BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

wimoov
GroupeSOS

Édition 2026

En partenariat avec :

ADEME – Agence de la transition écologique

Ministère des Transports – Liberté, Égalité, Fraternité

MACIF – La Macif, c'est vous.

KEOLIS

SNCF

Mobivia Foundation



Ipsos bva

CESI – École d'ingénieurs

Sommaire

MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE P.3

CONTEXTE ET ENJEUX P.5

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE P.7

01 **Image et perception des modes de transport** P.7
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 ?

02 **Usages des mobilités au quotidien** P.31
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 ?

03 **Fréquence et amplitude des déplacements** P.61
Quelle est l'intensité de la mobilité quotidienne et occasionnelle ? Quelles distances parcourent les individus sur leur territoire et au-delà ? Aspire-t-on à plus ou moins de mobilité ? Comment se dessinent les nouvelles frontières entre mobilité choisie et mobilité contrainte ?

04 **Budget déplacement** P.71
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 ?

05 **Satisfaction à l'égard de ses options de mobilité** P.81
Les solutions retenues relèvent-elles d'un délibéré ou d'une contrainte par défaut ? Quels sont les principaux leviers de satisfaction et les irritants ? Les différentes offres à disposition sont-elles bien connues ?

06 **Renoncements et arbitrages en matière de mobilité** P.90
Au-delà de l'insatisfaction, combien d'individus renoncent-ils 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 ?

07 **Résilience et alternatives de mobilité** P.120
En cas de défaillance de leur mode de transport principal, quelles solutions de substitution s'offrent réellement aux individus ? Qui dispose d'un plan B viable ? Qui se retrouve en situation de vulnérabilité face à l'immobilité forcée ?

08 **Notoriété et recours aux dispositifs d'aide à la mobilité** P.126
Quels dispositifs d'accompagnement financier et pratique existent ? Sont-ils connus et accessibles ? Qui en bénéficie réellement et quels freins limitent leur appropriation ?

09 **Conclusion : mesure de précarité mobilité en 2026** P.136
Combien de personnes peuvent être considérées comme précaire en termes de mobilité en 2026, qu'est-ce l'explique, et qui sont-elles ?

PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS P.144

ANNEXES P.149

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

Méthodologie (1/2)

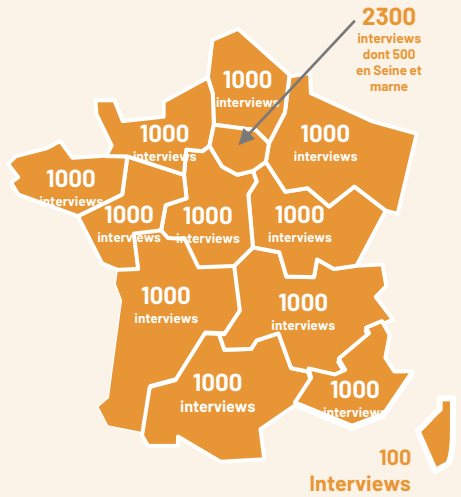
ÉCHANTILLON

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.**

Un échantillon raisonné par région, avec une représentativité au sein de chaque ensemble géographique



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 :

wimoov
GroupeSOS

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*

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

Méthodologie (2/2)

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/**

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).

METHODOLOGIE

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

DATES DE TERRAIN

Du **12 janvier au 25 février 2026**.

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

Contexte et objectifs (1/2)



Des enjeux de mobilité cruciaux et interconnectés

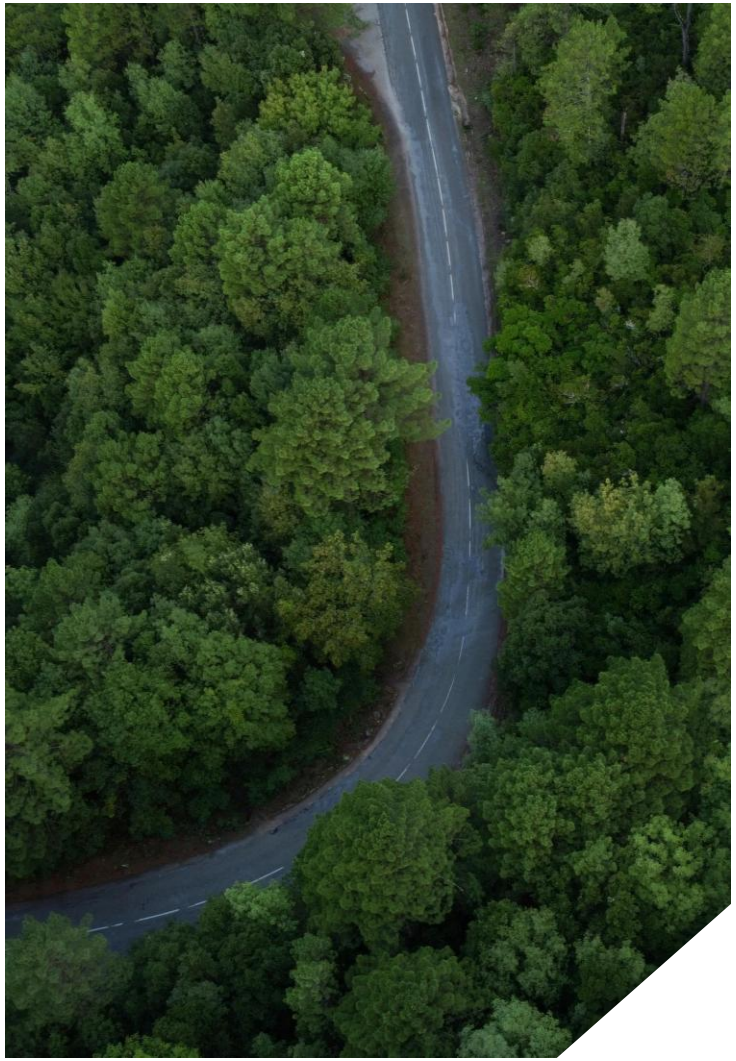
Par leur impact sur l'environnement, le pouvoir d'achat et l'inclusion économique et sociale des individus, les déplacements et l'accès aux différentes formes de mobilité constituent un enjeu majeur et de plus en plus stratégique en France. **Cette dimension stratégique s'intensifie d'autant plus dans 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).

Contexte et objectifs (2/2)



Le Baromètre des Mobilités du Quotidien : un outil de référence

Face à ces enjeux multiples et interconnectés, une réflexion approfondie, documentée et transversale s'impose. Le Baromètre des Mobilités du Quotidien s'est progressivement établi comme un outil de référence de mesure et de compréhension des mobilités en France auprès des experts du secteur et des décideurs politiques.

Créé en 2019 dans le sillage de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), le Baromètre permet d'identifier les inégalités d'accès et de fournir aux décideurs des données robustes régulièrement actualisées pour orienter les politiques publiques.

Pour cette nouvelle édition, Wimoov et ses partenaires ont choisi de confier la réalisation du Baromètre à Ipsos bva. Cette édition se caractérise par une ambition méthodologique renforcée : un échantillon particulièrement robuste au niveau national (13 400 personnes interrogées) comme au sein de chaque région (minimum 1 000 personnes au sein de de chaque région) permettra de conduire des analyses approfondies sur des sous-cibles précises.

Cette granularité d'analyse est essentielle pour appréhender les spécificités territoriales et identifier finement les populations les plus touchées par la précarité mobilité.
Les focus réalisés auprès de 500 résidents de quartiers prioritaires de la ville, et de 500 personnes éloignées du numérique (illectronistes) permet également d'apporter de nouvelles clés de lecture au Baromètre.

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien — wimoov Groupe SOS — Ipsos bva — CESI École d'ingénieurs

Partie 1

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 ?

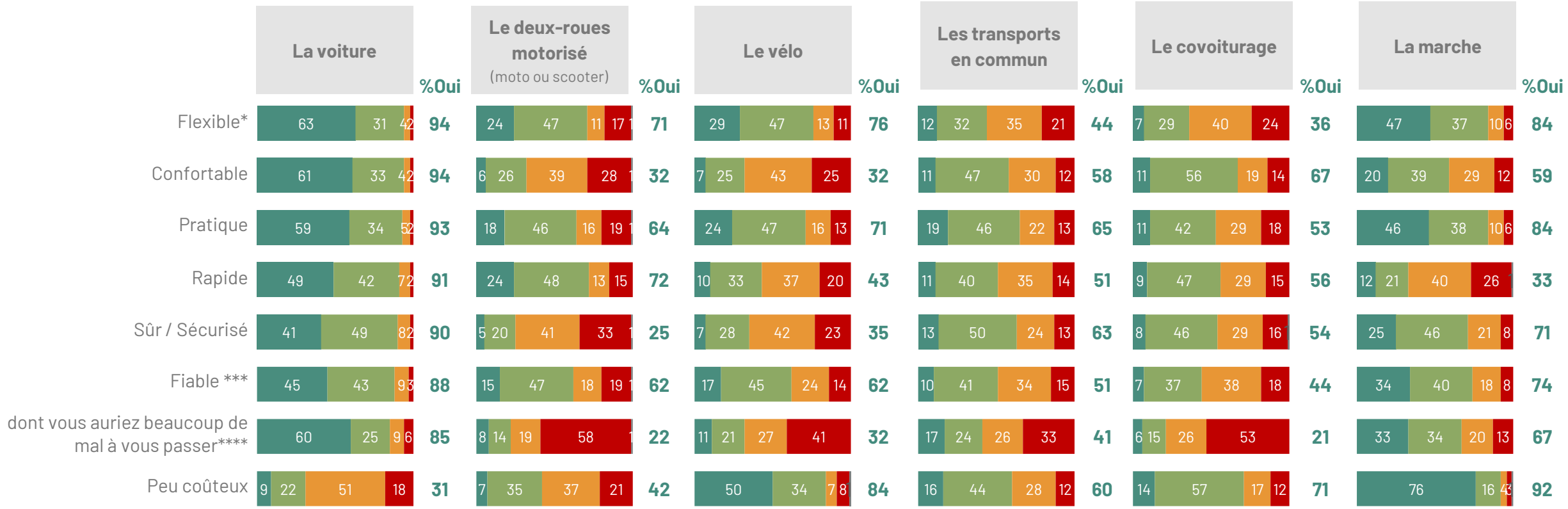


BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien
wimoov Groupe SOS
Ipsos bva
CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Image détaillée des différents modes de transports

La voiture bénéficie d'une image globalement excellente comparée aux autres modes de transport (deux-roues, vélo, transports en commun...). Aux yeux des Français, son seul talon d'Achille reste son coût, les alternatives étant jugées bien plus avantageuses sur ce plan.

Question : Et pour chacun des modes de déplacements suivants, diriez-vous qu'il est ...
Base : A tous



*(possibilité de partir à tout moment, d'adapter son trajet, ...) / **(facile à utiliser, facile pour se repérer) /***(certitude d'arriver à l'heure, capacité à anticiper, ...) / ****Un mode de déplacement dont vous auriez beaucoup de mal à vous passer personnellement

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien
wimoov Groupe SOS
Ipsos bva
CESI École d'ingénieurs

Image comparée des différents modes de transports

La voiture est le mode de transport dont les Français auraient le plus de mal à se passer, devant la marche et les transports en commun.

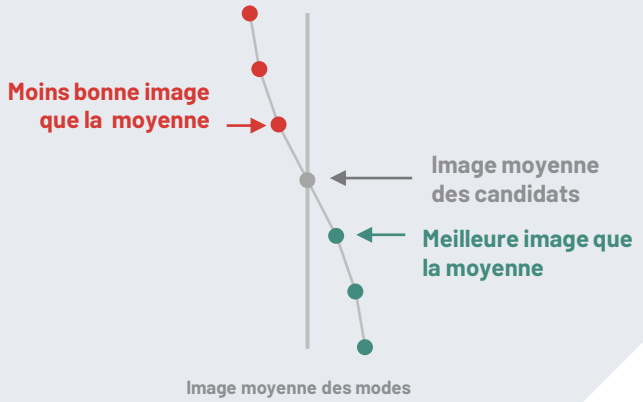
Question : Et pour chacun des modes de déplacements suivants, diriez-vous qu'il est ...
Base : A tous

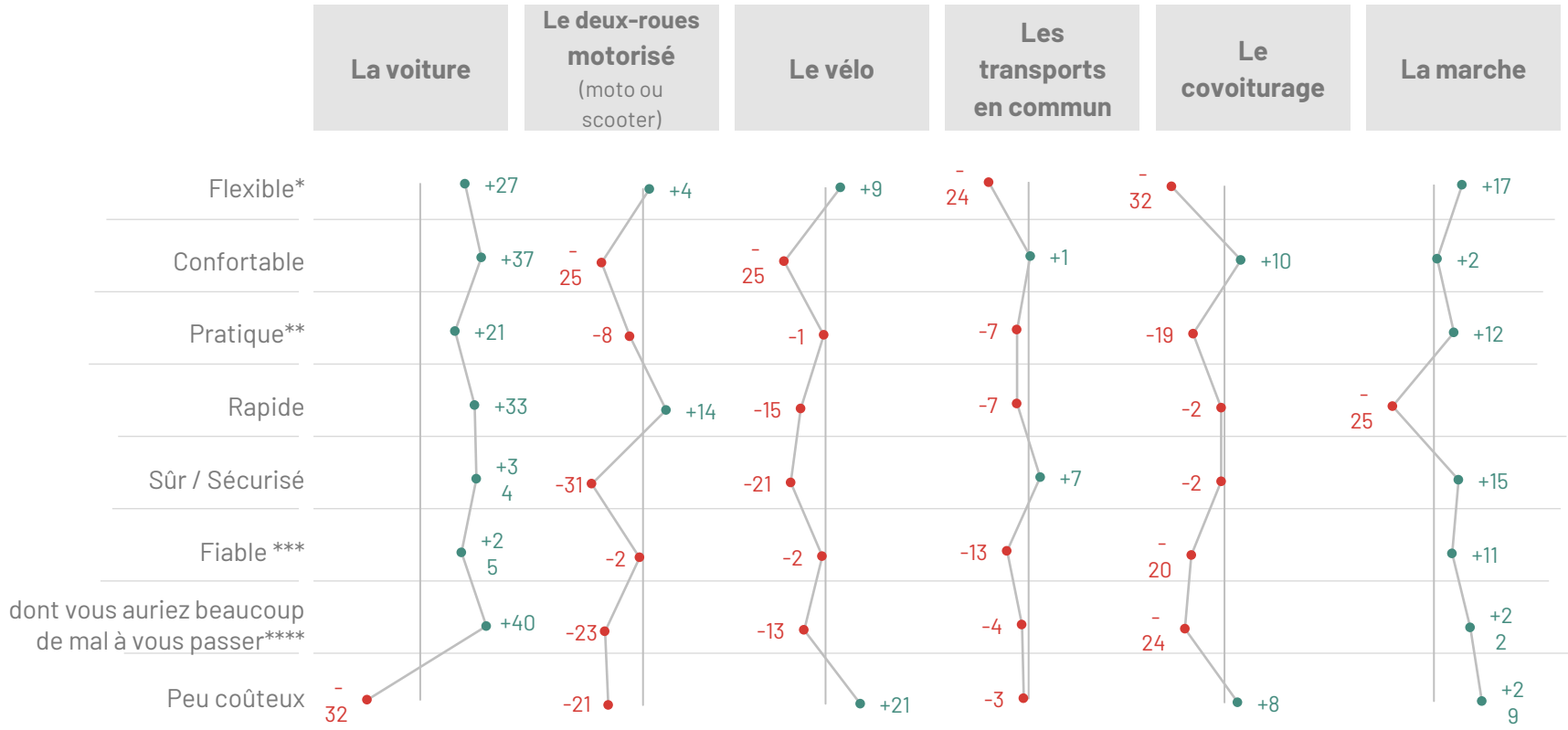
Note méthodologique – l'approche comparative par la note

La note Z est un outil qui permet de **comparer les différents modes entre eux sur les critères d'image détaillée**.

Cette analyse repose sur la **méthodologie suivante** : **prendre pour origine la moyenne** des notes d'image de l'ensemble des modes pour chacun des critères étudiés. **Une valeur positive indique que le mode X est au-dessus de la moyenne** pour le critère étudié.

Quels bénéfices ?
Une présentation de manière synoptique de chaque mode, de façon directement comparable avec les autres.





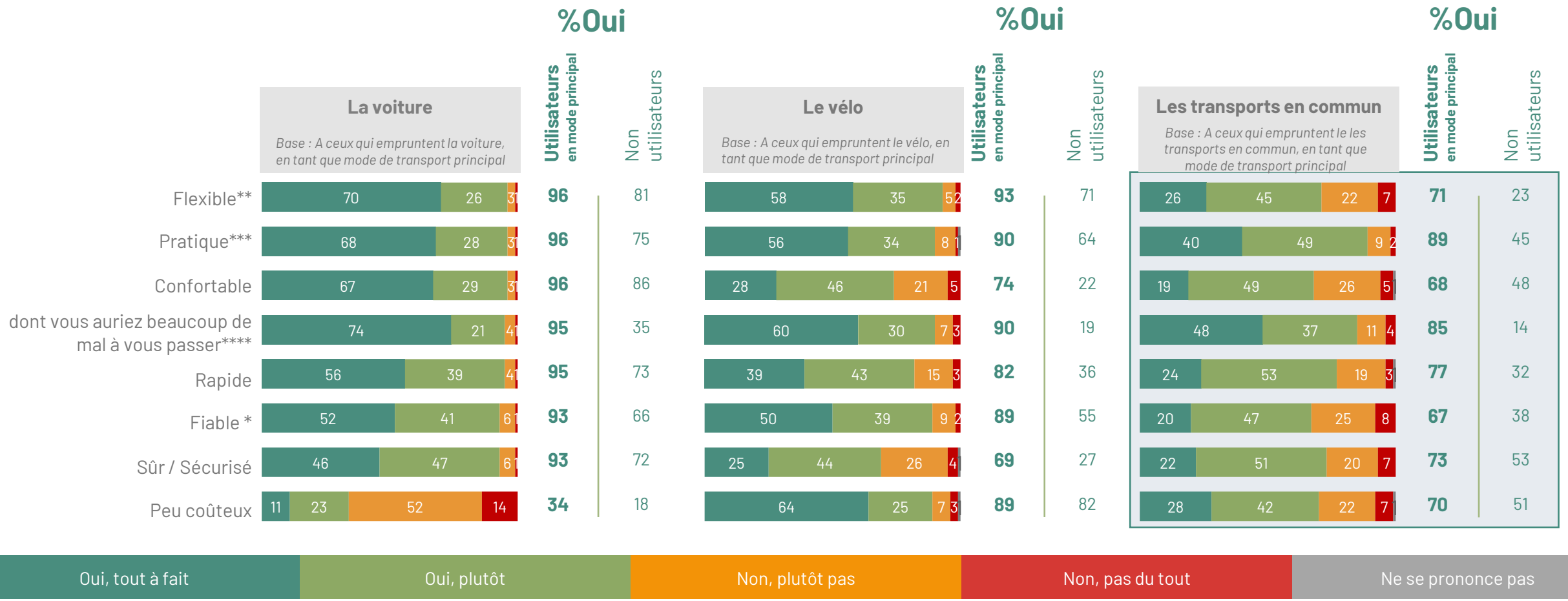
*(possibilité de partir à tout moment, d'adapter son trajet, ...) / **(facile à utiliser, facile pour se repérer) /***(certitude d'arriver à l'heure, capacité à anticiper, ...) / ****Un mode de déplacement dont vous auriez beaucoup de mal à vous passer personnellement

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien
wimoov Groupe SOS
Ipsos bva
CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Image détaillée des modes de transports auprès de leurs utilisateurs

Les modes de transport jouissent d'une image bien plus positive auprès de leurs usagers qu'auprès des autres, cette différence s'observe notamment sur la perception de la sécurité, de la fiabilité et même de la rapidité des différents modes de transports.

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

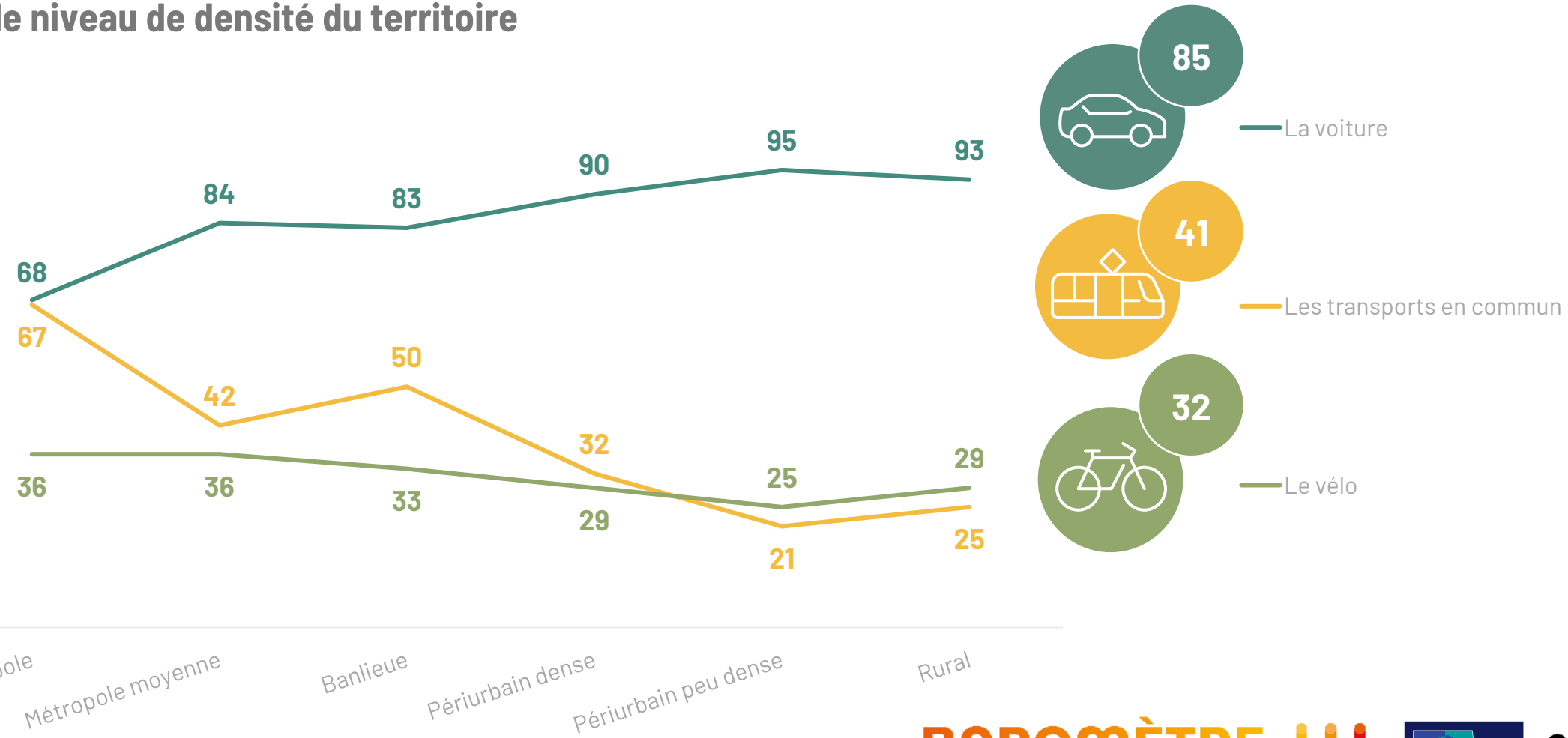
BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien
wimoov Groupe SOS
Ipsos bva
CESI École d'ingénieurs

Dépendance aux modes de transport, selon la densité de territoire

Quasi-unanime dans les territoires ruraux et périurbains, la dépendance à la voiture reste majoritaire dans les grandes métropoles au même titre que la dépendance aux transports en commun.

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

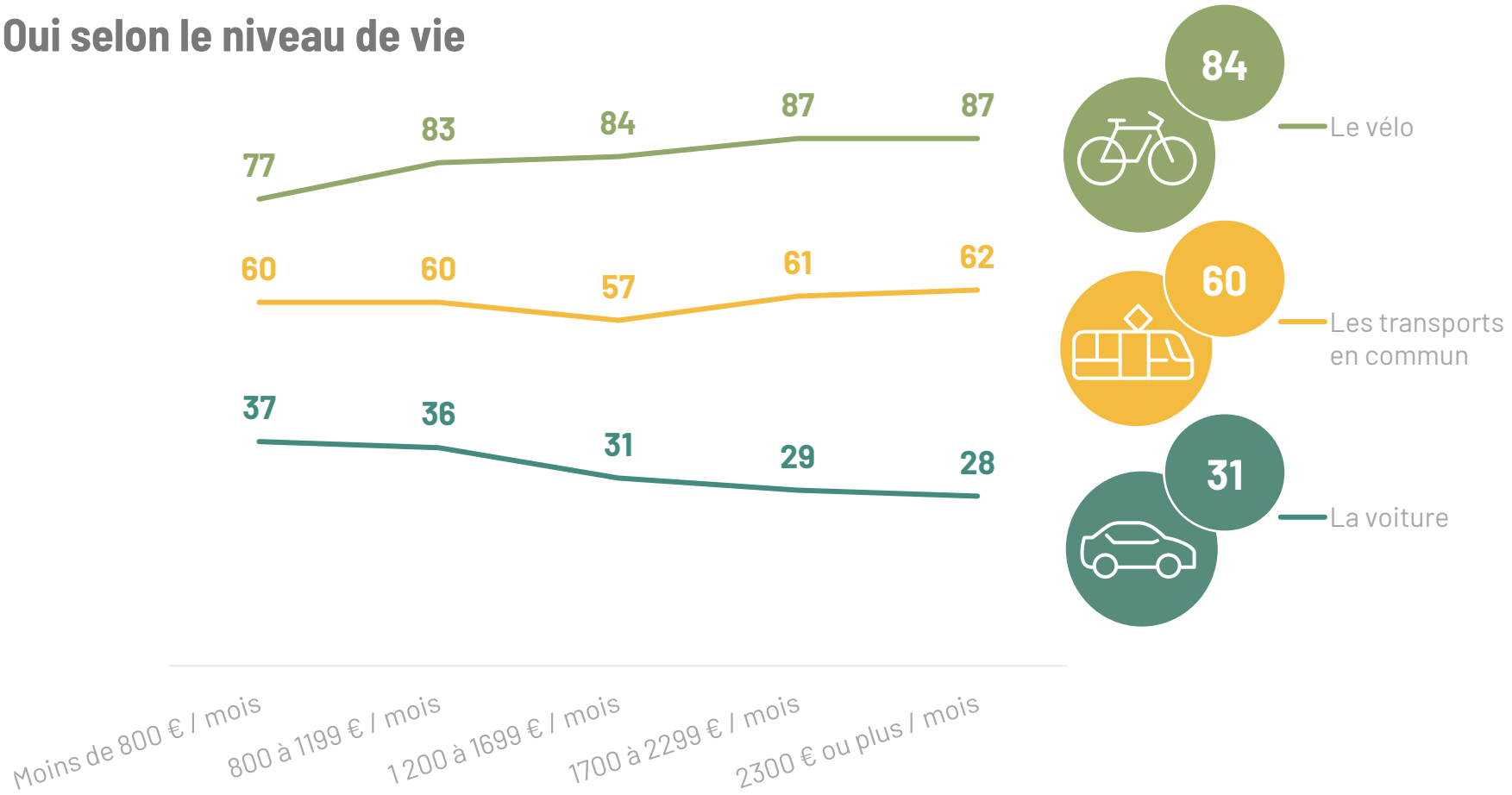


Modes de transports perçus comme peu coûteux, selon le niveau de revenu

Contre-intuitivement, les ménages les plus modestes trouvent la voiture plus abordable que la moyenne. Ce constat s'explique sans doute par le fait que les populations modestes résident souvent dans des zones mal desservies où la voiture n'est pas un luxe mais une réelle nécessité, relativisant ainsi son coût.

Question : Et pour chacun des modes de déplacements suivants, diriez-vous qu'il est Peu coûteux ?
Base : A tous

% Oui selon le niveau de vie



L'approche par niveau de vie

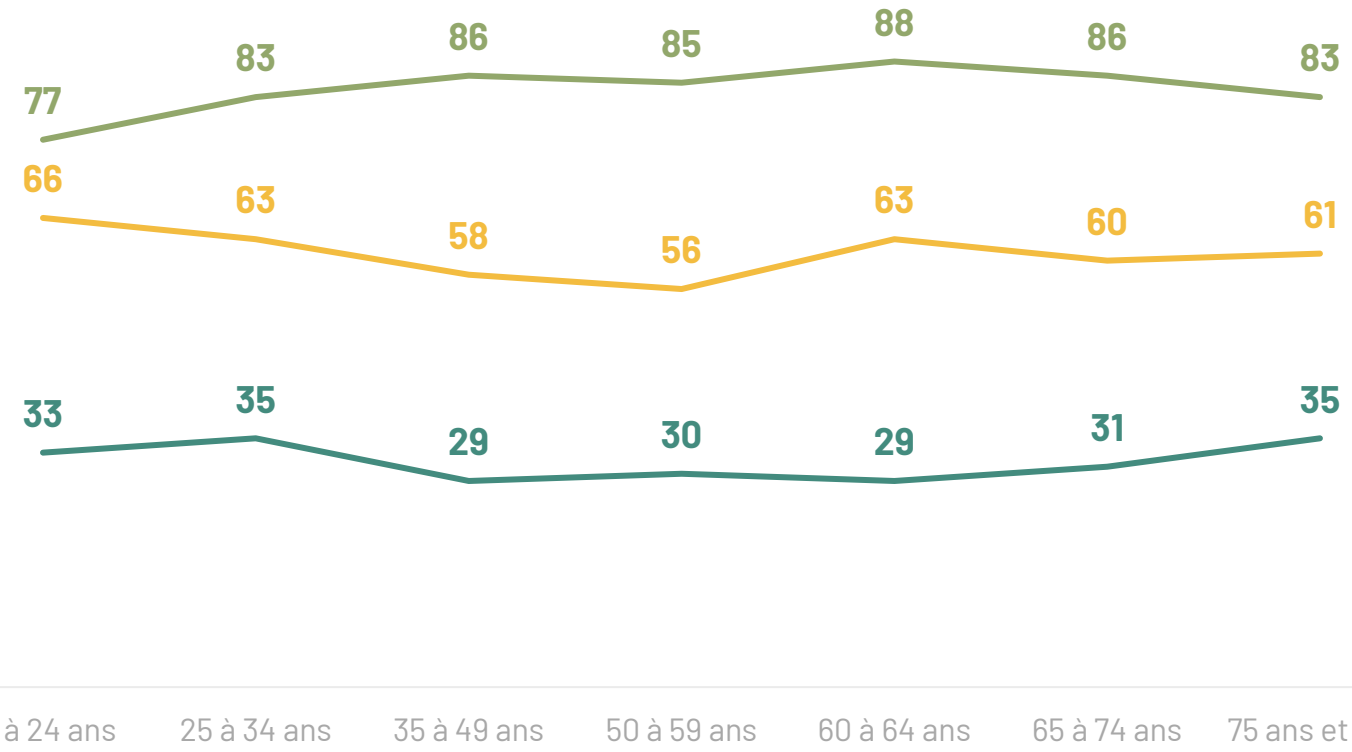
Le niveau de vie est un indicateur économique qui permet de mesurer le bien-être matériel. Il se calcule en divisant le revenu disponible net du foyer (c'est-à-dire l'ensemble des revenus après impôts et prestations sociales) par le nombre d'unités de consommation (UC) qui le composent. Les unités de consommation permettent de prendre en compte la composition du ménage : le premier adulte compte pour 1 UC, chaque personne supplémentaire de 14 ans ou plus compte pour 0,5 UC, et chaque enfant de moins de 14 ans pour 0,3 UC. Cette pondération reflète le fait qu'un ménage de plusieurs personnes réalise des économies d'échelle (partage du logement, des équipements, etc.). Ainsi, le niveau de vie permet de comparer de manière pertinente la situation économique de ménages de tailles différentes : un couple avec deux enfants qui gagne 4000€ nets par mois (soit 2222€ par UC) a un niveau de vie comparable à une personne seule qui gagne 2222€..

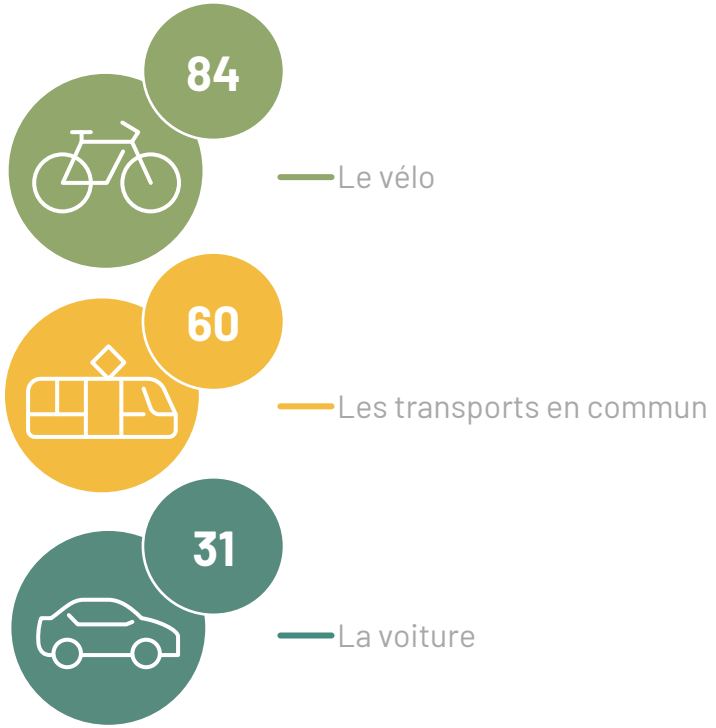
Modes de transports perçus comme peu coûteux, selon l'âge

Les plus jeunes estiment davantage que les transports en commun sont accessibles financièrement. A contrario, malgré leur perception du vélo comme l'un des modes les plus abordables, ils le considèrent moins économique que leurs aînés.

Question : Et pour chacun des modes de déplacements suivants, diriez-vous qu'il est Peu coûteux ?
Base : A tous

% Oui selon l'âge





Dépendance aux modes de transport, selon l'âge

Les jeunes sont plus dépendants aux transports en commun et au vélo que leurs ainés. S'ils se sentent un peu moins dépendants de la voiture que la moyenne, c'est néanmoins le mode dont ils auraient le plus de mal à se passer.

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 l'âge

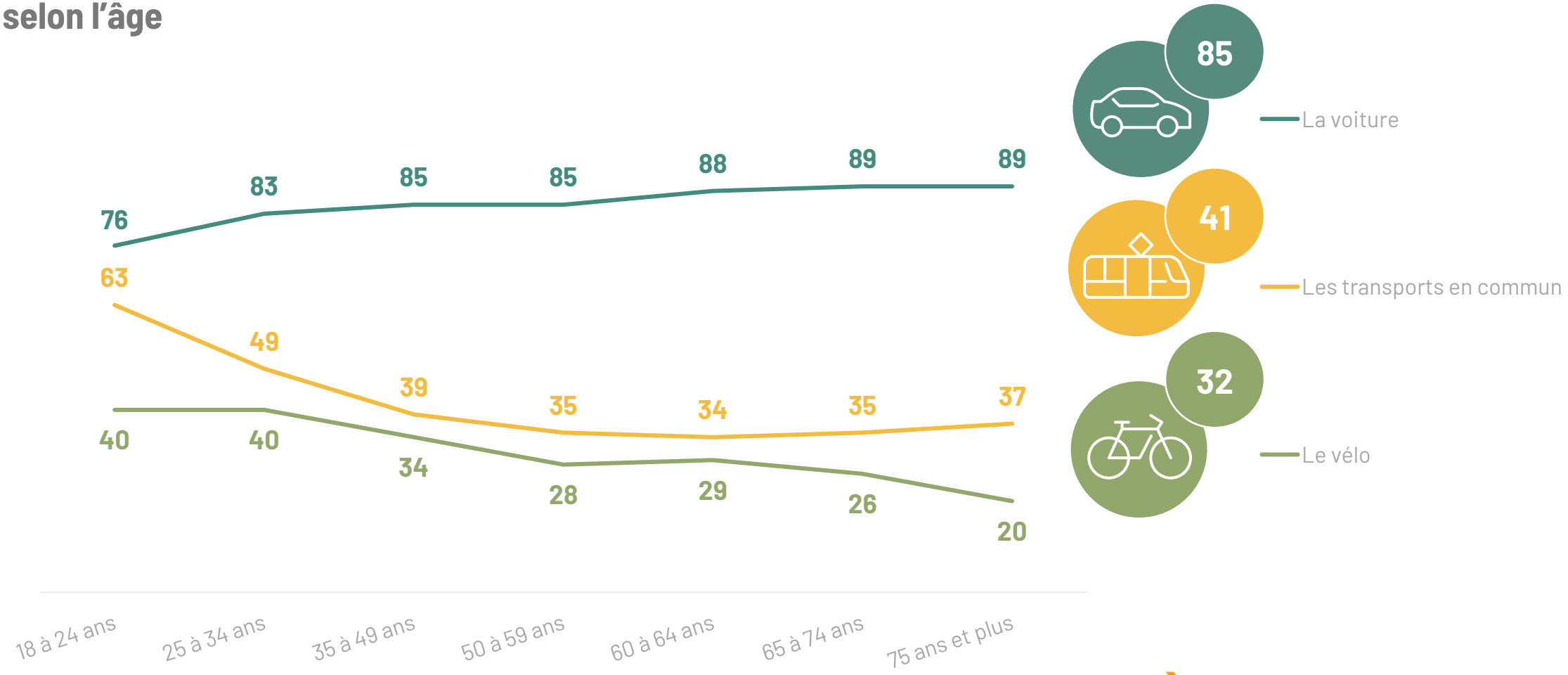


Image détaillée de la voiture selon le profil

L'image de la voiture diffère fortement selon la l'âge te le type de territoire, les plus jeunes et les habitants des métropoles étant les plus critiques à son égard.

Question : Et pour chacun des modes de déplacements suivants, diriez-vous qu'il est ...
Base : A tous

% OUI

La voiture

% Oui : Détail selon l'âge

	18 à 24 ans	25 à 34 ans	35 à 49 ans	50 à 59 ans	60 à 64 ans	65 à 74 ans	75 ans et plus
Flexible*	87	90	93	94	97	97	98
Confortable	87	92	94	95	98	98	98
Pratique**	84	90	93	93	96	96	97
Rapide	85	88	90	91	93	93	95
Sûr / Sécurisé	82	88	90	91	93	91	91
Fiable ***	80	87	88	88	91	90	91
dont vous auriez beaucoup de mal à vous passer****	76	83	85	85	88	89	89
Peu coûteux	33	35	29	30	29	31	35

% Oui : Détail selon le type de territoire

Grande métropole	Métropole moyenne	Banlieue	Périurbain dense	Périurbain peu dense	Rural
89	93	93	95	96	96
91	94	94	96	96	96
87	92	92	95	96	96
81	92	89	93	95	96
84	90	88	92	93	92
76	90	86	91	94	94
68	84	83	90	95	93
27	34	30	29	33	35

*(possibilité de partir à tout moment, d'adapter son trajet, ...) / **(facile à utiliser, facile pour se repérer) /***(certitude d'arriver à l'heure, capacité à anticiper, ...) / ****Un mode de déplacement dont vous auriez beaucoup de mal vous passer personnellement

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien
wimoov Groupe SOS
Ipsos bva
CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Image détaillée du vélo et des transports en commun selon l'âge

L'image du vélo est globalement moins bonne chez les seniors qu'en moyenne, sur la plupart des aspects testés. En revanche leur image des transports en commun est assez contrastée : ils ont plus tendance que les plus jeunes à trouver ce mode sécurisé et fiable, mais le trouvent moins pratique.

Question : Et pour chacun des modes de déplacements suivants, diriez-vous qu'il est ...
Base : A tous

% OUI

Le vélo

% Oui : Détail selon l'âge	18 à 24 ans	25 à 34 ans	35 à 49 ans	50 à 59 ans	60 à 64 ans	65 à 74 ans	75 ans et plus
Flexible*	76	79	75	75	76	77	74
Confortable	40	40	33	30	33	25	18
Pratique**	74	75	71	67	73	69	63
Rapide	55	54	44	38	40	35	31
Sûr / Sécurisé	48	43	38	31	33	25	21
Fiable***	64	69	65	60	63	57	54
dont vous auriez beaucoup de mal à vous passer****	40	40	34	28	29	26	20
Peu coûteux	77	83	86	85	88	86	83

Les transports en commun

% Oui : Détail selon l'âge	18 à 24 ans	25 à 34 ans	35 à 49 ans	50 à 59 ans	60 à 64 ans	65 à 74 ans	75 ans et plus
Flexible*	56	48	43	41	40	40	41
Confortable	59	55	55	55	63	63	61
Pratique**	77	71	67	62	62	60	58
Rapide	66	56	50	46	49	47	48
Sûr / Sécurisé	60	60	61	61	68	70	70
Fiable***	53	51	49	48	53	55	56
dont vous auriez beaucoup de mal à vous passer****	63	49	39	35	34	35	37
Peu coûteux	66	63	58	56	63	60	61

*(possibilité de partir à tout moment, d'adapter son trajet, ...) / **(facile à utiliser, facile pour se repérer) / ***(certitude d'arriver à l'heure, capacité à anticiper, ...) / ****Un mode de déplacement dont vous auriez beaucoup de mal vous passer personnellement

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien
wimoov Groupe SOS
Ipsos bva
CESI École d'ingénieurs

Image détaillée du vélo et des transports en commun des personnes sous le seuil de pauvreté

Les plus démunis ont globalement une meilleure image que la moyenne du vélo et des transports en commun, même s'ils reprochent au vélo son coût et son manque de flexibilité, et aux transports en commun leur sûreté.

Question : Et pour chacun des modes de déplacements suivants, diriez-vous qu'il est ...
Base : A tous

% OUI

Le vélo

	% Oui : Détail selon le profil	
	Ensemble	Personnes sous le seuil de pauvreté
Flexible*	76	73
Confortable	32	37
Pratique**	71	71
Rapide	43	49
Sûr / Sécurisé	35	41
Fiable ***	62	61
dont vous auriez beaucoup de mal à vous passer****	32	38
Peu coûteux	84	79

Les transports en commun

	% Oui : Détail selon le profil	
	Ensemble	Personnes sous le seuil de pauvreté
Flexible*	44	50
Confortable	58	57
Pratique**	65	69
Rapide	51	57
Sûr / Sécurisé	63	59
Fiable ***	51	52
dont vous auriez beaucoup de mal à vous passer****	41	50
Peu coûteux	60	60

*(possibilité de partir à tout moment, d'adapter son trajet, ...) / **(facile à utiliser, facile pour se repérer) /***(certitude d'arriver à l'heure, capacité à anticiper, ...) / ****Un mode de déplacement dont vous auriez beaucoup de mal vous passer personnellement

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien
wimoov Groupe SOS
Ipsos bva
CESI École d'ingénieurs

En résumé

L'automobile jouit d'une excellente image en France, tant dans l'absolu que comparativement aux autres modes de transports. Son unique faiblesse – et non des moindres - reste son coût, toutes les alternatives étant jugées bien plus avantageuses.

Parallèlement, le sentiment de dépendance à la voiture est massif : total en zone rurale et périurbaine, et toujours prépondérant en métropole malgré l'existence d'alternatives.

La marche bénéficie d'une image très positive, à l'exception du confort et de la rapidité.

Globalement, chaque mode de transport jouit d'une image bien plus positive auprès de ses usagers qu'auprès des autres, avec des différences particulièrement notables pour les alternatives à la voiture. Les jeunes, qui auraient plus de mal à se passer du vélo et des transports en commun que le reste de la population, en ont une image plus positive ; les seniors à l'inverse, ont une mauvaise perception du vélo, mode qu'ils utilisent moins, et une vision contrastée des transports en commun.



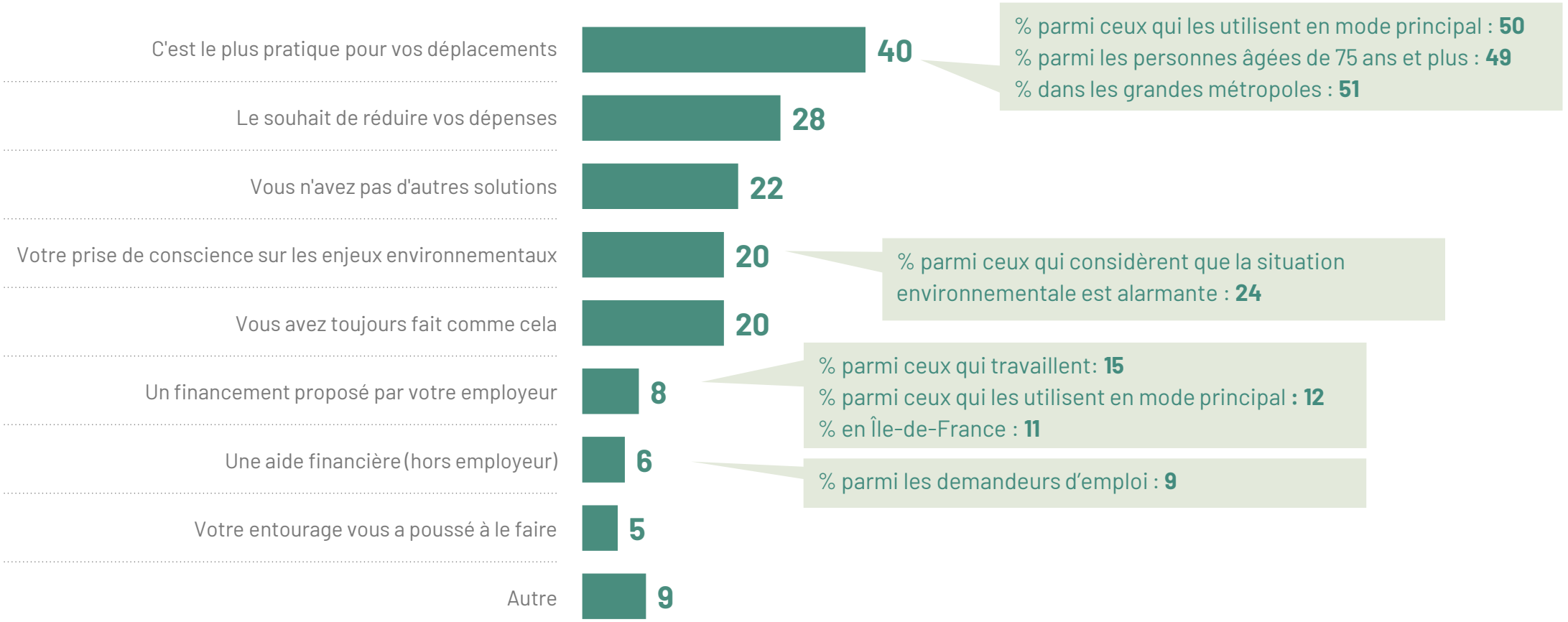
FOCUS SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN



Principales motivations à utiliser les transports en commun

Les transports en commun sont choisis avant tout pour leur praticité, mais le coût et les préoccupations environnementales guident également les choix d'une part importante d'usagers.

Question : Quels sont les deux éléments principaux qui vous ont incité à utiliser les transports en commun pour vos déplacements du quotidien ?
Base : A ceux qui utilisent les transports en commun en mode de transport principal ou occasionnel – Deux réponses possibles, résultats supérieurs à 100%



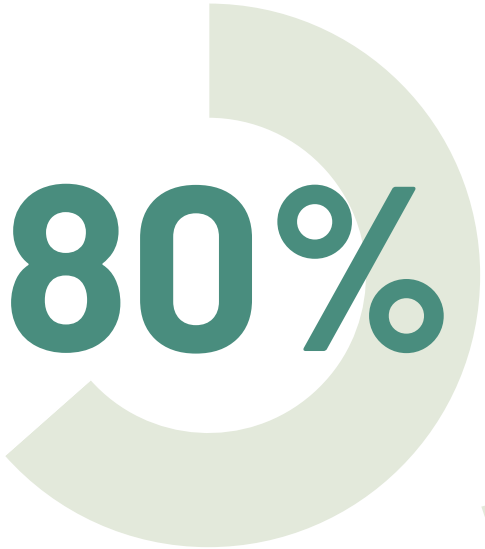
La perception du prix des transports en commun par ses usagers

La plupart des usagers des transports en commun les trouvent moins chers que la voiture, et une large majorité juge même leurs prix abordables.

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

Les prix sont moins onéreux que la voiture

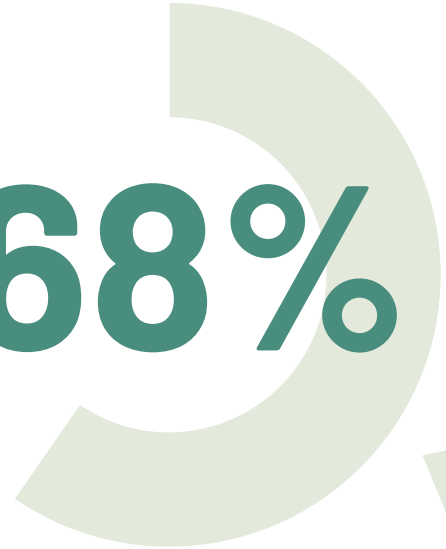


80%

% parmi ceux qui utilisent aussi une voiture pour leurs déplacements du quotidien : **79**

% parmi ceux qui disposent d'un abonnement de transports en commun : **85**

Les prix sont abordables



68%

% parmi ceux qui disposent d'un abonnement de transports en commun : **70**

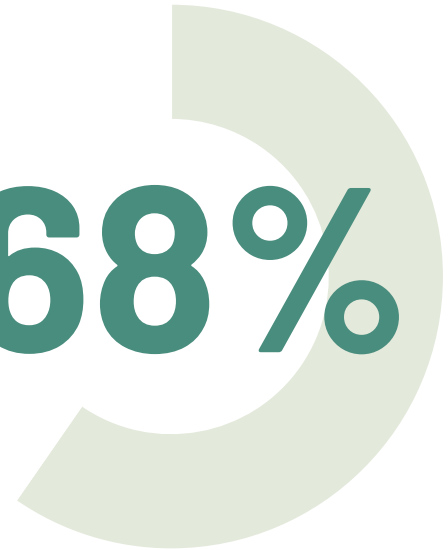
La perception du prix des transports en commun par ses usagers – détail

Les transports en commun sont jugés abordables par une majorité d'usagers quel que soit leur profil. Toutefois les 35-59 ans (qui bénéficient moins de tarifs réduits) partagent un peu moins cet avis ; par ailleurs d'importantes disparités existent selon la région.

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

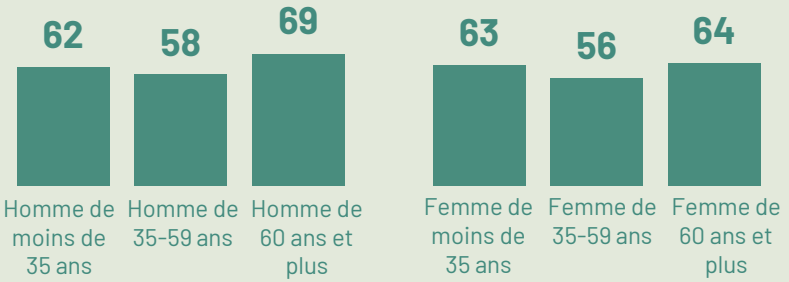
% Oui

Les prix sont abordables



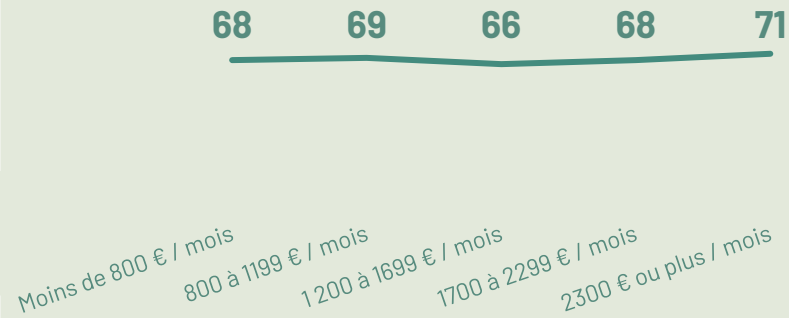
« Les prix sont abordables », selon le sexe croisé par l'âge

% Oui

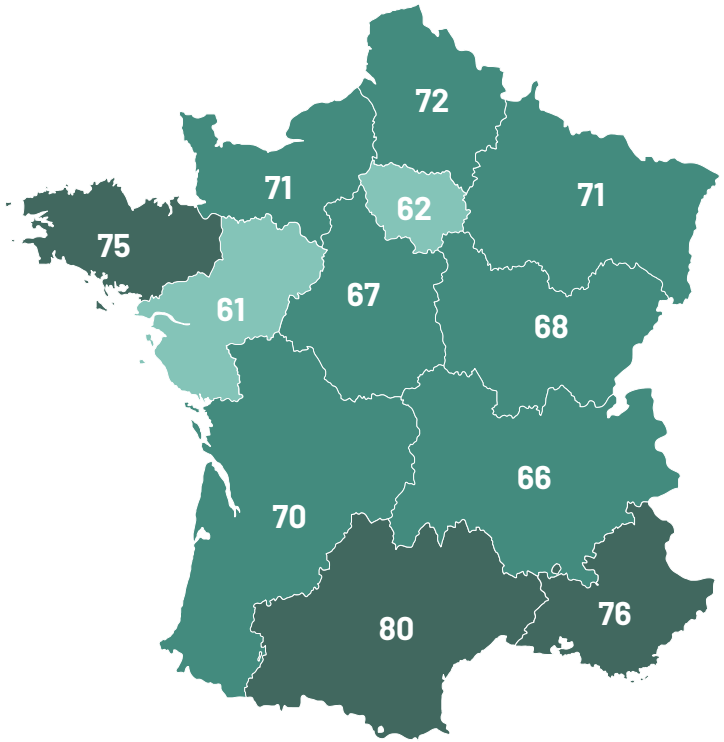


« Les prix sont abordables », selon le niveau de vie

% Oui



« Les prix sont abordables », selon la région

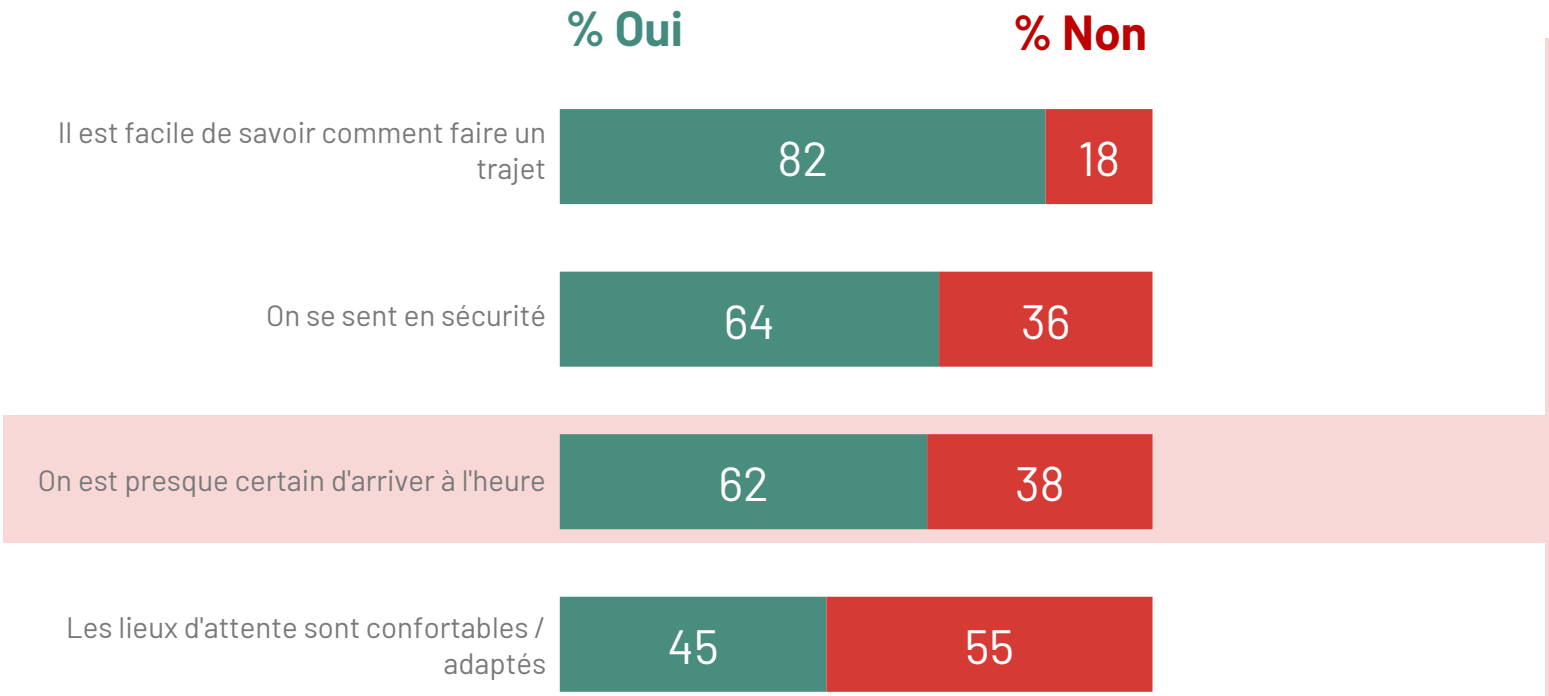


BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

L'expérience utilisateur des transports en commun

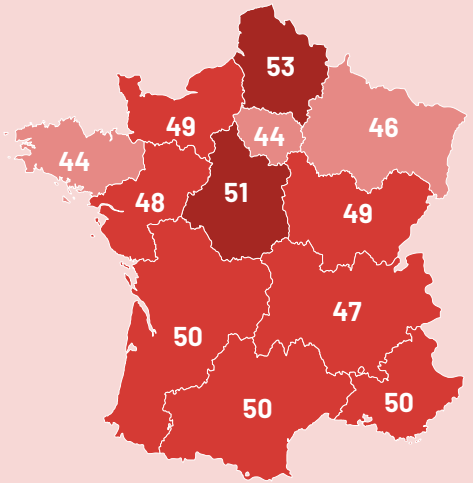
Les usagers des transports en commun les jugent faciles à utiliser, mais trois faiblesses apparaissent : des lieux d'attente inadaptés (pour une majorité), un sentiment d'insécurité, et une fiabilité horaire insuffisante, surtout en banlieue et dans le périurbain.

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



% N'étant pas certains d'arriver à l'heure selon la densité de son territoire

Grande métropole	Métropole moyenne	Banlieue	Périubain dense	Périurbain peu dense	Rural
33	34	41	43	43	38

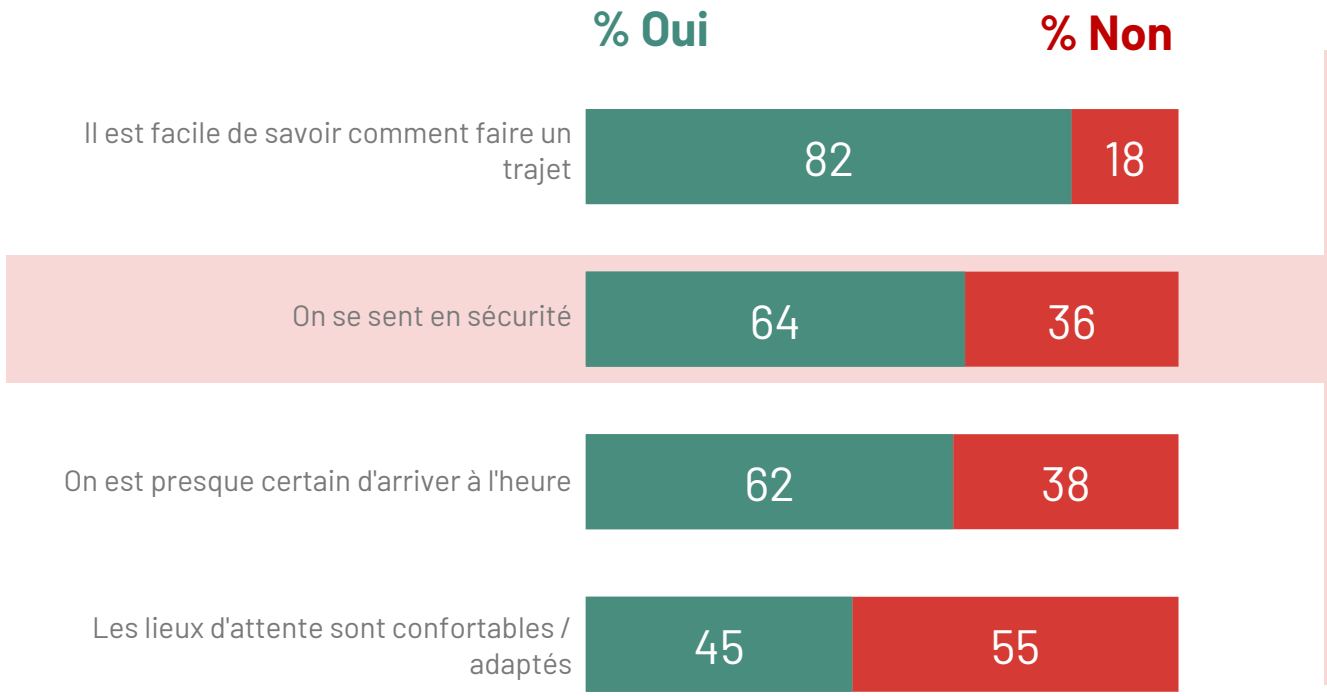


BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

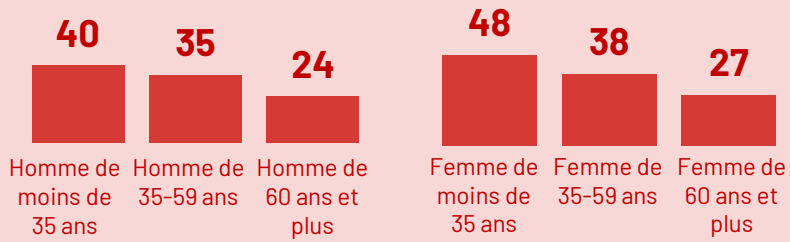
L'expérience utilisateur des transports en commun

Le sentiment d'insécurité est particulièrement marqué chez les jeunes (particulièrement les jeunes femmes), et les Franciliens.

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



% Ne se sentant pas en sécurité selon l'âge croisé par sexe



En résumé

L’utilisation des transports en commun est avant tout motivée par leur praticité, et dans une moindre mesure par leur prix et leur impact environnemental. Jugés abordables et moins onéreux que la voiture par la plupart des usagers, ils sont également perçus comme faciles à utiliser.

Plusieurs reproches ternissent toutefois ce tableau : des infrastructures d'attente jugées inadaptées, un sentiment d’insécurité répandu chez les jeunes femmes et une ponctualité critiquée en périphérie.



FOCUS SUR LA MARCHE

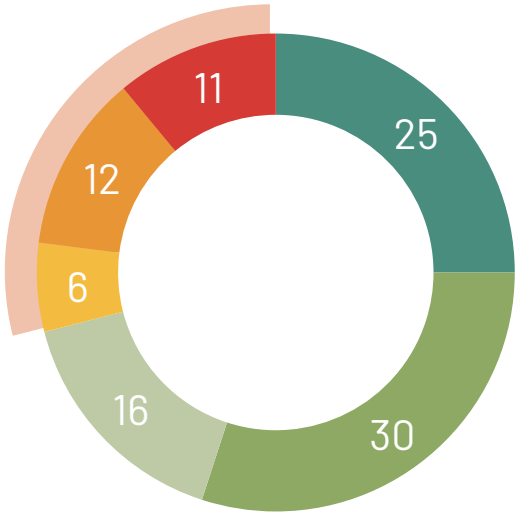


Les déplacements à pied d'au moins 15 minutes

Près de trois Français sur dix marchent moins d'une fois par semaine, ceux qui se déplacent en voiture et/ou habitent en zone rurale sont les plus concernés

Question : En ordre de grandeur et pour vos déplacements du quotidien, vous marchez chaque semaine ...
Base : A tous

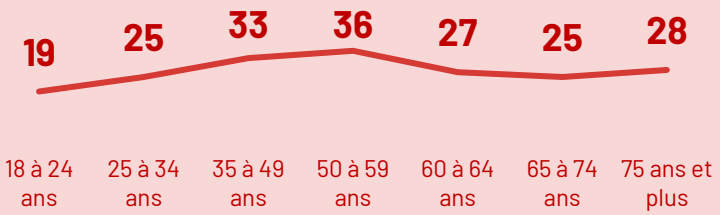
Moins d'une fois par semaine : 29%



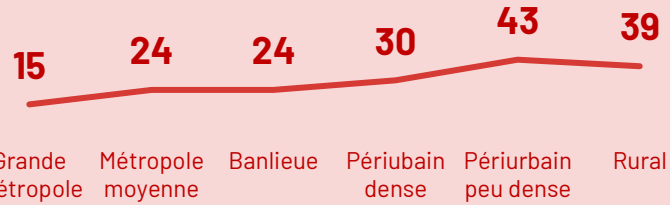
Tous les jours ou presque | Plusieurs fois par semaine | Environ une fois par semaine | Environ une fois par mois | Moins souvent | Jamais

% Moins d'une fois par semaine

Selon l'âge



Selon le type de territoire



Selon le niveau de vie



Selon le type de transports utilisé en mode principal



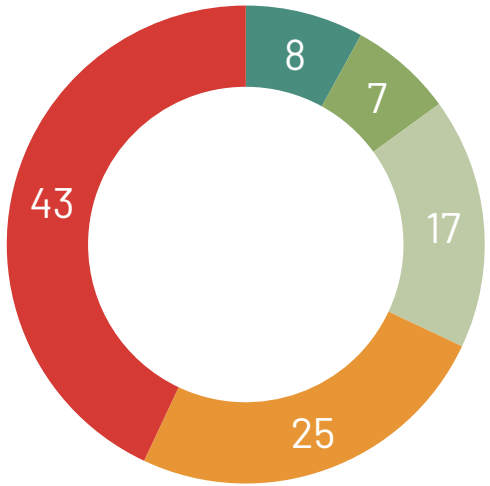
BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

La part de personnes marchant moins d'une heure par semaine

Ceux qui se déplacent principalement en voiture sont beaucoup plus susceptibles de marcher moins d'une heure par semaine que les autres.

Question : Pour vos déplacements du quotidien, vous arrive-t-il de marcher pour des trajets d'au moins 15 minutes (avec ou sans autre mode de transport) ?
Base : A tous

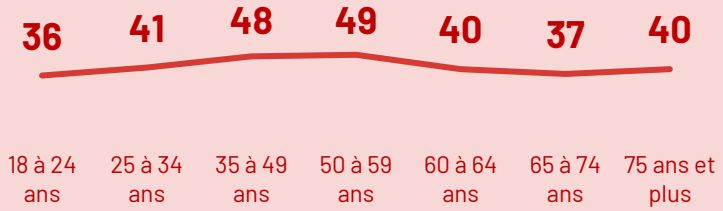
Moins d'une heure par semaine : 43%



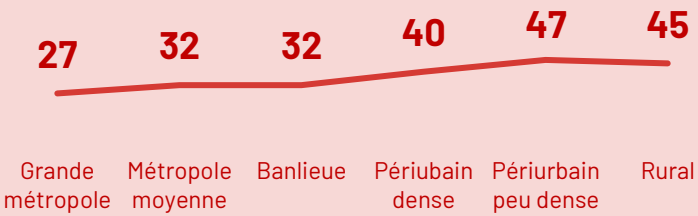
Plus de six heures | De quatre à six heures | De deux à quatre heures | D'une à deux heures | Moins d'une heure

% Moins d'une heure par semaine

Selon l'âge



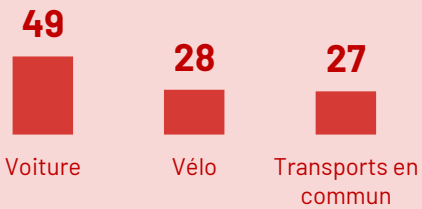
Selon le type de territoire



Selon le niveau de vie



Selon le type de transports utilisé en mode principal

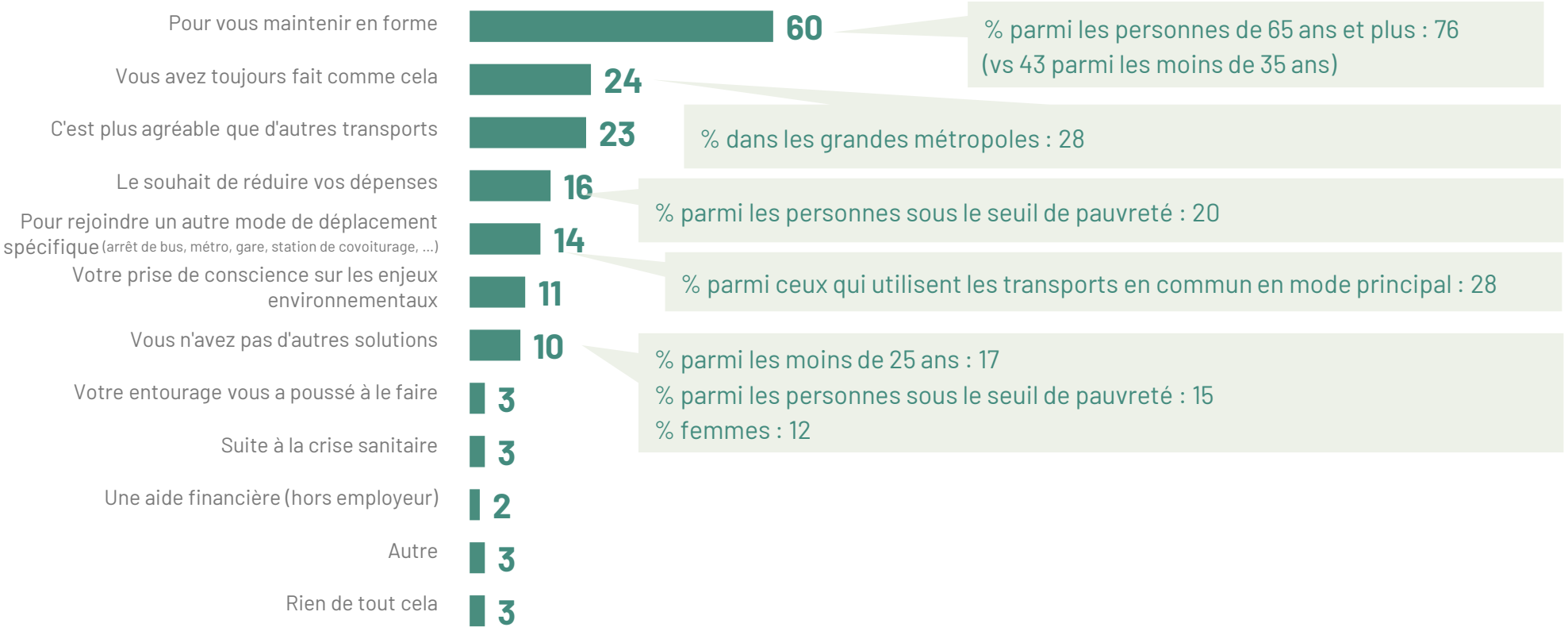


BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

Les raisons de marcher au moins une fois par semaine

Ceux qui se déplacent principalement en voiture sont beaucoup plus susceptibles de marcher moins d'une fois par semaine que les autres.

Question : En pensant à la marche pour vos déplacements de la vie de tous les jours, quels sont les deux éléments principaux qui vous ont incité à marcher pour ces déplacements du quotidien ? Plusieurs réponses possibles, total, supérieur à 100%
Base : A ceux qui marchent 15 minutes au moins une fois par semaine



En résumé

Près de 3 Français sur 10 marchent moins d'une fois par semaine pendant au moins 15 minutes. Les principaux concernés sont les automobilistes et les habitants des zones rurales, qui adoptent un mode de vie particulièrement sédentaire.

L'usage de la voiture est le facteur déterminant. Alors que la raison principale de marcher est de se maintenir en forme, notamment pour ¾ des seniors, les plus gros marcheurs sont ceux qui en ont un usage plus subi : les jeunes, les usagers des transports en commun et les personnes à faible revenus.



Partie 2
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

wimoov Groupe SOS

Ipsos bva

CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

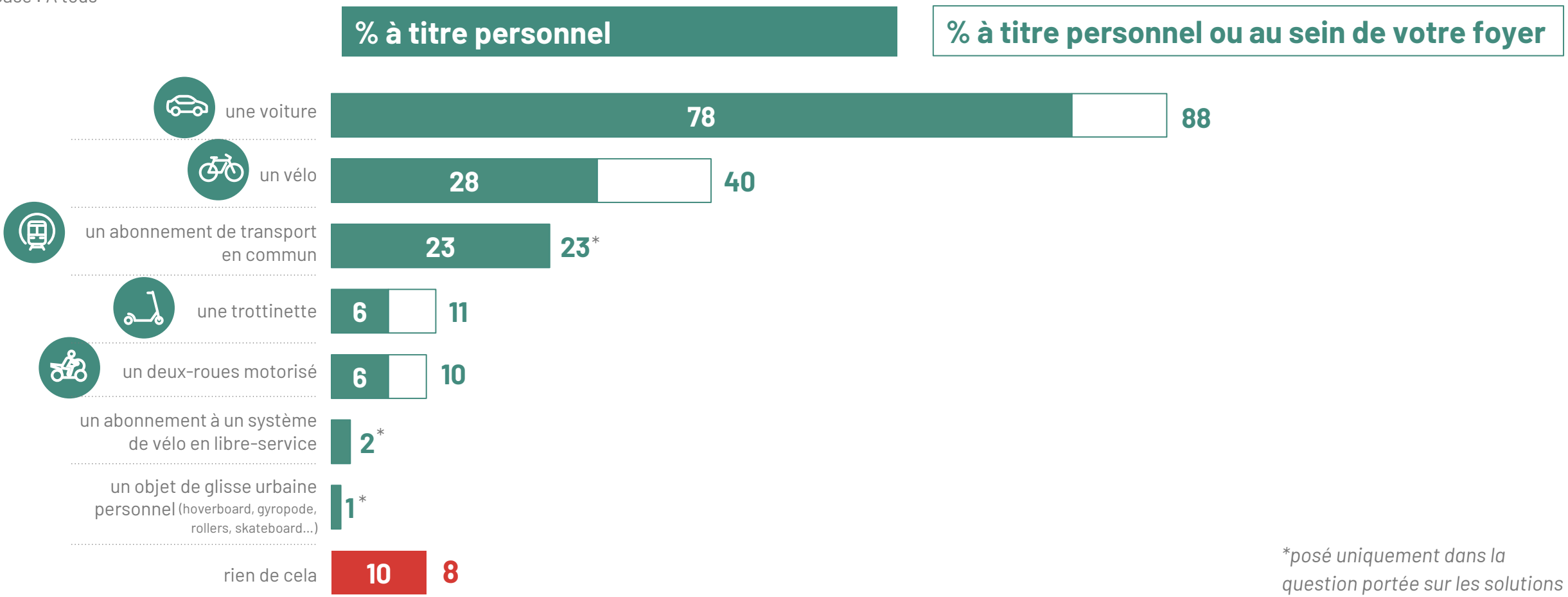
LES MOYENS À DISPOSITION DES FRANÇAIS POUR SE DÉPLACER



Moyens de transports possédés personnellement

Un Français sur dix déclare ne posséder aucun moyen de transport personnel et 8% n'en posséder aucun au sein de leur foyer.

Questions : A TITRE PERSONNEL, pour vos déplacements vous disposez de ... Véhicules de fonction ou de service inclus / Et en complément des solutions de transport que vous utilisez-vous-même, dispose-t-on au sein de votre foyer d'au moins de ...
Plusieurs réponses possibles total supérieur à 100%
Base : A tous

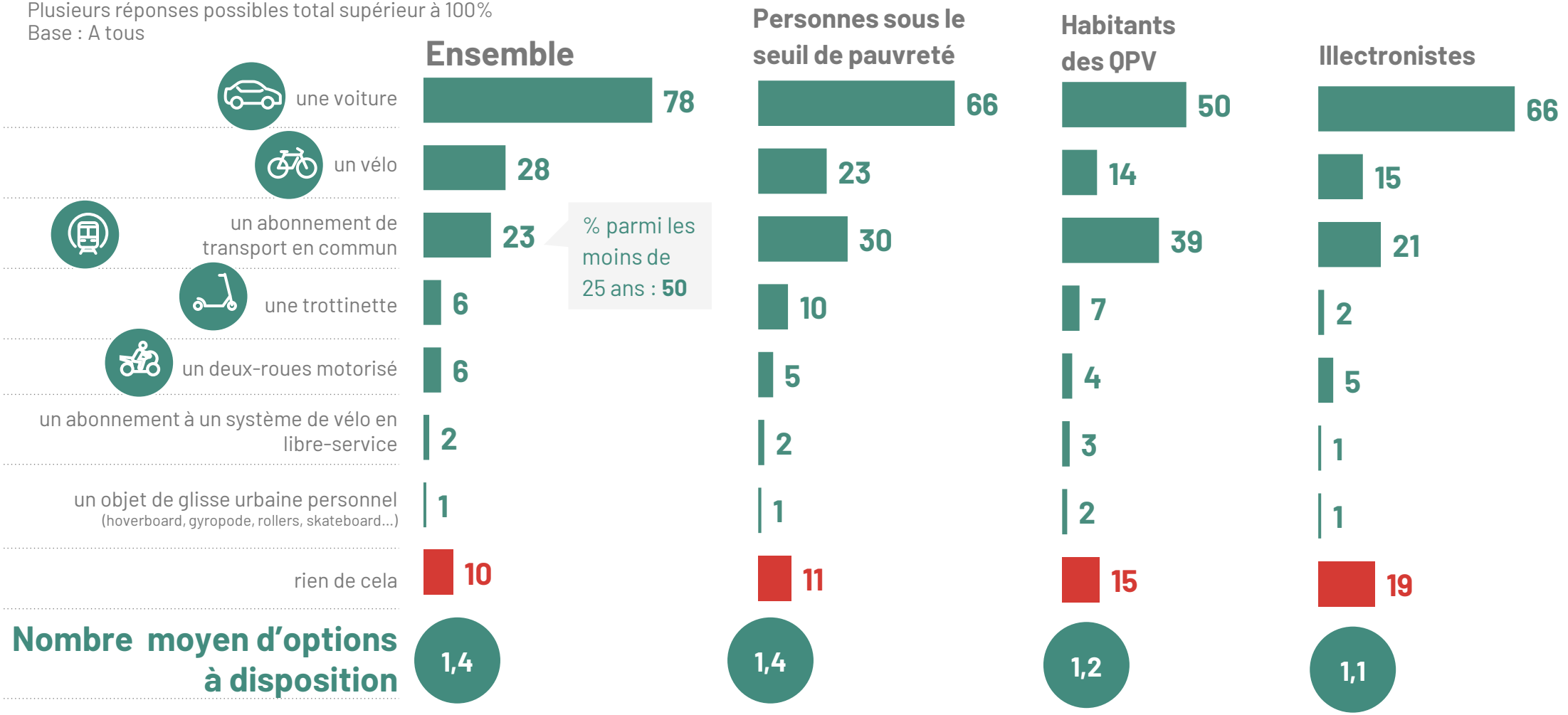


*posé uniquement dans la question portée sur les solutions personnelles à disposition

Moyens de transports possédés personnellement par les publics vulnérables

Deux populations sont particulièrement dépourvues de solution de transport personnelle : les personnes éloignées du numérique (souvent âgées et rurales) et les habitants des QPV (plutôt jeunes et urbaines). Quant aux personnes sous le seuil de pauvreté, elles disposent de moins de voiture(s) en moyenne, tout en possédant généralement une alternative.

Questions : A TITRE PERSONNEL, pour vos déplacements vous disposez de ... Véhicules de fonction ou de service inclus
Plusieurs réponses possibles total supérieur à 100%
Base : A tous



Moyens de transports possédés personnellement par les publics vulnérables

Parmi les 10 % de Français ne disposant d'aucune solution de transport, les seniors de plus de 65 ans sont surreprésentés, ainsi que les personnes ne possédant par le permis de conduire.

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

Focus sur les **10%**

qui ne disposent personnellement d'aucune solution de transport

% « Rien de cela » selon le niveau de vie



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

% « Rien de cela » selon l'âge



18 à 24 ans | 25 à 34 ans | 35 à 49 ans | 50 à 59 ans | 60 à 64 ans | 65 à 74 ans | 75 ans et plus

% « Rien de cela » selon le territoire



Grande métropole | Métropole moyenne | Banlieue | Périurbain dense | Périurbain peu dense | Rural

% « Rien de cela » selon le profil :

% parmi les femmes : 10
(soit autant que parmi les hommes)

% parmi les demandeurs d'emploi : 12

% parmi ceux qui n'ont pas le permis: 21

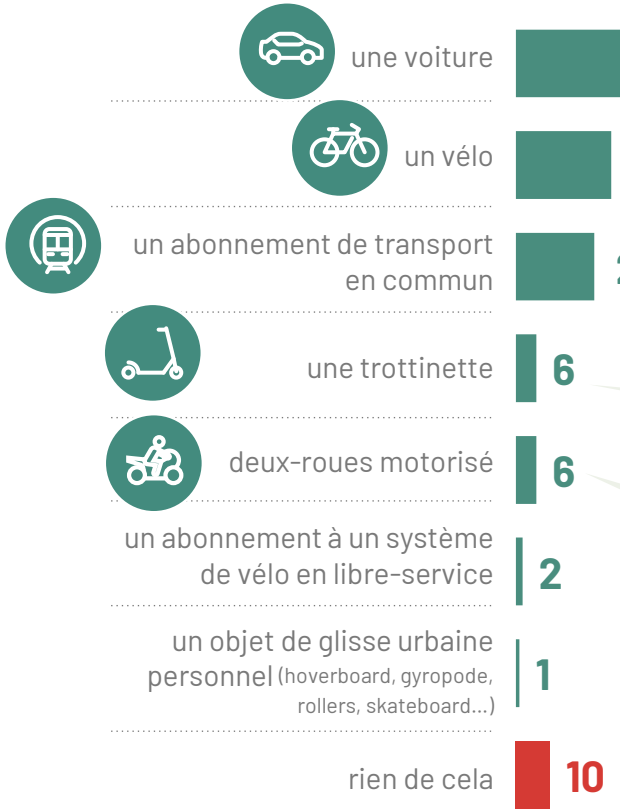
BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

La place de l'électrique dans les véhicules possédés

Les mobilités électriques restent peu répandues, malgré une utilisation en hausse. Au total, 15% de la population possède au moins un véhicule 100% électrique, le plus souvent un vélo. Si les voitures électriques demeurent rares et peinent à se développer, la part des voitures hybrides augmente sensiblement.

Questions : A TITRE PERSONNEL, pour vos déplacements vous disposez de ... Véhicules de fonction ou de service inclus
Plusieurs réponses possibles total supérieur à 100%
Base : A tous

% à titre personnel



Voiture(s) essence : **38***
Voiture(s) diesel :**34**
Voiture(s) hybride(s) : 10 (↗+5 points vs 2024)
Voiture(s) électrique(s) : 4 (↗ +1 point vs 2024)
Voiture sans permis : <0,5%

Vélo(s) classique(s) : **23**
Vélo(s) électrique(s): 7 (↗3 points vs 2024)

Trottinette(s) électrique(s) : **5** (↗+1 point vs 2024)
Trottinette(s) classique(s) : **2**

Moto(s) : **4**
Scooter(s): **2**
... dont deux-roues électrique(s) : 1 (↗+1 point vs 2024)



15% ont au moins un véhicule électrique

(voitures électriques hors voiture hybrides, deux-roues motorisés électriques, vélo électriques et trottinettes électriques)

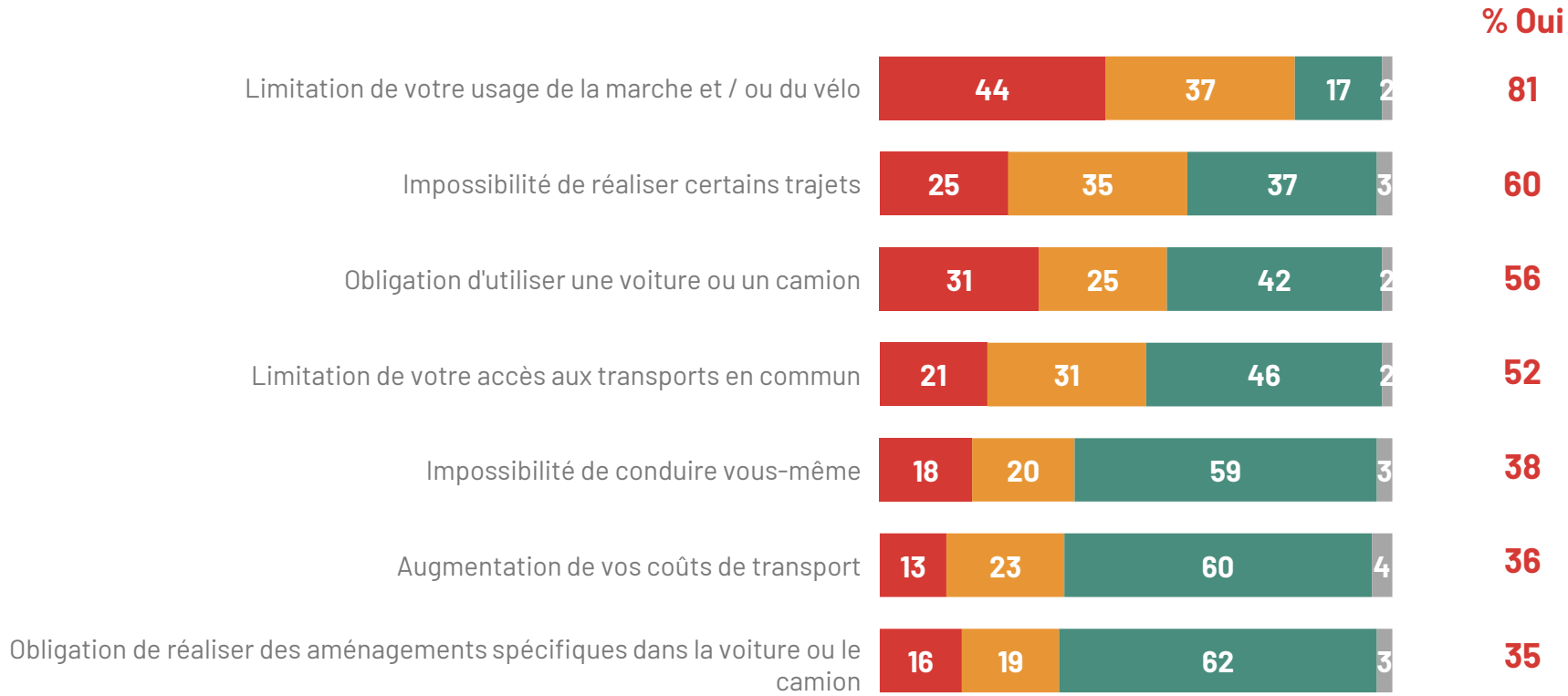
Foyers avec un niveau de vie supérieur à 2300€ mensuels nets : **18**

**Note de lecture : 38% des personnes résidant en France métropolitaine possèdent une voiture thermique personnelle*

Impact de la situation de handicap sur les options de déplacement

Le handicap moteur impacte massivement les options de déplacement, mais aussi dans de nombreux cas le coût des déplacements. 1 personne sur 2 a un accès limité aux transports en commun.

Question : Votre situation de handicap impacte-t-elle vos options de déplacement de la manière suivante ...
Base : A ceux qui sont en situation de handicap moteur



- Au moins un impact : **91**
- Au moins un impact significatif : **63**
- Plusieurs impacts : **79**
- Plusieurs impacts significatifs : **44**

Oui, complétement | Oui, en partie | Non | Ne se prononce pas

En résumé

1 Français sur 10 n'a toujours pas accès à une solution de transport quelle qu'elle soit. Deux populations cumulent les difficultés : les personnes en fracture numérique (souvent âgées et rurales) et les habitants des QPV (plutôt jeunes et urbains). Les personnes sous le seuil de pauvreté possèdent moins de voitures, mais disposent généralement d'au moins une solution alternative.

Les mobilités électriques progressent mais restent marginales : 15% de la population possède un véhicule 100% électrique, le plus souvent un vélo. Contraste net : les voitures électriques stagnent, tandis que les hybrides gagnent sensiblement du terrain.



MODES DE TRANSPORTS UTILISÉS AU QUOTIDIEN

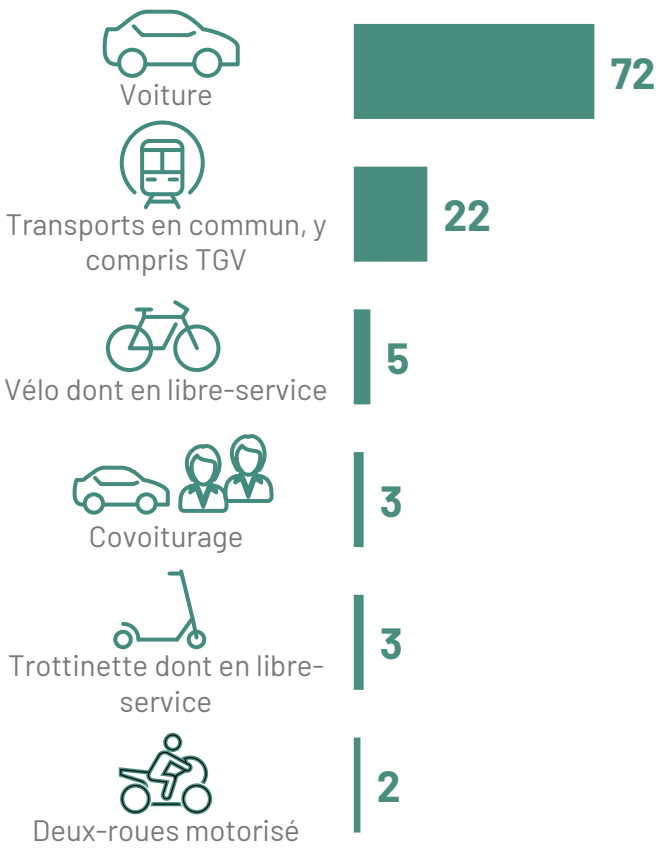


Modes de transports utilisés pour les déplacements du quotidien

Pour se déplacer au quotidien en France, la solution la plus utilisée reste -de très loin- la voiture. Les autres solutions sont généralement utilisées comme des alternatives occasionnelles. Les habitants de l'Ile-de-France font office d'exception.

Question : Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous pour VOS DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN ?
Plusieurs modes principaux et occasionnels possibles, total supérieur à 100%
Base : A tous

% utilisation en mode principal



Evolutions 2024-2026

Voiture — + 4
- % parmi ceux qui ont 65 ans et plus : **77**
- % parmi ceux qui habitent hors d'Île-de-France: **77** (vs 48 en Île-de-France)
- % parmi les employés et ouvriers : **75**

Transports en commun, y compris TGV — +1
- % parmi ceux qui ont 18 à 29 ans : **43**
- % parmi les cadres et prof. intermédiaires: **26**

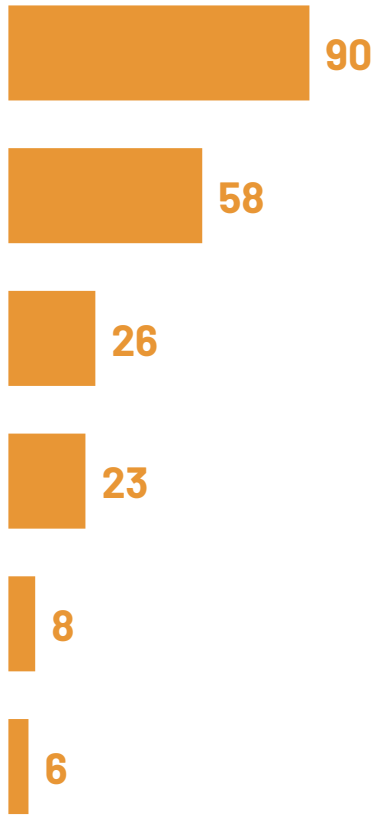
Vélo dont en libre-service — -2
- % parmi ceux qui ont 18 à 29 ans : **8**
- % parmi les hommes : **7**

Covoiturage — -1
- % parmi ceux qui ont 18 à 29 ans : **9**
- % parmi les professions indépendantes : **7**
- % parmi ceux qui ont un niveau de vie de moins de 800 euros par mois net : **7**

Trottinette dont en libre-service — +1
- % parmi ceux qui ont 18 à 29 ans : **9**

Deux-roues motorisé — =

% utilisation en mode principal ou en mode occasionnel



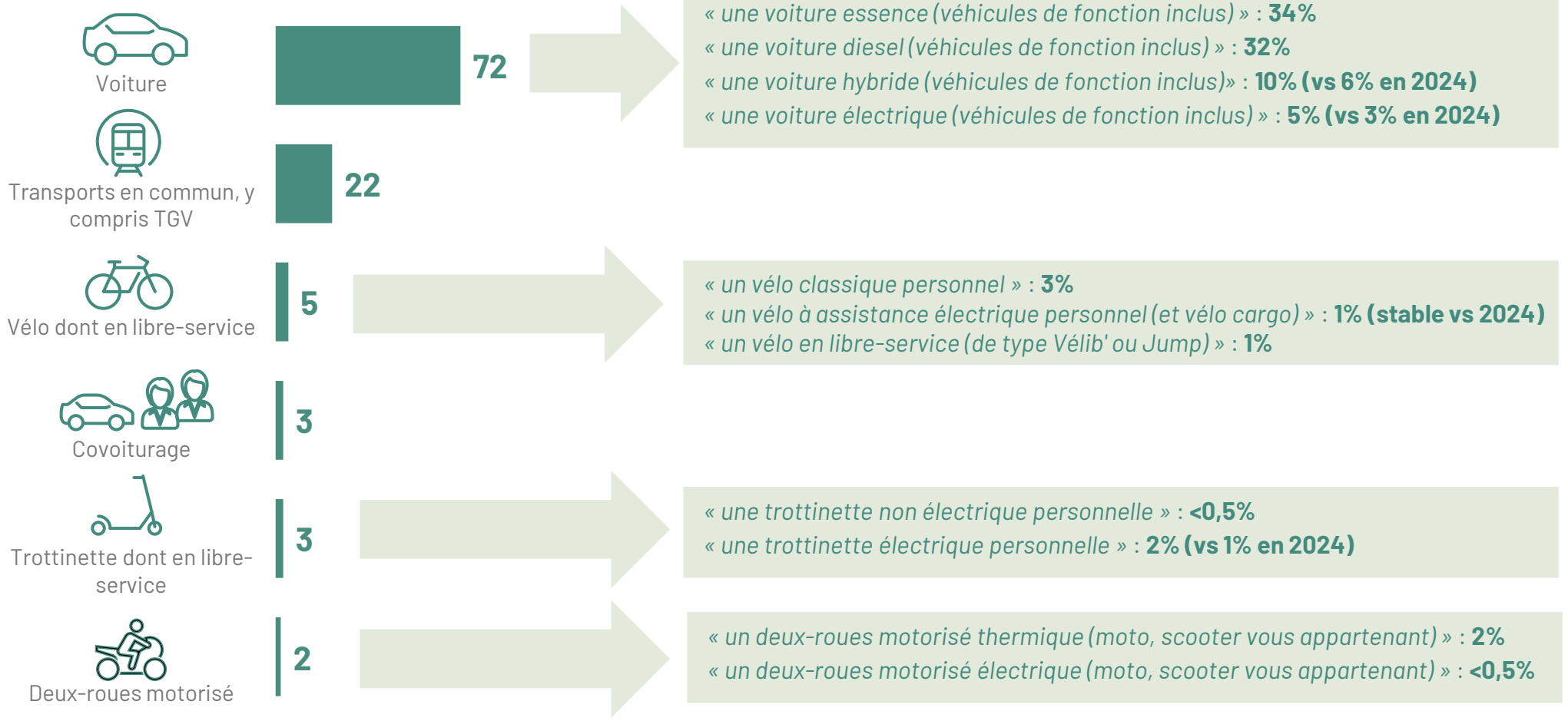
BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien — wimoov Groupe SOS — Ipsos bva — CESI École d'ingénieurs

Modes de transports utilisés pour les déplacements du quotidien – détail du type de véhicule

Bien qu'elle ait progressé, la part de l'hybride et de l'électrique dans les déplacements du quotidien reste assez confidentielle.

Question : Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous pour VOS DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN ?
Plusieurs modes principaux et occasionnels possibles, total supérieur à 100%
Base : A tous

% utilisation en mode principal

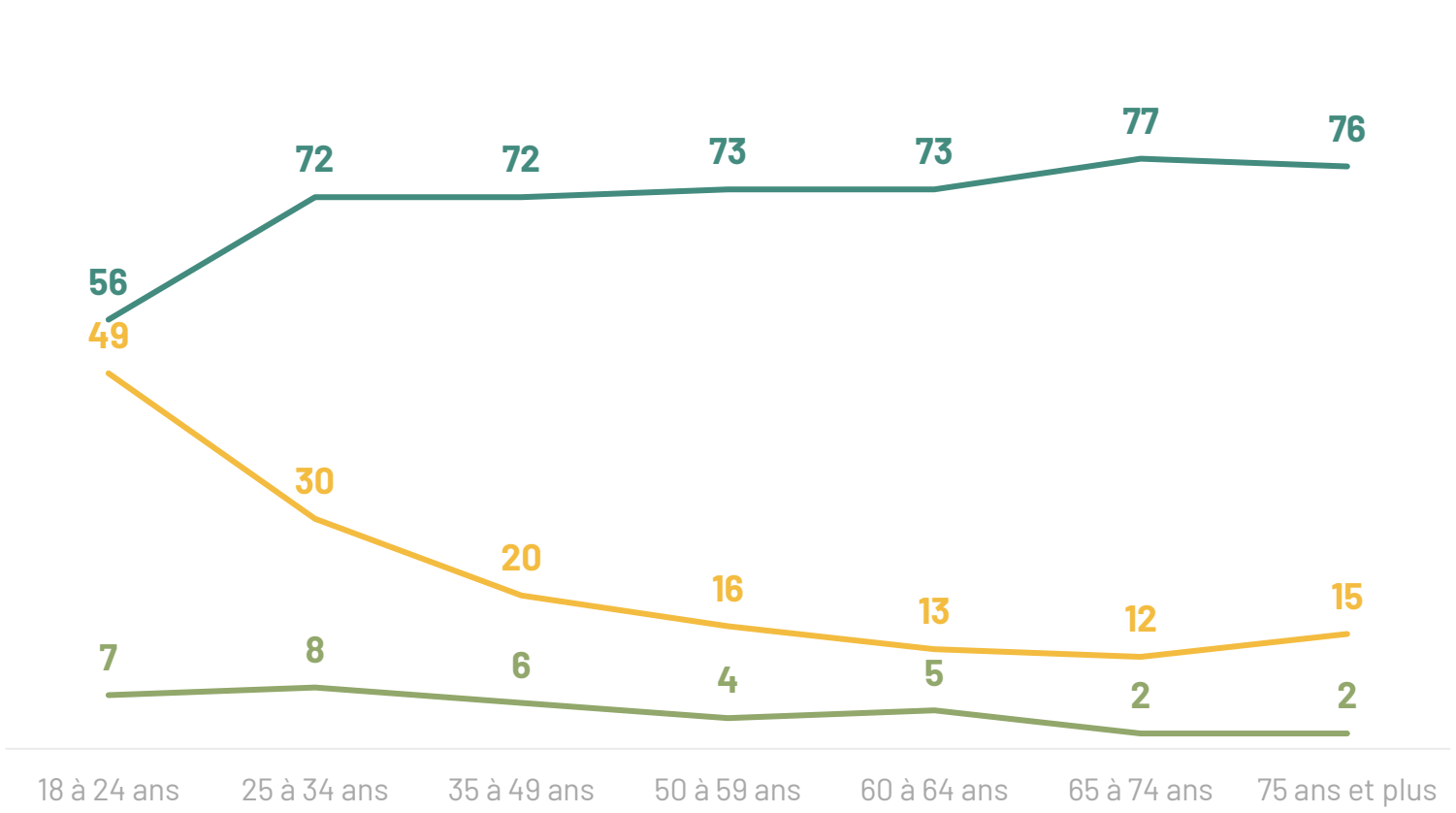


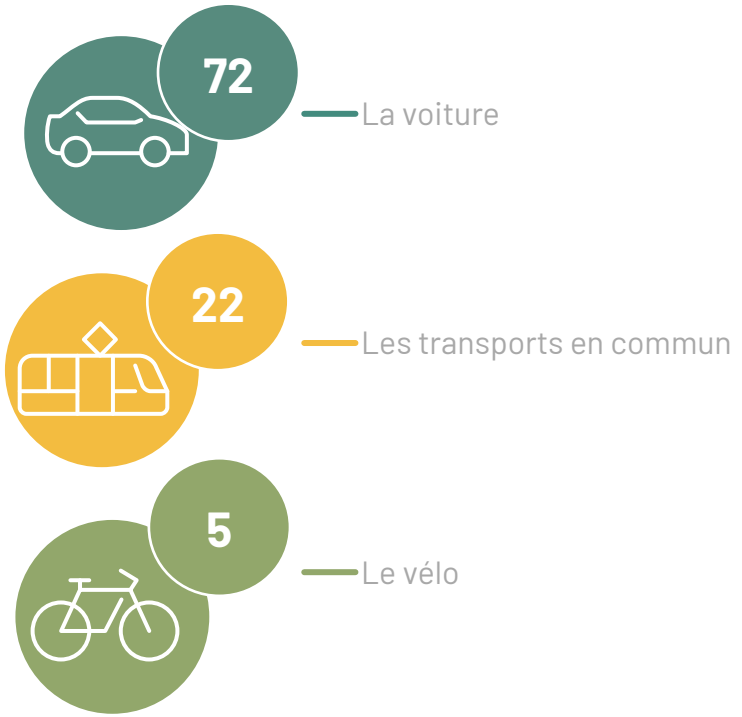
Modes de transports utilisés pour les déplacements du quotidien, selon l'âge

Quelle que soit la tranche d'âge, la voiture est le mode de transport principal le plus utilisé. Toutefois, les 18-25 ans l'utilisent beaucoup moins que la moyenne et se reportent en grande partie sur les transports en commun.

Question : Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous pour VOS DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN ?
Base : A tous

% mode utilisé en mode principal selon l'âge



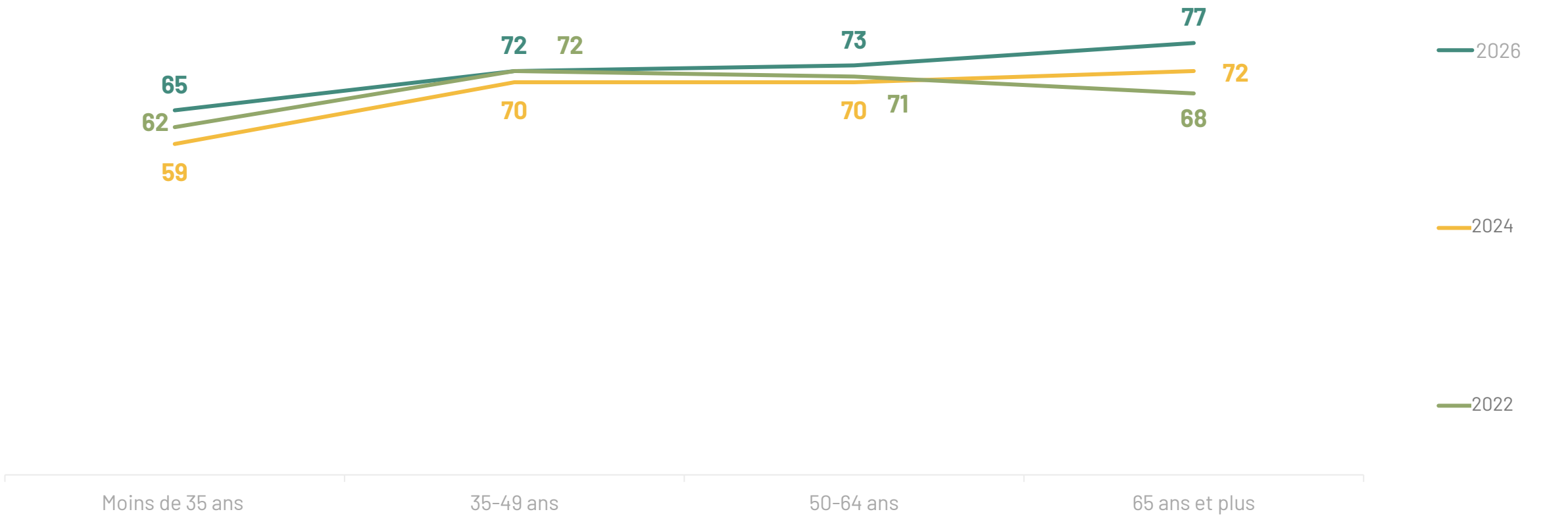


Utilisation de la voiture pour les déplacements du quotidien, selon l'âge

L'utilisation de la voiture en mode principal augmente dans l'ensemble des catégories d'âge, mais particulièrement chez les seniors, creusant l'écart entre les générations.

Question : Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous pour VOS DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN ?
Base : A tous

% voiture utilisée en mode principal selon l'âge

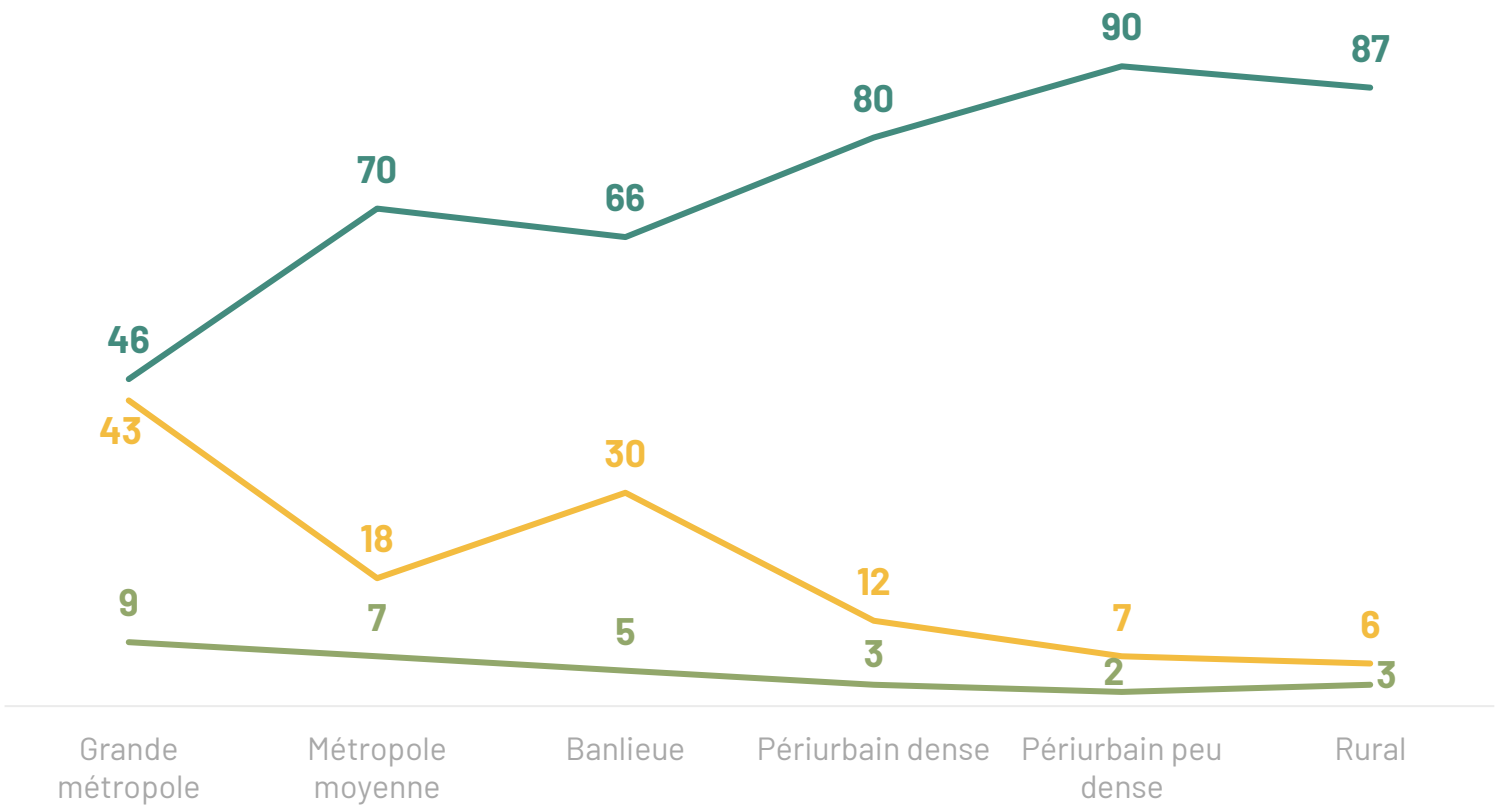


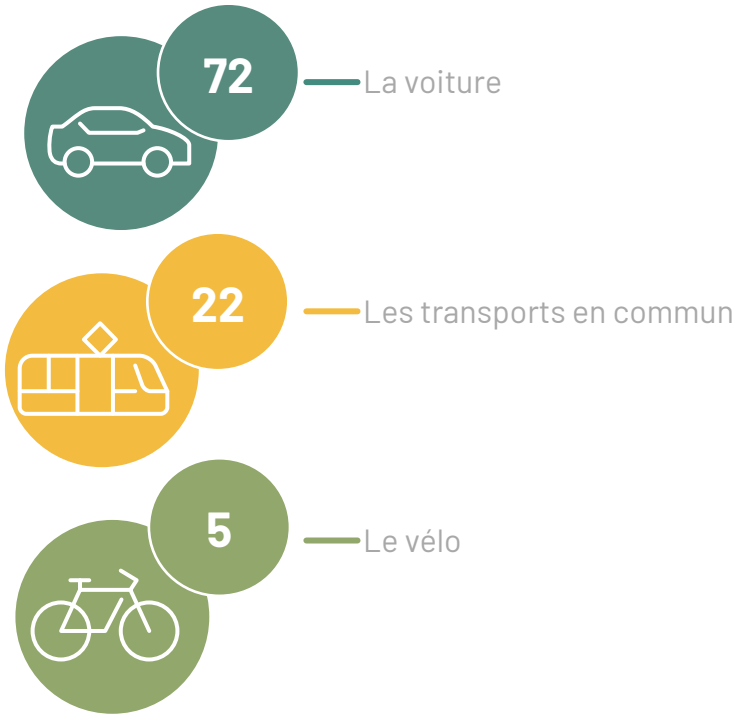
Modes de transports utilisés pour les déplacements du quotidien, selon le type de territoire

Le mode de transport principal est très corrélé au type de territoire. Néanmoins, la voiture domine les usages y compris dans les grandes métropoles.

Question : Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous pour VOS DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN ?
Base : A tous

% mode utilisé en mode principal selon le type de territoire





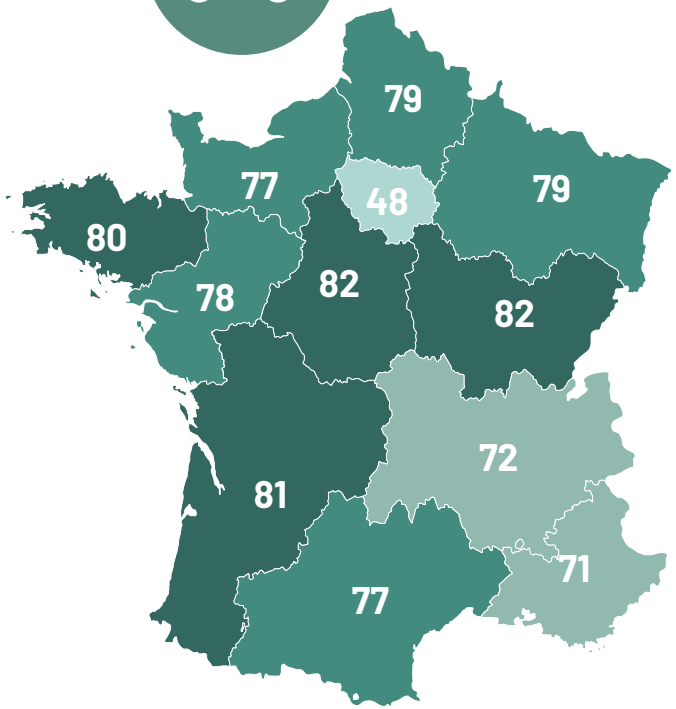
Modes de transports utilisés pour les déplacements selon la région

L'Ile-de-France est la seule région dans laquelle l'utilisation des transports en commun concurrence celle de la voiture.

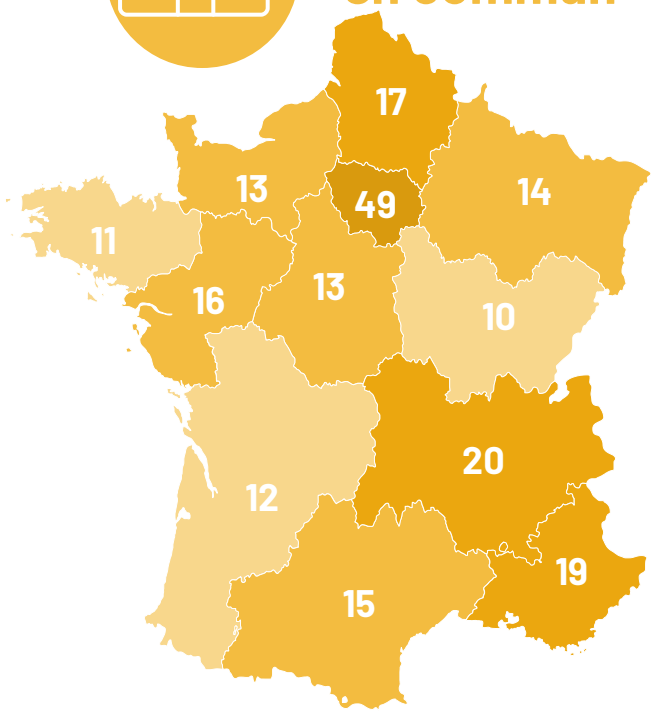
Question : Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous pour VOS DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN ?
Base : A tous

% mode utilisé en mode principal selon la région

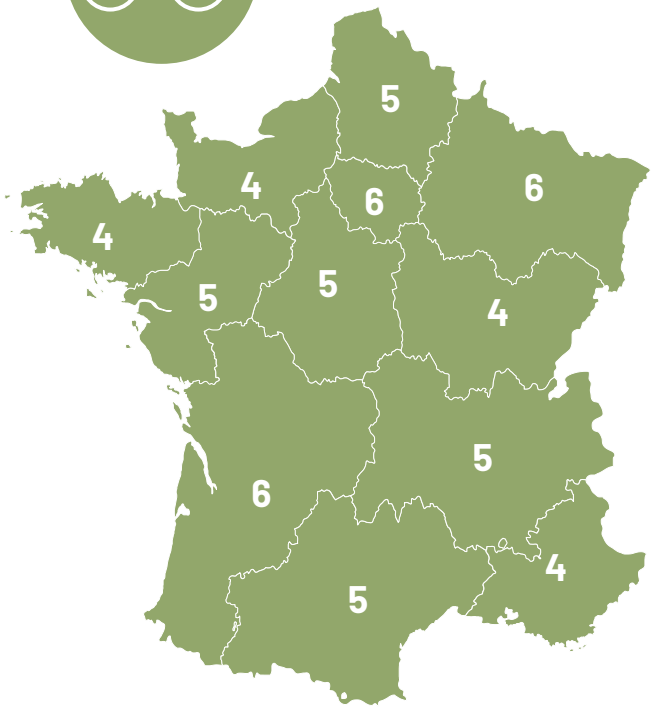
La voiture



Les transports en commun



Le vélo



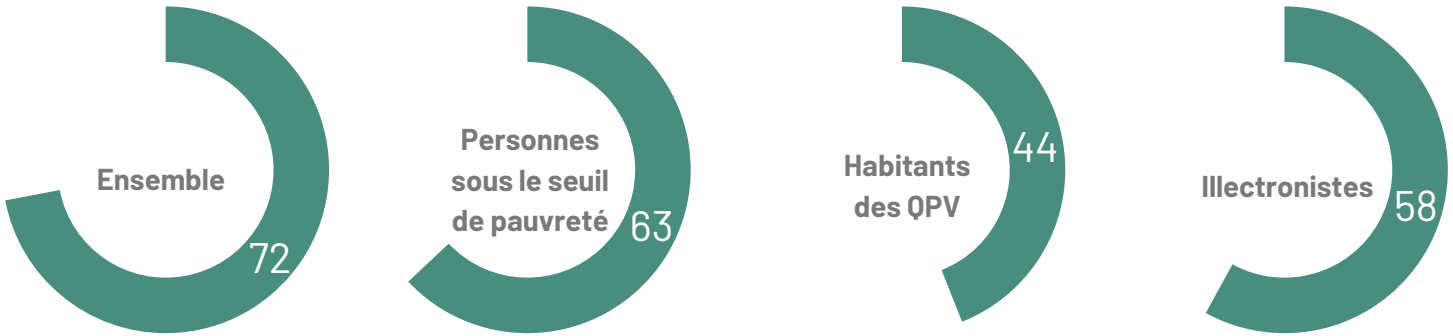
BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

Utilisation de la voiture par les populations les plus défavorisées

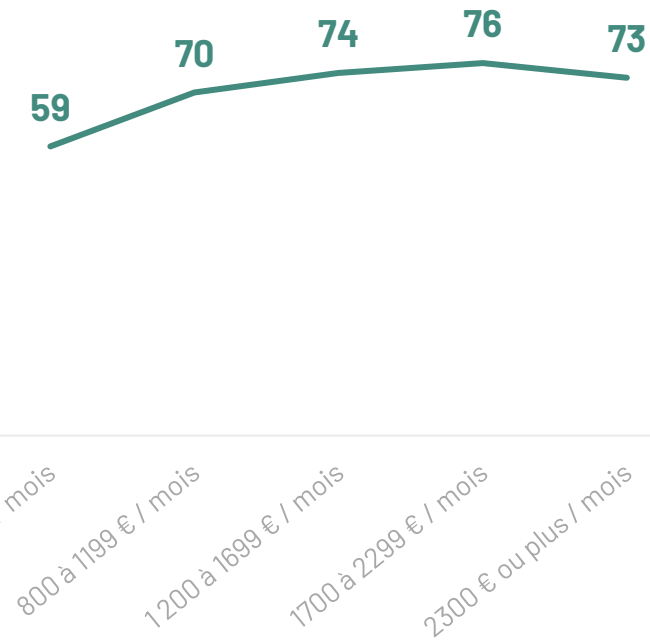
Les plus démunis, et en particulier les personnes vivant sous le seuil de pauvreté *(c'est-à-dire avec moins de 1073 euros pour une personne seule)* utilisent moins la voiture que la moyenne.

Question : Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous pour VOS DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN ?
Base : A tous

% Voiture, utilisée en mode principal, selon le profil



% Selon le niveau de vie



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

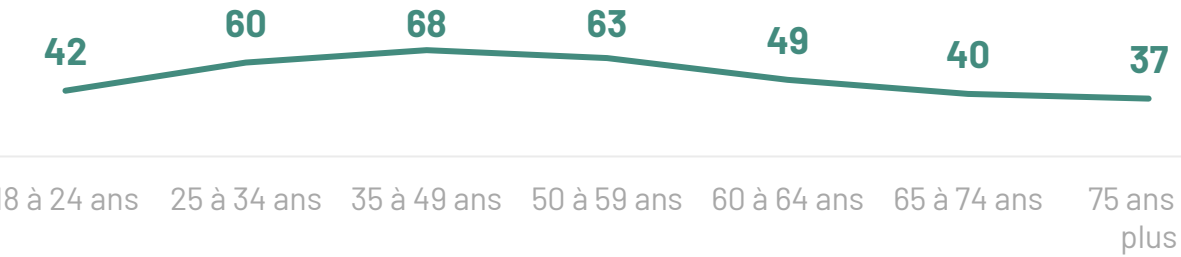
Parmi ceux qui utilisent la voiture pour leurs déplacements, une majorité l'utilise tous les jours ou presque. En détail, cette proportion est largement majoritaire chez les actifs, et minoritaire chez les inactifs et retraités. Elle est particulièrement forte parmi les ouvriers, en comparaison des cadres, ces derniers étant souvent plus urbains et pratiquant davantage le télétravail.

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

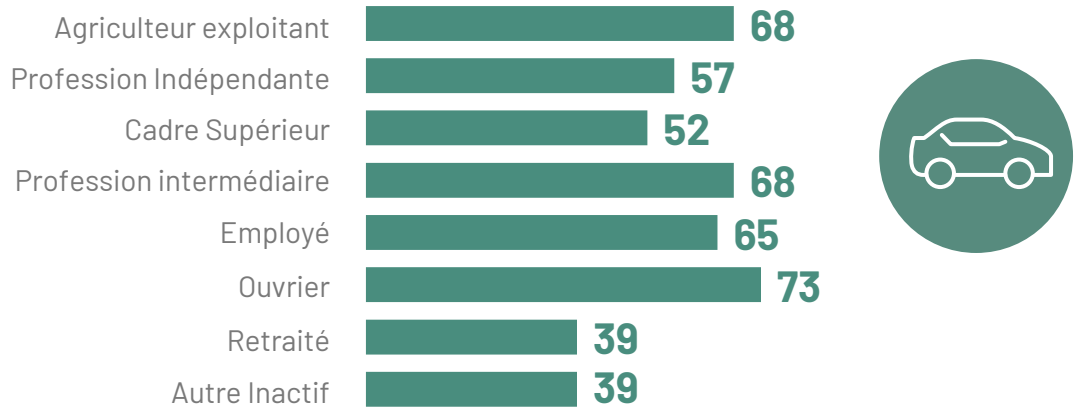
54%

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

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



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



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

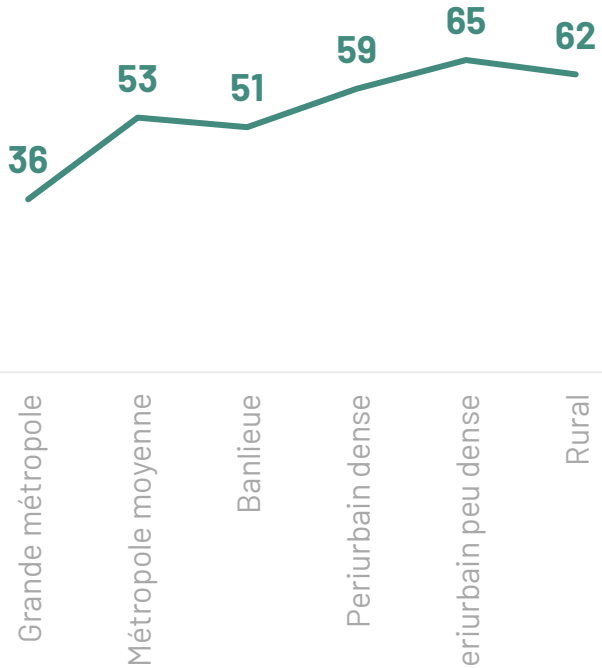
Parmi ceux qui utilisent la voiture pour leurs déplacements, une majorité l'utilise tous les jours ou presque. En détail, plus on s'éloigne des centres urbains, plus cette proportion augmente. Les grandes métropoles font figure d'exception.

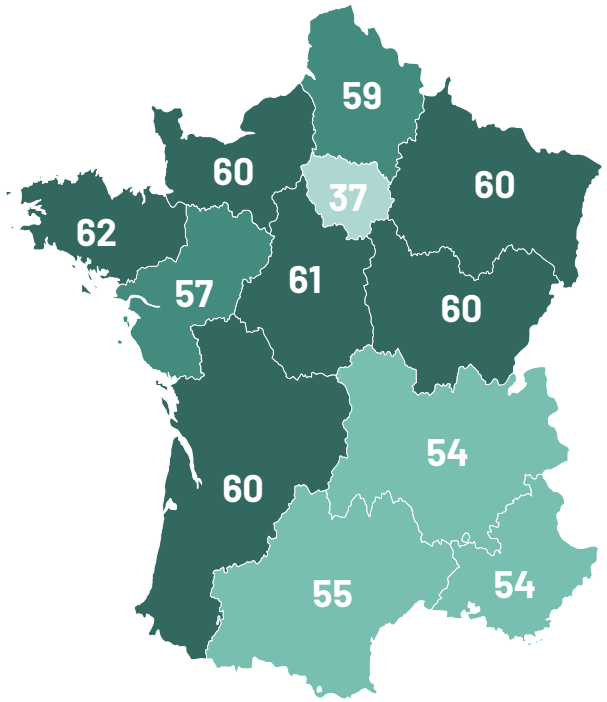
Question : Pour vos déplacements du quotidien, à quelle fréquence utilisez-vous ?
Base : A ceux qui utilisent une voiture, en mode principal ou occasionnel

54%

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

% « Tous les jours ou presque » selon le lieu de vie



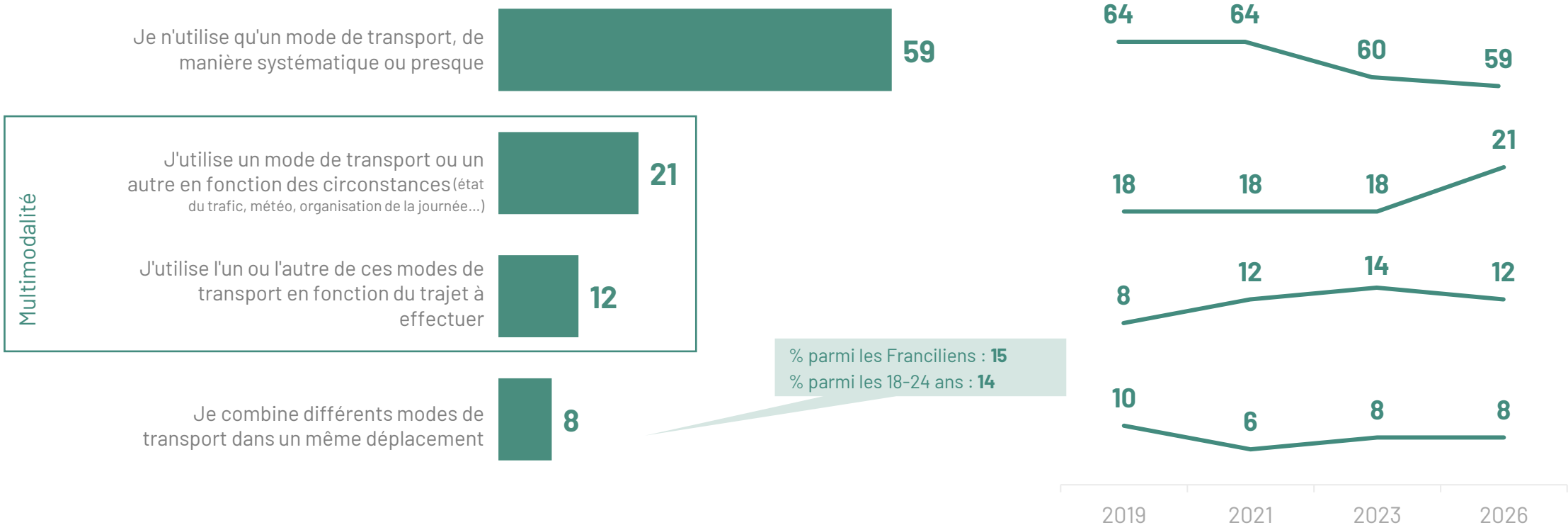


BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

Déplacements multimodaux et intermodaux

Si un peu moins d'une personne sur dix combine différents modes de transports dans un même déplacement du quotidien (intermodalité), la monomodalité est en baisse depuis 2019 au profit d'une multimodalité pratiquée en fonction des circonstances ou des trajets.

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

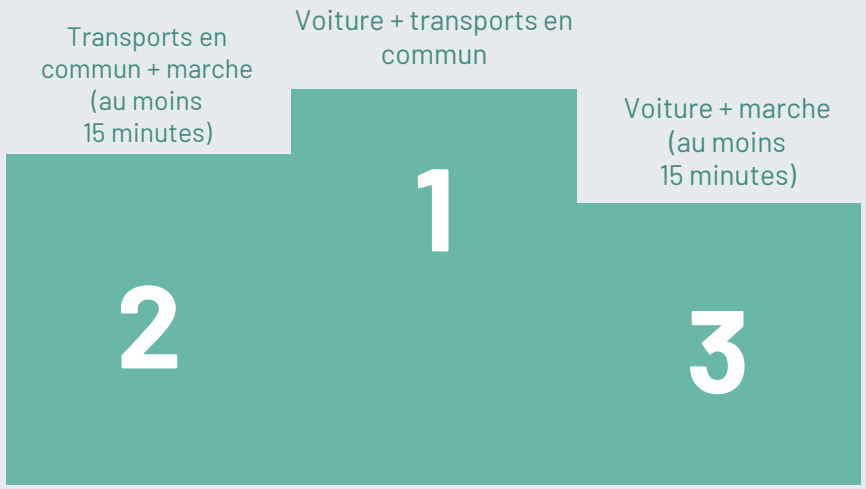


Déplacements intermodaux – détail

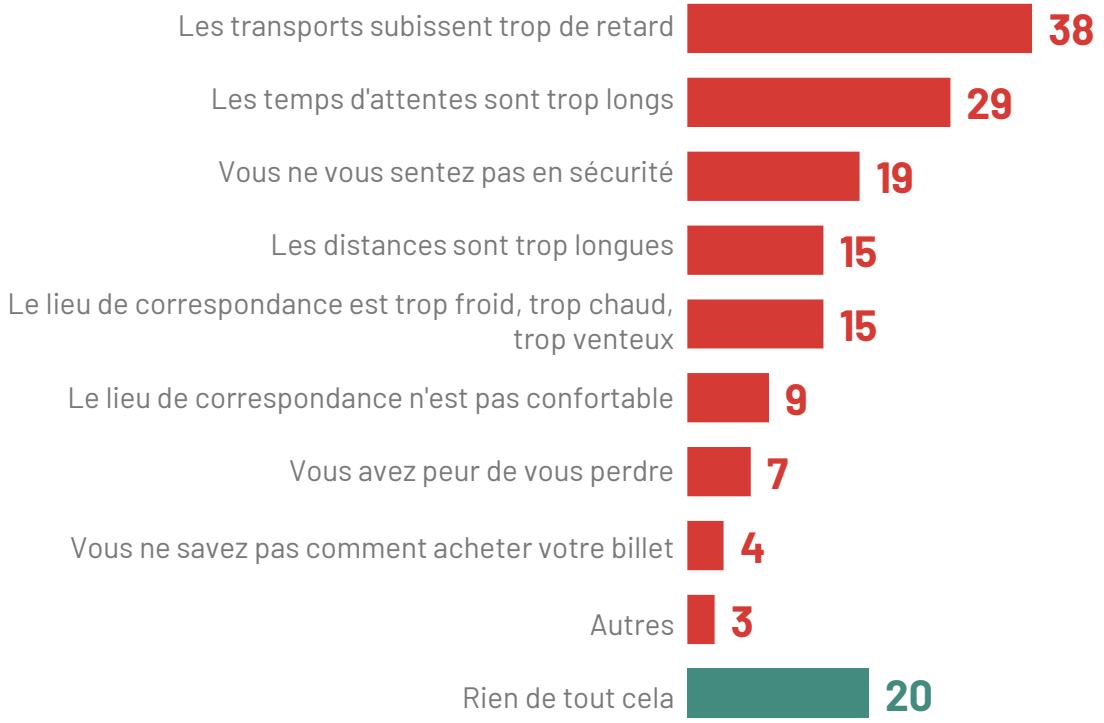
Ceux qui combinent plusieurs modes de transports combinent principalement la voiture avec les transports en commun.

TOP 3 DES COMBINAISONS INTERMODALES

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



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



En résumé

La France roule en voiture : c'est le mode de déplacement dominant au quotidien, toutes catégories confondues, y compris dans les grandes métropoles.

Seuls les jeunes de 18-25 ans et les habitants de l'Île-de-France s'en détachent partiellement, en utilisant davantage les transports en commun.

Si on observe un léger regain d'utilisation des transports en commun à partir de 75 ans, la voiture demeure très utilisée – et de plus en plus chaque année – parmi les seniors.

Quant aux plus précaires, ils subissent une double peine : moins motorisés et vivant dans des territoires où la voiture reste indispensable, ils doivent davantage composer avec les alternatives à leur disposition.



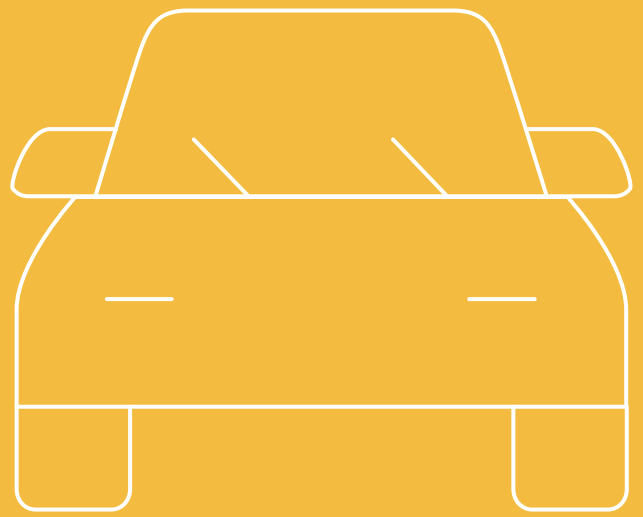
BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

wimoov Groupe SOS

Ipsos bva

CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

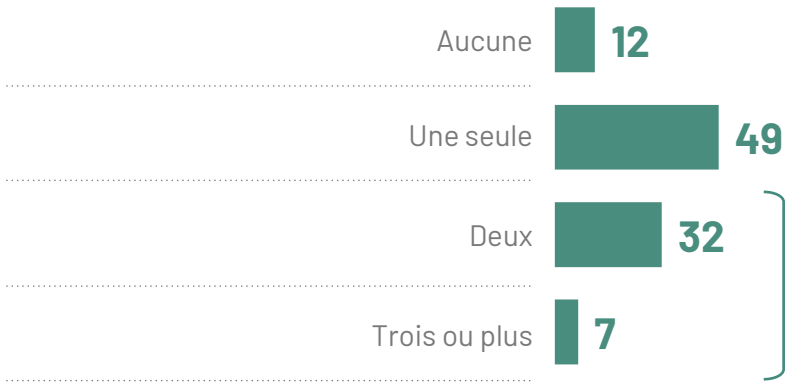
FOCUS SUR LA VOITURE



Voiture(s) possédées

Le nombre de voitures au sein du foyer augmente sensiblement avec le niveau de vie. Plus encore, l'ancienneté des véhicules y est fortement corrélée, les ménages modestes possédant généralement des voitures plus anciennes.

Question : Combien de voiture y a-t-il au sein de votre foyer ?
Base : A tous

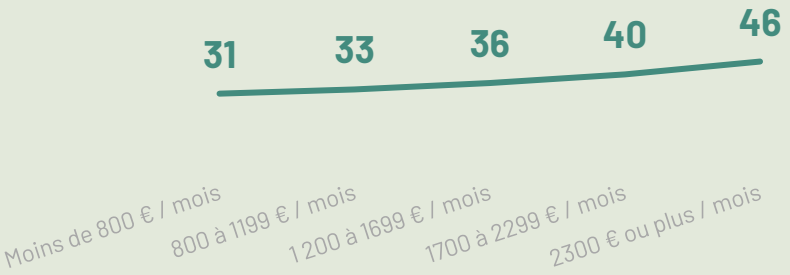


39% **des Français ont plusieurs voitures au sein de leur foyer**

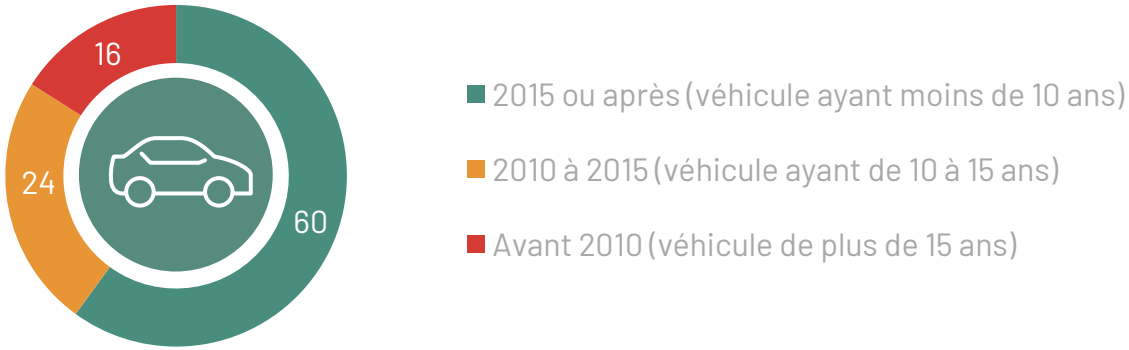
Plusieurs voitures :

48% dans les foyers composés d'au moins deux personnes
59% pour les couples avec enfants

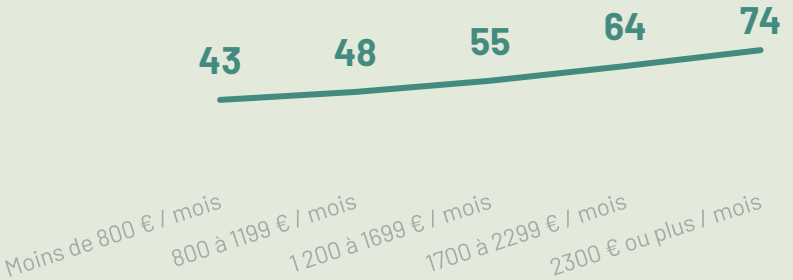
% Selon le niveau de vie



Question : Quand a eu lieu la mise en circulation de ce véhicule (l'année du modèle) ?
Base : A ceux qui disposent d'une voiture



Une voiture de 2015 ou plus récent, selon le niveau de vie

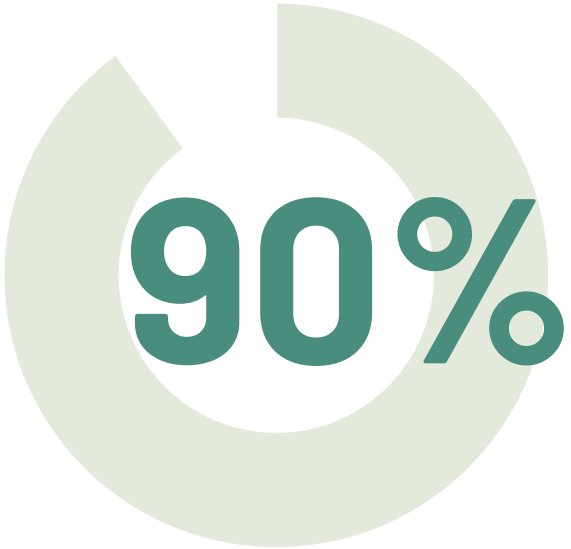


BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

Détention du permis de conduire

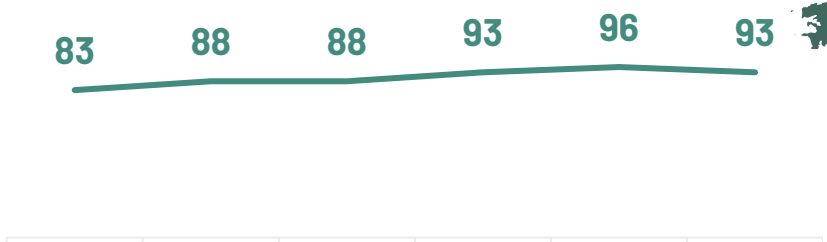
La détention du permis est en partie corrélée à la densité du territoire mais surtout à l'âge. Parmi les moins de 25 ans, plus d'un sur trois n'a pas son permis.

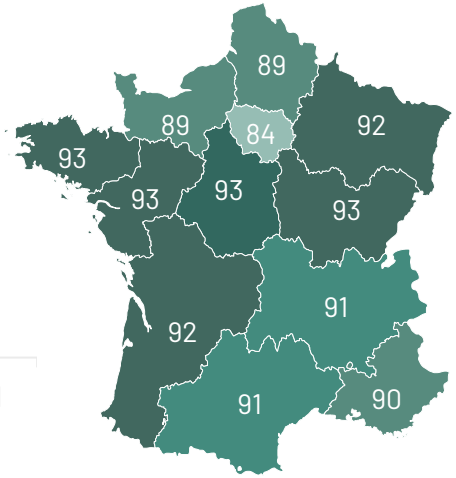
Question : Vous-même, disposez-vous du permis de conduire (permis B / voiture) ?
Base : A tous



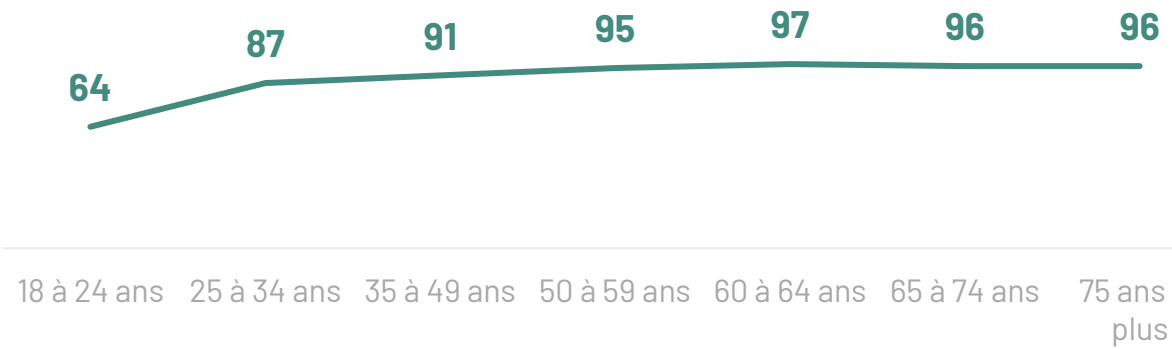
Des Français ont leur permis de conduire

% Selon le type de territoire





% Selon l'âge

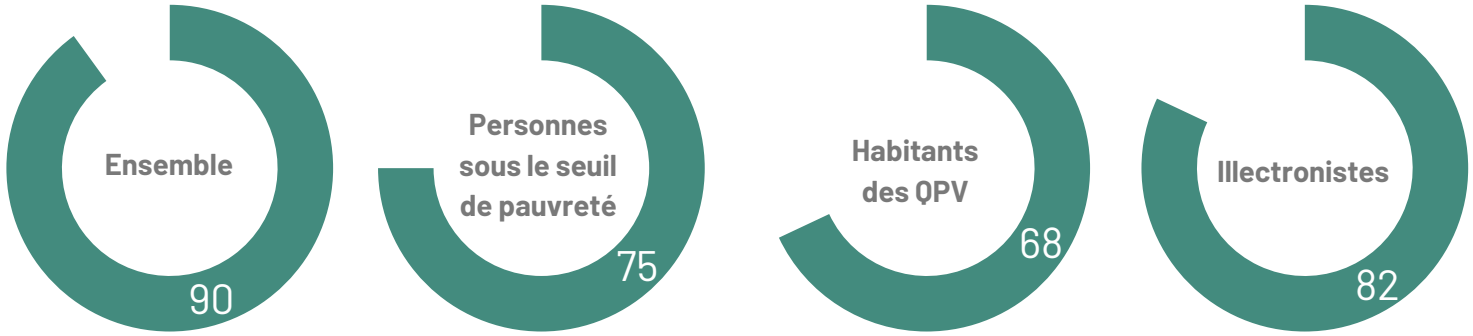


Détention du permis par les publics vulnérables

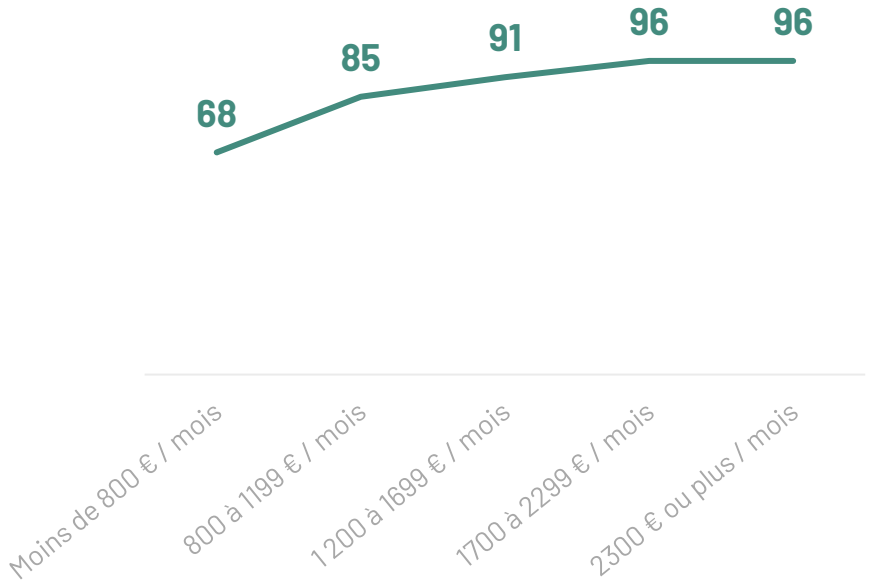
De fait, la détention du permis de conduire est très corrélée au niveau de vie. Son coût, auquel s'ajoutent l'achat, l'entretien, l'assurance et le carburant de la voiture, reste souvent prohibitif pour les plus modestes. Ces derniers risquent alors de s'enfermer dans un cercle vicieux : sans permis, moins d'opportunités d'emplois intéressants et donc moins de moyens pour financer le permis.

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

% Oui selon le profil



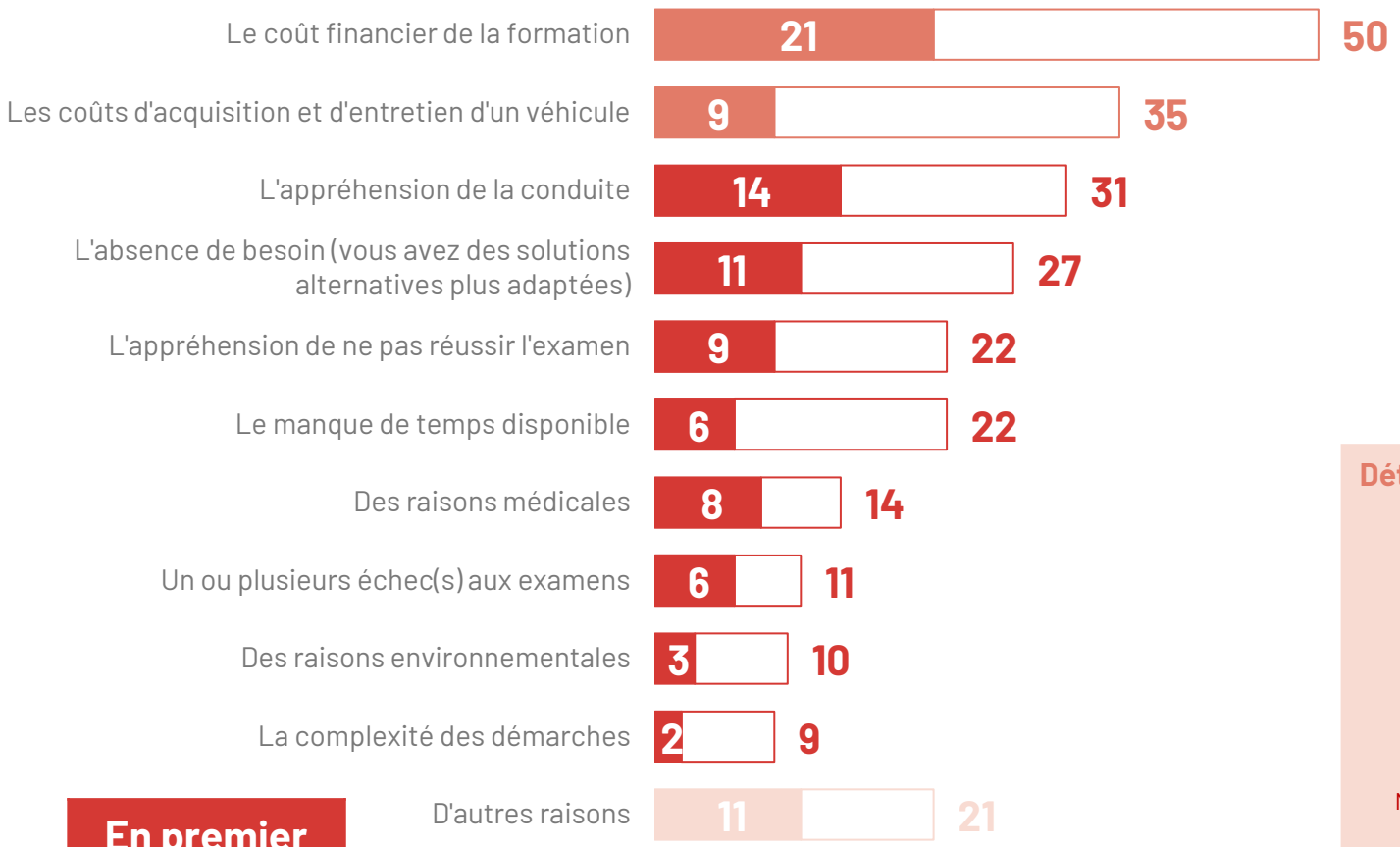
% Oui selon le niveau de vie



Principales raisons de ne pas avoir le permis

Les personnes sans permis de conduire évoquent principalement un frein économique lié au coût de la formation mais aussi à ceux d'acquisition et d'entretien d'un véhicule.

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%

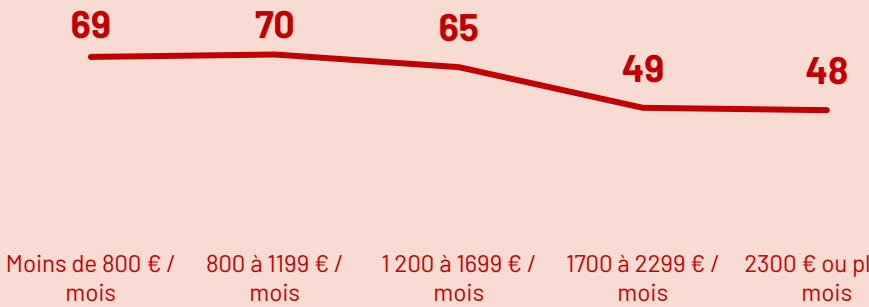


64% Citent au moins une raison liée aux coûts

69% parmi les moins de 35 ans

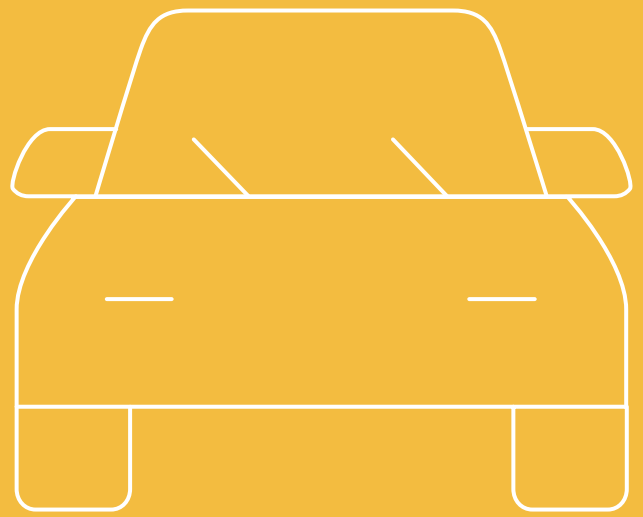
70% parmi les femmes de moins de 35 ans

Détail selon le niveau de vie



BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

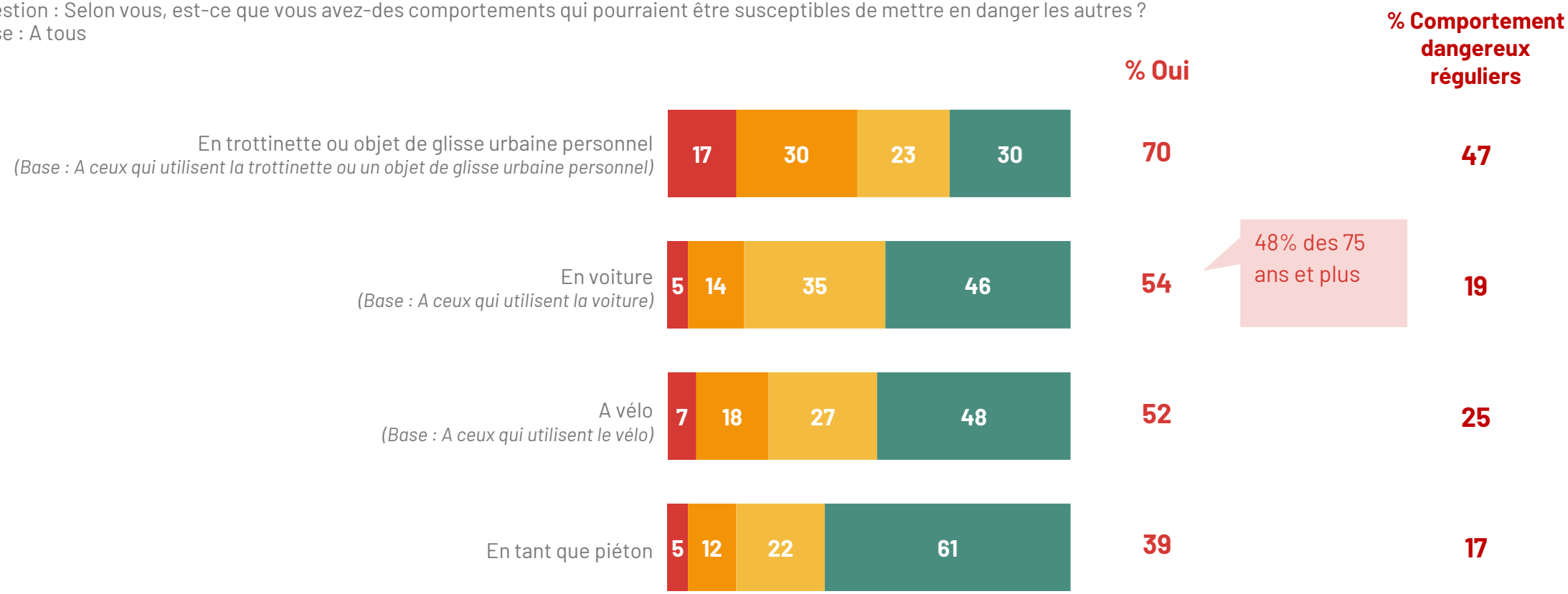
FOCUS SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Comportements dangereux déclarés selon le mode utilisé

Les comportements à risque déclarés concernent avant tout les utilisateurs de trottinette ou d'objet de glisse urbaine personnel, près de la moitié reconnaissant avoir un comportement dangereux régulièrement.
Un cycliste sur quatre a aussi des comportements dangereux réguliers.

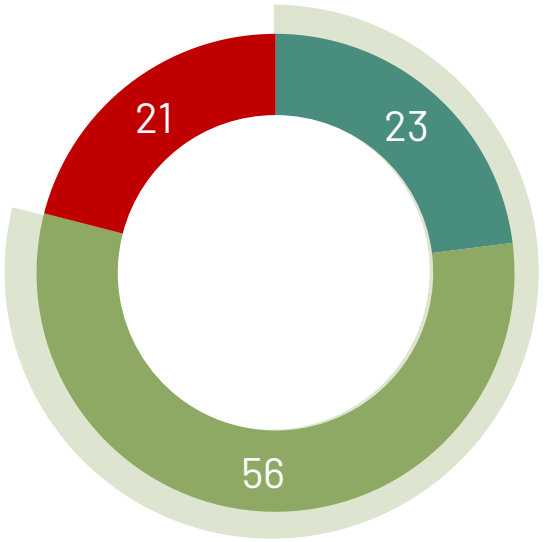
Question : Selon vous, est-ce que vous avez-des comportements qui pourraient être susceptibles de mettre en danger les autres ?
Base : A tous



Connaissance de la notion d' « homicide routier »

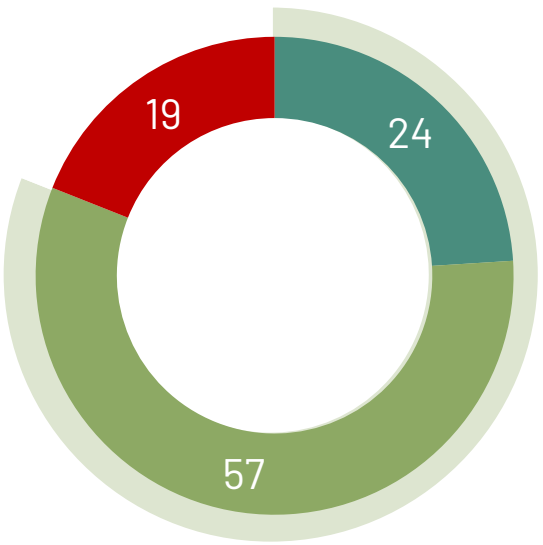
La notion d'homicide routier est largement connue mais ses implications juridiques restent floues.
79% connaissent le terme mais seulement un quart maîtrise les peines encourues.

Question : Connaissez-vous la notion d'« homicide routier » ?
Base : A tous



% Oui
79

Selon les utilisateurs de voiture en mode principal



% Oui
81

Oui, et je connais précisément les peines encourues

Oui, mais je ne connais pas les peines encourues

Non, je n'en ai pas entendu parler

En résumé

Le parc automobile reflète les inégalités : plus le niveau de vie augmente, plus les foyers cumulent des véhicules récents.

Au-delà de la possession de voiture(s), l'accès au permis est lui-même inégal avec deux principales fractures : générationnelle (un tiers des moins de 25 ans en sont privés) et surtout économique. Pour les plus modestes, le coût de la formation et de l'achat d'un véhicule devient un piège :
sans permis, moins d'emplois accessibles ;
sans emploi, moins de moyens pour le financer.



Partie 3

Fréquence et amplitude des déplacements

Quelle est l'intensité de la mobilité quotidienne et occasionnelle ? Quelles distances parcourent les individus sur leur territoire et au-delà ? Aspire-t-on à plus ou moins de mobilité ? Comment se dessinent les nouvelles frontières entre mobilité choisie et mobilité contrainte ?



BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

wimoov Groupe SOS

Ipsos bva

CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Part de personnes ne sortant pas de chez elles tous les jours

Près de 2 Français sur 5 ne sortent pas de chez eux quotidiennement, les 35-59 ans (essentiellement des actifs) étant ceux qui se déplacent le plus régulièrement.

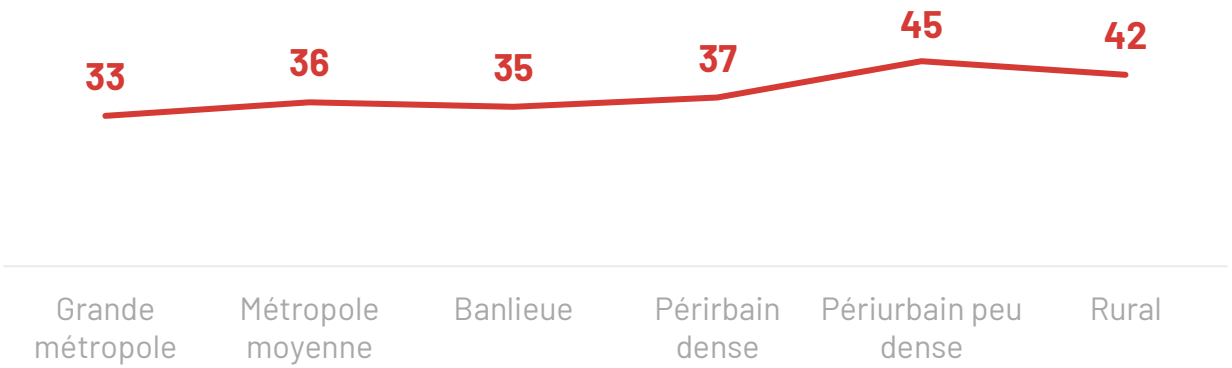
Question : De manière générale, vous sortez de chez vous... ?
Base : A tous



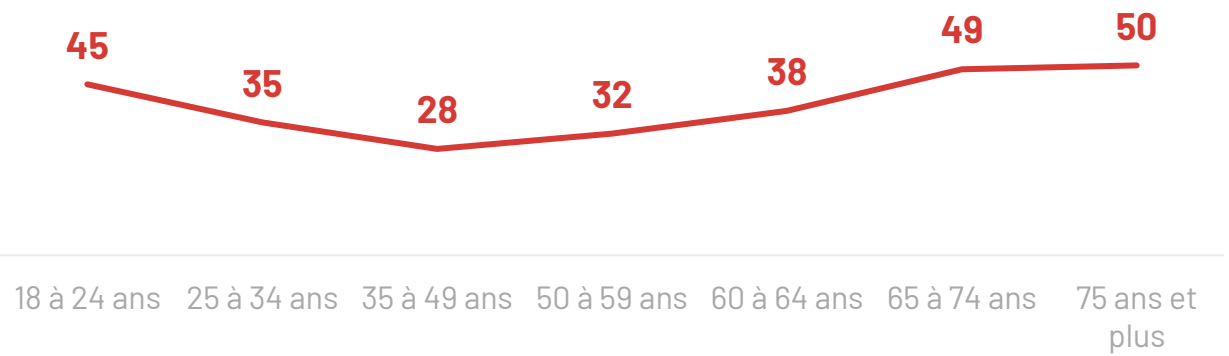
Des Français **ne sortent pas** tous les jours

+3 points vs 2024

% Selon le type de territoire



% Selon l'âge



Part de personnes ne sortant pas de chez elles tous les jours, selon les options de déplacements à disposition

Les personnes qui ne disposent pas de solution(s) de déplacement personnelle(s) (voiture, abonnement de transport en commun, vélo, ..) se limitent beaucoup plus dans leurs déplacements que la moyenne.

Question : De manière générale, vous sortez de chez vous... ?
Base : A tous

% Pas « Tous les jours » parmi ceux qui ont une voiture

36%

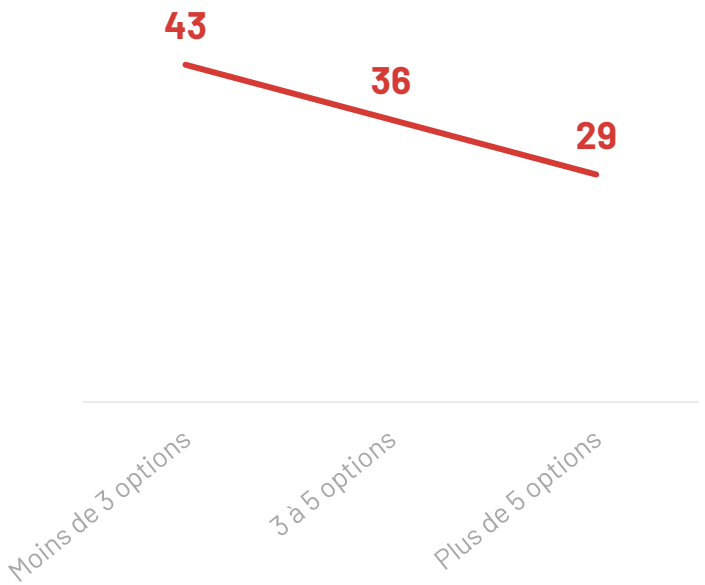
% Pas « Tous les jours » parmi ceux qui ont un abonnement de transports en commun

34%

% Pas « Tous les jours » parmi ceux qui ne disposent pas personnellement d'outils de transports

45%

% Pas « Tous les jours » selon le nombre d'options à disposition pour se déplacer autour de chez soi connues

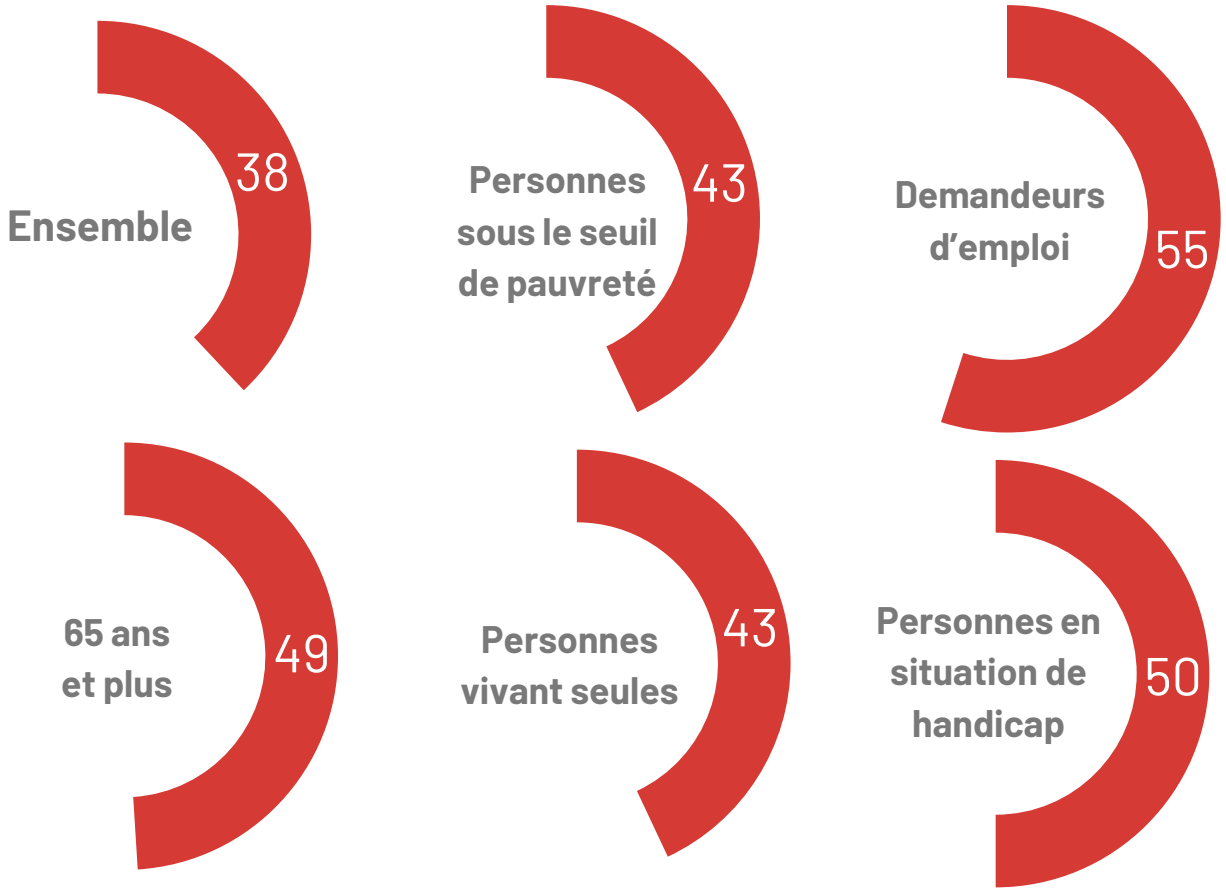


Part de personnes ne sortant pas de chez elles tous les jours, parmi les populations vulnérables

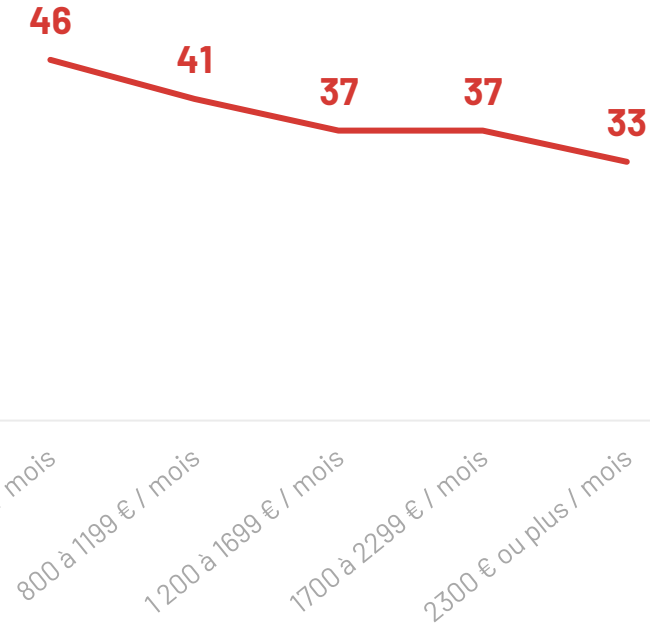
Les personnes les plus modestes, sans doute en partie pour des raisons de coûts, se déplacent significativement moins fréquemment que la moyenne.

Question : De manière générale, vous sortez de chez vous... ?
Base : A tous

% Pas « Tous les jours » selon le profil



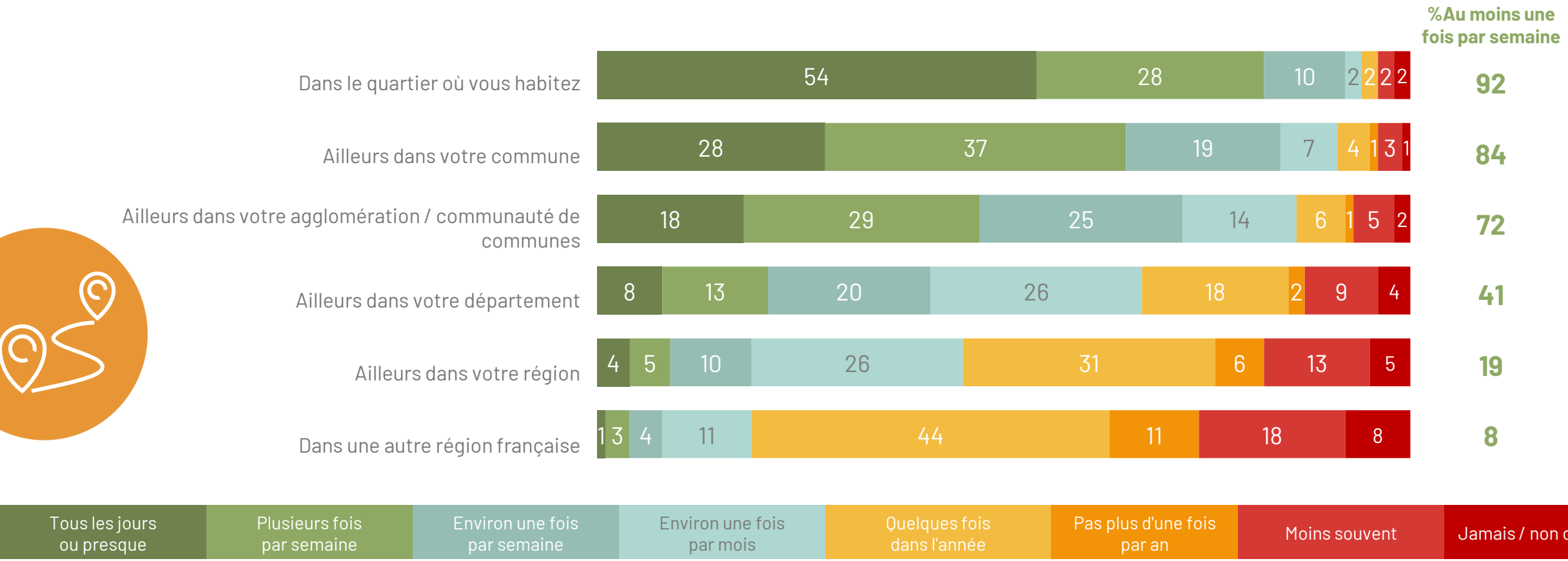
% selon le niveau de vie



Fréquence des déplacements autour et loin de chez soi

Les déplacements quotidiens sont essentiellement des déplacements de proximité, dans le quartier ou la commune. Ceux en dehors de la région sont beaucoup plus occasionnels : quelques fois dans l'année, et pour 1 personne sur 4, moins d'une fois par an.

Question : A quelle fréquence vous déplacez-vous ... ?
Base : A tous



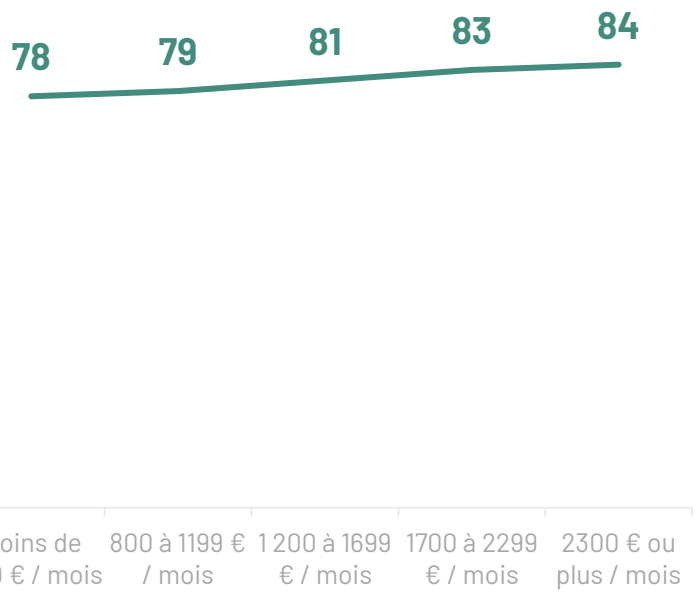
Fréquence des déplacements autour et loin de chez soi, selon le niveau de vie

Les personnes modestes se restreignent sur tous les types de déplacements (y compris dans leur quartier) mais principalement sur les longues distances.

Question : A quelle fréquence vous déplacez-vous ...?
Base : A tous

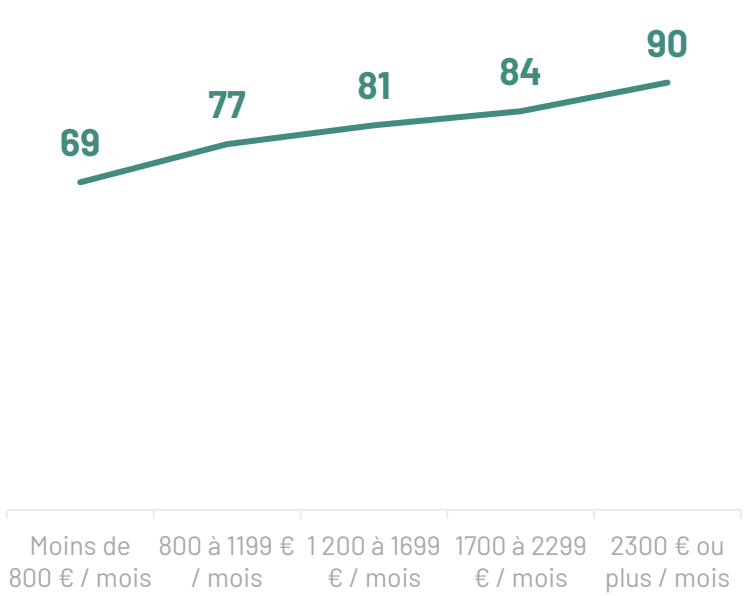
Dans votre quartier

% Plusieurs fois par semaine, selon le niveau de vie



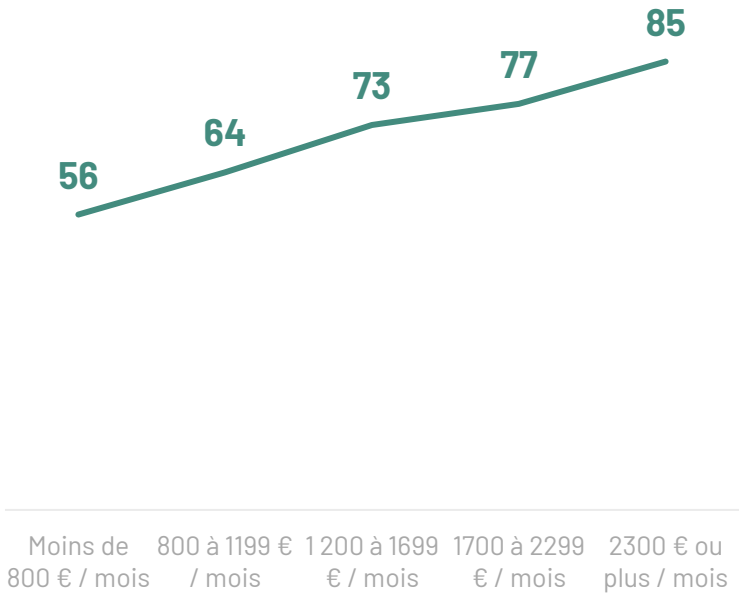
Ailleurs dans votre région

% Au moins une fois par an, selon le niveau de vie



Dans une autre région française

% Au moins une fois par an, selon le niveau de vie



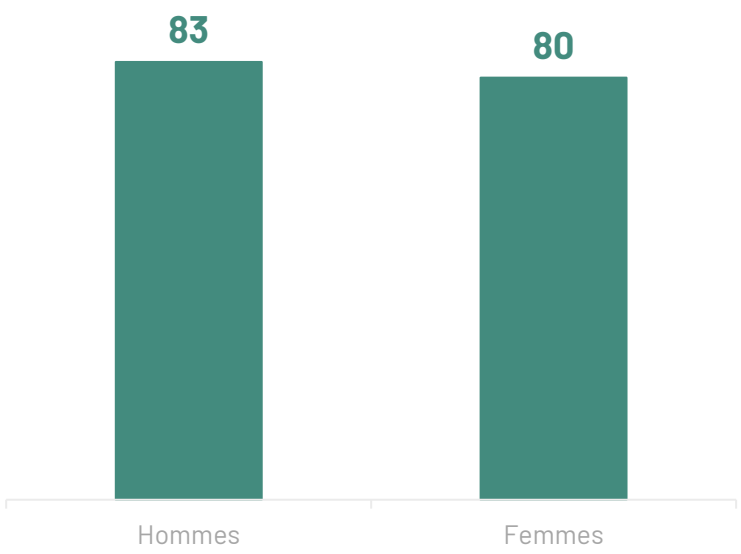
Fréquence des déplacements autour et loin de chez soi, selon le sexe

C'est sans doute en partie ce qui peut expliquer que les femmes se déplacent moins et moins loin que les hommes.

Question : A quelle fréquence vous déplacez-vous ...?
Base : A tous

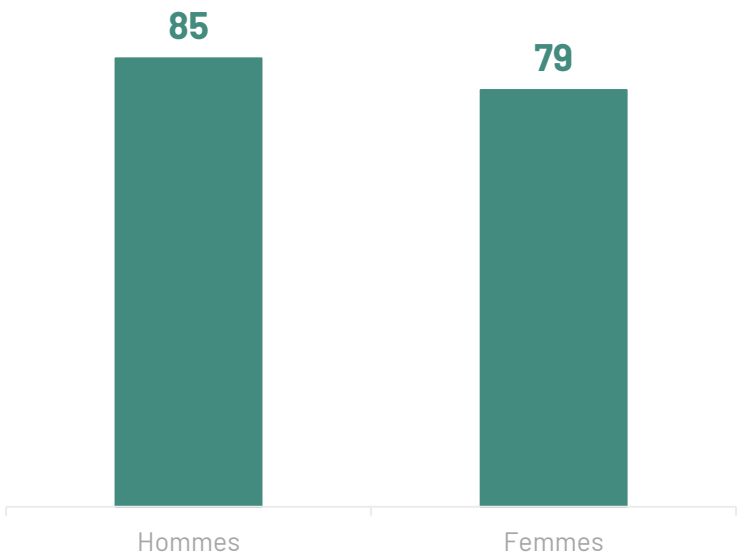
Dans votre quartier

% Plusieurs fois par semaine, selon le sexe



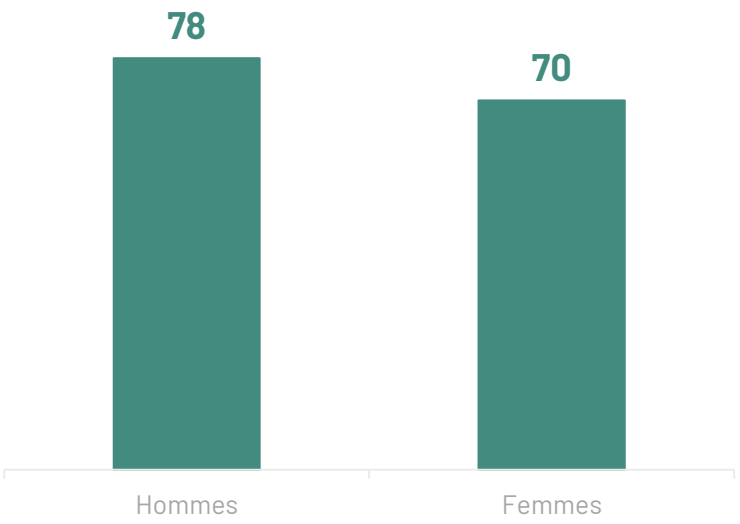
Ailleurs dans votre région

% Au moins une fois par an, selon le sexe



Dans une autre région française

% Au moins une fois par an, selon le sexe



BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien
wimoov Groupe SOS
Ipsos bva
CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

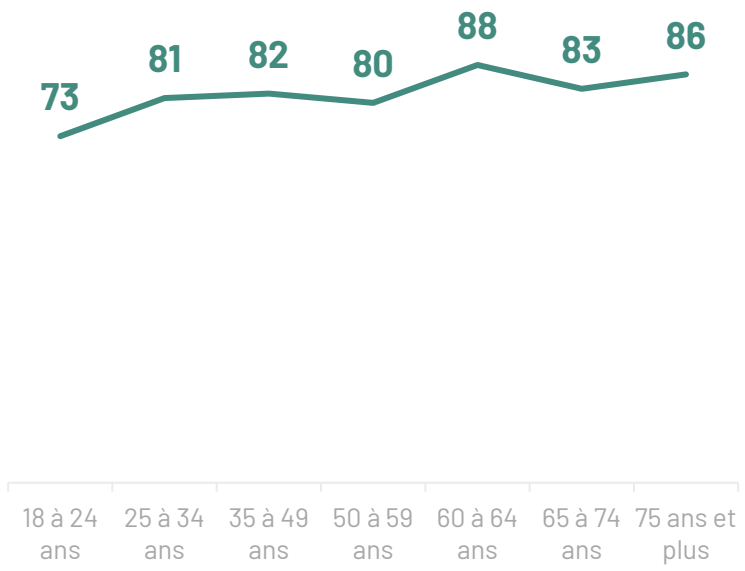
Fréquence des déplacements autour et loin de chez soi, selon l'âge

Les jeunes sont ceux qui se déplacent le moins, que ce soit dans leur quartier ou loin de chez eux, toutefois un cap important est passé une fois la barre des vingt-cinq ans franchis, avec des déplacements plus réguliers.

Question : A quelle fréquence vous déplacez-vous ...?
Base : A tous

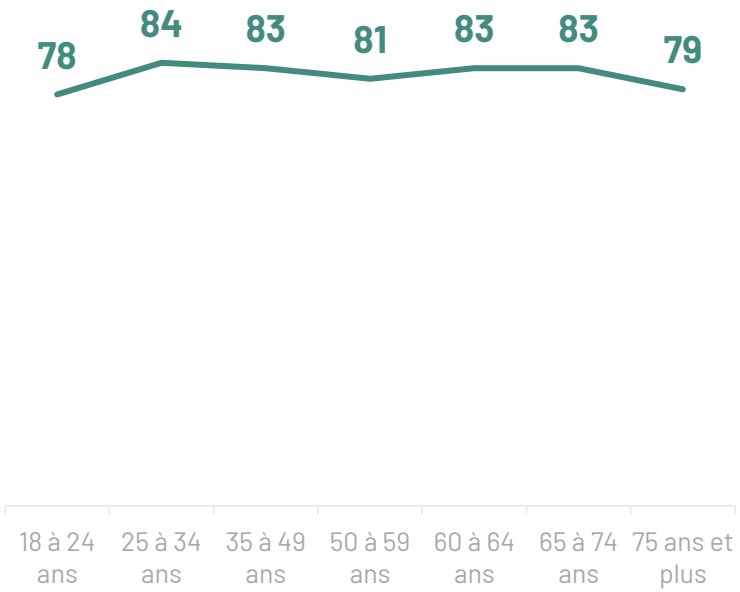
Dans votre quartier

% Plusieurs fois par semaine, selon l'âge



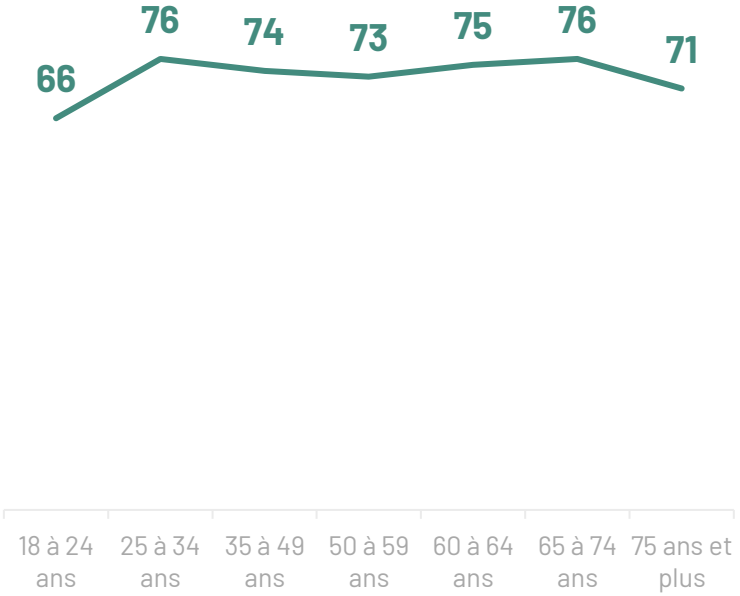
Ailleurs dans votre région

% Au moins une fois par an, selon l'âge



Dans une autre région française

% Au moins une fois par an, selon l'âge



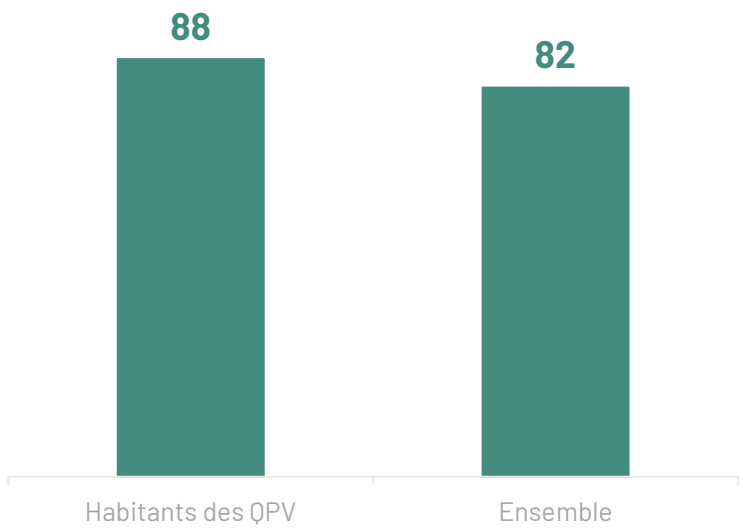
Fréquence des déplacements autour et loin de chez soi, dans les QPV

Les habitants des QPV se déplacent plus régulièrement dans leur quartier que la moyenne mais partent beaucoup moins loin de chez eux.

Question : A quelle fréquence vous déplacez-vous ...?
Base : A tous

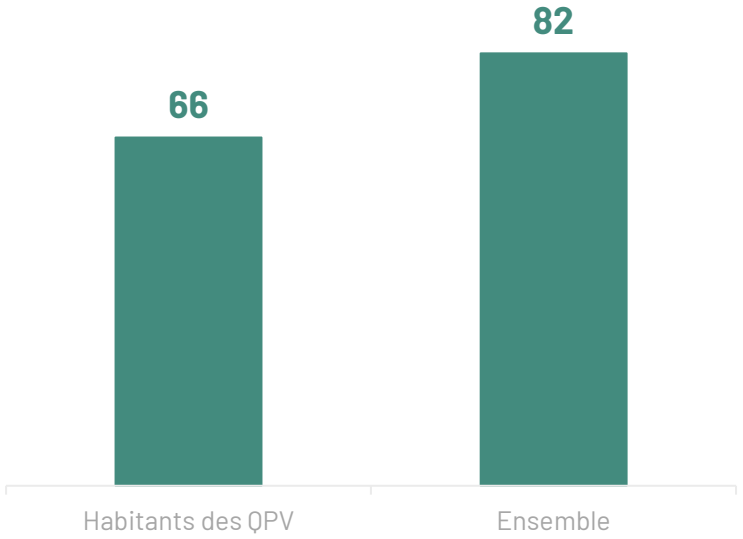
Dans votre quartier

% Plusieurs fois par semaine, en QPV vs en moyenne



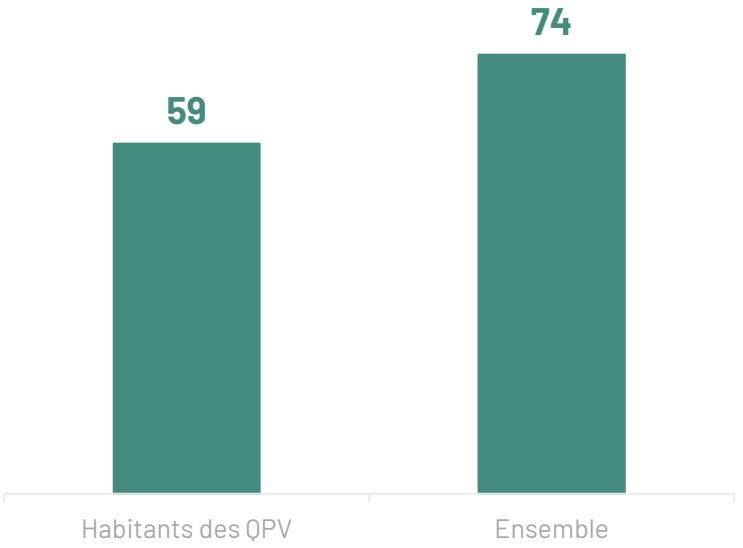
Ailleurs dans votre région

% Au moins une fois par an, en QPV vs en moyenne



Dans une autre région française

% Au moins une fois par an, en QPV vs en moyenne



En résumé

Mobilité à deux vitesses : au quotidien, les Français se déplacent surtout à proximité (quartier/commune). Mais ceux qui n'ont pas de moyen de transport personnel – et surtout les plus modestes – bougent nettement moins que la moyenne, y compris près de chez eux. Plus rares dans l'ensemble, les trajets hors région restent exceptionnels pour les plus précaires.



Partie 4
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 ?



BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

wimoov Groupe SOS

Ipsos bva

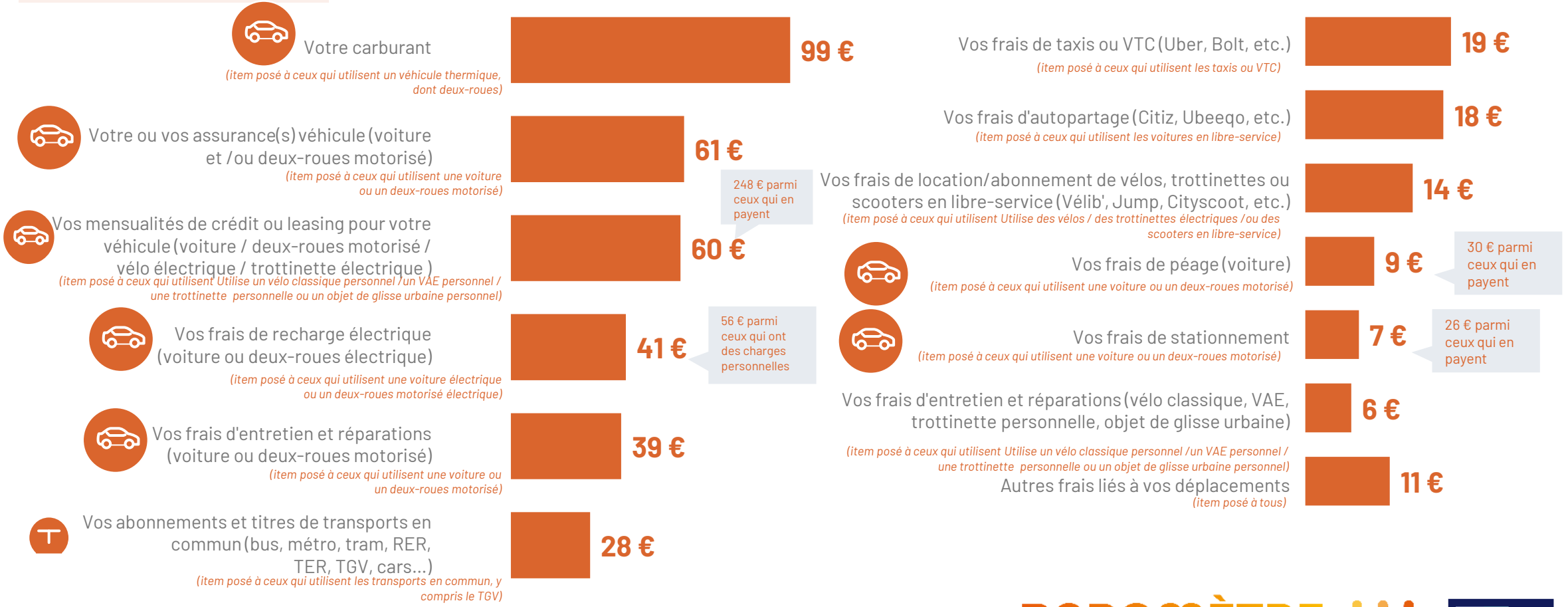
CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Montant moyen pour les déplacements du quotidien, par type de frais

Les dépenses moyennes associées à la voiture et aux deux-roues sont généralement les plus élevées, en particulier pour le carburant et l'assurance

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

Montant moyen



BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien
wimoov Groupe SOS
Ipsos bva
CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Montant moyen pour les déplacements du quotidien – Total

En moyenne, les Français dépensent 225 euros par mois pour leurs déplacements du quotidien. Ce montant est plus élevé en moyenne pour ceux qui se déplacent principalement en voiture, et *a fortiori* pour ceux qui habitent dans les territoires périurbains et ruraux.

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

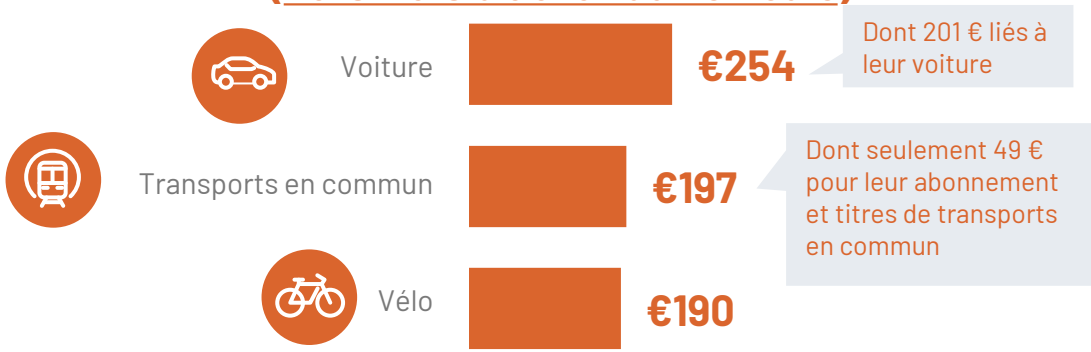


225 €

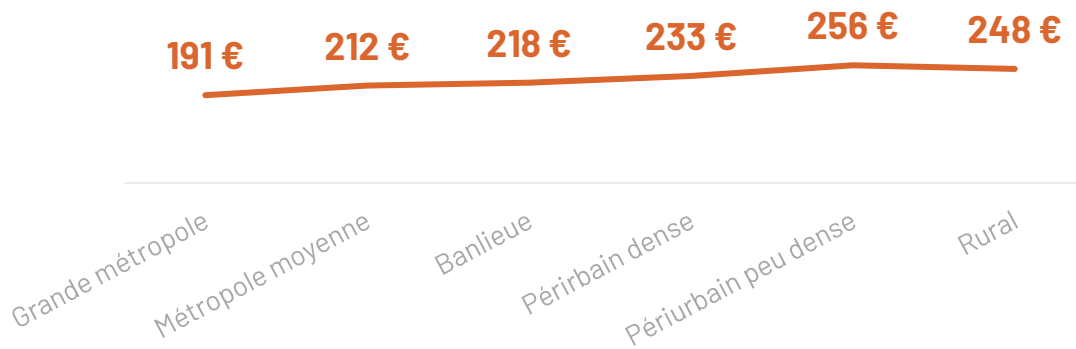
c'est le prix dépensé en moyenne par mois par les Français pour leurs déplacements du quotidien

(hors frais d'achat du véhicule)

Moyenne dépensée selon les modes de transport principaux utilisés (hors frais d'achat du véhicule)



Selon le type de territoire



BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

Montant moyen pour les déplacements du quotidien, selon le niveau de vie

Les dépenses de mobilité varient fortement selon le niveau de vie. Si les plus modestes se restreignent pour des raisons économiques, ces dépenses restent élevées et représentent pour eux une charge proportionnellement bien plus lourde que pour les ménages aisés.

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



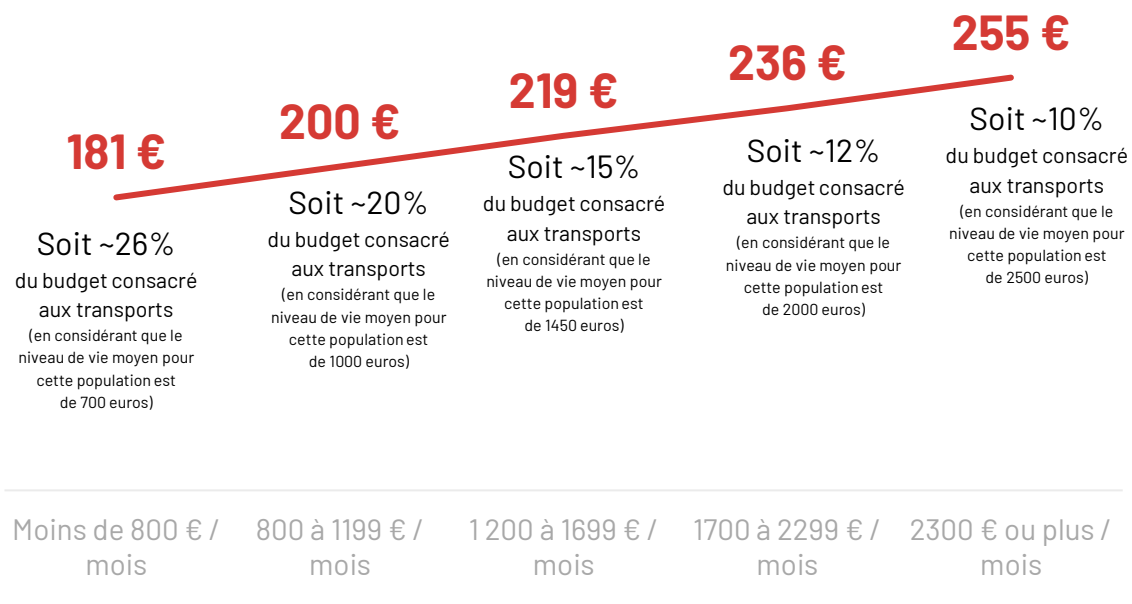
Ensemble
225 €

Personnes sous le seuil de pauvreté
192 €

Demandeurs d'emploi
175 €

Aidants*
254 €

% 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

Montant moyen pour les déplacements du quotidien, par âge

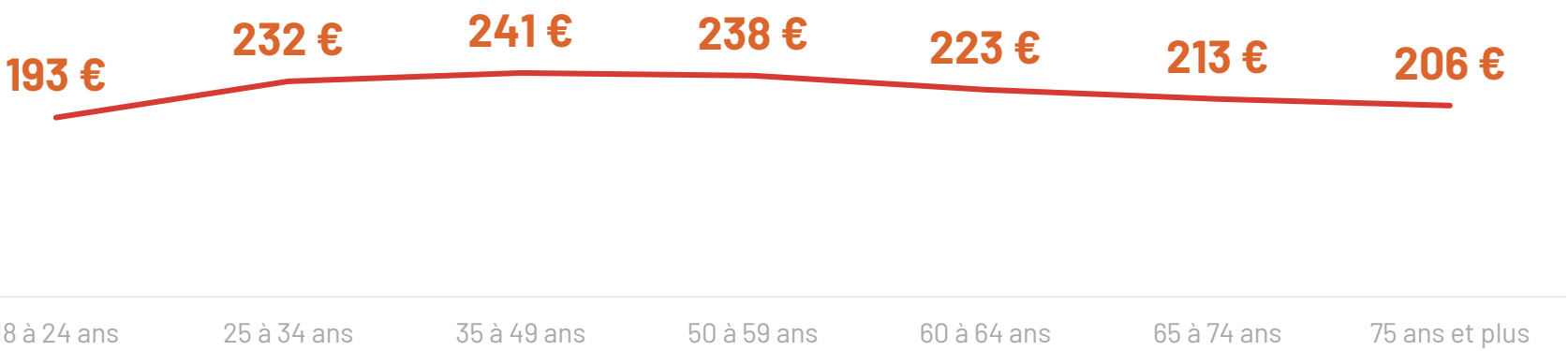
Les dépenses de déplacement sont particulièrement élevées chez les 25-59 ans, tranche d'âge qui compte le plus d'actifs.

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 l'âge

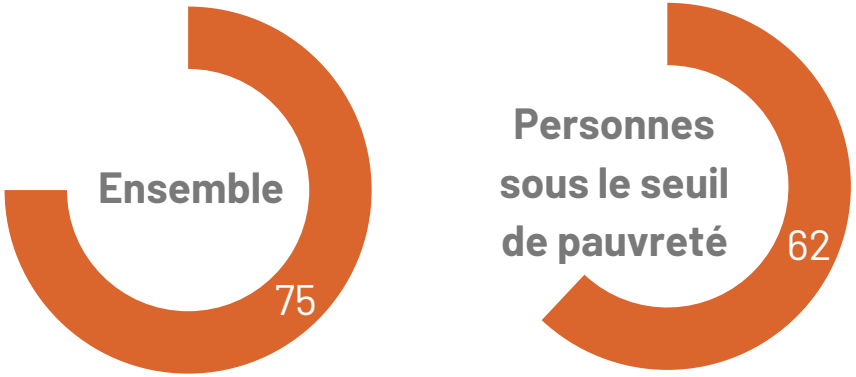


Part de la population dépensant plus de 100 euros par mois pour ses déplacements quotidiens

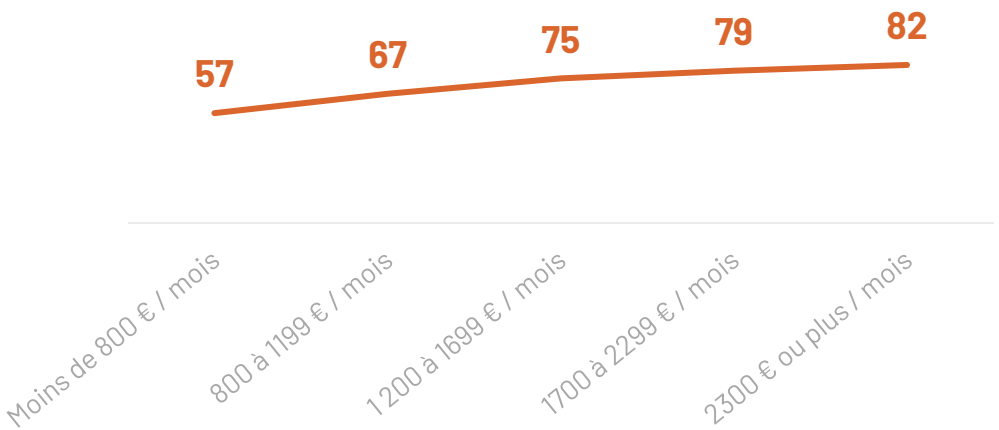
Une large majorité de personnes sous le seuil de pauvreté dépense 100 euros ou plus par mois pour ses déplacements.

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

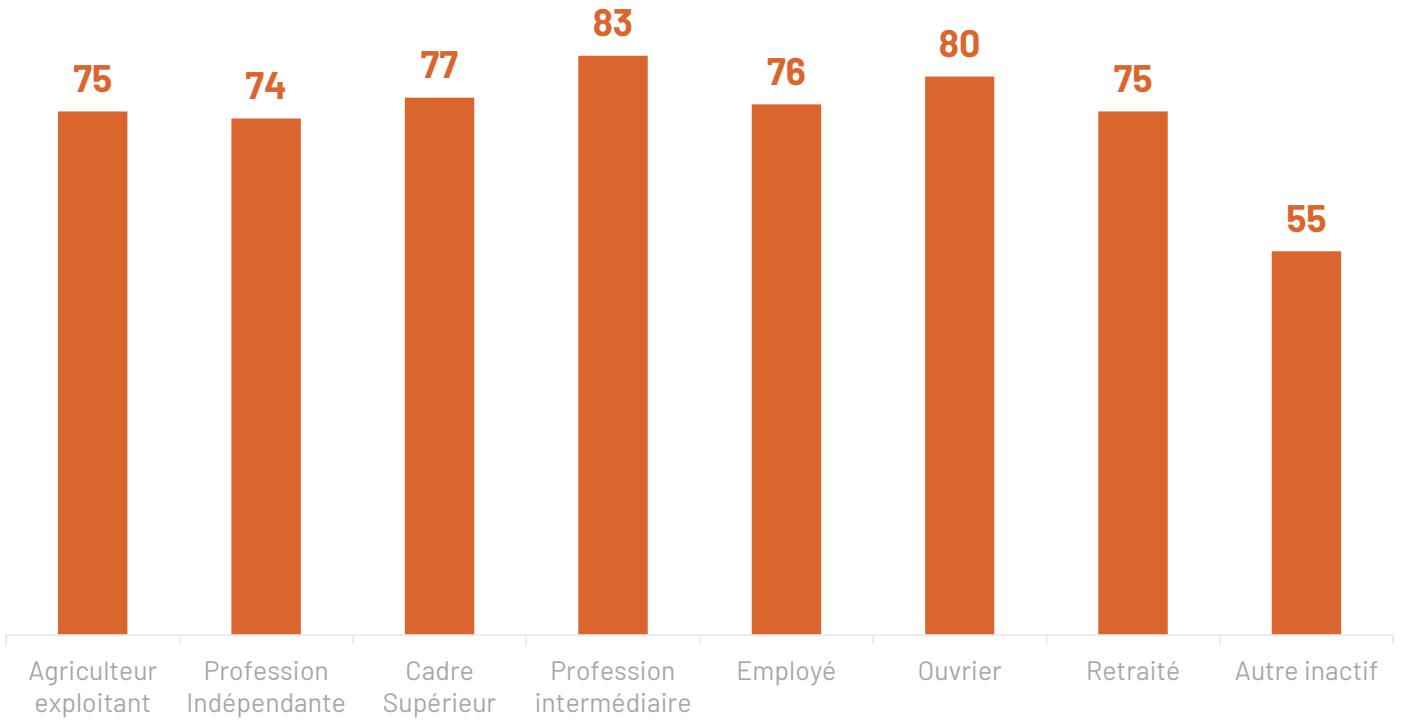
% « 100 euros et plus »



% selon le niveau de vie



% selon la catégorie socio-professionnelle



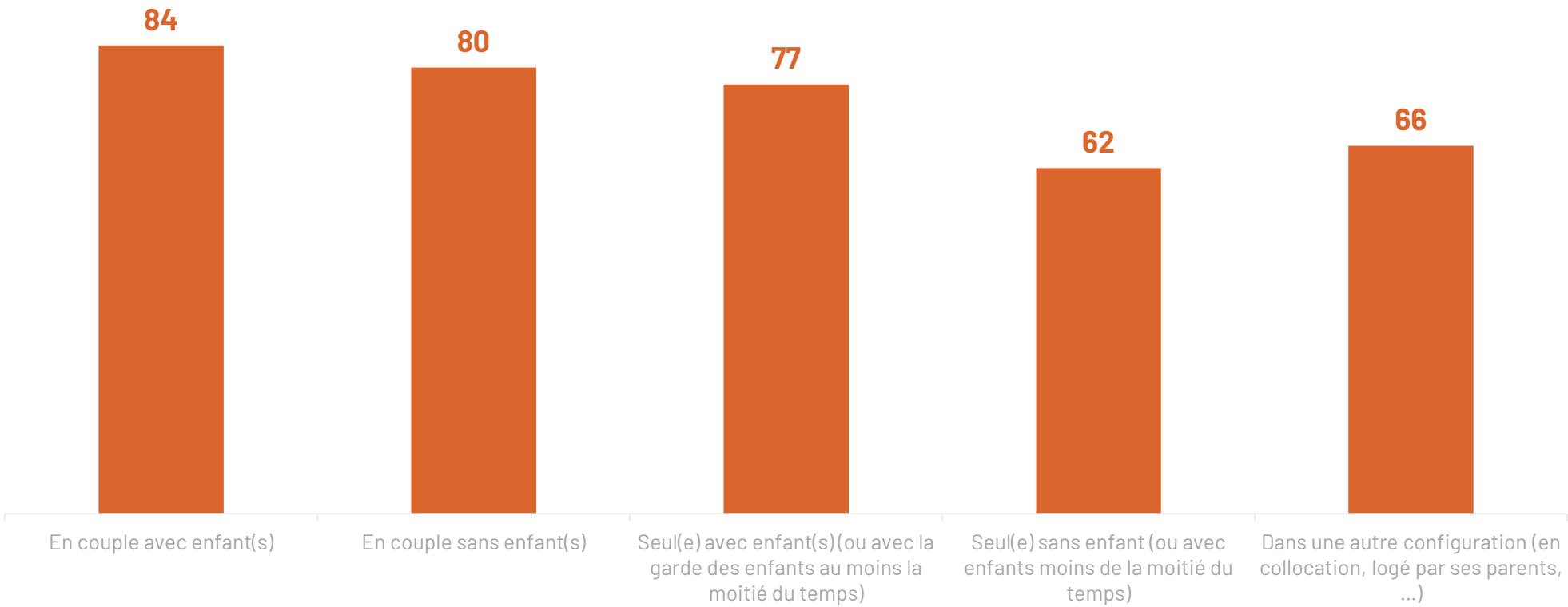
Part de la population dépensant plus de 100 euros par mois pour ses déplacements quotidiens

Les dépenses de ceux qui ont des enfants sont significativement plus élevées que la moyenne, y compris pour les familles monoparentales.

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

% « 100 euros et plus »

% selon la configuration familiale



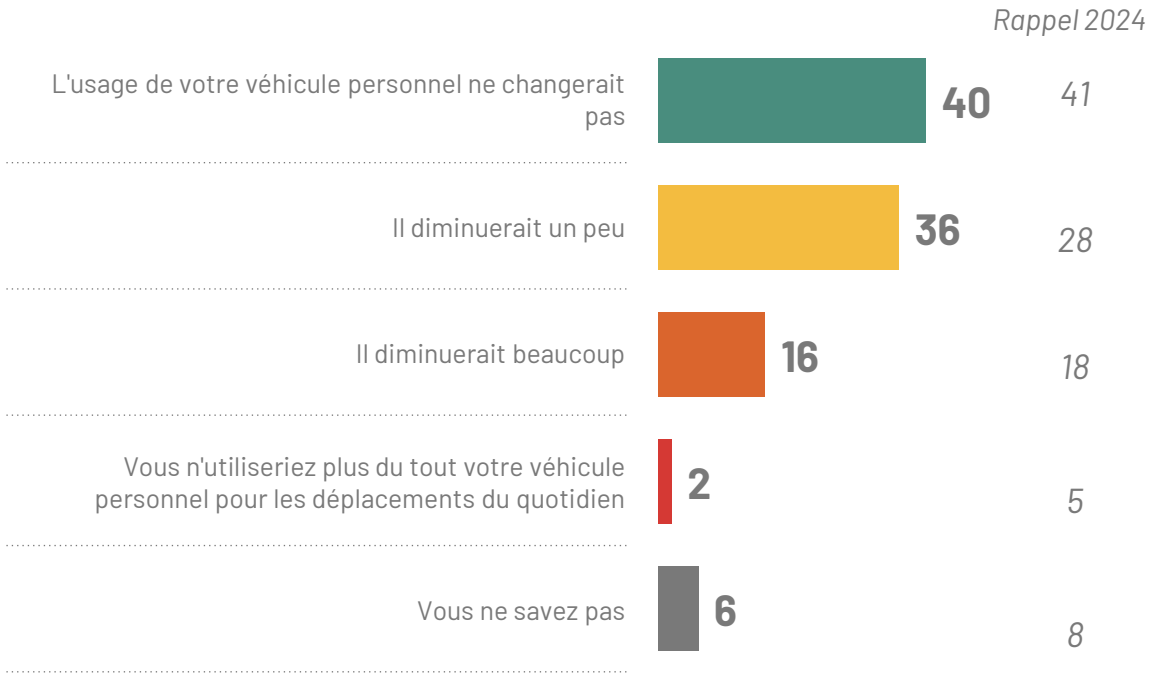
Impact d'une augmentation des prix du carburant sur les usages

Pour ceux qui utilisent un véhicule thermique, une augmentation des prix du carburant – même limitée - les contraindraient à réduire au moins en partie leurs déplacements automobiles.

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



L'usage diminuerait

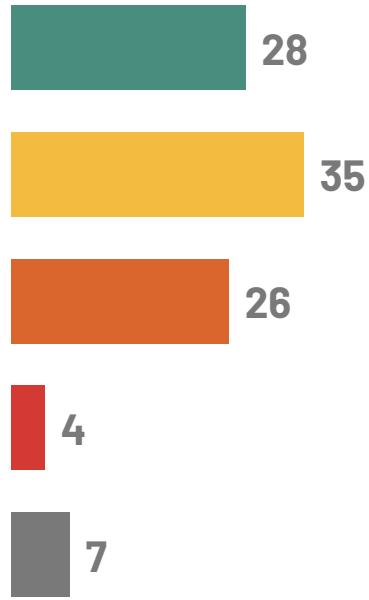
54%

-7 points vs 2024

65% parmi les 18-24 ans
63% parmi les personnes avec un niveau de vie (revenu par unité de consommation) de moins de 800 euros par mois

1 euro (+50%)

Posé à l'autre moitié de l'échantillon



L'usage diminuerait

65%

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.

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien
wimoov Groupe SOS
Ipsos bva
CESI École d'ingénieurs

Impact d'une augmentation des prix du carburant sur les usages

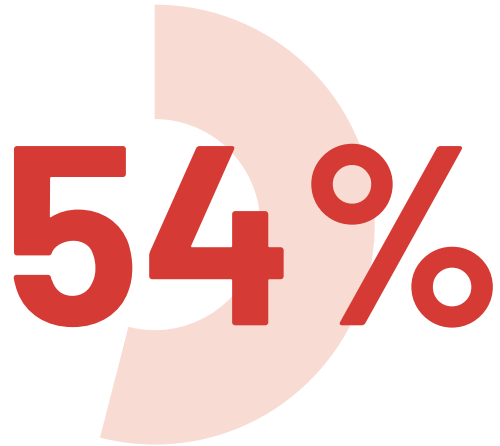
Les plus modestes seraient les plus susceptibles de réduire leur usage de la voiture en cas d'augmentation des prix

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

L'usage diminuerait :



% L'usage diminuerait

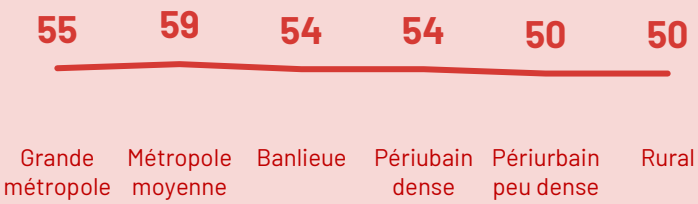
Selon la structure familiale



Selon le niveau de vie mensuel



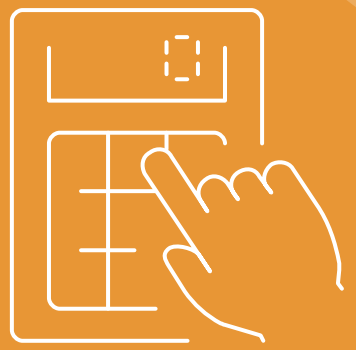
Selon le type de territoire



En résumé

Les Français dépensent en moyenne 225 € par mois pour leurs déplacements quotidiens, un montant qui grimpe significativement chez les automobilistes (carburant et assurance en tête) et les 25-59 ans actifs.

Paradoxe cruel : bien que les plus modestes se restreignent, une large majorité de personnes sous le seuil de pauvreté consacre plus de 100 € mensuels à la mobilité – une charge proportionnellement bien plus lourde que pour les plus aisés. Cette précarité se confirme : même une faible hausse du carburant contraindrait les usagers de véhicules thermiques à réduire leurs déplacements.



Partie 5

Satisfaction à l'égard de ses options de mobilité

Les solutions retenues relèvent-elles d'un choix délibéré ou d'une contrainte par défaut ? Quels sont les principaux leviers de satisfaction et les irritants ? Les différentes offres à dispositions sont-elles bien connues ?



BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

wimoov Groupe SOS

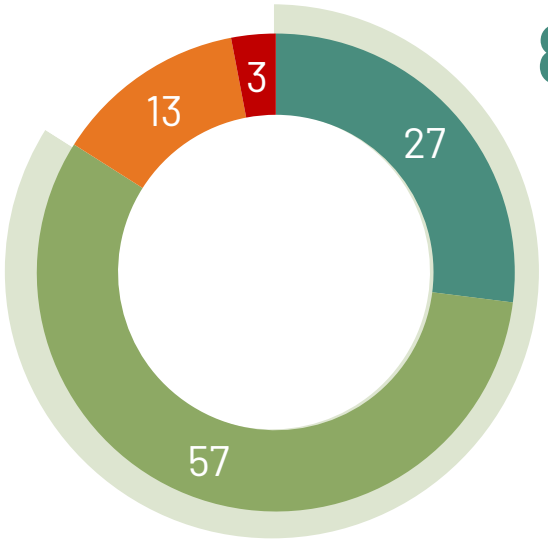
Ipsos bva

CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Satisfaction à l'égard de ses options de déplacement

La satisfaction à l'égard des moyens de déplacement disponibles est largement majoritaire mais reste mesurée (les personnes sont *plutôt* satisfaites sans être *très* satisfaites). Elle est nettement plus élevée dans les territoires les plus denses qu'en zone rurale. De manière corrélée et plus nette encore, elle est bien plus importante dans les zones où le nombre de solutions de déplacement disponibles à proximité est important, et où l'usage des transports en commun et du vélo est plus répandu.

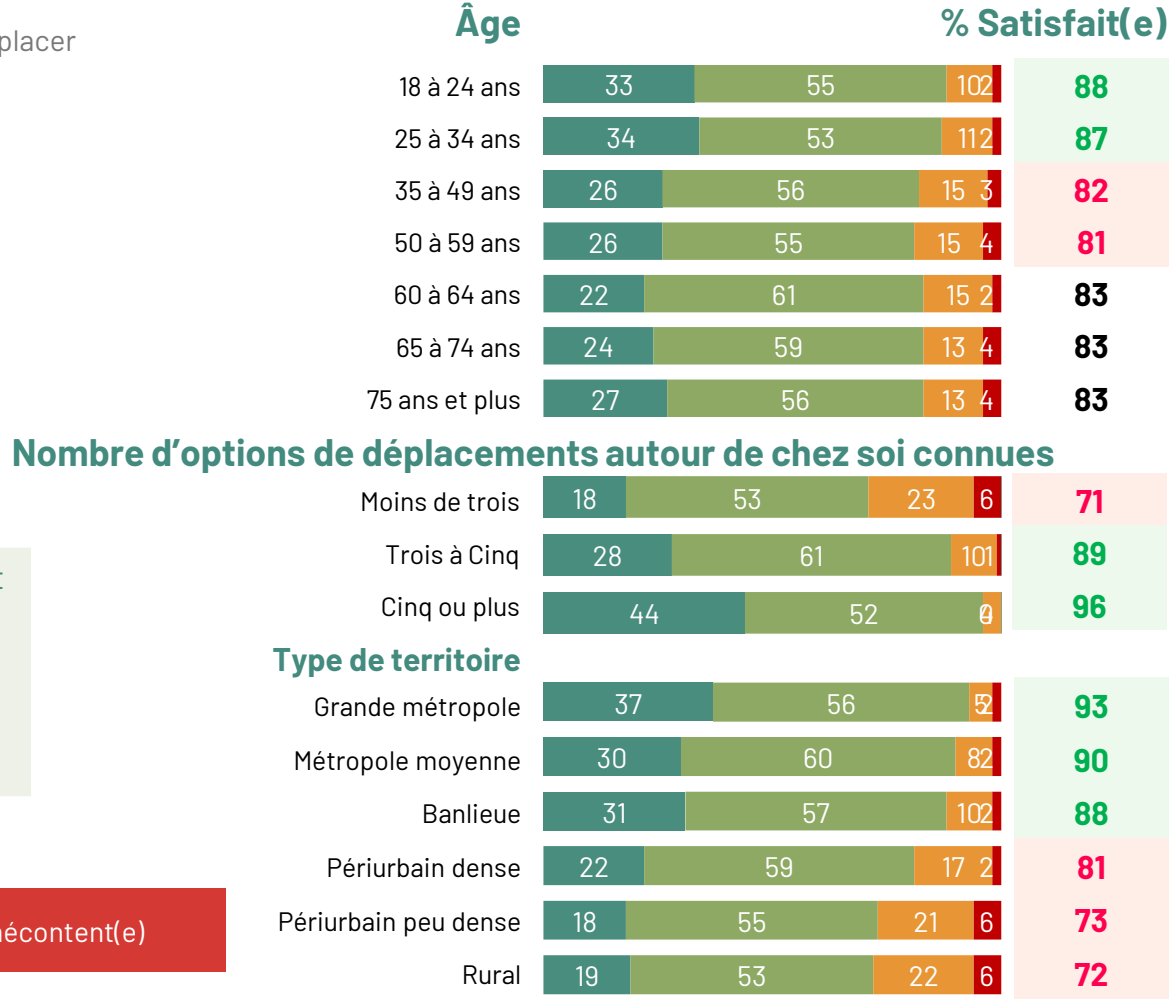
Question : Dans quelle mesure êtes-vous satisfait(e) des possibilités dont vous disposez pour vous déplacer personnellement au quotidien ?
Base : A tous



Selon le mode de transport utilisé en tant que mode principal :

Voiture : 82%
Transports en commun 92%
Vélo : 91%

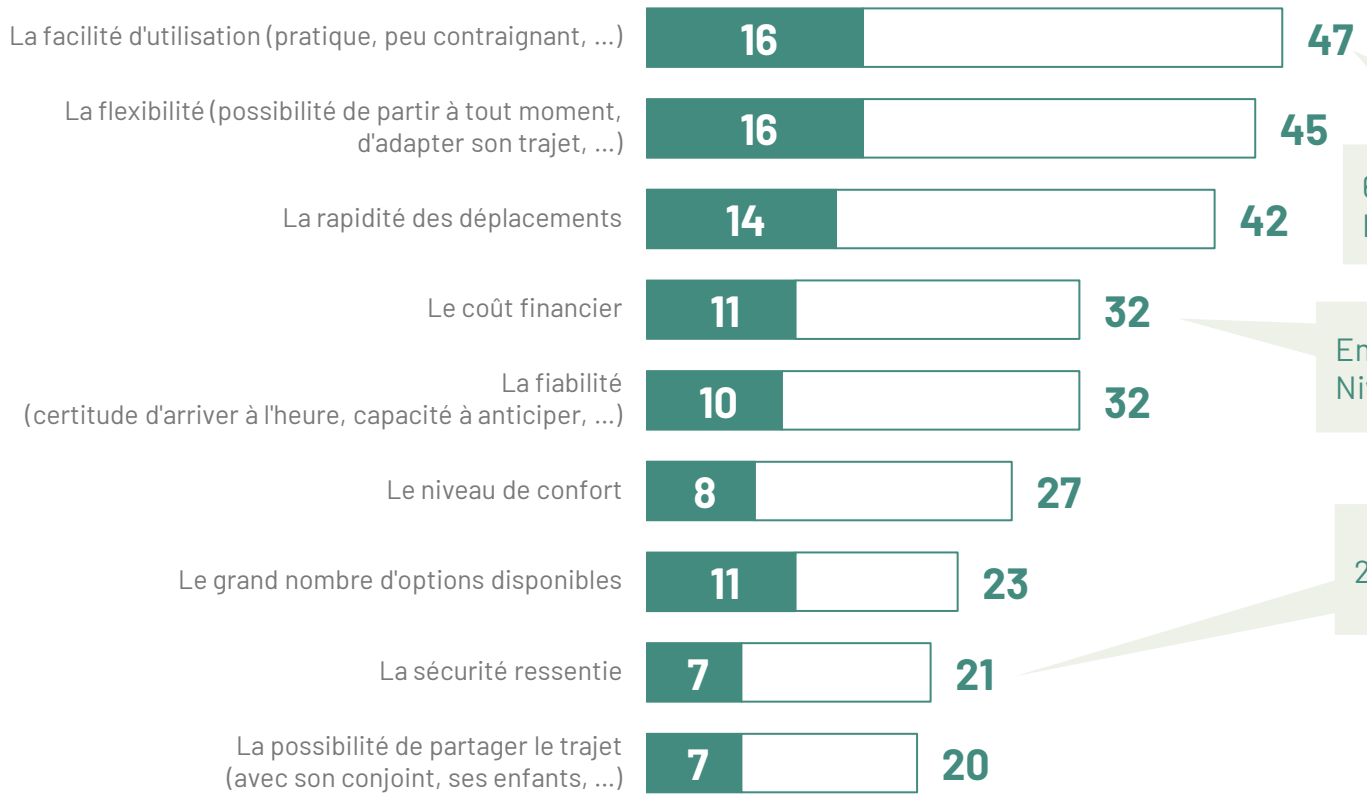




Raisons de satisfaction à l'égard de ses options de déplacement

Les sources de satisfaction sont assez variées. Dans un contexte où la voiture domine les usages, ce sont la praticité, la flexibilité et la rapidité qui priment, davantage que le prix.

Question : Qu'est-ce qui explique le mieux que vous soyez satisfait(e) des possibilités dont vous disposez pour vous déplacer ?
Base : A ceux qui sont satisfait de leurs possibilités de déplacements – Trois réponses possibles, résultats supérieurs à 100%



65 ans et plus : **56%**
Niveau de vie de 2300€ ou plus : **52%**

Employés ou ouvriers: **34%**
Niveau de vie de moins de 800€ : **38%**

25 à 34 ans : **24%**

En premier

Au total

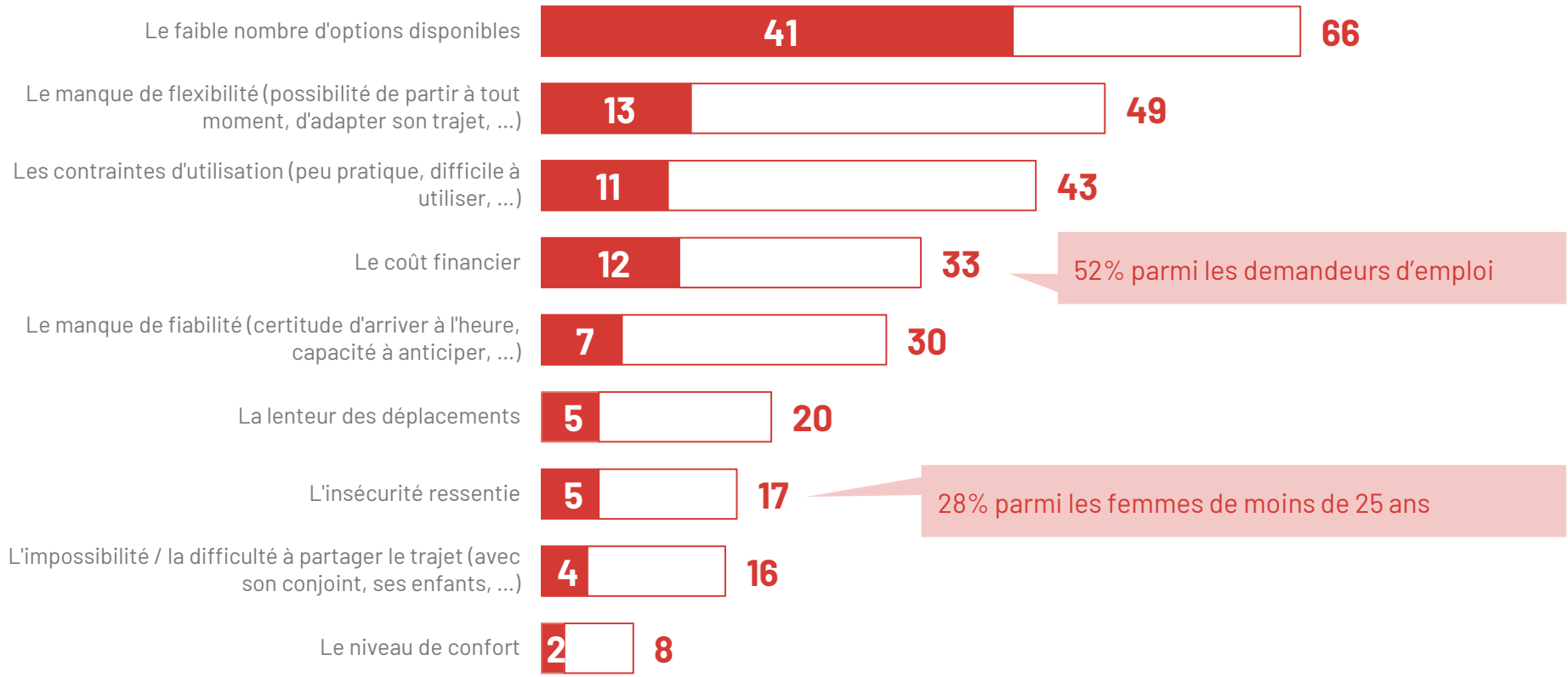
Détail selon le mode de transport utilisé en mode principal

	Voiture	Vélo	Transports en commun
La facilité d'utilisation (pratique, peu contraignant, ...)	45	42	49
La flexibilité (possibilité de partir à tout moment, d'adapter son trajet, ...)	45	42	44
La rapidité des déplacements	42	42	43
Le coût financier	29	46	43
La fiabilité (certitude d'arriver à l'heure, capacité à anticiper, ...)	34	30	26
Le niveau de confort	31	24	19
Le grand nombre d'options disponibles	18	29	36
La sécurité ressentie	23	20	17
La possibilité de partager le trajet (avec son conjoint, ses enfants, ...)	24	15	13

Raisons de mécontentement à l'égard de ses options de déplacement

Le mécontentement repose avant tout sur le faible nombre d'options disponibles, notamment pour près de ¾ des automobilistes. Le manque de fiabilité mécontente plus d'un utilisateur sur deux des transports en commun.

Question : Qu'est-ce qui explique le mieux que vous soyez mécontent(e) des possibilités dont vous disposez pour vous déplacer ?
Base : A ceux qui sont mécontents de leurs possibilités de déplacements – Trois réponses possibles, résultats supérieurs à 100%



Détail selon le mode de transport utilisé en mode principal

	Voiture	Vélo	Transports en commun
Le faible nombre d'options disponibles	71	44	38
Le manque de flexibilité (possibilité de partir à tout moment, d'adapter son trajet, ...)	51	50	41
Les contraintes d'utilisation (peu pratique, difficile à utiliser, ...)	46	44	26
Le coût financier	32	40	28
Le manque de fiabilité (certitude d'arriver à l'heure, capacité à anticiper, ...)	26	35	57
La lenteur des déplacements	17	22	37
L'insécurité ressentie	15	24	29
L'impossibilité / la difficulté à partager le trajet (avec son conjoint, ses enfants, ...)	18	15	5
Le niveau de confort	6	15	23

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien
wimoov Groupe SOS
Ipsos bva
CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Possibilité de choisir entre plusieurs modes de transport

Si la satisfaction l'emporte largement, elle masque une réalité : le choix du mode de déplacement est souvent subi. Près d'une personne sur deux estime en effet ne pas pouvoir choisir son mode de transport, une proportion qui grimpe à plus de 3 sur 4 en zone rurale.

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

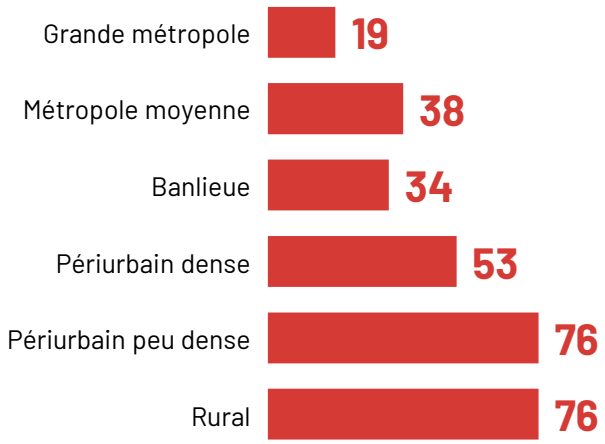
% Non (pas le choix entre les différents modes de transport)

47%

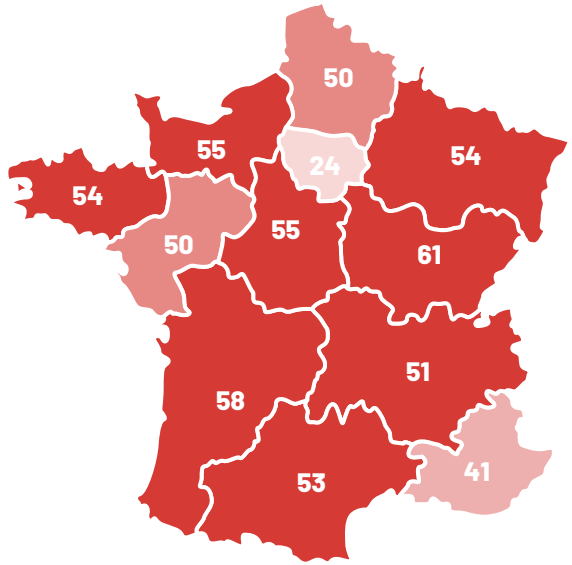
Des Français déclarent **ne pas avoir la possibilité de choisir**

+2 points vs 2024

Détail par type de territoire



Détail par régions



BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

Possibilité de choisir entre plusieurs modes de transport, par les profils vulnérables

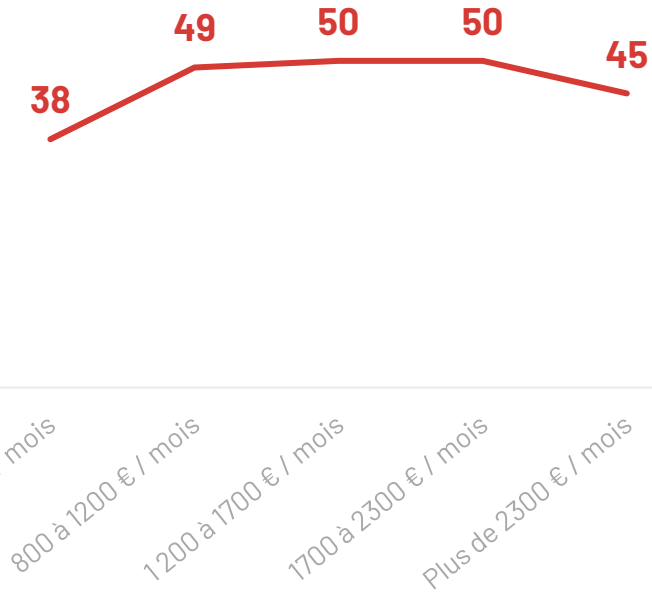
Les personnes les plus modestes estiment davantage avoir le choix entre plusieurs modes de transport. Moins équipées en voiture, elles semblent avoir développé davantage de stratégies alternatives.

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)



% Selon le niveau de vie



Possibilité de choisir entre plusieurs modes de transport, selon l'âge

Les plus jeunes, alors même qu'ils ont moins souvent une voiture, voire qu'ils n'ont pas le permis, estiment davantage que leurs aînés avoir la possibilité de choisir entre différents modes de transports.

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)

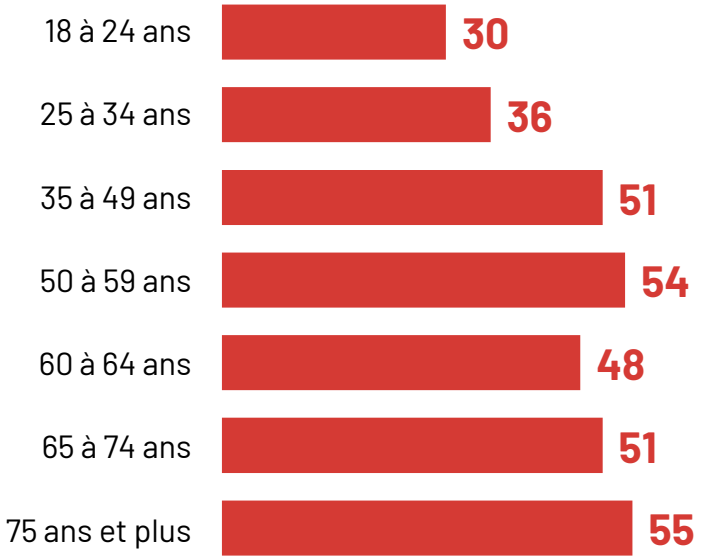
47%

*Utilisateurs de voiture en mode principal : **55%***

*Utilisateurs des transports en communs en mode principal : **19%***

Des Français déclarent **ne pas avoir la possibilité de choisir**

% Selon l'âge

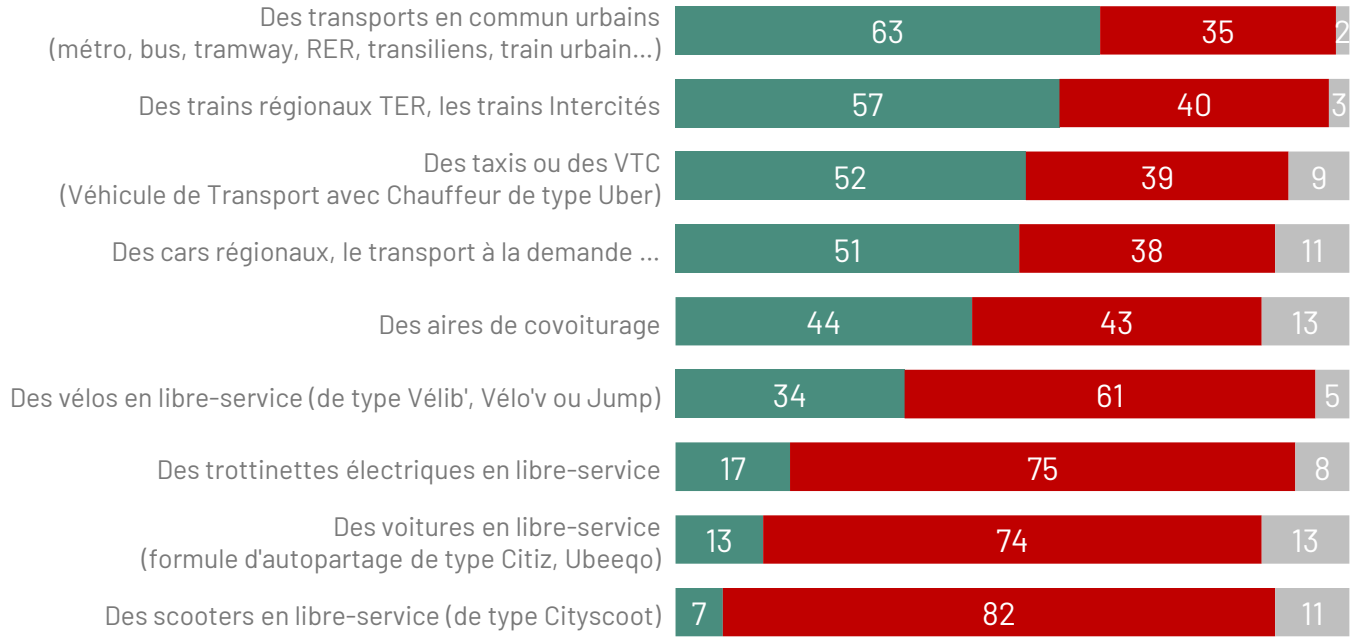


BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien
wimoov Groupe SOS
Ipsos bva
CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Les offres à proximité de chez soi

Plus de 2 Français sur 3 déclarent ne pas avoir de transports en commun à proximité de chez eux. L'accès aux différents services dépend fortement du territoire, les métropoles étant nettement mieux équipées que les zones rurales. A noter toutefois qu'1/3 des Français reconnait ne pas savoir si certaines offres existent près de chez elles.

Question : Chacun des services de mobilité suivants existe-t-il à proximité de chez vous ?
Base : A tous



% Oui : Détail selon le type de territoire

Grande métropole	Métropole moyenne	Banlieue	Périurbain dense	Périurbain peu dense	Rural
91	78	83	60	29	21
76	74	60	60	37	34
74	60	62	44	27	31
56	66	46	58	47	47
41	57	38	52	44	41
74	46	42	14	7	6
37	18	21	7	3	3
33	15	13	6	3	4
21	5	8	3	2	2

34% ont répondu qu'il ne savait pas pour au moins une des catégories

Oui | Non | Vous ne savez pas

*(certitude d'arriver à l'heure, capacité à anticiper, ...) / **(possibilité de partir à tout moment, d'adapter son trajet, ...) ***(facile à utiliser, facile pour se repérer) / ****Un mode de déplacement dont vous auriez beaucoup de mal à vous passer personnellement

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien
wimoov Groupe SOS
Ipsos bva
CESI École d'ingénieurs

En résumé

Dans l'ensemble, les Français se disent globalement satisfaits de leurs options de déplacement (sentiment plus fort dans les territoires denses). Dans un quotidien dominé par la voiture, la satisfaction repose sur la praticité, la flexibilité et la rapidité (davantage que sur le prix), tandis que le manque d'alternatives constitue la principale source de mécontentement.

Derrière cette satisfaction se cache une réalité plus contrainte : près d'un Français sur deux estime ne pas pouvoir choisir son mode de transport (plus des trois quarts en zone rurale).



Partie 6

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

wimoov Groupe SOS

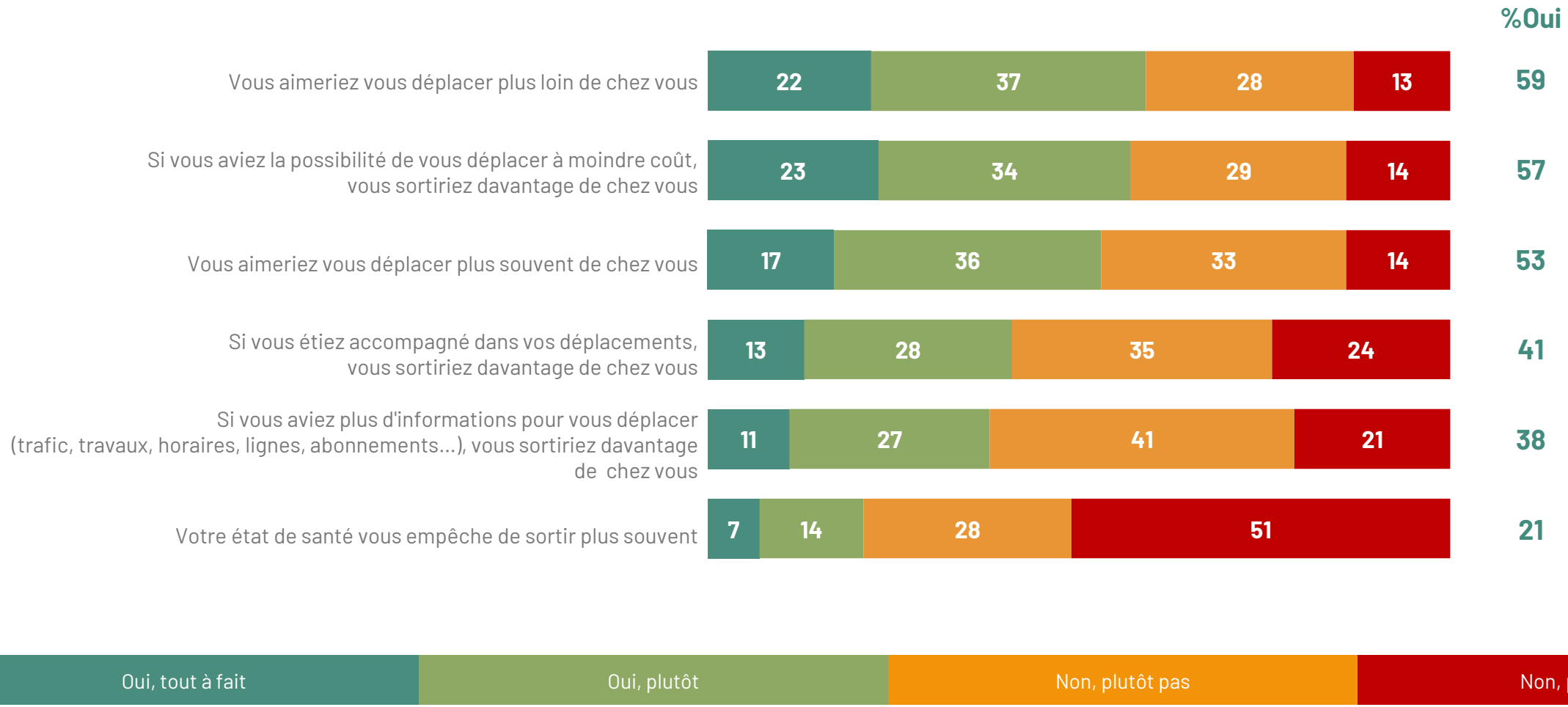
Ipsos bva

CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Souhaits de déplacements et contraintes empêchant de le faire davantage

Une majorité de Français aspire à se déplacer plus loin et plus souvent, mais plusieurs obstacles les en empêche : le coût d'abord, obstacle majeur, mais aussi l'isolement et le manque d'information sur les solutions disponibles.

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



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

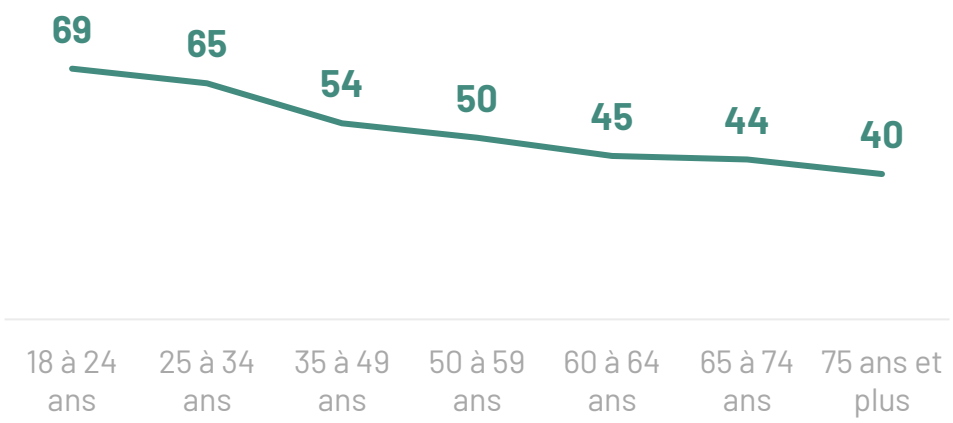
Les jeunes sont – de loin – ceux qui expriment le plus de frustrations quant à l'état actuel de leurs déplacements. Une large majorité d'entre eux voudrait se déplacer plus souvent, et surtout plus loin.

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

« Vous aimeriez vous déplacer plus souvent de chez vous »

53

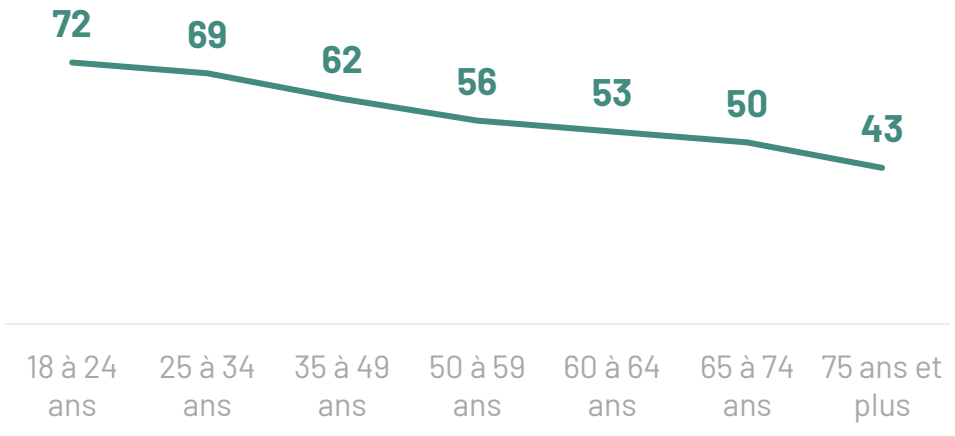
% OUI, selon l'âge



« Vous aimeriez vous déplacer plus loin de chez vous »

59

% OUI, selon l'âge



L'envie de se déplacer davantage et plus loin, selon le type de territoire

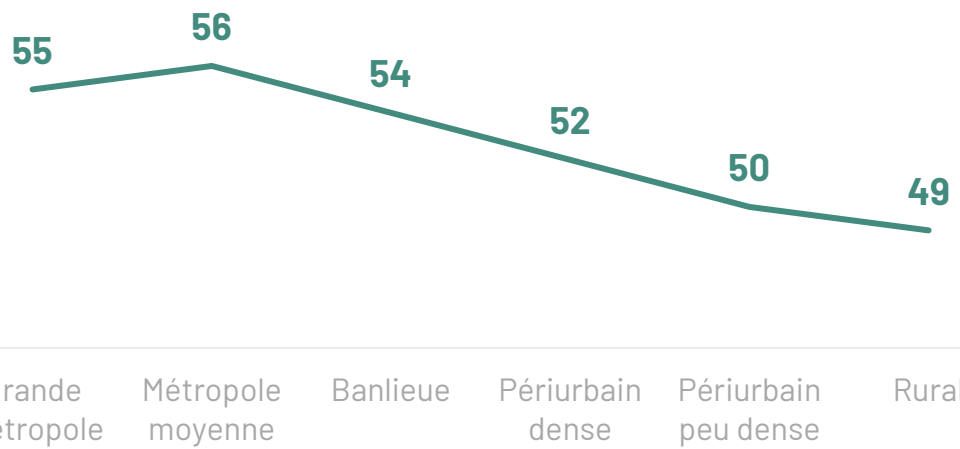
L'envie de se déplacer plus souvent et plus loin est plus forte dans les métropoles, en particulier celles de taille moyenne.

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

« Vous aimeriez vous déplacer plus souvent de chez vous »

53

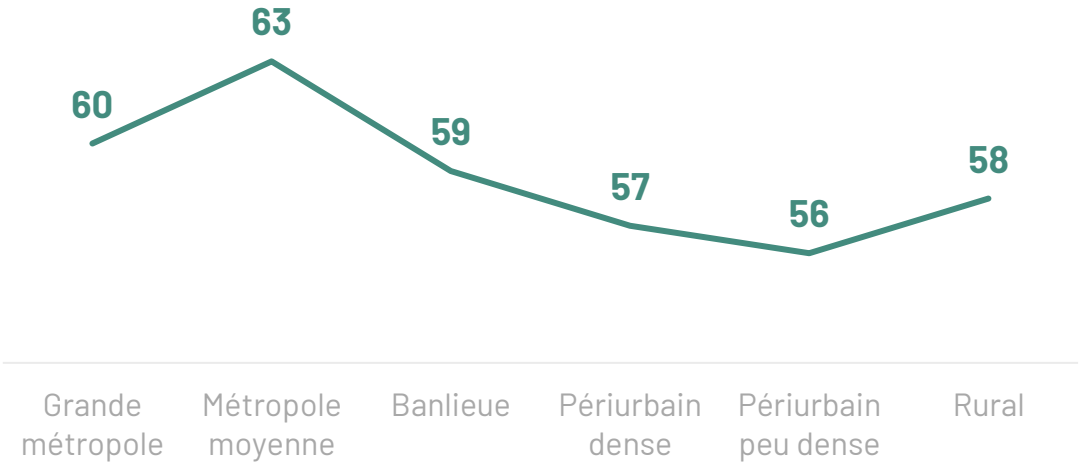
% OUI, selon le type de territoire



« Vous aimeriez vous déplacer plus loin de chez vous »

59

% OUI, selon le type de territoire



BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

L'envie de se déplacer davantage et plus loin, selon le niveau de vie

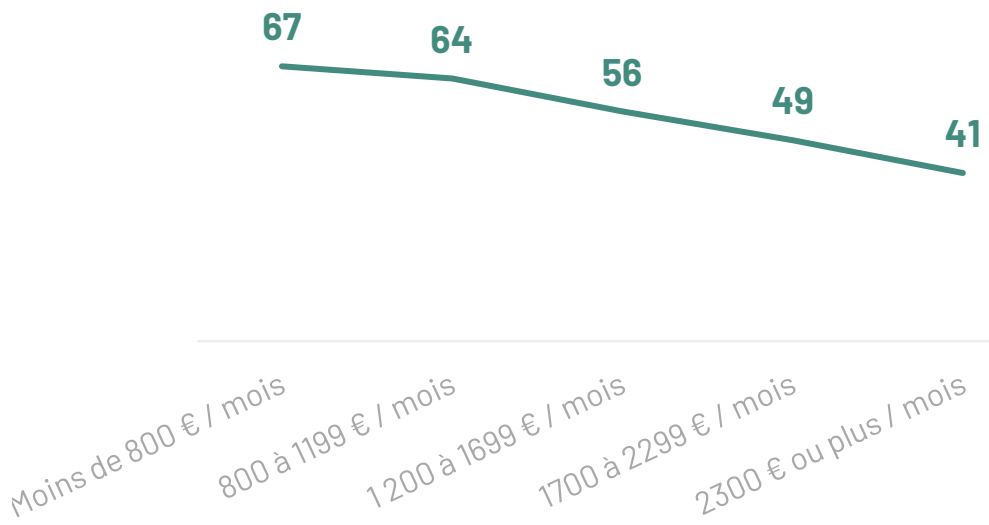
L'envie de se déplacer davantage et plus loin est beaucoup plus forte chez les plus modestes, qui peuvent le moins se le permettre financièrement. Ces différences témoignent des fortes contraintes et privations auxquelles se soumettent les moins aisés concernant leurs déplacements.

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

« Vous aimeriez vous déplacer plus souvent de chez vous »

53

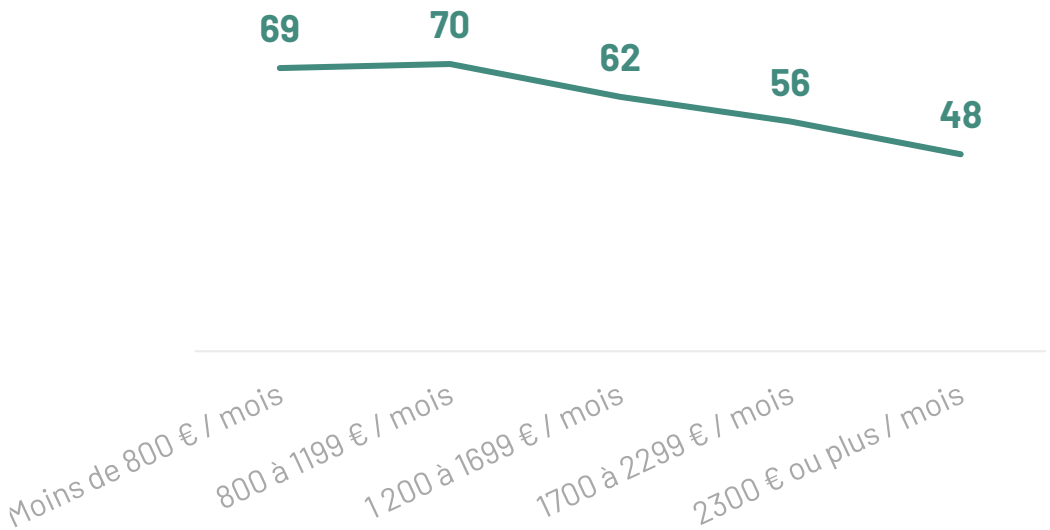
% OUI, selon le niveau de vie



« Vous aimeriez vous déplacer plus loin de chez vous »

59

% OUI, selon le niveau de vie



Rôle des freins économiques dans les déplacements

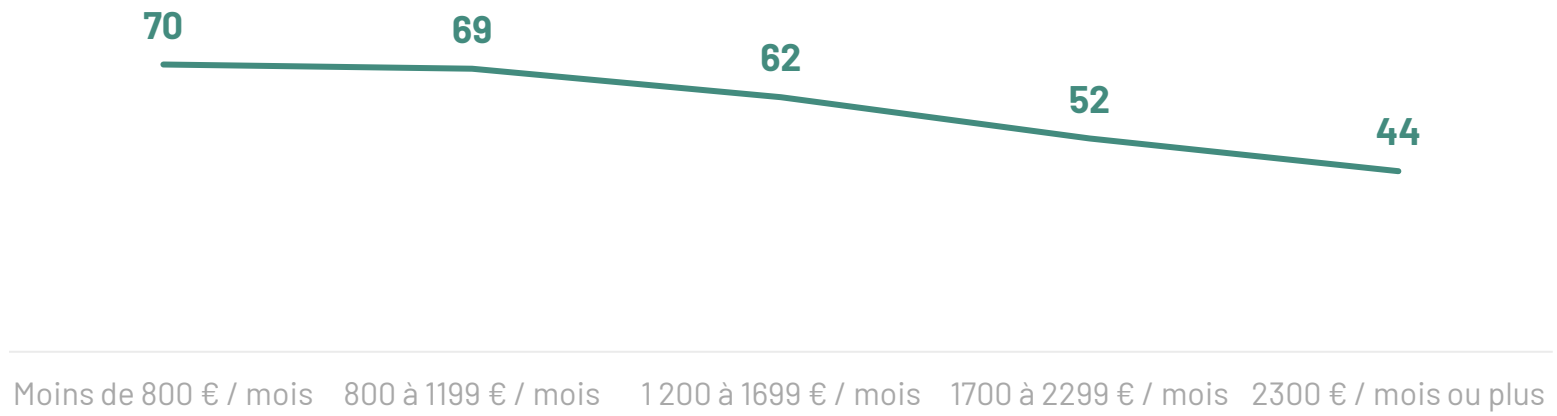
La plupart des personnes modestes et près de la moitié des personnes aisées estiment qu'elles se déplaceraient davantage si elles pouvaient le faire à moindre coût.

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

« Si vous aviez la possibilité de vous déplacer à moindre coût, vous sortiriez davantage de chez vous »

57

% OUI, selon le niveau de vie



Rôles des freins dans les déplacements selon l'âge

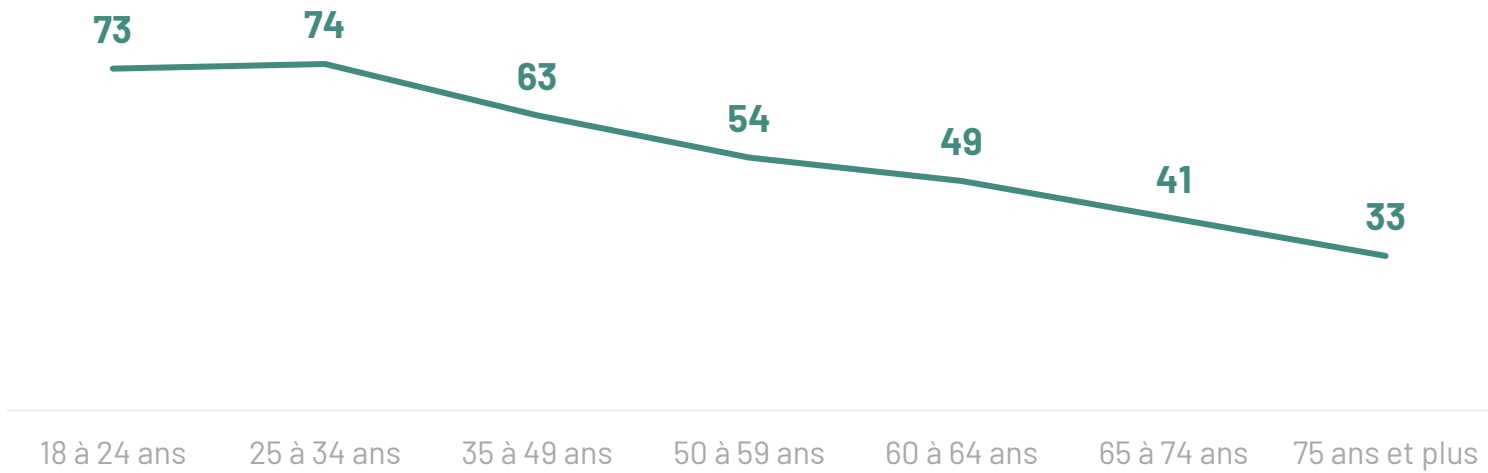
Contre-intuitivement les freins relevant de la solitude / dépendance touchent beaucoup les plus jeunes, en particulier les moins de 25 ans. Ces derniers possédant moins de voiture, ils dépendent en grande partie des autres pour certains de leurs déplacements.

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

« Si vous étiez accompagné dans vos déplacements, vous sortiriez davantage de chez vous »

41

% OUI, selon l'âge





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

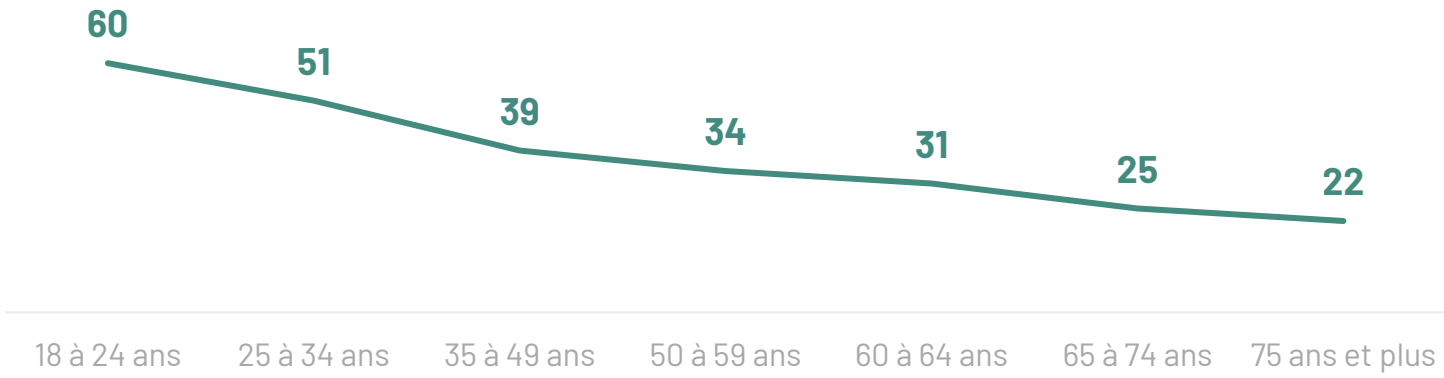
Les jeunes expriment des attentes fortes en termes d'informations pour se déplacer.

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 »

38

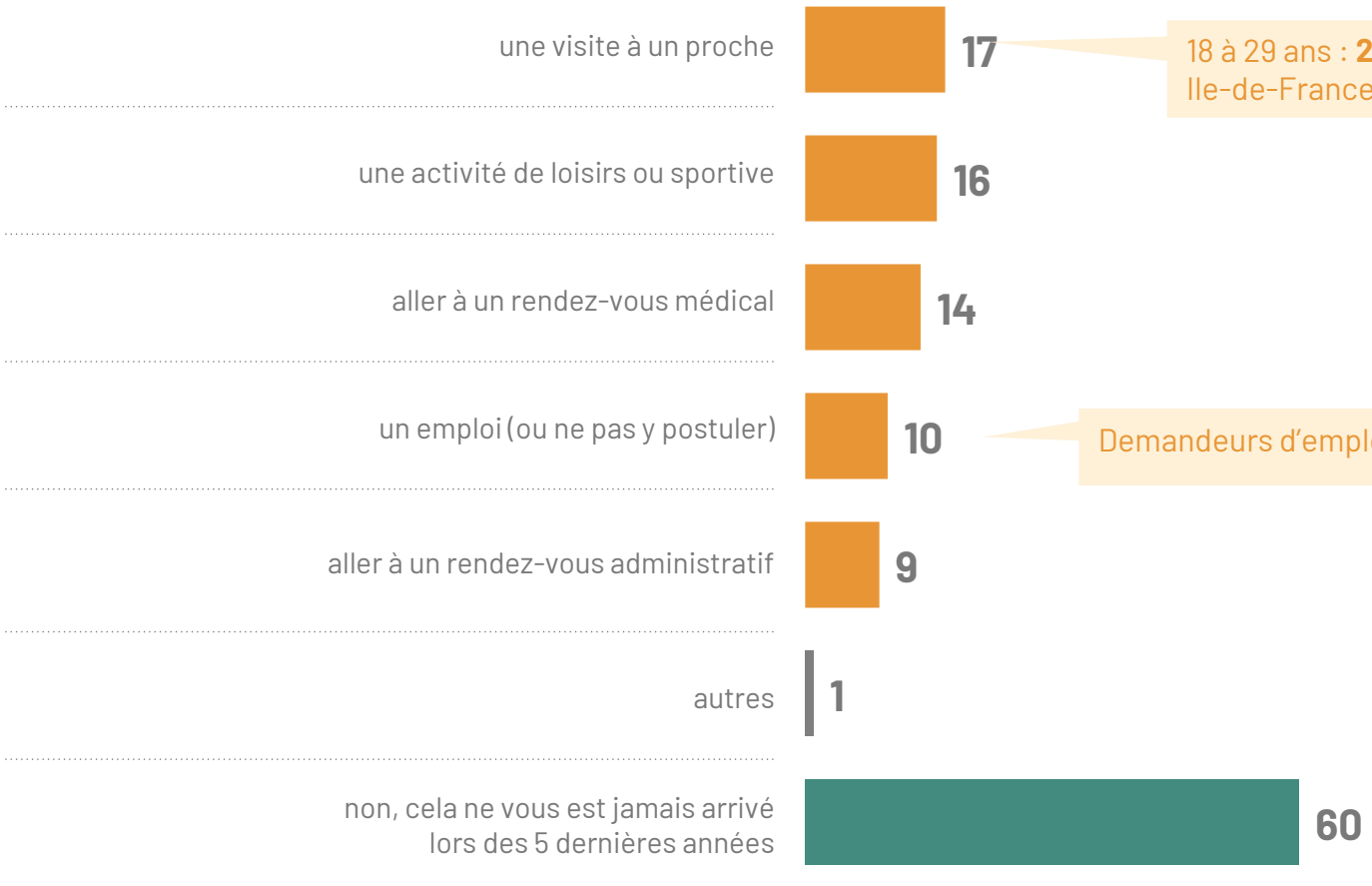
% OUI, selon l'âge



Les renoncements à des déplacements au cours des cinq dernières années

Un Français sur dix a déjà renoncé récemment un emploi pour des raisons de difficultés de transports.

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



18 à 29 ans : **24%**
Ile-de-France : **21%**

Demandeurs d'emploi : **26%**

40% ont renoncé à au moins un de ces types de déplacements

Demandeurs d'emploi : **58%**

Renoncements à des déplacements au cours des cinq dernières années – Détails

Les publics plus jeunes et ceux qui disposent des moins hauts revenus sont ceux qui déclarent le plus de renoncements à cause de difficultés de mobilité

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

		Détail selon l'âge							Détail selon le niveau de vie					Détail selon le profil		
En %	ENSEMBLE	18 à 24 ans	25 à 34 ans	35 à 49 ans	50 à 59 ans	60 à 64 ans	65 à 74 ans	75 ans et plus	Moins de 800 € / mois	800 à 1199 € / mois	1 200 à 1699 € / mois	1700 à 2299 € / mois	2300 € ou plus / mois	Habitants de QPV	Illetcro-nistes	Personnes vivant sous le seuil de pauvreté
une visite à un proche	17	27	23	18	15	12	10	11	26	22	16	14	12	20	9	23
une activité de loisirs ou sportive	16	32	26	17	12	10	9	9	23	20	17	14	14	13	5	22
aller à un rendez-vous médical	14	25	22	16	12	9	8	6	25	19	15	10	9	20	17	23
un emploi (ou ne pas y postuler)	10	22	21	13	7	3	-	-	19	14	11	7	6	20	5	18
aller à un rendez-vous administratif	9	18	15	10	6	5	3	3	16	13	8	6	5	11	5	15
autres	1	3	1	1	2	1	1	2	2	2	1	1	1	2	-	2
non, cela ne vous est jamais arrivé lors des 5 dernières années	60	26	40	57	68	76	79	78	36	48	59	68	72	53	73	40
Au moins 1 raison	**40**	**74**	**60**	**43**	**32**	**24**	**22**	**22**	**64**	**52**	**41**	**32**	**29**	**47**	**27**	**60**
Au moins 2 raisons	**18**	**35**	**31**	**21**	**13**	**10**	**8**	**8**	**29**	**25**	**18**	**14**	**13**	**22**	**9**	**28**

Renoncements à des déplacements au cours des cinq dernières années – Détails

Ceux qui empruntent régulièrement les transports en commun et le vélo, ainsi que les habitants des grandes métropoles ont dû faire plus de renoncements ces 5 dernières années pour des raisons de mobilité.

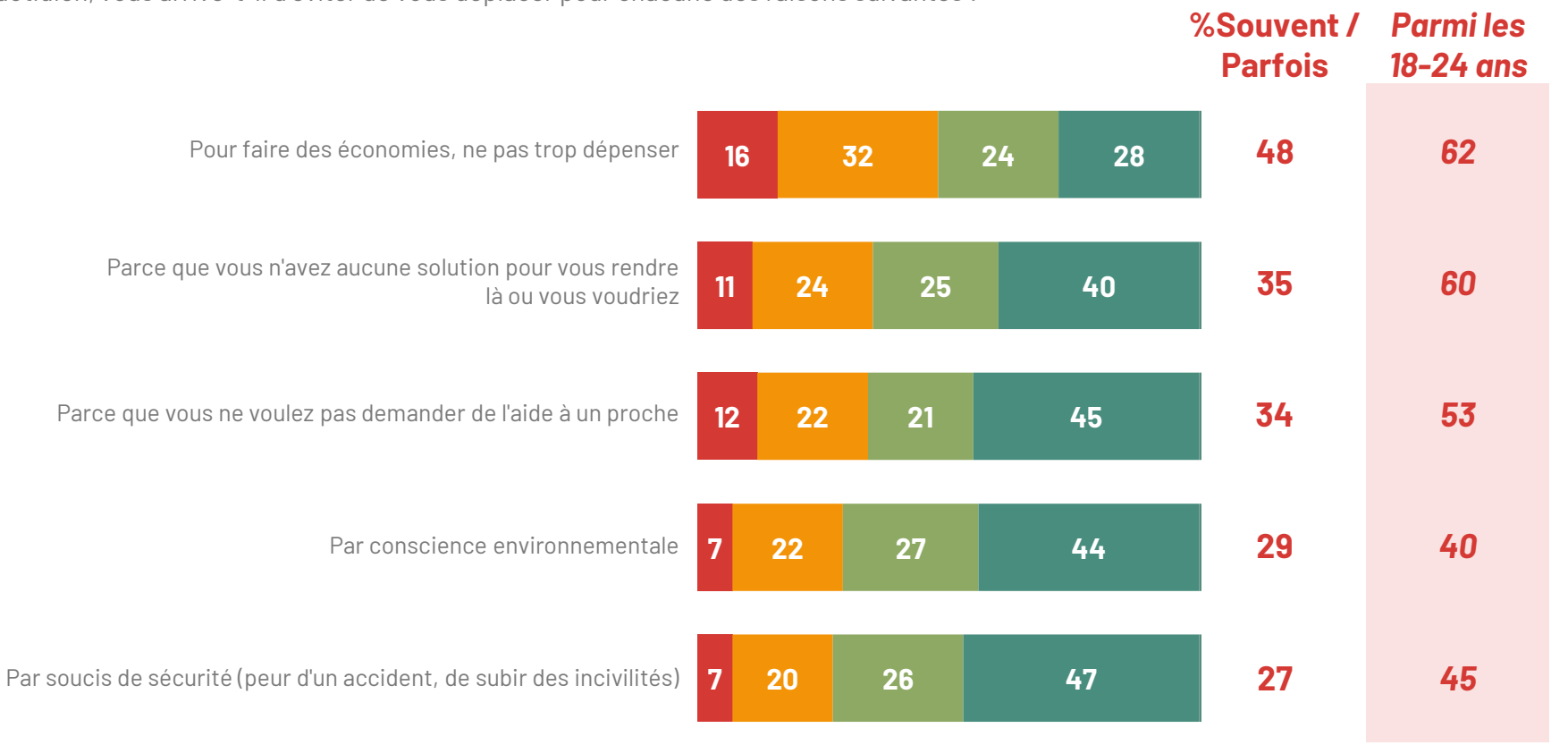
Question : Lors des 5 dernières années, vous est-il déjà arrivé de renoncer à faire un déplacement du quotidien en raison de difficultés de transport ou de mobilité pour ...
Base : A tous

En %	ENSEMBLE	Détail selon le mode de déplacement (principal)			Détail selon le type de territoire					
		Voiture	Vélo	Transports en communs	Grande métropole	Métropole moyenne	Banlieue	Périurbain dense	Périurbain peu dense	Rural
une visite à un proche	17	15	19	25	21	15	17	14	14	17
une activité de loisirs ou sportive	16	15	22	26	21	17	18	13	13	14
aller à un rendez-vous médical	14	13	23	20	16	14	15	13	12	14
un emploi (ou ne pas y postuler)	10	9	19	18	14	11	11	9	7	8
aller à un rendez-vous administratif	9	8	15	14	11	9	9	8	6	8
autres	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1
non, cela ne vous est jamais arrivé lors des 5 dernières années	60	64	44	39	50	61	57	64	68	64
Au moins 1 raison	**40**	**37**	**56**	**61**	**50**	**40**	**43**	**36**	**32**	**36**
Au moins 2 raisons	**18**	**17**	**28**	**30**	**23**	**18**	**20**	**15**	**14**	**17**

Raisons d'éviter des déplacements

Près d'un Français sur deux évite régulièrement de se déplacer pour faire des économies et plus d'un sur trois car il est sans solution de transport ou parce qu'il ne veut pas demander de l'aide

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



Parmi l'ensemble :

*Au moins un évitement : **84%***

*Au moins un évitement fréquent : **81%***

*Au moins un évitement souvent : **31%***

Parmi les 18-24 ans :

*Au moins un évitement : **95%***

*Au moins un évitement fréquent : **94%***

*Au moins un évitement souvent : **50%***

Souvent | Parfois | Rarement | Jamais

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

Renoncement aux déplacements pour des raisons économiques

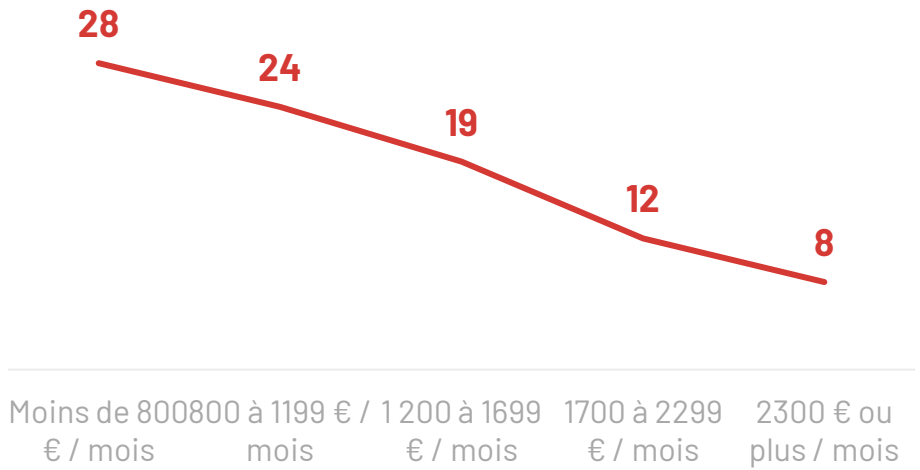
Les publics plus jeunes et ceux qui ont un niveau de vie plus faible renoncent considérablement plus que les autres à des déplacements pour des raisons économiques

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

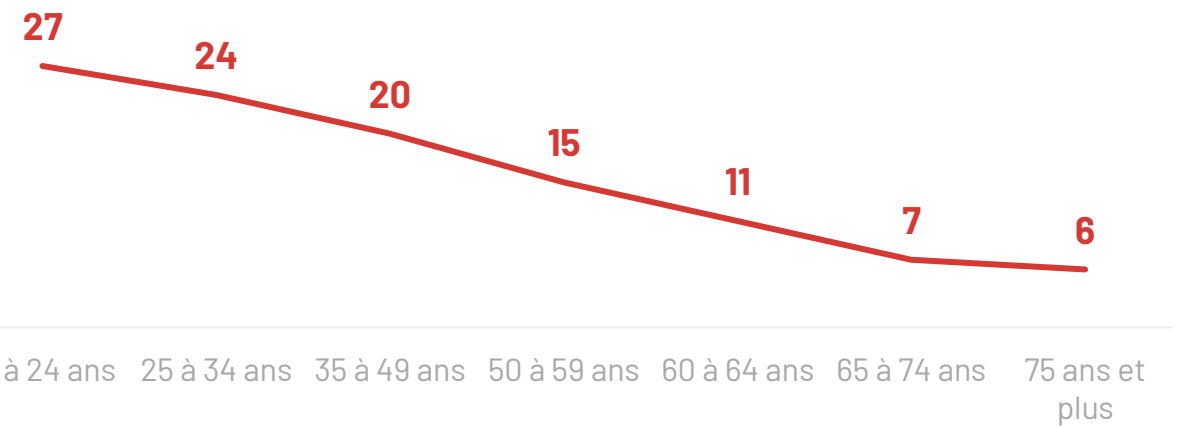
« Pour faire des économies, ne pas trop dépenser »

16

% Souvent selon le niveau de vie



% Souvent selon l'âge



Renoncement aux déplacements par manque de solutions

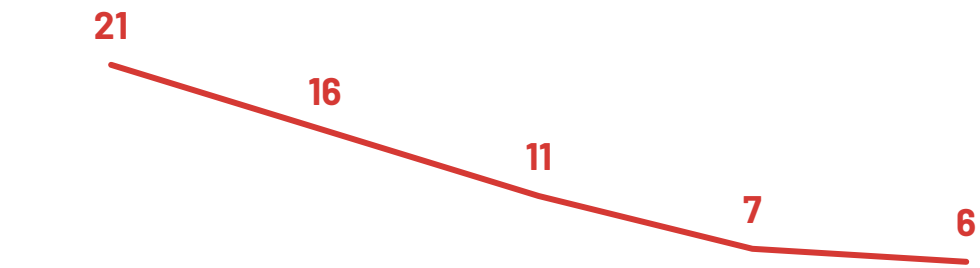
Ceux qui ont un niveau de vie plus faibles sont aussi ceux qui renoncent le plus à des déplacements par manque de solution

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

« Parce que vous n'avez aucune solution pour vous rendre là ou vous voudriez »

11

% Souvent selon le niveau de vie



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

% Souvent selon le type de territoire



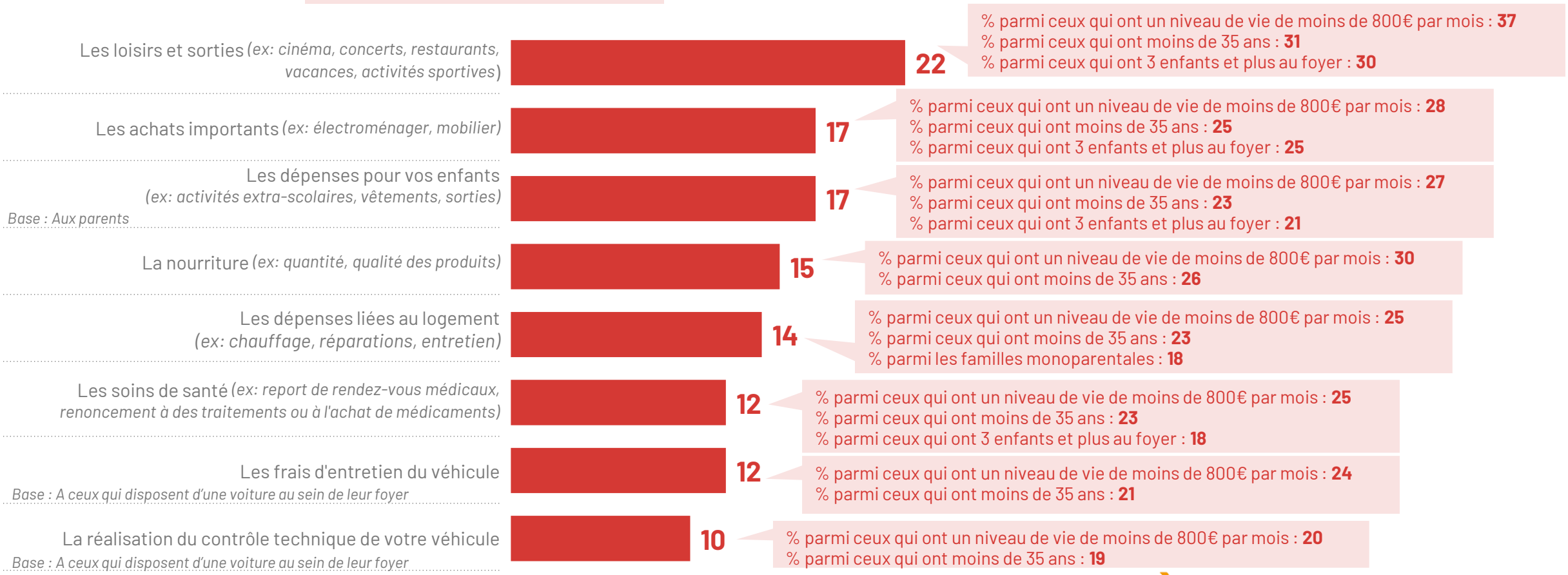
Commune densément peuplée | Commune de densité intermédiaire | Commune rurale

Privations pour financer sa mobilité

Près d'un Français sur quatre s'est privé fréquemment de loisirs et de sortie lors de l'année écoulée pour pouvoir continuer à payer ses trajets du quotidien, et plus d'un sur dix se sont privé sur des achats de nourriture ou de santé. Les jeunes et les personnes sous le seuil de pauvreté sont particulièrement fréquemment concernés

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

% Oui fréquemment

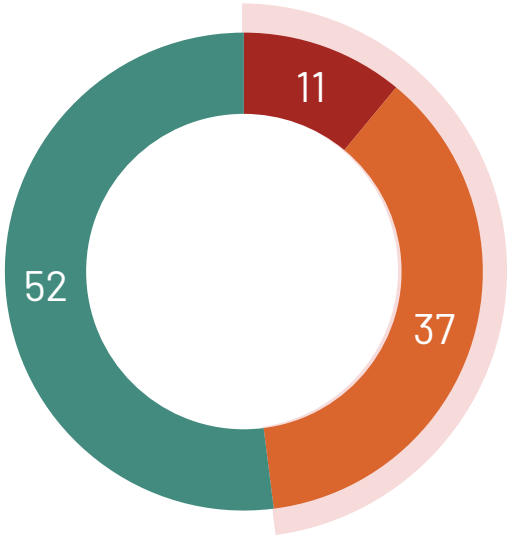


BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

Evitements de modes ou d'itinéraires liés à la sécurité

Près d'un Français sur deux déclare éviter au moins occasionnellement des modes de déplacement ou des itinéraires pour des raisons de sécurité. Les plus concernés sont les jeunes, les habitants des communes densément peuplées, et les utilisateurs des transports en commun et du vélo.

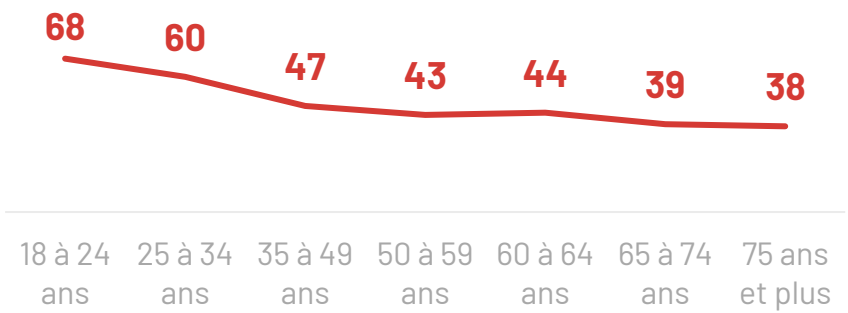
Questions : Vous arrive-t-il d'éviter certains modes de déplacement ou itinéraires pour des raisons de sécurité (incivilités, agressions, accidents)
Base : A tous



% Oui
48

Oui, souvent | Oui, occasionnellement (par exemple à certaines heures ou sur certains itinéraires) | Non, jamais

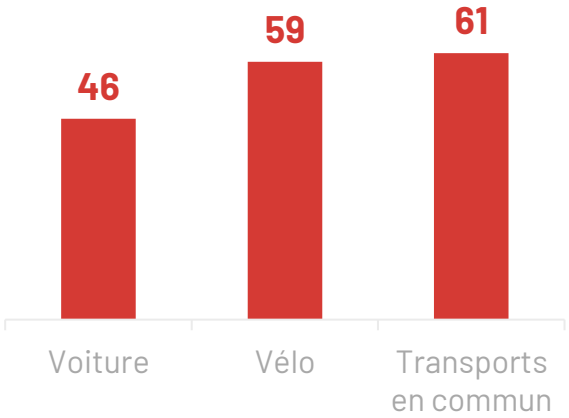
% Oui, selon l'âge



% Oui, selon la densité



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

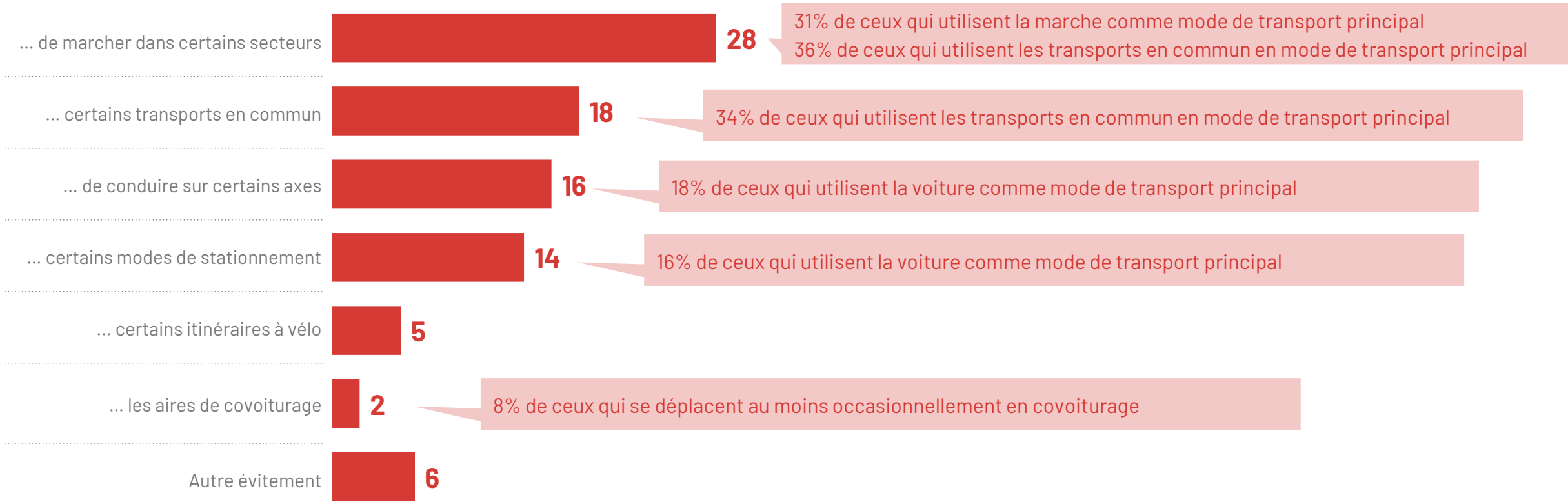


BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

Les modes de transports évités

Près d'un Français sur deux déclare éviter au moins occasionnellement des modes de déplacement ou des itinéraires pour des raisons de sécurité. Pour eux, cela consiste généralement à éviter de marcher dans certains secteurs.

Question : Et plus précisément, dans ces moments-là vous évitez... ?
Base : A tous

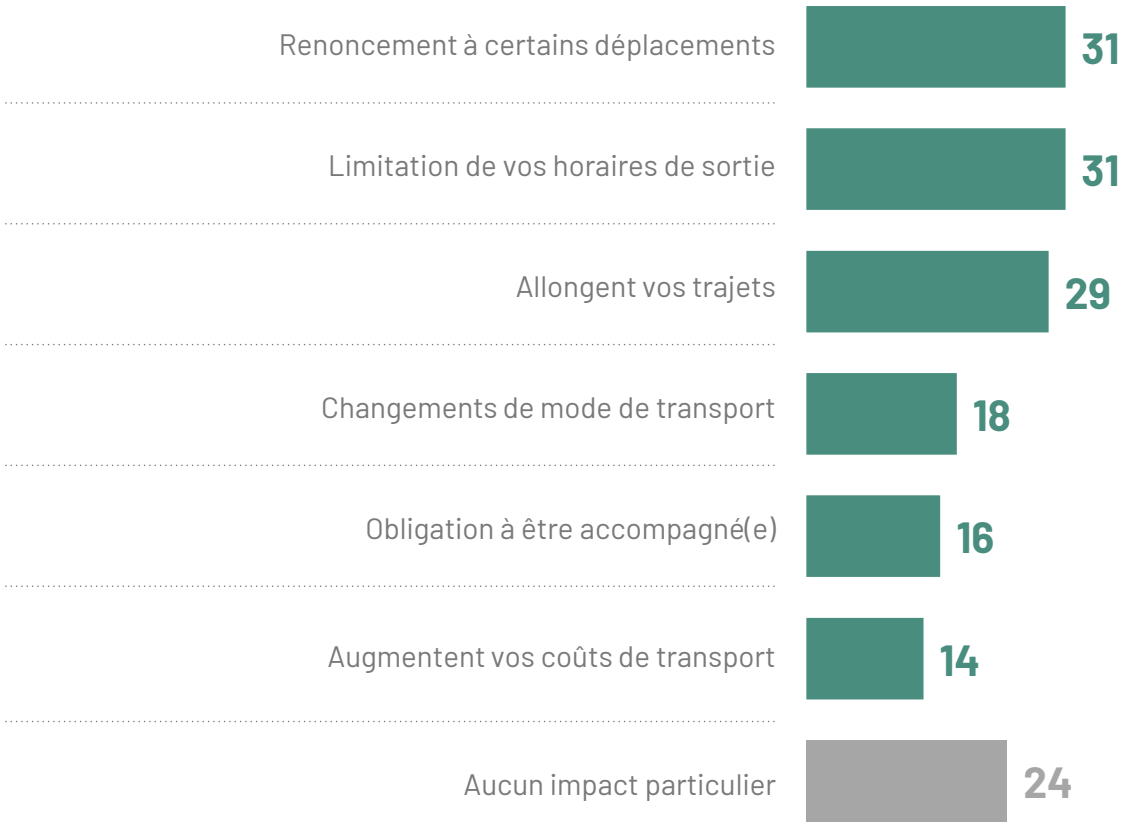


Impact des stratégies d'évitement en lien avec la sécurité

Parmi ceux qui ont évité des modes de déplacement pour des raisons de sécurité, les principaux impacts sont le renoncement à des déplacements, la limitation des horaires de sorties, et l'allongement des trajets. Les femmes de 18 à 35 ans sont plus concernées par toutes ces stratégies, les femmes de + de 60 ans par la limitation des horaires, et les – de 35 ans tous sexes confondus vont plus changer de mode de transport que leurs aînés.

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

% Impact sur les déplacements : 76



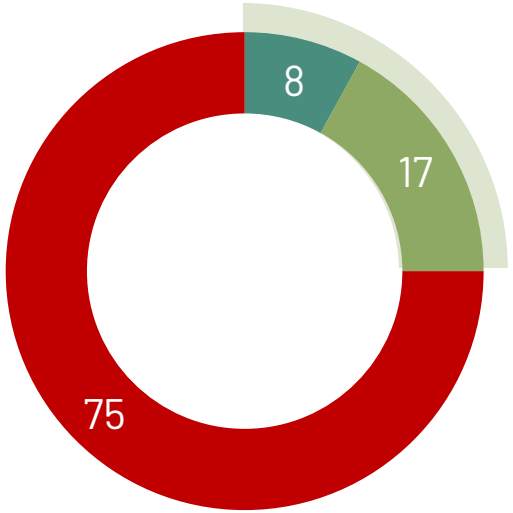
Détail selon le sexe croisé par l'âge

Homme de moins de 35 ans	Homme de 35-59 ans	Homme de 60 ans et plus	Femme de moins de 35 ans	Femme de 35-59 ans	Femme de 60 ans et plus
28	27	26	35	34	33
29	24	25	36	33	36
32	31	25	34	29	18
23	19	15	26	16	12
19	8	7	29	17	14
21	17	9	18	13	6
17	27	35	12	24	30

Réflexions autour du déménagement face au coûts des mobilités

Les déplacements pèsent si fortement sur le budget des Français qu'un sur quatre a déjà déménagé ou songé à déménager pour réduire ses coûts de mobilité.

Question : Pour réduire vos dépenses liées à la mobilité, avez-vous déménagé ou songé à déménager ?
Base : A tous



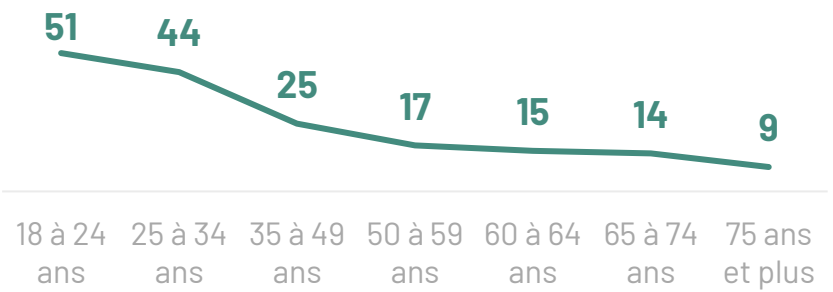
% Oui

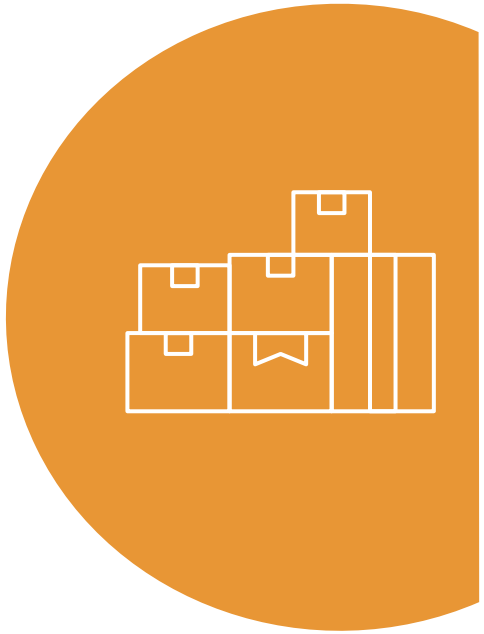
25

% Oui, selon le niveau de vie



% Oui, selon l'âge





Oui, j'ai déménagé | Oui, j'ai songé à déménager mais je ne l'ai pas fait | Non, jamais

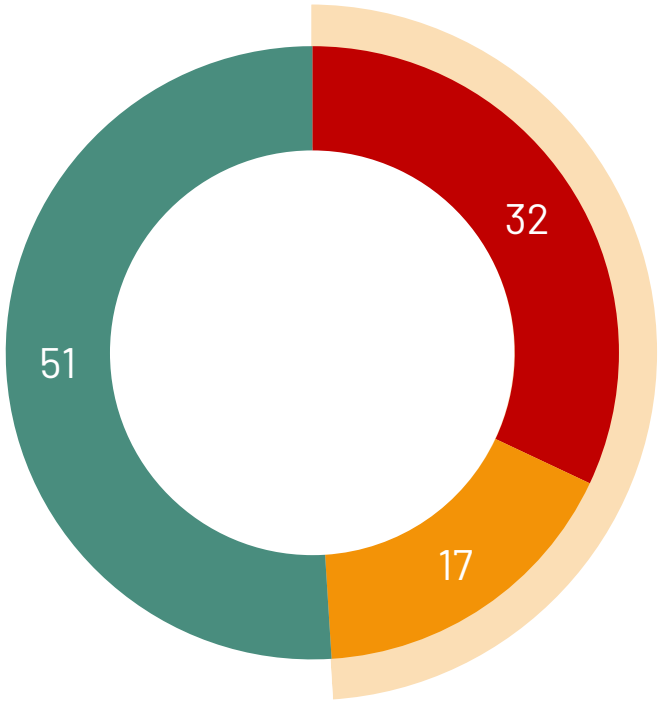
BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

FOCUS SUR LES ALÉAS CLIMATIQUES

Impact des évènements climatiques sur les pratiques de déplacement

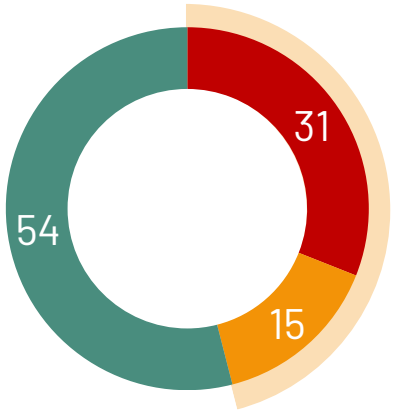
Les événements climatiques ont déjà modifié les habitudes de mobilité d'un Français sur deux : 49% ont changé leurs pratiques de déplacement, principalement de manière ponctuelle face aux aléas météorologiques

Question : Lors des 3 dernières années, vous est-il arrivé de changer ponctuellement ou durablement vos pratiques de déplacements du quotidien en raison des événements climatiques (canicule, sécheresse, incendie de forêt, inondation, grand froid, tempête) ?
Base : A tous



% Oui
49

Rappel 2024



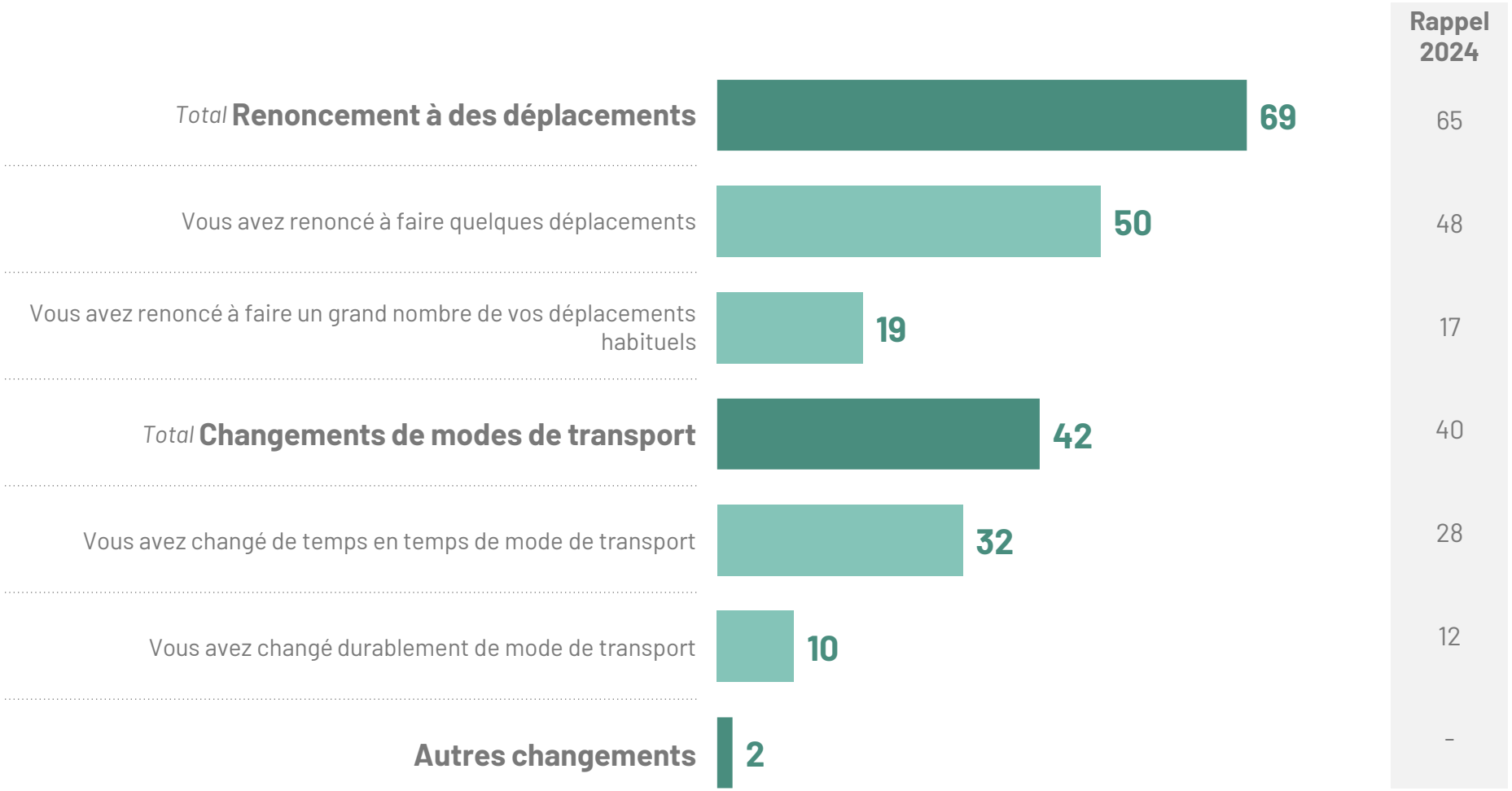
% OUI
46

Oui, ponctuellement | Oui, durablement | Non

Nature des changements effectués face aux évènements climatiques

Les événements climatiques entraînent majoritairement des renoncements plutôt que des adaptations, 69% de ceux qui ont changé leurs pratiques ont renoncé à des déplacements, et 42% ont changé de mode de transport

Question : Quels ont été ces changements liés aux événements climatiques ?
Base : A ceux qui ont déjà changé de pratiques de déplacements en raison des évènements climatiques



Report sur un mode de transport thermique en raison d'aléas climatiques

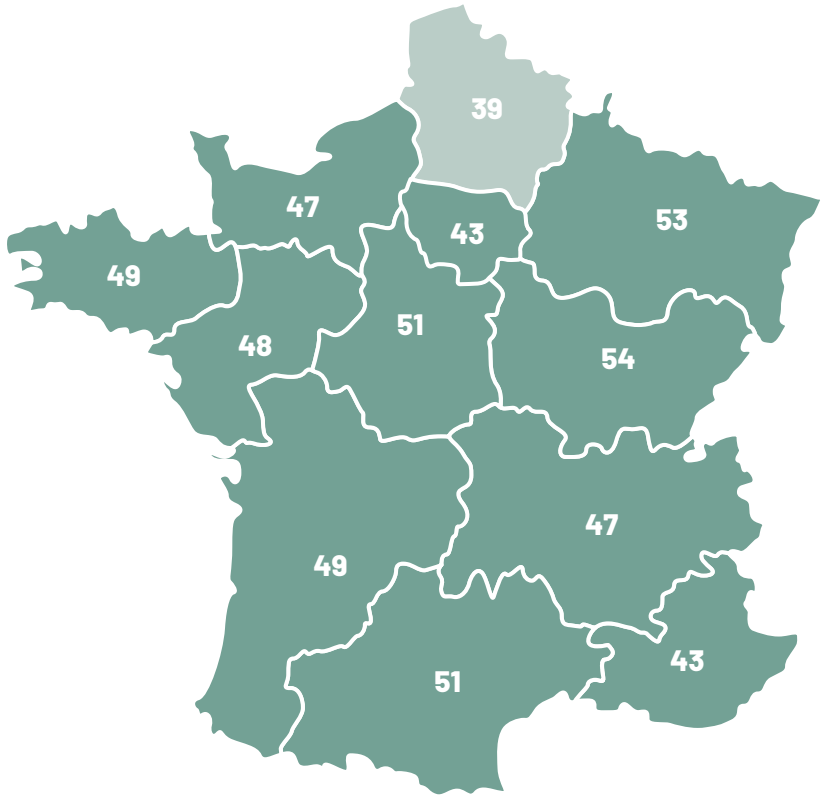
Les adaptations climatiques conduisent souvent vers des modes plus polluants. La moitié de ceux qui ont modifié leurs déplacements se sont reportés sur des véhicules thermiques, illustrant un paradoxe environnemental.

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

% Oui



Détail « % Oui » par régions



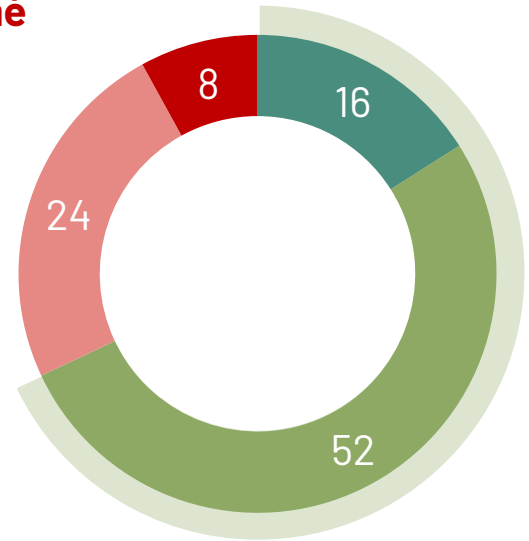
Niveau d'information sur les règles à respecter et les gestes utiles en cas d'événements climatiques

Un déficit d'information sur les conduites à tenir face aux événements climatiques : 1/3 des Français s'estime insuffisamment informé sur les précautions et déplacements à éviter en cas d'aléas climatiques

Question : Avez-vous personnellement le sentiment d'être suffisamment informé des règles à respecter et les gestes utiles en cas d'événements climatiques (précautions à prendre, déplacements à éviter ou proscrire ...) ?
Base : A tous

% Ne se sent pas suffisamment informé

32



% Se sent suffisamment informé

68

Tout à fait | Plutôt | Plutôt pas | Pas du tout | Vous ne savez pas

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien
wimoov Groupe SOS
Ipsos bva
CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

En résumé

La majorité des Français, particulièrement les jeunes et les plus modestes, aspirent à se déplacer davantage mais en sont empêchés, le plus souvent par des raisons économiques. La fracture entre ceux qui peuvent accéder aux opportunités et les autres forme un cercle vicieux : plus d'un Français sur dix a déjà dû renoncer à un rendez-vous médical à cause de difficultés de mobilité et autant à un emploi.

Face à ces impasses, certains en viennent à des arbitrages difficiles : plus d'un Français sur dix déclare ainsi rogner sur ses dépenses de santé pour pouvoir financer ses déplacements, et autant sur ses dépenses alimentaires.

Le cercle vicieux de la dépendance à la voiture et des aléas climatique se confirme : 1 Français sur 2 a vu sa mobilité impactée par les aléas climatiques. Pour 2 Français sur 5, cela s'est traduit par un changement de mode, qui dans 1 cas sur 2 a été vers un véhicule thermique.

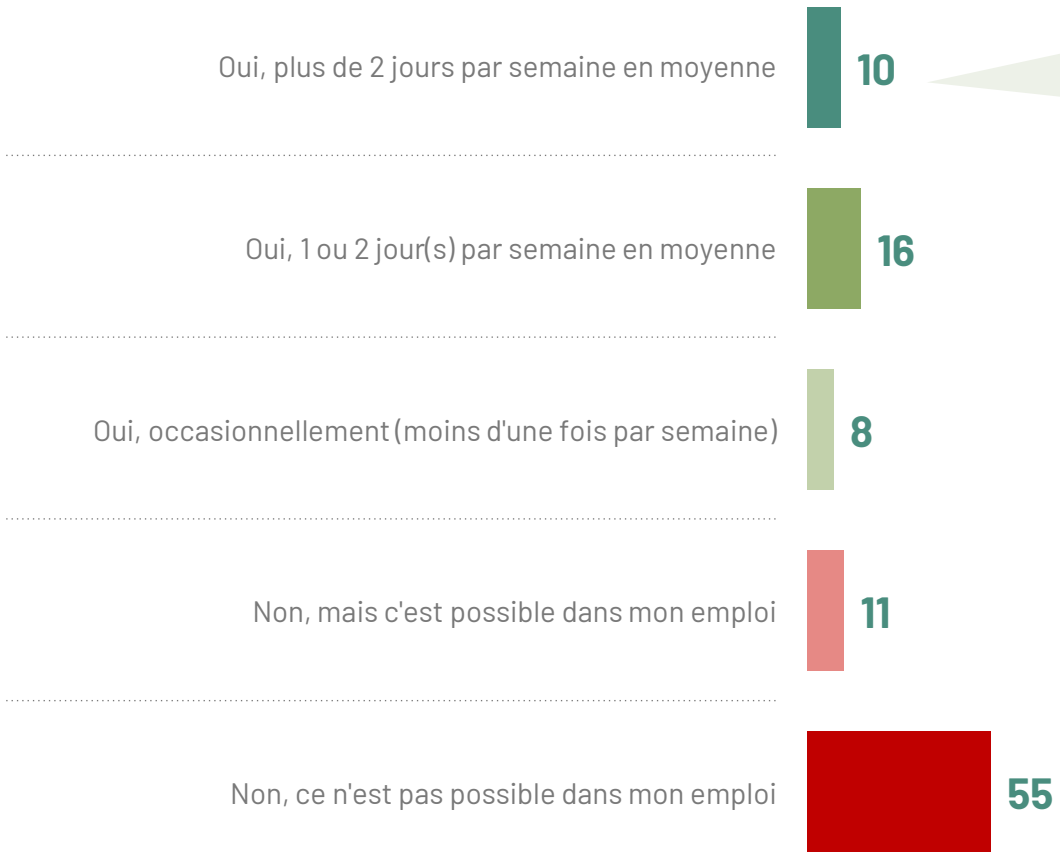


FOCUS SUR LE TÉLÉTRAVAIL

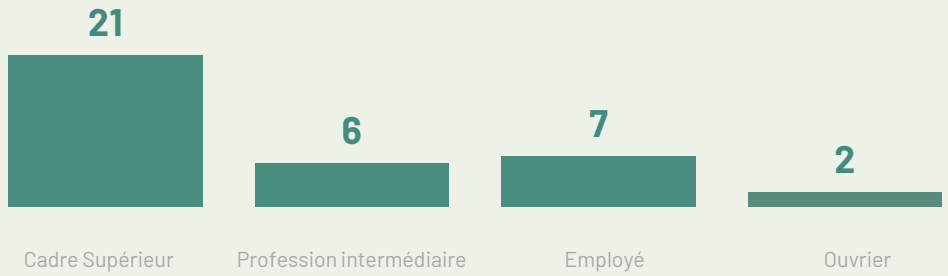
Pratique du télétravail

Le télétravail reste une pratique minoritaire, principalement réservée aux cadres.

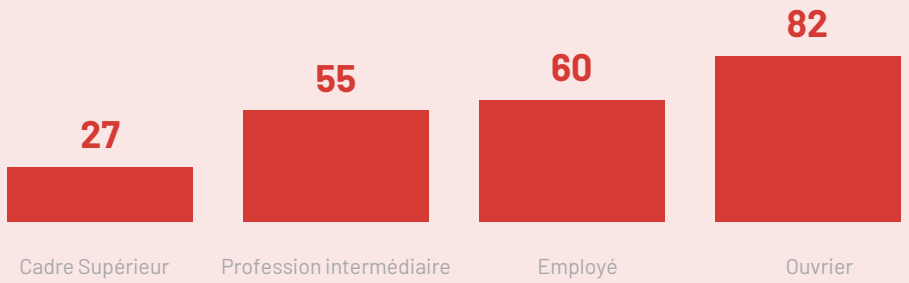
Question : Pratiquez-vous le télétravail ?
Base : Aux actifs



% « Oui, plus de 2 jours par semaine », selon la CSP



% « Non, ce n'est pas possible », selon la CSP



BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

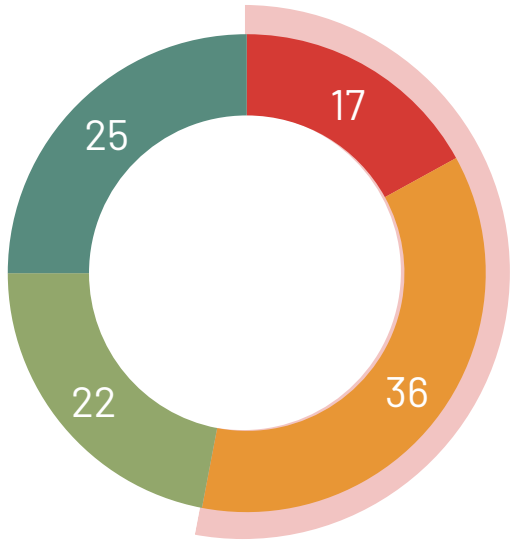
Télétravail comme avantage économique

Une courte majorité de Français qui télétravaillent le font parfois ou souvent pour économiser sur les coûts de transport. Cela concerne cependant près de ¾ des jeunes et des personnes aux revenus les plus modestes.

Question : Par souci d'économiser sur vos coûts de transports, vous arrive-t-il de télétravailler plutôt que de vous déplacer ?
Base : A ceux qui télétravaillent

% TELETRAVAIL POUR ECONOMISER SOUVENT/PARFOIS

53



Souvent | Parfois | Rarement | Jamais

% Souvent/Parfois, selon l'âge



18 à 24 ans | 25 à 34 ans | 35 à 49 ans | 50 à 59 ans | 60 à 64 ans

% Souvent/Parfois, selon le niveau de vie



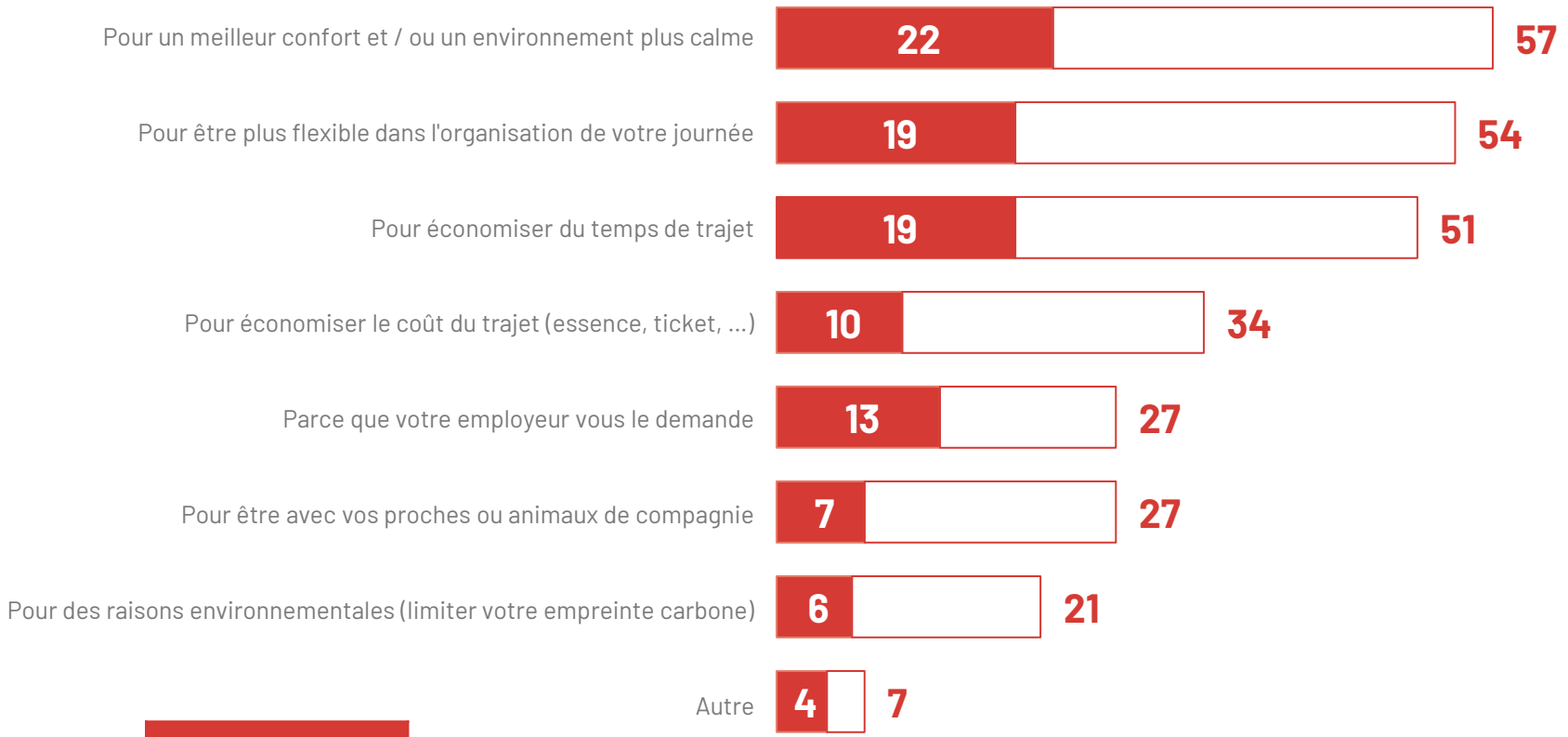
Moins de 800 € / mois | 800 à 1199 € / mois | 1 200 à 1699 € / mois | 1700 à 2299 € / mois | 2300 € ou plus / mois

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

Raisons de télétravailler

Mais en détail, les principales raisons de télétravailler sont le confort que cela apporte et l'environnement calme, les raisons économiques n'intervenant qu'au second plan.

Question : Quand vous télétravaillez, c'est le plus souvent ... ?
Base : A ceux qui télétravaillent – Plusieurs réponses possibles, résultats supérieurs à 100%



En résumé

Les salariés les plus modestes travaillent majoritairement dans des secteurs où le télétravail n'est pas possible : industrie, commerce, services à la personne, santé, etc.

Ces métiers nécessitent une présence physique. Or, ce sont précisément ces travailleurs qui subissent le plus fortement le coût des déplacements domicile-travail.

Du côté des télétravailleurs, si certains mentionnent des motivations économiques, les raisons principales restent la recherche de confort et de tranquillité.
Le télétravail bénéficie donc avant tout à ceux qui en ont le moins besoin sur le plan financier.



Partie 7

Résilience et alternatives de mobilité

En cas de défaillance de leur mode de transport principal, quelles solutions de substitution s'offrent réellement aux individus ? Qui dispose d'un plan B viable ? Qui se retrouve en situation de vulnérabilité face à l'immobilité forcée ?



BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

wimoov Groupe SOS

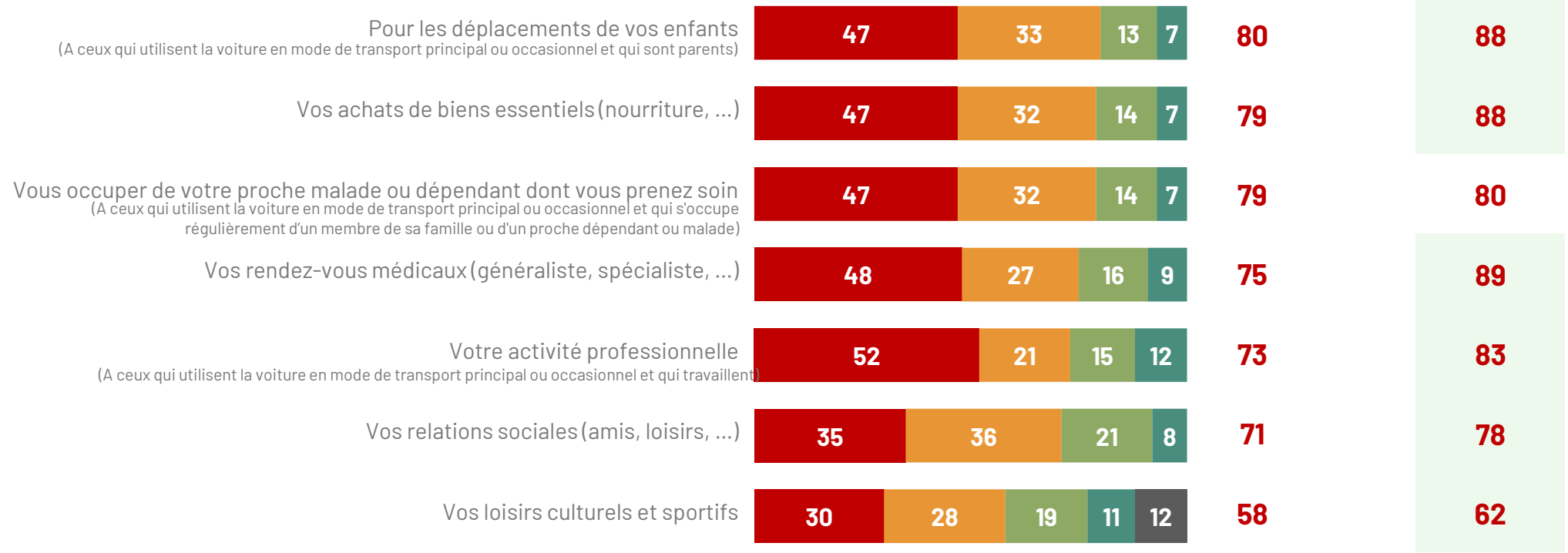
Ipsos bva

CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Sentiment de dépendance à la voiture

Près de ¾ des actifs utilisant une voiture estiment en être dépendants pour leur activité professionnelle, de même qu'un étudiant sur 2 pour suivre ses études. Les personnes vivant en zone rurale sont particulièrement dépendantes de la voiture pour l'accès à la santé, les achats de biens essentiels et les déplacements des enfants.

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

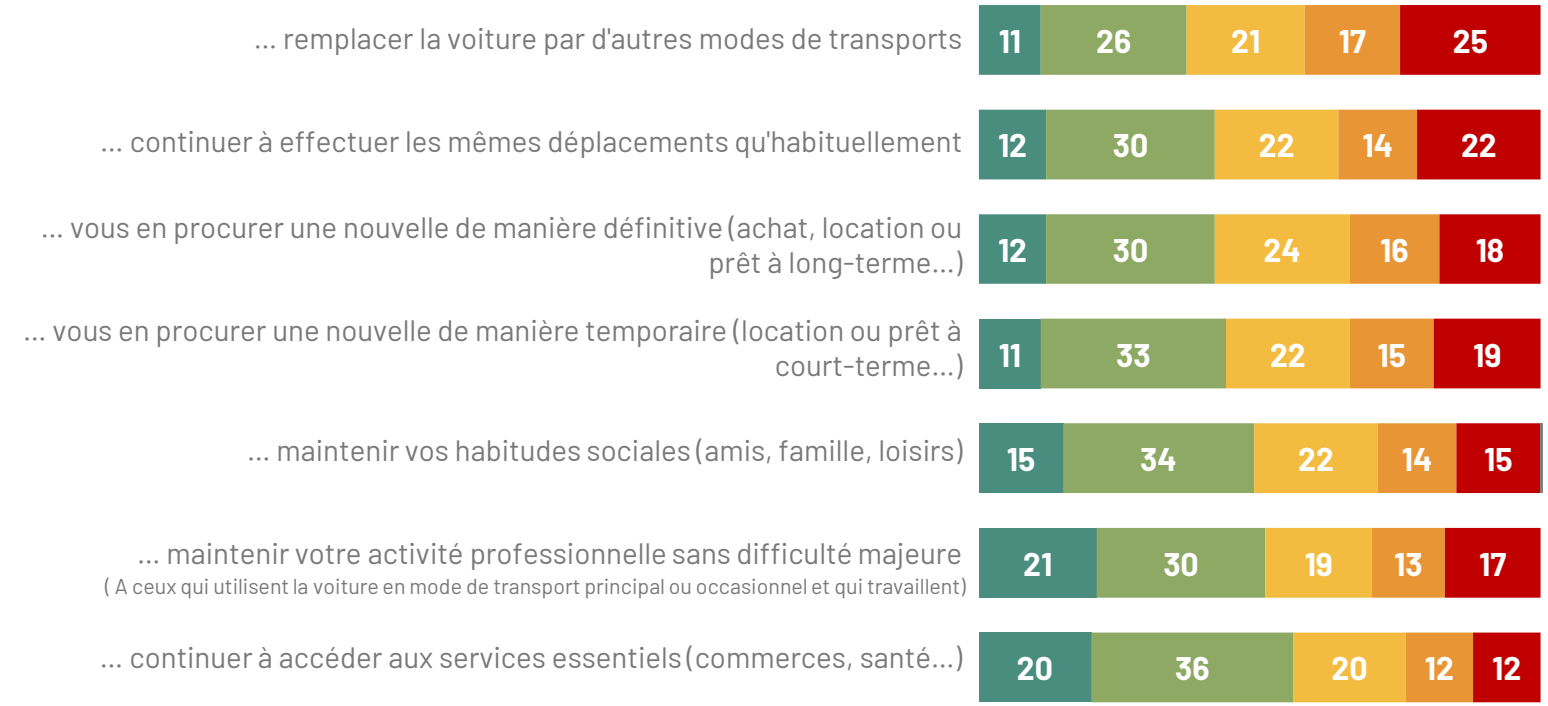


BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

Potentiels impacts d'une panne de voiture

En cas de panne de sa voiture, plus d'une personne sur deux serait en difficulté ou en incapacité de s'en procurer une nouvelle, une proportion qui atteint 2/3 parmi les jeunes et parmi les personnes sous le seuil de pauvreté… une situation d'autant plus problématique qu'elle a souvent un impact sur le maintien de l'activité professionnelle. Un automobiliste sur quatre ne pourrait pas remplacer la voiture par un autre mode.

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



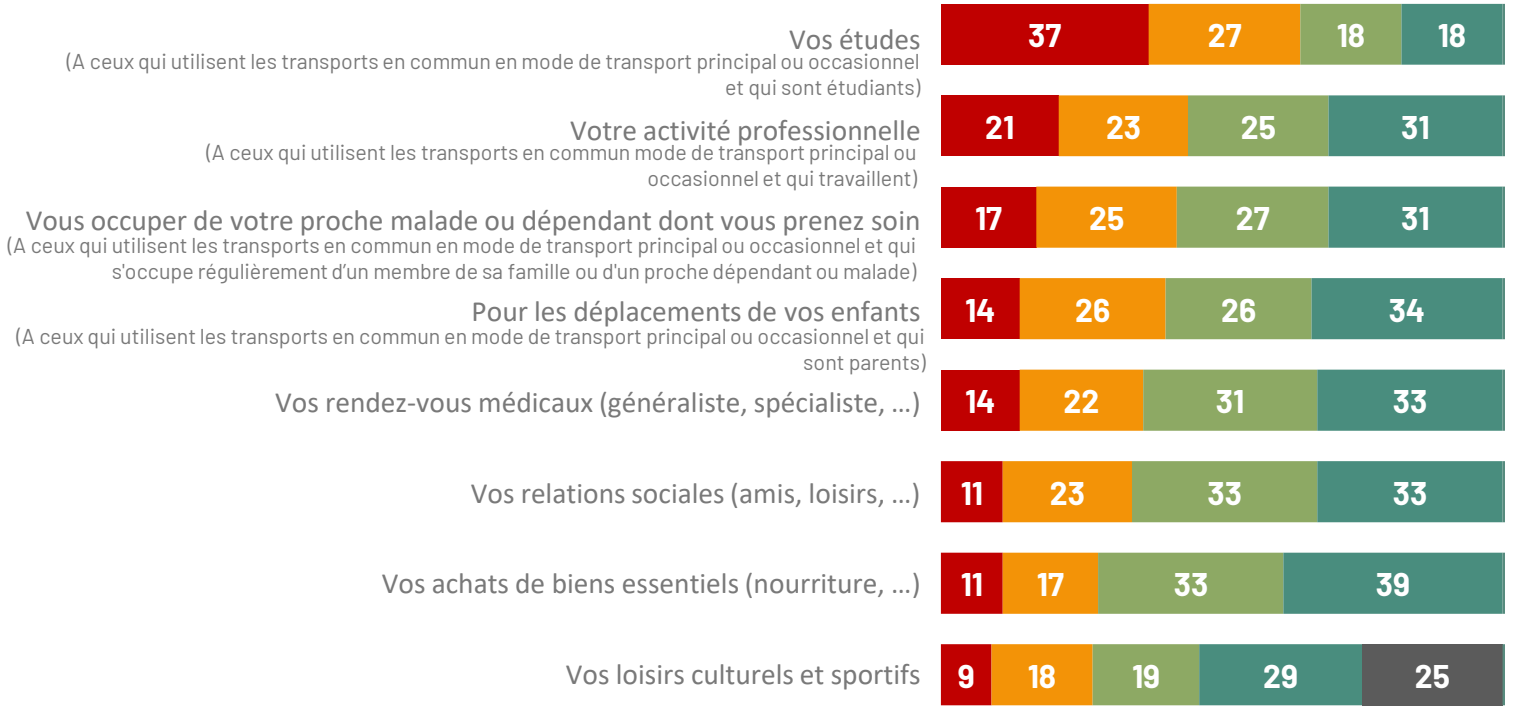
	% Facile	% Difficile ou impossible	Personnes habitant en zone rurale	Personnes de **moins de 25 ans**	Personnes sous le **seuil de pauvreté**
… remplacer la voiture par d'autres modes de transports	37	63	79	50	60
… continuer à effectuer les mêmes déplacements qu'habituellement	42	58	62	51	60
… vous en procurer une nouvelle de manière définitive (achat, location ou prêt à long-terme…)	42	58	66	68	71
… vous en procurer une nouvelle de manière temporaire (location ou prêt à court-terme…)	44	56	59	64	68
… maintenir vos habitudes sociales (amis, famille, loisirs)	49	51	59	47	53
… maintenir votre activité professionnelle sans difficulté majeure (A ceux qui utilisent la voiture en mode de transport principal ou occasionnel et qui travaillent)	51	49	58	51	52
… continuer à accéder aux services essentiels (commerces, santé…)	56	44	58	44	48

Oui, très facilement | Oui, assez facilement | Oui, assez difficilement | Oui, très difficilement | Non, vous ne pourriez pas

Sentiment de dépendance aux transports en commun

Si le sentiment de dépendance vis-à-vis des transports en commun est modéré, les étudiants en sont majoritairement dépendants pour leurs études (64%), et les jeunes pour leurs activités professionnelles (56%) ou les proches qu'ils aident (58%)

Question : Avez-vous le sentiment de dépendre des transports en commun pour les activités suivantes ?
Base : A ceux qui utilisent les transports en commun en mode de transport principal ou occasionnel



	%Oui	Personnes de **moins de 25 ans**	Personnes sous le **seuil de pauvreté**
Vos études (A ceux qui utilisent les transports en commun en mode de transport principal ou occasionnel et qui sont étudiants)	64	64	65
Votre activité professionnelle (A ceux qui utilisent les transports en commun mode de transport principal ou occasionnel et qui travaillent)	44	56	51
Vous occuper de votre proche malade ou dépendant dont vous prenez soin (A ceux qui utilisent les transports en commun en mode de transport principal ou occasionnel et qui s'occupe régulièrement d'un membre de sa famille ou d'un proche dépendant ou malade)	42	58	53
Pour les déplacements de vos enfants (A ceux qui utilisent les transports en commun en mode de transport principal ou occasionnel et qui sont parents)	40	47	46
Vos rendez-vous médicaux (généraliste, spécialiste, ...)	36	54	51
Vos relations sociales (amis, loisirs, ...)	34	57	48
Vos achats de biens essentiels (nourriture, ...)	28	46	43
Vos loisirs culturels et sportifs	27	43	37

Oui, tout à fait | Oui, plutôt | Non, plutôt pas | Non, pas du tout | Non concerné

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien
wimoov Groupe SOS
Ipsos bva
CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Potentiels impacts d'une fermeture de ligne de transports en commun

En cas de fermeture de leur ligne de transports, 1 usager sur 2 serait en difficulté ou en incapacité de trouver un trajet alternatif, près de 40 % auraient du mal à maintenir ses habitudes sociales ou professionnelles, et un peu plus d'une personne sur 10 renoncerait à une partie de ses déplacements habituels.

Question : Imaginez que demain la ligne (ou l'une des lignes de transports en commun) que vous utilisez ne soit plus fonctionnelle pour une durée prolongée. Dans ce cas, seriez-vous en mesure de ...
Base : A ceux qui utilisent les transports en commun en mode de transport principal ou occasionnel



	% Facile	% Difficile ou impossible	Personnes de **moins de 25 ans**	Personnes sous le **seuil de pauvreté**
... remplacer ce trajet par un autre, en prenant une autre ligne	49	51	54	54
... continuer à effectuer les mêmes déplacements qu'habituellement	54	46	58	53
... maintenir vos études sans difficulté majeure (A ceux qui utilisent les transports en commun en mode de transport principal ou occasionnel et qui sont étudiants)	51	49	49	48
... utiliser les transports de remplacement temporaires mis à disposition (navettes de bus)	57	43	49	47
... remplacer les transports en commun par d'autres modes de transports	55	45	54	51
... maintenir vos habitudes sociales (amis, famille, loisirs)	61	39	49	48
... maintenir votre activité professionnelle sans difficulté majeure (A ceux qui utilisent les transports en commun en mode de transport principal ou occasionnel et qui travaillent)	61	39	52	49
... continuer à accéder aux services essentiels (commerces, santé...)	66	34	44	43

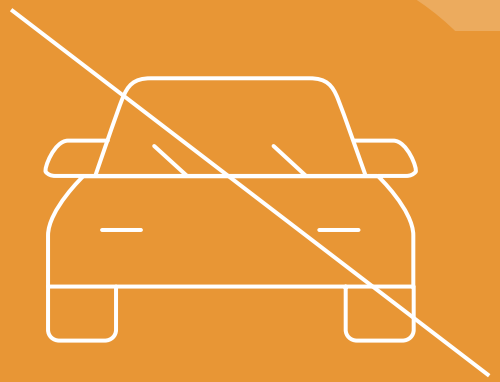
Oui, très facilement | Oui, assez facilement | Oui, assez difficilement | Oui, très difficilement | Non, vous ne pourriez pas

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien
wimoov Groupe SOS
Ipsos bva
CESI École d'ingénieurs

En résumé

La voiture est incontournable pour ceux qui l'utilisent, notamment les actifs qui en sont très dépendants pour leur activité professionnelle. Les jeunes adultes et les personnes défavorisées se déplaçant en voiture seraient fortement impactés par une panne et auraient du mal à trouver des alternatives à court comme à plus long terme.

Si la dépendance aux transports en commun semble un peu moins forte auprès de ses utilisateurs, elle reste toutefois importante, en particulier pour les jeunes et les plus modestes.



Partie 8

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

wimoov Groupe SOS

Ipsos bva

CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Connaissance des aides pour le passage à une voiture plus propre ou un vélo

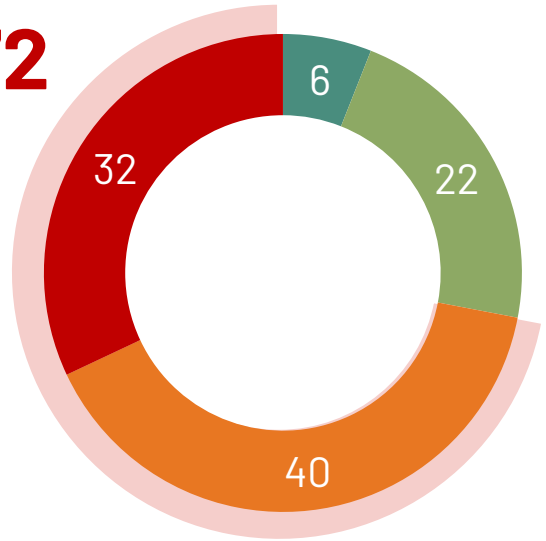
Les aides financières à la mobilité propre restent largement méconnues. Deux tiers des Français ne connaissent pas les dispositifs d'aide à l'achat de véhicules propres ou de vélos, une méconnaissance en augmentation par rapport à 2024.

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



% NON

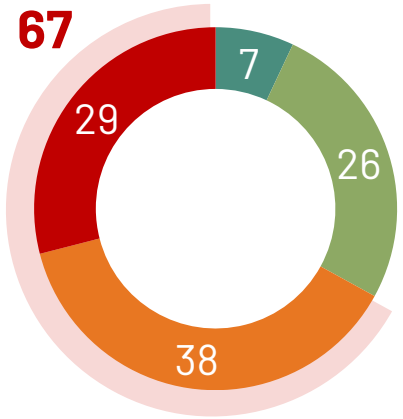
72



% NON

67

Rappel 2024



Oui, très bien | Oui, plutôt bien | Non, plutôt mal | Non très mal

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

Connaissance des aides pour le passage à une voiture plus propre ou au vélo – Détails

Les retraités et les habitants des communes rurales sont sensiblement moins informés ; tandis que les jeunes et les CSP + le sont légèrement plus. Les usagers des modes plus propres sont plus informés, cause ou conséquence ?

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

		Détail selon l'âge				Détail selon la CSP							
	ENSEMBLE	Moins de 35 ans	35 à 49 ans	50 à 64 ans	65 ans et plus	Agriculteur exploitant	Profession Indépendante	Cadre Supérieur	Profession intermédiaire	Employé	Ouvrier	Retraité	Inactif
% OUI	28	38	26	23	25	39	37	35	27	29	27	24	26

		Détail selon le niveau de vie					Détail selon la densité			Détail selon le mode principal de transport		
	ENSEMBLE	Moins de 800 € / mois	800 à 1199 € / mois	1 200 à 1699 € / mois	1700 à 2299 € / mois	2300 € ou plus / mois	Commune densément peuplée	Commune de densité intermédiaire	Commune rurale	mode principal voiture	mode principal TC	mode principal vélo
% OUI	28	31	29	27	26	28	30	28	25	28	34	41

Recours aux aides favorisant les mobilités propres

L'obtention d'aides financières reste exceptionnelle : Seulement 7% des Français ont bénéficié d'une aide, un taux en stagnation par rapport à 2024.

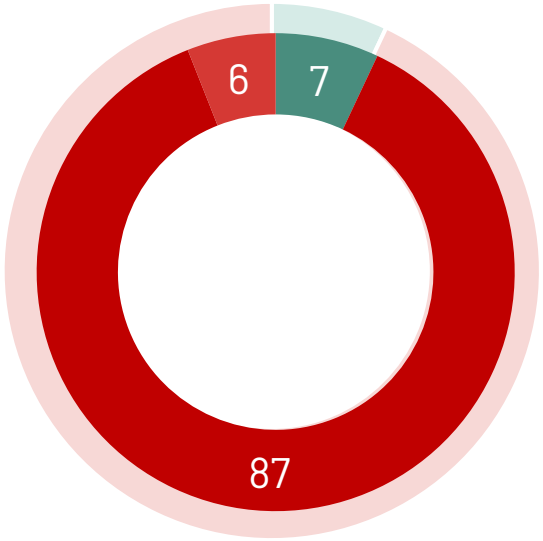
Question : Avez-vous déjà obtenu une aide de ce type ?
Base : A tous



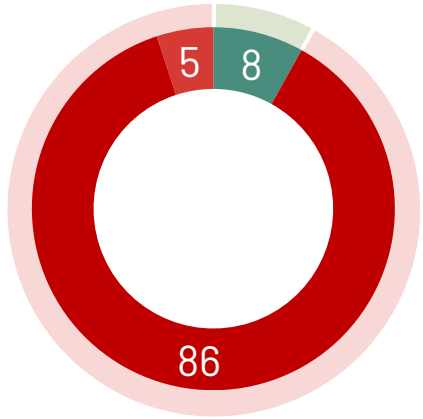
% OUI

7

19% parmi ceux qui ont on entendu parlé



Rappel 2024



Oui | Non | Non, vous l'avez demandée mais elle a été refusée

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

Recours aux aides favorisant les mobilités propres - Détails

Les personnes de moins de 35 ans ont davantage bénéficié d'aides financières, les professions appartenant aux catégories socio-professionnelles supérieures et les habitants des zones urbaines également.

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

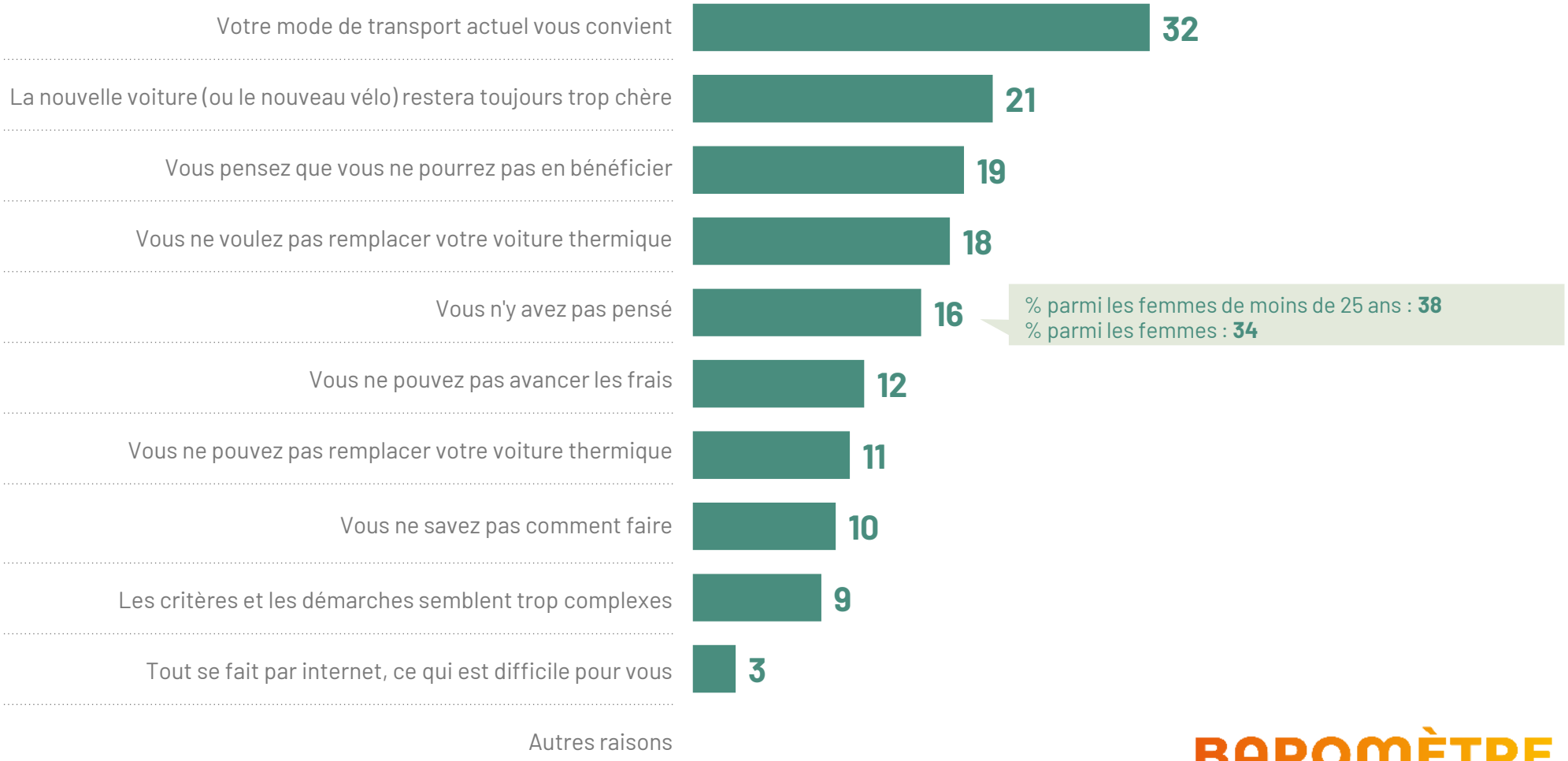
	ENSEMBLE	Détail selon l'âge				Détail selon la CSP							
		Moins de 35 ans	35 à 49 ans	50 à 64 ans	65 ans et +	Agriculteur exploitant	Profession Indépendante	Cadre Supérieur	Profession intermédiaire	Employé	Ouvrier	Retraité	Inactif
% OUI	7	12	6	5	5	15	15	10	7	7	6	6	7

	ENSEMBLE	Détail selon le niveau de vie					Détail selon la densité		
		Moins de 800 € / mois	800 à 1199 € / mois	1 200 à 1699 € / mois	1700 à 2299 € / mois	2300 € ou plus / mois	Commune densément peuplée	Commune de densité intermédiaire	Commune rurale
% OUI	7	8	8	6	7	8	9	8	6

Raisons pour ne pas chercher à obtenir une aide financière pour le passage aux mobilités propres

Si la satisfaction vis-à-vis du véhicule actuel (1/3) est avancée comme raison principale de ne pas demander une aide, pour d'autres il existe des freins en lien avec les dispositifs : 1/3 citent des contraintes financières et 2/10 des raisons liées à la complexité des démarches. A noter que 3 sur 10 ne souhaitent pas ou ne peuvent pas se passer de leur voiture thermique.

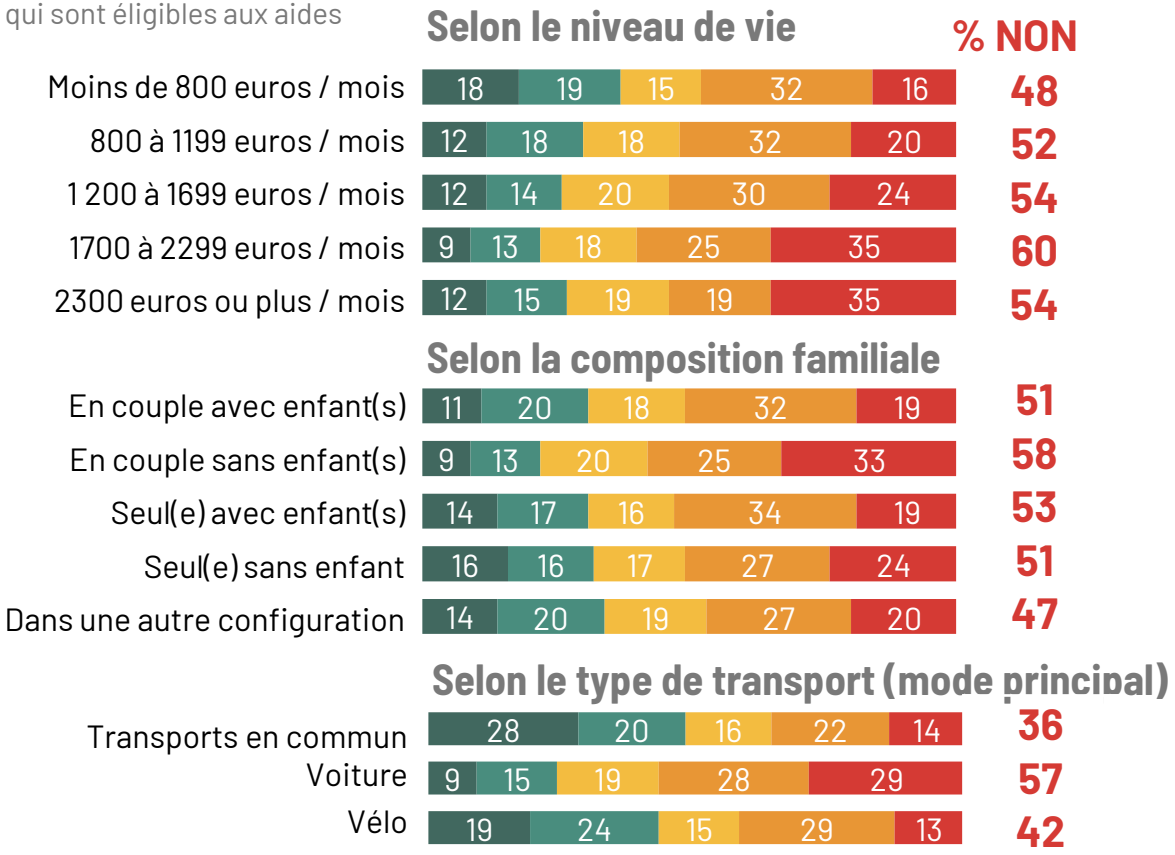
Question : Pourquoi n'avez-vous pas cherché à obtenir une aide financière facilitant le passage à une voiture plus propre ou à un vélo ?
Base : A ceux qui n'ont pas demandé d'aide de ce type

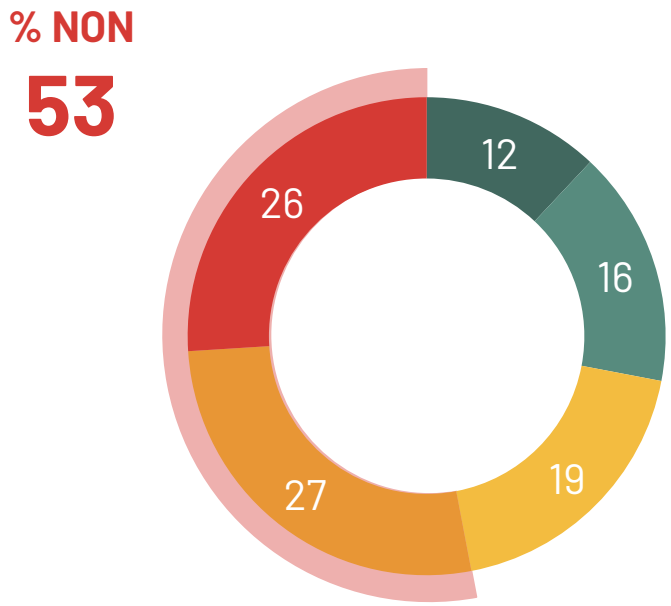


Connaissance des possibilités de réduction pour se déplacer en transport en commun

Les réductions sur les transports en commun sont méconnues de plus de la moitié de ceux qui y sont éligibles.
Les plus modestes qui en ont particulièrement besoin, sont légèrement mieux informés que les autres.

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





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 connaitre ces possibilités | Non, vous ne saviez pas | Vous pensez ne pas être concerné par ces aides

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien
wimoov Groupe SOS
Ipsos bva
CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

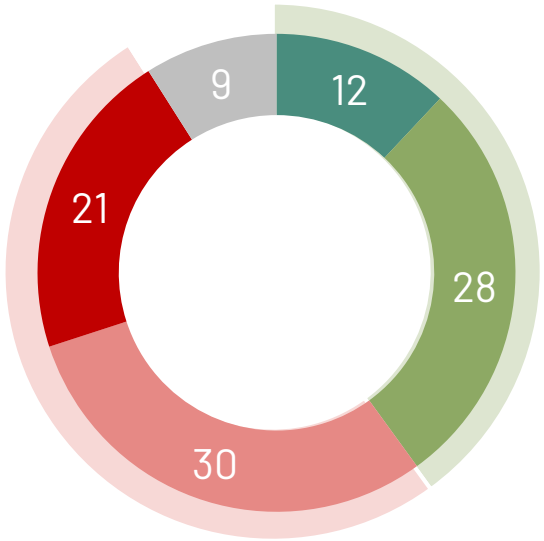
Incitation financière à l'usage des transports en commun

Les aides tarifaires inciteraient à faire basculer quatre utilisateurs d'automobile sur dix vers les transports collectifs, en particulier les moins aisés.

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

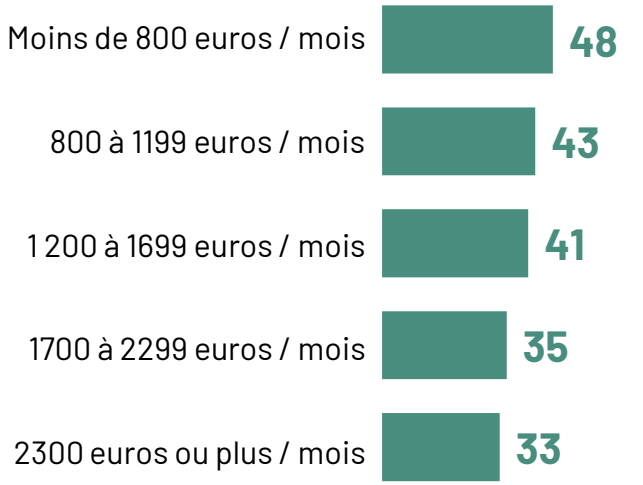
% NON
51

% OUI
40



Oui certainement | Oui, probablement | Non, probablement pas | Non, certainement pas | Vous ne savez pas

% « Oui » Selon le niveau de vie

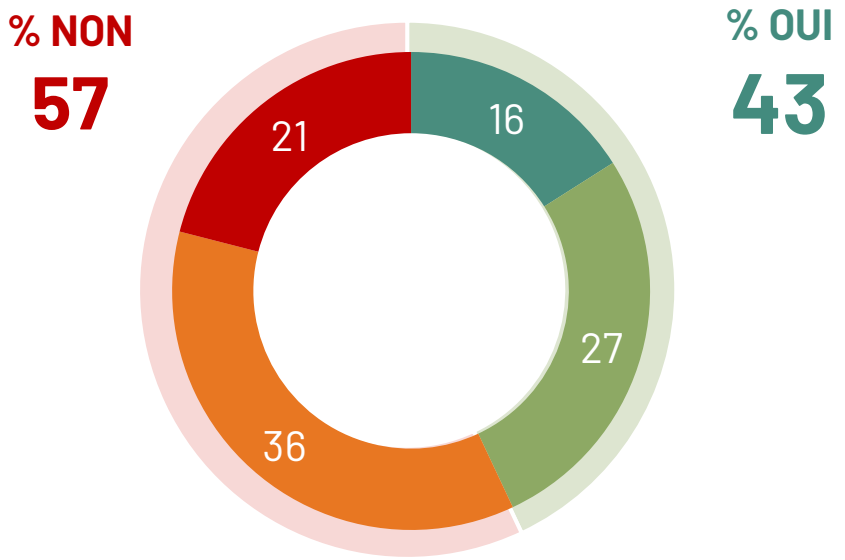


BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

Connaissance des dispositifs d'accompagnement pour faciliter les trajets des personnes en situation de handicap moteur

1 personne en situation de handicap moteur sur 5 n'est pas du tout suffisamment informée sur les aides existantes pour faciliter ses trajets.

Question : Avez-vous le sentiment d'être suffisamment informé(e) sur les dispositifs d'accompagnement existants pour faciliter vos trajets (personnel dédié en gare, modalités d'accès spécifiques) ?
Base : A ceux qui sont en situation de handicap moteur



En résumé

Les aides à la mobilité propre restent largement méconnues : moins d'un tiers des Français (28%) connaissent ces dispositifs, et moins de la moitié des personnes éligibles aux réductions sur les transports en commun en sont informées.

Pourtant, le potentiel de ces aides est considérable : 40% des automobilistes éligibles déclarent qu'une aide tarifaire pourrait les faire basculer vers les transports collectifs, une proportion qui atteint 48% chez les plus modestes. Les freins au recours sont révélateurs : un tiers des non-demandeurs se satisfont de leur véhicule actuel, tandis que 21% jugent le nouveau mode toujours trop coûteux malgré l'aide, anticipant des coûts résiduels prohibitifs.

Partie 9

Conclusion : mesure de précarité mobilité en 2026

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



BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

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 en partie 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 2022, 2024, 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**
- Un indicateur complémentaire permettant de mesurer la part de personnes **sans équipements a également été pensé et construit par Wimoov pour compléter cette approche.**

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 13 400 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%
Part de la population en précarité mobilité (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)		31% (+2 points)			

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

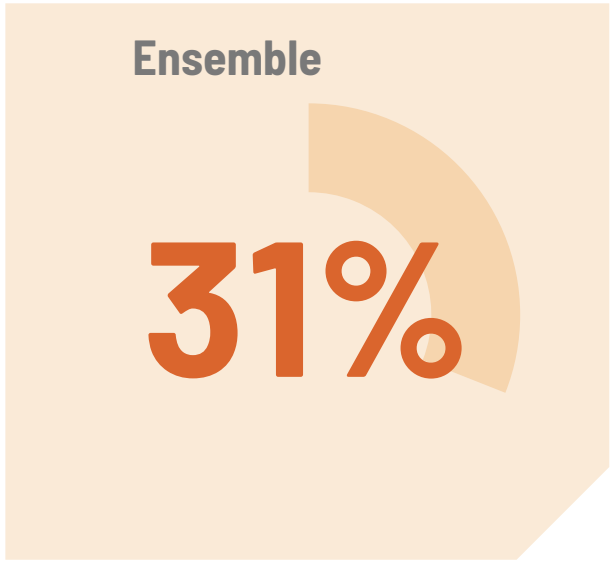
wimoov Groupe SOS

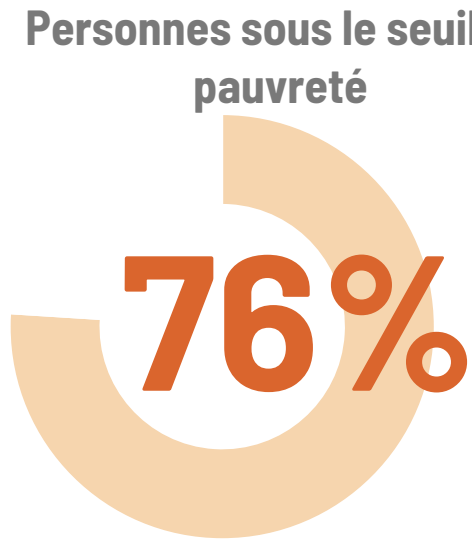
Ipsos bva

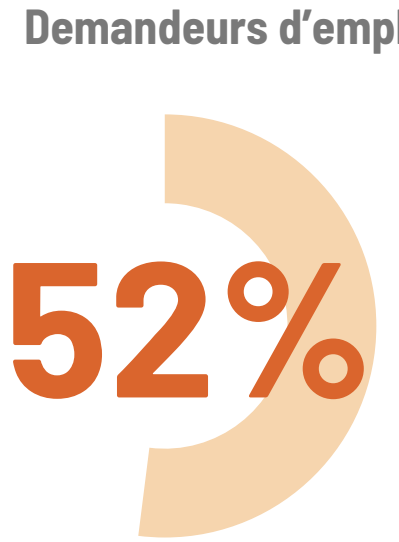
CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

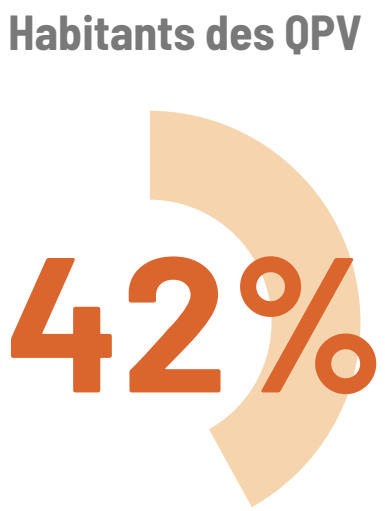
Analyse de la précarité mobilité

Selon le profil







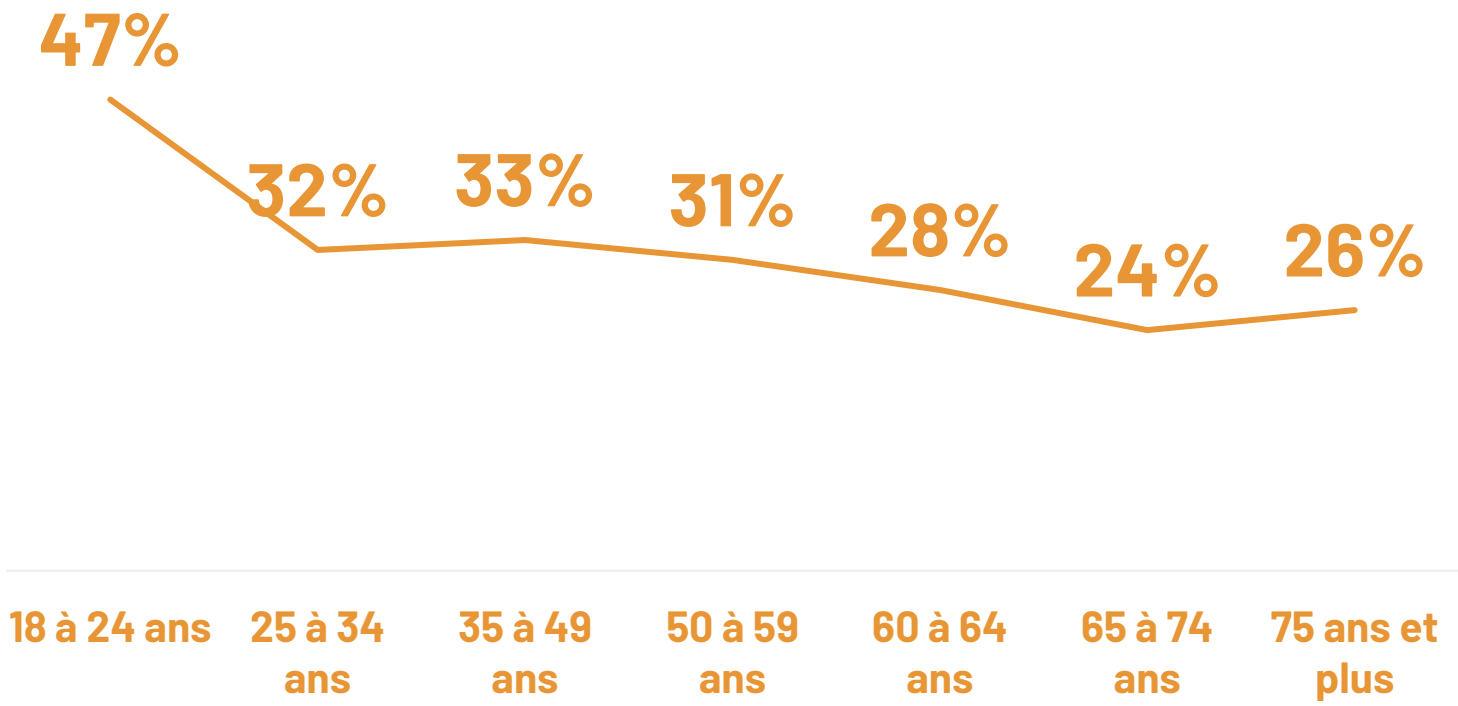




BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

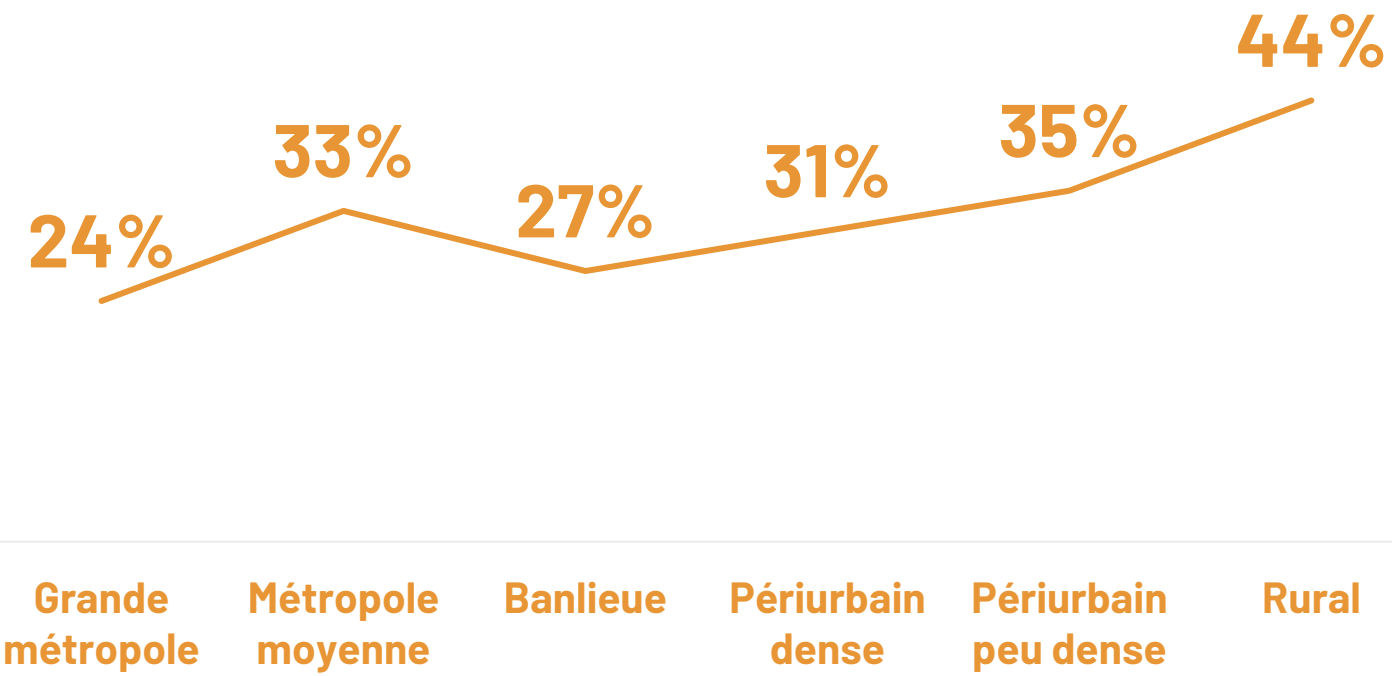
Analyse de la précarité mobilité

Selon l'âge



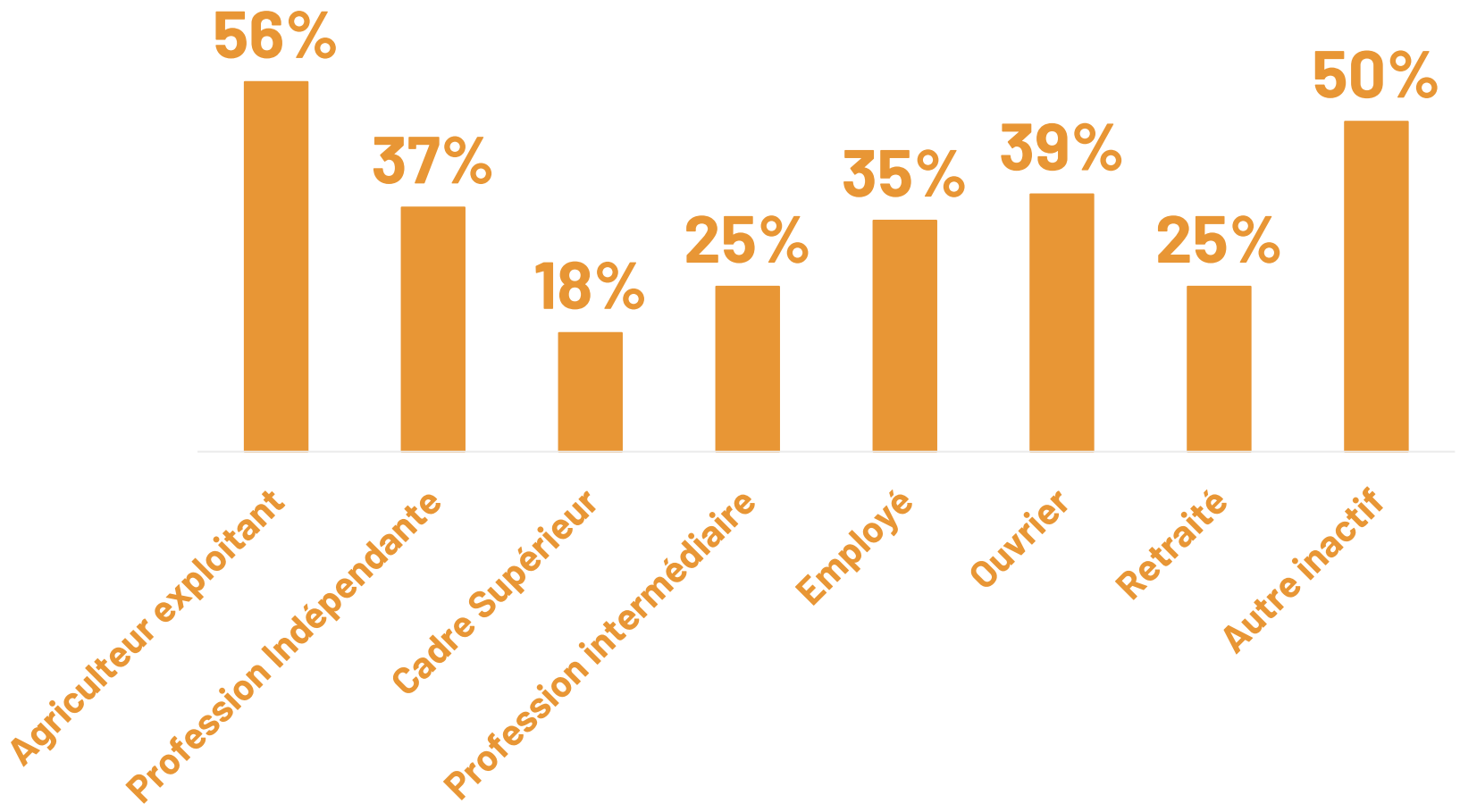
Analyse de la précarité mobilité

Selon le type de territoire



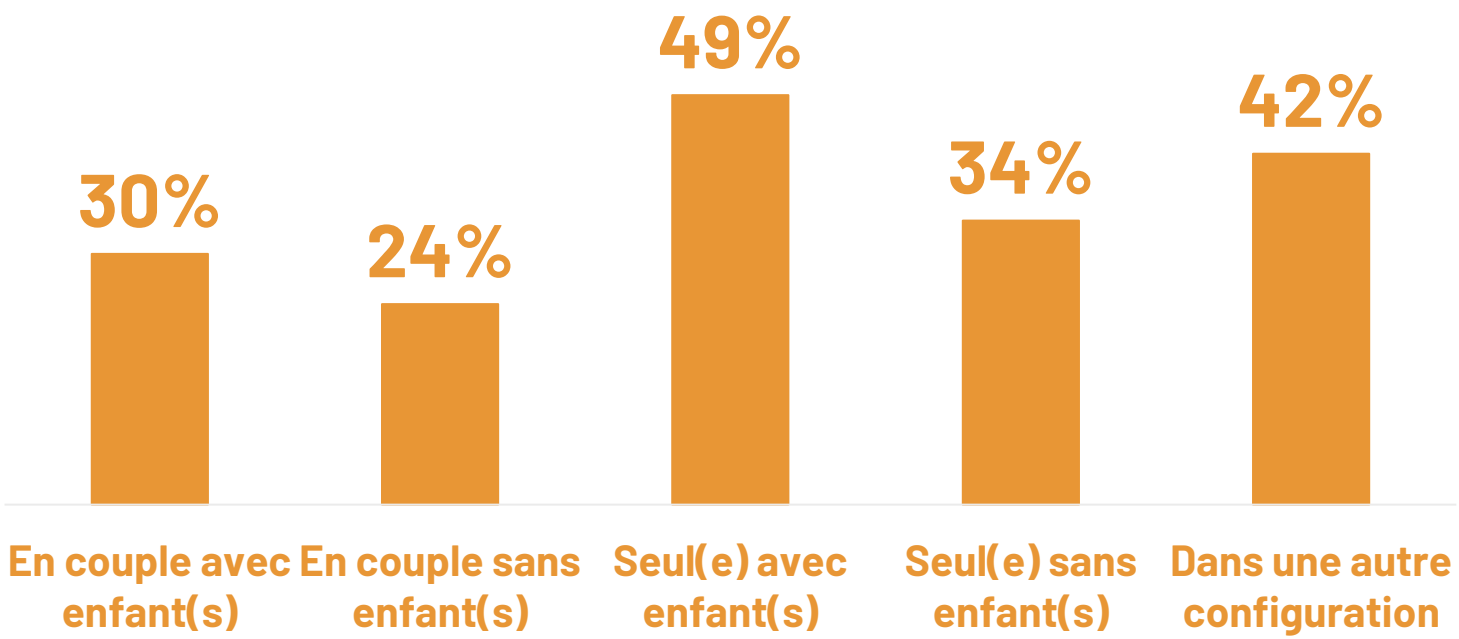
Analyse de la précarité mobilité

Selon la catégorie socio-professionnelle



Analyse de la précarité mobilité

Selon la composition familiale



Principaux enseignements

Etat des lieux des situations de précarité mobilité en France et indicateurs clés



BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

wimoov Groupe SOS

Ipsos bva

CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

01 Des Français qui aspirent à se déplacer davantage mais en sont empêchés, principalement par des contraintes financières

Un désir de mobilité contrarié

Les Français déclarent majoritairement vouloir se déplacer plus loin de chez eux (59%), et plus fréquemment (53%). De fait, 38% des Français ne se déplacent pas tous les jours ; et seuls 3 Français sur 4 sur quatre se déplacent au moins une fois par an dans une autre région que la leur (74%).

Ces aspirations ne sont pas uniformément réparties : elles concernent massivement les jeunes générations, avec 72% des 18-24 ans et 69% des 25-34 ans exprimant le souhait de se déplacer plus loin, contre seulement 43% des 75 ans et plus.

L'analyse par niveau de vie révèle des fractures encore plus profondes. Les personnes vivant avec moins de 800 euros par mois sont 67% à vouloir se déplacer plus souvent et 69% à vouloir aller plus loin, contre respectivement 41% et 48% pour celles disposant de plus de 2300 euros mensuels. Cette corrélation témoigne d'inégalités sociales profondes dans les possibilités de déplacement - et donc dans l'accès aux opportunités que procure la mobilité en matière d'emploi, de santé ou de sociabilité.

Le coût, principal frein à la mobilité

Le constat est sans appel : 57% des Français déclarent qu'ils se déplaceraient davantage si le coût associé aux mobilités était moindre. Cette proportion grimpe spectaculairement chez les plus modestes : 70% pour ceux vivant avec moins de 800 euros par mois, 69% pour la tranche 800-1199 euros. Même chez les ménages aisés (plus de 2300 euros mensuels), 44% reconnaissent que le coût constitue un frein, preuve que cette question traverse toutes les catégories sociales, même si elle pèse plus lourd sur les budgets les plus contraints.

Au-delà du coût, d'autres obstacles structurent l'impossibilité de se déplacer : 41% affirment qu'ils sortiraient davantage s'ils étaient accompagnés dans leurs déplacements – une proportion qui atteint 73% chez les 18-24 ans, révélant la dépendance de cette génération peu motorisée à l'égard de tiers. Par ailleurs, 38% indiquent qu'ils se déplaceraient plus s'ils disposaient de meilleures informations sur les options disponibles (trafic, horaires, lignes, abonnements), un taux qui culmine à 60% chez les moins de 25 ans. Ces données mettent en lumière un système de mobilité encore insuffisamment lisible et accessible, où le manque d'information et d'accompagnement constituent des barrières à l'entrée pour de nombreux usagers, notamment les plus jeunes et les moins familiers des outils numériques.

Des renoncements massifs qui révèlent une mobilité à deux vitesses

Ces aspirations contrariées se traduisent concrètement par des renoncements. Au cours des cinq dernières années, 40% des Français ont renoncé à au moins un déplacement en raison de difficultés de transport. Ces renoncements concernent d'abord la sociabilité et les loisirs (17% ont renoncé à une visite à un proche, 16% à une activité sportive ou de loisirs), mais touchent également des domaines critiques : 14% ont dû renoncer à un rendez-vous médical, 10% à un emploi ou à postuler à un poste, et 9% à un rendez-vous administratif.

Les populations plus vulnérables sont davantage concernées. Parmi les jeunes de 18 à 29 ans, 74% ont renoncé à au moins un déplacement dans les cinq dernières années. Chez les personnes sous le seuil de pauvreté, ce taux atteint respectivement 60. Les demandeurs d'emploi sont 26% à avoir dû renoncer à un emploi ou a y postuler. Les habitants des Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV) sont également surreprésentés, avec 47% d'habitants ayant renoncé à au moins un déplacement. Ces renoncements ne sont pas anodins : ils signifient des soins différés, des liens sociaux rompus, et alimentent un cercle vicieux d'exclusion sociale et économique.

Chiffres clés :

59% des Français souhaiteraient se déplacer plus loin

15 % des Français ont réduit leurs dépenses de nourriture pour financer sa mobilité

26% des demandeurs d'emploi ont renoncé à un emploi en raison de difficultés de transports

02 Une dépendance à l'automobile massive, malgré des coûts considérables qui pèsent sur les budgets des ménages

La place de la voiture en France : une domination qui se maintient

La France demeure un pays de conducteurs. Avec 72% des Français utilisant la voiture comme mode de transport principal pour leurs déplacements quotidiens, l'automobile écrase toutes les alternatives : les transports en commun ne sont utilisés en mode principal que par 22% de la population, le vélo par seulement 5%. Cette hégémonie se vérifie dans tous les types de territoires, même dans les grandes métropoles où la voiture reste le mode le plus utilisé, légèrement devant les transports en commun. Dans les zones rurales et périurbaines peu denses, l'utilisation de la voiture devient quasi-totale, avec respectivement 87% et 90% d'utilisation en mode principal.

Le parc automobile français reste massivement thermique. Si la part des véhicules hybrides progresse sensiblement (10% contre 6% en 2024), les voitures 100% électriques stagnent à un niveau très limité (5%).

Un sentiment de dépendance très fort

Parmi les utilisateurs de voiture, 74% estiment dépendre de leur véhicule pour leur activité professionnelle, et 79% pour leurs achats essentiels. Cette dépendance atteint son paroxysme dans les territoires peu denses : 95% des ruraux et 93% des habitants du périurbain peu dense déclarent qu'ils auraient beaucoup de mal à se passer de leur voiture.

Dans les grandes métropoles, où les alternatives existent, 68% des habitants se déclarent tout de même dépendants de leur automobile.

Une facture qui pèse lourdement sur les budgets

Cette dépendance a un prix, et il est considérable. Les Français dépensent en moyenne 225 euros par mois pour leurs déplacements quotidiens, un montant qui s'élève à 254 euros pour les utilisateurs principaux de la voiture. Le carburant représente à lui seul 99 euros mensuels en moyenne, auxquels s'ajoutent 61 euros d'assurance, sans compter les éventuels coûts de leasing, réparation, péage ou stationnement. Les habitants des territoires périurbains et ruraux, où la voiture est indispensable, supportent logiquement les charges les plus lourdes : 256 euros mensuels dans le périurbain peu dense et 248 euros en zone rurale, contre 191 euros dans les grandes métropoles.

Cette charge financière frappe de plein fouet les ménages les plus modestes. Certes, les personnes vivant avec moins de 800 euros par mois dépensent moins en valeur absolue (181 euros), mais cette somme représente environ 26% de leurs ressources, contre seulement 10% pour les ménages disposant de plus de 2300 euros mensuels. Plus révélateur encore : 57% des personnes sous le seuil de pauvreté dépensent plus de 100 euros par mois pour leurs déplacements.

Une vulnérabilité extrême face aux variations de prix

Cette dépendance contrainte à la voiture expose les ménages à une vulnérabilité considérable face aux fluctuations des prix de l'énergie. L'étude révèle qu'une hausse de seulement 30 centimes par litre (+15%) contraindrait 54% des utilisateurs de véhicules thermiques à réduire leurs déplacements. Une augmentation d'un euro (+50%) porterait ce taux à 65%, avec des impacts particulièrement marqués chez les 18-24 ans (65%) et les personnes disposant de moins de 800 euros mensuels (63%). Cette sensibilité extrême aux prix témoigne d'une mobilité déjà sous tension, où des variations tarifaires même limitées sont susceptibles de retreindre dans leurs déplacements des pans entiers de la population.

Chiffres clés :

72% des Français utilisent la voiture comme mode de transport principal

254 € de dépenses mensuelles moyennes pour les automobilistes

La mobilité représente 26 % du budget mensuel des ménages les plus modestes

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien
wimoov Groupe SOS
Ipsos bva
CESI École d'ingénieurs

03 Les défis liés aux mobilités : renoncements, arbitrages et stratégies de résilience

Des arbitrages budgétaires aux conséquences lourdes en matière de mobilités

Face au poids des dépenses de mobilité, de nombreux Français sont contraints à des arbitrages difficiles entre des postes budgétaires essentiels. Plus d'un Français sur dix déclare fréquemment rogner sur ses dépenses de santé pour pouvoir financer ses déplacements, et une proportion équivalente sacrifie fréquemment ses dépenses alimentaires. Ces arbitrages constituent une forme de précarité invisible mais aux conséquences potentiellement graves sur la situation des populations concernées.

L'absence de moyens de déplacement personnels amplifie l'enfermement. Les personnes qui ne disposent pas de solution de déplacement personnelle – qu'il s'agisse d'une voiture, d'un abonnement de transport en commun ou d'un vélo – se limitent beaucoup plus dans leurs déplacements que la moyenne. Cette restriction subie engendre un cercle vicieux : moins de mobilité signifie moins d'accès à l'emploi, aux soins, aux commerces et aux liens sociaux.

La pression est telle qu'un Français sur quatre envisage de déménager ou l'a déjà fait pour réduire ses coûts de déplacement.

Un choix de mobilité souvent illusoire

Derrière une satisfaction globale mesurée (84% se déclarent satisfaits de leurs options de déplacement), se cache de nombreuses contraintes. Près d'un Français sur deux (47%) estime ne pas pouvoir choisir son mode de transport pour ses déplacements quotidiens. Cette proportion atteint des niveaux critiques dans les territoires peu denses : 76% des habitants du périurbain peu dense ainsi que des zones rurales déclarent ne pas avoir le choix en matière de mobilité. Le sentiment de liberté dans les déplacements apparaît ainsi comme un privilège territorial, largement réservé aux habitants des grandes métropoles où seuls 19% se sentent privés de choix.

Paradoxalement, les personnes les plus modestes estiment davantage avoir le choix entre plusieurs modes de transport (62%, contre 53% en moyenne). Moins équipées en voiture, elles ont sans doute développé des stratégies alternatives par nécessité - cette adaptabilité forcée ne doit toutefois pas masquer la précarité sous-jacente de leur situation.

Face à l'imprévu, des capacités de résilience très inégales

L'étude met en lumière une fragilité particulièrement préoccupante en cas de panne de véhicule. Près d'une personne sur cinq utilisant la voiture ne serait pas en mesure de s'en procurer une nouvelle en cas de défaillance majeure. Cette proportion explose chez les populations les plus fragiles : plus de deux sur cinq chez les moins de 25 ans et chez les personnes sous le seuil de pauvreté. Or, 83% des actifs automobilistes déclarent qu'une telle panne compromettrait leur activité professionnelle, révélant une menace directe sur l'emploi et plus largement sur l'insertion économique.

L'intermodalité, souvent présentée comme une solution réaliste d'alternative à la voiture, reste une pratique marginale. Seuls 8% des Français combinent différents modes de transport dans un même déplacement, une proportion qui monte tout au plus à 15% en Île-de-France et 14% chez les 18-24 ans.

Une précarité mobilité en hausse

17 millions de Français sont en situation de précarité mobilité (31%, soit +2 points par rapport à 2024). Elle concerne particulièrement les 18-24 ans (47%), les habitants des territoires ruraux (44%), les demandeurs d'emploi (52%), atteignant même 76% chez les personnes sous le seuil de pauvreté.

Chiffres clés :

47% des Français estiment ne pas pouvoir choisir leur mode de transport

79% des habitants des territoires ruraux ne pourraient pas remplacer leur voiture par un autre mode de transport suite à une panne

28% des Français connaissent les aides financières à la mobilité

17 millions de Français en précarité mobilité

Résumé en une slide

Les Français aspirent à se déplacer davantage mais se privent en raison du coût que les déplacements représentent.

→ 57% sortiraient davantage s'ils pouvaient se déplacer à moindre coût

L'automobile domine les déplacements quotidiens dans tous les territoires, y compris dans les grandes métropoles.

→ 72% des Français utilisent la voiture comme mode de transport principal

Les automobilistes supportent des charges financières considérables, particulièrement dans les territoires peu denses.

→ 254€ de dépenses mensuelles moyennes pour les utilisateurs de voiture

La mobilité représente une part disproportionnée du budget des ménages défavorisés.

→ 26% du budget des plus modestes consacré aux transports (contre 10% pour les plus aisés)

Les difficultés de transport conduisent à renoncer à des déplacements essentiels : soins, emploi, vie sociale.

→ 14% ont renoncé à un rendez-vous médical faute de transport

Pour continuer à financer sa mobilité, les Français font des arbitrages sur d'autres dépenses essentielles.

→ 15% ont rogné sur leurs dépenses de nourriture

Près de la moitié des Français n'a pas réellement le choix de son mode de déplacement, particulièrement en zone rurale.

→ 76% des ruraux déclarent ne pas avoir le choix de leur mode de transport

Les jeunes sont particulièrement empêchés dans leur mobilité

→ 74% des 18-24 ans ont déjà renoncé à des déplacements essentiels en raison de problématiques de mobilité.

Les dispositifs d'accompagnement financier souffrent d'un déficit de notoriété qui limite leur impact.

→ 28% seulement des Français connaissent les aides à la mobilité propre

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien — wimoov Groupe SOS — Ipsos bva — CESI École d'ingénieurs

ANNEXES

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

wimoov GroupeSOS

Ipsos bva CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

NOS ENGAGEMENTS

Ipsos est membre des organismes professionnels français et européens des études de marché et d'opinion suivants :

- **SYNTEC** (syndicat professionnel des sociétés d'études de marché en france ; www.Syntec-etudes.Com)
- **ESOMAR** (European Society for Opinion and Market Research, www.Esomar.Org)

Ipsos France est certifiée ISO 20252 : Market Research - version 2019 par AFNOR CERTIFICATION

Ce document est élaboré dans le respect de ces codes et normes internationales.

Ipsos France s'engage à appliquer le **code ICC/Esomar** des études de marché et d'opinion. Ce code définit les règles déontologiques des professionnels des études de marché et établit les mesures de protection dont bénéficient les personnes interrogées.

Ipsos s'engage à respecter les lois applicables. Ipsos a désigné un Data Protection Officer et a mis place un plan de conformité au Règlement Général sur la Protection des Données (Règlement (UE) 2016/679). Pour plus d'informations sur notre politique en matière de protection des données personnelles : https://www.ipsos.com/fr-fr/confidentialite-et-protection-des-donnees-personnelles

A ce titre, la durée de conservation des données personnelles des personnes interviewées dans le cadre d'une étude est, à moins d'un engagement contractuel spécifique :

de 12 mois suivant la date de fin d'une étude Ad Hoc .

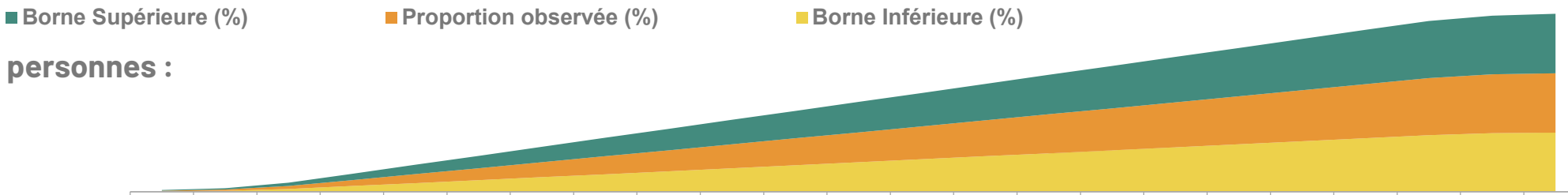
de 36 mois suivant la date de fin de chaque vague d'une étude récurrente.

FIABILITÉ DES RÉSULTATS

En l'occurrence s'agissant de cette étude :

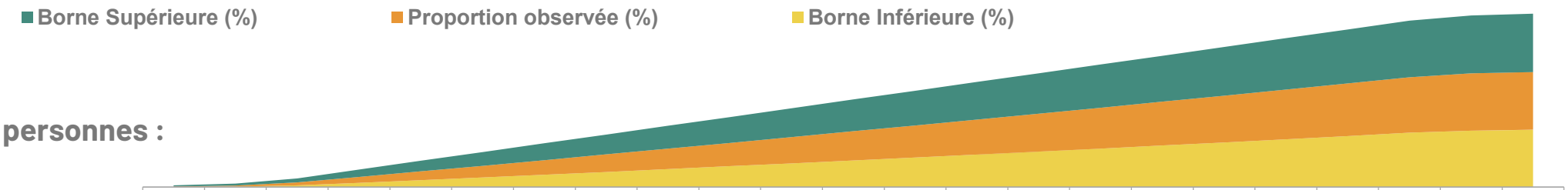
- Intervalle de confiance : **95%**
- Tailles d'échantillons : **13 400 et 500 individus**

Les proportions observées sont comprises entre :



Pour 13 400 personnes :

	1%	2%	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	45%	50%	55%	60%	65%	70%	75%	80%	85%	90%	95%	98%	99%
Borne Supérieure (%)	1,2%	2,2%	5,4%	10,5%	15,6%	20,7%	25,7%	30,8%	35,8%	40,8%	45,8%	50,8%	55,8%	60,8%	65,8%	70,8%	75,7%	80,7%	85,6%	90,5%	95,4%	98,2%	99,2%
Proportion observée (%)	1%	2%	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	45%	50%	55%	60%	65%	70%	75%	80%	85%	90%	95%	98%	99%
Borne Inférieure (%)	0,8%	1,8%	4,6%	9,5%	14,4%	19,3%	24,3%	29,2%	34,2%	39,2%	44,2%	49,2%	54,2%	59,2%	64,2%	69,2%	74,3%	79,3%	84,4%	89,5%	94,6%	97,8%	98,8%



Pour 500 personnes :

	1%	2%	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	45%	50%	55%	60%	65%	70%	75%	80%	85%	90%	95%	98%	99%
Borne Supérieure (%)	1,9%	3,2%	6,9%	12,6%	18,1%	23,5%	28,8%	34,0%	39,2%	44,3%	49,4%	54,4%	59,4%	64,3%	69,2%	74,0%	78,8%	83,5%	88,1%	92,6%	96,9%	99,2%	99,9%
Proportion observée (%)	1%	2%	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	45%	50%	55%	60%	65%	70%	75%	80%	85%	90%	95%	98%	99%
Borne Inférieure (%)	0,1%	0,8%	3,1%	7,4%	11,9%	16,5%	21,2%	26,0%	30,8%	35,7%	40,6%	45,6%	50,6%	55,7%	60,8%	66,0%	71,2%	76,5%	81,9%	87,4%	93,1%	96,8%	98,1%

FICHE TECHNIQUE

Étude CAWI sur panel IIS

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)

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

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

Compléments d'informations méthodologiques disponibles sur demande

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

Fiabilité des résultats :
Études auto-administrées online et par téléphone

La fiabilité globale d'une enquête est le résultat du contrôle de toutes les composantes d'erreurs, c'est pourquoi Ipsos impose des contrôles et des procédures strictes à toutes les phases de l'étude.

EN AMONT DU RECUEIL

- **Echantillon :** structure et représentativité
- **Questionnaire :** le questionnaire est rédigé en suivant un process de rédaction comprenant 12 standards obligatoires. Il est relu et validé par un niveau senior puis envoyé au client pour validation finale. La programmation (ou script du questionnaire) est testée par au moins 2 personnes puis validée.
- **Collecte (téléphone) :** les enquêteurs sont formés aux techniques d'enquêtes dans un module de formation dédié préalable à toute participation à une étude. Par ailleurs, ils reçoivent ou assistent à un briefing détaillé au démarrage de chaque étude.

LORS DU RECUEIL

- **Echantillonnage :** Ipsos impose des règles d'exploitation très strictes de ses bases de tirages afin de maximiser le caractère aléatoire de la sélection de l'échantillon (tirage aléatoire, taux de sollicitation, taux de participation, abandon en cours, hors cible, règles de dispersion, méthode des quotas)

Suivi du terrain : La collecte est suivie et contrôlée (pénétration, durée d'interview, cohérence des réponses, suivi du comportement du répondant, taux de participation, nombre de relances, pénétration, durée d'interview, cohérence des réponses) et le travail de l'enquêteur contrôlé soit par écoute complète (5% des questionnaires réalisés), soit a posteriori (10% en rappel téléphonique ou par revisite pour les enquêtes réalisées en face à face)

EN AVAL DU RECUEIL

- Les résultats sont analysés en respectant les méthodes d'analyses statistiques (intervalle de confiance versus taille d'échantillon, tests de significativité). Les premiers résultats sont systématiquement contrôlés versus les résultats bruts issus de la collecte. La cohérence des résultats est aussi contrôlée (notamment les résultats observés versus les sources de comparaison en notre possession).
- Dans le cas d'une pondération de l'échantillon (méthode de calage sur marges), celle-ci est contrôlée par les équipes de traitement (DP) puis validée par les équipes études.

Fiche technique

Organisation (Étude sur panel online)

LES ACTIVITÉS CONDUITES OU COORDONNÉES PAR LES ÉQUIPES IPSOS EN FRANCE

- Design et méthodologie
- Elaboration du questionnaire / validation du scripting
- Coordination de la collecte
- Traitement des données
- Elaboration du rapport d'étude
- Conception de la présentation des résultats
- Mise en forme des résultats
- Présentation orale

LES ACTIVITÉS RÉALISÉES PAR LES ÉQUIPES IPSOS LOCALES EXPERTES DE L'ACTIVITÉ

- Scripting
- Echantillonnage
- Emailing
- Collecte des données en France

À PROPOS D'IPSOS

Ipsos bva est la branche française 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**

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.

Partenaire académique d'Ipsos BVA pour les études publiées et électorales, CESI École d'Ingénieurs accompagne la production et la diffusion d'analyses contribuant au débat public et à la compréhension des évolutions de la société française. Dans ce cadre, l'école participe au financement d'une partie de ces activités et bénéficie d'une visibilité sur les publications associées. L'ensemble des choix méthodologiques et l'analyse des résultats relèvent exclusivement d'Ipsos BVA.

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

À PROPOS DES PARTENAIRES DU BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

L'ADEME, établissement public national, contribue à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie, du climat et du développement durable. L'ADEME intervient auprès des centres de recherche, centres techniques, entreprises, associations, établissements publics et collectivités en vue de leur apporter des soutiens techniques et financiers pour leurs projets de recherche, leurs études, une expertise et une assistance sur leurs projets.

Pionnier du transport public, Keolis est le partenaire de référence des décideurs publics qui souhaitent faire de la mobilité partagée un levier d'attractivité et de vitalité pour leur territoire. Keolis transporte en moyenne 9 millions de passagers chaque jour grâce à des modes de transport sûrs, performants et respectueux de l'environnement. L'un des leaders mondiaux de l'exploitation de métros automatiques et de tramways, et acteur majeur du secteur ferroviaire, Keolis s'appuie sur une politique d'innovation ouverte et collabore étroitement avec ses partenaires et filiales spécialisées pour renforcer son cœur de métier et développer de nouvelles solutions de mobilité partagée innovantes et sur mesure.

SNCF Voyageurs TER exploite un réseau dense et diversifié avec plus de 600 lignes ferroviaires et 290 lignes d'autocars, pour connecter finement tous les territoires. Notre expertise locale et solutions innovantes nous permettent de construire des offres de mobilité sur mesure, répondant aux besoins spécifiques de chaque territoire, tout en favorisant le dynamisme économique et l'emploi local. Au sein de SNCF Voyageurs TER est partenaire de 11 Régions et s'appuie sur ses 27 000 agents, implantés au cœur des territoires. Notre mission : proposer aux Régions des offres de mobilité ferroviaire performantes, innovantes et efficientes, pensées en fonction de leurs stratégies de mobilité et des besoins locaux.

Assureur mutualiste, la Macif protège au quotidien ses 6,45 millions de sociétaires, adhérents ou clients avec des offres et services simples et utiles en assurances dommages, santé-prévoyance et finance-épargne. La Macif a réalisé un chiffre d'affaires de près de 8 milliards d'euros en 2025. Gérant plus de 19 millions de contrats (dont 6,6 millions Auto, deux-roues motorisés,...), elle compte plus de 12 000 salariés qui exercent tous en France au sein d'un réseau de plus de 450 points d'accueil physiques et téléphoniques. La Macif a été réélue Marque Préférée des Français dans la catégorie Compagnies d'assurance en 2026.

Mobivia Foundation agit auprès de publics fragilisés en soutenant des projets d'insertion sociale et professionnelle via la mobilité automobile, en agissant sur 2 leviers : lever les freins à la mobilité individuelle en accompagnant les initiatives qui permettent d'accéder à une mobilité autonome ; développer la mobilité inversée pour rapprocher services et opportunités des territoires en soutenant les projets innovants qui, plutôt que de multiplier les déplacements individuels, organisent la venue des services vers les populations.

Le ministère des Transports prépare et met en œuvre la politique gouvernementale en matière de transports, d'infrastructures et de mobilités, d'équipement, et de sécurité et de sûreté des infrastructures et des transports.