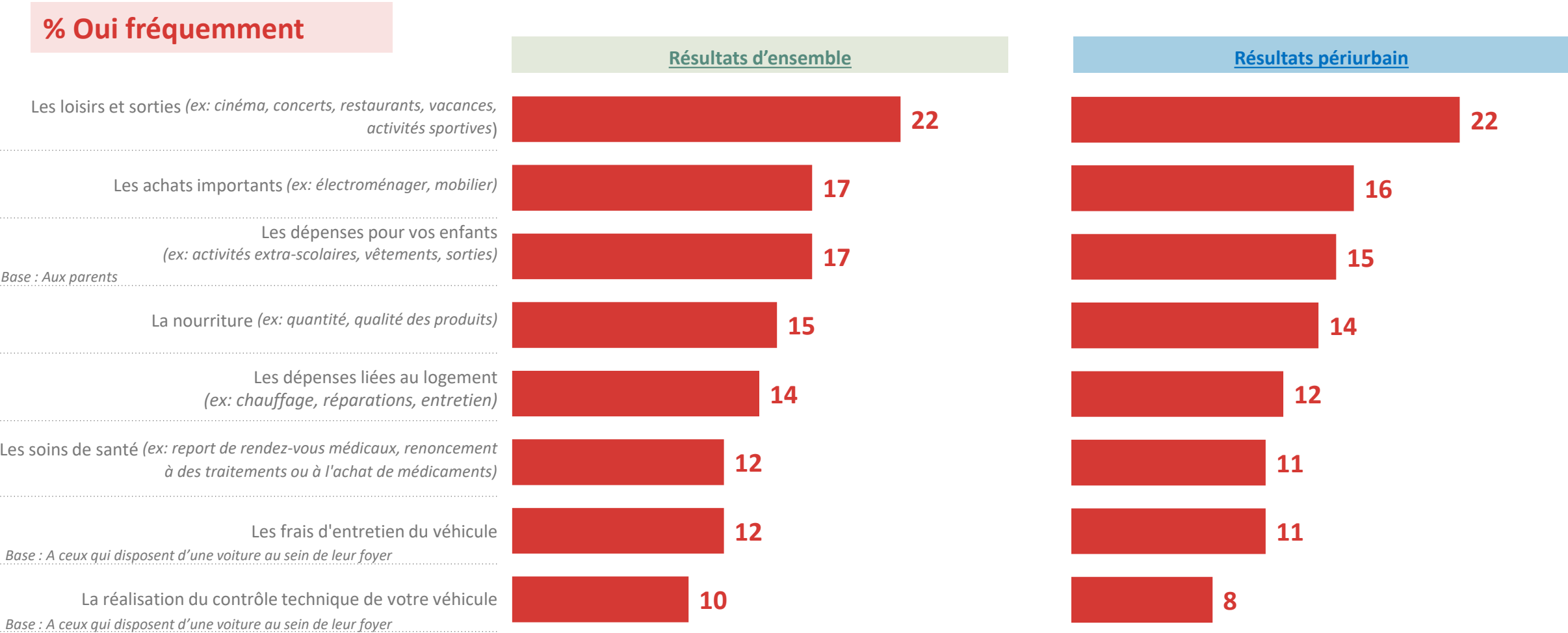
% Souvent selon le niveau de vie



Privations pour financer sa mobilité (Ensemble vs périurbain)

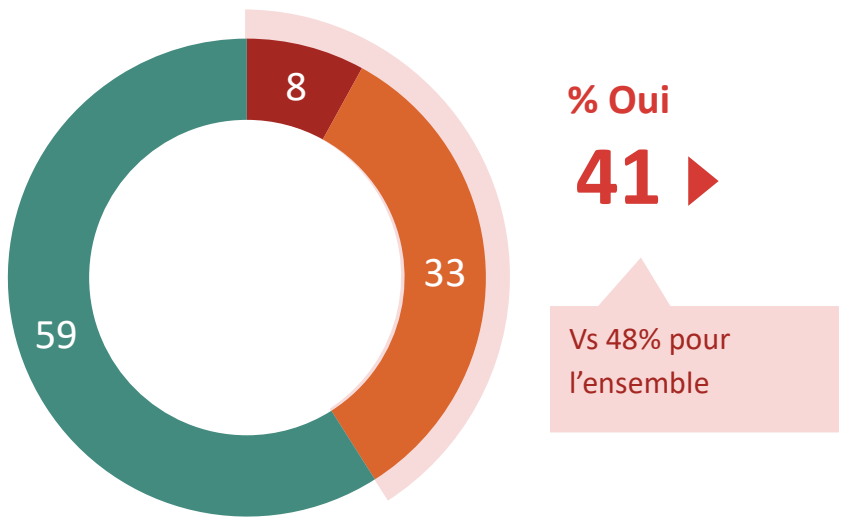
Question : Au cours des 12 derniers mois, vous est-il déjà arrivé de réduire vos dépenses dans les postes suivants, pour pouvoir continuer à payer vos trajets du quotidien (essence, tickets, assurance, voiture ...) ?

Base : A tous

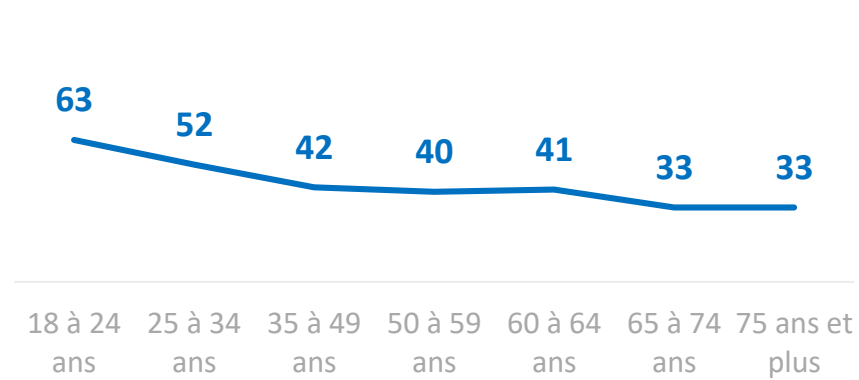


Evitements de modes ou d'itinéraires liés à la sécurité (périurbain)

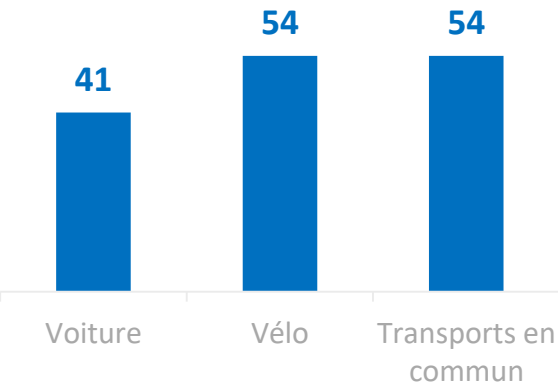
Questions : Vous arrive-t-il d'éviter certains modes de déplacement ou itinéraires pour des raisons de sécurité (incivilités, agressions, accidents)
Base : A tous



% Oui, selon l'âge



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



% Oui, selon la densité



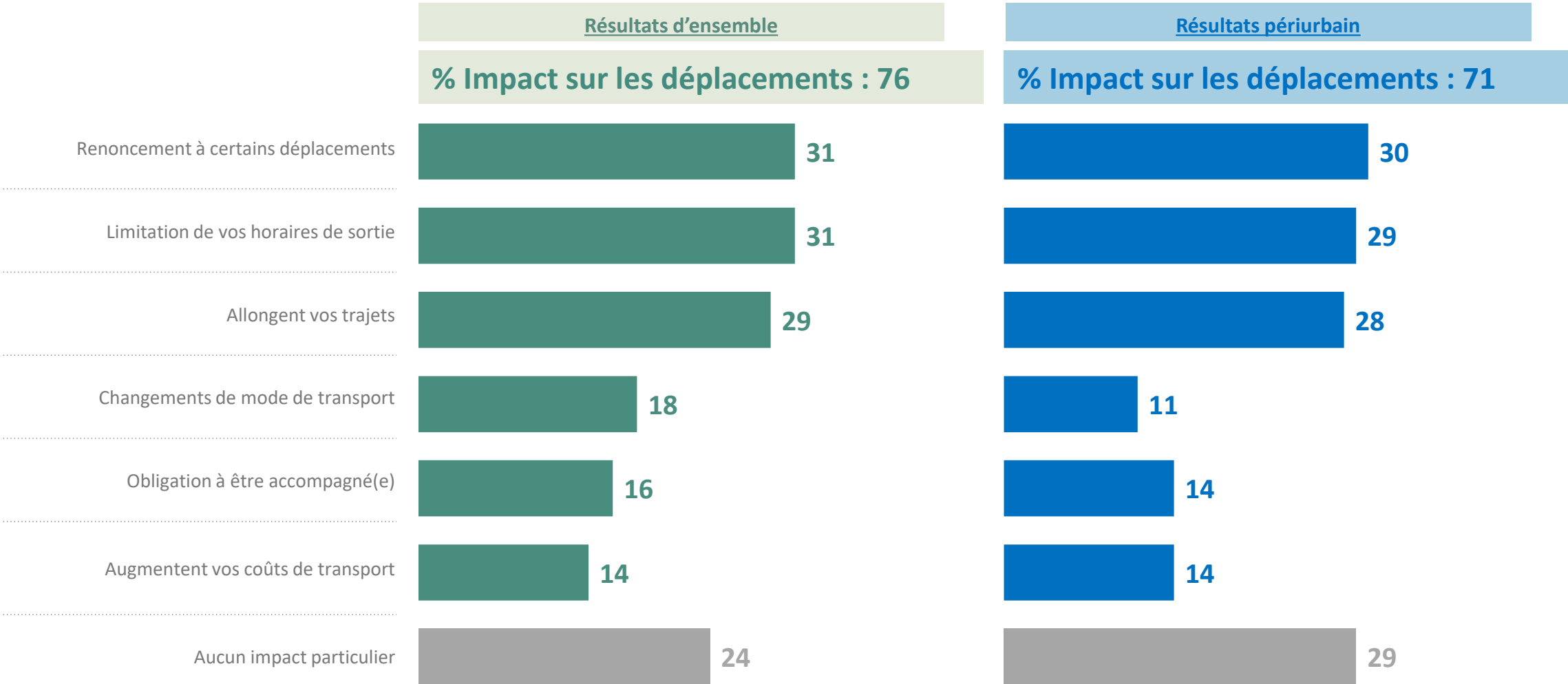
Oui, souvent

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

Non, jamais

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

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



En résumé

Si les renoncements déclarés liés à des difficultés de déplacements sont moins fréquents dans le périurbain — **33% contre 40% dans l'ensemble** — les arbitrages du quotidien y sont presque généralisés : **48% évitent souvent ou parfois de se déplacer en raison du coût des transports.**

Le coût constitue ainsi le principal facteur de limitation. Pour financer leur mobilité, certains habitants réduisent leurs loisirs, mais aussi parfois leurs achats importants ou certaines dépenses essentielles.



Partie 5

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



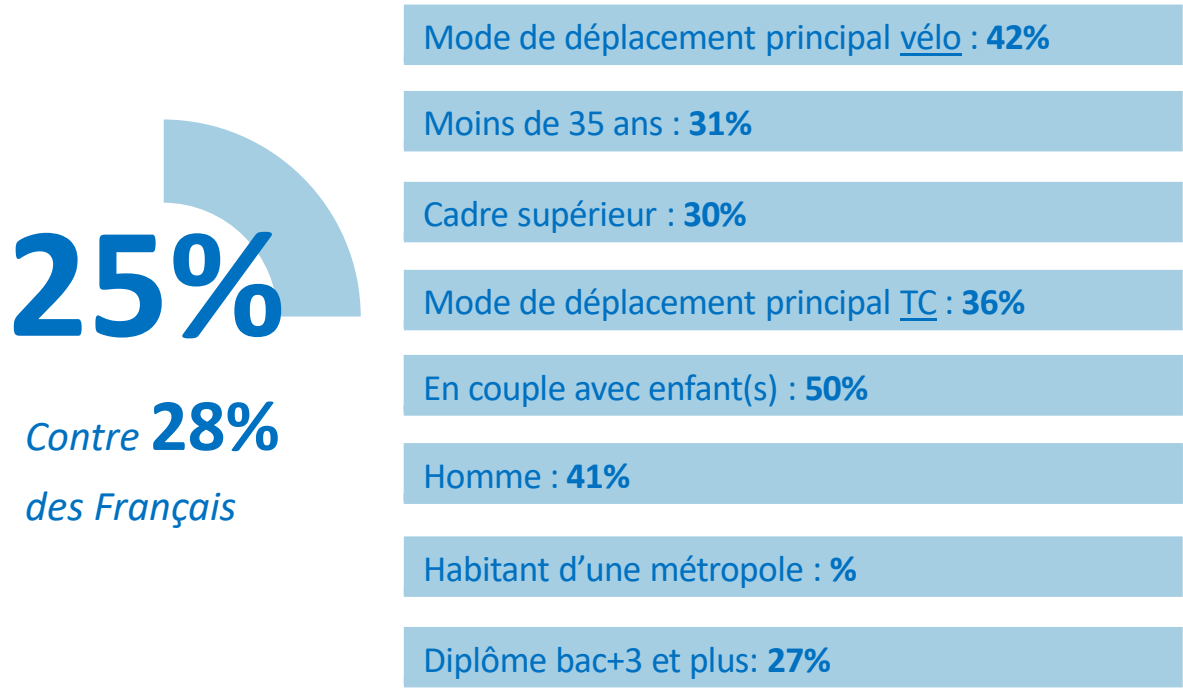
CESI
ÉCOLE D'INGÉNIEURS

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

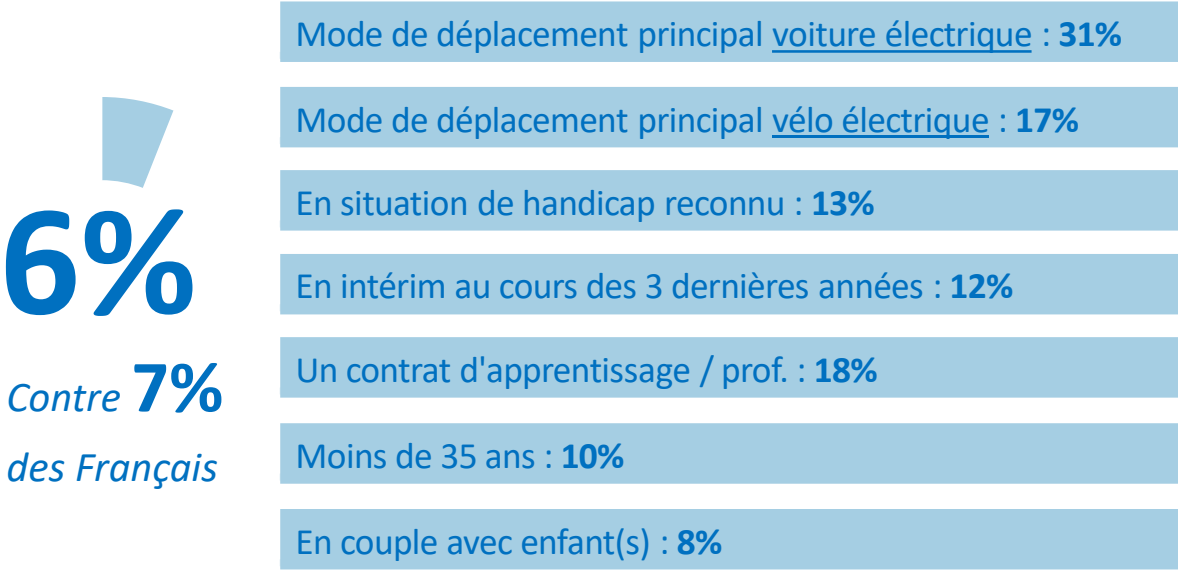
Question : Connaissez-vous les aides financières facilitant le passage à une voiture plus propre ou au vélo ?
Base : A tous

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

Le profil de ceux qui connaissent les aides



Le profil de ceux qui ont bénéficié des aides



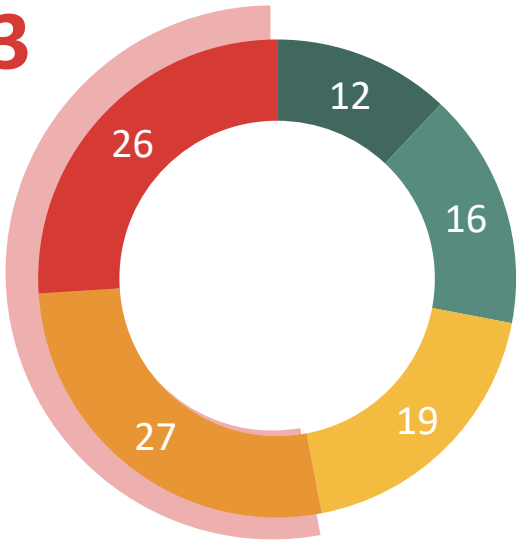
Connaissance des possibilités de réduction pour se déplacer en transport en commun (Ensemble vs périurbain)

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

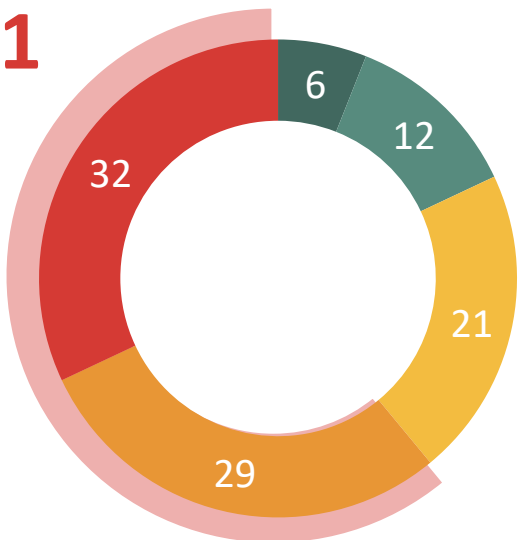
Résultats d'ensemble

% NON
53



Résultats périurbain

% NON
61

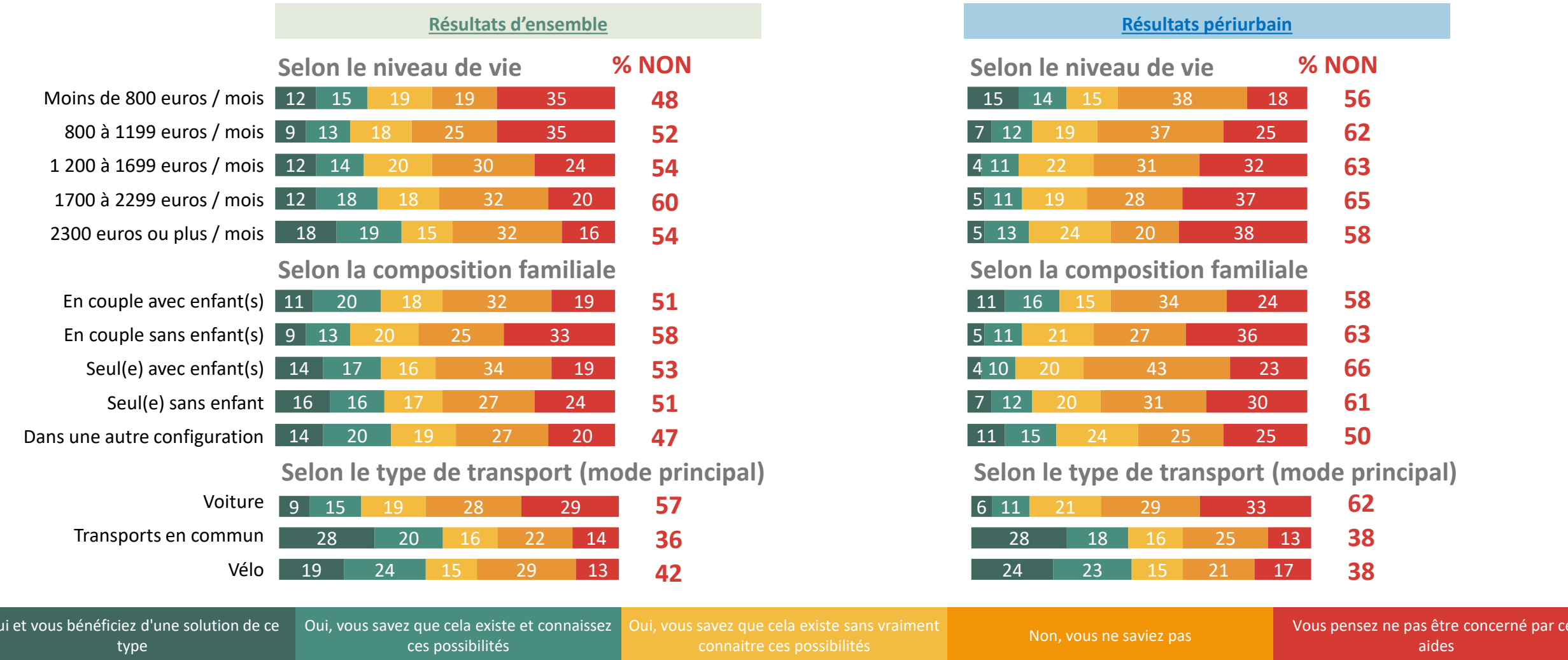


Oui et vous bénéficiez d'une solution de ce type	Oui, vous savez que cela existe et connaissez ces possibilités	Oui, vous savez que cela existe sans vraiment connaître ces possibilités	Non, vous ne savez pas	Vous pensez ne pas être concerné par ces aides
--	--	--	------------------------	--

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

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

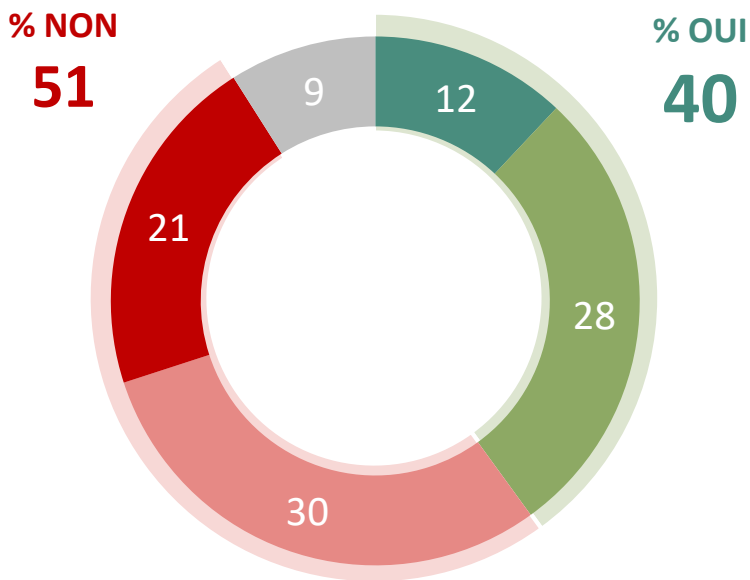


Incitation financière à l'usage des transports en commun (Ensemble vs périurbain)

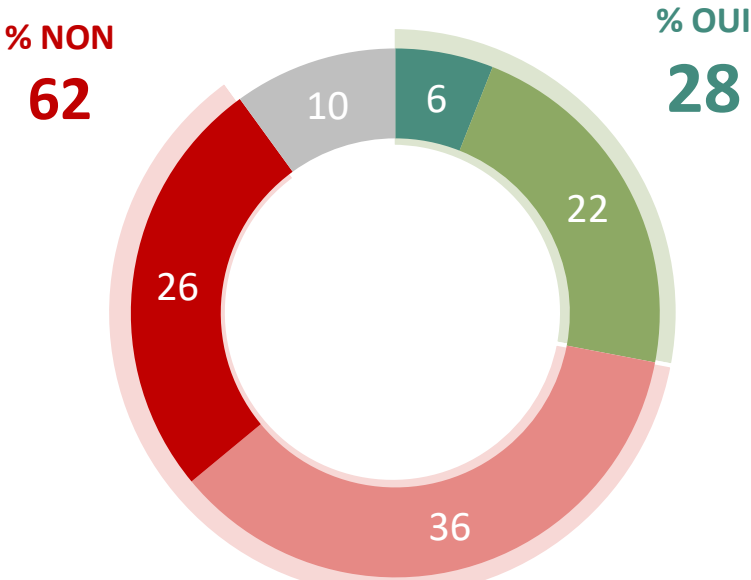
Question : Des aides de ce type pourraient-elles vous inciter à prendre les transports en commun à la place de la voiture pour déplacement du quotidien ?

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

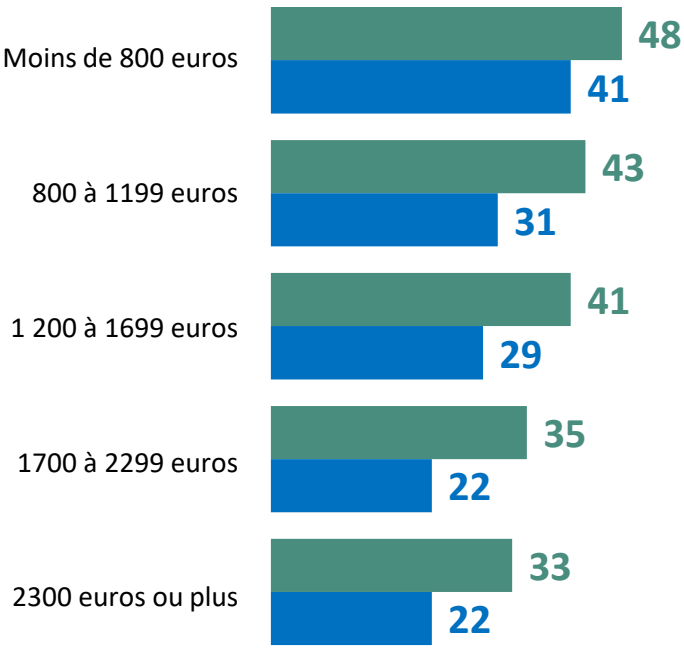
Résultats d'ensemble



Résultats périurbain



% « Oui » Selon le niveau de vie mensuel



Oui certainement

Oui, probablement

Non, probablement pas

Non, certainement pas

Vous ne savez pas

En résumé

Les aides à une mobilité plus propre demeurent peu connues et encore moins utilisées : dans l'ensemble, **25% connaissent ces dispositifs et seulement 6% en ont bénéficié (vs respectivement 27% et 28% en population générale).**

Une aide financière pourrait néanmoins encourager l'utilisation des transports collectifs, notamment chez les plus modestes : **48% des personnes disposant de moins de 800 € par mois pourraient y être sensibles.** Mais dans le périurbain, le levier financier doit nécessairement s'accompagner d'une amélioration de l'offre.

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 péri-urbain 2026		10%	11%	18%	10%
Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)		31% en France / 34% en Périurbain			

Analyse de la précarité mobilité

Selon le profil chez les
habitants du périurbain

Ensemble

34%

Personnes sous le
seuil de pauvreté

87%

Familles
monoparentales

56%

Demandeurs d'emploi

59%

Moins de 25 ans

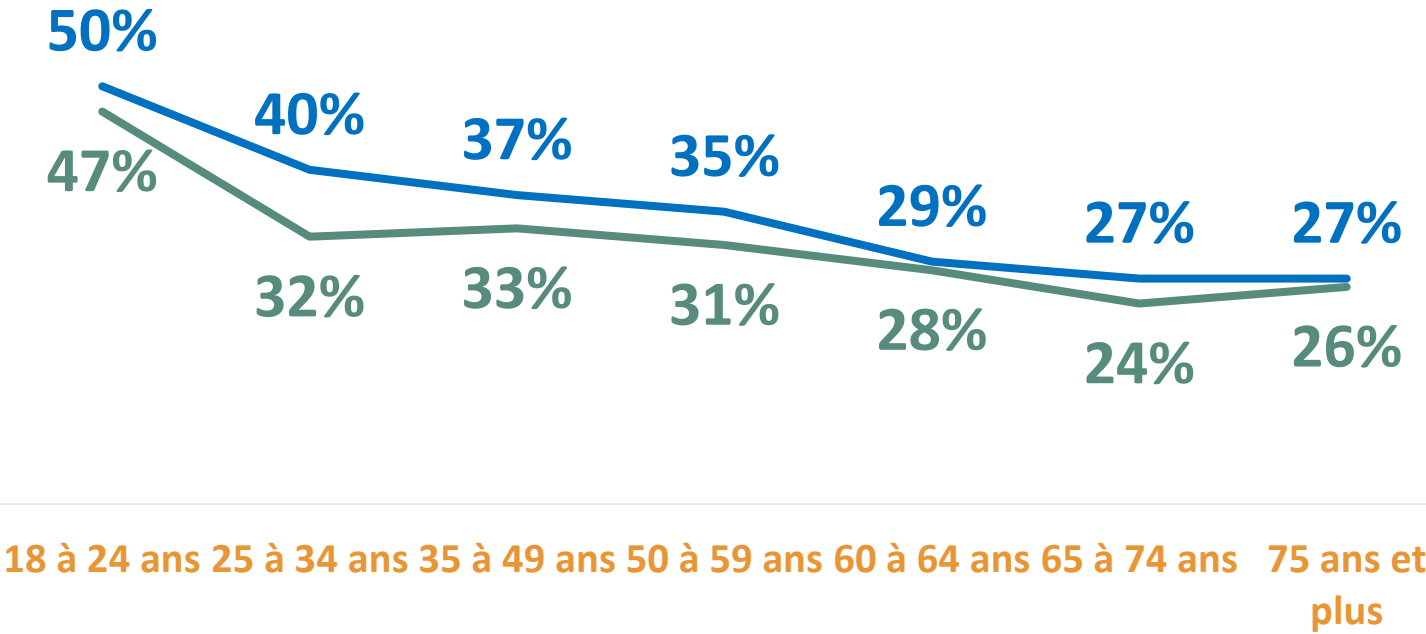
50%

Analyse de la précarité mobilité

Selon l'âge des habitants du périurbain

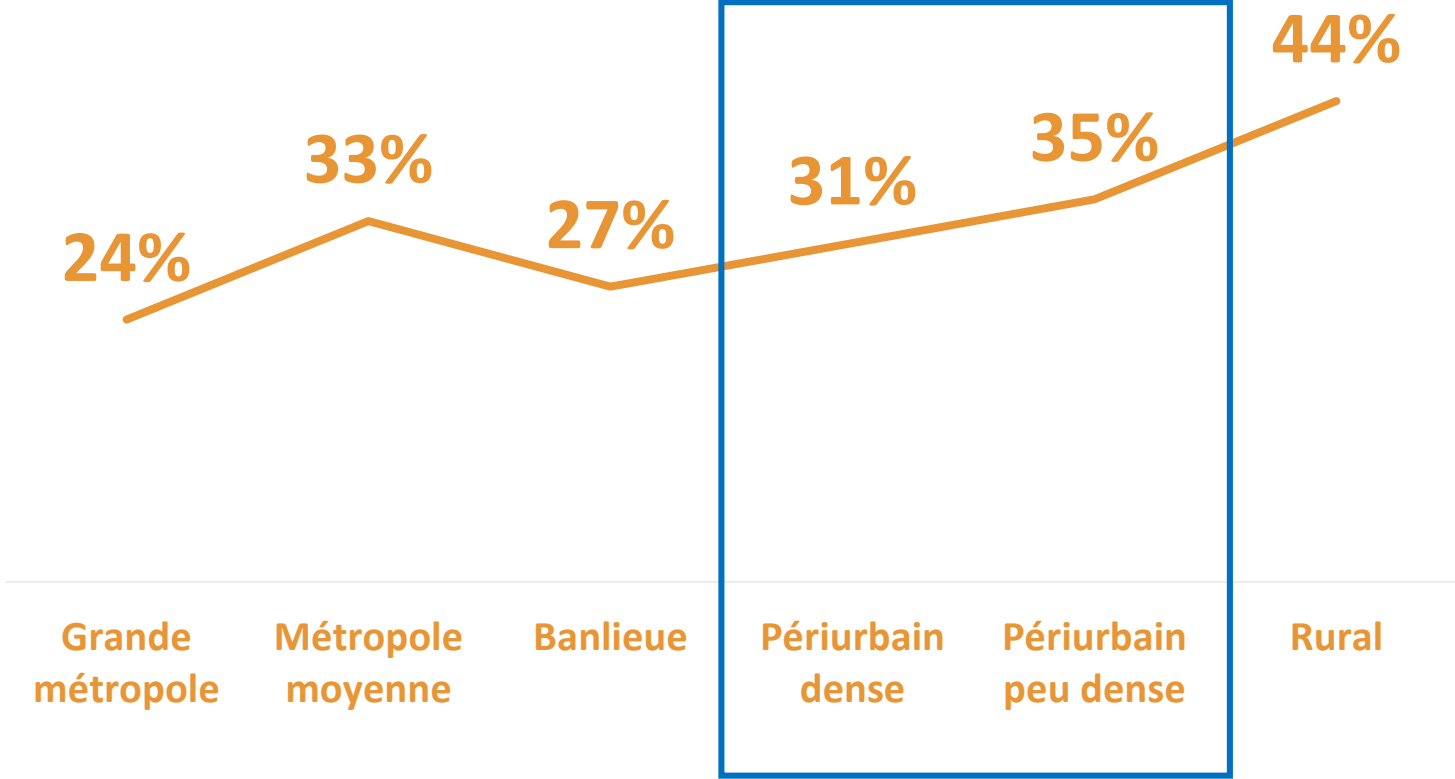
Résultats d'ensemble

Résultats périurbain



Analyse de la précarité mobilité

Selon le type de territoire



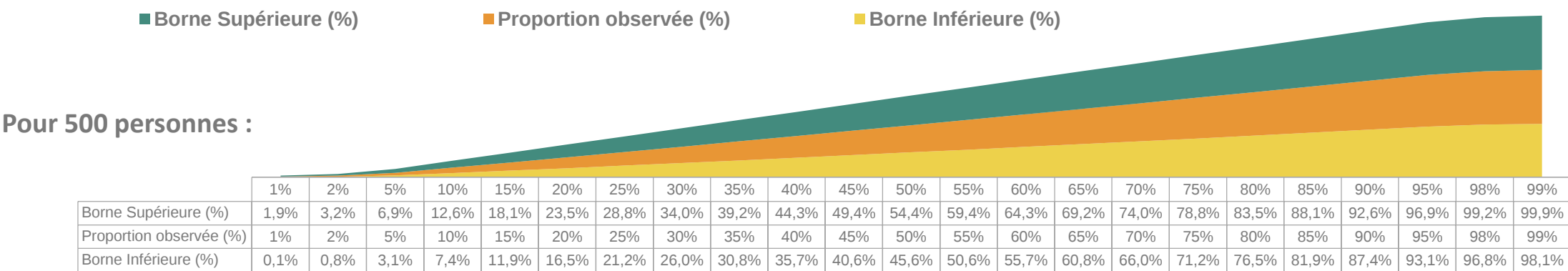
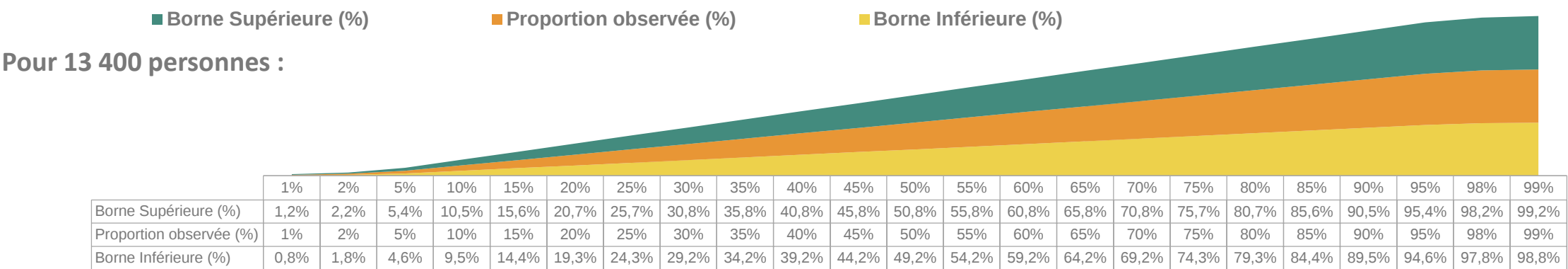
ANNEXES

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

