

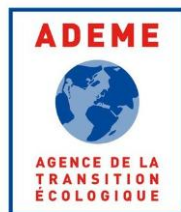
BAROMÈTRE

des Mobilités du Quotidien



Rapport Quartiers Prioritaires de la ville (QPV) Édition 2026

En partenariat avec :



La Macif,
c'est vous.

KEOLIS



LES QUARTIERS PRIORITAIRES DE LA VILLE

Ce rapport présente les perceptions et pratiques des habitants des quartiers prioritaires de la ville (QPV) en termes de mobilité, et les compare à celles du grand public.

Les **quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV)** sont des territoires **urbains** identifiés comme particulièrement défavorisés sur le plan socio-économique. Leur délimitation repose principalement sur un critère de revenu : les habitants de ces quartiers présentent un niveau de vie significativement inférieur à celui de leur agglomération et à la moyenne nationale.

À la suite du redécoupage de 2024, la France métropolitaine compte **1 362 QPV**, contre 1 296 auparavant. Ces quartiers regroupent environ **5,3 millions d'habitants**, soit près de **8 % de la population métropolitaine**.

La population des QPV se caractérise par une plus grande fragilité sociale que celle des autres quartiers urbains. Les habitants y sont en moyenne **plus jeunes**, les **familles monoparentales** y sont surreprésentées, le **logement social** y occupe une place importante.

Les résidents sont également **moins diplômés**, davantage exposés au **chômage** et aux formes précaires d'emploi, et disposent de revenus plus faibles que ceux des autres habitants des agglomérations françaises.

Sommaire

MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

P.4

CONTEXTE ET ENJEUX

P.5



LE REGARD D'EXPERT DE MOBIVIA

P.6

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE

P.8

01 Usages des mobilités au quotidien

P.9

02 Renoncements et arbitrages en matière de mobilité

P.18

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

P.22

04 Conclusion : mesure de précarité mobilité en 2026

P.24

Méthodologie – échantillon principal



ÉCHANTILLON D'ENSEMBLE

13 400 personnes résidant en France hexagonale et en Corse, âgées de 18 ans et plus, représentatives de cette population.

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

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

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



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



MÉTHODOLOGIE

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



DATES DE TERRAIN

Du **3 au 20 février 2026**.



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

Enquête réalisée pour :



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

Edition 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/>

Méthodologie – échantillon additionnels



ÉCHANTILLONS ADDITIONNELS

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

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

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

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

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



METHODOLOGIE

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



DATES DE TERRAIN

Du 12 janvier au 25 février 2026.

Ce rapport présente les usages et perceptions des habitants des Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville (QPV) (500 interviews) et les mets en compare aux usages et perception du grand public (13 400 interviews).

Contexte et objectifs



Des enjeux de mobilité cruciaux et interconnectés

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

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

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

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

LE REGARD D'EXPERT DE MOBIVIA (1/2)



La mobilité est un véritable tremplin d'inclusion sociale et professionnelle. Les résultats de ce Baromètre 2026 sont sans appel : dans les Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV), 47 % des habitants ont déjà renoncé à un déplacement essentiel, impactant directement leur accès à l'emploi ou aux soins.

Cette réalité se traduit par un accès limité à l'automobile : alors que 90 % des Français détiennent le permis de conduire, ce taux chute à 68 % au sein des QPV. Cette fracture enferme ces populations dans une précarité de déplacement.



LE REGARD D'EXPERT DE MOBIVIA (2/2)



Cela confirme notre conviction fondatrice : la mobilité, notamment automobile, est un besoin fondamental et un puissant vecteur d'insertion.

C'est pourquoi la Mobivia Foundation agit sur deux leviers complémentaires : lever les freins individuels à l'automobile pour permettre aux personnes d'aller vers les opportunités, et soutenir la "mobilité inversée" pour faire venir les services essentiels directement au cœur des territoires.

Partie 1

Usages des mobilités au quotidien

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

BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien

W
wimoov
GroupesOS

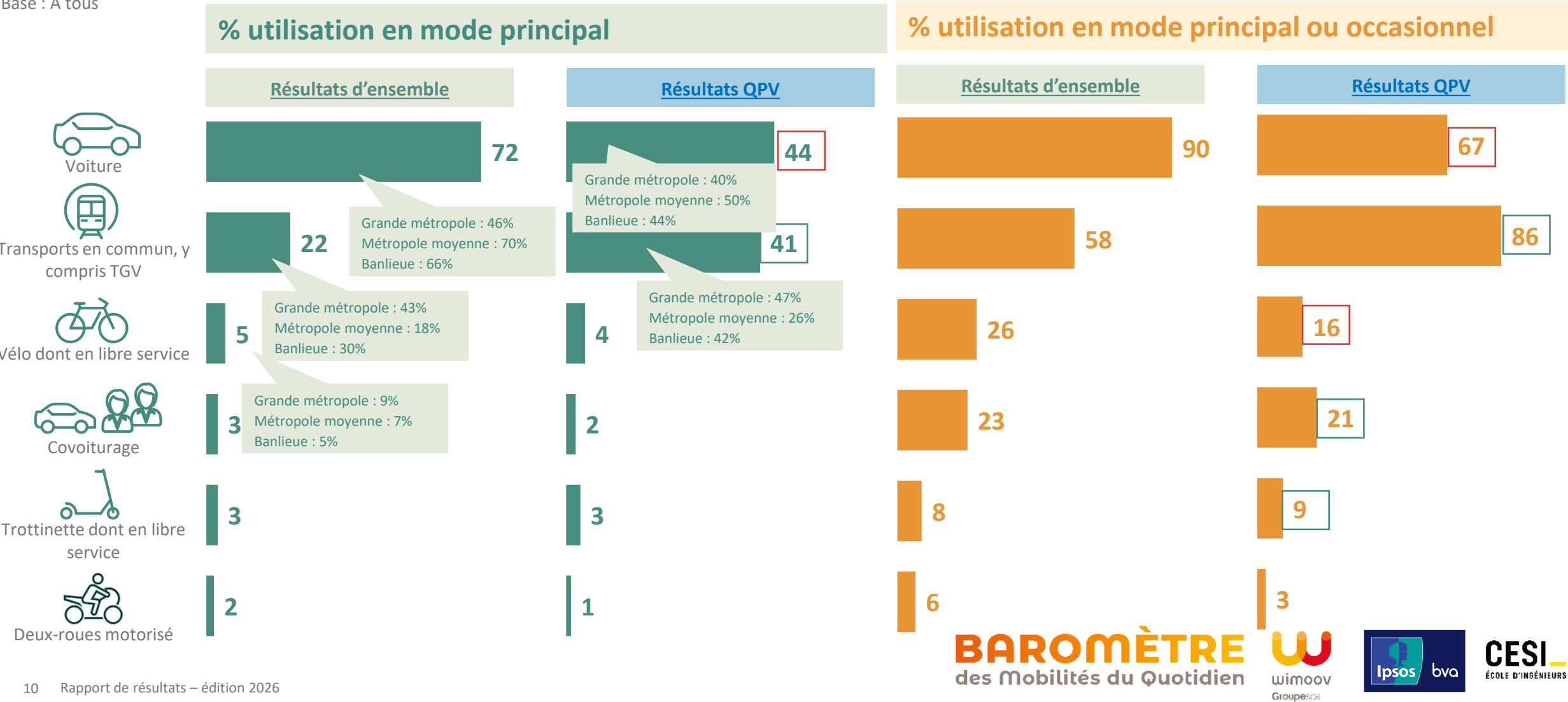
Ipsos **bva**

CESI
ÉCOLE D'INGÉNIEURS

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

Les modes de transports utilisés dans les QPV diffèrent très fortement de ceux observés en moyenne en France et de ceux utilisés dans les zones urbaines dans leur ensemble. Les transports en commun y occupent une place beaucoup plus importante. L'usage de la voiture, de manière générale y est relativement limité, tout comme l'usage du vélo

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



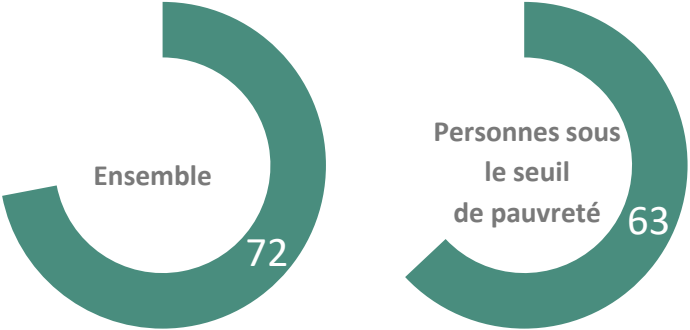
Utilisation de la voiture par les populations les plus défavorisées (Ensemble vs QPV)

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

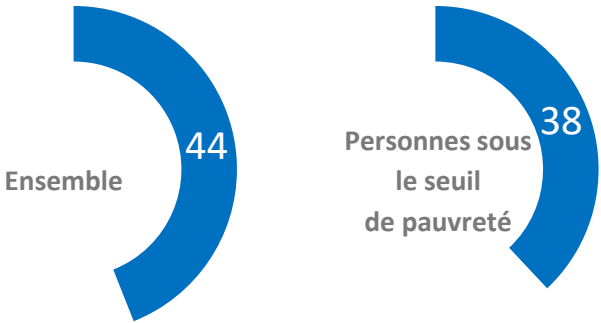


Résultats d'ensemble

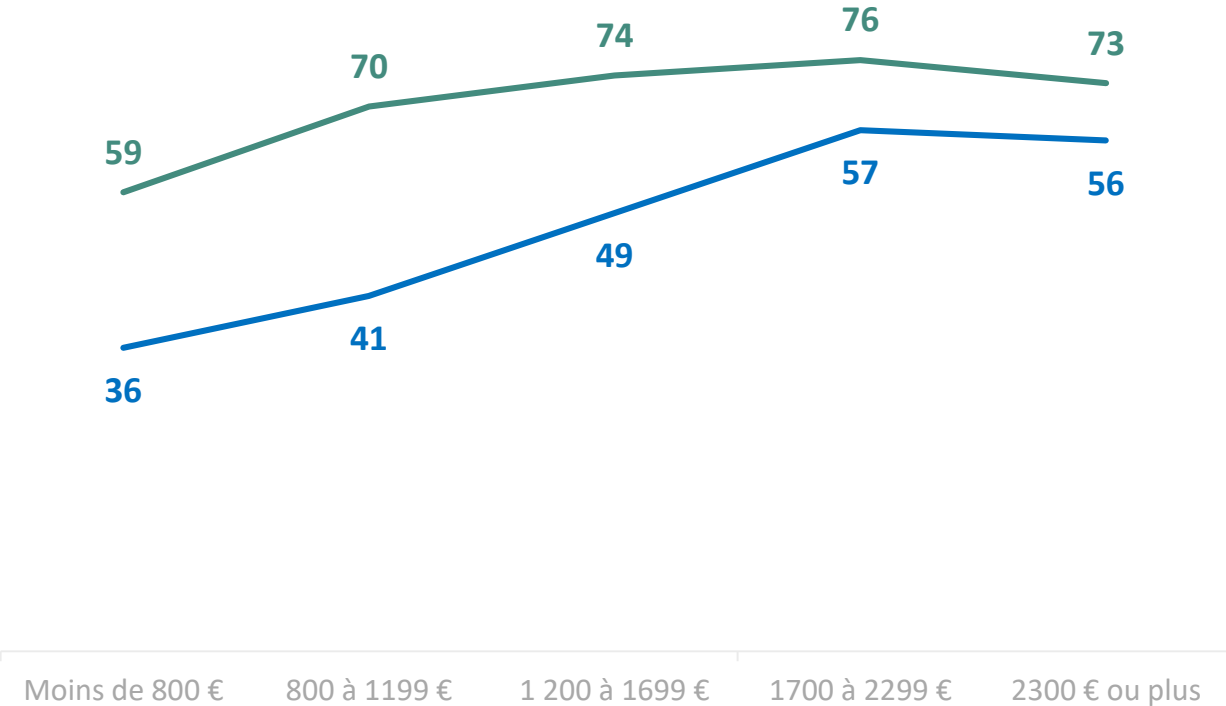
% Voiture, utilisée en mode principal, selon le profil



Résultats QPV



% Selon le niveau de vie mensuel



Utilisation de la voiture « tous les jours » parmi ceux qui l'utilisent au moins occasionnellement (QPV) Et parmi les habitants des QPV qui se déplacent en voiture, une minorité l'utilise quotidiennement

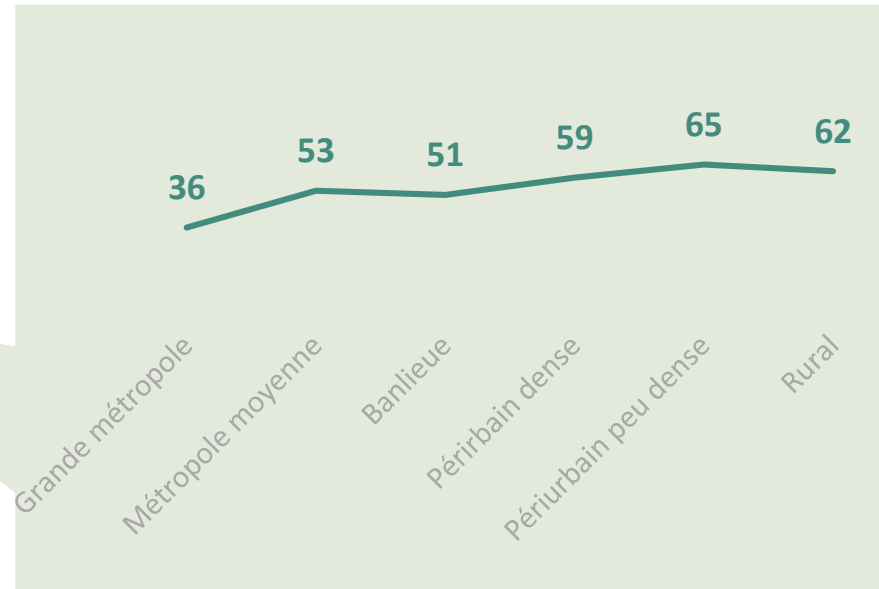
Question : Pour vos déplacements du quotidien, à quelle fréquence utilisez-vous ?

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

Résultats d'ensemble

54%

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



Résultats QPV

39%

Grande métropole : 34%
Métropole moyenne : 45%
Banlieue : 43%

Détention du permis de conduire (Ensemble vs QPV)

Seuls un peu plus de 2 habitants de QPV sur 3 ont le permis.

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

Base : A tous

Résultats d'ensemble

90%

Hommes : 93 %
Femmes : 87 %

Des Français ont leur
permis de conduire

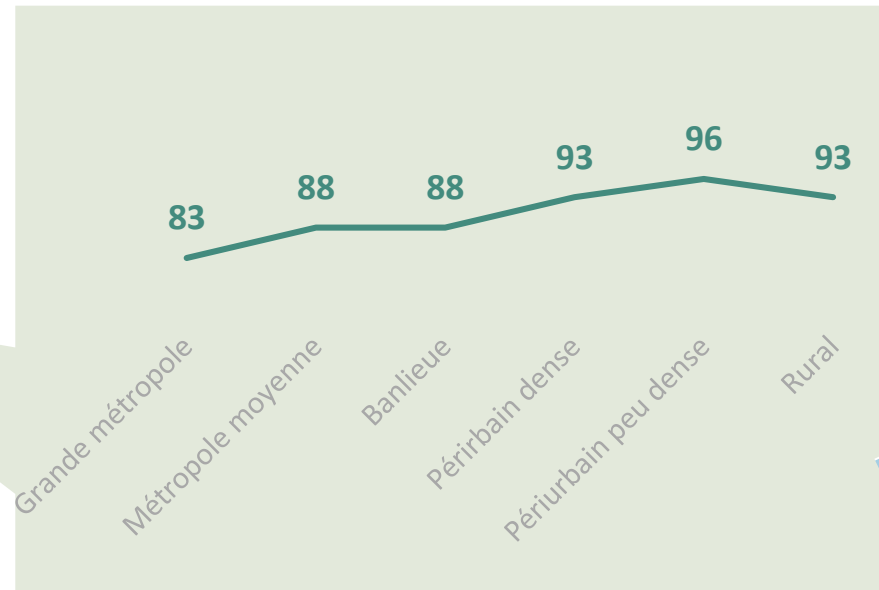
Résultats QPV

68%

Hommes : 74%
Femmes : 62%

Grande métropole : 60%
Métropole moyenne : 77%
Banlieue : 71%

Des habitants des QPV ont
leur permis de conduire



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

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

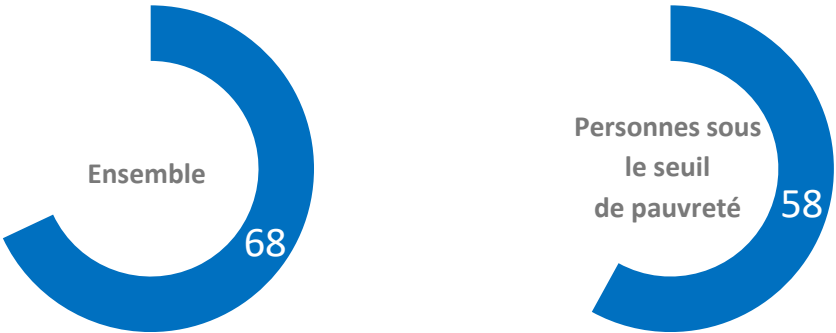


% Oui selon le profil

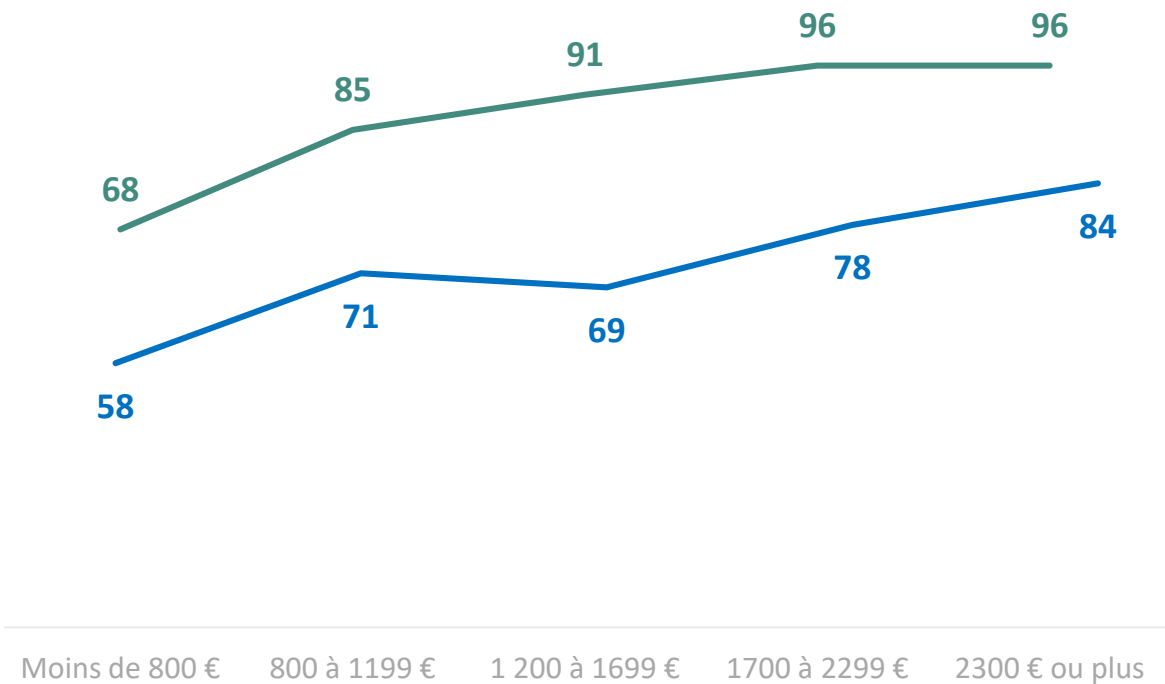
Résultats d'ensemble



Résultats QPV



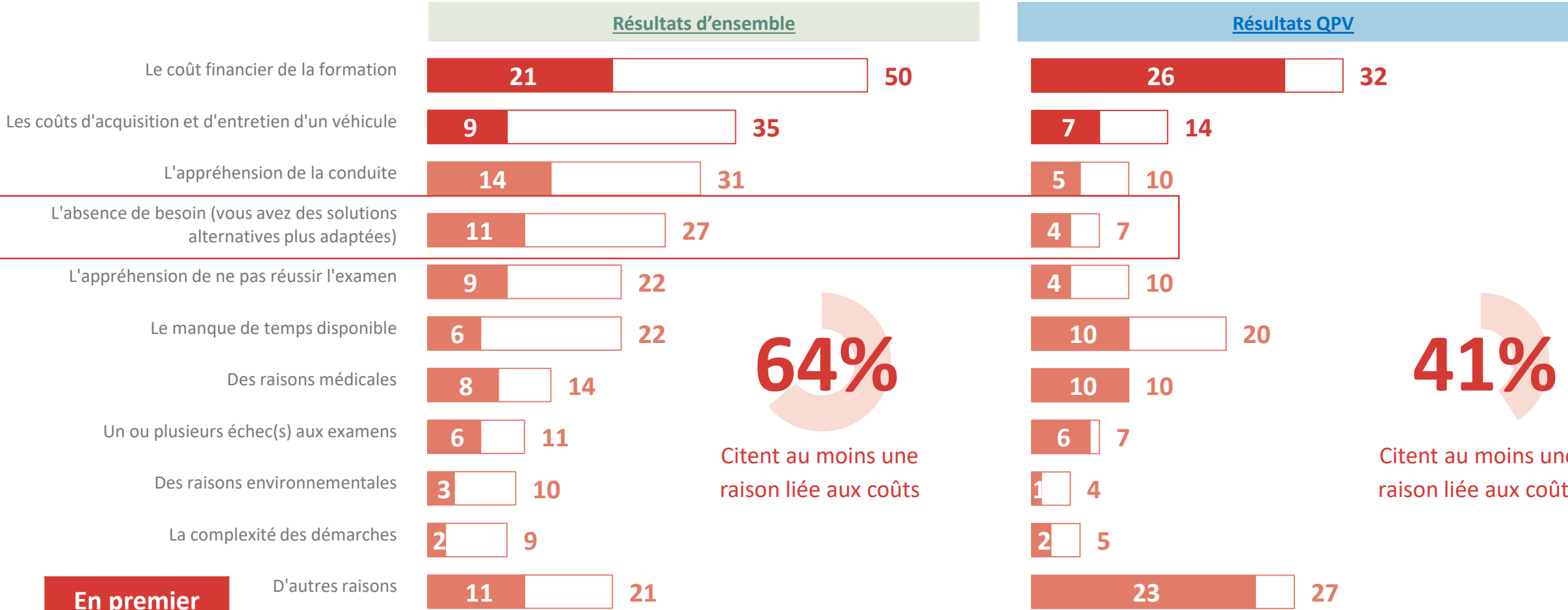
% Selon le niveau de vie mensuel



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

Les raisons de ne pas avoir le permis en QPV sont plus diverses. L'absence de besoin est très peu citée.

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%



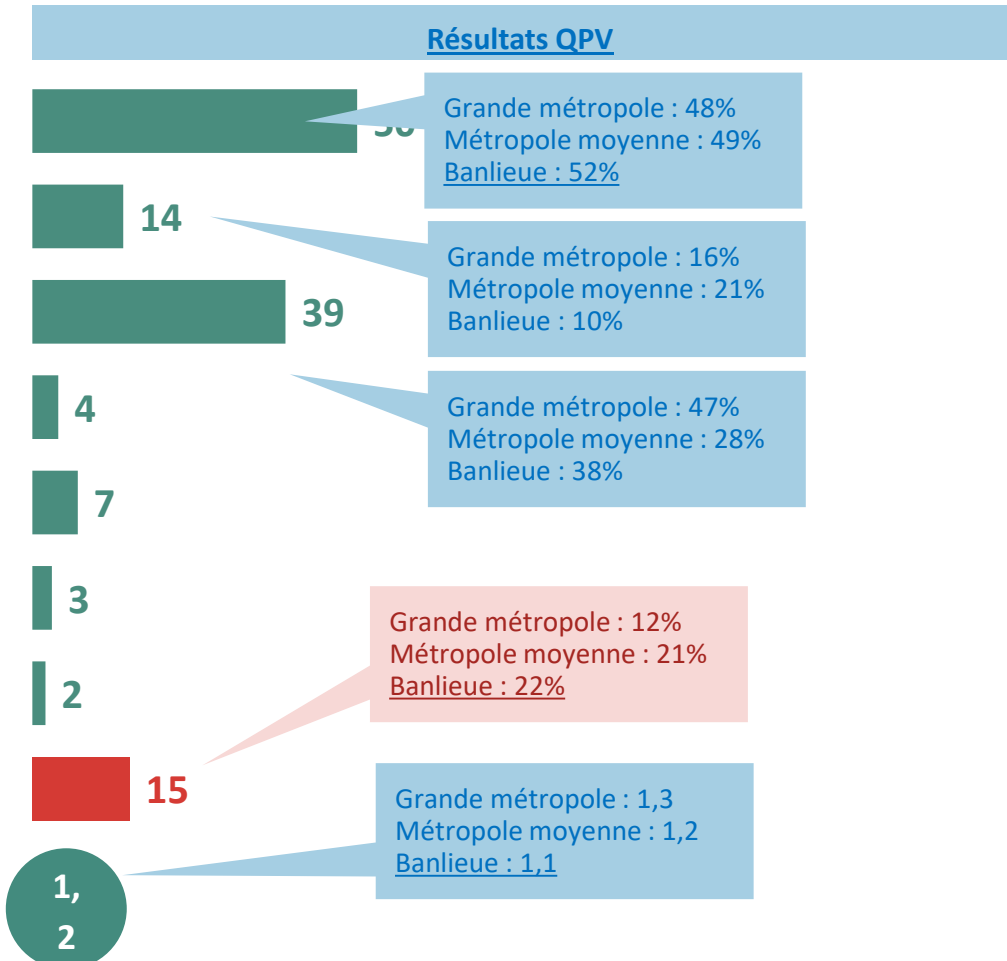
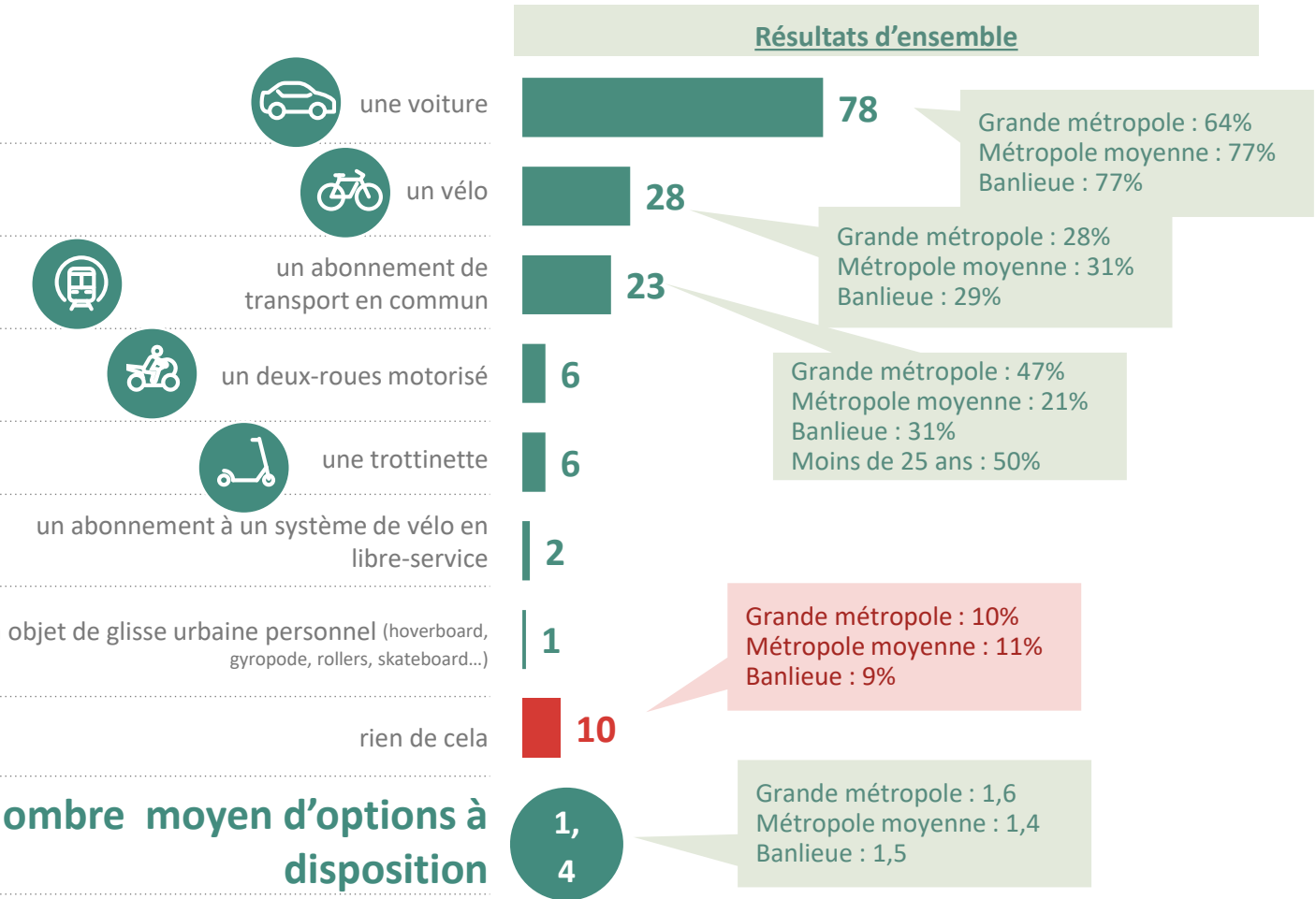
En premier

Au total

Moyens de transports possédés personnellement par les publics vulnérables

Des habitants de QPV qui disposent de significativement moins de solutions de transport que les autres urbains, un problème qui touche en particulier les habitants de QPV en banlieue.

Questions : A TITRE PERSONNEL, pour vos déplacements vous disposez de ... Véhicules de fonction ou de service inclus
Base : A tous



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

A l'image des autres habitants vivant en zone urbaine, un peu plus d'un quart des habitants de QPV déclarent 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

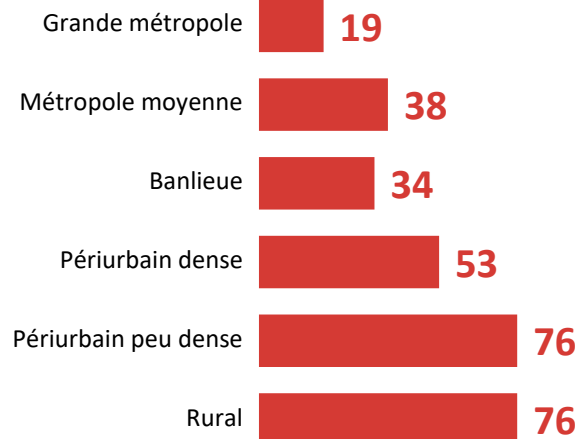
% Non (pas le choix entre les différents modes de transport)

Résultats d'ensemble

47%

Des Français n'ont pas la possibilité de choisir

Détail par type de territoire



Résultats QPV

28%

Des habitants des QPV n'ont pas la possibilité de choisir

Détail par type de territoire



En résumé

- Une faible utilisation (et surtout une moindre possession) de voiture en QPV
 - Notamment en cause : une faible détention du permis dans ses zones, malgré un besoin réel
- Une situation particulièrement critique dans les QPV de banlieue, où les transports en commun sont souvent moins nombreux et accessibles
- L'alternative du vélo est très peu usitée dans les QPV, en particulier en banlieue (où seulement 10% des habitants de QPV possèdent un vélo vs 29% des habitants de banlieue hors QPV)



Partie 2

Renoncements et arbitrages en matière de mobilité

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

BAROMÈTRE
des Mobilités du Quotidien

W
wimoov
Groupe SOS

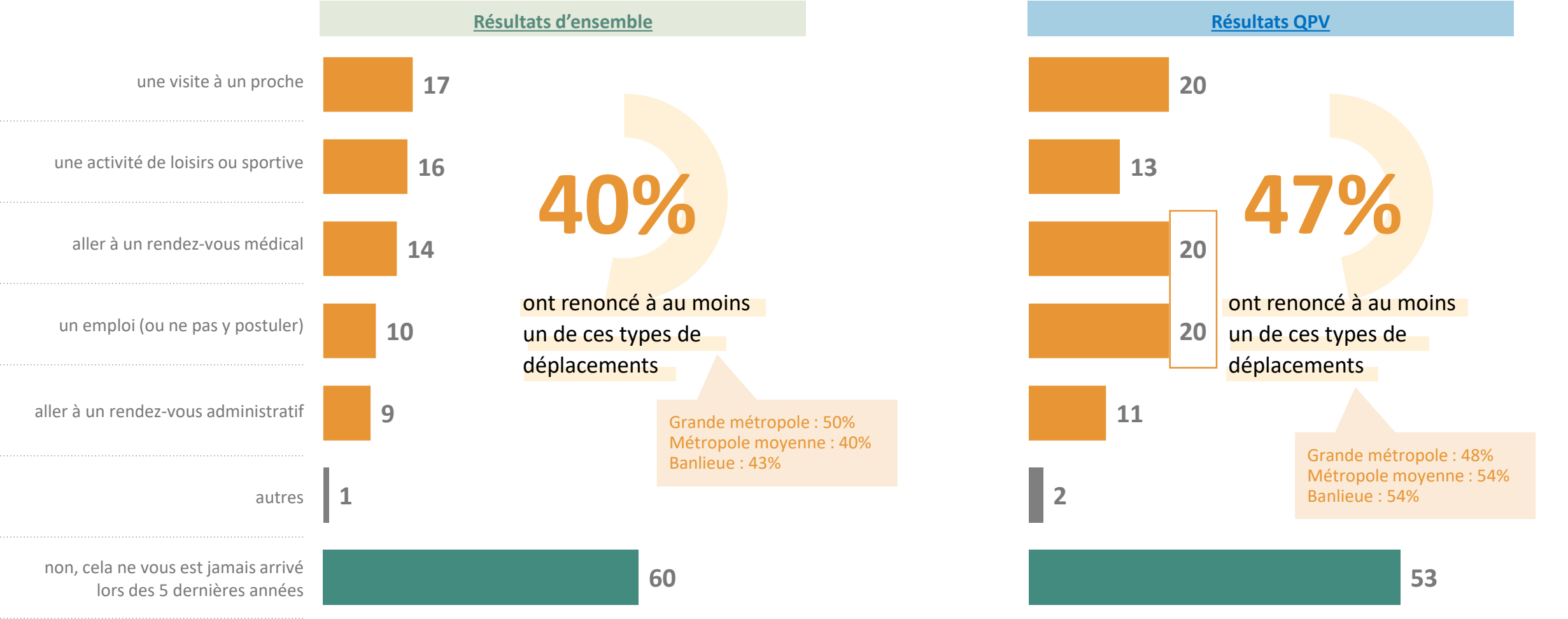
Ipsos **bva**

CESI
ÉCOLE D'INGÉNIEURS

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

Une situation qui aboutit à des renoncements de déplacements particulièrement fréquents en QPV, notamment des renoncements à des rendez-vous médicaux ou à des emplois.

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

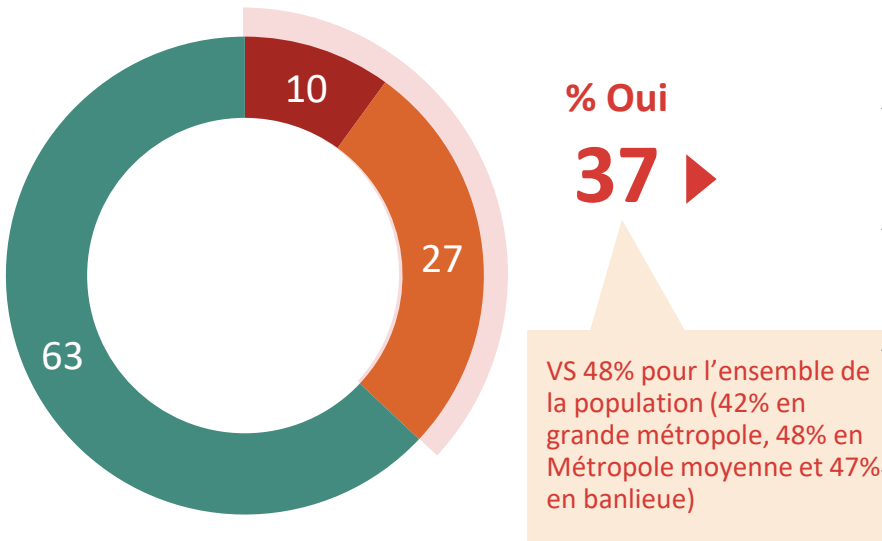


Evitements de modes ou d'itinéraires liés à la sécurité (QPV)

Pourtant, des stratégies d'évitement pour des raisons de sécurité a priori moins répandues en QPV

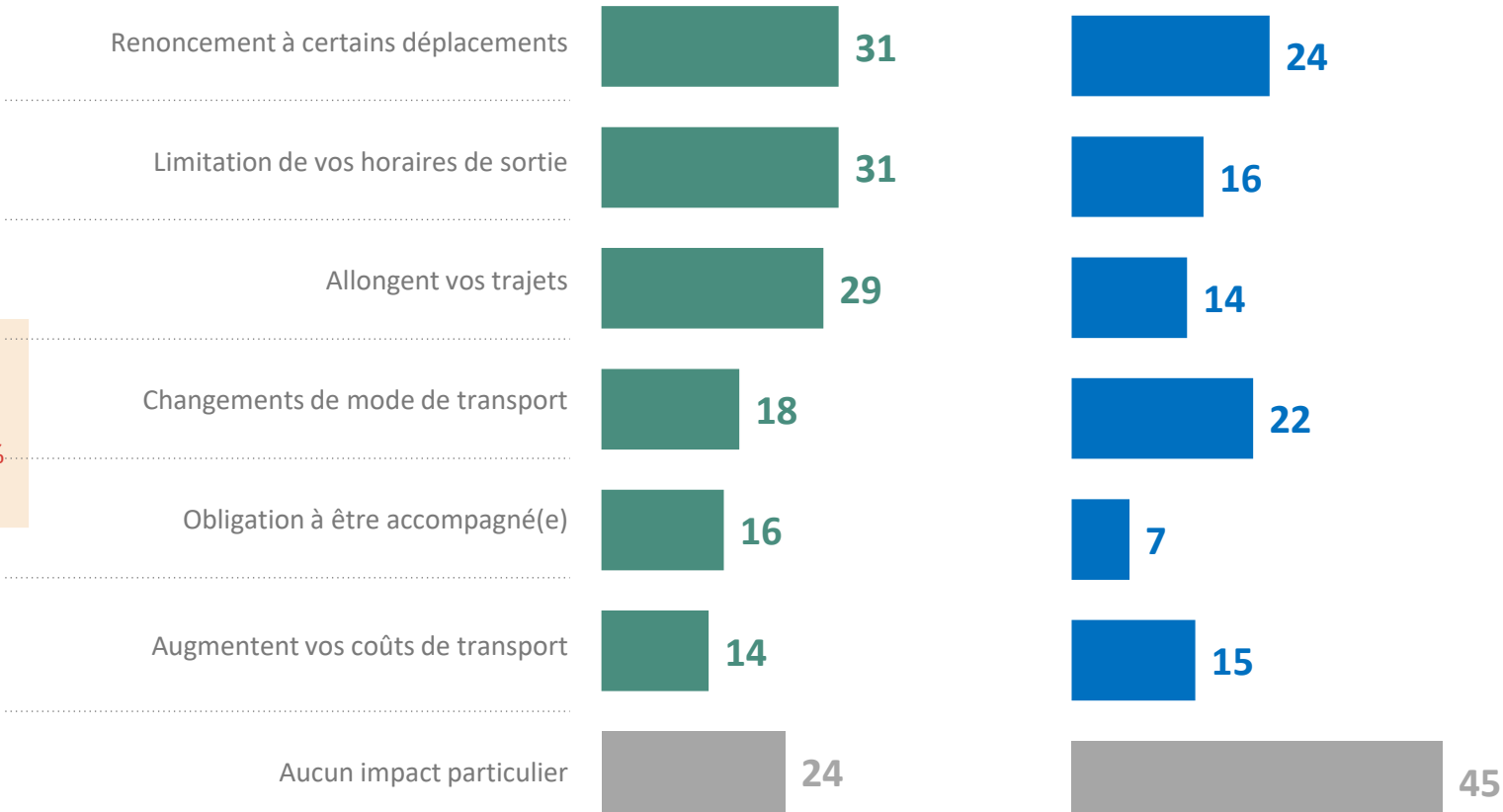
Question : Au quotidien, ces stratégies d'évitement ont-elles un impact sur vos déplacements ?
Base : A ceux qui ont déjà évité des modes de déplacement pour des raisons de sécurité

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



% Impact sur les déplacements : 76

% Impact sur les déplacements : 55



En résumé

La moindre possession de solutions de transports personnels (voiture, vélo, etc) dans les QPV a des conséquences directes sur leurs habitants – notamment des renoncements à des rendez-vous médicaux ou à des emplois plus fréquents qu'ailleurs -.



Partie 3

Notoriété et recours aux dispositifs d'aide à la mobilité

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

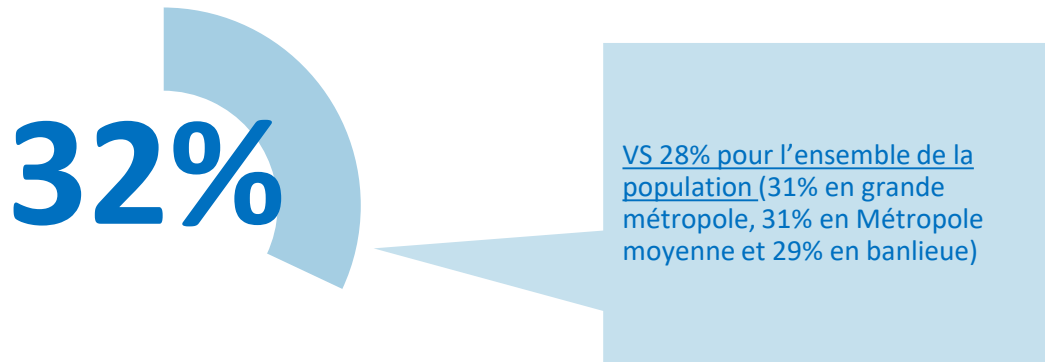
Connaissance et utilisation des aides pour le passage à une voiture plus propre ou un vélo (QPV)

Dans les QPV, la notoriété et le recours aux aides pour passer au vélo ou à la voiture électrique est globalement équivalente à celle des autres zones urbaines

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

Base : A tous

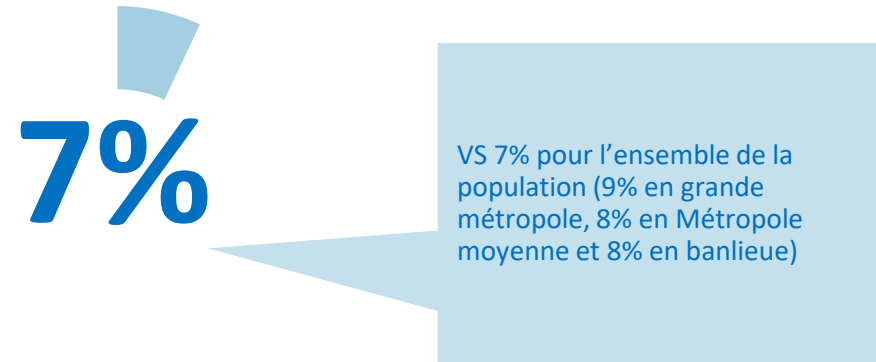
Le profil de ceux qui connaissent les aides



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

Base : A tous

Le profil de ceux qui ont bénéficié des aides



Partie 4

Conclusion : mesure de précarité mobilité en 2026

Combien de personnes peuvent être considérées comme précaire en termes de mobilité en 2026, qu'est-ce qui 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 QPV 2026		22%	16%	9%	15%
Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)		31% en France / 42% en QPV			

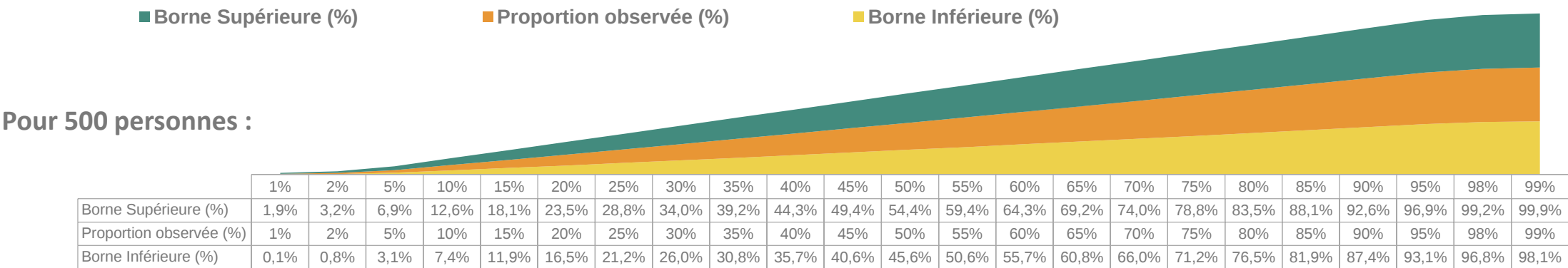
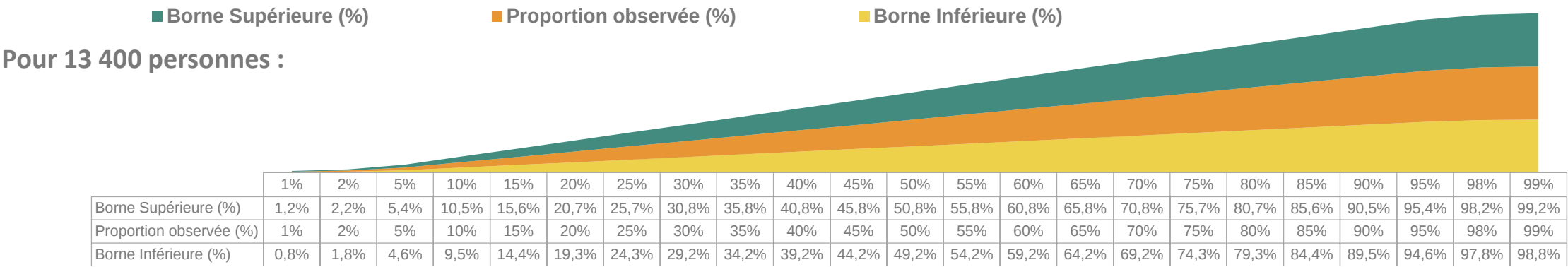
ANNEXES

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

