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.6

01 **Usages des mobilités au quotidien** P.6
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 ?

02 **Image et perception des modes de transport** P.22
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 ?

03 **Budget déplacement** P.29
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 ?

04 **Renoncements et arbitrages en matière de mobilité** P.35
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 ?

05 **Notoriété et recours aux dispositifs d'aide à la mobilité** P.50
Quels dispositifs d'accompagnement financier et pratique existent ? Sont-ils connus et accessibles ? Qui en bénéficie réellement et quels freins limitent leur appropriation ?

06 **Conclusion : mesure de précarité mobilité en 2026** P.55
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.61

ANNEXES P.66

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

Méthodologie (1/2)

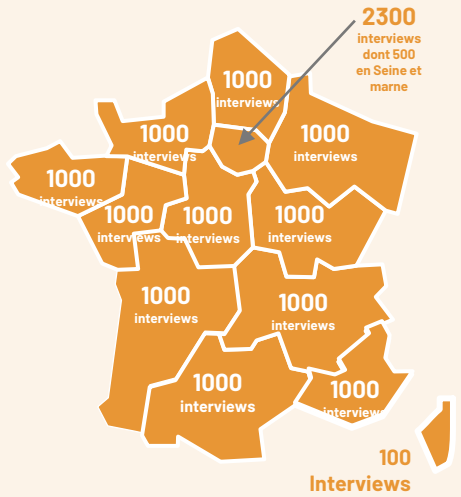
ÉCHANTILLON

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



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).

Partie 1
Usages des mobilités au quotidien

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



BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

wimoov Groupe SOS

Ipsos bva

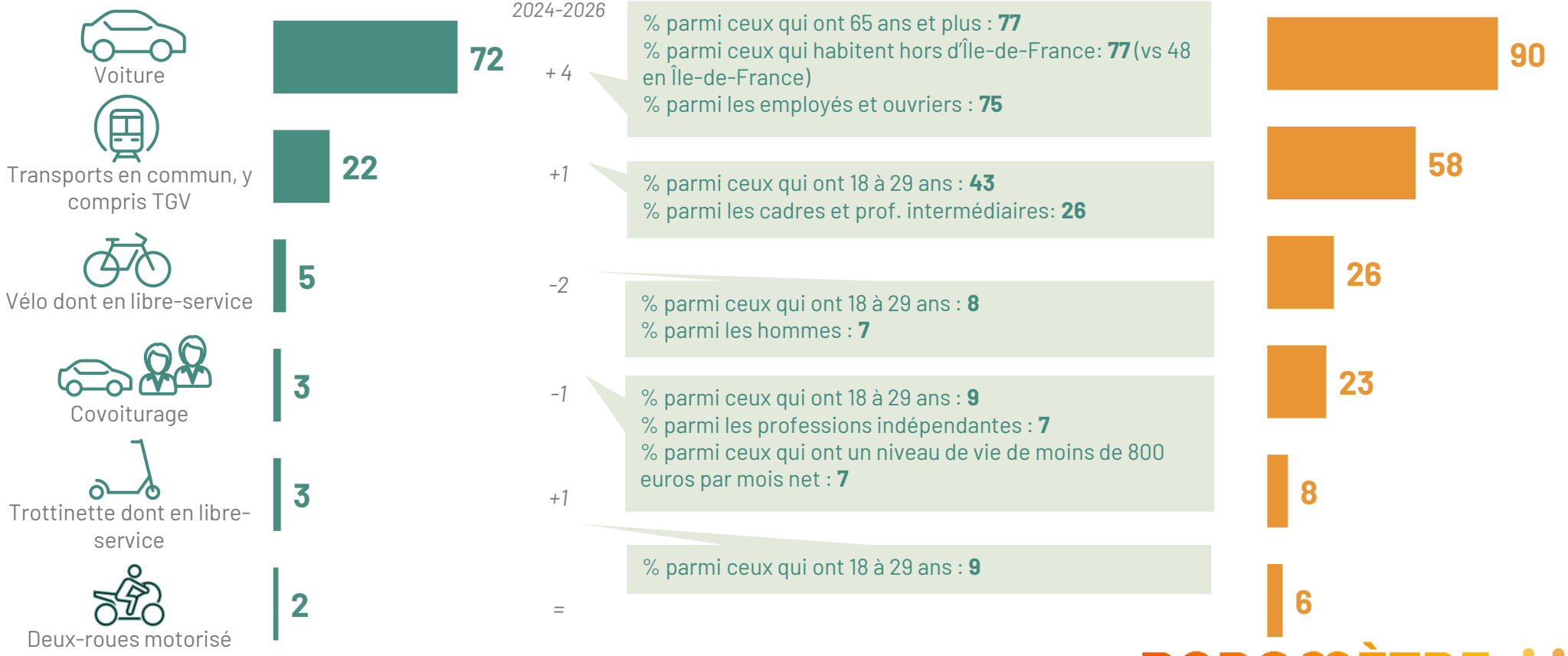
CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

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



% utilisation en mode principal ou en mode occasionnel

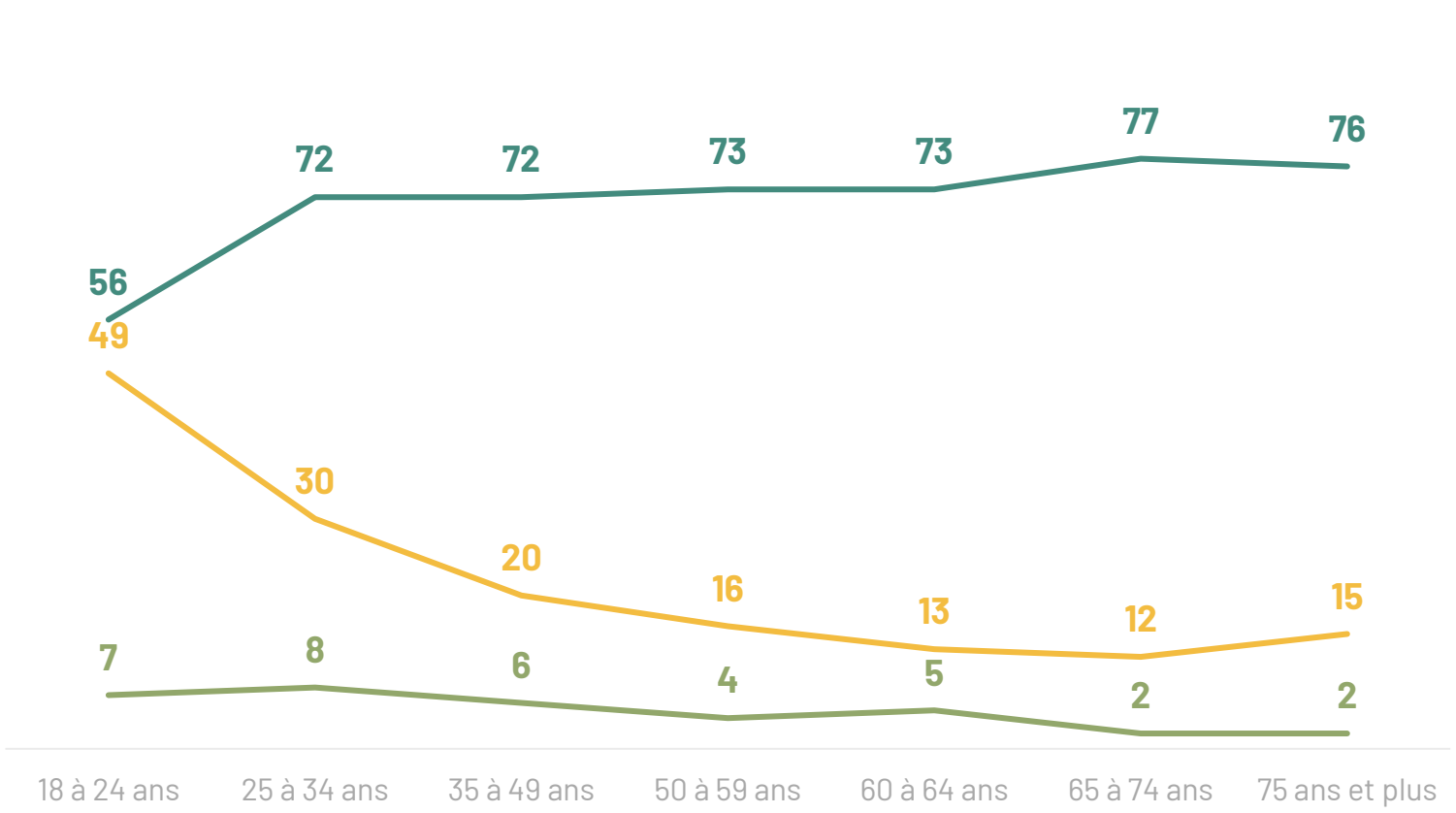
BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

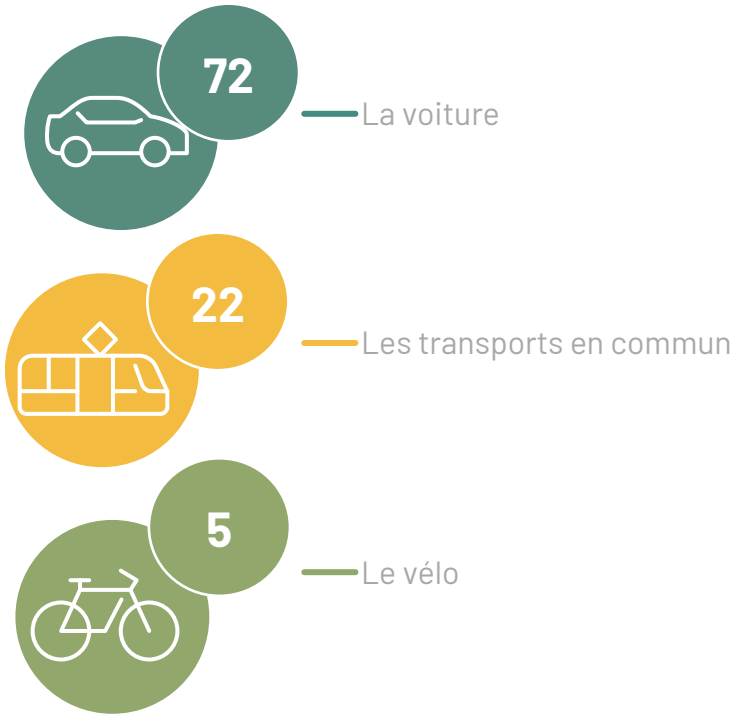
Modes de transports utilisés pour les déplacements du quotidien, selon l'âge

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



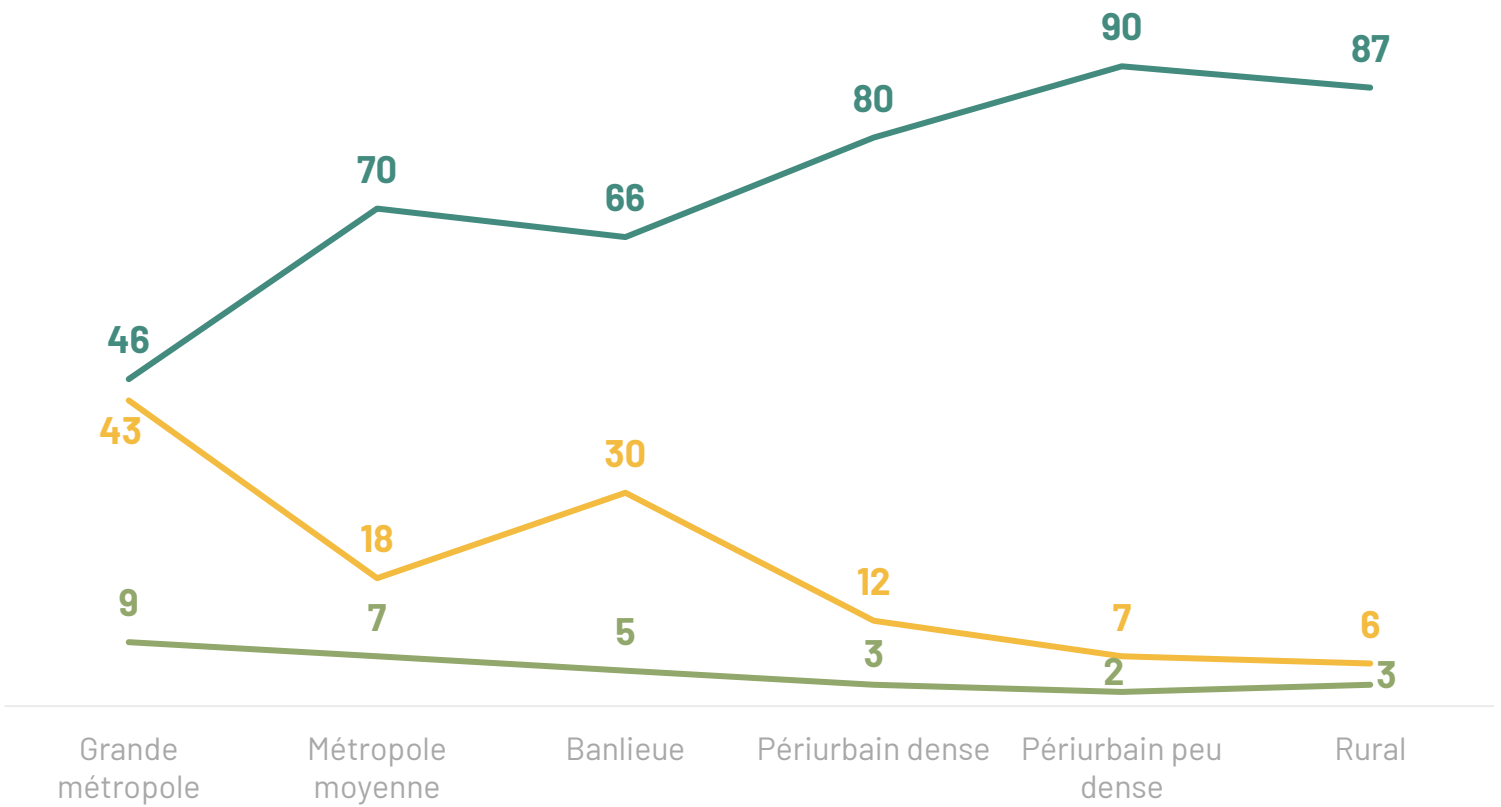


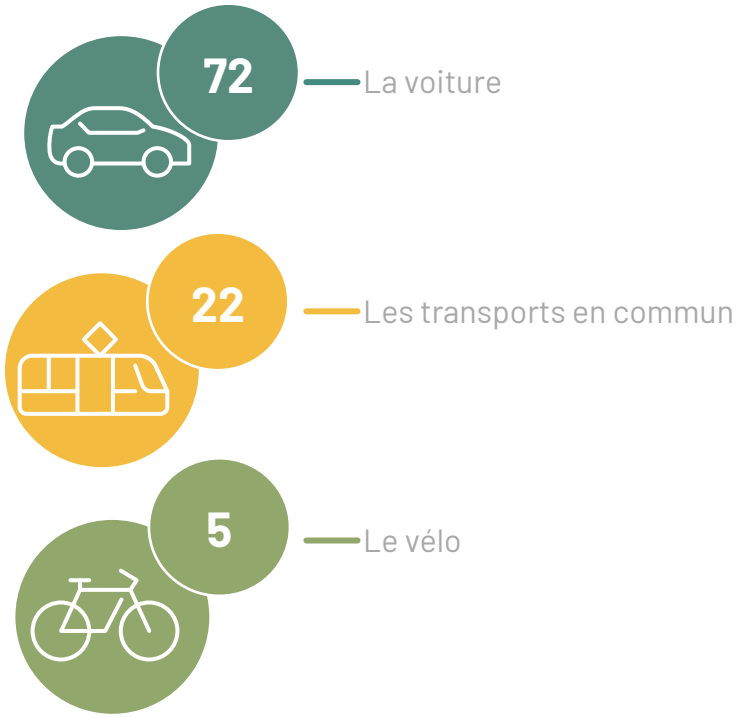
Modes de transports utilisés pour les déplacements du quotidien, selon le type de territoire

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

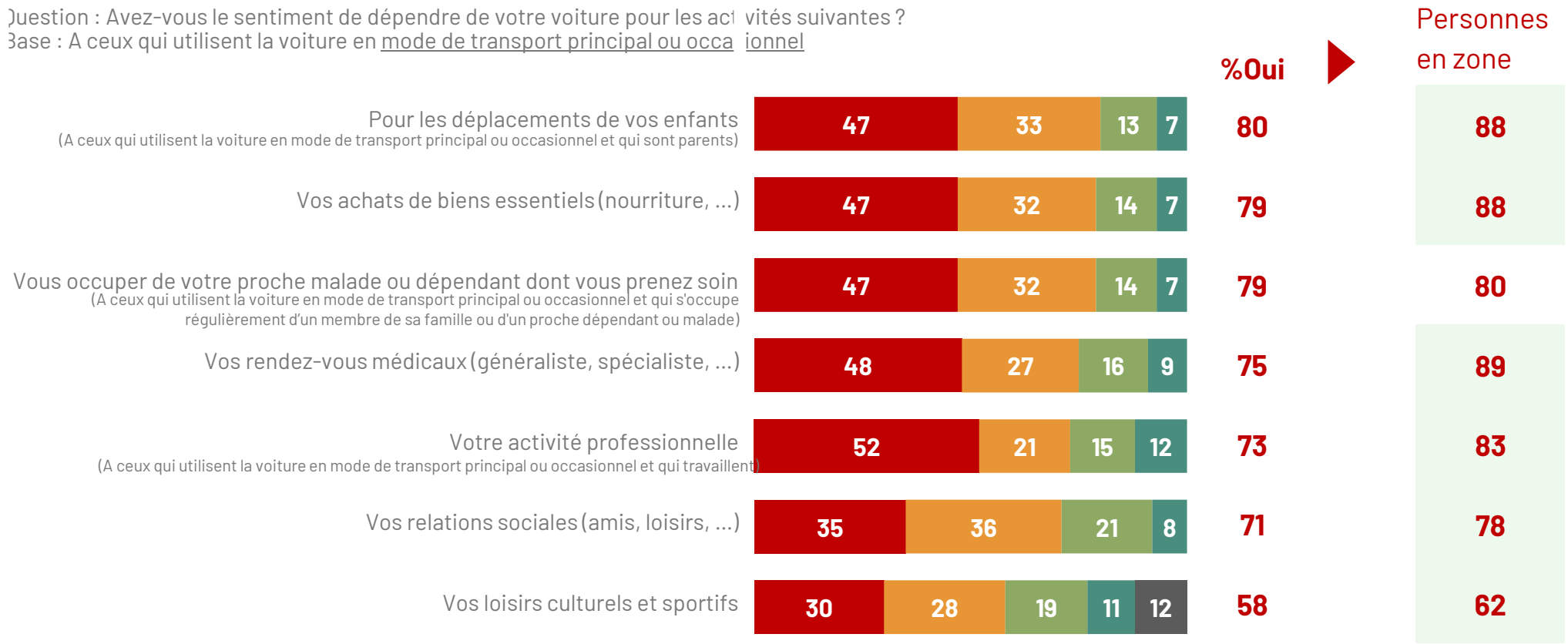




Sentiment de dépendance à la voiture

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.

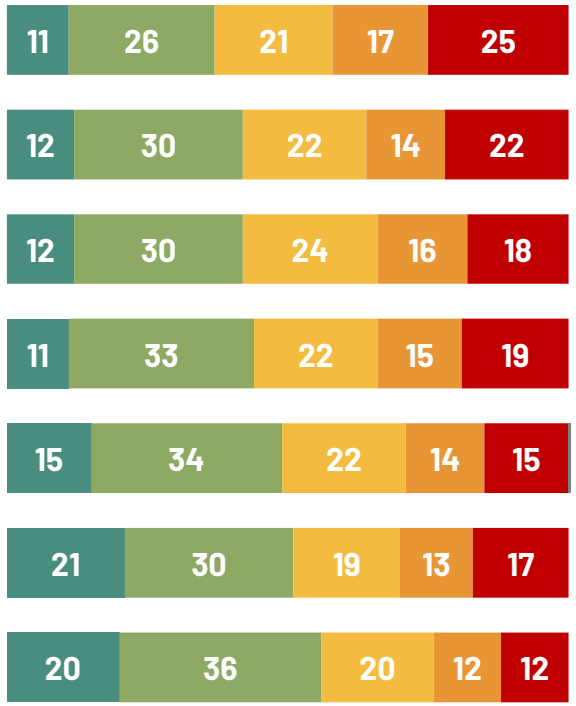
Question : Avez-vous le sentiment de dépendre de votre voiture pour les activités suivantes ?
Base : A ceux qui utilisent la voiture en mode de transport principal ou occasionnel



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

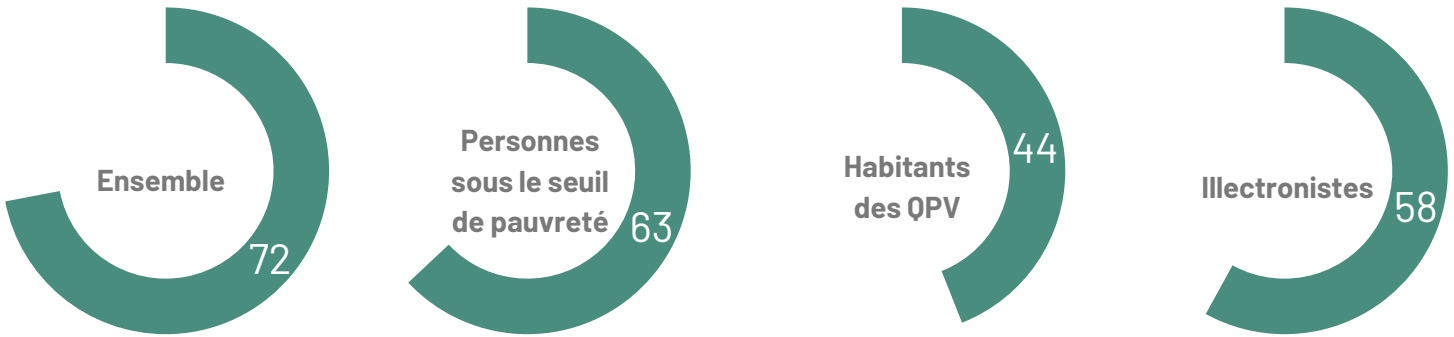
BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien
wimoov Groupe SOS
Ipsos bva
CESI École d'ingénieurs

Utilisation de la voiture par les populations les plus défavorisées

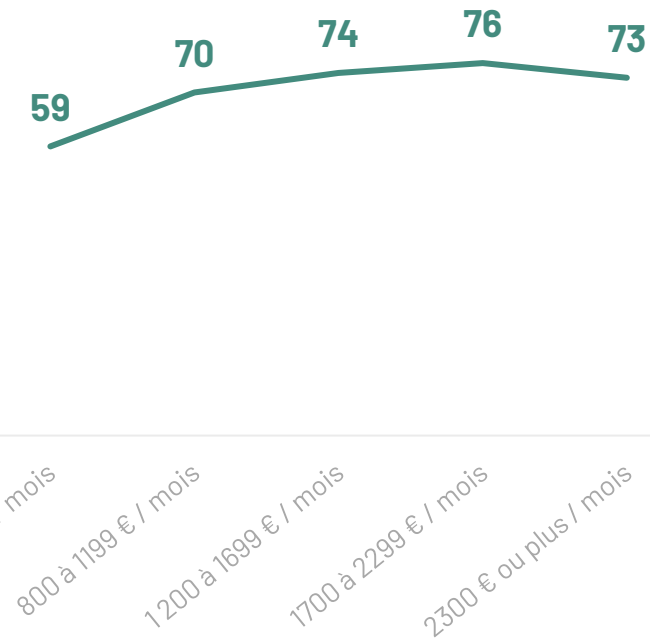
Les plus démunis, et en particulier les personnes vivant sous le seuil de pauvreté *(c'est-à-dire avec moins de 1073 euros pour une personne seule)* utilisent moins la voiture que la moyenne.

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

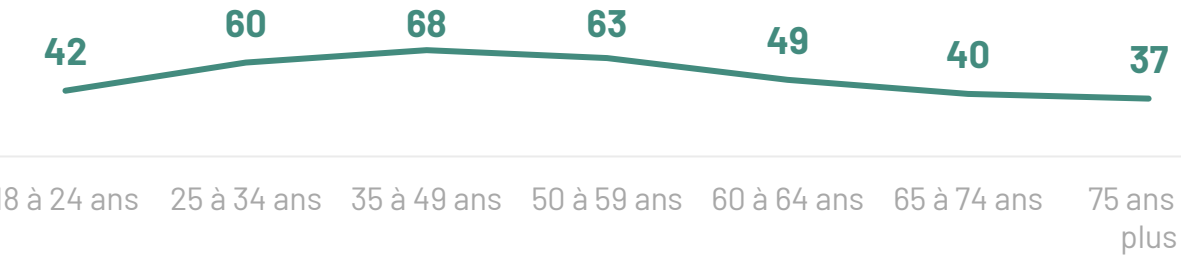
Parmi ceux qui utilisent la voiture pour leurs déplacements, une majorité l'utilise tous les jours ou presque. En détail, cette proportion est largement majoritaire chez les actifs, et minoritaire chez les inactifs et retraités. Elle est particulièrement forte parmi les ouvriers, en comparaison des cadres,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

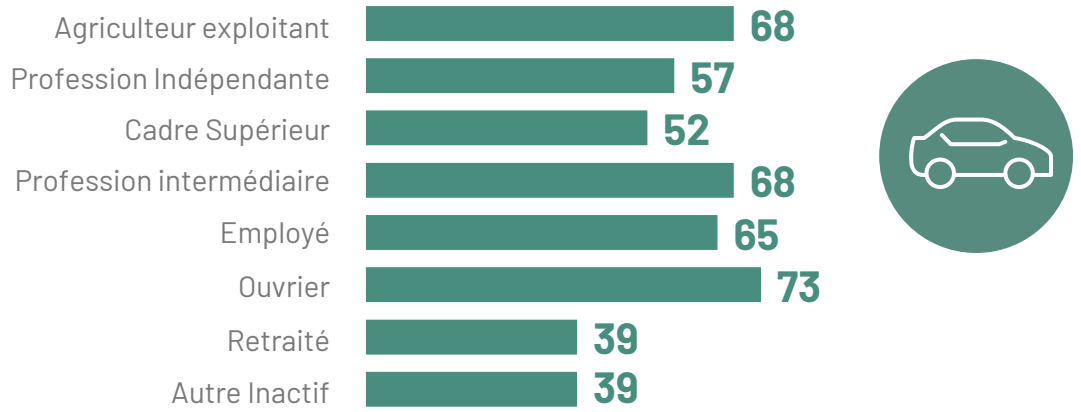
54%

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



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

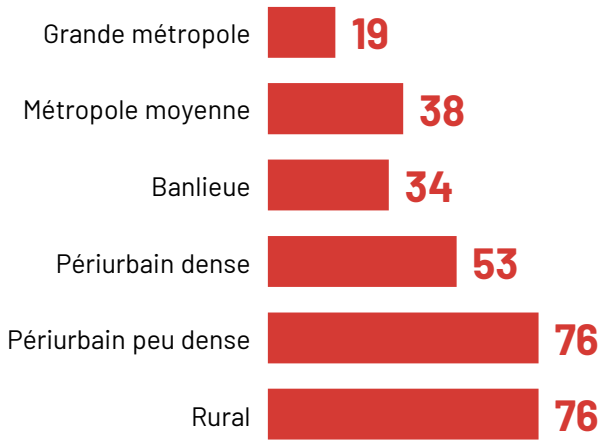
% Non (pas le choix entre les différents modes de transport)

47%

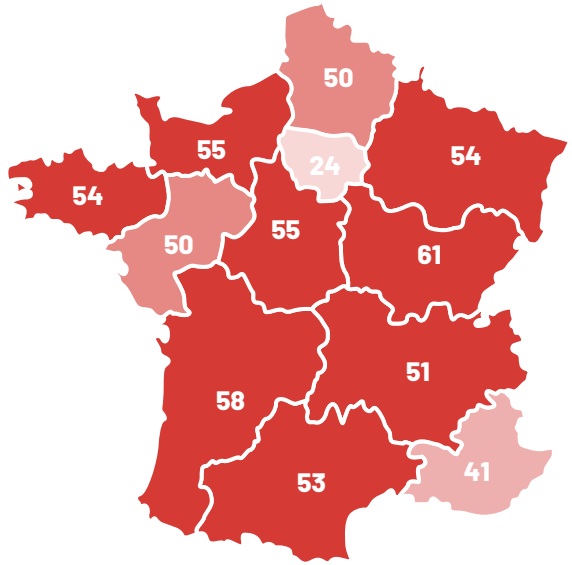
Des Français déclarent **ne pas avoir la possibilité de choisir**

+2 points vs 2024

Détail par type de territoire



Détail par régions

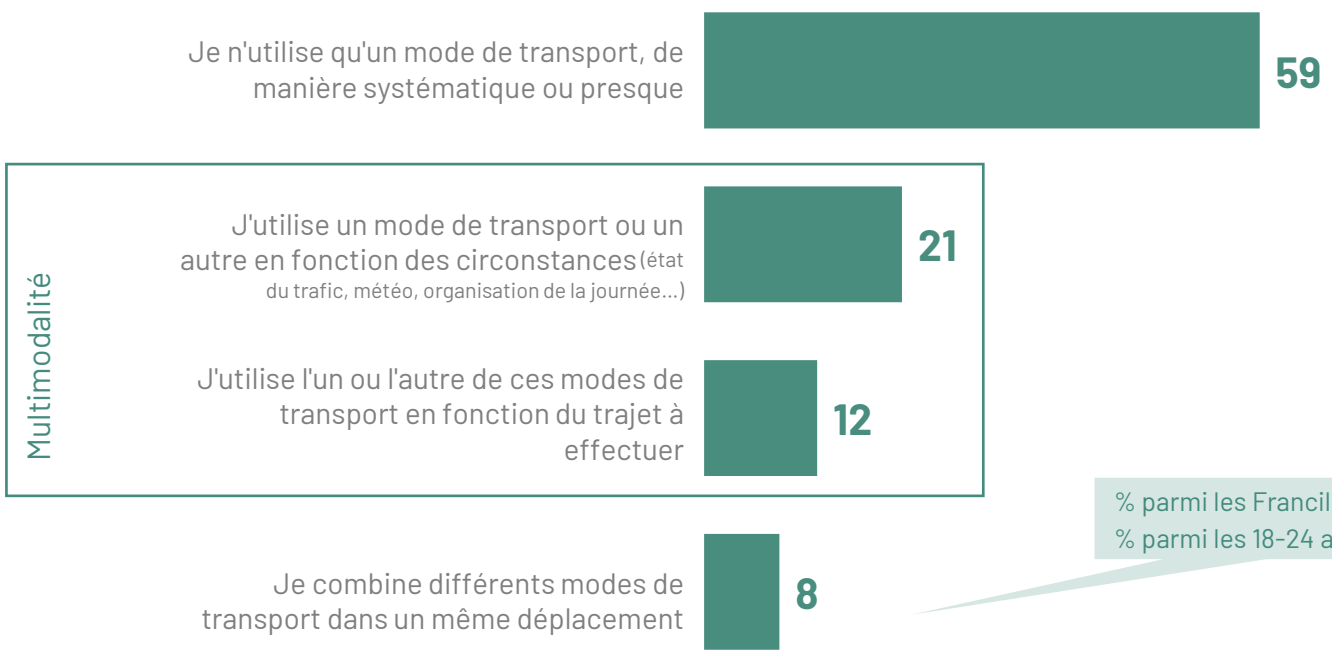


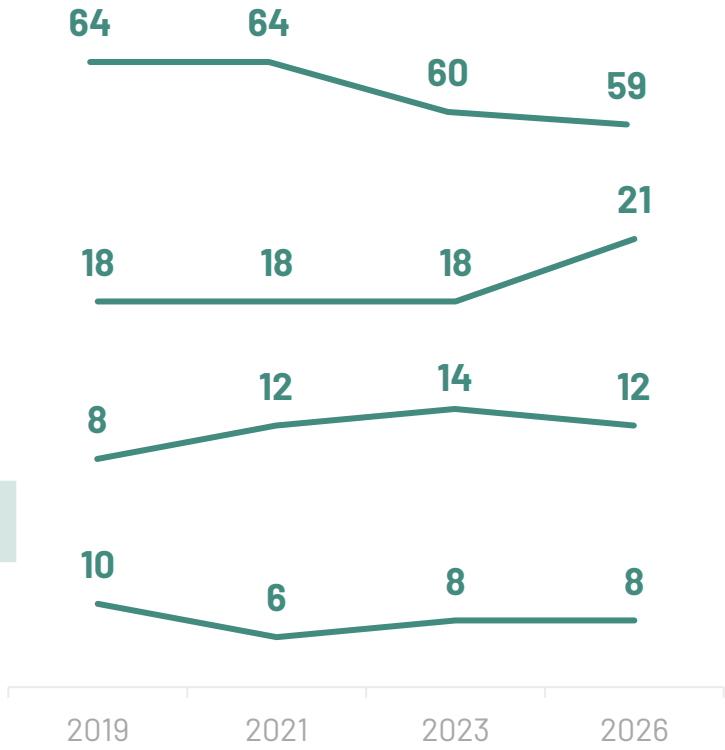
BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

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



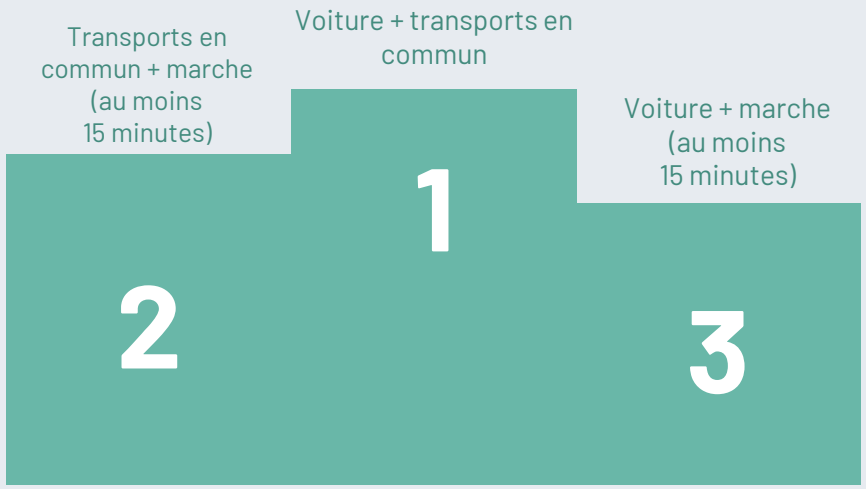


Déplacements intermodaux – détail

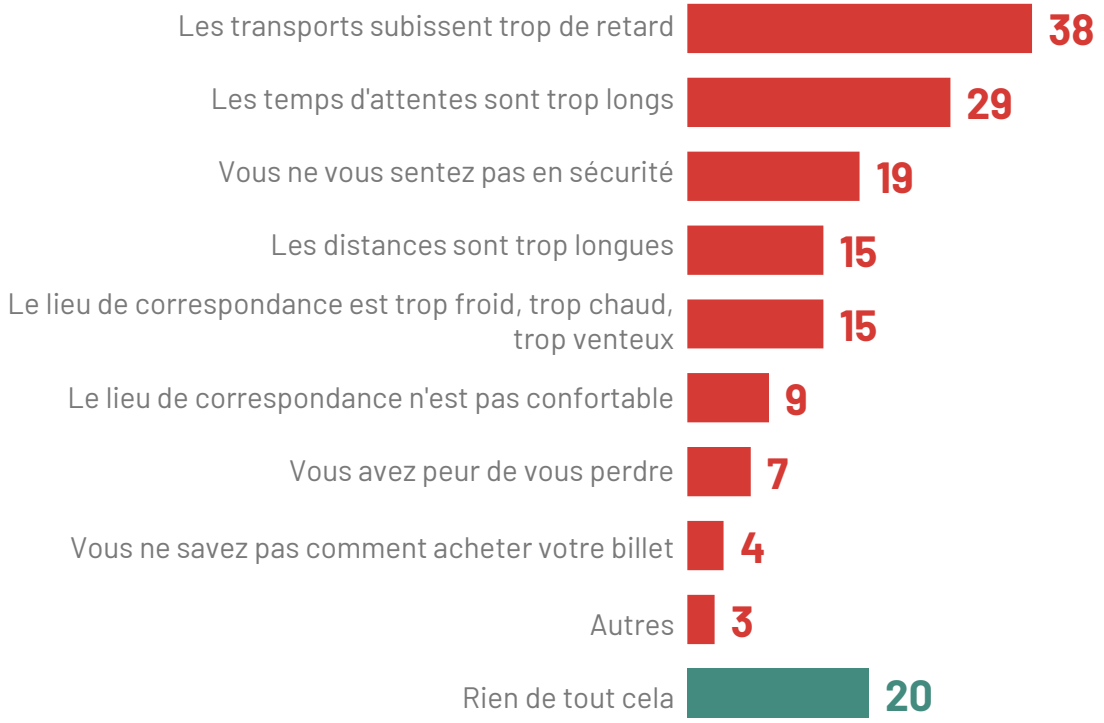
Ceux qui combinent plusieurs modes de transports combinent principalement la voiture avec les transports en commun.

TOP 3 DES COMBINAISONS INTERMODALES

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



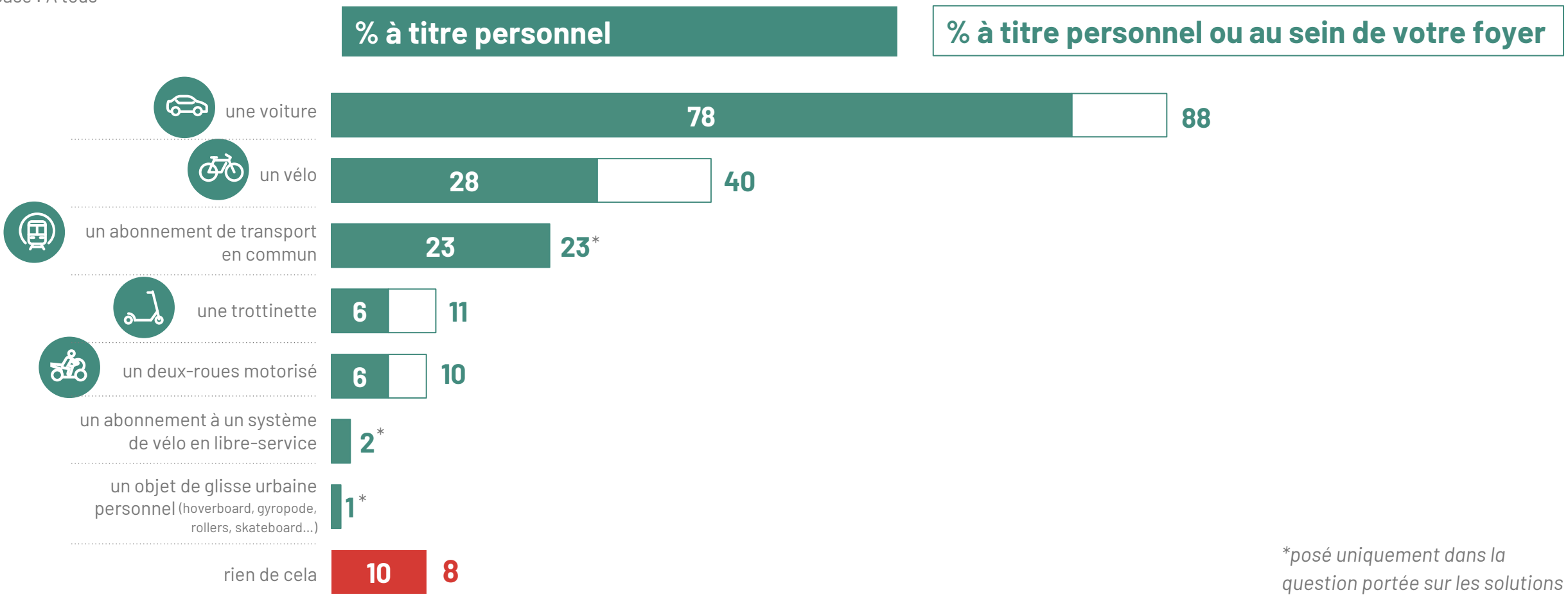
Question : Pour vous-même, quelles sont les deux principales difficultés de correspondance ?
Base : A ceux qui combinent l'utilisation des transports en commun avec un autre mode de transport dans un même déplacement



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

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)

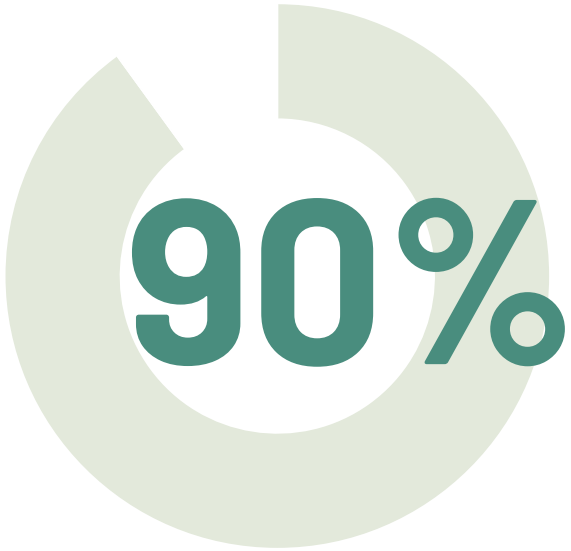
% parmi les demandeurs d'emploi : 12

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

Détention du permis de conduire

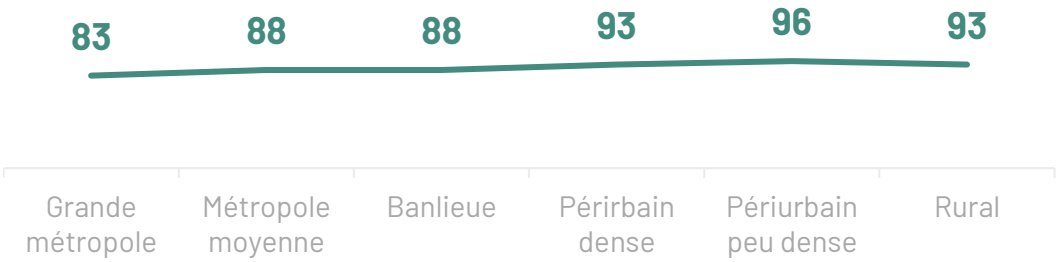
La détention du permis est avant tout corrélée aux conditions économiques des Français, même si l'âge et le lieu d'habitation jouent aussi un rôle

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

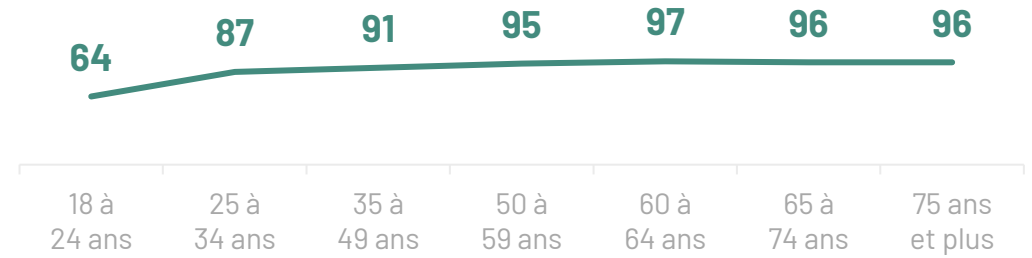


Des Français ont leur permis de conduire

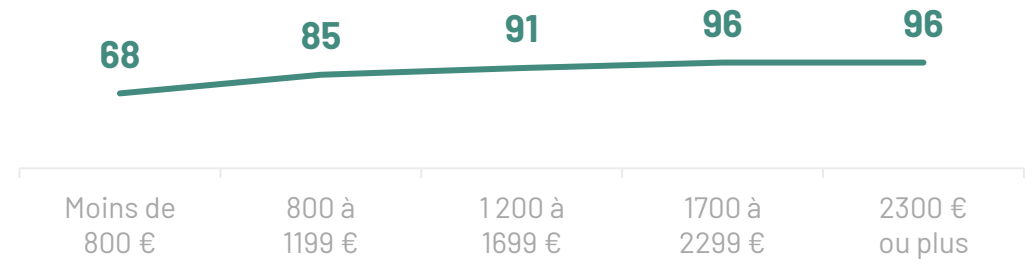
% Selon le type de territoire



% Selon l'âge



% Oui selon le niveau de vie mensuel

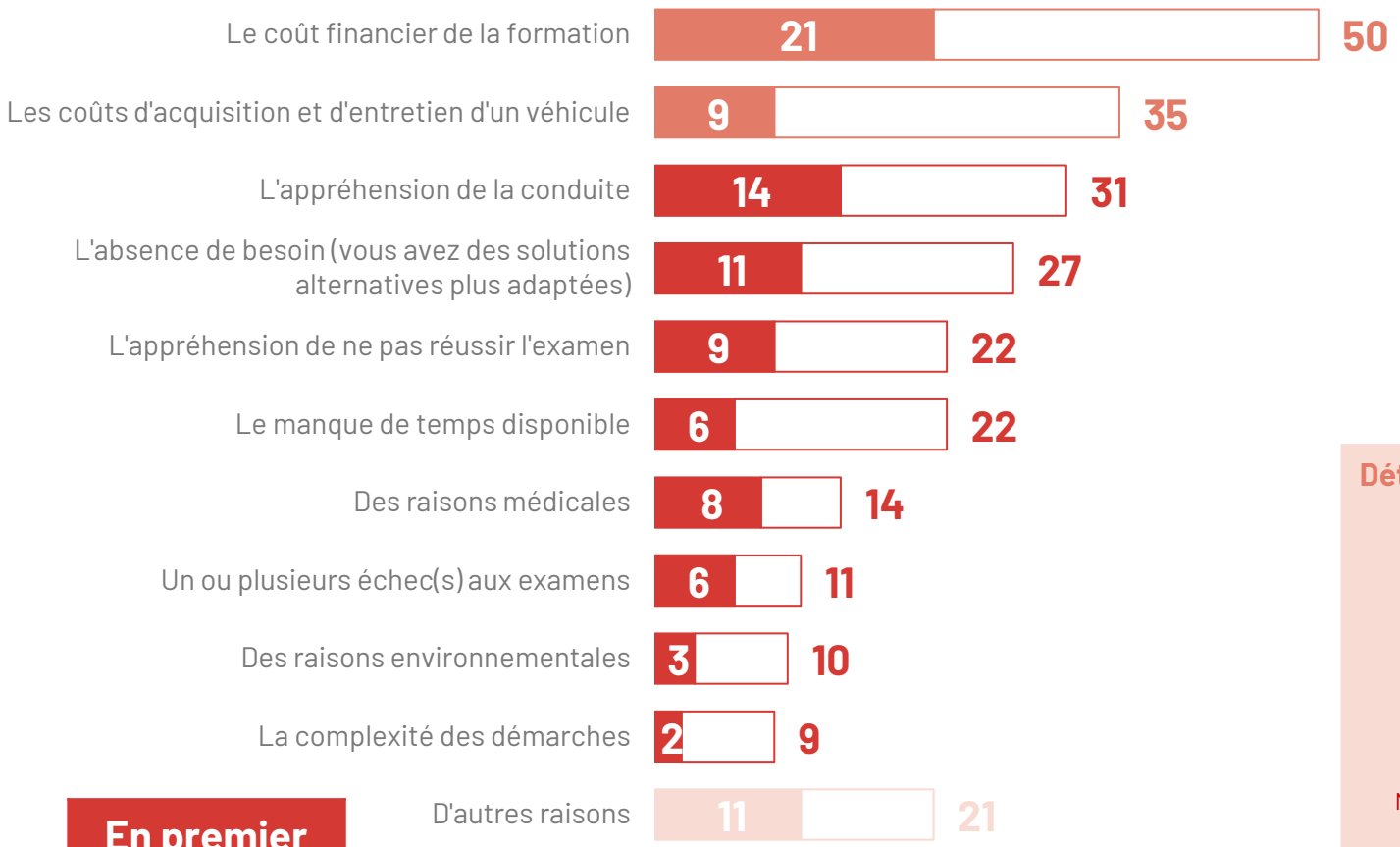


BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

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%

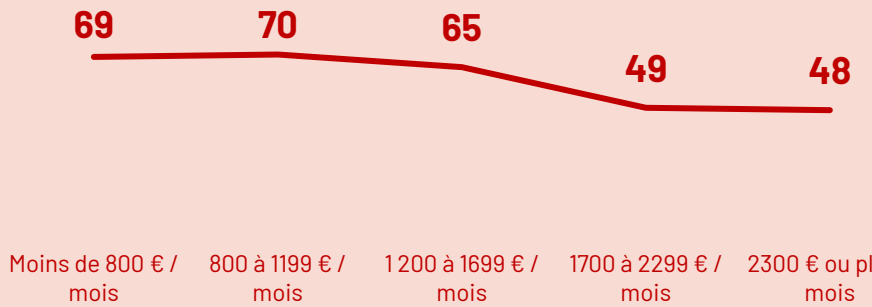


64% Citent au moins une raison liée aux coûts

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

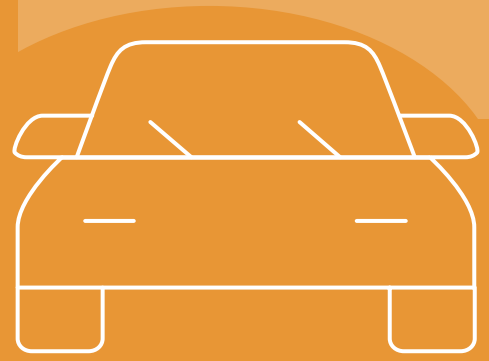
En résumé

La centralité de la voiture dans les mobilités du quotidien des Français suscite une dépendance, une part importante de la population se trouvant dans une situation très compliquée du point de vue professionnel ou personnel en cas de panne grave.

Cette situation génère des inégalités sociales marquées. Ainsi, l'accès au permis lui-même est très inégalement réparti au sein de la population avec des fractures générationnelles et économiques, le coût du permis restant un frein non négligeable.

Pour les plus modestes, l'articulation de la dépendance à la voiture avec le coût de la formation et de l'achat d'un véhicule devient donc un piège :

- sans permis, moins d'emplois accessibles ;
- sans emploi, moins de capacité à le financer.



Partie 2

Image et perception des modes de transport

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

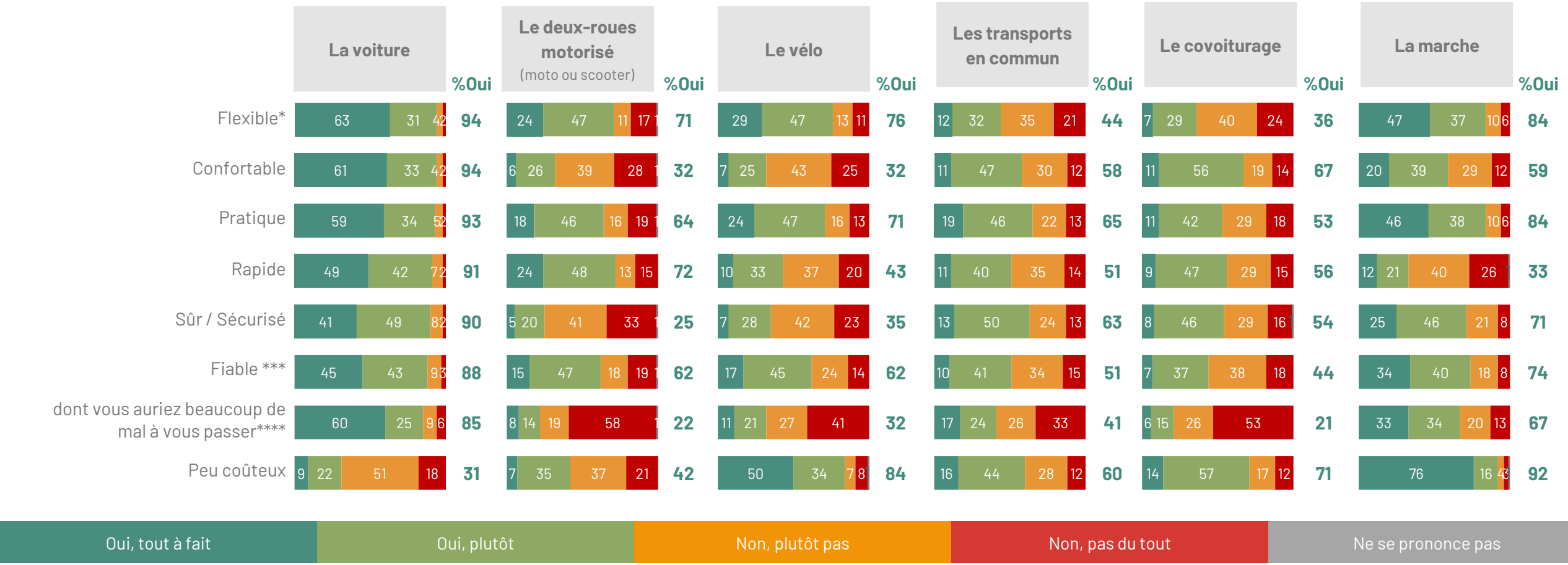


BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien
wimoov Groupe SOS
Ipsos bva
CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

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



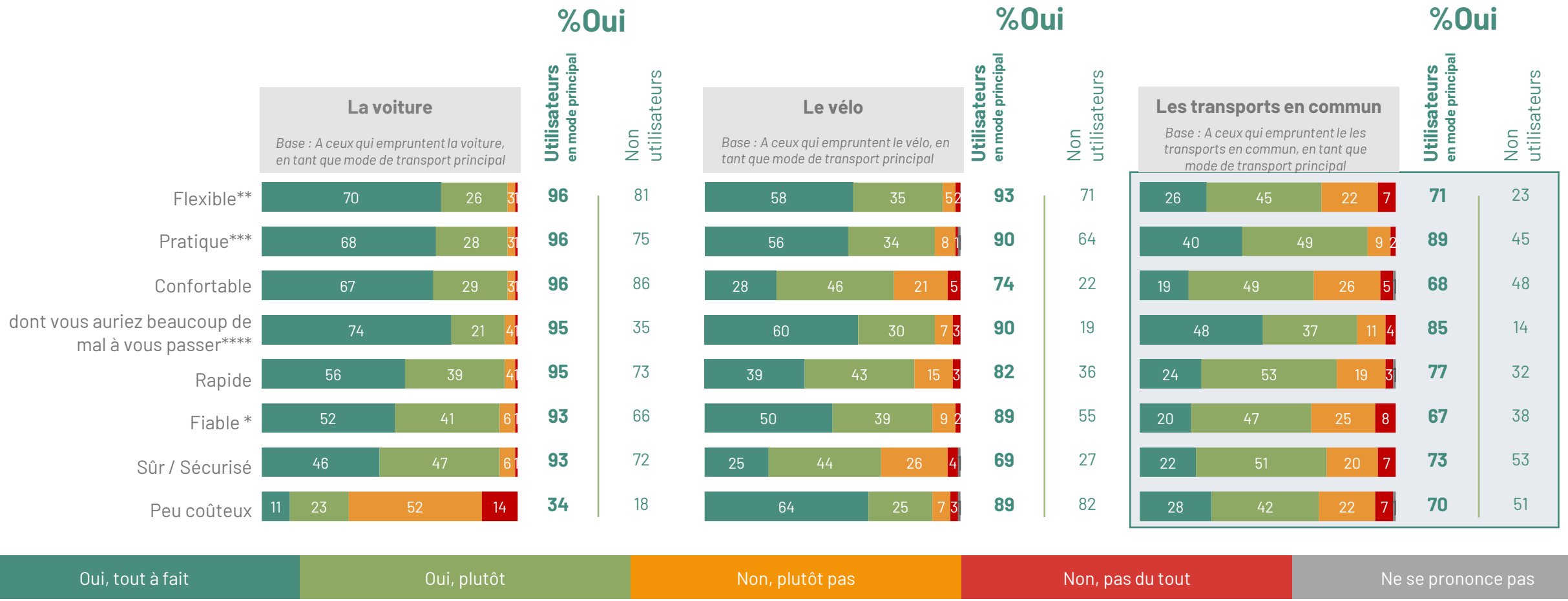
*(possibilité de partir à tout moment, d'adapter son trajet, ...) / **(facile à utiliser, facile pour se repérer) /***(certitude d'arriver à l'heure, capacité à anticiper, ...) / ****Un mode de déplacement dont vous auriez beaucoup de mal à vous passer personnellement

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

Image 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

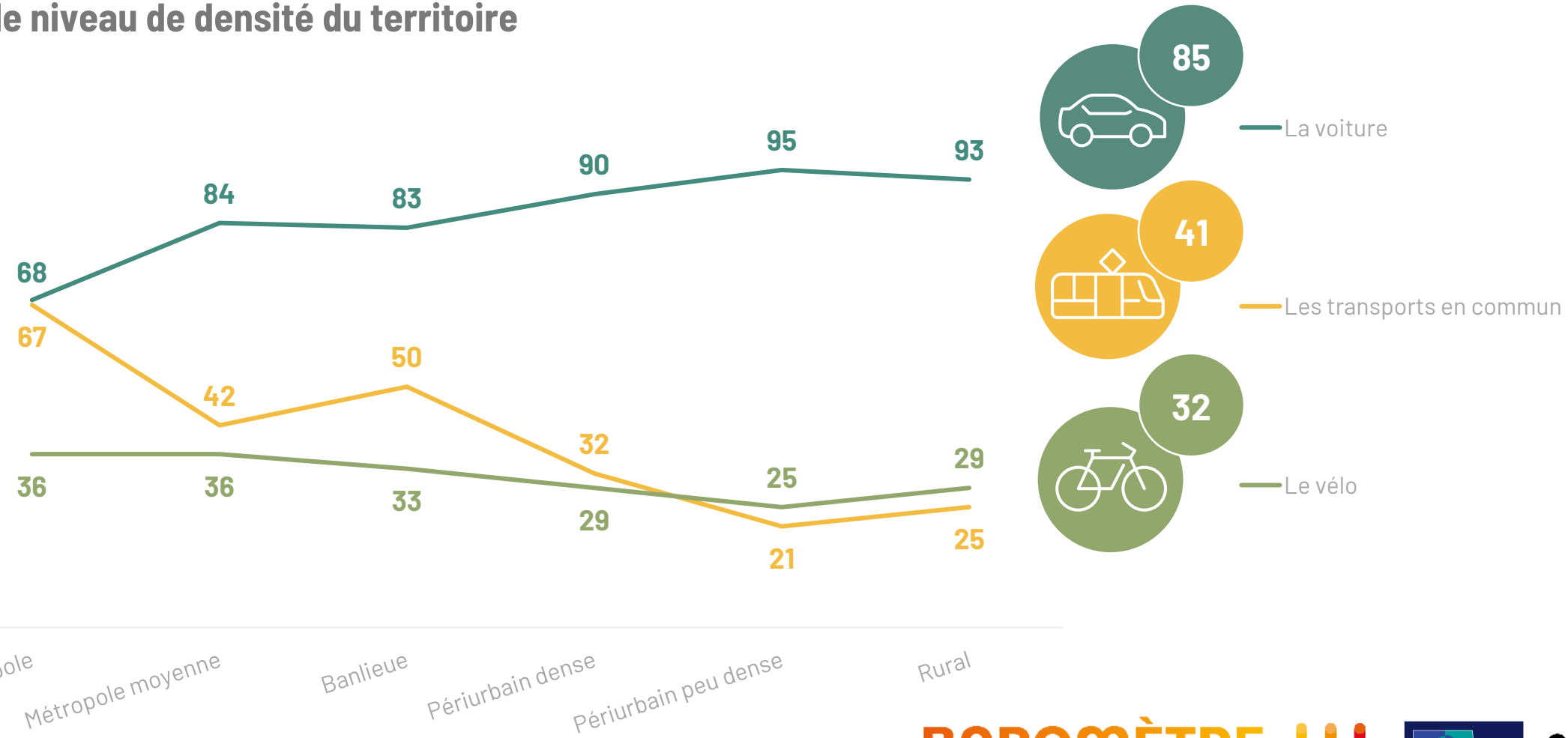
BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

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



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. 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 moins onéreux que la voiture

80%

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

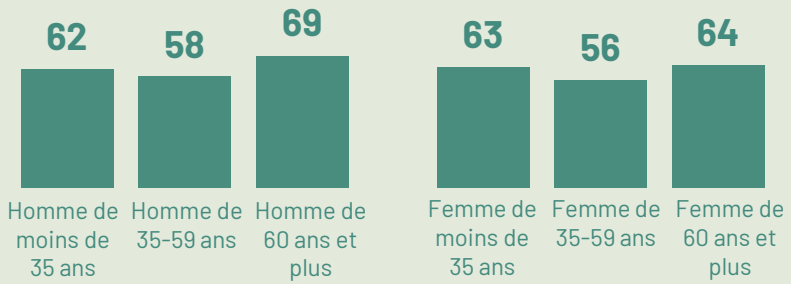
% parmi ceux qui disposent d'un abonnement de transport en communs : **85**

Les prix sont abordables

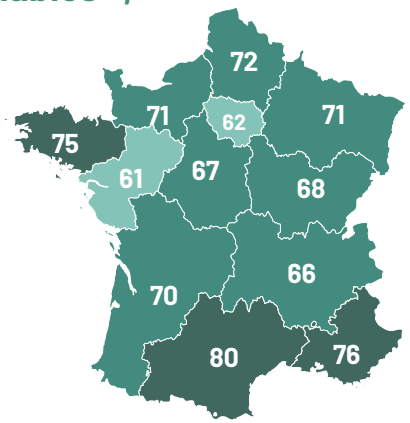
68%

% parmi ceux qui disposent d'un abonnement de transport en communs : **70**

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



« Les prix sont abordables », selon la région

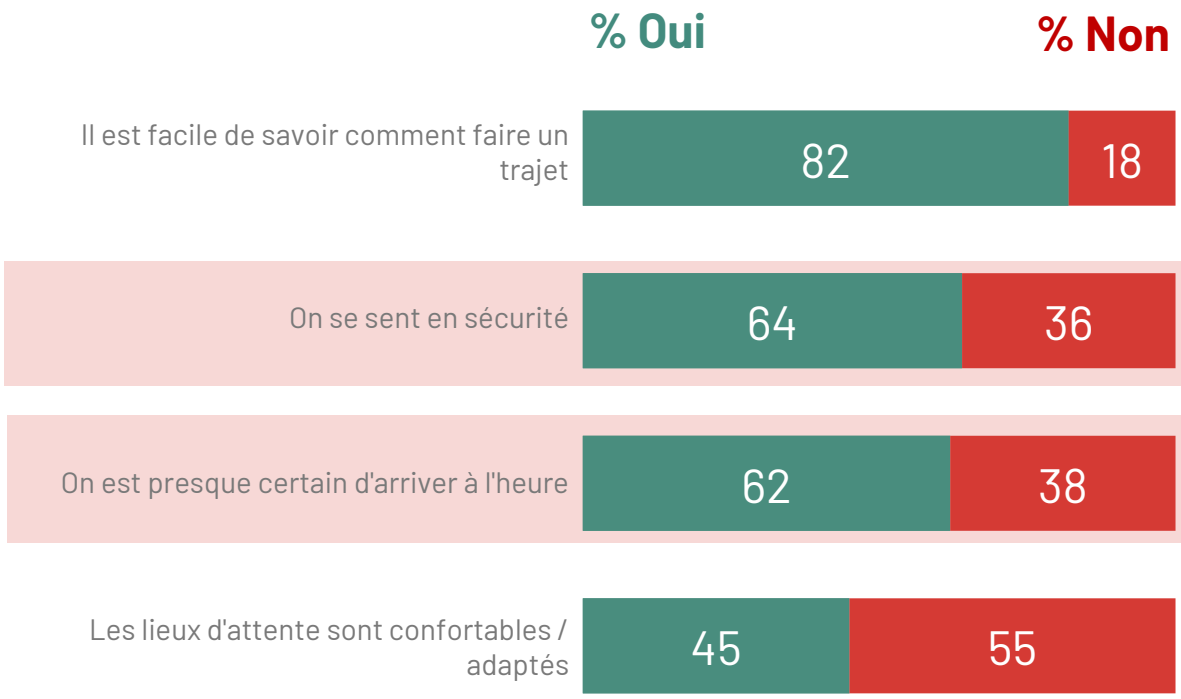


BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

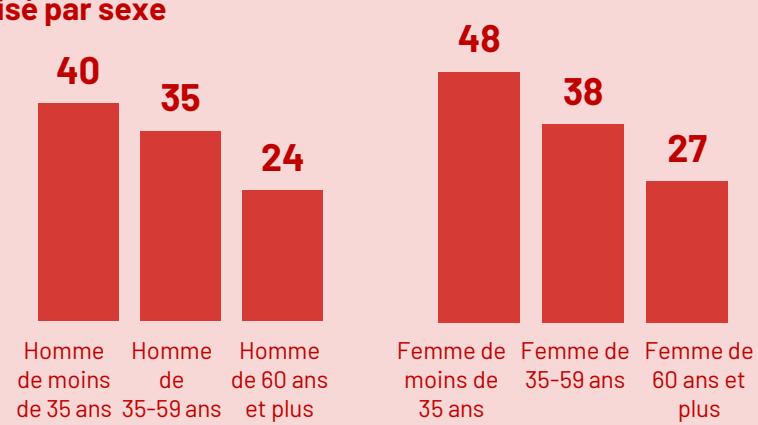
L'expérience utilisateur des transports en commun

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 (particulièrement marqué chez les jeunes femmes, et les Franciliens), et une fiabilité horaire insuffisante, surtout en banlieue et dans le périurbain.

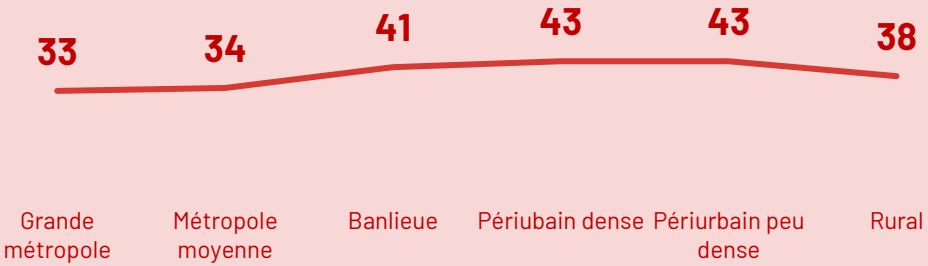
Question : Etes-vous d'accord avec les idées suivantes ? Avec les transports en commun ...
Base : A ceux qui utilisent les transports en commun en mode de transport principal ou occasionnel



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



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



En résumé

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

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



Partie 3
Budget déplacement

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



BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

wimoov Groupe SOS

Ipsos bva

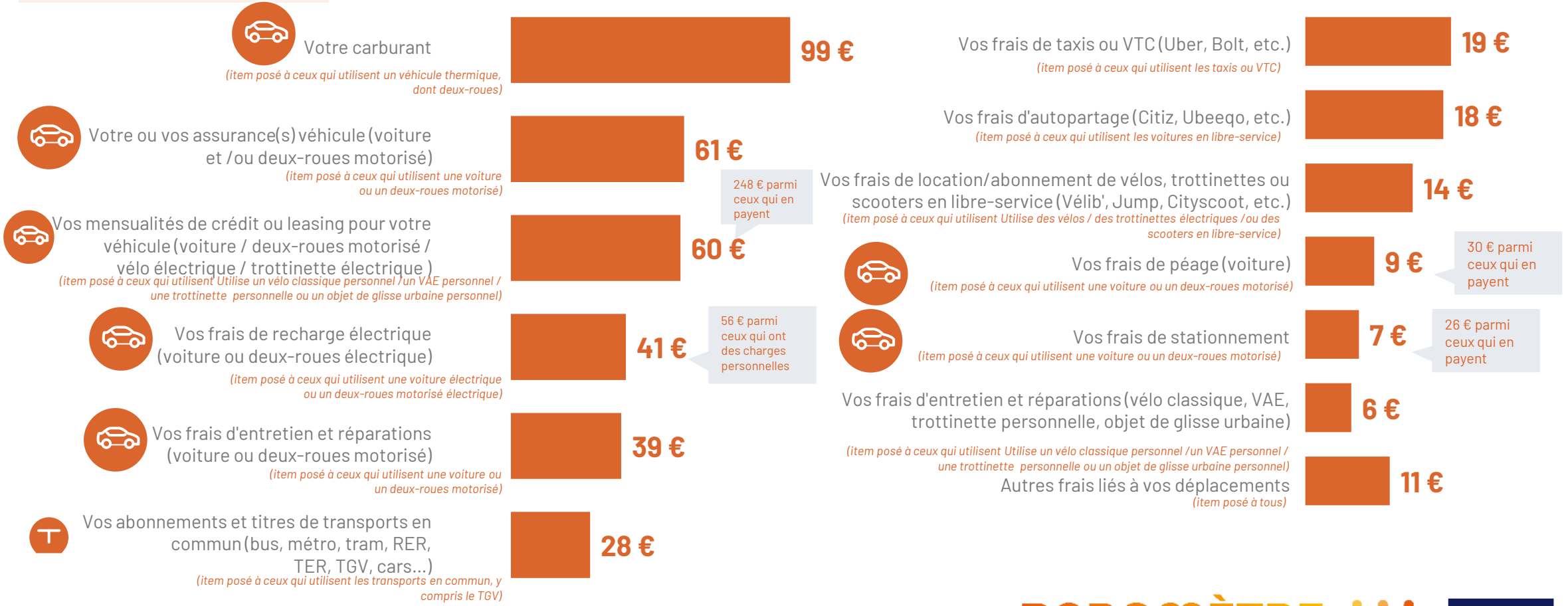
CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

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

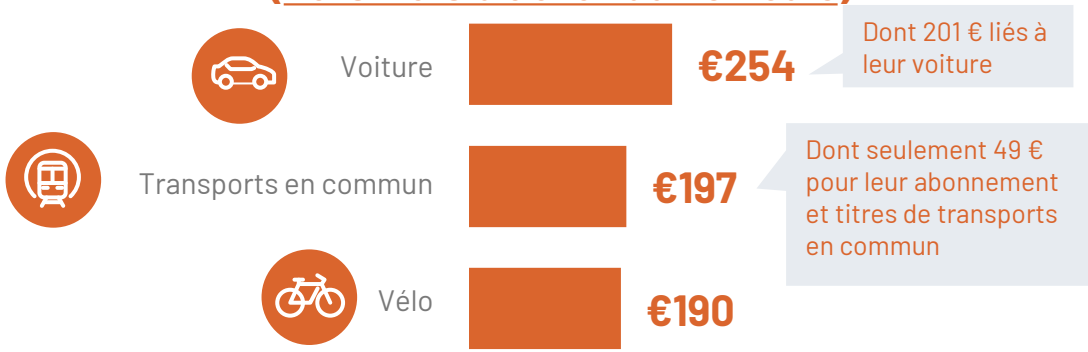


225 €

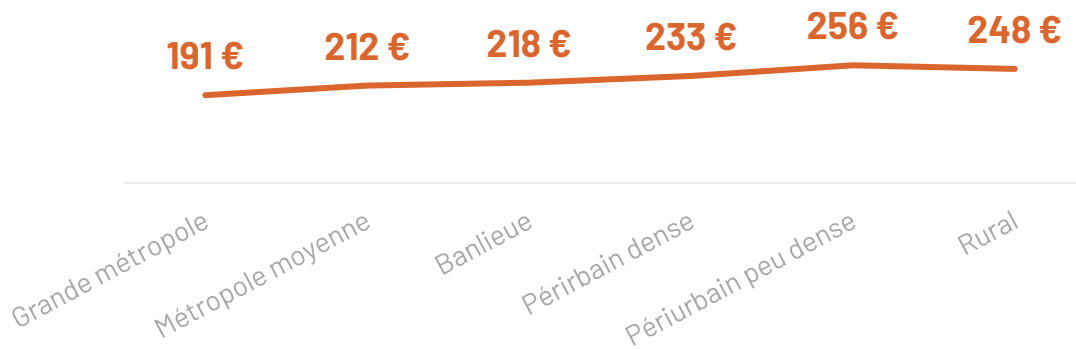
c'est le prix dépensé en moyenne par mois par les Français pour leurs déplacements du quotidien

(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



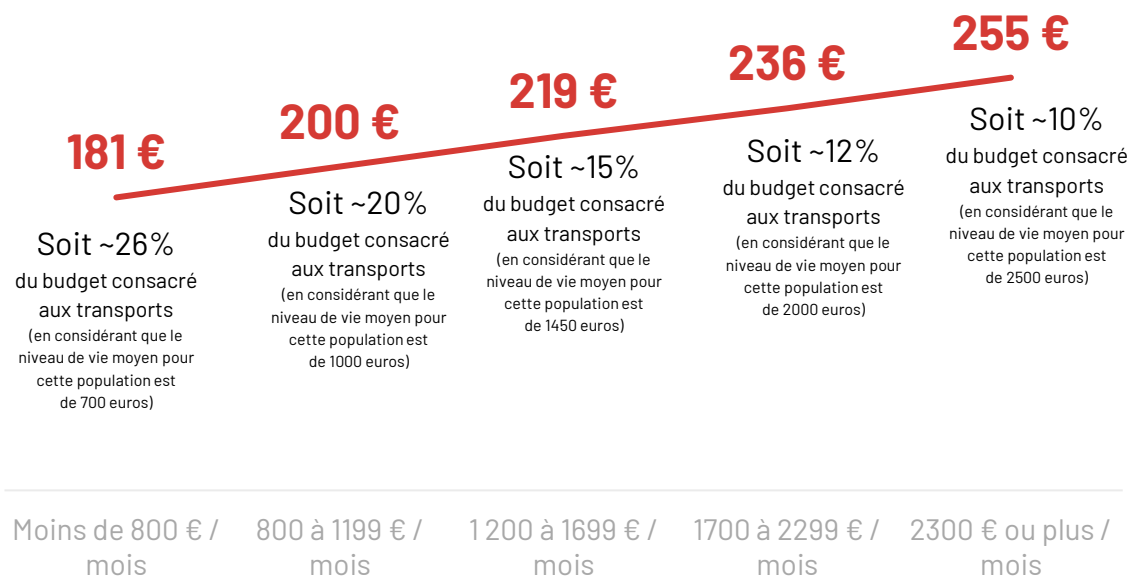
Ensemble
225 €

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

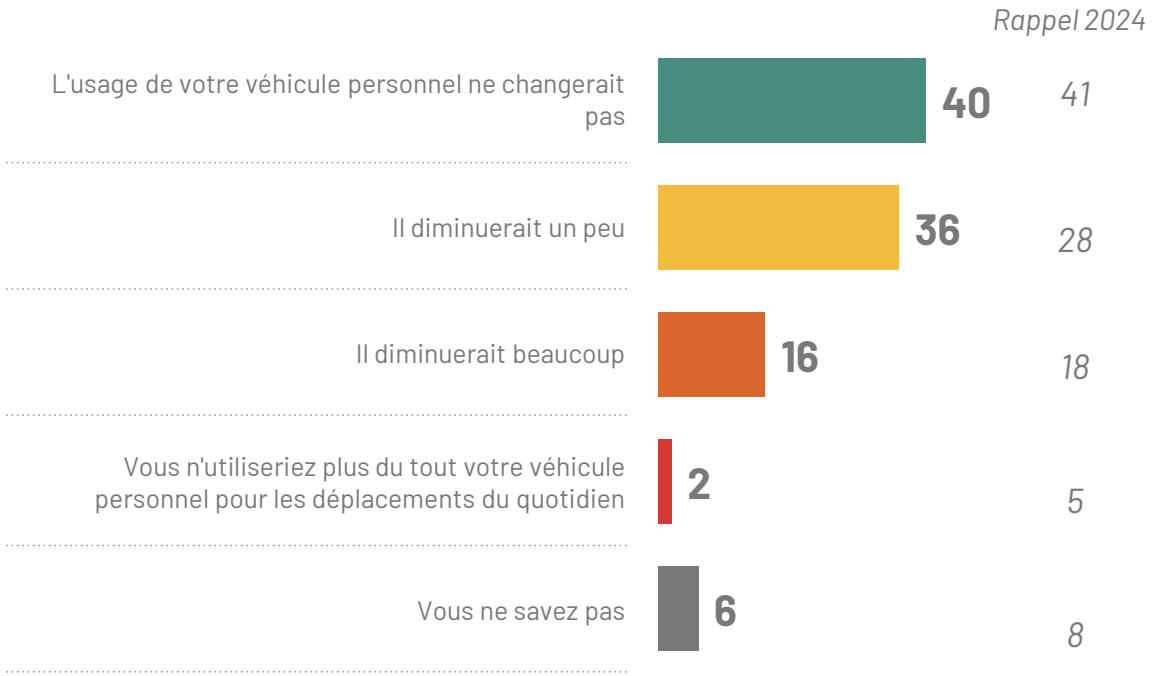
Impact d'une augmentation des prix du carburant sur les usages

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

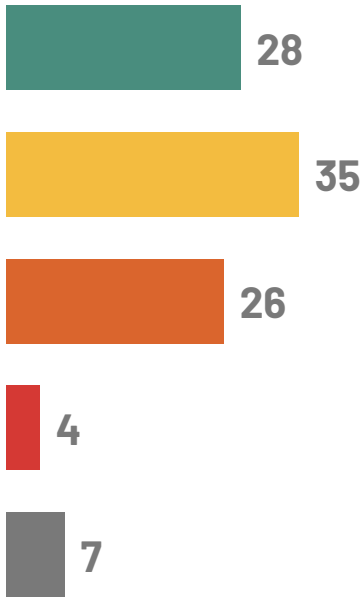
54%

-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%

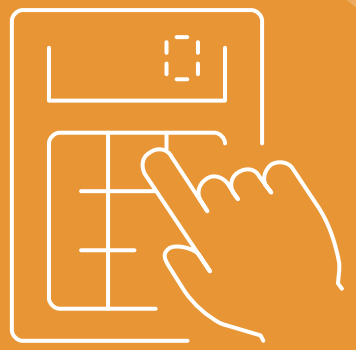
A titre d'illustration, au moment de la passation du questionnaire (du 3 au 20 février), le prix du sans plomb 95 était d'environ 1 euro 70 / litre.

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

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 4

Renoncements et arbitrages en matière de mobilité

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



BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

wimoov Groupe SOS

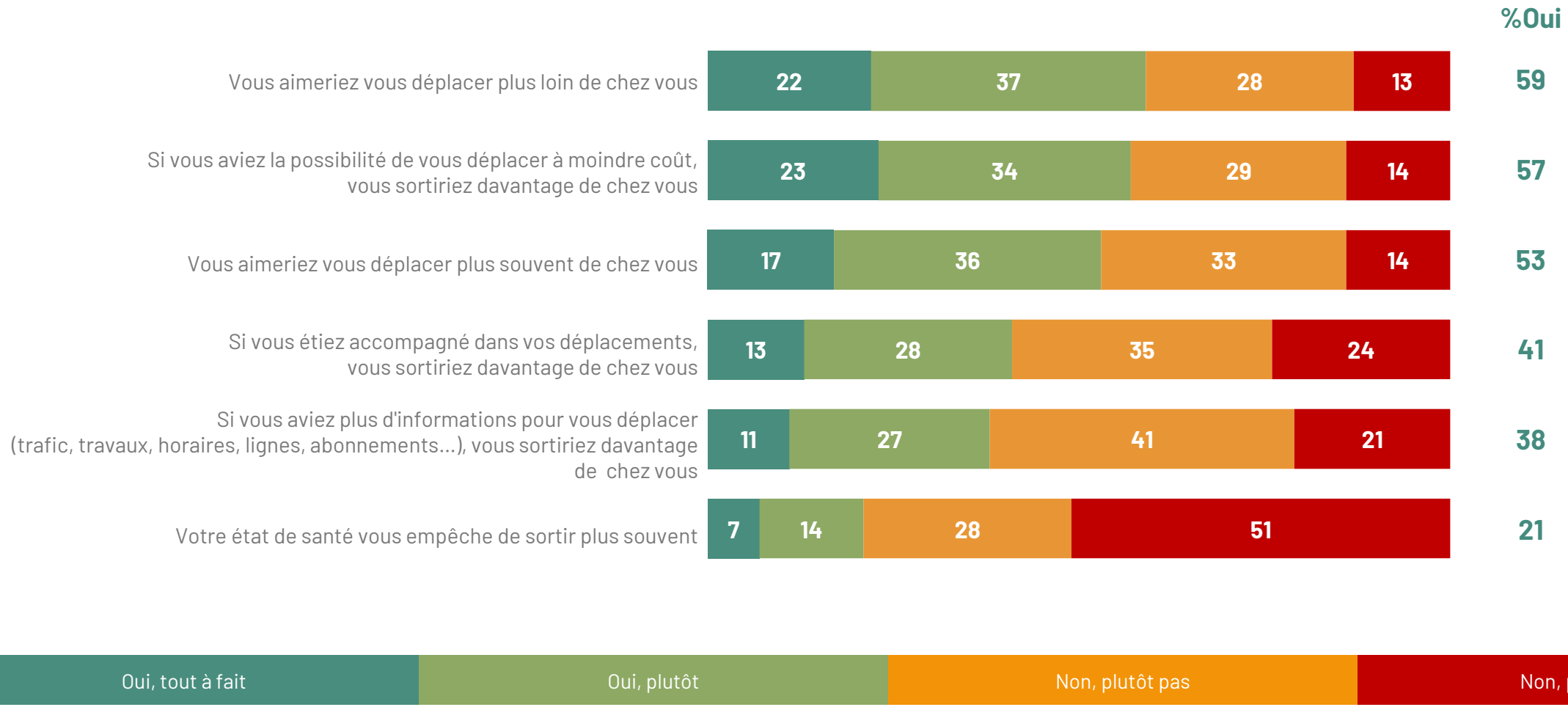
Ipsos bva

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

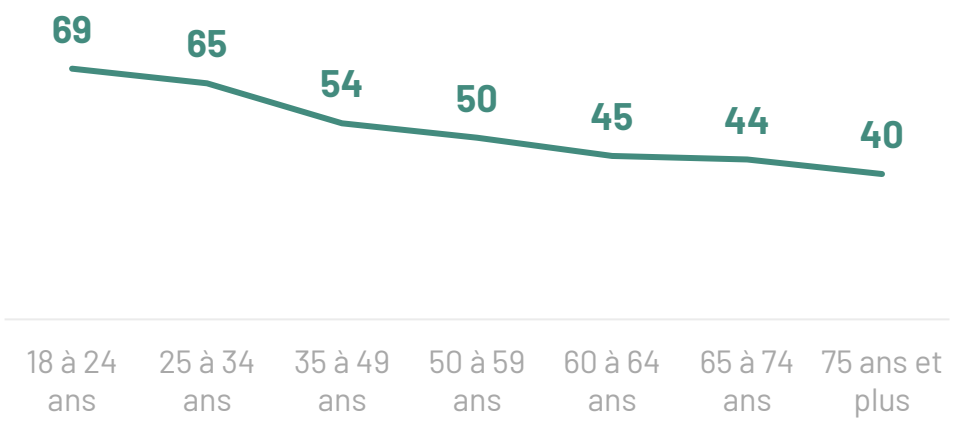
Les jeunes sont – de loin – ceux qui expriment le plus de frustrations quant à l'état actuel de leurs déplacements. Une large majorité d'entre eux voudrait se déplacer plus souvent, et surtout plus loin.

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

« Vous aimeriez vous déplacer plus souvent de chez vous »

53

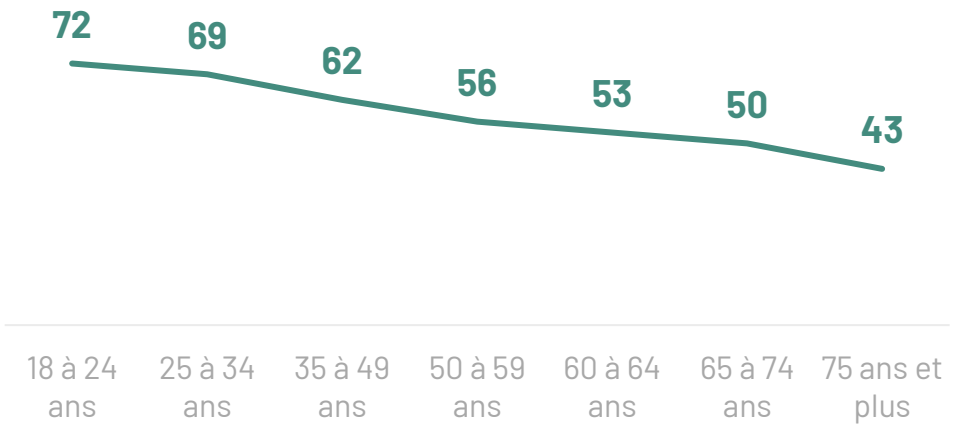
% OUI, selon l'âge



« Vous aimeriez vous déplacer plus loin de chez vous »

59

% OUI, selon l'âge



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

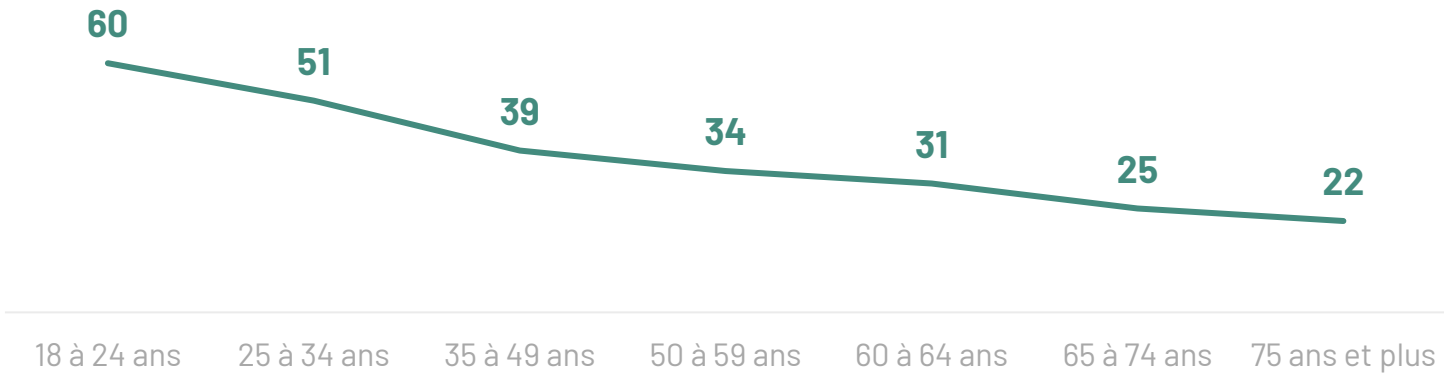
Les jeunes expriment des attentes fortes en termes d'informations pour se déplacer.

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

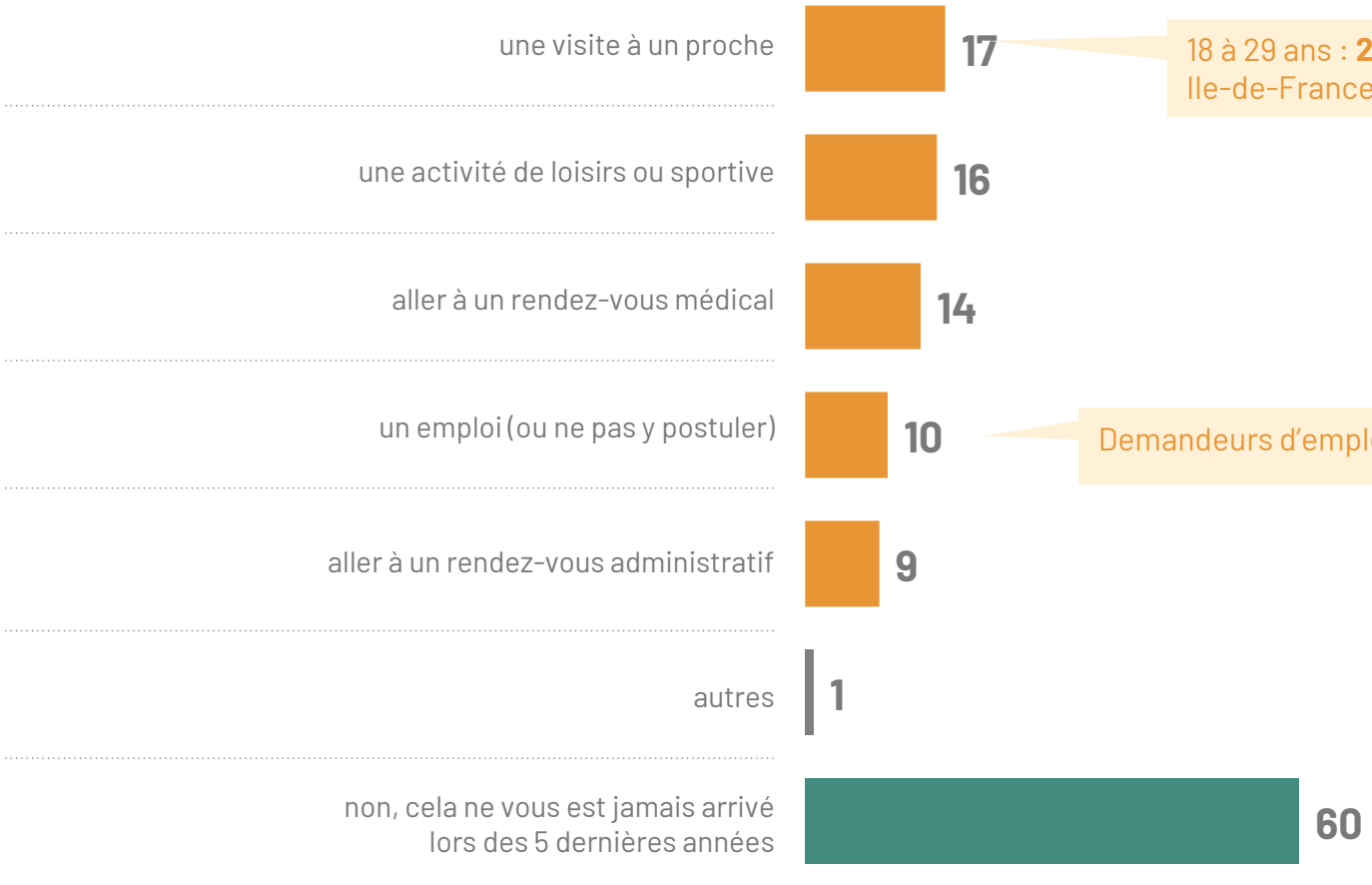
% OUI, selon l'âge



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%**

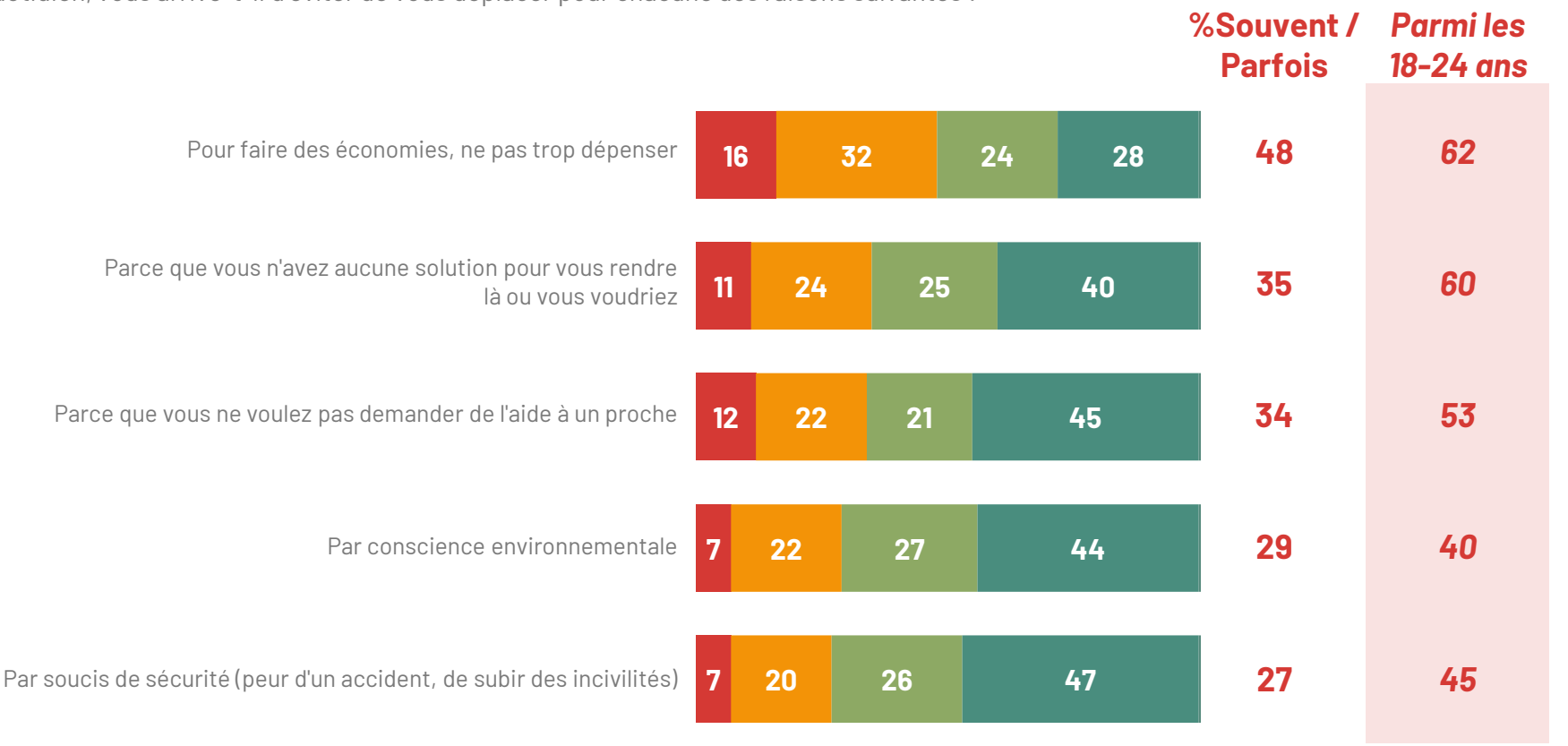
40% ont renoncé à au moins un de ces types de déplacements

Demandeurs d'emploi : **58%**

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
wimoov Groupe SOS
Ipsos bva
CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

Renoncement aux déplacements pour des raisons économiques

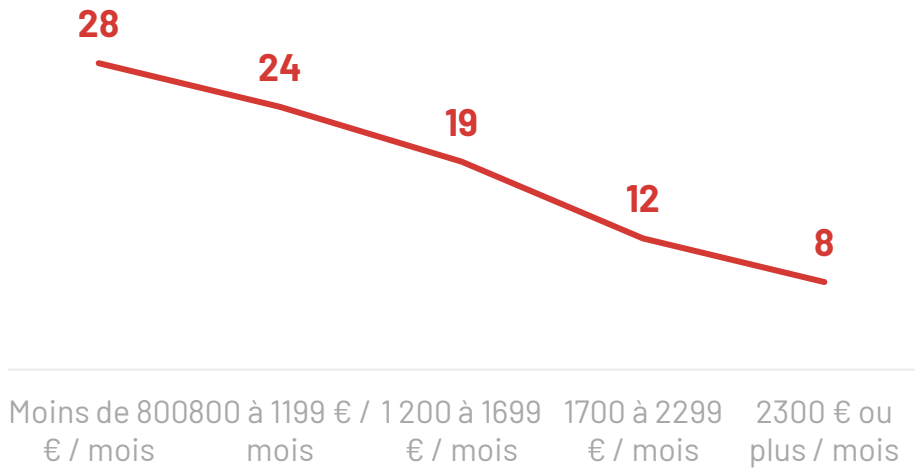
Les publics plus jeunes et ceux qui ont un niveau de vie plus faible renoncent considérablement plus que les autres à des déplacements pour des raisons économiques

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

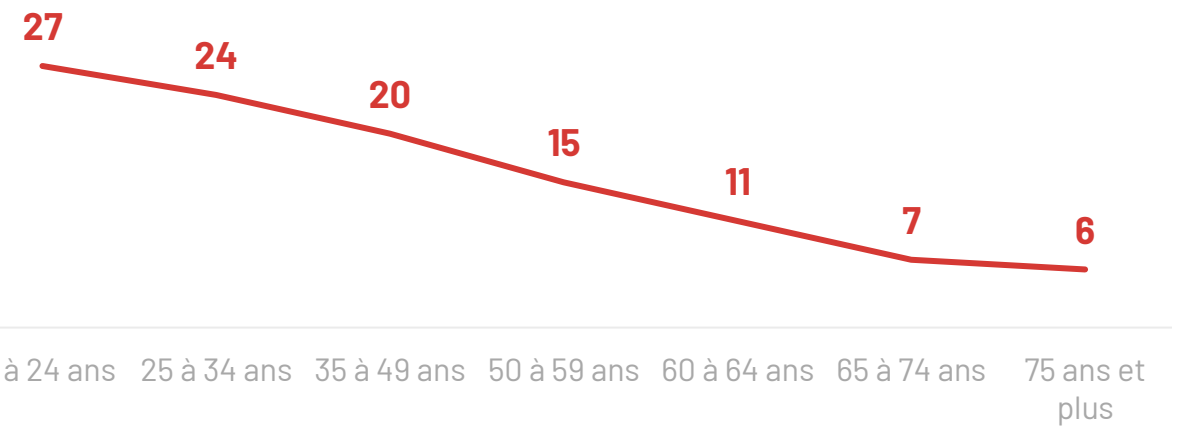
« Pour faire des économies, ne pas trop dépenser »

16

% Souvent selon le niveau de vie



% Souvent selon l'âge

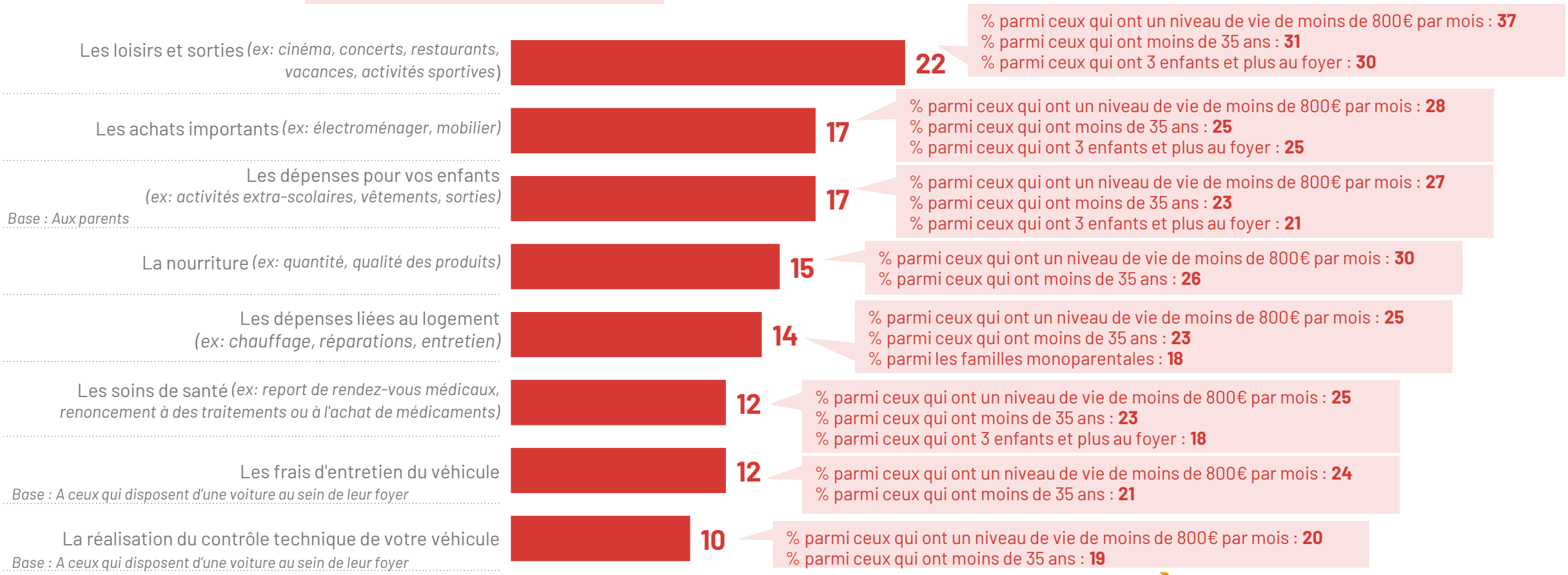


Privations pour financer sa mobilité

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

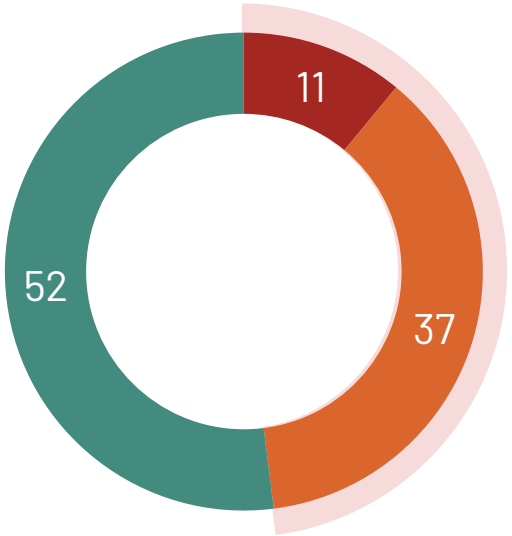
% Oui fréquemment



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.

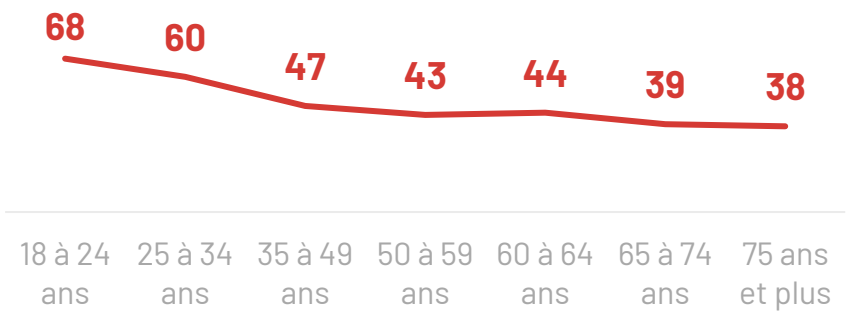
Questions : Vous arrive-t-il d'éviter certains modes de déplacement ou itinéraires pour des raisons de sécurité (incivilités, agressions, accidents)
Base : A tous



% Oui
48

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

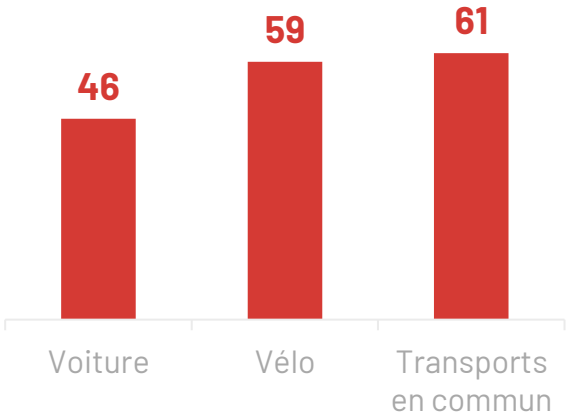
% Oui, selon l'âge



% Oui, selon la densité



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



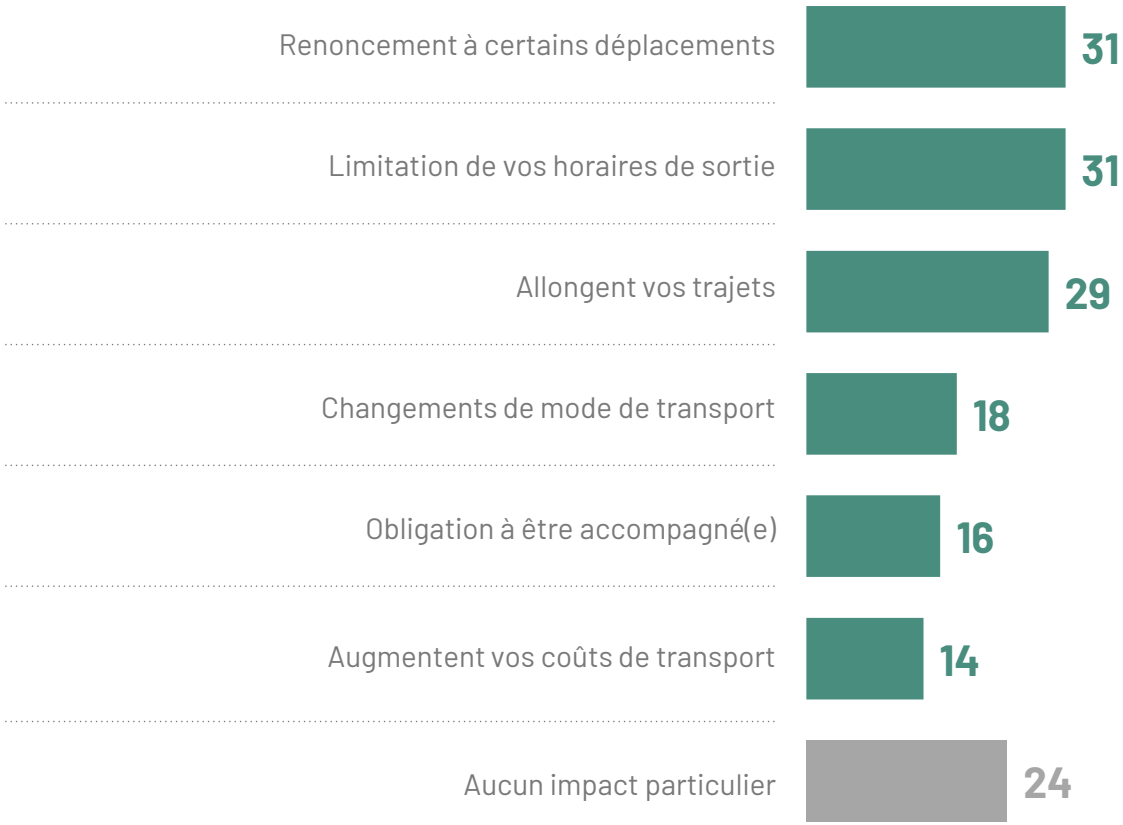
BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

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

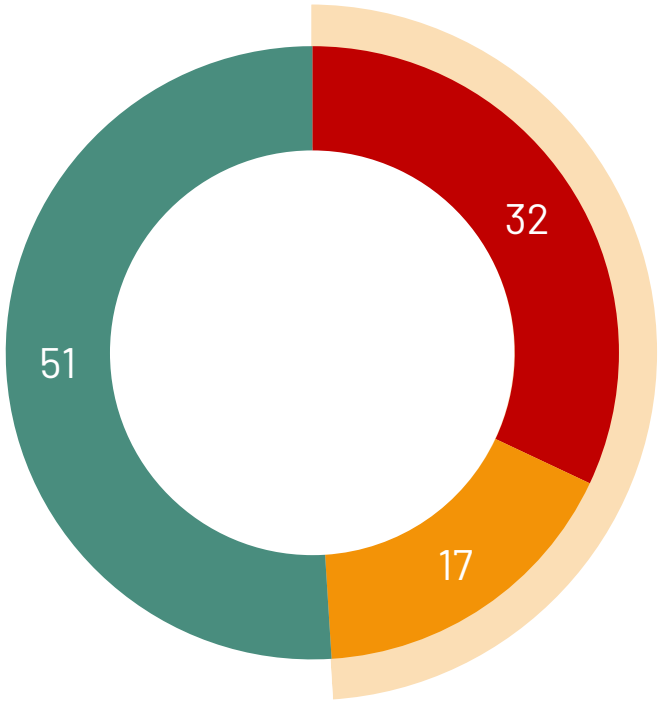
Homme de moins de 35 ans	Homme de 35-59 ans	Homme de 60 ans et plus	Femme de moins de 35 ans	Femme de 35-59 ans	Femme de 60 ans et plus
28	27	26	35	34	33
29	24	25	36	33	36
32	31	25	34	29	18
23	19	15	26	16	12
19	8	7	29	17	14
21	17	9	18	13	6
17	27	35	12	24	30

BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

Impact des évènements climatiques sur les pratiques de déplacement

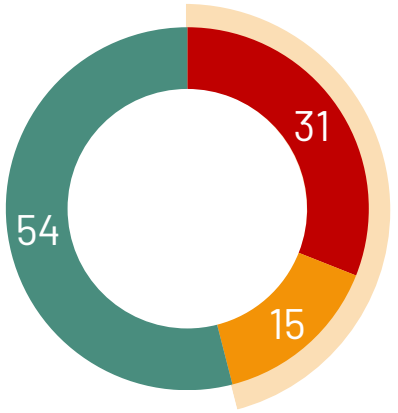
Les événements climatiques ont déjà modifié les habitudes de mobilité d'un Français sur deux : 49% ont changé leurs pratiques de déplacement, principalement de manière ponctuelle face aux aléas météorologiques

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



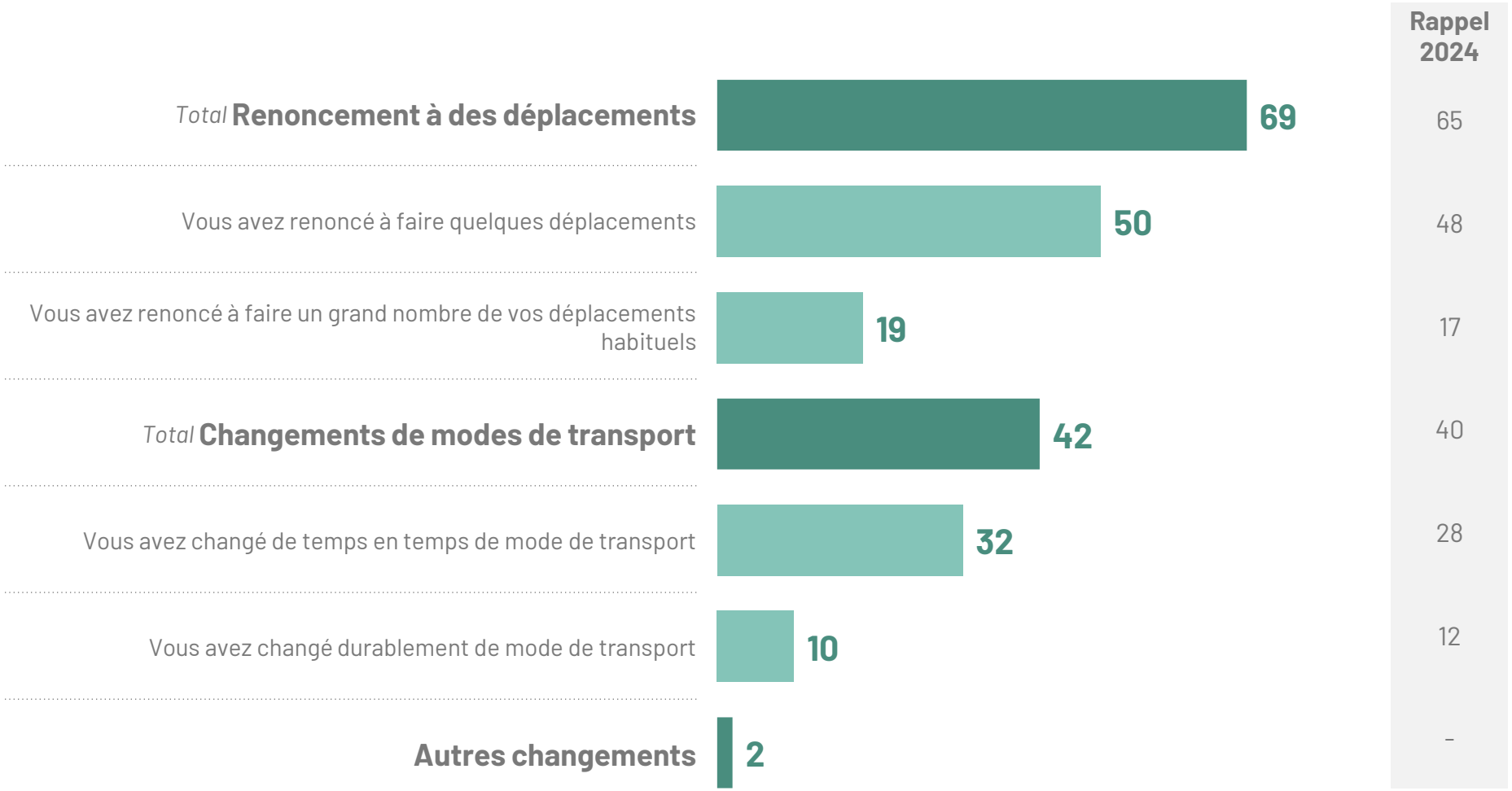
% OUI
46

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

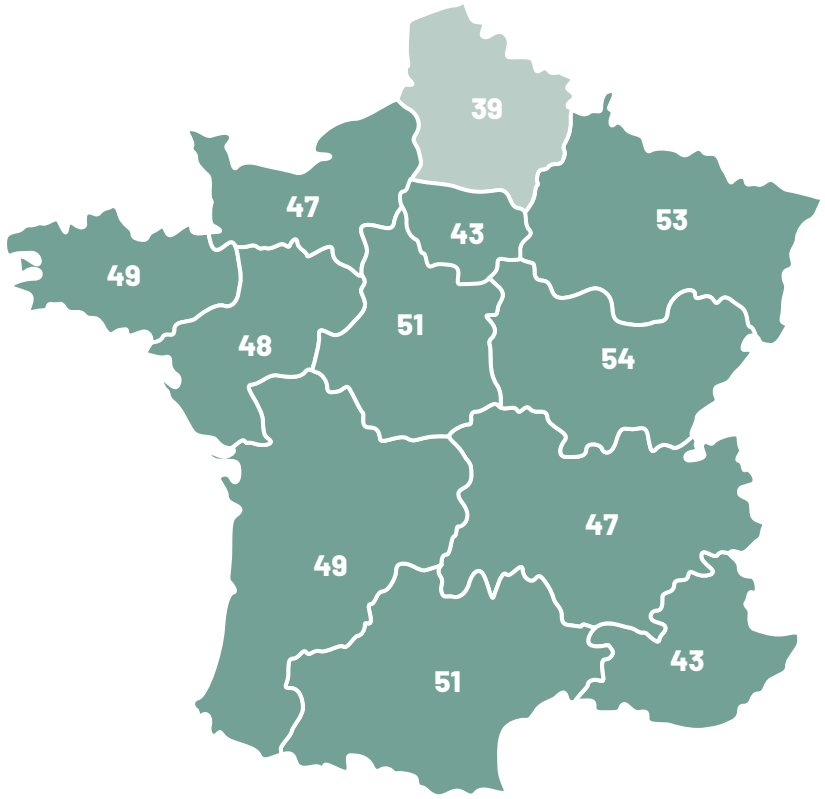
Les adaptations climatiques conduisent souvent vers des modes plus polluants. La moitié de ceux qui ont modifié leurs déplacements se sont reportés sur des véhicules thermiques, illustrant un paradoxe environnemental.

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



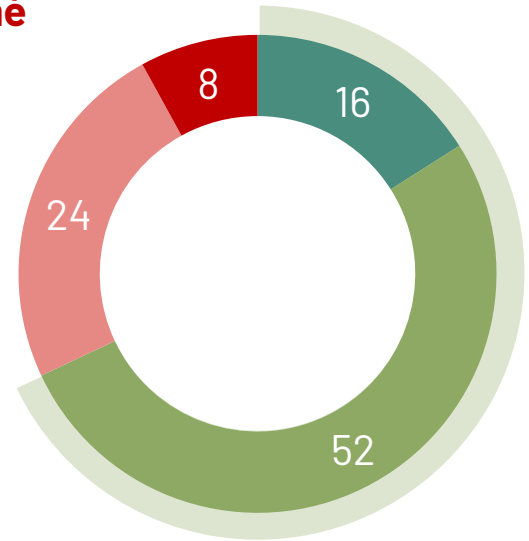
Niveau d'information sur les règles à respecter et les gestes utiles en cas d'événements climatiques

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

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.



Partie 5

Notoriété et recours aux dispositifs d'aide à la mobilité

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



BAROMÈTRE des Mobilités du Quotidien

wimoov Groupe SOS

Ipsos bva

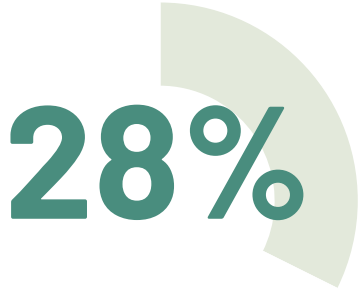
CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

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

Si la notoriété des aides reste faible dans les catégories où elles seraient les plus utiles, elles permettent néanmoins d'accompagner efficacement le passage à l'électrique et bénéficient à certains publics fragiles.

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

Le profil de ceux qui connaissent les aides



- Mode de déplacement principal vélo : **41%**
- Moins de 35 ans : **38%**
- Cadre supérieur : **35%**
- Mode de déplacement principal TC : **34%**
- En couple avec enfant(s) : **33%**
- Homme : **31%**
- Habitant d'une métropole : **31%**
- Diplôme bac+3 et plus: **31%**

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

Le profil de ceux qui ont bénéficié des aides

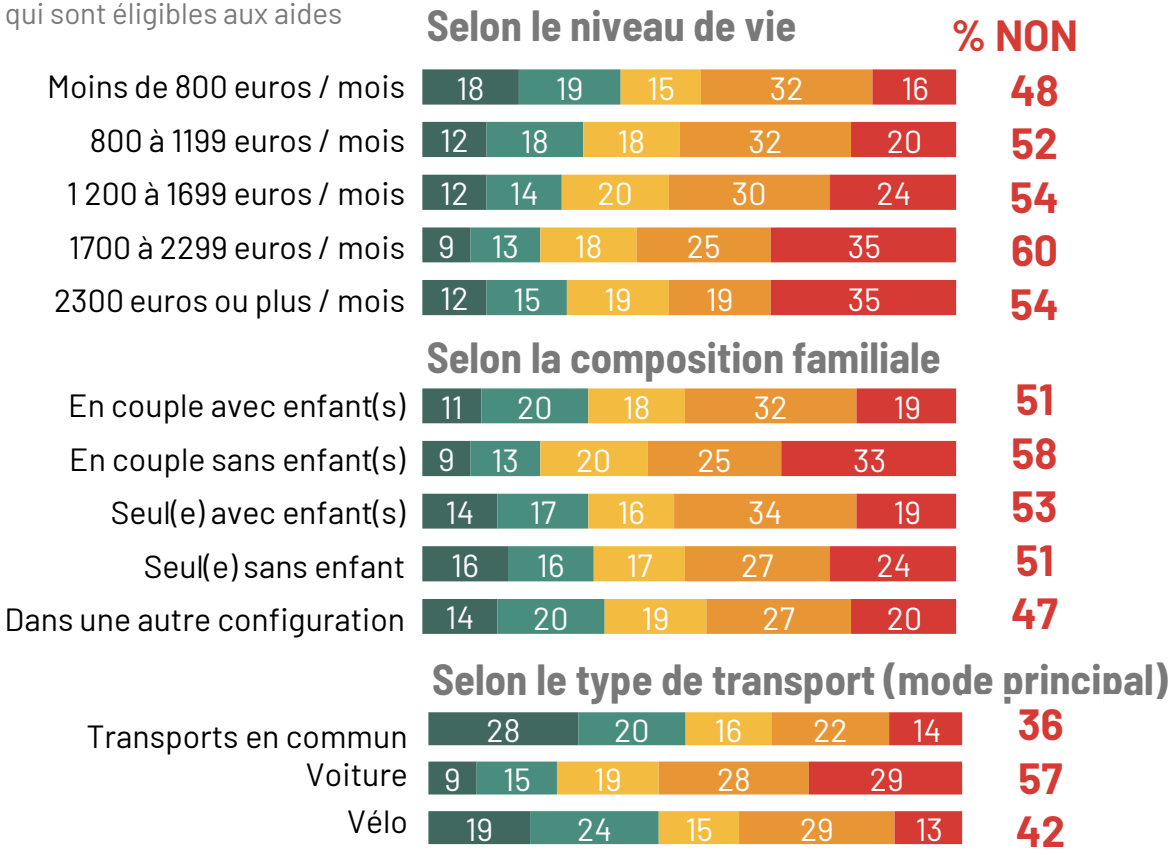


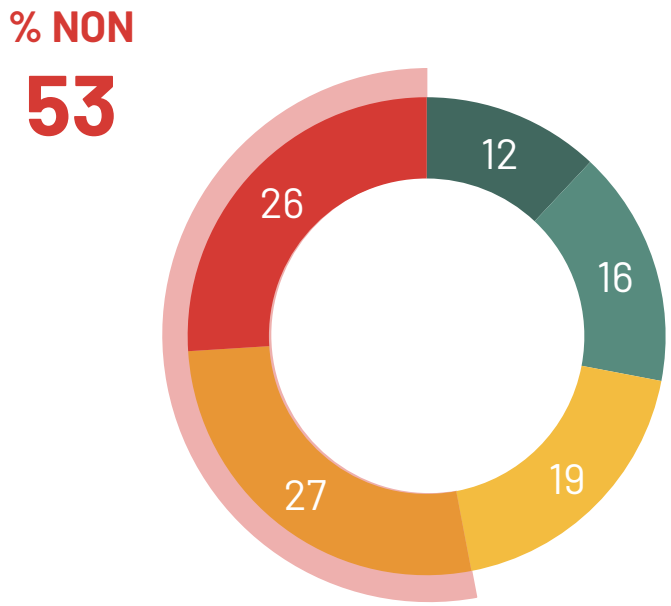
- Mode de déplacement principal voiture électrique : **25%**
- Mode de déplacement principal vélo électrique : **22%**
- En situation de handicap reconnu : **16%**
- En intérim au cours des 3 dernières années : **15%**
- Un contrat d'apprentissage / prof. : **14%**
- Moins de 35 ans : **12%**
- En couple avec enfant(s) : **11%**

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

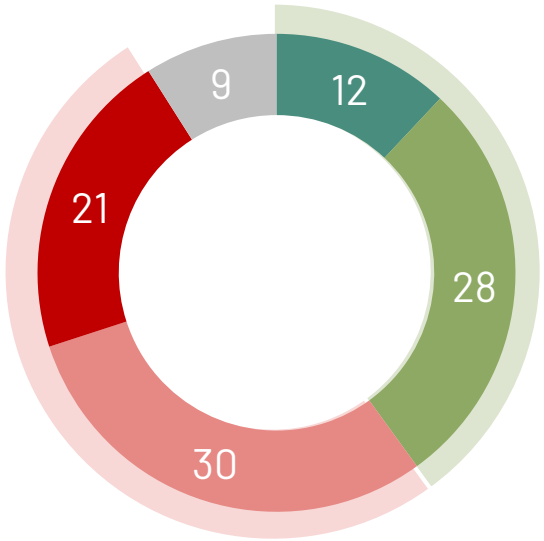
Incitation financière à l'usage des transports en commun

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

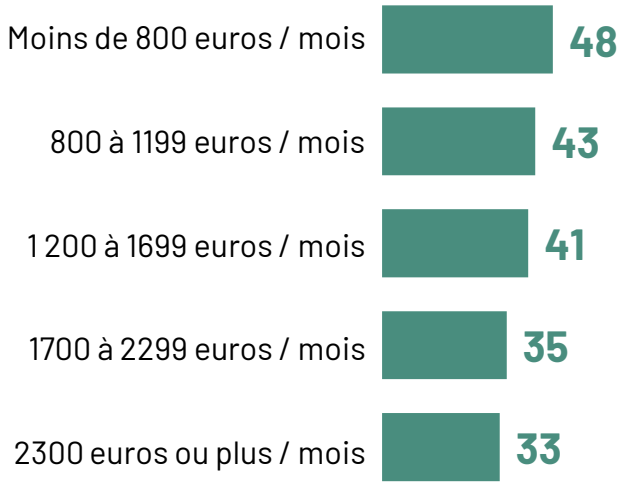
% NON
51

% 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

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. A noter néanmoins que parmi la petite minorité de Français (7%) ayant déjà bénéficié des aides à la mobilité propre, l'impact semble significatif : ils sont sur-représentés chez les personnes utilisant une voiture ou un vélo électrique. Le ciblage social fonctionne aussi en partie, puisque les publics fragiles (intérim, situation de handicap, etc.) en bénéficient davantage.

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 mo

Partie 6

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.

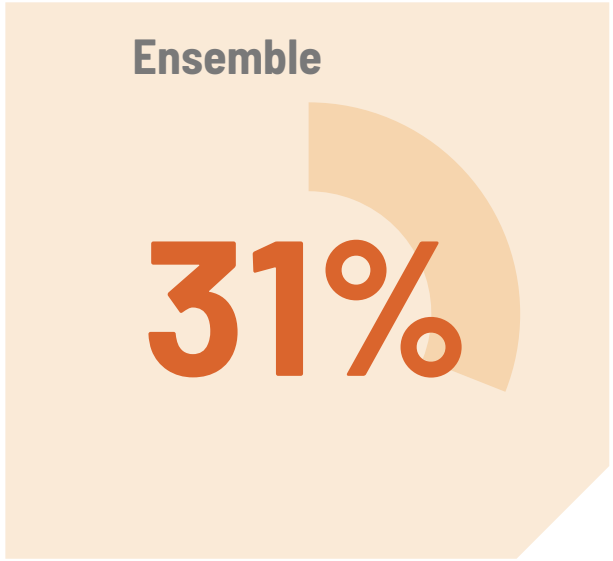
Dimensions	Facteurs	Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture	Sans équipement
Ressources financières	Bas revenus	X	X		
Pratiques de mobilité	Restrictions de l'usage de la voiture	X			
	Dépenses élevées en carburant	X		X	
Condition de mobilité	Mauvais ajustement spatial ou 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

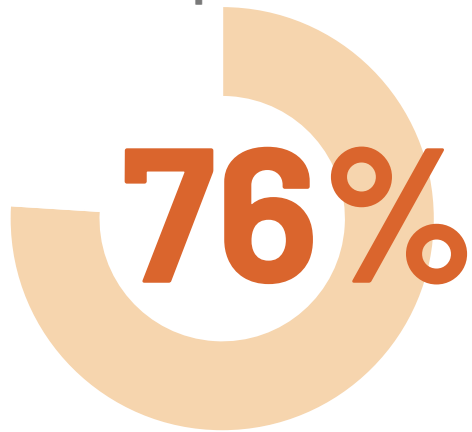
Analyse de la précarité mobilité

Selon le profil

Ensemble



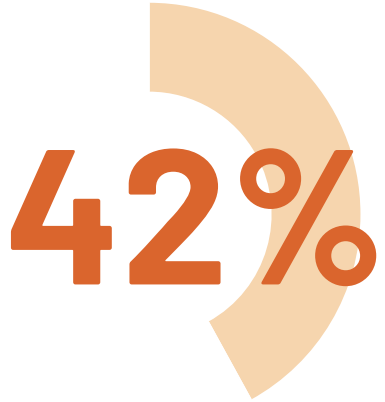
Personnes sous le seuil de pauvreté



Demandeurs d'emploi



Habitants des QPV

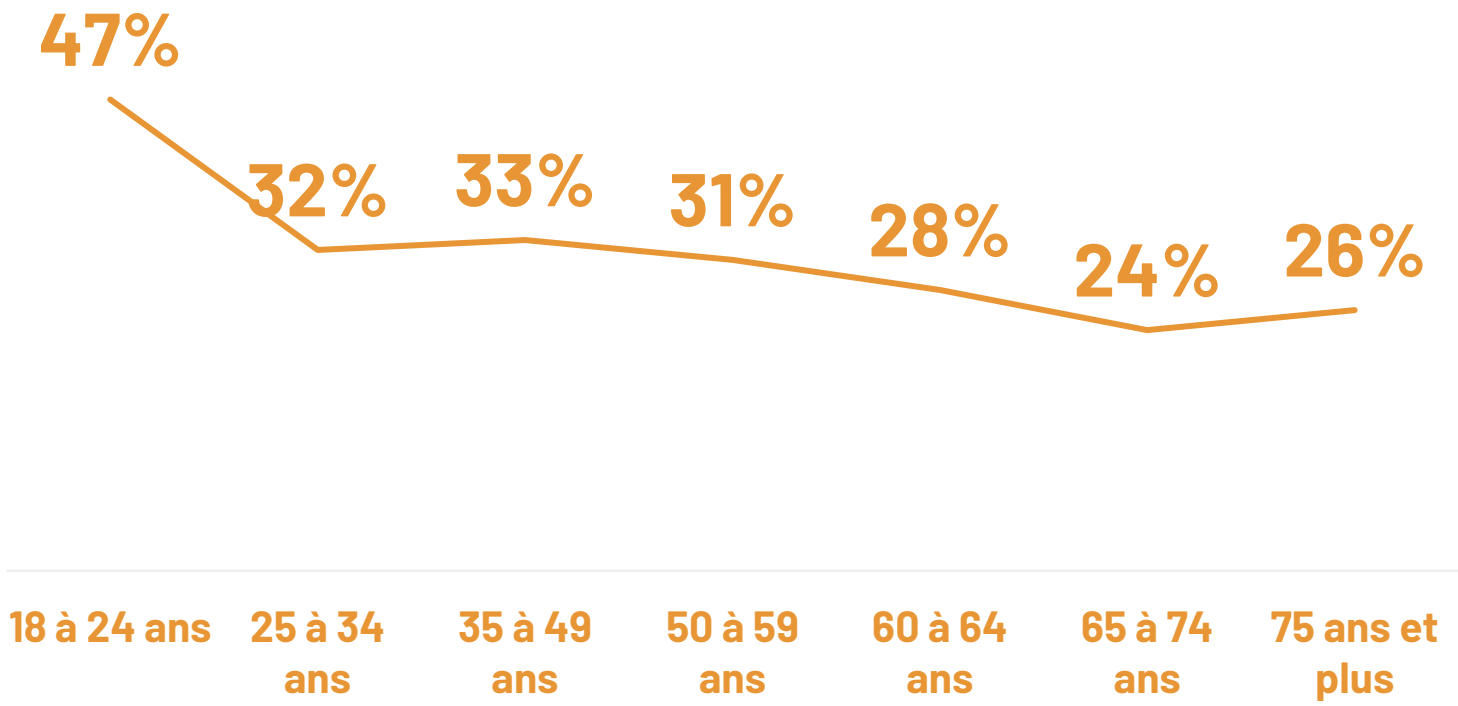


Illectronistes



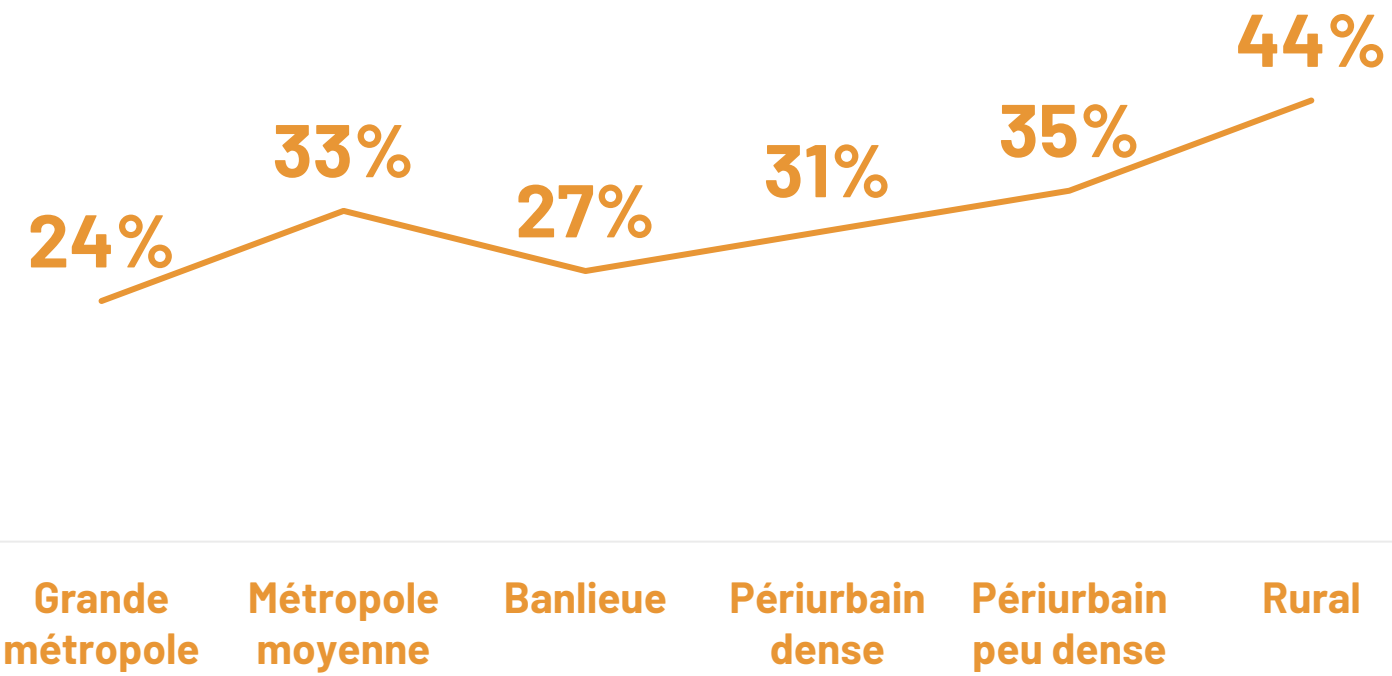
Analyse de la précarité mobilité

Selon l'âge



Analyse de la précarité mobilité

Selon le type de territoire



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

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

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

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 Groupe SOS

Ipsos bva CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

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

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.

CESI ÉCOLE D'INGÉNIEURS

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

wimoov Groupe SOS

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.