

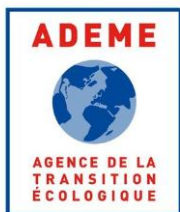
BAROMÈTRE

des Mobilités du Quotidien



Rapport personnes sous le seuil de pauvreté - Édition 2026

En partenariat avec :



La Macif,
c'est vous.

KEOLIS



LES PERSONNES SOUS LE SEUIL DE PAUVRETÉ

Ce rapport présente les perceptions et pratiques des personnes vivant sous le seuil de pauvreté en matière de mobilité, et les compare à celles de l'ensemble de la population.

Dans ce rapport, une personne est considérée comme vivant **sous le seuil de pauvreté** lorsque le niveau de vie de son ménage est inférieur à **50 % du niveau de vie médian** de la population.

Le **niveau de vie** correspond au revenu disponible du ménage, après impôts et prestations sociales, rapporté à sa composition. Pour tenir compte des économies réalisées lorsque plusieurs personnes partagent un même logement, le premier adulte représente **1 unité de consommation (UC)**, chaque personne supplémentaire de 14 ans ou plus **0,5 UC**, et chaque enfant de moins de 14 ans **0,3 UC**. Cette méthode permet de comparer la situation économique de ménages de tailles différentes.

En 2022, environ **8 % de la population métropolitaine vit sous le seuil fixé à 50 % du niveau de vie médian**, soit un peu plus de **5 millions de personnes**. À titre indicatif, ce seuil correspond à **1 073 euros par mois pour une personne seule**. Cette population rassemble des profils variés, mais comprend davantage de **personnes seules, de familles monoparentales, de chômeurs, de jeunes et de travailleurs disposant de revenus faibles ou irréguliers**.

Pour ces ménages, les dépenses liées aux déplacements peuvent représenter une part importante du budget. Le coût d'une voiture, du carburant ou des transports collectifs peut **limiter les choix de mobilité** et compliquer l'accès à l'emploi, aux services, aux soins et aux activités. La mobilité constitue ainsi à la fois une dépense difficilement compressible et une condition essentielle de l'autonomie et de l'insertion sociale.

Sommaire

MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

P.4

CONTEXTE ET ENJEUX

P.5



LE REGARD D'EXPERT DE L'ADEME

P.6

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE

P.8

01 Usages des mobilités au quotidien

P.9

02 Image et perception des modes de transport

P.20

03 Budget déplacement

P.25

04 Renoncements et arbitrages en matière de mobilité

P.30

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

P.36

06 Conclusion : mesure de précarité mobilité en 2026

P.41

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 **2 866 personnes sous le seuil de pauvreté**.

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

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

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



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



MÉTHODOLOGIE

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



DATES DE TERRAIN

Du **3 au 20 février 2026**.

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

Enquête réalisée pour :



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

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

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

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

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

Contexte et objectifs



Des enjeux de mobilité cruciaux et interconnectés

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

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

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

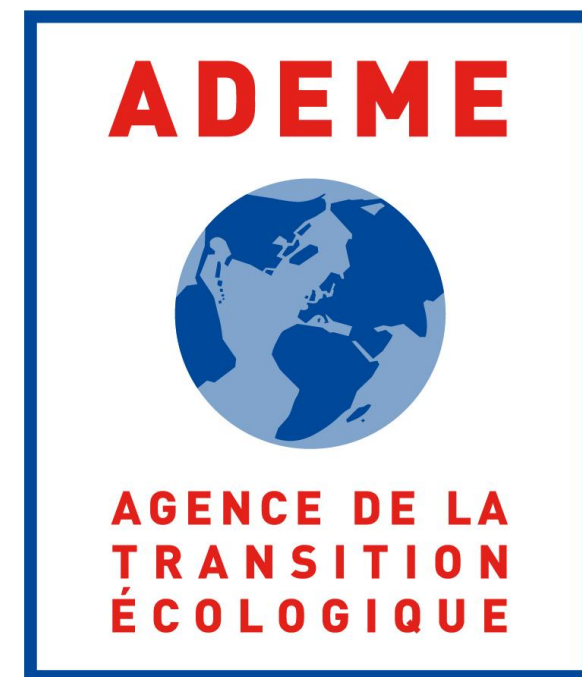
Un impératif environnemental urgent : La décarbonation des transports et la conception de mobilités durables constituent un besoin critique. Au-delà, il est nécessaire d'analyser notre dépendance vis-à-vis des différents modes de déplacement en intégrant les risques associés (impact environnemental,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

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



Les résultats du baromètre montrent une situation de précarité mobilité particulièrement aiguë chez les personnes vivant sous le seuil de pauvreté : 76 % sont en situation de précarité, de vulnérabilité ou de dépendance automobile, contre 31 % de l'ensemble des Français. Cette fragilité se traduit concrètement par un poids important des renoncements dans la vie quotidienne : 60 % ont déjà renoncé à un déplacement pour des raisons de mobilité, contre 40 % des Français, dont 23 % à un rendez-vous médical et 18 % pour un emploi.

Ces ménages consacrent encore un budget de 192 € par mois à leurs déplacements, contre 225 € en moyenne, alors qu'ils ont des revenus bien plus faibles. La mobilité constitue donc une dépense largement contrainte qui va peser aux alentours de 15 à 20 % dans le budget de ces personnes. La voiture comme mode principal occupe une moindre place mais elle est une source de vulnérabilité en cas de panne.



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



Pour l'ADEME, l'enjeu est de faire de la décarbonation de la mobilité un levier d'amélioration des conditions de vie. Outre la production de connaissances et d'indicateurs comme le fait l'Observatoire national de la précarité énergétique, piloté par l'ADEME, cela suppose d'améliorer encore les dispositifs d'aide, comme le leasing social, vers un meilleur ciblage, et l'expérimentation engagée avec Wimoov doit y contribuer.

Également, certains programmes comme AVELO ont permis depuis 2024 d'accompagner les collectivités pour rendre le vélo accessible au plus grand nombre et en particulier les publics précaires et les jeunes.



Résumé en une slide

Les Français sous le seuil de pauvreté

- Les personnes vivant sous le seuil de pauvreté se distinguent par une situation de mobilité profondément plus fragile que celle observée dans l'ensemble de la population. Moins souvent titulaires du permis de conduire (75% contre 90%) et moins nombreuses à utiliser la voiture comme mode principal (63% contre 72%), elles doivent davantage s'appuyer sur les transports en commun et d'autres alternatives pour leurs déplacements quotidiens.
- Malgré des revenus plus faibles, leurs dépenses de mobilité restent élevées (192€ contre 225€ pour l'ensemble des Français), témoignant du caractère largement contraint de ces dépenses. Cette vulnérabilité se retrouve dans leur forte sensibilité aux hausses du prix du carburant et dans les conséquences particulièrement importantes d'une panne de véhicule.
- Ces contraintes se traduisent par de nombreux renoncements. 60% ont déjà renoncé à au minimum un déplacement en raison de difficultés de mobilité, contre 40% dans l'ensemble de la population. Les rendez-vous médicaux (23%), l'emploi (18%) ou encore les activités sociales sont directement affectées.
- En définitive, la précarité mobilité atteint un niveau particulièrement élevé au sein de cette population : 76% des personnes sous le seuil de pauvreté, contre 31% de l'ensemble des Français sont touchés.

Partie 1

Usages des mobilités au quotidien

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



BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien

W
wimoov
Groupesos

Ipsos **bva**

CESI
ÉCOLE D'INGÉNIEURS

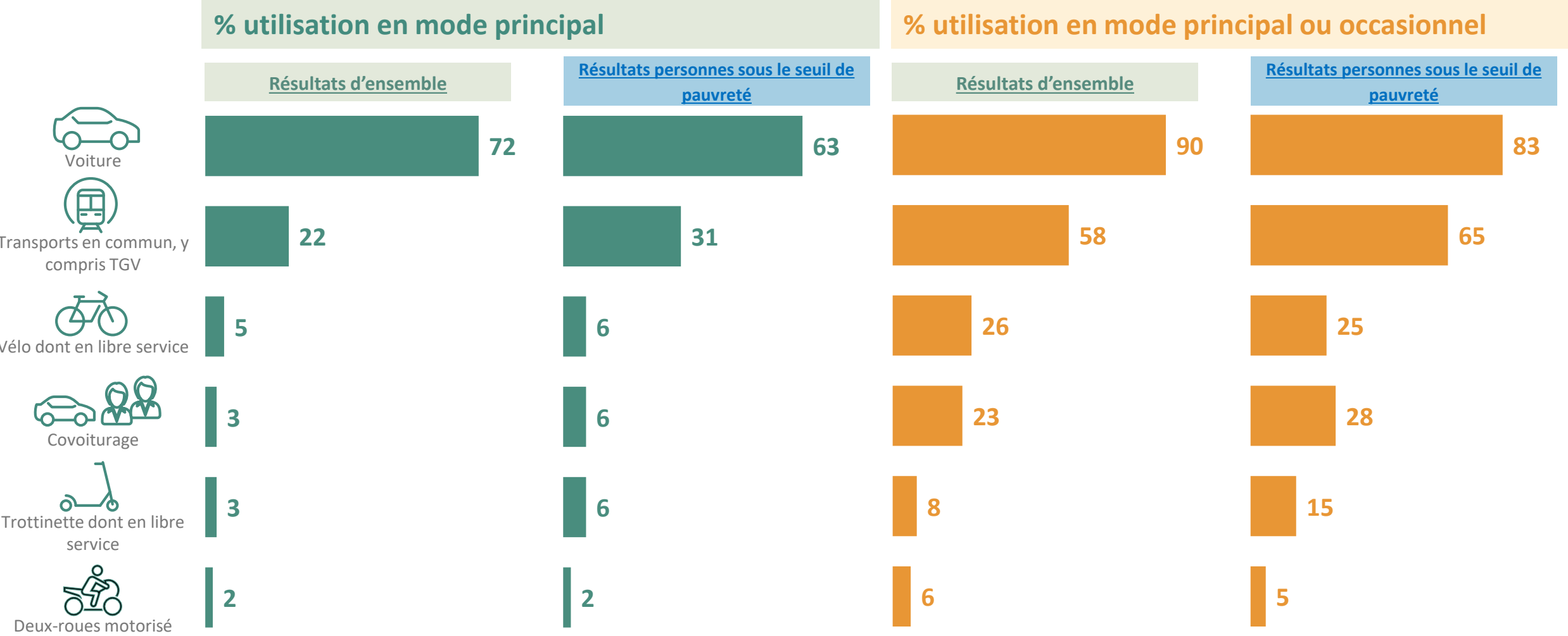
Modes de transports utilisés pour les déplacements du quotidien (France et personnes sous le seuil de pauvreté)

Les personnes en difficulté financière adoptent davantage le covoiturage et les transports en commun. A l'inverse, elles utilisent moins la voiture en mode principal

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

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

Base : A tous

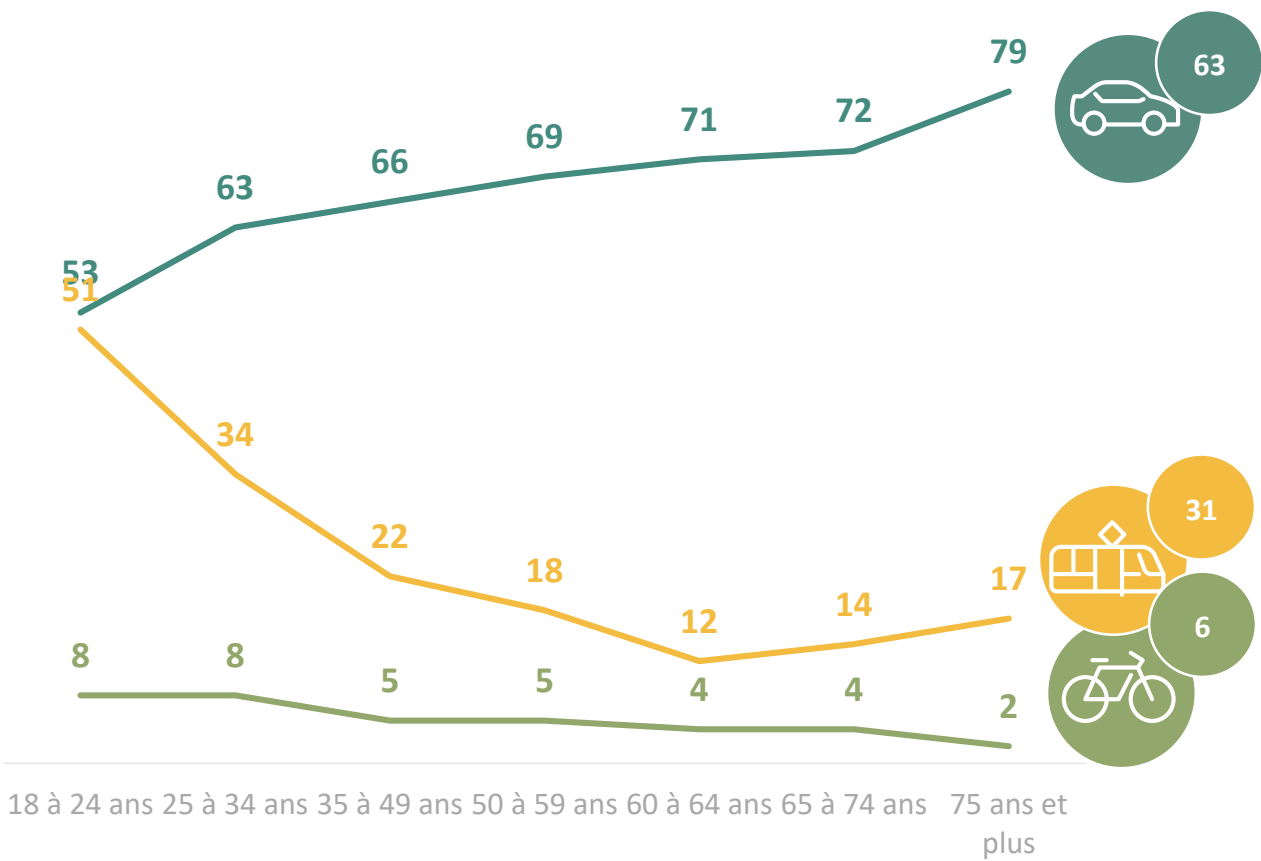


Modes de transports utilisés pour les déplacements du quotidien, selon l'âge (Personnes sous le seuil de pauvreté)

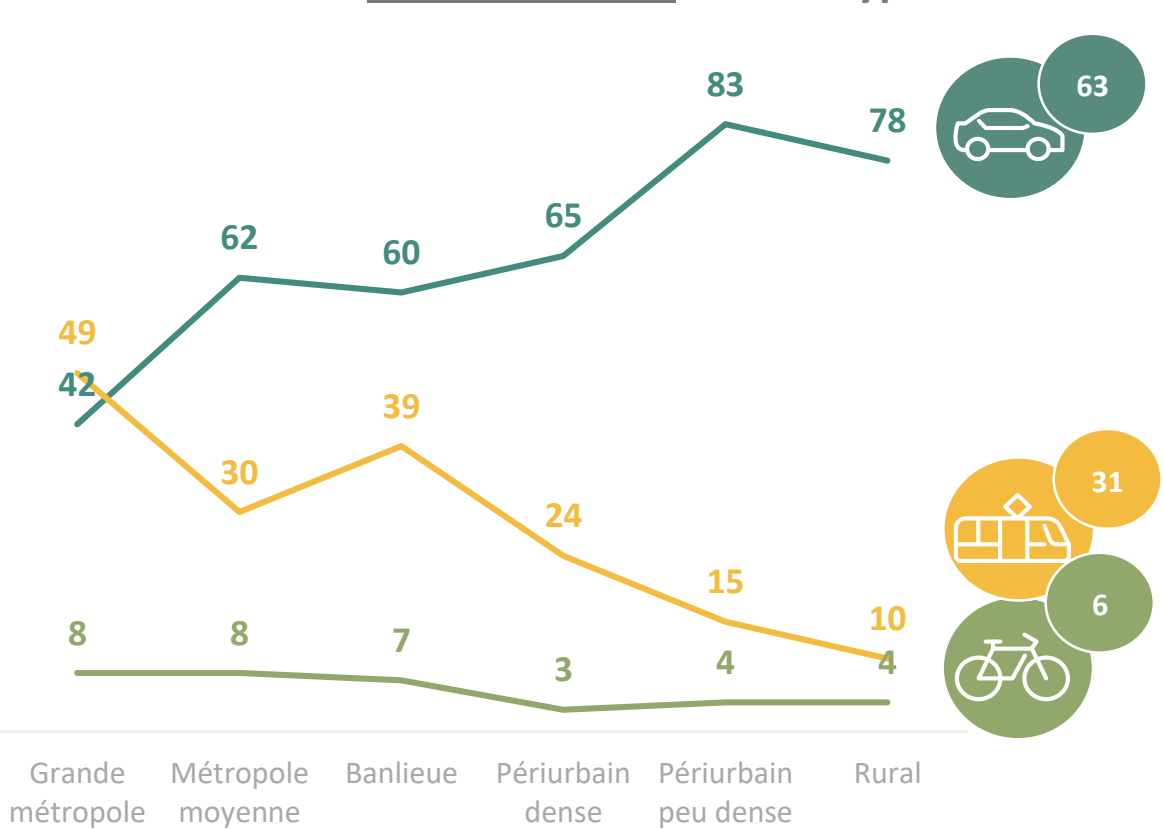
Pour les personnes les moins aisées comme pour le reste des Français, l'usage des différents modes de transports (en mode principal) varie fortement selon l'âge et le type de territoire.

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



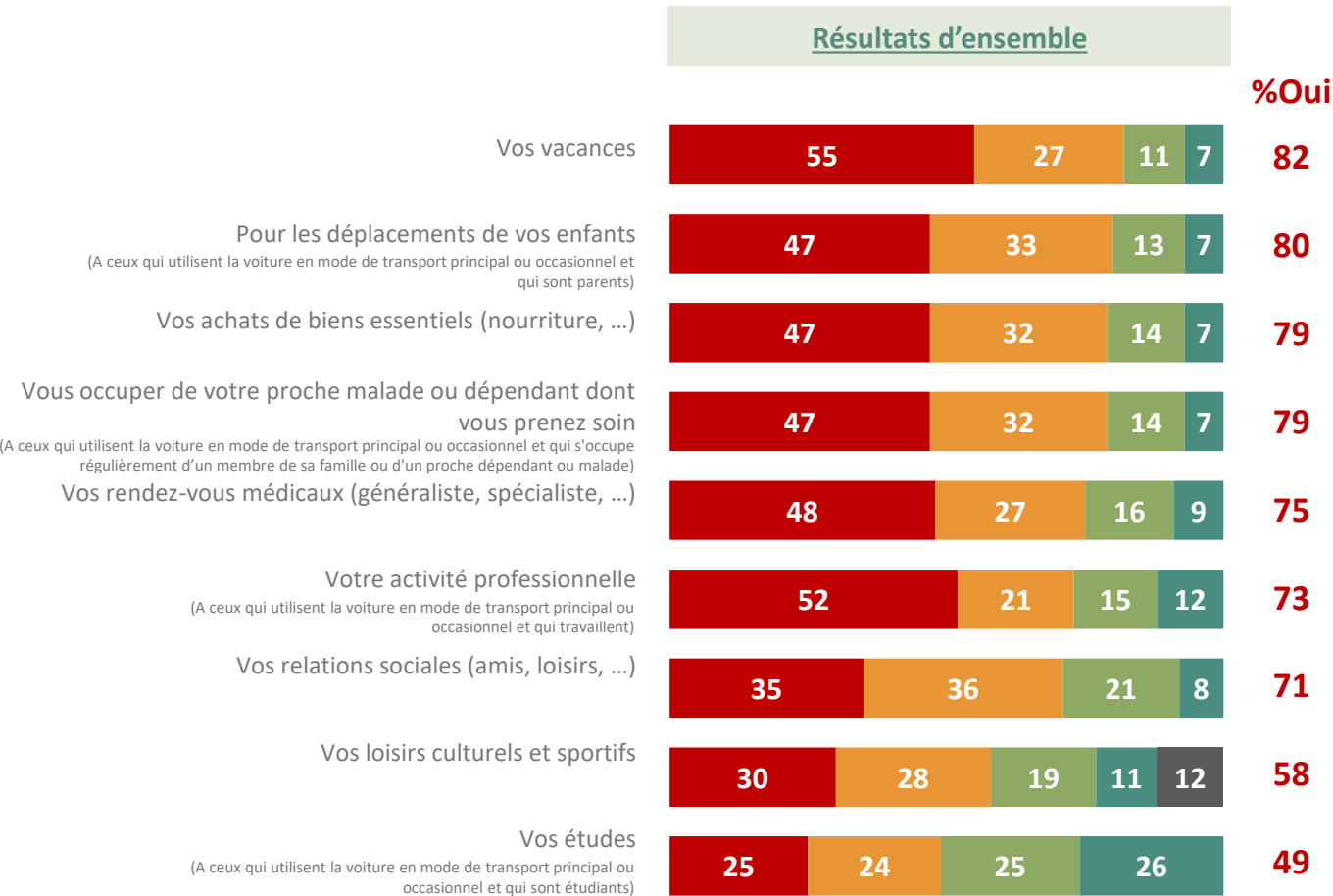
% mode utilisé en mode principal selon le type de territoire



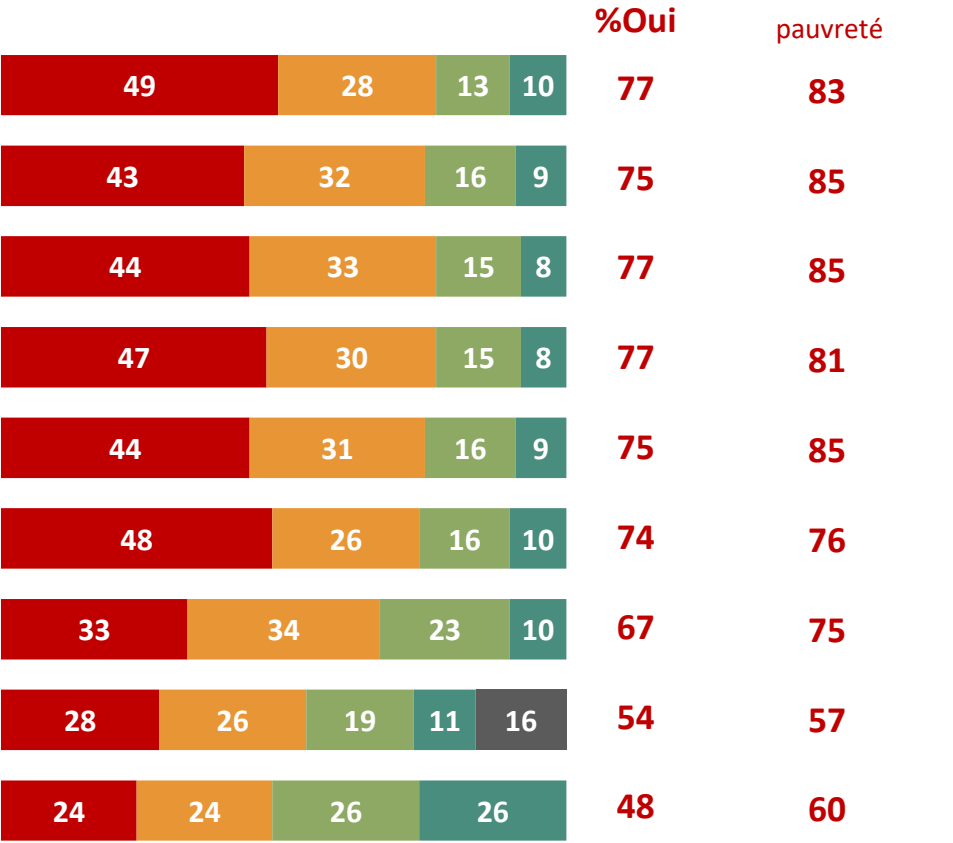
Sentiment de dépendance à la voiture (France et personnes sous le seuil de pauvreté)



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



Résultats Personnes sous le seuil de pauvreté

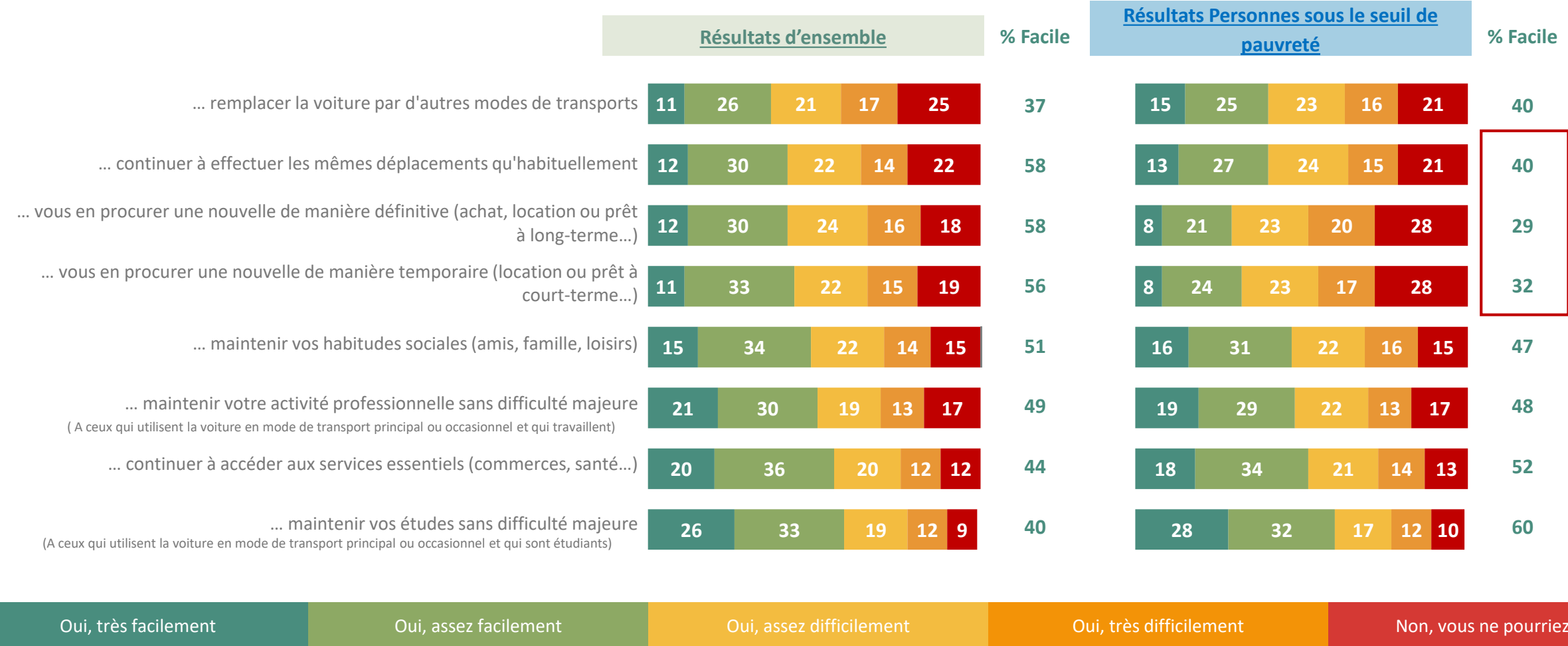


Potentiels impacts d'une panne de voiture (France et personnes sous le seuil de pauvreté)

Les personnes sous le seuil de pauvreté auraient logiquement plus de difficulté à remplacer leur voiture en cas de panne, et plus généralement à maintenir leurs déplacements habituels.



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 (Personnes sous le seuil de pauvreté)

Il apparaît particulièrement compliqué pour les personnes les plus précaires de continuer à effectuer les mêmes déplacements ou de se procurer une nouvelle voiture en cas de dysfonctionnement de leur véhicule.



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



... remplacer la voiture par d'autres modes de transports

Ensemble des personnes sous le seuil de pauvreté

Habitant de zone rurale sous le seuil de pauvreté

Moins de 25 ans sous le seuil de pauvreté

40

23

53



Les personnes pauvres de zone rurale auraient eux, de très grandes difficultés à remplacer la voiture par un autre mode de déplacement.

... continuer à effectuer les mêmes déplacements qu'habituellement

40

32

49

... vous en procurer une nouvelle de manière définitive (achat, location ou prêt à long-terme...)

29

27

32

... vous en procurer une nouvelle de manière temporaire (location ou prêt à court-terme...)

32

30

35

... maintenir vos habitudes sociales (amis, famille, loisirs)

47

40

54

... maintenir votre activité professionnelle sans difficulté majeure
(A ceux qui utilisent la voiture en mode de transport principal ou occasionnel et qui travaillent)

48

36

48

... continuer à accéder aux services essentiels (commerces, santé...)

52

39

55

... maintenir vos études sans difficulté majeure
(A ceux qui utilisent la voiture en mode de transport principal ou occasionnel et qui sont étudiants)

60

51

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 (France et personnes sous le seuil de pauvreté)

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

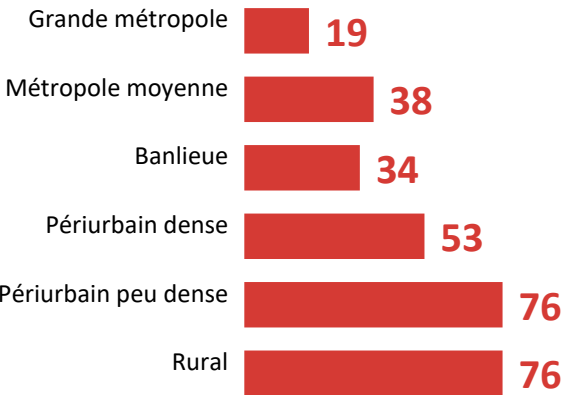
% Non (pas le choix entre les différents modes de transport)

Résultats d'ensemble

47%

Des Français n'ont pas la possibilité de choisir

Détail par type de territoire

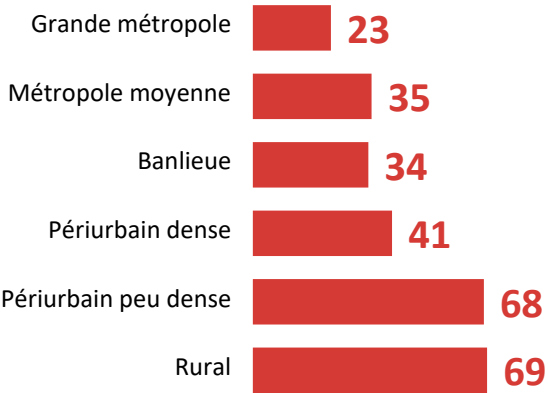


Résultats Personnes sous le seuil de pauvreté

42%

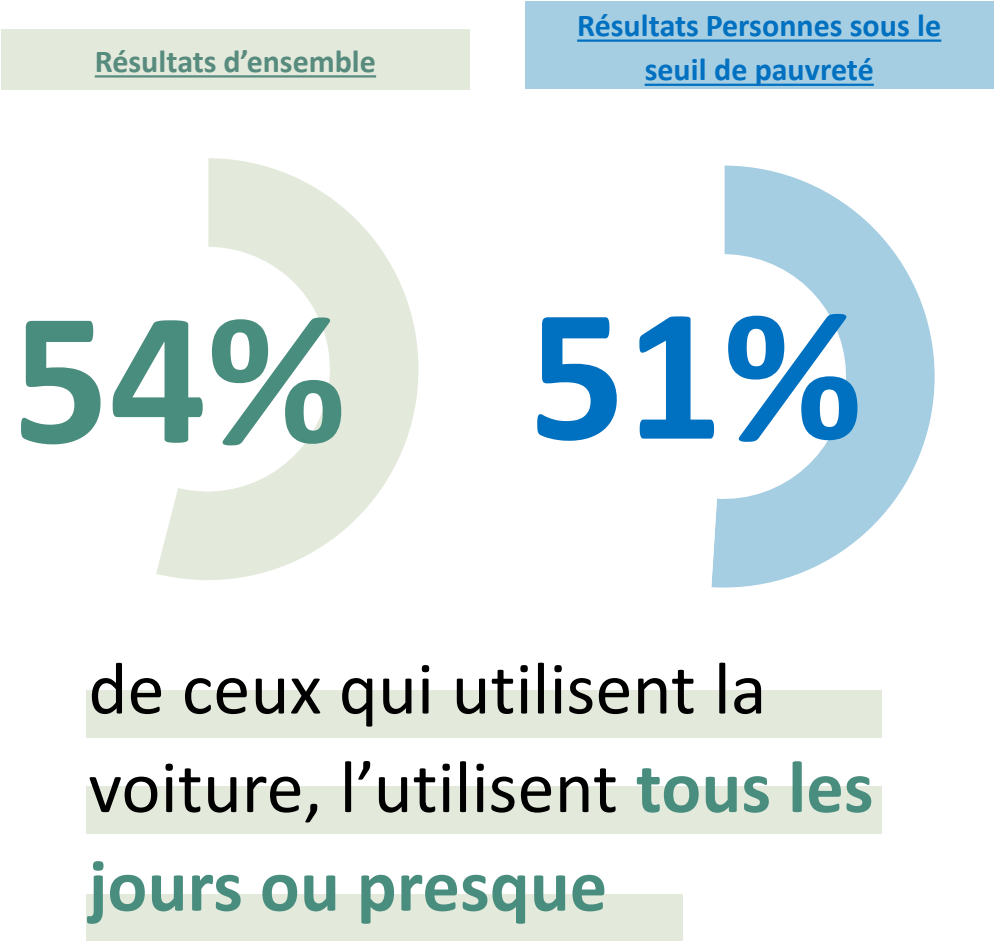
Des personnes sous le seuil de pauvreté n'ont pas la possibilité de choisir

Détail par type de territoire



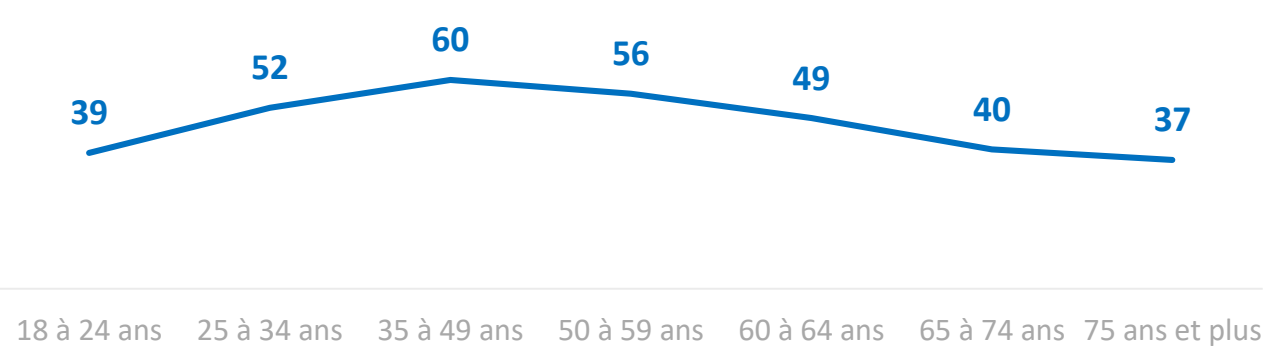
Utilisation de la voiture « tous les jours » parmi ceux qui l'utilisent au moins occasionnellement (France et personnes sous le seuil de pauvreté)

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

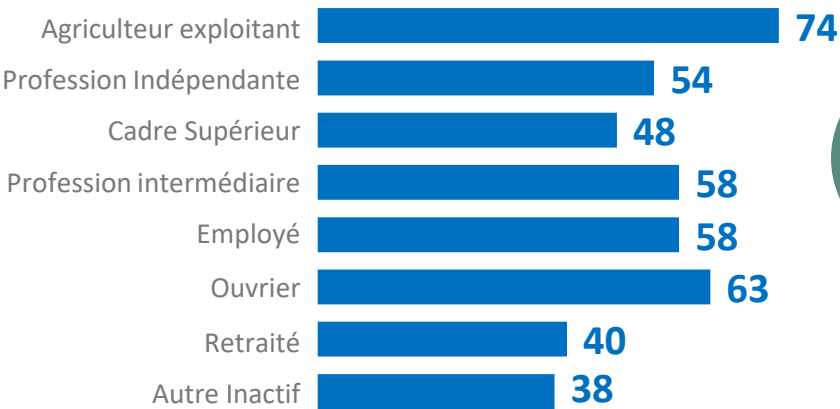


Résultats Personnes sous le seuil de pauvreté

% « Tous les jours ou presque » selon l'âge



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



Détention du permis de conduire (France et personnes sous le seuil de pauvreté)

Parmi les personnes sous le seuil de pauvreté, 1 sur 4 n'a pas le permis

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

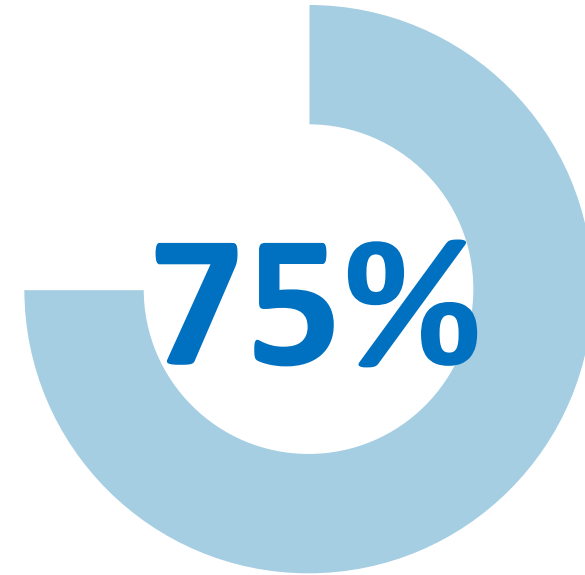
Base : A tous

Résultats d'ensemble



Des Français ont leur permis de conduire

Résultats Personnes sous le seuil de pauvreté

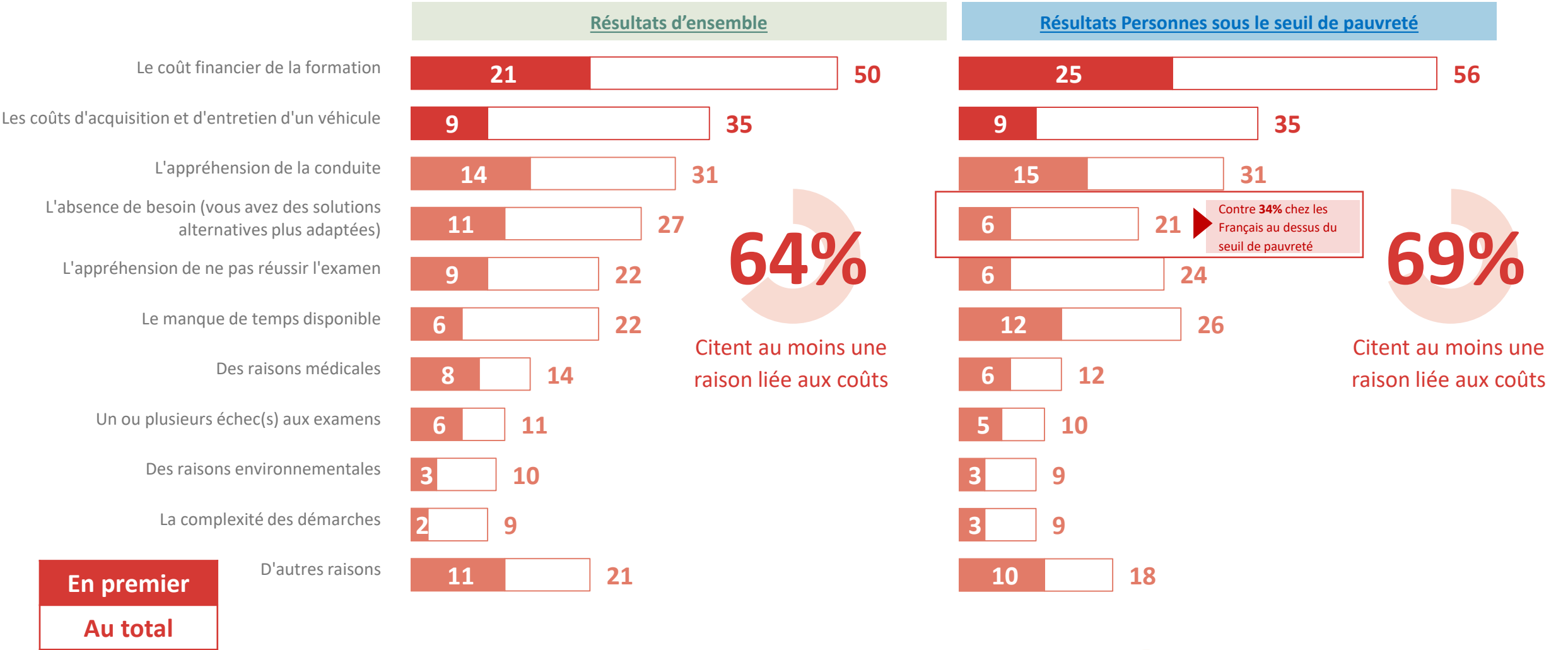


Des personnes sous le seuil de pauvreté ont leur permis de conduire

Principales raisons de ne pas avoir le permis (France et personnes sous le seuil de pauvreté)

Les personnes sous le seuil de pauvreté qui n'ont pas le permis l'expliquent surtout par des raisons financières alors qu'un besoin existe chez la plupart d'entre elles

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 personnes vivant sous le seuil de pauvreté entretiennent un rapport particulier à l'automobile. Moins nombreuses à utiliser la voiture comme mode principal que l'ensemble des Français (63% contre 72%), elles s'appuient davantage sur les transports en commun et le covoiturage pour leurs déplacements quotidiens.

Cette moindre place de la voiture ne signifie toutefois pas une moindre dépendance à la mobilité.

Lorsqu'elles disposent d'un véhicule, ces populations restent fortement dépendantes de celui-ci pour accéder à l'emploi, aux soins ou aux achats essentiels. En cas de panne, elles apparaissent particulièrement vulnérables : seules 29% estiment pouvoir se procurer facilement un nouveau véhicule contre 58% dans l'ensemble de la population.

Enfin, l'accès au permis de conduire constitue un frein majeur. Seules 75% des personnes sous le seuil de pauvreté en disposent, contre 90% des Français. Pour celles qui ne l'ont pas obtenu, les raisons financières dominent largement.



Partie 2

Image et perception des modes de transport

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



BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien



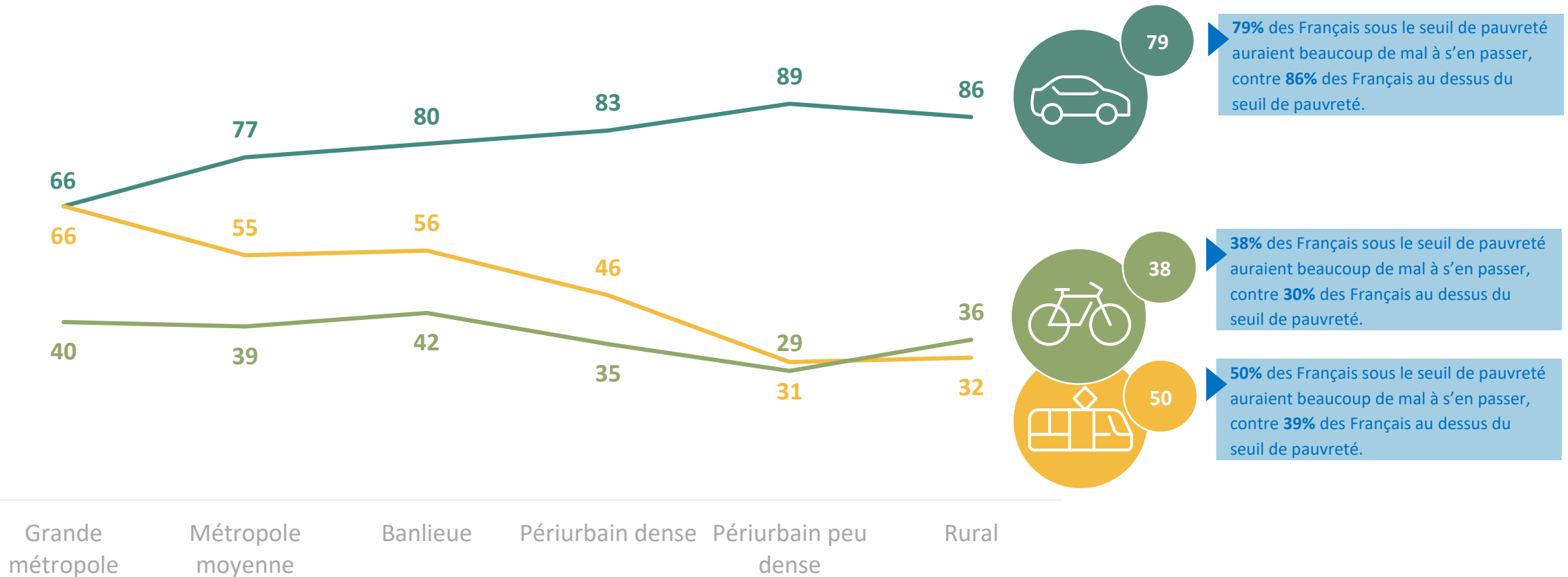
Dépendance aux modes de transport, selon la densité de territoire (Personnes sous le seuil de pauvreté)

Une dépendance aux modes alternatifs à la voiture (transports en commun et vélo) plus marquée chez les personnes sous le seuil de pauvreté

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

Base : A tous

% Oui selon le niveau de densité du territoire



La perception du prix des transports en commun par ses usagers (France et personnes sous le seuil de pauvreté)

Assez indépendamment de leur niveau de revenus, un consensus se dessine entre les Français autour du prix abordable des transports en commun (68% des Français, 69% des Français sous le seuil de pauvreté) et de leur aspect moins onéreux que la voiture.

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

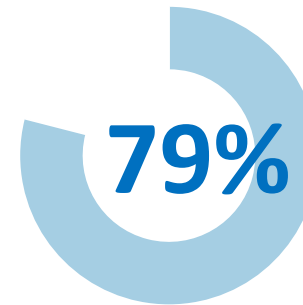


Les prix sont abordables

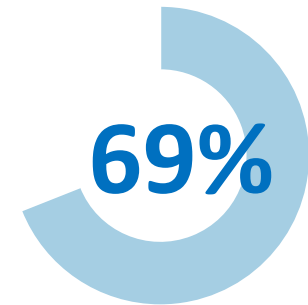


Résultats Personnes sous le seuil de pauvreté

Les prix sont moins onéreux que la
voiture



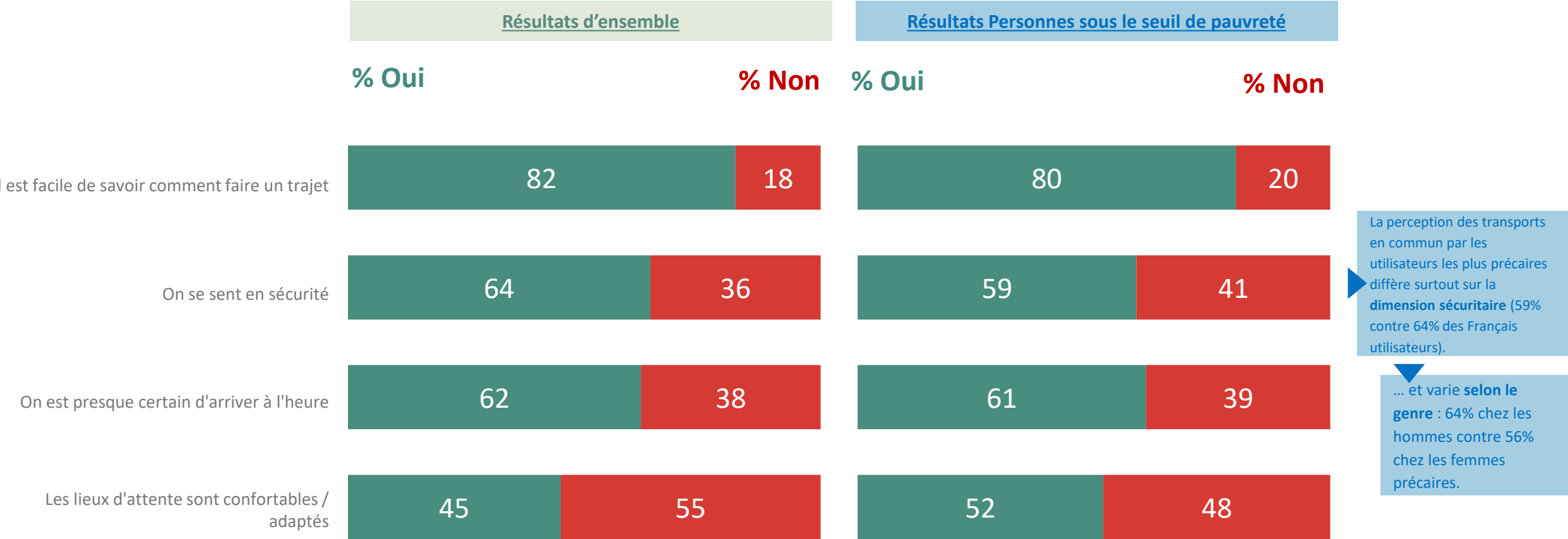
Les prix sont abordables



L'expérience utilisateur des transports en commun (France et personnes sous le seuil de pauvreté)

Des transports en communs relativement bien perçus par leurs utilisateurs sous le seuil de pauvreté même si des marges de progression importantes demeurent

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 transports en commun bénéficient auprès de leurs usagers d'une image globalement positive, notamment concernant leur coût. Les personnes précaires les jugent aussi abordables que le reste de la population et considèrent massivement qu'ils coûtent moins cher que la voiture.

Cette perception favorable ne masque toutefois pas certaines fragilités, notamment un sentiment de sécurité dans les transports en commun plus dégradé que dans l'ensemble de la population. Ces résultats montrent combien les transports collectifs constituent à la fois une ressource essentielle et un enjeu majeur d'amélioration pour les publics les plus vulnérables.



Partie 3

Budget déplacement

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

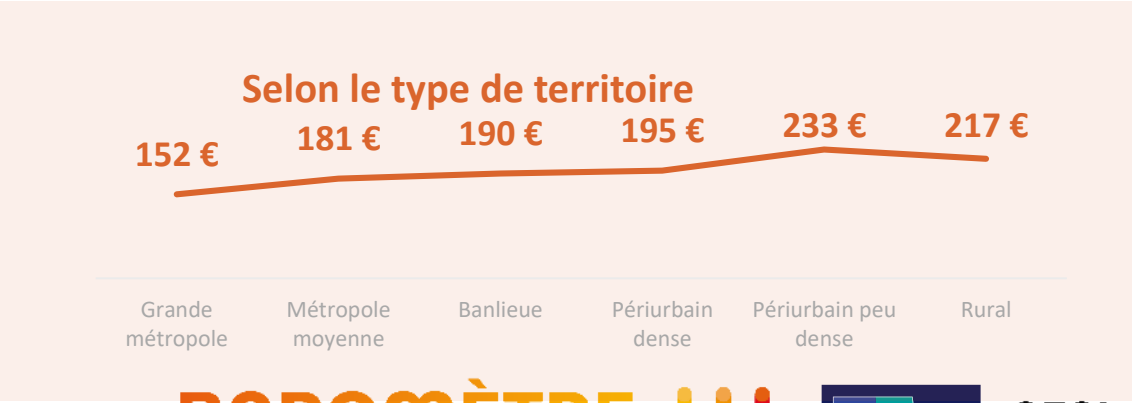
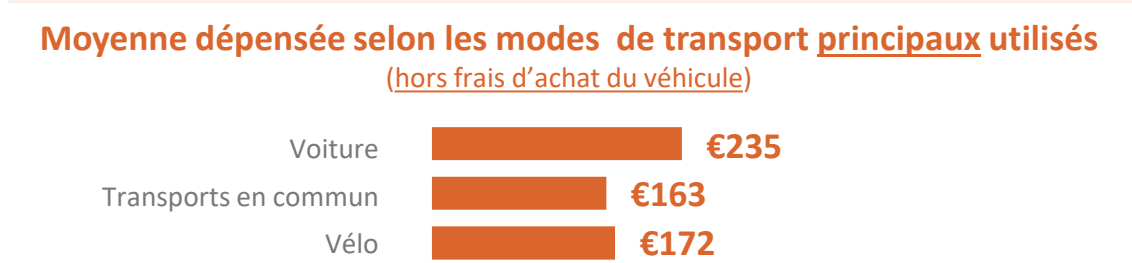
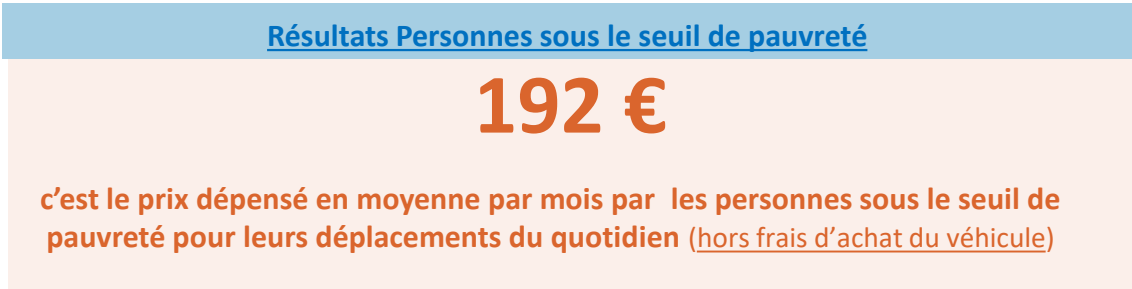
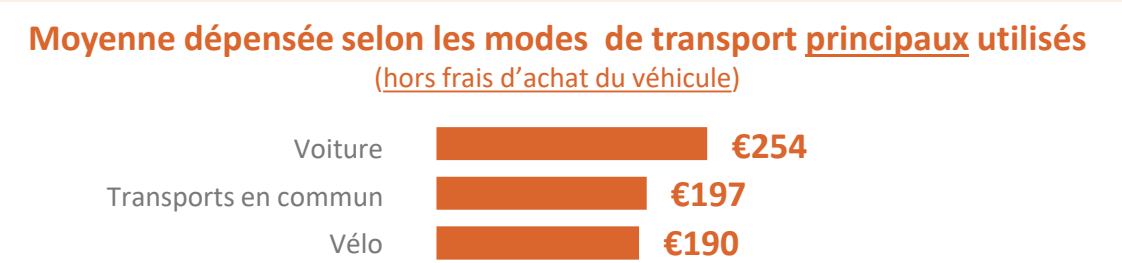


Montant moyen pour les déplacements du quotidien – Total (France et personnes sous le seuil de pauvreté)

La dépense moyenne par mois pour les déplacements n'est que légèrement inférieure pour les personnes sous le seuil de pauvreté, preuve qu'il s'agit surtout d'un poste de dépense contraint.

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

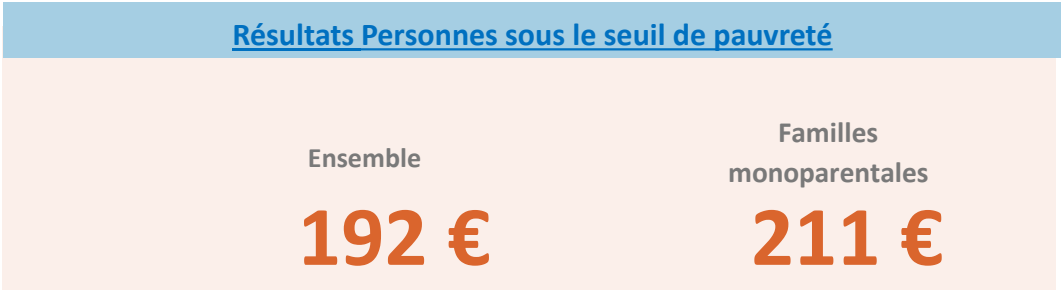
Montant moyen total



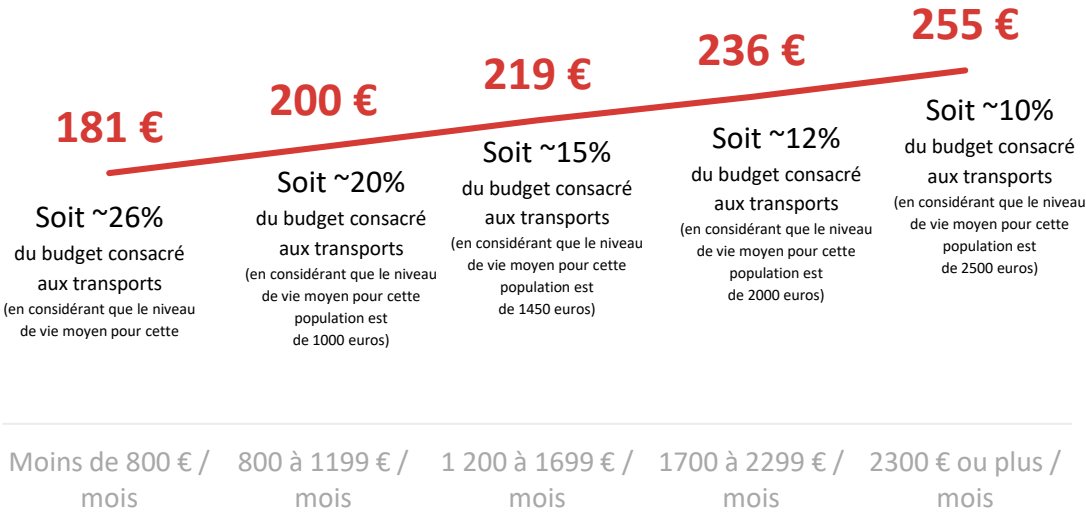
Montant moyen pour les déplacements du quotidien, selon le niveau de vie (Ensemble vs personnes sous le seuil de pauvreté)

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



% selon le niveau de vie

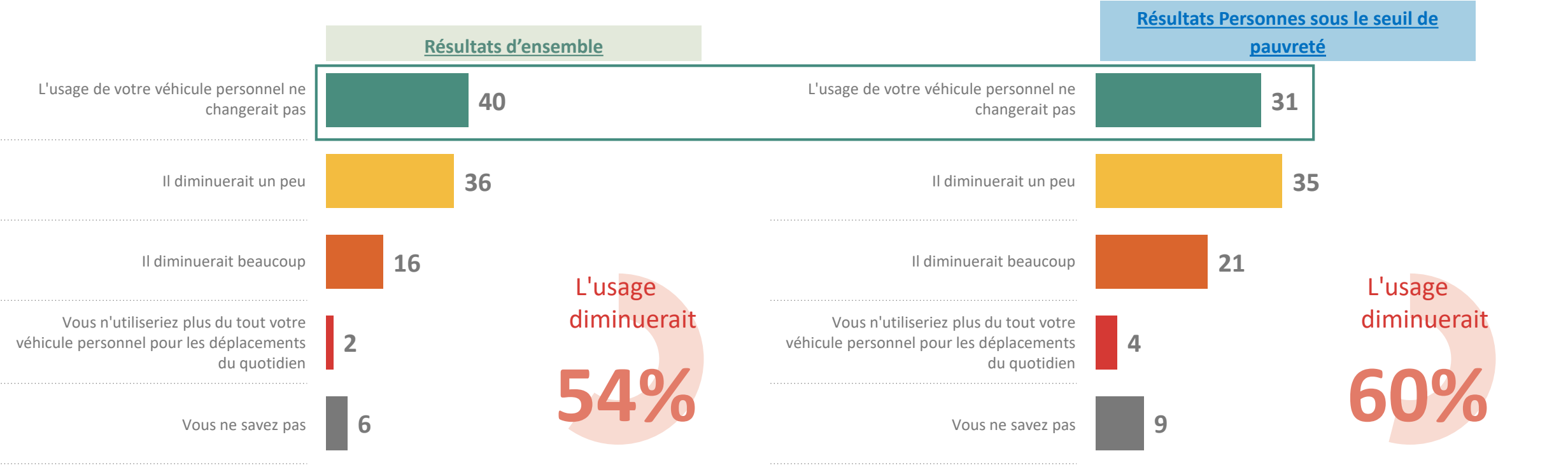


*s'occupent régulièrement (au moins quelques jours par mois ou plusieurs semaines d'affilées dans l'année) d'un membre de votre famille ou d'un proche dépendant ou malade

Impact d’une augmentation des prix du carburant sur les usages (France et personnes sous le seuil de pauvreté) /+30 centimes (+15%)
Seuls moins d’un tiers des personnes sous le seuil de pauvreté affirment qu’ils ne changeraient pas leur usage en cas d’augmentation très importante du prix du carburant.

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.

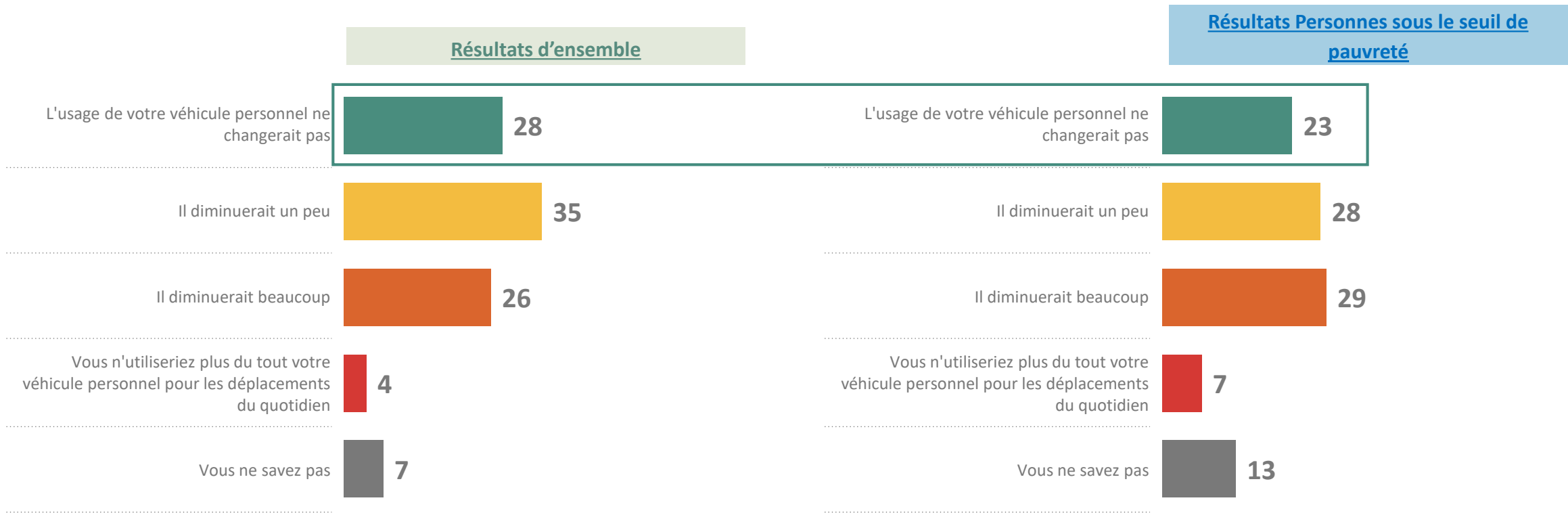
Impact d'une augmentation des prix du carburant sur les usages (France et personnes sous le seuil de pauvreté) /+1 euro (+50%)

Seuls 23% des personnes sous le seuil de pauvreté affirment qu'ils ne changeraient pas leur usage en cas d'augmentation très importante du prix du carburant.

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

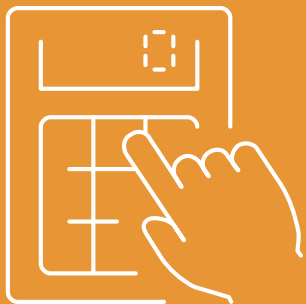


A titre d'illustration, au moment de la passation du questionnaire (du 3 au 20 février), le prix du sans plomb 95 était d'environ 1 euro 70 / litre.

En résumé

Les dépenses de mobilité apparaissent comme un poste budgétaire largement incompressible pour les personnes sous le seuil de pauvreté. Bien qu'elles dépensent légèrement moins que l'ensemble des Français (192€ contre 225€ par mois), cet écart reste limité au regard des différences de revenus.

Cette situation traduit le caractère fortement contraint des dépenses de déplacement, qui demeurent nécessaires pour accéder au travail, aux services essentiels et à la vie sociale. Les écarts territoriaux restent importants, les habitants des espaces ruraux et périurbains supportant les budgets mobilité les plus élevés.



Partie 4

Renoncements et arbitrages en matière de mobilité

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

BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien

W
wimoov
GroupesOS

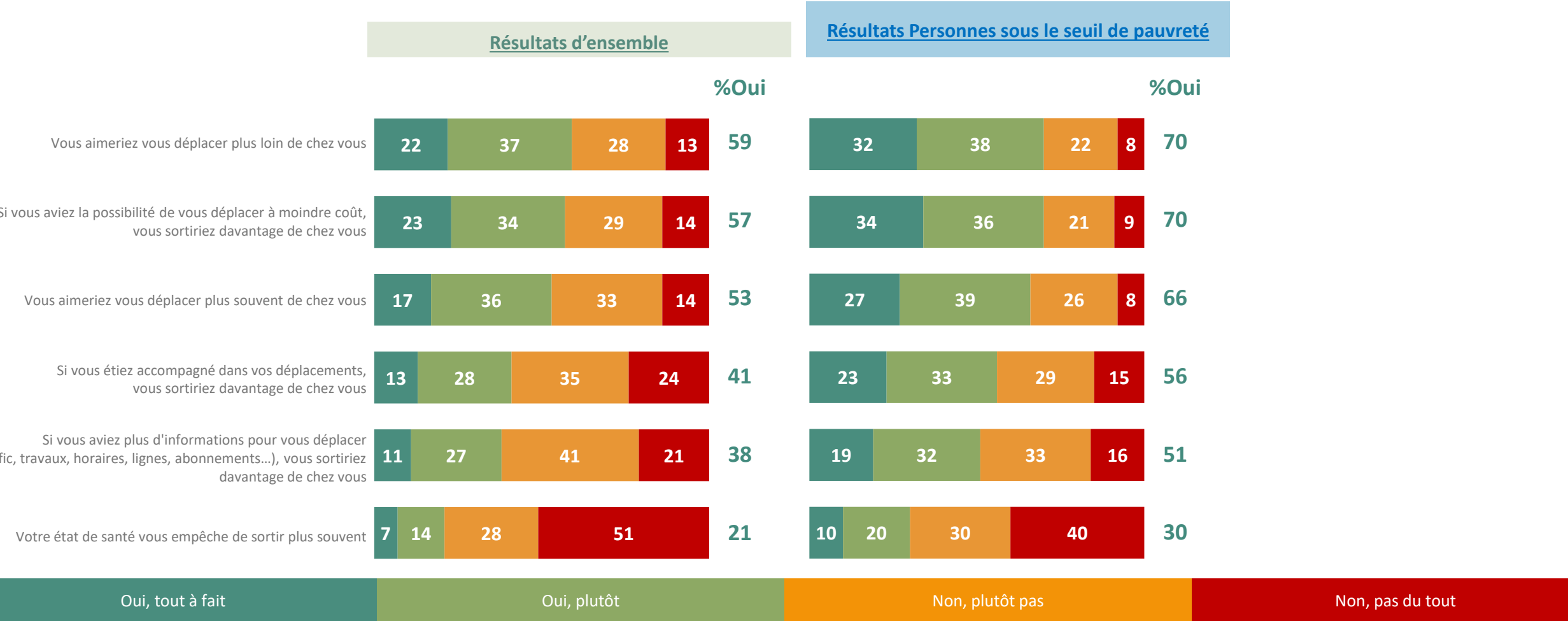
Ipsos **bva**

CESI
ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Souhaits de déplacements et contraintes empêchant de le faire davantage (France et personnes sous le seuil de pauvreté)

Le souhait d’une mobilité accrue est bien plus fort chez les Français les plus précaires. Les leviers des coûts, de l’accompagnement et de l’information sont cruciaux dans le gain de mobilité de ces populations plus vulnérables.

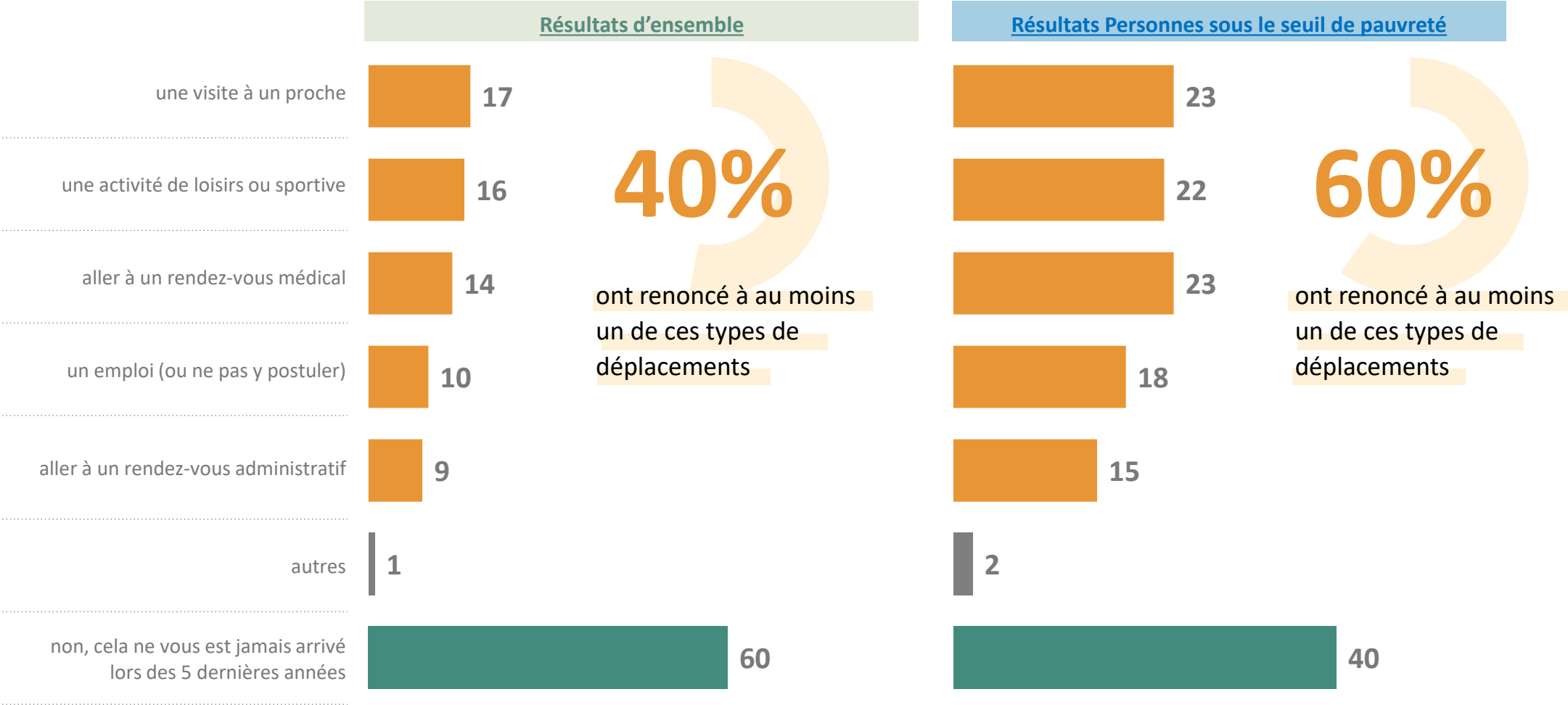
Question : Et personnellement, diriez-vous que ...
Base : A tous



Les renoncements de déplacements au cours des cinq dernières années (France et personnes sous le seuil de pauvreté)

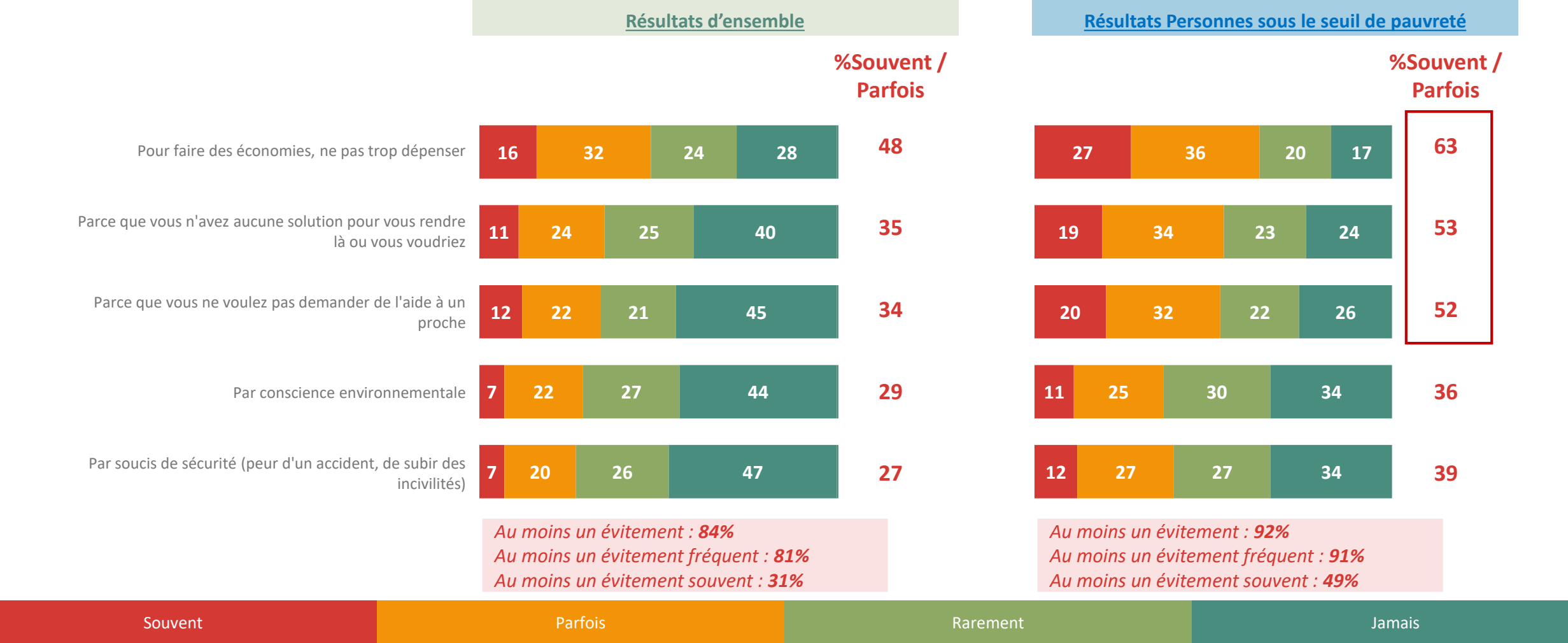
Les frustrations de mobilités s'accompagnent de beaucoup de renoncements chez les moins aisés. Cela concerne notamment les déplacements essentiels comme les rendez-vous médicaux (23 % contre 14 % pour l'ensemble des Français) et un emploi (18 % contre 10 % pour l'ensemble des Français).

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 (France et personnes sous le seuil de pauvreté)

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

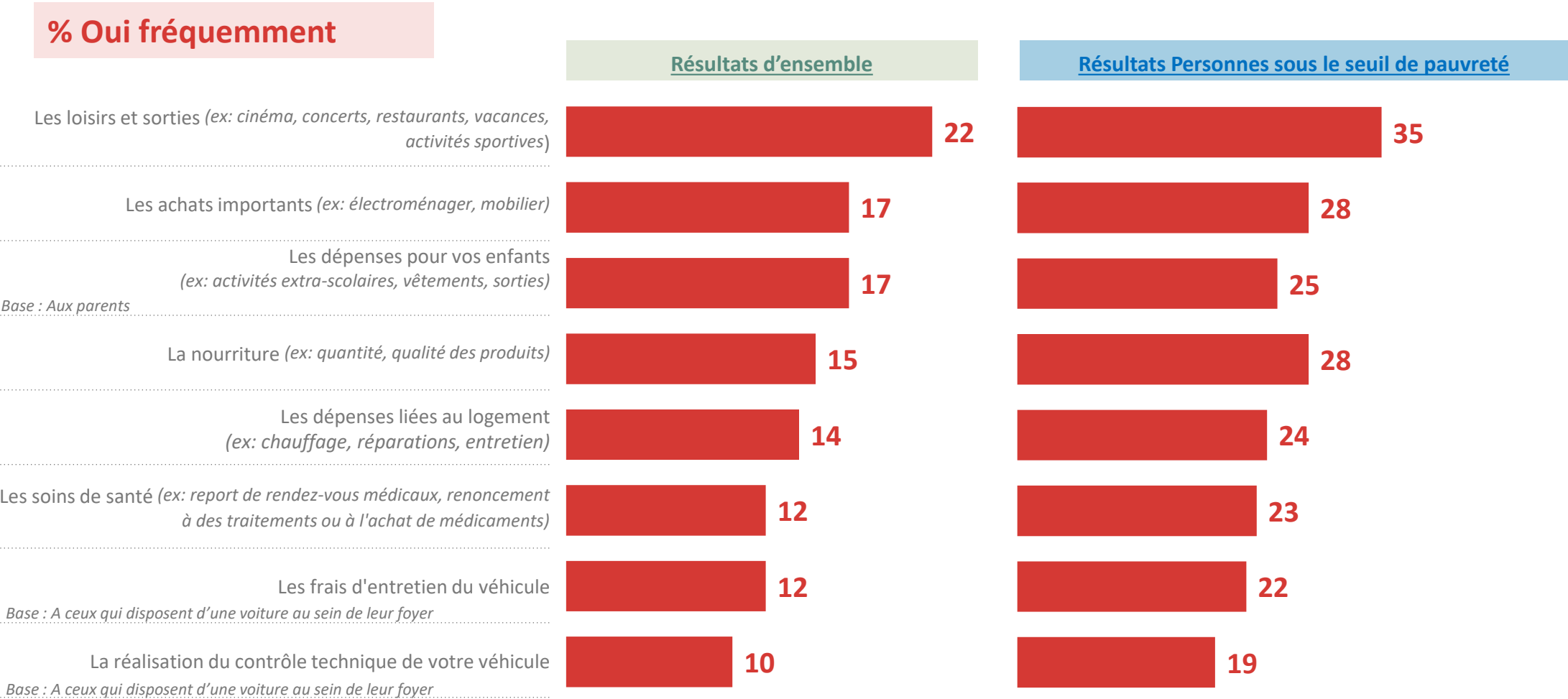


Privations pour financer sa mobilité (France et personnes sous le seuil de pauvreté)

Les réductions de dépenses dans différents postes pour assurer les trajets quotidiens sont significativement plus importantes pour les personnes sous le seuil de pauvreté (dont les dépenses essentielles telles que la nourriture – 28% contre 15% pour les Français)

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



En résumé

Les personnes sous le seuil de pauvreté expriment un désir de mobilité particulièrement fort. Près de sept sur dix souhaiteraient se déplacer davantage, plus loin ou plus souvent, des proportions nettement supérieures à celles observées dans l'ensemble de la population.

Ces aspirations se heurtent à de nombreuses contraintes, au premier rang desquelles le coût des déplacements. Les renoncements sont ainsi beaucoup plus fréquents : 60% ont déjà abandonné au moins un déplacement au cours des cinq dernières années pour des raisons de mobilité, contre 40% des Français. Les rendez-vous médicaux, l'accès à l'emploi ou encore les activités sociales sont directement concernés.

Ces difficultés se prolongent dans d'autres dimensions du quotidien. Pour continuer à se déplacer, de nombreuses personnes réduisent leurs dépenses d'alimentation, de santé ou de logement, soulignant le poids considérable de la mobilité dans les arbitrages budgétaires des ménages les plus fragiles.



Partie 5

Notoriété et recours aux dispositifs d'aide à la mobilité

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 (Personnes sous le seuil de pauvreté)

Les Français les plus vulnérables financièrement ne connaissent pas nécessairement plus souvent les aides à la mobilité durable et n'en bénéficient pas beaucoup plus que les Français en général.

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

30%
*Contre 28%
des Français*

- Mode de déplacement principal vélo : 44%
- Moins de 35 ans : 38%
- Cadre supérieur : 39%
- Mode de déplacement principal TC : 38%
- En couple avec enfant(s) : 36%
- Homme : 35%

Le profil de ceux qui ont bénéficié des aides

9%
*Contre 7%
des Français*

- Mode de déplacement principal voiture électrique : 30%
- Mode de déplacement principal vélo électrique : 34%
- En situation de handicap reconnu : 20%
- En intérim au cours des 3 dernières années : 16%
- Un contrat d'apprentissage / prof. : 14%
- Moins de 35 ans : 13%
- En couple avec enfant(s) : 11%

Connaissance des possibilités de réduction pour se déplacer en transport en commun (France et personnes sous le seuil de pauvreté)

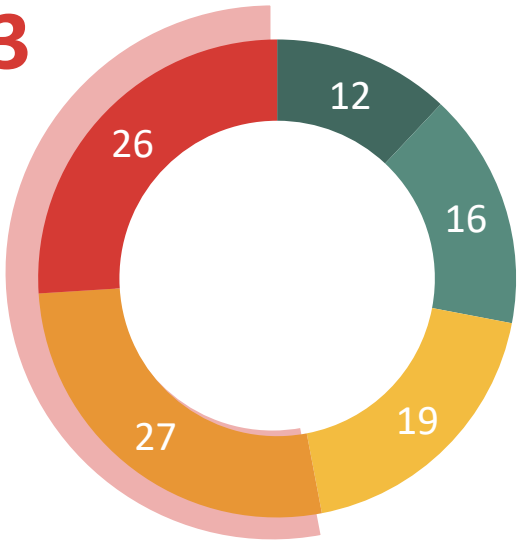
Le niveau de connaissance des réductions pour l'accès aux transports en commun demeure comparable à celui observé dans l'ensemble de la population, malgré des enjeux économiques particulièrement forts.

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

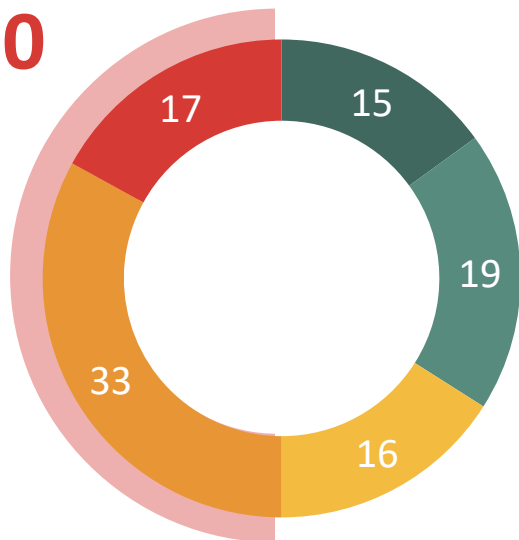
Résultats d'ensemble

% NON
53



Résultats Personnes sous le seuil de pauvreté

% NON
50



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

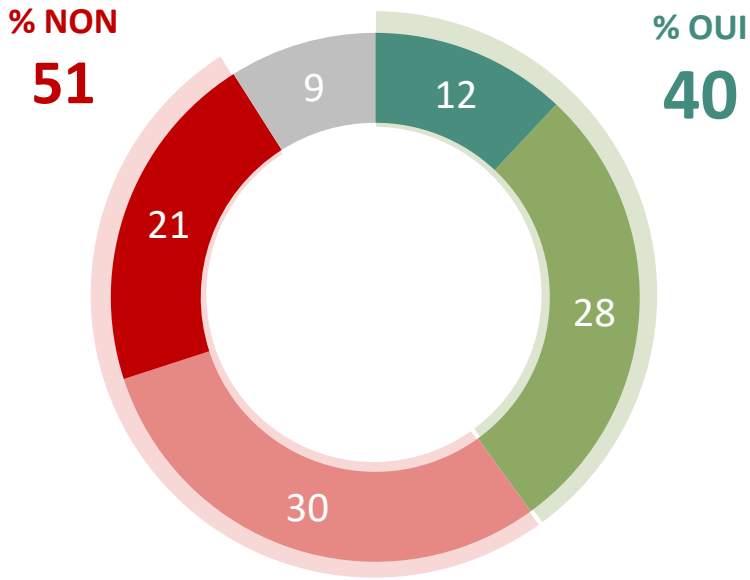
Incitation financière à l'usage des transports en commun (France et personnes sous le seuil de pauvreté)

Pour autant, outre ce manque d'information, les personnes sous le seuil de pauvreté déclarent davantage qu'une aide financière pourrait les inciter à utiliser les transports en commun (47%) pour prendre les transports en commun

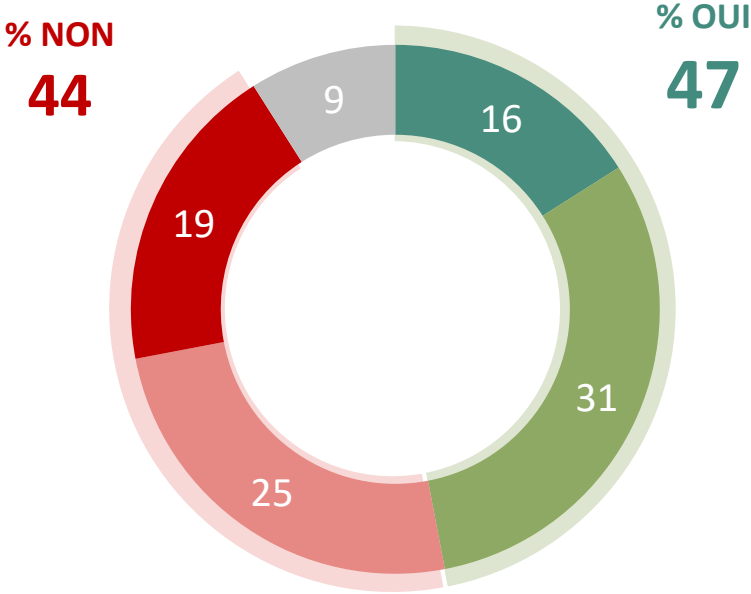
Question : Des aides de ce type pourraient-elles vous inciter à prendre les transports en commun à la place de la voiture pour déplacement du quotidien ?

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

Résultats d'ensemble



Résultats Personnes sous le seuil de pauvreté



Oui certainement

Oui, probablement

Non, probablement pas

Non, certainement pas

Vous ne savez pas

En résumé

Les enjeux financiers liés à la mobilité sont particulièrement importants pour les personnes sous le seuil de pauvreté. Pourtant, leur niveau de connaissance des aides existantes reste proche de celui observé dans l'ensemble de la population, qu'il s'agisse des aides à la mobilité propre ou des réductions tarifaires dans les transports collectifs.

Cette situation suggère d'importantes marges de progression en matière d'information et d'accompagnement. Malgré leur vulnérabilité économique, ces publics ne sont pas davantage bénéficiaires des dispositifs existants que l'ensemble des Français.

Le potentiel apparaît néanmoins élevé : près d'une personne sur deux estime qu'une aide tarifaire pourrait l'inciter à privilégier les transports en commun plutôt que la voiture.

Partie 6

Conclusion : mesure de précarité mobilité en 2026

BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien



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 personnes sous le seuil de pauvreté 2026		52%	51%	24%	11%
Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)		31% en France / 76% en Personnes sous le seuil de pauvreté			

Analyse de la précarité mobilité

Selon le profil chez les habitants de Personnes sous le seuil de pauvreté

Ensemble personnes sous le seuil de pauvreté

76%

Familles monoparentales

82%

Moins de 25 ans

68%

Demandeurs d'emploi

75%

Habitants de zones rurales

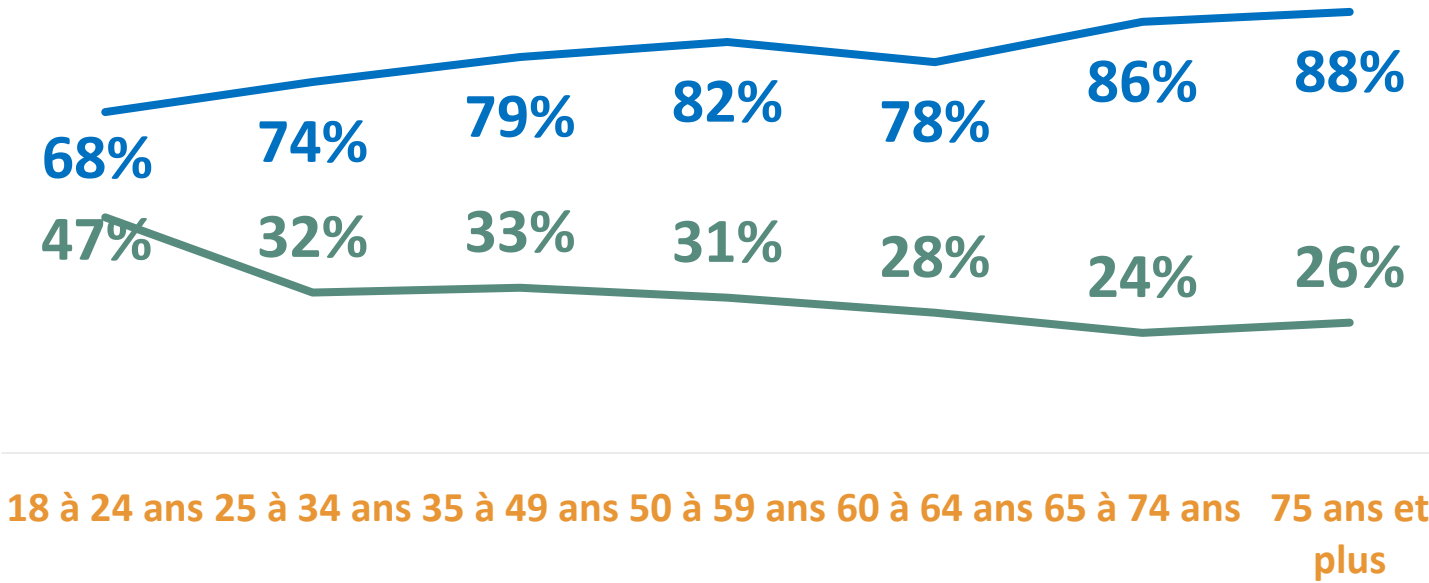
87%

Analyse de la précarité mobilité

Selon l'âge

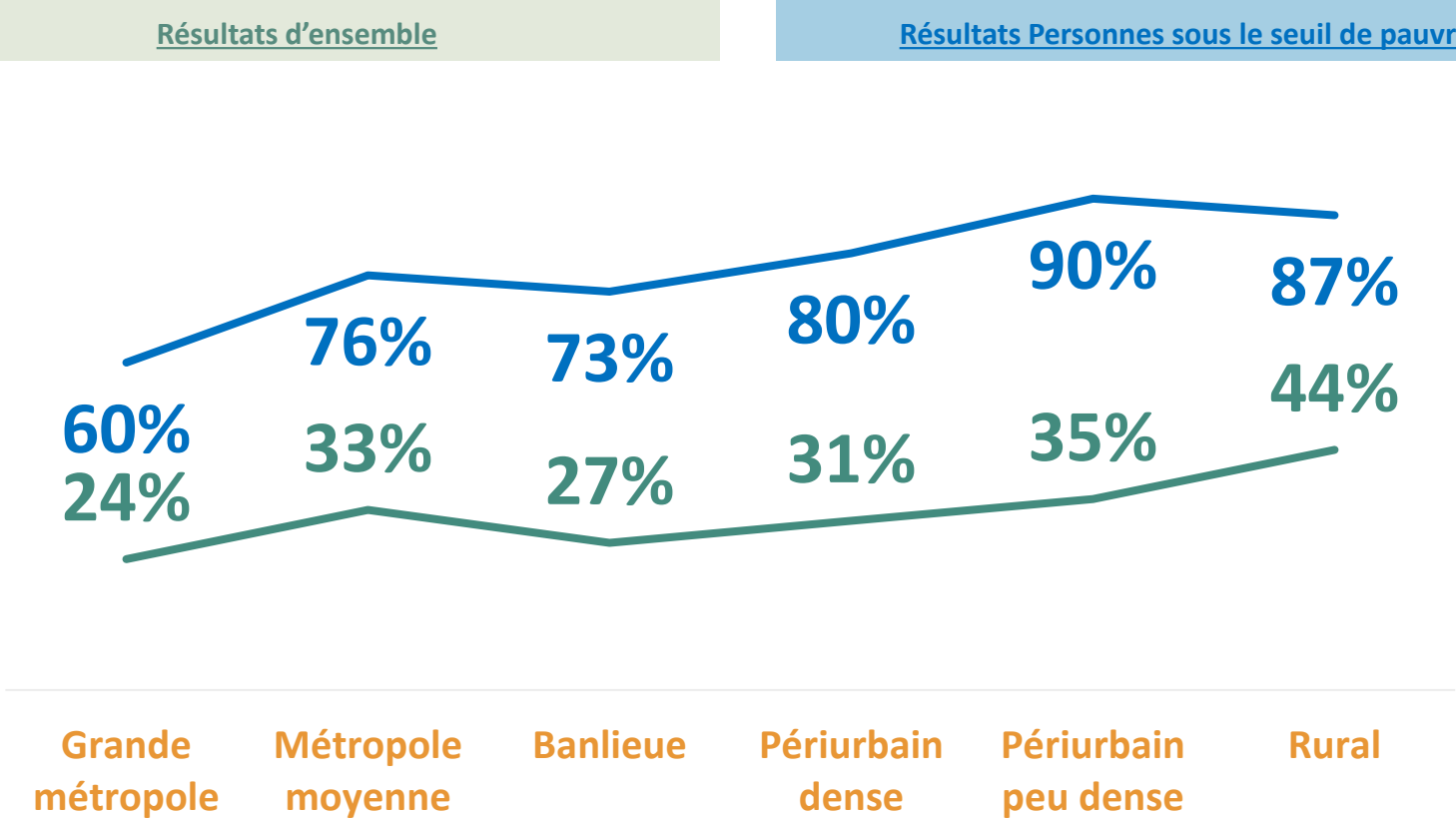
Résultats d'ensemble

Résultats Personnes sous le seuil de pauvreté



Analyse de la précarité mobilité

Selon le type de territoire



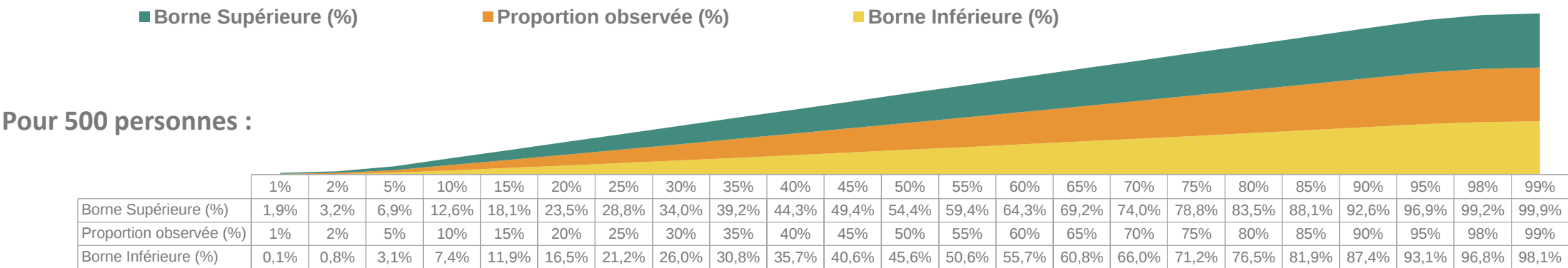
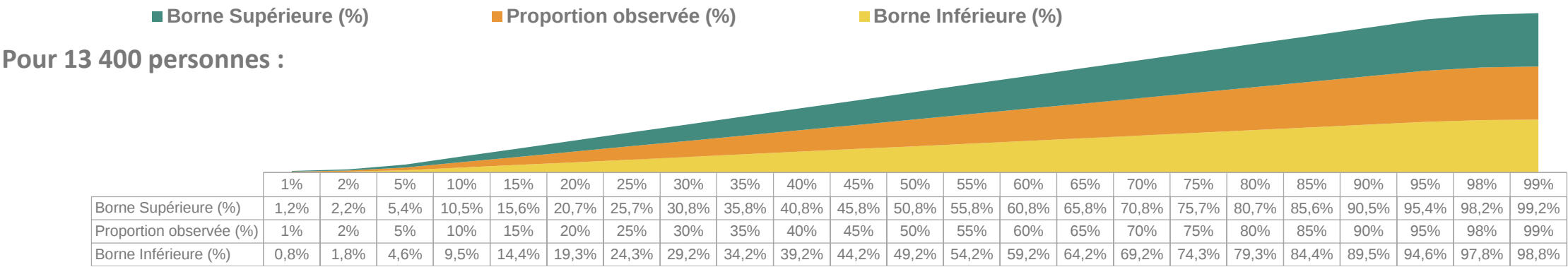
ANNEXES

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

