Institut Terram

Penser, innover, agir pour nos territoires



Victor Delage

La France vue du volant

Novembre 2026

Institut Terram

Penser,
innover,
agir pour
nos territoires

institut-terram.org

L'Institut Terram est un groupe de réflexion collégial et multidisciplinaire dédié à l'étude des territoires. Il fait de la dynamique territoriale un pilier central de l'innovation économique, industrielle et numérique, de la préservation de l'environnement et de la décarbonation, de l'accès aux services publics, de la valorisation du patrimoine culturel et de la cohésion sociale.

L'Institut Terram publie des rapports à caractère scientifique, réalise des enquêtes inédites à l'échelle des territoires, produit des podcasts et organise des débats, des séminaires et des ateliers dans toute la France. Par ses travaux, il contribue à revitaliser le débat public, facilite les échanges d'idées et est à l'initiative de recommandations concrètes au service de l'intérêt général. L'institut est un espace de discussion unique pour tous ceux qui s'intéressent au devenir des territoires.

Son expertise repose sur la diversité des acteurs et la synergie de compétences. Il réunit des chercheurs, des experts, des représentants d'entreprises, des fonctionnaires et des acteurs de la société civile.

L'Institut Terram est une association loi 1901 à but non lucratif. Il agit en toute indépendance et n'est affilié à aucun groupement de nature politique. Le soutien des entreprises et des particuliers permet le déploiement de ses activités.

Enquête réalisée avec opinionway Charlotte Chauzac, Guillaume Inigo et Benjamin Nicolas.

Institut Terram

Penser, innover, agir pour nos territoires

Victor Delage

La France vue du volant

institut-terram.org

Auteur

Victor Delage

Victor Delage est le fondateur et le directeur général de l'Institut Terram, think tank indépendant qu'il a créé en 2024 pour observer la société française depuis les territoires où elle se vit. Ses travaux portent sur l'espace vécu des Français, les services du quotidien, la démocratie locale, la condition rurale et sur ce que ces expériences disent de la cohésion du pays. Il enseigne à Sciences Po Grenoble et dirige une collection aux Éditions de l'Aube. Membre du Comité de mission du groupe La Poste et du comité exécutif de la Fondation SNCF, il est diplômé du Collège d'Europe à Bruges et de Sciences Po Grenoble. Il a été responsable des études et de la communication de la Fondation pour l'innovation politique de 2017 à 2023.

Comité de relecture*

Sébastien Bailleul
Porte-parole de Wimoov.

Marie Huyghe
Docteure en urbanisme et consultante spécialisée dans les questions de mobilité durable.

Éric Le Breton
Sociologue à l'université Rennes 2 et spécialiste des mobilités.

Jean Coldefy
Spécialiste des mobilités, président du conseil scientifique de France Mobilités.

Nathalie Irisson
Responsable de missions IARD à la Macif.

* Les opinions exprimées dans cette étude n'engagent ni les membres du comité de relecture ni les institutions qu'ils représentent.

Table des matières

Synthèse 8

Introduction
Cinquante ans de « bagnole » : la France que la voiture a dessinée 11

Méthodologie 13

I **« Urbains vertueux » et « ruraux pollueurs » : la fausse fracture** 14

1. Un lave-linge à quatre roues, équipement ordinaire du ménage 14
2. « Je m'en passerais volontiers » : un outil plus qu'une passion 15
3. Une fracture que chacun voit chez l'autre 19

II **Indispensable pour sept Français sur dix : la dépendance mesurée** 21

1. Une nécessité qui ne s'arrête pas aux portes des villes 21
2. Un mois sans voiture, quelle(s) conséquence(s) ? 23
3. Les quatre France de la voiture 24
4. Des courses au travail, ce que la voiture rend possible 27
5. Le trajet domicile-travail : l'alternative introuvable 29
6. La France sans voiture 31

III **Le plein, l'occasion et le leasing : l'économie domestique de la voiture** 33

1. Le plein avant la décote, une dépense sous-estimée 33
2. Ce que la voiture pèse dans le budget 35
3. Rouler moins ou rouler autrement : le rural renonce, le Francilien change de mode 37
4. La seconde main, amortisseur social de la France motorisée 38
5. L'électrique, voulue partout, achetée selon le revenu 41
6. ZFE, leasing social, 2035 : des mesures connues de nom mais mal comprises 43

IV Une vie au volant, de la première voiture au dernier trajet 46

1. Ce que coûte l'absence de voiture, du permis à l'emploi 46
2. Le logement et ses kilomètres, quand le lieu de vie se choisit avec la voiture 48
3. Naissances, séparations, licenciements : la voiture suit la famille plus que la carrière 50
4. Le chauffeur de la famille, un équipement privé à usage collectif 52
5. Le dernier trajet : arrêter de conduire, une question que l'on repousse 54
6. Les femmes, autant au volant, moins bien équipées 55

V La pompe fait voter, pas la borne 57

1. L'échiquier au garage : chaque famille politique a sa voiture 57
2. « Ils ne parlent pas de nous », le sentiment de ne pas être entendu 59
3. Le prix du litre, première demande de la commune rurale à l'agglomération parisienne 60
4. L'État et les Régions attendus, l'intercommunalité invisible 63
5. Ce qui ferait voter, et ce qui ferait perdre des voix 64

VI Dans dix ans, une France à deux parcs 68

1. Une centralité qui ne bougera pas 68
2. Plus chère pour tous, remplaçable pour quelques-uns 70
3. L'inquiétude épouse la carte de la dépendance 71
4. Garder sa voiture et rouler moins 73
5. Vieillissement, parc, fiscalité : ce que dix ans vont changer 75

Conclusion
2027 : le pacte automobile à renégocier 76

Bibliographie 77

Synthèse

La France vue du volant

Une enquête au moment où le gazole dépasse 2,39 euros le litre

Entre la « bagnole » de Georges Pompidou en 1971 et celle qu'Emmanuel Macron disait adorer en 2023, la voiture est devenue la politique d'aménagement du territoire que les citoyens se sont eux-mêmes donnée dans un pays où il y a un peu de monde partout. Cet héritage pèse aujourd'hui sur leur quotidien comme sur leur pouvoir d'achat, alors que le gazole dépasse 2,39 euros le litre. C'est pour en mesurer les conséquences que l'Institut Terram a mené cette enquête, à l'heure où la voiture s'impose déjà comme un enjeu de la présidentielle de 2027, entre prix du carburant, zones à faibles émissions et fin annoncée de la vente des voitures thermiques neuves.

Conçue par l'Institut Terram et administrée par OpinionWay, l'étude explore les liens entre mobilité, niveau de vie, modes de vie et attentes politiques. Elle associe 73 questions posées à un échantillon représentatif de 3 214 adultes, du 15 au 23 octobre 2026, et 28 blogs en ligne tenus par des Français de tous les territoires.

Urbains vertueux et ruraux pollueurs, une fausse fracture

Le premier résultat contredit la fracture supposée entre urbains et ruraux. Sur treize affirmations relatives à la voiture, dix présentent peu d'écarts entre communes rurales et agglomération parisienne. La voiture est une liberté pour 94 % des conducteurs ruraux et 89 % des Franciliens, un outil du quotidien pour 78 % et 70 %, un moyen d'aider ses proches pour 78 % dans les deux cas, et une charge pour 69 % de part et d'autre. Près de la moitié s'en passerait volontiers si elle le pouvait (45 % et 48 %). Trois écarts se détachent : ne pas pouvoir vivre chez soi sans voiture (97 % des ruraux, 52 % des Franciliens), se retrouver seul sans elle (82 % et 50 %) et juger ses détracteurs éloignés de sa réalité (85 % et 70 %). La conscience de l'impact environnemental du thermique est majoritaire (63 %), y compris parmi les propriétaires de diesel (57 %). Le clivage est surtout politique : 85 % chez les proches de Renaissance, 46 % au Rassemblement national.

Pourtant, 57 % des Français pensent que la voiture les divise, surtout entre urbains et ruraux (56 %) ou écologistes et non-écologistes (54 %), bien avant le revenu (39 %) et l'âge (22 %). Le discours sépare davantage que le rapport réel à la voiture. Un pays entier est ainsi convaincu d'une division que ses propres réponses, item après item, ne font pas apparaître. Ce décalage rappelle le phénomène d'« ignorance pluraliste », par lequel chacun peut sous-estimer le nombre de personnes qui partagent son opinion.

Une dépendance qui décroît avec la densité sans jamais devenir minoritaire

Le territoire change surtout l'usage. Sept Français sur dix (70 %) évaluent leur dépendance à la voiture à 7 ou plus sur 10, avec une moyenne de 8,6 en commune rurale contre 5,7 dans l'agglomération parisienne. Un mois sans voiture mettrait 81 % des foyers motorisés en difficulté. La moitié des ruraux dépendraient entièrement de leurs proches et 30 % risqueraient leur emploi, contre 14 % des Franciliens dans les deux cas. Aller chez le médecin serait difficile ou impossible pour 76 % des ruraux.

Parmi les actifs allant travailler en voiture, 53 % n'ont aucune alternative en transports en commun. Quelque 36 % en ont une mais ne l'utilisent pas, souvent faute d'horaires adaptés ou à cause de trajets trop longs, et 11 % y recourent parfois. L'absence d'alternative concerne 80 % des actifs ruraux. Dans l'agglomération parisienne, une offre existe pour 84 % des trajets, mais 55 % ne l'utilisent pas. Il faut créer des solutions là où elles manquent et améliorer celles qui existent.

Les quatre France de la voiture

Dépendance et poids budgétaire dessinent quatre France motorisées. Près de la moitié (45 %) sont dépendants mais à l'abri financièrement, 16 % sont peu dépendants et à l'abri et 6 % exposés sans être dépendants. Restent les dépendants et exposés (28 %), soit environ sept millions de foyers qui ne peuvent ni se passer de leur voiture ni la financer sans sacrifier d'autres dépenses. En un an, 55 % d'entre eux ont renoncé à un déplacement à cause du carburant et 45 % ont réduit d'autres dépenses pour rouler.

Le plein, l'occasion et l'électrique, une économie domestique régressive

Le taux d'effort automobile calculé pour l'étude atteint 13 % du revenu des ménages disposant de 1 000 à 2 000 euros, contre 3,5 % au-delà de 5 000 euros. La voiture coûte presque autant à tous, et la même somme pèse donc bien plus lourd dans le budget des plus modestes. Les ménages raisonnent au prix du plein, partie visible d'un coût de 300 à 380 euros par mois pour une occasion. Face à la hausse, les Franciliens peuvent remplacer certains trajets (25 %) mais les ruraux renoncent davantage à se déplacer (43 %). L'occasion amortit le choc : elle représente 61 % des intentions d'achat et 74 % sous 2 000 euros de revenu. Au prochain achat, 61 % des foyers qui comptent racheter une voiture souhaitent une hybride ou une électrique. Cette envie est majoritaire dans tous les territoires, de 57 % en commune rurale à 69 % dans l'agglomération parisienne. Elle est en revanche indexée sur le revenu, de 47 % des intentions sous 1 000 euros à 82 % au-delà de 5 000 euros. Le retour en arrière n'existe pas : plus de neuf conducteurs d'hybride ou d'électrique sur dix (93 % et 97 %) veulent y rester, et la moitié des conducteurs de diesel (52 %) comptent les rejoindre.

Du premier emploi au dernier trajet, la voiture dans les existences

La voiture accompagne les étapes de la vie. Plus d'un Français sur cinq (22 %) a renoncé à un emploi, une formation ou un stage faute de voiture ou de permis, et 59 % des 18-24 ans. Parmi ceux dont la voiture a influencé le dernier déménagement, 43 % ont accepté d'en dépendre davantage pour se loger moins cher ou plus grand, 58 % en milieu rural : le mètre carré a parfois gagné contre le kilomètre. La jeunesse ne se détourne pas de l'automobile : 58 % des 18-24 ans motorisés l'étaient avant 20 ans. Près d'un conducteur sur deux (49 %) transporte régulièrement une personne qui ne conduit pas, une proportion qui atteint 75 % chez les jeunes conducteurs. La voiture est un équipement individuel à usage collectif. Les femmes en dépendent autant que les hommes, mais achèteront plus souvent d'occasion (70 % contre 52 %) et jugent davantage le coût lourd (39 % contre 29 %).

La pompe fait voter, pas la borne

Les électorats n'entretiennent pas le même rapport à la voiture. Les proches du Rassemblement national cumulent une forte dépendance (50 % de notes de 9 ou 10, contre 36 % des Français) et un coût jugé lourd (41 %). Chez les proches de Renaissance, la dépendance est plus faible (30 %) et l'attrait pour l'électrique, hybride compris, plus élevé (88 %). Deux Français sur trois (67 %) estiment que les responsables nationaux parlent peu de la voiture dans des territoires comme le leur : 79 % des ruraux, 56 % des Franciliens. Une seule attente réunit une majorité : baisser le prix du carburant (59 %), devant l'entretien des routes (30 %), les transports collectifs (28 %) et les aides aux véhicules propres, même d'occasion (26 %). Le report des zones à faibles émissions ne recueille que 10 %. Une baisse des taxes sur les carburants inciterait 57 % des répondants à voter pour un candidat, devant une aide à ceux qui ne peuvent pas conduire (50 %), le report de l'échéance de 2035 (45 %), l'investissement dans les transports collectifs (43 %) et les aides à l'électrique (39 %). La suppression des zones à faibles émissions arrive au septième rang ; réduire la place de la voiture en ville ferait perdre plus de voix qu'en gagner (33 % contre 22 %).

Le passage à l'électrique dépasse la question du prix. Parmi ceux qui envisagent d'acheter sans choisir l'électrique, 79 % citent des freins pratiques (autonomie, batteries, recharge), 68 % le coût et 54 % une méconnaissance du véhicule. Les bornes publiques ne sont un obstacle que pour un quart. Baisser les prix ne suffirait pas.

Dans dix ans, une France à deux parcs

À dix ans, 68 % des conducteurs souhaitent utiliser autant la voiture qu'aujourd'hui. Quelque 95 % des foyers ruraux et 82 % des Franciliens comptent en posséder au moins une. Six sur dix (61 %) imaginent leur voiture principale hybride ou électrique, mais 30 % encore thermique, l'année prévue pour l'arrêt de la vente de véhicules neufs de ce type. Pour 83 % des répondants, la voiture coûtera nettement plus cher. De même, 55 % pensent que des proches devront y renoncer. Si les contraintes sur le thermique se durcissent, les premiers réflexes seraient de garder sa voiture plus longtemps (37 %) ou de rouler moins (20 %), plutôt que de passer à l'électrique (15 %). Le vieillissement de la population et d'un parc encore majoritairement thermique en 2036 complique la transition, tout comme la nécessité, pour l'État et les collectivités, de remplacer 30 milliards d'euros de recettes fiscales sur les carburants.



Vue depuis le volant d'une voiture, un soir d'automne, dans la France périurbaine. Entre lotissements, commerces et station-service, un paysage du quotidien où la voiture reste indispensable pour se déplacer, travailler et accéder aux services.

Source : © Unsplash

« Vivre, c'est passer d'un espace à un autre,
en essayant le plus possible de ne pas se cogner. »*

Georges Perec

Introduction
Cinquante ans de « bagnole » : la France que la voiture a dessinée

En 1971, Georges Pompidou aurait déclaré : « Les Français aiment la bagnole, que voulez-vous que j'y fasse ?[1] » L'État adapte la ville à la voiture : voies express, rocades, parkings en silo… Un demi-siècle plus tard, Emmanuel Macron reprend presque mot pour mot le propos : « Ce qui est très important pour les Français, c'est qu'on est très attaché à la bagnole. On aime la bagnole. Et moi, je l'adore[2]. » Entre ces deux phrases, cinquante ans ont passé. La voiture est devenue la politique d'aménagement du territoire que les citoyens se sont donnée dans un pays où il y a un peu de monde partout. Conjuguée à la délégation du permis de construire et à l'attrait d'une partie des citadins pour un cadre de vie plus vert, elle a favorisé l'essor de la périurbanisation : des lotissements à cinquante kilomètres du lieu de travail, des zones commerciales le long des rocades, des hôpitaux à trois quarts d'heure de route… Autant de situations ordinaires qui supposent 40 millions d'automobiles en circulation. Le géographe Lionel Rougé a appelé « captifs du périurbain » les ménages modestes partis loin des villes pour devenir propriétaires et rattrapés ensuite par le coût des trajets[3]. Notre enquête les retrouve, et elle montre que leur choix a le plus souvent été fait en connaissance de cause, le prix du logement mis en balance avec celui des trajets, l'emploi des deux conjoints et le goût d'un lieu. Car si l'automobile représente environ 80 % des kilomètres parcourus par voie terrestre dans l'Union européenne, c'est aussi parce qu'elle réunit des qualités qu'aucun autre mode de transport ne combine à ce point : la rapidité, la disponibilité à toute heure, la liberté d'aller presque partout et un coût d'acquisition relativement accessible sur le marché de l'occasion, vers lequel se tournent 87 % des acheteurs français, selon l'Insee et le Service des données et études statistiques (Sdes)[4].

* Georges Perec, *Espèces d'espaces*, Paris, Galilée, 1974.

1. Formule couramment attribuée à Georges Pompidou. Ce qui est attesté est sa déclaration de 1971 devant le District de la région parisienne, au moment de la construction des voies express sur les berges de la Seine : « La voiture existe, il faut s'en accommoder […], et il s'agit d'adapter Paris à la fois à la vie des Parisiens et aux nécessités de l'automobile […]. Il y a un certain esthétisme auquel il faut renoncer. »

2. Emmanuel Macron, entretien accordé aux journaux télévisés de 20 heures de TF1 et de France 2, 24 septembre 2023.

3. Voir Lionel Rougé, *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain. Les « captifs » du périurbain ?*, thèse de géographie, université Toulouse-II Le Mirail, 2005.

4. Voir Eurostat, « Répartition modale du transport terrestre de voyageurs (voitures particulières, autobus et autocars, trains) » : la voiture particulière assure de l'ordre de 80 % des voyageurs-kilomètres dans l'Union européenne, une part stable depuis dix ans avec de faibles variations selon les pays. Selon les données du Sdes, 87 % des achats de voitures par les particuliers portent sur des véhicules d'occasion.

> *« La voiture porte aussi les solidarités du quotidien : accompagner les enfants, rendre visite aux parents vieillissants, conduire un voisin chez le médecin. »*

Notre étude montre combien ces choix continuent de peser sur nos vies. Sept personnes interrogées sur dix disent ne pas pouvoir se passer de leur voiture. Dans le même temps, près d'un conducteur sur deux y renoncerait volontiers s'il le pouvait. À dix-huit ans, elle conditionne l'accès à un emploi ou à un stage. À trente ans, elle entre dans le choix du logement, où l'on arbitre entre le prix du mètre carré, la distance aux deux emplois du couple, le désir de vert et d'une maison pour les familles avec enfants, parfois au prix d'un second véhicule pour le ménage. Elle porte aussi les solidarités du quotidien : les enfants que l'on accompagne, les parents vieillissants auxquels on rend visite, le voisin que l'on emmène chez le médecin. C'est par elle que tiennent une bonne part des liens dans les territoires peu denses. Puis vient le moment où l'âge impose de renoncer à conduire. Les Français restent attachés à la voiture pour ce qu'elle leur permet de faire. Cela ne signifie pas pour autant qu'ils sous-estiment les contraintes qu'elle leur impose.

L'enquête intervient à un moment où la place de la voiture est appelée à évoluer. La lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, les enjeux de santé publique et le coût des déplacements imposent de repenser notre système de mobilité. Mais cette transformation se heurte à des décennies d'aménagement du territoire autour de l'automobile et aux modes de vie qui en découlent. Les politiques destinées à réduire son usage sont ainsi parfois vécues comme dirigées contre ceux qui en ont besoin. Ces tensions prennent une dimension particulière dans un pays traversé par des crises politiques, économiques, sociales et budgétaires. La dégradation des conditions matérielles d'existence, sur fond de manifestations contre la vie chère, ravive les tensions autour du pouvoir d'achat et des arbitrages de l'action publique. Le taux de pauvreté atteint 15,4 % de la population, soit 9,8 millions de personnes [5]. En septembre 2026, le gazole a dépassé 2,39 euros le litre, atteignant un niveau record sous l'effet de tensions internationales. Ce seuil psychologique, d'autant plus sensible que le carburant s'achète par pleins de plusieurs dizaines de litres, recouvre pourtant des réalités différentes. Pour un habitant d'une grande ville parcourant en moyenne 8 000 kilomètres par an en voiture, une hausse de 70 centimes par litre représente un surcoût d'environ un euro par jour. Pour un habitant du périurbain parcourant 18 000 kilomètres par an, la facture grimpe à plus de deux euros quotidiens. Le gouvernement, tenu par une dette qui approche les 3 600 milliards d'euros, n'a pas reconduit la remise générale de 2022, préférant réserver cette aide aux gros rouleurs disposant de faibles revenus. Huit ans après les Gilets jaunes, la question posée revient avec plus de force. Que peut encore demander la puissance publique à ceux qui, lorsque les revenus sont bas, n'ont pas d'autre moyen de se déplacer ?

La voiture éclaire aussi ce qui se joue en 2027. Entrée dans le débat politique par la pompe à essence en 2018, elle revient au premier plan à la veille de l'élection présidentielle : prix des carburants, baisse de la TVA sur l'énergie, zones à faibles émissions, fin programmée de la vente des voitures thermiques neuves en 2035… Les candidats parleront au nom d'un électorat automobiliste qu'ils supposent connaître. Interrogés directement sur ce point, deux Français sur trois estiment pourtant que les responsables politiques nationaux parlent peu ou pas du tout de la voiture dans des territoires comme le leur. Cette enquête dresse une radiographie du rapport des Français à la voiture, de la place qu'elle occupe dans leur quotidien aux attentes politiques qu'elle suscite, jusqu'aux mesures susceptibles de peser sur leur vote.

5. Voir Christelle Rieg et Arnaud Rousset, « Niveau de vie et pauvreté en 2024 », *Insee Première*, n° 2117, 9 juillet 2026.

Méthodologie

La voiture a fait l'objet de travaux importants : l'enquête sur la mobilité des personnes du Sdes décrit les déplacements des Français [6], le Baromètre des mobilités du quotidien de Wimoov suit depuis 2020 les dépenses et les renoncements [7], Gabriel Dupuy, Jean-Pierre Orfeuil ou encore Éric Le Breton ont fait de la mobilité une question sociale [8], Yoann Demoli a décrit la banalisation de l'automobile dans les ménages [9] et Jean Coldefy les conditions d'une décarbonation des déplacements qui soit tenable pour les ménages comme pour les territoires [10]. Notre étude, quant à elle, apporte un éclairage nouveau en explorant les liens entre les conditions de mobilité, les modes de vie et les attentes politiques à partir d'un matériau quantitatif et qualitatif inédit.

Conçue par l'Institut Terram, l'étude a été administrée par OpinionWay. Le volet quantitatif est un questionnaire auto-administré en ligne auquel 3 214 personnes, constituant un échantillon représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus, ont répondu du 15 au 23 octobre 2026. La représentativité de l'échantillon a été assurée par la méthode des quotas (sexe, âge, catégorie socioprofessionnelle, région et catégorie d'agglomération), puis par un redressement des données après collecte.

Le questionnaire comprend 73 questions. Chacune peut être lue selon 26 variables, du lieu de résidence à la proximité partisane en passant par l'âge, le revenu, la profession, le logement, la composition du foyer, l'équipement, la motorisation et l'usage réel de la voiture. Les cinq catégories de commune utilisées dans toute l'étude (commune rurale, villes de 2 000 à 20 000 habitants, de 20 000 à 100 000 habitants, de plus de 100 000 habitants et agglomération parisienne) sont celles de la catégorie d'agglomération de l'Insee, fondée sur la taille de l'unité urbaine.

Un volet qualitatif complète le dispositif. Il a consisté en 28 blogs en ligne individuels, tenus en octobre 2026 par des Français recrutés pour refléter la diversité des âges, des professions, des types de commune et des motorisations. Pendant quatre journées, ils ont répondu à des thématiques allant de leur histoire avec la voiture à la manière dont ils imaginent leurs déplacements dans dix ans. Leurs propos sont cités dans l'étude entre guillemets, avec leur prénom, leur âge et le lieu où ils vivent tels qu'ils les décrivent. Ces témoignages donnent aux résultats du sondage les situations concrètes qu'ils recouvrent. C'est l'aller-retour entre les deux volets, la mesure et le récit, qui fait la matière de cette étude.

L'enquête en quatre repères

3 214
personnes interrogées en ligne, échantillon représentatif de la population française de 18 ans et plus

15-23
octobre 2026 : dates du terrain de l'enquête quantitative

26
variables de lecture, du lieu de résidence à la proximité partisane

28
blogs individuels tenus en ligne pendant quatre jours

Source : Institut Terram – novembre 2026

6. Service des données et études statistiques (Sdes), « Enquête sur la mobilité des personnes 2018-2019 », statistiques.developpement-durable.gouv.fr.

7. Wimoov, « Baromètre des mobilités du quotidien », wimoov.org, éditions 2020 à 2026.

8. Gabriel Dupuy, *La Dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos, 1999 ; Jean-Pierre Orfeuil, « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *SociologieS* [revue en ligne], 27 décembre 2010 ; Éric Le Breton, *Bouger pour s'en sortir*, Paris, Armand Colin, 2005.

9. Yoann Demoli, « Les femmes prennent le volant », *Travail, genre et sociétés*, n° 32, novembre 2014, p. 119-140.

10. Jean Coldefy, *Mobilités : changer de modèle. Solutions pour des déplacements bas carbone et équitables*, Orthez, Publishroom Factory, 2022.

I. « Urbains vertueux » et « ruraux pollueurs » : la fausse fracture

1. Un lave-linge à quatre roues, équipement ordinaire du ménage

Le lieu de résidence influence-t-il le rapport des Français à la voiture ? Dans le débat public, les habitants des campagnes sont souvent présentés comme profondément attachés à leur véhicule, indispensable à leur quotidien. Ceux des grandes villes auraient davantage appris à s'en passer et seraient plus sensibles à ses conséquences environnementales. Notre enquête remet en cause cette opposition. Sur l'attachement à la voiture, son coût ou ses effets sur l'environnement, les opinions exprimées dans les communes rurales sont très proches de celles recueillies dans l'agglomération parisienne. Le territoire pèse finalement davantage sur la manière dont les Français utilisent leur voiture.

Pour comprendre ces dynamiques, il faut d'abord s'intéresser à l'équipement automobile des ménages selon leur lieu de résidence. Ces données se retrouvent dans notre enquête à travers les cinq catégories de communes étudiées, des territoires ruraux à l'agglomération parisienne.

Graphique 1. Un même parc, des garages inégalement remplis (en %)

Base : ensemble des personnes interrogées

	Ensemble des Français	Commune rurale	2 000 à 20 000 hab.	20 000 à 100 000 hab.	Plus de 100 000 hab.	Agglomération parisienne
A le permis	**88**	93	89	90	86	84
Au moins une voiture dans le foyer	**87**	95	92	87	85	76
Deux voitures dans le foyer	**27**	39	33	29	22	15
Voiture principale thermique	**78**	79	76	79	80	79
Voiture principale achetée d'occasion	**50**	52	52	49	49	46
Voiture principale de 2021 ou après	**31**	28	32	34	30	32
Conduit tous les jours	**47**	51	59	49	41	37

© Institut Terram – novembre 2026

Le permis est presque universel d'un bout à l'autre du pays (93 % en commune rurale, 86 % dans les villes de plus de 100 000 habitants, 84 % dans l'agglomération parisienne). C'est la seule variable sur laquelle la densité ne mord à peu près pas. L'équipement se territorialise franchement, par paliers réguliers d'un type de commune au suivant. La multi-motorisation observée n'a rien d'un luxe. Quand on demande aux foyers concernés pourquoi ils ont deux voitures, la première raison est que plusieurs adultes travaillent dans des lieux différents (40 %), la seconde que les horaires interdisent le partage (31 %). On aurait tort d'en conclure que les uns et les autres n'ont pas le même type de voiture. Leur motorisation, leur ancienneté et leur mode d'acquisition varient peu selon le territoire.

Les sociologues Yoann Demoli et Pierre Lannoy[11] parlent d'une voiture devenue un équipement ordinaire du ménage au même titre que le lave-linge. L'enquête confirme que cette banalisation ne connaît pas de frontière intérieure. On a plus ou moins de voitures selon l'endroit où l'on vit, mais on a la même. Jean-Pierre, 80 ans, retraité dans un bourg lorrain, le dit de sa première voiture, achetée d'occasion : « C'était un outil comme les autres, au même titre que mon stylo. » Frédéric, 57 ans, conducteur de tramway à Grenoble, décrit le même objet : « La principale utilisation est pour me rendre sur mon lieu de travail. Pour le reste, elle ne me sert que pour aller rendre visite à la famille dans l'agglo, un peu éloignée, faire des courses ne pouvant être faites à proximité et, de temps en temps, faire un voyage. »

2. « Je m'en passerais volontiers » : un outil plus qu'une passion

Treize items ont été soumis aux personnes ayant le permis et conduisant. Elles devaient dire si chacun correspondait à ce qu'elles ressentent. Les options couvrent à peu près tout ce que l'on peut penser d'une voiture, de la liberté qu'elle donne à la charge qu'elle représente, du lien qu'elle permet au jugement qu'elle attire, de sorte que les deux récits concurrents, celui de la voiture-liberté et celui de la voiture-fardeau, puissent chacun trouver leurs partisans.

Graphique 2. Treize façons de parler de la voiture (en %)

Question : « Voici plusieurs façons de parler de la voiture. Pour chacune, indiquez si elle correspond tout à fait, plutôt, plutôt pas ou pas du tout à ce que vous ressentez. »

Réponse : « correspond tout à fait » et « correspond plutôt » additionnées

Base : personnes ayant le permis et conduisant



© Institut Terram – novembre 2026

11. Yoann Demoli et Pierre Lannoy, *Sociologie de l'automobile*, Paris, La Découverte, coll. « Repères », 2019.

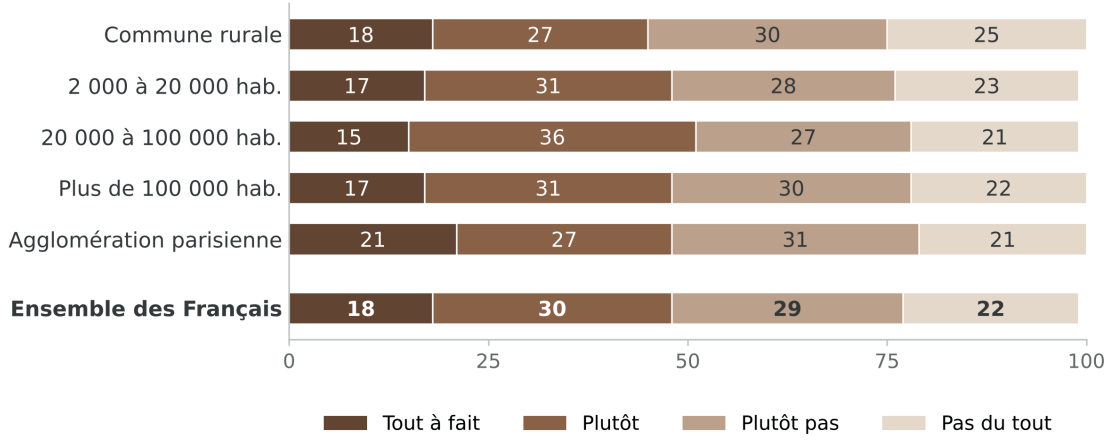
Dix items sur treize bougent de quelques points seulement quand on passe de la campagne à l'agglomération parisienne. La liberté, la charge, l'outil du quotidien, l'aide aux proches, le signe qu'on s'en sort, l'identité, le sentiment d'être jugé, l'envie de partager : sur tout cela, un conducteur de commune rurale et un conducteur francilien répondent de la même façon. Plus surprenant encore, 45 % des conducteurs ruraux déclarent qu'ils se passeraient volontiers de voiture s'ils le pouvaient, contre 48 % dans les villes de plus de 100 000 habitants comme dans l'agglomération parisienne. Un écart de 3 points qui relativise l'idée d'une fracture entre les campagnes et les villes et invite aussi à reconsidérer le rapport affectif des Français à l'automobile. Longtemps présentée comme un prolongement du chez-soi ou un signe de réussite sociale, la voiture semble avoir perdu une partie de sa charge symbolique. L'attachement demeure mais il tient peut-être moins à ce qu'elle représente qu'aux services qu'elle rend. Comme le montre le graphique 3, on tient à la voiture comme on tient à ce dont on ne peut pas se passer. Grégory, 46 ans, aidant familial dans une commune proche d'une grande ville, résume ce rapport sans affect : « Beaucoup trop de circulation, beaucoup trop de routes à 30 et beaucoup de verbalisation, sans compter le prix du gazole. Si j'étais seul, je n'aurais pas de voiture. » Sébastien, 45 ans, en banlieue lyonnaise, ajoute : « Je n'ai jamais été très voiture. Pour moi, ce n'est qu'un bien matériel qui facilite les trajets lorsque nous n'avons pas de transport en commun à disposition. »

Graphique 3. « Je me passerais volontiers de voiture si je le pouvais » (en %)

Question : « Voici plusieurs façons de parler de la voiture. Pour chacune, indiquez si elle correspond tout à fait, plutôt, plutôt pas ou pas du tout à ce que vous ressentez. »

Item : « Je me passerais volontiers de voiture si je le pouvais »

Base : personnes ayant le permis et conduisant



© Institut Terram – novembre 2026

Le détail des réponses confirme cette ressemblance. Dans les communes rurales, 18 % des conducteurs se disent « tout à fait » prêts à se passer de voiture, un chiffre similaire dans les villes de plus de 100 000 habitants (17 %) et légèrement plus élevé dans l'agglomération parisienne (21 %). Ceux qui ne le souhaitent « pas du tout » sont dans des proportions voisines (respectivement 25 %, 22 % et 21 %). Si l'on ne s'en passe pas, c'est que les conditions ne sont pas réunies, même dans l'agglomération parisienne, où 52 % des conducteurs estiment ne pas pouvoir vivre sans voiture. Ce que le résultat établit, c'est l'absence de passion, à la ville comme à la campagne.

Les trois affirmations du bas du graphique 2 font exception et sont directement liées au lieu de résidence : ne pas pouvoir vivre là où l'on vit sans voiture (97 % en commune rurale, 65 % dans les villes de plus de 100 000 habitants, 52 % dans l'agglomération parisienne), se retrouver seul sans ses déplacements (82 %, 59 % et 50 %) et penser que ceux qui critiquent la voiture ne connaissent pas la vie de gens comme

soi (85 %, 72 % et 70 %). Toutes trois parlent d'un lieu où la voiture est la condition du travail et des liens. Le dernier résultat, le plus politique des treize, reste majoritaire partout, y compris chez les Franciliens, ce qui en fait moins l'expression d'une France périphérique que celle d'une France au volant qui ne se reconnaît pas dans la façon dont on parle d'elle. Le reproche vise une prise de parole, celle qui traite la voiture comme un problème à résoudre sans dire par quoi la remplacer.

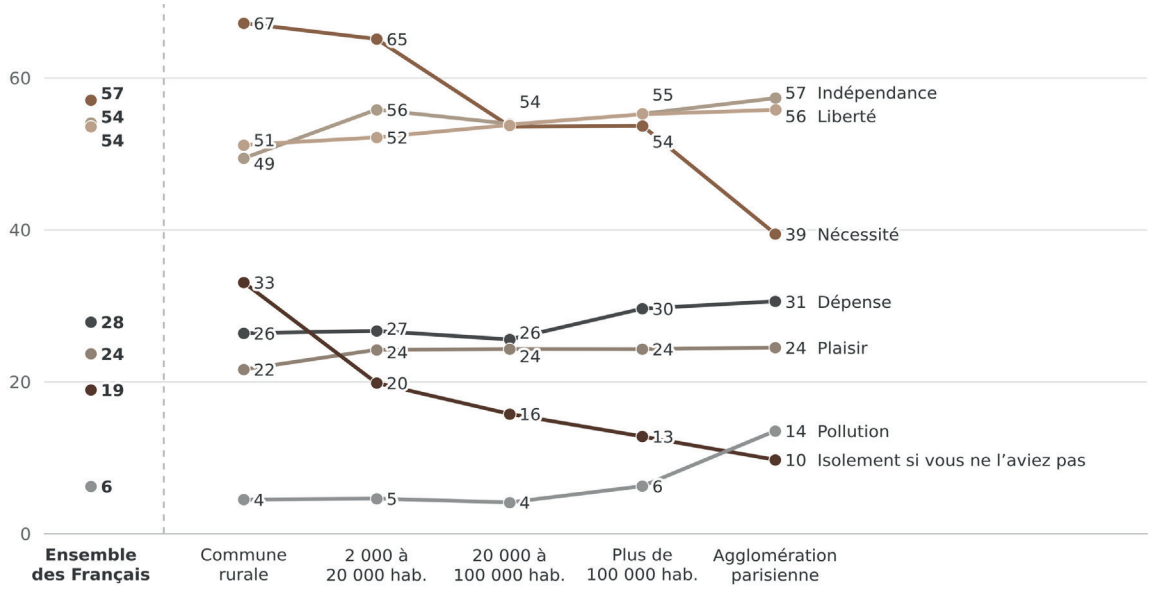
Les mots que les Français choisissent pour décrire leur voiture racontent la même chose par un autre chemin. Il leur était demandé d'en retenir trois dans une liste qui allait de « nécessité » à « fierté » en passant par « pollution ».

Graphique 4. La voiture vue comme un outil, de la nécessité rurale à l'indifférence urbaine (en %)

Question : « Parmi les mots suivants, quels sont les trois qui décrivent le mieux ce que la voiture représente pour vous ? »

Réponse : trois réponses possibles ; sept des treize mots proposés sont représentés

Base : personnes ayant le permis et conduisant



© Institut Terram – novembre 2026

Deux mots seulement séparent les territoires : « nécessité » est cité par deux conducteurs ruraux sur trois (67 %), par un peu plus de la moitié des habitants des villes de plus de 100 000 habitants (54 %) et par quatre Franciliens sur dix (39 %), avec une descente régulière d'un type de commune au suivant ; « isolement » suit la même pente, d'un conducteur rural sur trois (33 %) à 13 % dans les grandes villes et un Francilien sur dix (10 %). Doriane, 28 ans, agent administratif dans un hameau de campagne, le dit en une phrase : « Je ne peux pas me déplacer si je n'ai pas ma voiture personnelle, au vu de mon isolement. »

Tout le reste se superpose d'un bout à l'autre de l'échelle. Le plaisir est cité par moins d'un conducteur sur quatre et la fierté par presque personne, dans les mêmes proportions à la campagne ou en ville. « Liberté » et « indépendance » sont à peine plus présents dans la bouche des Franciliens. L'objet de passion qu'a longtemps représenté l'automobile n'existe plus, ni dans les bourgs ni dans les métropoles. C'est une rupture avec l'automobile des Trente Glorieuses, celle que Roland Barthes comparait aux « grandes cathédrales gothiques » [12] et que la publicité vendait comme un accomplissement.

12. Roland Barthes, « La nouvelle Citroën », *Mythologies* [1957], *in Œuvres complètes*, t. 1, Paris, Seuil, 1993, p. 655.

Aujourd'hui, il n'en reste que l'outil. À noter que le mot « pollution » dessine un clivage, plus francilien qu'urbain : il reste entre 4 % et 6 % dans tous les types de commune, grandes villes comprises, et ne monte qu'en agglomération parisienne (14 %), ce qui laisse penser que cet écart tient davantage à l'air qu'on respire qu'à ce qu'on pense.

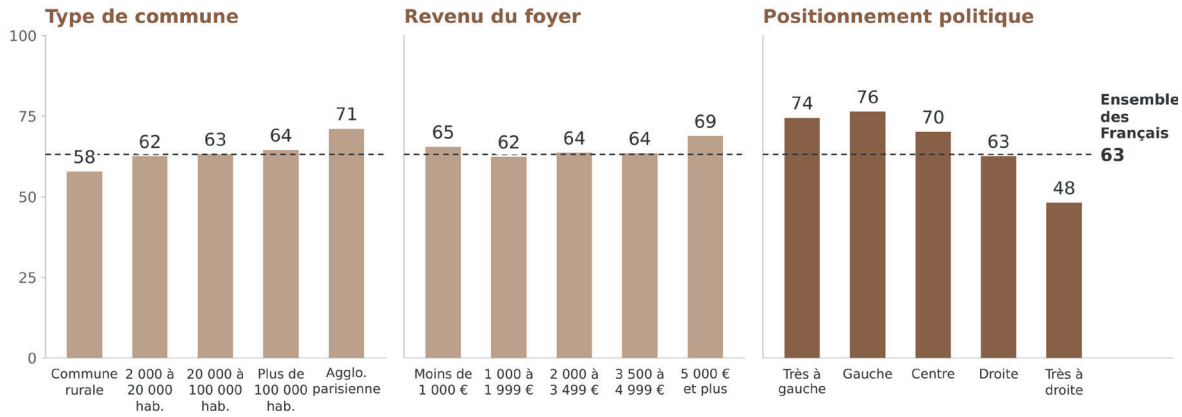
Reste la question de l'environnement, dont on attendrait qu'elle sépare les territoires puisque c'est en son nom que la voiture est aujourd'hui contrainte par les zones à faibles émissions (ZFE) dans les métropoles et par l'échéance de 2035 pour tout le monde. L'enquête permet d'examiner la perception des conséquences de la voiture thermique selon trois critères : le lieu de résidence, le niveau de revenu et l'orientation politique.

Graphique 5. Le problème environnemental de la voiture thermique : une conscience majoritaire partout, clivée par la politique (en %)

Question : « Voici plusieurs façons de parler de la voiture. Pour chacune, indiquez si elle correspond tout à fait, plutôt, plutôt pas ou pas du tout à ce que vous ressentez. » Item : « La voiture thermique (diesel, essence) est un problème pour l'environnement dont j'ai conscience. »

Réponse : « correspond tout à fait » et « correspond plutôt » additionnées

Base : personnes ayant le permis et conduisant



© Institut Terram – novembre 2026

Le lieu de résidence et le revenu jouent assez peu sur la perception des conséquences environnementales de la voiture thermique. Les différences sont surtout politiques. Parmi les proches de Renaissance, 85 % reconnaissent le problème, 82 % chez les Écologistes et 77 % à 78 % à gauche, contre 54 % chez Les Républicains et 46 % au Rassemblement national. Cette préoccupation reste majoritaire chez les propriétaires d'un véhicule diesel (57 %). La conscience des effets environnementaux de la voiture dépasse donc largement les milieux les plus engagés sur l'écologie. Les désaccords portent sur les mesures à prendre et sur les moyens dont chacun dispose pour changer ses habitudes. Les enquêtes menées auprès des Gilets jaunes avaient déjà mis en évidence cette distinction en 2019 [13] : leur contestation portait moins sur la réalité du réchauffement climatique que sur le coût des politiques destinées à le combattre, imposé à des ménages qui avaient peu de solutions pour se déplacer autrement.

13. Collectif d'enquête sur les Gilets jaunes, « Enquêter *in situ* par questionnaire sur une mobilisation. Une étude sur les gilets jaunes », *Revue française de science politique*, vol. 69, n° 5-6, 2019. Voir aussi Pierre Blavier, *Gilets jaunes. La révolte des budgets contraints*, Paris, PUF, 2021.

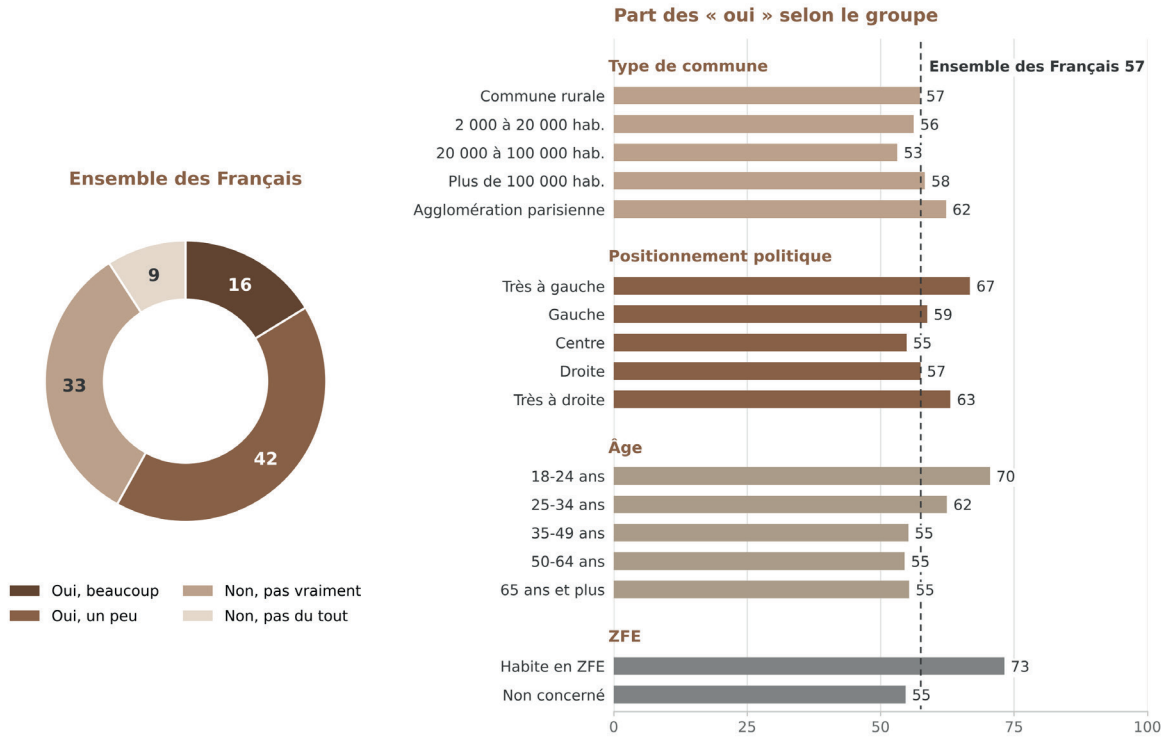
3. Une fracture que chacun voit chez l'autre

Si les répondants s'accordent sur ce qu'est la voiture, ils convergent aussi sur le fait qu'elle les divise. Une majorité (57 %) estime que la question de la voiture oppose aujourd'hui les Français entre eux.

Graphique 6. Un pays convaincu d'être divisé par sa voiture (en %)

Question : « Selon vous, la question de la voiture oppose-t-elle aujourd'hui les Français entre eux ? »

Base : ensemble des personnes interrogées



© Institut Terram – novembre 2026

La proportion de personnes interrogées qui pensent que la voiture oppose varie peu selon le lieu et selon l'orientation politique. Elle monte en revanche en fonction de l'exposition directe au conflit, en particulier chez ceux qui habitent dans une ZFE (73 %) et chez les plus jeunes (70 % des 18-24 ans contre 55 % chez les 65 ans et plus). Un pays entier est ainsi convaincu d'une division que ses propres réponses, item après item, ne font pas apparaître. Ce décalage rappelle le phénomène d'« ignorance pluraliste [14] » par lequel chacun peut sous-estimer le nombre de personnes qui partagent son opinion.

La manière dont les Français perçoivent cette division dépend aussi de leur propre situation. Nous avons demandé à ceux qui estiment que la voiture divise le pays de préciser entre quelles populations se situe cette opposition.

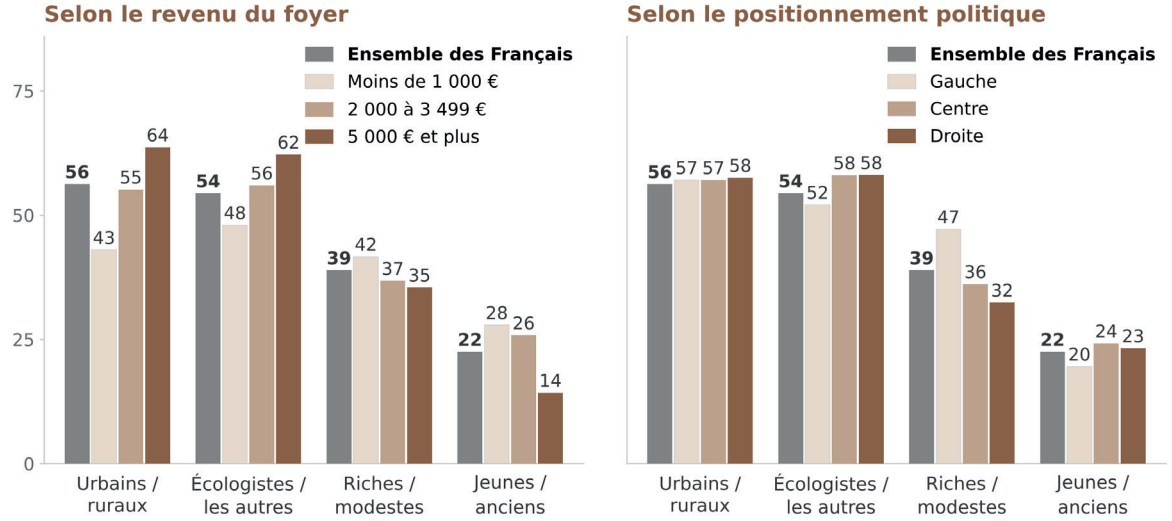
14. Notion forgée par Daniel Katz et Floyd Allport en 1931. Voir Hubert J. O'Gorman, « Pluralistic Ignorance and White Estimates of White Support for Racial Segregation », *Public Opinion Quarterly*, vol. 39, n° 3, automne 1975, p. 313-330.

Graphique 7. Urbains contre ruraux, écologistes contre les autres : la fracture que l'on voit chez l'autre (en %)

Question : « Entre quelles populations ces oppositions existent principalement ? »

Réponse : plusieurs réponses possibles

Base : personnes estimant que la question de la voiture oppose les Français



© Institut Terram – novembre 2026

L'opposition entre urbains et ruraux arrive en tête (56 %), suivie de près par celle entre les écologistes et les autres Français (54 %). Les divisions liées au revenu (39 %) et à l'âge (22 %) sont moins citées. Ces données prennent une autre dimension lorsqu'on examine le profil de ceux qui perçoivent chaque fracture. Celle entre urbains et ruraux est mentionnée par 68 % des habitants des communes rurales, contre 57 % dans les villes de 2 000 à 20 000 habitants, 53 % dans les villes moyennes, 51 % dans les grandes villes et 53 % dans l'agglomération parisienne. Plus la voiture est indispensable au quotidien, plus les critiques à son égard peuvent être perçues comme une remise en cause du mode de vie local. La fracture territoriale est ainsi davantage ressentie par ceux qui disposent de moins d'alternatives pour se déplacer. Le décalage entre cette fracture perçue et la proximité réelle des attitudes ouvre pourtant une voie pour l'action publique. Plutôt que d'opposer les territoires et leurs modes de vie, il s'agit de partir de ce que les automobilistes ont en commun pour construire des réponses adaptées à leurs contraintes. Le débat gagnerait à porter moins sur la légitimité de la voiture que sur les conditions dans lesquelles chacun peut, ou non, s'en passer.

> *« Le débat devrait moins porter sur la légitimité de la voiture que sur les conditions dans lesquelles chacun peut s'en passer. »*

La lecture des divisions sociales et politiques révèle d'autres écarts. L'opposition entre riches et modestes est citée par 47 % des personnes se situant à gauche, soit 15 points de plus que celles se situant à droite (32 %). C'est également, avec l'opposition entre jeunes et anciens, une fracture que les ménages aux revenus les plus faibles mentionnent davantage que les autres. À l'inverse, la division entre écologistes et non-écologistes est nettement plus présente à droite qu'à gauche. Elle est citée par 42 % des sympathisants du Parti communiste français et de La France insoumise, 47 % de ceux du Parti socialiste, contre 59 % au Rassemblement national et jusqu'à 70 % chez

Les Républicains. Ces différences montrent combien la perception des conflits dépend de la position sociale et politique de chacun.

L'écart entre la perception et la mesure se chiffre : 56 % voient une opposition entre urbains et ruraux, quand dix des treize façons de parler de la voiture ne séparent la commune rurale de l'agglomération parisienne que de quelques points. Il faut tenir les deux résultats ensemble. La voiture est perçue comme un objet de division et elle est, dans les faits, l'un des rares objets sur lesquels les Français de tous les territoires répondent de la même façon. Elle relie plus qu'elle ne sépare, et c'est le discours tenu sur elle, bien plus que son usage, qui divise. Cette difficulté à faire coïncider les représentations avec les réalités territoriales n'est pas nouvelle. Le géographe Aurélien Delpirou soulignait, dès les premières semaines du mouvement des Gilets jaunes, que la géographie du mouvement ne correspondait pas à celle de la « France périphérique » à laquelle il était spontanément associé [15]. Jérôme Fourquet et Sylvain Manternach, dans l'étude qu'ils ont consacrée pour l'Institut Terram à la géographie du vote Rassemblement national en 2024, faisaient la même mise en garde à propos du vote : la distance aux grandes villes en explique une partie, puisque le vote RN croît à mesure que l'on s'éloigne des centres, mais elle n'explique pas tout, et des territoires comparables par leur densité votent différemment d'une région à l'autre [16].

II. Indispensable pour sept Français sur dix : la dépendance mesurée

1. Une nécessité qui ne s'arrête pas aux portes des villes

L'expression « dépendance automobile » est entrée dans le vocabulaire de la recherche à la fin des années 1990 [17]. Le géographe Gabriel Dupuy décrivait alors un système où chaque voiture supplémentaire rend la vie un peu plus difficile à ceux qui n'en ont pas. Le débat public s'est depuis emparé du terme dans un sens plus large, où l'attachement et l'habitude se mêlent à la contrainte. L'enquête l'entend autrement : est dépendant celui qui ne pourrait pas faire sans. Elle demande aux Français de noter de 0 à 10 à quel point ils dépendent de la voiture dans leur vie quotidienne. Les notes ont été regroupées en quatre classes. De 0 à 4, la voiture est accessoire. On s'en sert mais on pourrait s'organiser sans elle. De 5 à 6, elle compte, sans que son absence bouleverse la semaine. De 7 à 8, elle est devenue nécessaire à l'organisation du quotidien. De 9 à 10, la dépendance est totale. Selon nos données, 70 % des Français se donnent 7 ou plus et plus d'un tiers (36 %) se situent dans la dernière classe.

15. Aurélien Delpirou, « La couleur des gilets jaunes », laviedesidees.fr, 23 novembre 2018.

16. Jérôme Fourquet et Sylvain Manternach, *Comprendre la géographie du vote RN en 2024*, Institut Terram, septembre 2024.

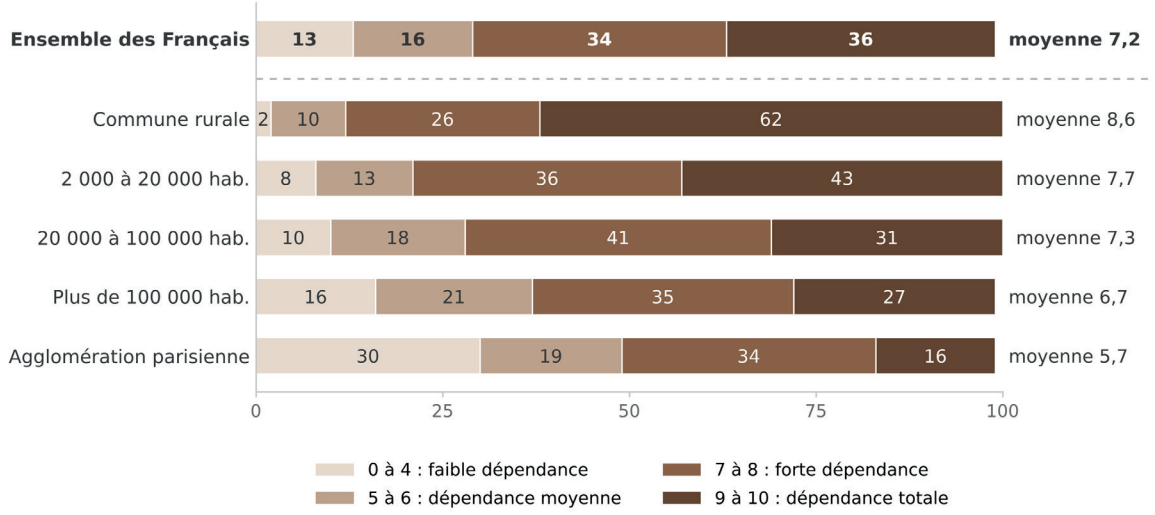
17. Voir Gabriel Dupuy, *op. cit.* ; du même auteur, *La Dépendance à l'égard de l'automobile*, Paris, La Documentation française, 2006. Voir aussi Peter Newman et Jeffrey Kenworthy, *Cities and Automobile Dependence. An International Sourcebook*, Aldershot, Gower, 1989.

Graphique 8. Une dépendance à la voiture qui décroît avec la densité sans jamais devenir minoritaire (en %)

Question : « Sur une échelle de 0 à 10, dans quelle mesure diriez-vous que vous dépendez de la voiture dans votre vie quotidienne ? »

Réponse : notes regroupées en quatre classes (0 à 4, 5 à 6, 7 à 8, 9 à 10) et note moyenne

Base : ensemble des personnes interrogées



© Institut Terram – novembre 2026

La note moyenne recule à chaque palier : 8,6 en commune rurale, 7,7 dans les villes de 2 000 à 20 000 habitants, 7,3 dans celles de 20 000 à 100 000, 6,7 dans les grandes villes et 5,7 dans l'agglomération parisienne. Les notes de 9 et 10 (dépendance totale) concernent six ruraux sur dix (62 %), un peu plus d'un quart des habitants des villes de plus de 100 000 habitants (27 %) et un Francilien sur six (16 %). Les notes de 0 à 4 (faible dépendance) sont quasi inexistantes à la campagne (2 %), rares dans les grandes villes (16 %) et ne concernent que trois Franciliens sur dix (30 %).

Deux résultats ressortent. La petite ville se range du côté de la campagne. Ses habitants sont plus nombreux à se donner 9 ou 10 (43 %) que ceux des villes moyennes (31 %) et des grandes villes (27 %). La dépendance à la voiture reste par ailleurs majoritaire partout, agglomération parisienne comprise, où un habitant sur deux (50 %) se donne 7 ou plus. La France où l'on peut se passer de voiture n'existe nulle part à l'état pur [18]. Thérèse, 70 ans, retraitée dans le centre de Lille, à cinq minutes des gares, en témoigne : « Des transports en commun sont bien développés, TER, métro, tramways, bus, ce qui permet de se rendre dans différents endroits sans trop se poser de questions. Mais la voiture reste quand même présente pour des déplacements non prévus par ces transports en commun. »

Le revenu joue un rôle aussi important qu'inattendu dans la dépendance. On pourrait penser que les ménages modestes sont les plus captifs de leur voiture. Ils vivent souvent là où les logements sont moins chers, à distance des centres et des réseaux de transport. Faute de moyens, ils auraient moins que les autres la possibilité de choisir comment se déplacer. Les résultats de l'enquête invitent pourtant à nuancer cette approche. Car les ménages aisés peuvent, eux aussi, être fortement dépendants de l'automobile. Ils sont plus souvent en activité, à deux dans le couple, propriétaires d'une maison et parents d'enfants scolarisés, autant de situations qui multiplient les

18. Voir aussi Forum Vies mobiles-Observatoire Société et Consommation (ObSoCo), *Enquête nationale Mobilité et Modes de vie 2020* (13 201 personnes interrogées en 2019), 2020.

déplacements. Mais la voiture ne répond pas seulement à ces besoins : elle contribue à les façonner. Sa disponibilité élargit le choix des lieux de résidence, de travail, de loisirs ou de scolarisation des enfants. Ces choix, à leur tour, la rendent indispensable : un cercle qui s'auto-entretient.

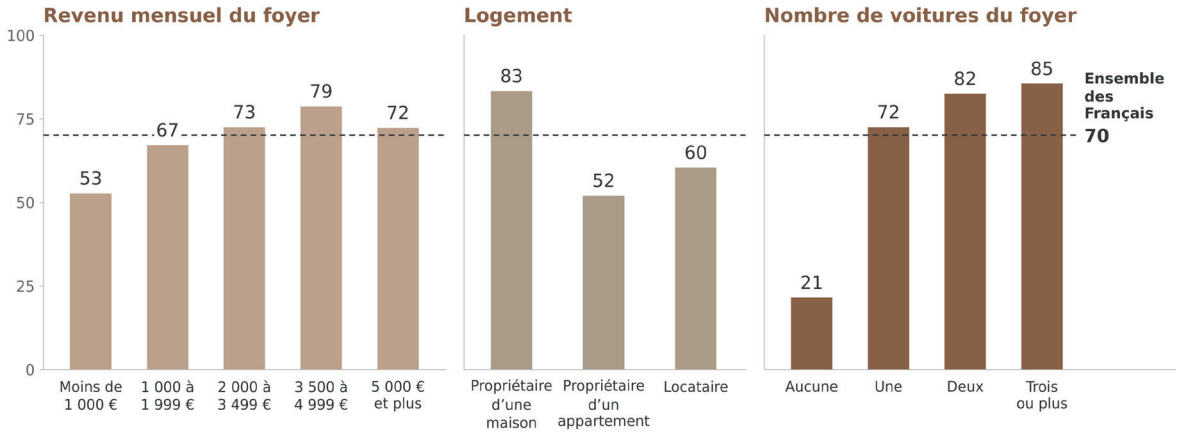
La deuxième voiture tient toutefois, on l'a vu, à deux emplois dans des lieux différents et à des horaires incompatibles. La dépendance mesurée ici est aussi un produit de l'activité et de la vie de famille. Les foyers les plus modestes comptent davantage de retraités, de personnes seules et de locataires urbains, qui se déplacent moins.

Graphique 9. La dépendance comme produit du mode de vie (en %)

Question : « Sur une échelle de 0 à 10, dans quelle mesure diriez-vous que vous dépendez de la voiture dans votre vie quotidienne ? »

Réponse : notes de 7 à 10

Base : ensemble des personnes interrogées



© Institut Terram – novembre 2026

La dépendance croît avec le revenu jusqu'à 5 000 euros par mois. Elle concerne un peu plus de la moitié (53 %) des foyers disposant de moins de 1 000 euros, deux tiers (67 %) de ceux qui ont entre 1 000 et 2 000 euros, et près de huit sur dix (79 %) de ceux qui ont entre 3 500 et 5 000 euros, avant de redescendre légèrement au-delà (72 %). Elle est plus forte chez les propriétaires d'une maison (83 %) que chez les locataires (60 %) et surtout que chez les propriétaires d'un appartement (52 %). Et elle suit l'équipement, de 72 % dans les foyers avec une seule voiture à 85 % dans ceux qui en ont trois ou plus.

2. Un mois sans voiture, quelle(s) conséquence(s) ?

Pour mettre à l'épreuve ce constat, l'enquête demande aux personnes dont le foyer a au moins une voiture ce qui se passerait si elles en perdaient l'usage pendant un mois, pour une panne ou un retrait de permis.

Graphique 10. Un mois sans voiture : ce qui se passerait selon le type de commune (en %)

Question : « Si vous perdiez l'usage de votre voiture pendant un mois, que se passerait-il ? »

Réponse : plusieurs réponses possibles

Base : personnes dont le foyer dispose d'au moins une voiture

	Ensemble des Français	Commune rurale	2 000 à 20 000 hab.	20 000 à 100 000 hab.	Plus de 100 000 hab.	Agglomération parisienne
Je m'organiserais sans grande difficulté	**19**	6	15	18	24	34
Je m'organiserais, mais avec des difficultés sérieuses	**37**	35	37	42	39	34
Je devrais renoncer à certains déplacements	**43**	45	44	43	43	40
Je devrais dépendre entièrement de mes proches	**30**	50	34	28	22	14
Je ne pourrais pas maintenir mon emploi ou mes activités principales	**23**	30	27	23	19	14

© Institut Terram – novembre 2026

Huit personnes motorisées sur dix (81 %) rencontreraient au moins une difficulté sérieuse et 19 % seulement s'organiseraient sans grande difficulté. Le renoncement à certains déplacements est la réponse la plus fréquente (43 %) et l'une de celles qui varient peu avec le territoire, de 45 % à la campagne à 40 % dans l'agglomération parisienne. Les deux réponses qui révèlent les fragilités les plus importantes sont, elles, très territoriales. Dépendre entièrement de ses proches concerne 50 % des habitants des communes rurales, 34 % de ceux des petites villes, 22 % des habitants des grandes villes et 14 % des Franciliens. Quant au risque de ne pas pouvoir conserver son emploi ou poursuivre ses activités, il touche 30 % des ruraux, contre 19 % des habitants des grandes villes et 14 % des Franciliens. La perte d'emploi menace d'abord ceux pour qui la voiture pèse déjà : elle est citée par 9 % des personnes qui jugent leur dépense automobile négligeable, 18 % de celles qui la jugent supportable et 31 % de celles qui la jugent lourde. Ceux qui ont le moins de marge financière sont aussi ceux dont l'emploi tient à une voiture qu'ils ont du mal à payer. Blanche, 30 ans, secrétaire médicale dans un village de 500 habitants, en fait l'expérience à chaque panne : « Je me sens démunie. Je ne sais pas qui appeler ni par où commencer. Je panique vite en pensant à tout ce que je dois assurer : récupérer mes enfants, me rendre à mes rendez-vous… »

3. Les quatre France de la voiture

Deux mesures se dégagent donc et répondent à des logiques différentes. La première est la dépendance automobile, qui traverse tous les territoires, mais dont l'intensité varie selon les possibilités de déplacement et les modes de vie. Plus forte dans les communes rurales, elle reste une réalité dans les grandes villes, malgré une offre de transport plus diversifiée. La seconde est la vulnérabilité économique, mesurée par le poids de la voiture dans le budget des ménages.

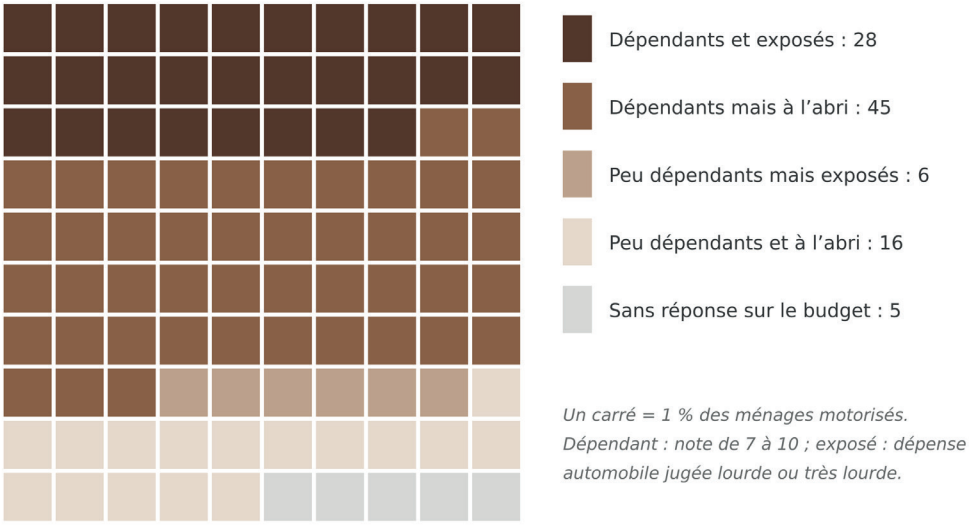
Elle suit une tendance inverse : 48 % des foyers disposant de 1 000 à 2 000 euros mensuels jugent leurs dépenses automobiles lourdes ou très lourdes, contre seulement 17 % de ceux gagnant au moins 5 000 euros. Ces deux réalités doivent être examinées ensemble car leur cumul expose les ménages aux difficultés les plus importantes : 47 % des ménages qui supportent difficilement le coût de leur voiture s'en déclarent totalement dépendants (notes de 9 ou 10), contre 37 % de ceux pour qui cette dépense reste supportable. Le territoire accentue ces écarts : 45 % des ménages ruraux jugent leurs dépenses automobiles lourdes, contre 29 % à 30 % des ménages urbains. Le croisement de ces deux dimensions fait apparaître quatre situations distinctes parmi les ménages motorisés [19].

Graphique 11. Les quatre France de la voiture : dépendance et poids du budget croisés (en %)

Questions : « Sur une échelle de 0 à 10, dans quelle mesure diriez-vous que vous dépendez de la voiture dans votre vie quotidienne ? » et « Dans le budget de votre foyer, cette dépense automobile est-elle, au total, négligeable, supportable, lourde ou très lourde ? »

Réponse : dépendants (note de 7 à 10) ; exposés (dépense jugée lourde ou très lourde). Répartition calculée sur les données individuelles pondérées de l'enquête

Base : personnes dont le foyer dispose d'au moins une voiture



© Institut Terram – novembre 2026

Selon cette classification, moins de la moitié des ménages motorisés (45 %) sont dépendants mais à l'abri. Ils ne peuvent pas se passer de la voiture et ils peuvent la payer. Quelque 28 % sont dépendants et exposés, c'est-à-dire qu'ils ne peuvent ni s'en passer ni la payer sans que cela pèse sur le reste. Une minorité (16 %) est peu dépendante et à l'abri, et une plus petite encore (6 %) est exposée sans être très dépendante. Les 5 % restants n'ont pas indiqué le poids de la dépense dans leur budget et ne sont pas classés. C'est le deuxième groupe, celui des dépendants et exposés, soit environ 7 millions de foyers [20], pour qui la hausse du coût de la voiture se traduit directement en arbitrages sur le reste du budget. La dépendance y est un fait d'organisation et le même exercice appliqué aux transports en commun dans l'agglomération parisienne donnerait sans doute des proportions voisines. Ce qui fait question est le cumul des deux, parce qu'il désigne les ménages qui n'ont ni marge ni solution de repli.

19. Sur la mobilité comme question sociale, voir Jean-Pierre Orfeuil, art. cit., et Éric Le Breton, *Mobilité, la fin du rêve ?*, Rennes, Éditions Apogée, 2019.

20. La France compte 30,9 millions de ménages (Insee, « Ménages, couples et familles », *France, portrait social*, édition 2025, données au 1er janvier 2022), dont 81,2 % disposent d'au moins une voiture (Insee, recensement de la population 2023), soit un peu plus de 25 millions de ménages motorisés ; 28 % de ce total représentent environ 7 millions de foyers.

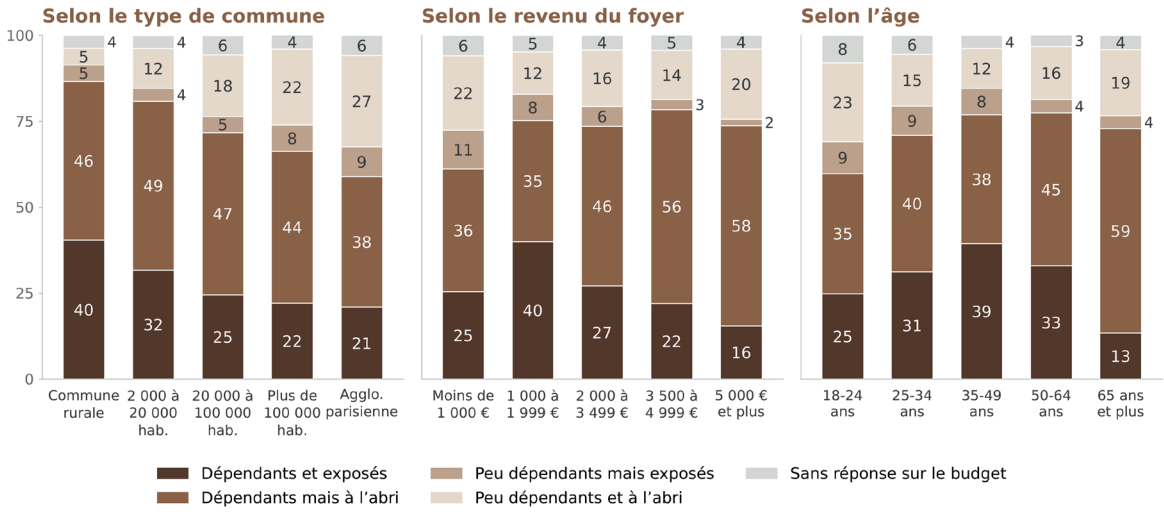
La base individuelle de l'enquête permet de situer ces quatre groupes dans le pays. Les dépendants et exposés représentent 40 % des ménages motorisés en commune rurale, 32 % dans les petites villes, 25 % dans les villes moyennes, 22 % dans les villes de plus de 100 000 habitants et 21 % dans l'agglomération parisienne, quand les peu dépendants et à l'abri passent de 5 % à 27 % sur la même échelle. Le revenu dessine une courbe en cloche. La part des dépendants et exposés culmine entre 1 000 et 2 000 euros par mois (40 %) et tombe à 16 % au-delà de 5 000 euros. L'âge et la profession achèvent le portrait : 39 % des 35-49 ans, 39 % des ouvriers et 36 % des employés sont dépendants et exposés, contre 13 % des 65 ans et plus et 14 % des retraités, chez qui la voiture est payée et le trajet domicile-travail disparu.

Graphique 12. Dépendants et exposés : quatre ménages ruraux sur dix (en %)

Questions : « Sur une échelle de 0 à 10, dans quelle mesure diriez-vous que vous dépendez de la voiture dans votre vie quotidienne ? » et « Dans le budget de votre foyer, cette dépense automobile est-elle, au total, négligeable, supportable, lourde ou très lourde ? »

Réponse : dépendants (note de 7 à 10) ; exposés (dépense jugée lourde ou très lourde)

Base : personnes dont le foyer dispose d'au moins une voiture



© Institut Terram – novembre 2026

Lue comme une variable de croisement, cette typologie montre ce que la crise du coût change concrètement. Au cours des douze derniers mois, 55 % des dépendants et exposés ont renoncé à un déplacement à cause du prix du carburant, 45 % ont réduit d'autres dépenses pour continuer à utiliser la voiture et 26 % ont reporté une réparation, contre respectivement 28 %, 19 % et 9 % des dépendants à l'abri. Ils sont aussi les plus inquiets pour leur capacité à se déplacer dans dix ans (65 % de notes de 7 à 10, contre 31 % des peu dépendants à l'abri), les moins tournés vers l'électrique au prochain achat (55 %, contre 66 % des dépendants à l'abri) et les plus sensibles à une baisse des taxes sur les carburants, qui inciterait 68 % d'entre eux à voter pour le candidat qui la porterait, contre 49 % des peu dépendants à l'abri. Emma, 32 ans, commerciale dans une commune périurbaine sans transport en commun, appartient à ce groupe : « C'est devenu du luxe aujourd'hui de disposer d'un véhicule. Les frais d'entretien, de réparation et d'essence deviennent de plus en plus chers. Malheureusement, je n'ai pas d'autre choix que de l'utiliser encore. »

4. Des courses au travail, ce que la voiture rend possible

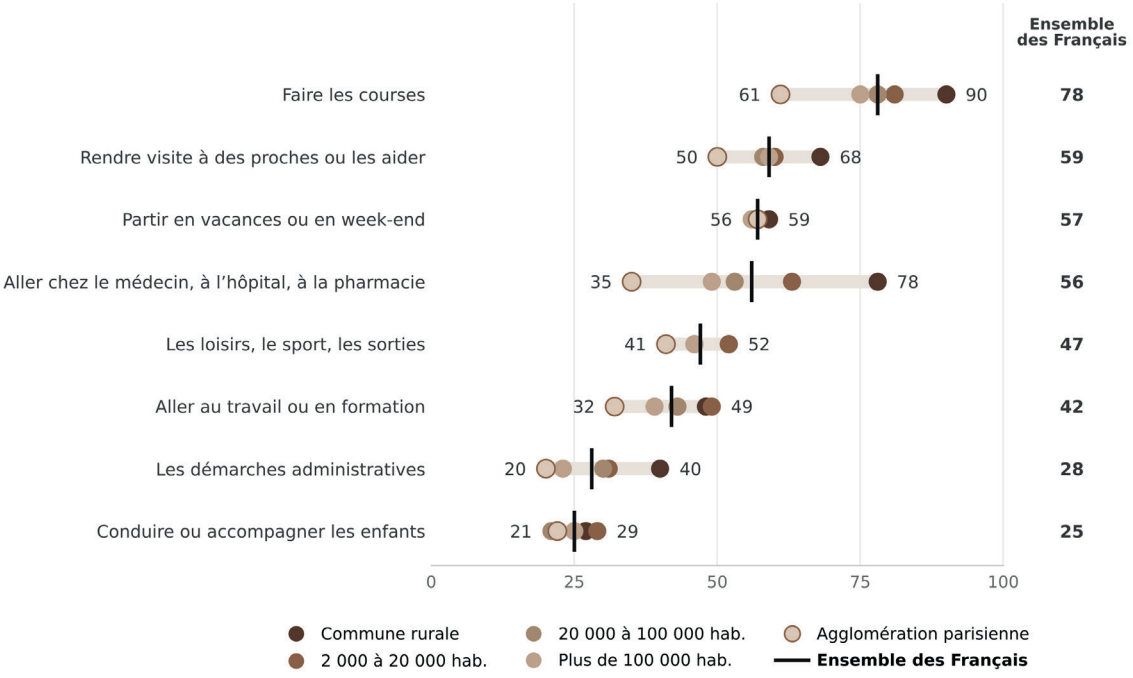
La dépendance à la voiture se mesure aussi à ce qu'elle permet au quotidien. L'enquête a interrogé les Français sur les déplacements pour lesquels elle leur semble indispensable, faute d'alternative réaliste. Huit motifs ont ainsi été testés, couvrant différents aspects de la vie quotidienne.

Graphique 13. Les déplacements pour lesquels la voiture est jugée indispensable (en %)

Question : « Pour lesquels de ces déplacements la voiture vous semble-t-elle indispensable, c'est-à-dire sans solution de remplacement réaliste ? »

Réponse : plusieurs réponses possibles

Base : ensemble des personnes interrogées



© Institut Terram – novembre 2026

Les courses viennent en tête partout (78 %), devant les proches (59 %), les vacances (57 %) et les soins (56 %). Si le travail arrive en sixième position (42 %), c'est sans doute que la proportion est calculée sur l'ensemble des personnes interrogées, retraités, étudiants et inactifs compris, soit quatre répondants sur dix qui ne travaillent pas. Rapportée aux seuls actifs, la proportion remonterait nettement, comme le laisse voir le chiffre des 25-49 ans (59 %).

Deux motifs bougent peu d'un territoire à l'autre, les vacances (56 % à 59 %) et les enfants (21 % à 29 %). Tous les autres s'étirent, et le plus territorial de tous est le soin. Aller chez le médecin, à l'hôpital ou à la pharmacie est impossible sans voiture pour une large majorité de ruraux (78 %), pour six habitants de petite ville sur dix (63 %), un habitant de ville moyenne sur deux (53 %), un habitant des grandes villes sur deux (49 %) et un peu plus d'un tiers des Franciliens (35 %).

Dans un pays où les déserts médicaux sont devenus un sujet national [21], l'enquête rappelle que l'accès aux soins est d'abord une question kilométrique que seule la voiture peut absorber. Laurent, 56 ans, technicien dans un village au milieu de la forêt, est bref : « Il faut faire quinze kilomètres pour faire les courses et aller chez le médecin. »

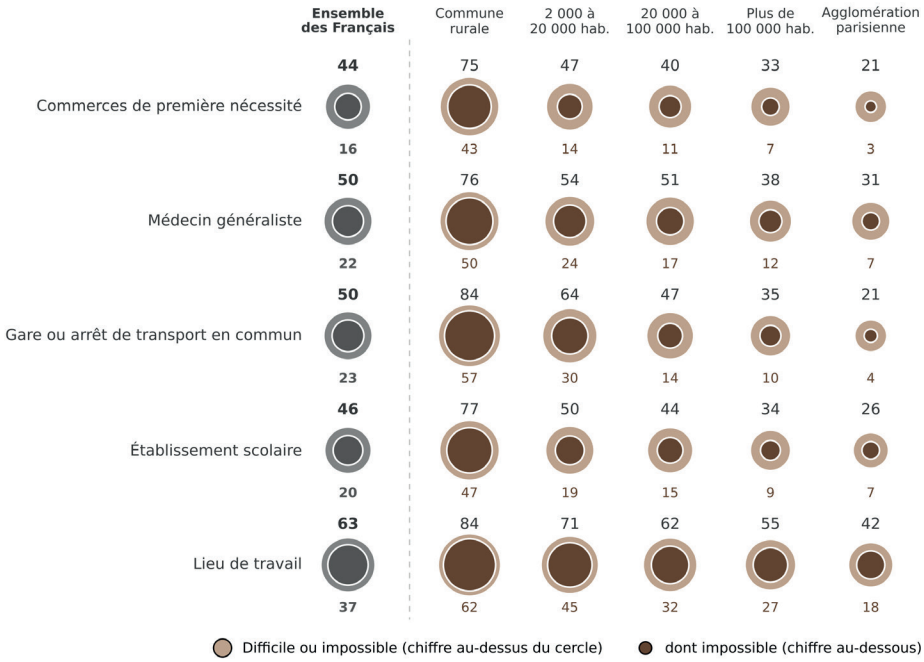
L'enquête va plus loin en mesurant, lieu par lieu, ce que l'on peut atteindre depuis chez soi sans voiture. Cinq destinations ont été testées : « commerces de première nécessité », « médecin généraliste », « gare ou arrêt de transport en commun avec desserte régulière », « établissement scolaire » et « lieu de travail ».

Graphique 14. Sans voiture, que reste-t-il à portée ? (en %)

Question : « Sans voiture, pouvez-vous accéder aux lieux suivants depuis votre domicile ? » pour chacun des cinq lieux : des commerces de première nécessité ; un médecin généraliste ; une gare ou un arrêt de transport en commun avec desserte régulière ; un établissement scolaire (école, collège ou lycée) ; votre lieu de travail

Réponse : le grand cercle représente « plutôt difficilement » et « c'est impossible » additionnées, le petit cercle, « c'est impossible » seul

Base : ensemble des personnes interrogées



© Institut Terram – novembre 2026

En commune rurale, trois personnes sur quatre ne peuvent pas atteindre facilement un commerce (75 %) ou un médecin (76 %) sans voiture. La proportion grimpe à 84 % pour une gare, un arrêt régulier ou le lieu de travail. Pour un répondant sur deux, le médecin (50 %) et la gare (57 %) sont tout simplement inaccessibles. Dans les villes de plus de 100 000 habitants, ces proportions tombent respectivement à 33 %, 38 %, 35 % et 55 %, et dans l'agglomération parisienne à 21 %, 31 %, 21 % et 42 %, où l'impossibilité pure ne concerne plus que 3 % à 7 % des habitants, sauf pour le travail (18 %). Entre les deux, la décroissance est régulière, et la petite ville est de nouveau plus proche de la campagne que de la ville moyenne. Une gare ou un arrêt régulier y est hors de portée sans voiture pour 64 % des habitants, contre 47 % dans les

21. Pour une mesure de l'accès géographique aux soins, voir Muriel Barlet, Magali Coldefy, Clémentine Collin et Véronique Lucas-Gabrielli, « L'accessibilité potentielle localisée (APL) : une nouvelle mesure de l'accessibilité aux médecins généralistes libéraux », *Études et Résultats*, n° 795, mars 2012.

villes de 20 000 à 100 000 habitants. Le type de logement change beaucoup la donne : l'accès au médecin sans voiture est difficile ou impossible pour 61 % des propriétaires d'une maison et 26 % des propriétaires d'un appartement. À l'inverse, le revenu ne change presque rien jusqu'à 5 000 euros (48 % à 54 % selon la tranche), seuls les foyers au-delà se distinguant (40 %). C'est le type de logement, la maison, bien plus que le revenu, qui fait la dépendance.

La difficulté de se déplacer relève donc de l'organisation du territoire : la localisation des logements, des emplois et des services, leur éloignement et les alternatives disponibles. Quel que soit le profil des habitants, c'est d'abord l'aménagement du territoire qui détermine la possibilité de vivre sans voiture.

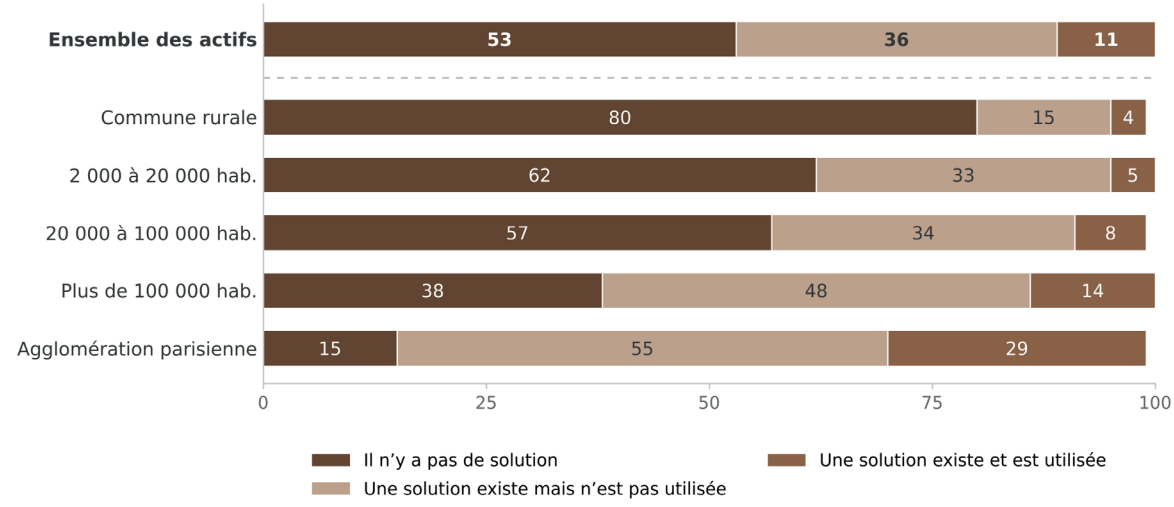
5. Le trajet domicile-travail : l'alternative introuvable

Le trajet domicile-travail est celui qui concentre les politiques publiques et les discours sur le report modal [22]. L'enquête a interrogé les 1 313 actifs qui vont travailler en voiture sur ce trajet, sa longueur et sa durée, puis sur l'existence d'une solution de remplacement. Les distances parcourues sont proches d'un territoire à l'autre, deux actifs ruraux sur trois (66 %) et 58 % des actifs franciliens faisant plus de 15 kilomètres ; c'est le temps qui diffère. Sept ruraux sur dix (70 %) sont au travail en moins d'une demi-heure, contre 44 % des Franciliens, dont un sur quatre (26 %) roule plus de trois quarts d'heure. La voiture est à la campagne l'instrument de trajets longs et rapides, dans l'agglomération parisienne celui de trajets aussi longs et bien plus lents, ce qui explique une partie des réponses qui suivent. La question centrale reste celle de l'alternative.

Graphique 15. Existe-t-il une alternative en transports en commun pour aller travailler ? (en %)

Question : « Existe-t-il une solution en transports en commun pour ce trajet ? »

Base : actifs se rendant au travail en voiture



© Institut Terram – novembre 2026

22. Voir Chantal Brutel et Jeanne Pages, « La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances », *Insee Première*, n° 1835, 19 janvier 2021.

> *« Je n'ai pas d'autre choix que la voiture. Si je dois prendre les transports en commun pour aller au travail, j'ai deux heures de trajet, soit quatre heures aller-retour. »*
> • Christian, 52 ans, ingénieur, banlieue de Strasbourg

Pour un actif sur deux (53 %), la question du report modal ne se pose pas : il n'y a pas de solution alternative. Pour un peu plus d'un tiers (36 %), une solution existe mais n'est pas prise, le plus souvent parce qu'elle est trop longue ou inadaptée aux horaires (25 %), parfois parce qu'elle a été essayée et abandonnée (7 %) ou parce qu'elle est trop chère ou peu fiable (4 %). Seule une minorité (11 %) l'utilise certains jours. En ruralité, l'alternative n'existe pas pour quatre actifs sur cinq (80 %) et 4 % seulement en utilisent une. Dans l'agglomération parisienne, elle existe pour 84 % des trajets, mais 55 % des actifs ne la prennent pas, et 39 % la jugent trop longue ou inadaptée. Les villes moyennes et les grandes villes sont entre les deux, avec une majorité de « non » dans les premières (57 %) et une majorité relative de « oui, mais » dans les secondes (48 %). Christian, 52 ans, ingénieur vivant dans la banlieue de Strasbourg, à une vingtaine de kilomètres de son bureau, illustre cette autre forme de dépendance : « Je n'ai pas d'autre choix que la voiture. Si je dois prendre les transports en commun pour aller au travail, j'ai deux heures de trajet, soit quatre heures aller-retour. » Frédéric, 57 ans, conducteur de tramway à Grenoble, fait face à un paradoxe : « La voiture est indispensable, non pas pour le trajet aller, mais pour le retour, car je conduis les derniers tramways du réseau en soirée, donc plus rien quand je dois rentrer chez moi. »

Le débat public parle d'« alternatives » comme d'une seule chose. L'enquête montre qu'il existe deux problèmes majeurs : en créer là où il n'y en a pas et faire évoluer celles qui existent là où elles ne sont pas adaptées aux besoins, le second concernant d'abord les grandes villes. Jean Coldefy a donné la mesure du problème : dans les grandes agglomérations, les allers-retours domicile-travail représentent la moitié des kilomètres parcourus, à plus de 75 % en voiture, et il faudrait tripler l'offre de transports collectifs depuis les périphéries pour y répondre ; l'enjeu ne se situe pas dans les centres-villes [23]. La régulation de la voiture a largement eu lieu dans les cœurs des grandes agglomérations. Ce qui reste à faire concerne les flux entre le périurbain et ces cœurs, dans les agglomérations où la congestion est réelle. Cela suppose une offre de transport collectif que les réseaux actuels n'ont pas [24]. Le vélo confirme cette lecture : 40 % des actifs estiment pouvoir effectuer leur trajet à vélo, classique ou électrique, mais la distance, la fatigue ou le danger perçu en découragent beaucoup. Pour 31 %, le trajet est trop long, une difficulté qui tient aussi à la géographie des déplacements : 84 % des kilomètres parcourus en voiture correspondent à des boucles de déplacements quotidiens de plus de 20 kilomètres [25]. L'option est jugée envisageable par 51 % des actifs des grandes villes et 29 % des ruraux. Le reste de la semaine raconte la même chose que le trajet de travail. L'enquête demandait quels autres modes que la voiture les Français utilisent au moins une fois par semaine.

23. Voir Jean Coldefy, *op. cit.*

24. Voir Jean Coldefy, « Report modal : ce qui n'a pas marché, ce qui a marché, ce qui ne marchera jamais, ce qui pourrait marcher », lagrandeconversation.com, 17 septembre 2026.

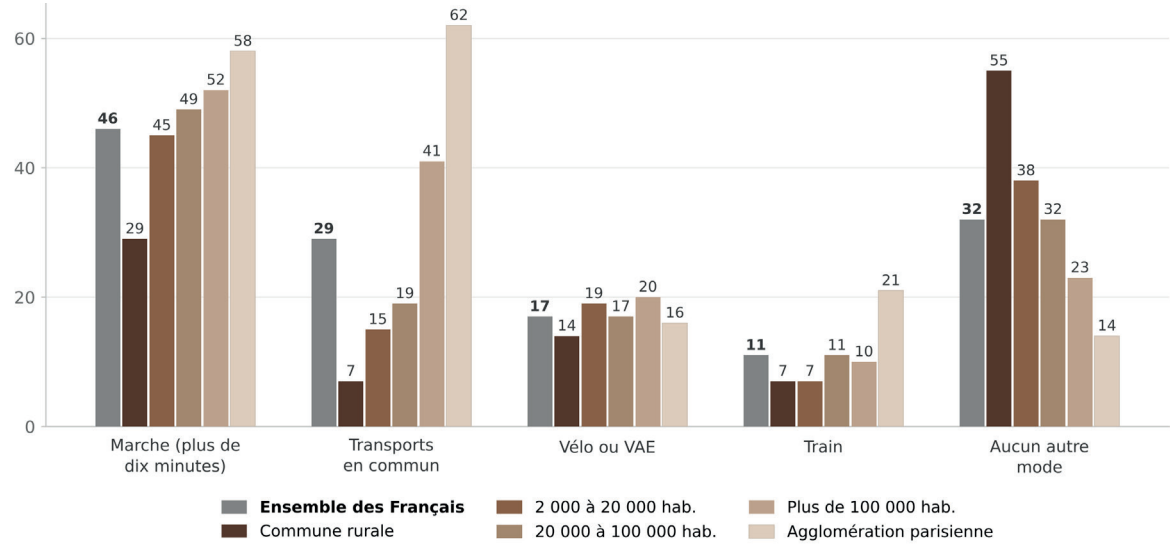
25. Sdes, « Enquête sur la mobilité des personnes 2018-2019 », art. cit.

Graphique 16. Les autres modes utilisés au moins une fois par semaine (en %)

Question : « Quels autres modes utilisez-vous au moins une fois par semaine pour vous déplacer (hormis la voiture) ? »

Réponse : plusieurs réponses possibles ; les cinq premières réponses sont représentées

Base : ensemble des personnes interrogées



© Institut Terram – novembre 2026

Seul un Français sur trois (32 %) n'utilise aucun autre mode que la voiture dans la semaine. Autrement dit, plus des deux tiers combinent la voiture avec d'autres façons de se déplacer. La proportion d'automobilistes exclusifs va de 55 % en commune rurale à 23 % dans les grandes villes et 14 % dans l'agglomération parisienne. La marche de plus de dix minutes est le seul autre mode répandu partout, de 29 % chez les ruraux à 58 % chez les Franciliens. Les transports en commun passent de 7 % à la campagne à 41 % dans les grandes villes et 62 % dans l'agglomération parisienne, quand le vélo reste entre 14 % et 20 % quel que soit le territoire. Ces résultats dessinent une France plus multimodale que ne le laisse penser la place dominante de la voiture dans les déplacements. Les Français peuvent difficilement s'en passer. Toutefois, cela ne signifie pas qu'ils l'utilisent pour tout. Leur attachement est d'abord pratique et coexiste avec des habitudes de marche, de vélo ou de transports collectifs. Ces pratiques constituent autant de points d'appui pour développer les alternatives à la voiture, à condition de les rendre plus accessibles, sûres et adaptées aux déplacements quotidiens.

6. La France sans voiture

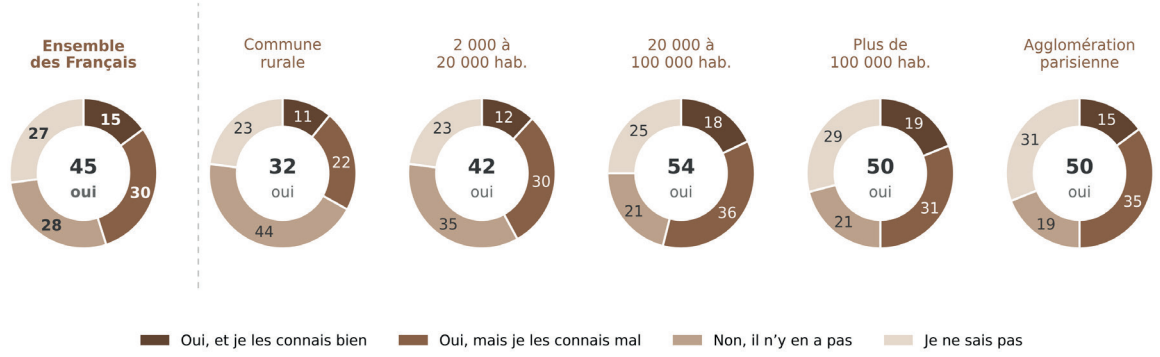
Près d'un ménage sur cinq n'a pas de voiture (19 % au recensement), soit environ 15 % de la population. Cette France-là est d'abord urbaine. Elle habite les centres des grandes agglomérations, Paris au premier chef, et certains quartiers populaires de banlieue, bien plus que les campagnes, où ne pas avoir de voiture est l'exception [26]. Mais l'absence de voiture ne dit pas tout de la possibilité de se déplacer. Que deviennent ceux qui ne conduisent pas ou plus ? La question vaut aussi pour les dépendants d'aujourd'hui, le jour où ils ne pourront plus conduire. L'enquête demande s'il existe près de chez soi des solutions pour les personnes qui ne conduisent pas (« transport à la demande, navette communale, taxi conventionné, service associatif, prêt ou location de vélos ou de deux-roues, location de voitures ou de voitures sans permis »).

26. 81,2 % des ménages disposent d'au moins une voiture (Insee, recensement de la population 2023).

Graphique 17. Transport à la demande, navette, taxi : à la campagne, 44 % disent qu'il n'y a rien (en %)

Question : « Près de chez vous, existe-t-il des solutions pour les personnes qui ne conduisent pas ou plus (transport à la demande, navette communale, taxi conventionné, service associatif, prêt ou location de vélos ou de deux-roues, location de voitures ou de voitures sans permis) ? »

Base : ensemble des personnes interrogées



© Institut Terram – novembre 2026

Moins d'un Français sur deux (45 %) estime que de telles solutions existent près de chez lui. Leur connaissance reste également limitée : seuls 15 % disent bien les connaître, contre 30 % qui en ont une connaissance imprécise. Le chiffre le plus parlant est celui des ruraux : 44 % déclarent qu'il n'y a rien à proximité, deux fois plus que dans les villes moyennes et grandes (21 %), et 11 % seulement connaissent bien les solutions qui existent. Même lorsqu'une offre est identifiée, son usage reste minoritaire. Parmi les personnes qui savent qu'une solution existe, 28 % l'ont déjà utilisée, une proportion qui varie selon les territoires : 20 % en commune rurale, 30 % dans les grandes villes et 35 % en agglomération parisienne. Pierrick, 31 ans, cadre installé à la campagne près de la mer, le voit de l'extérieur : « L'éloignement est une réalité, surtout pour accéder aux commerces, mais c'est plus compliqué pour les personnes âgées qui ne conduisent pas. » Anaïs, 34 ans, sans emploi, qui vit à la campagne près de Tours, raconte en creux la vie d'avant son permis : « Plus besoin d'attendre que quelqu'un soit disponible ou qu'un bus soit disponible aux horaires souhaités pour pouvoir organiser ses sorties. »

> *« La France sans voiture habite les centres des grandes agglomérations, Paris au premier chef, et certains quartiers populaires de banlieue, bien plus que les campagnes, où ne pas avoir de voiture est l'exception. »*

III. Le plein, l'occasion et le leasing : l'économie domestique de la voiture

Depuis le déclenchement de la guerre en Iran, les cours du pétrole se sont envolés, accentuant une hausse déjà engagée depuis le début de l'année, et, avec eux, le prix à la pompe. Le gazole a dépassé 2,39 euros le litre à la mi-septembre, un niveau jamais atteint en France. Le sans-plomb 95-E10 s'est installé au-dessus de 2,17 euros, au-delà de son pic de juin 2022. Le gouvernement a écarté une remise générale comme celle de 2022, qui avait coûté près de 8 milliards d'euros à l'État, lui préférant une aide de 100 euros réservée aux actifs modestes qui roulent beaucoup, demandée par 1,5 million de personnes sur près de 3 millions d'éligibles, puis reconduite et élargie, le 22 septembre, pour le dernier trimestre [27]. L'enquête a été réalisée dans ce climat.

1. Le plein avant la décote, une dépense sous-estimée

Combien coûte une voiture chaque mois, une fois additionnés le carburant ou la recharge, l'assurance, l'entretien, le stationnement et les éventuelles mensualités ? Cette question a été posée, comme les suivantes sur le budget, aux 2 809 personnes dont le foyer dispose d'au moins une voiture. Trois foyers sur dix (31 %) disent « moins de 150 euros » par mois et 38 % « 150 à moins de 300 euros ». Au-delà de 300 euros, le chiffre s'élève à 21 %, sachant que 10 % déclarent ne pas savoir.

Le prix de la voiture se paie en renoncements

34 %
des foyers équipés jugent leur dépense automobile lourde ou très lourde

35 %
ont renoncé à un déplacement à cause du prix du carburant

26 %
ont réduit d'autres dépenses pour continuer à utiliser la voiture

15 %
ont renoncé à changer de voiture faute de moyens

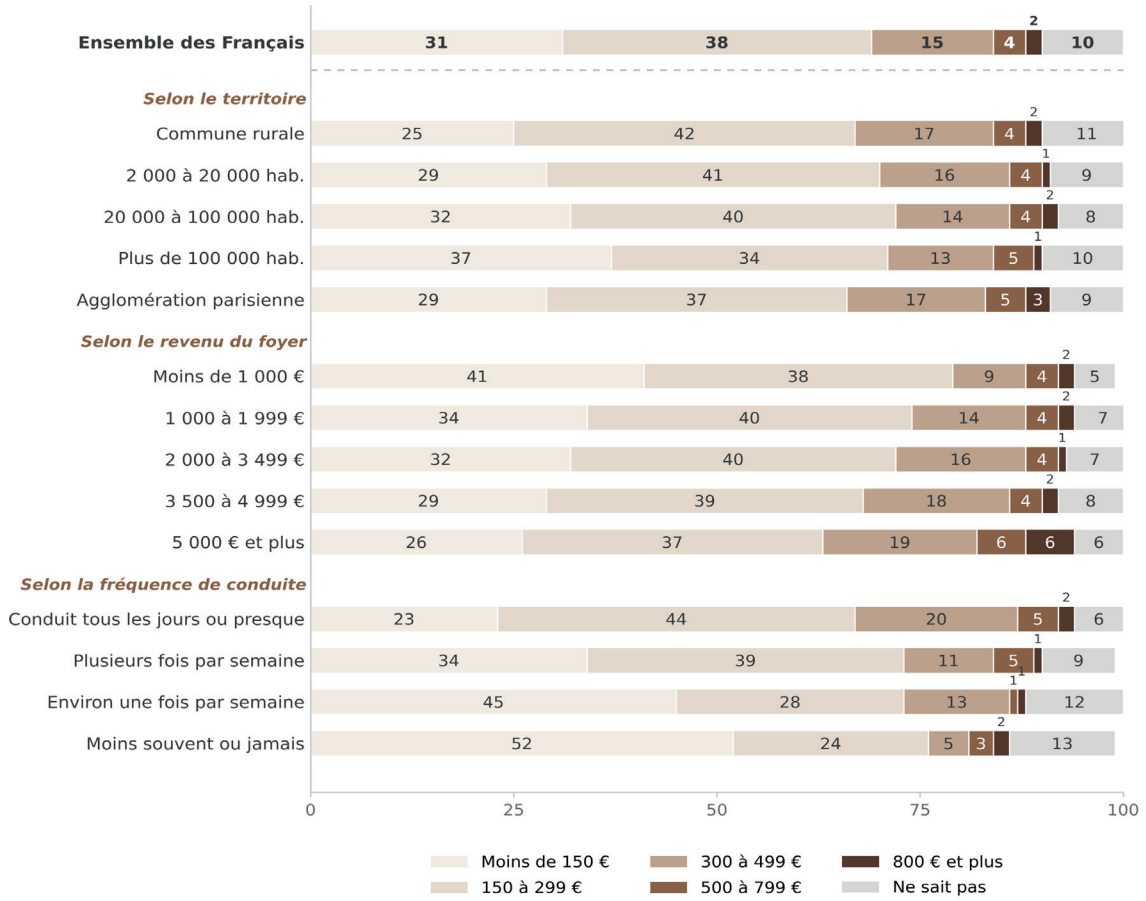
Source : Institut Terram – novembre 2026

27. Prix moyens relevés le 17 septembre 2026 dans plus de 9 000 stations-service (AFP, 18 septembre 2026) : gazole à 2,39 euros le litre, SP 95-E10 à 2,17 euros. L'aide « grands rouleurs » de 100 euros a été versée d'avril à septembre 2026 aux actifs sous conditions de ressources parcourant plus de 15 kilomètres par trajet domicile-travail ou 8 000 kilomètres par an ; 1,5 million de demandes avaient été déposées à la mi-septembre pour environ 3 millions d'éligibles (AFP, 18 septembre 2026). Le 22 septembre 2026, le gouvernement l'a reconduite pour le dernier trimestre en relevant les plafonds de revenus, ce qui porte le nombre d'éligibles à 5,5 millions. Sur le coût de la remise de 2022, voir la note 58.

Graphique 18. Une dépense qui suit l'usage plus que le revenu (en %)

Question : « En comptant le carburant ou la recharge électrique, l'assurance, l'entretien, le stationnement et les éventuelles mensualités, à combien estimez-vous la dépense mensuelle de votre foyer pour la voiture que vous utilisez le plus souvent ? »

Base : personnes dont le foyer dispose d'au moins une voiture



© Institut Terram – novembre 2026

D'un territoire à l'autre, les montants déclarés varient mais pas de manière significative. La part des foyers qui déclarent plus de 300 euros par mois va de 19 % dans les villes de plus de 100 000 habitants à 25 % dans l'agglomération parisienne. La commune rurale (22 %) se tient entre les deux. Le revenu pèse un peu plus dans le sens attendu : les foyers à moins de 1 000 euros sont les plus nombreux à rester sous 150 euros (41 %) et ceux à 5 000 euros et plus les plus nombreux à dépasser 300 euros (30 %). L'écart reste toutefois modeste pour un rapport de revenu d'un à cinq. La variable qui compte est l'usage. Parmi ceux qui conduisent tous les jours ou presque, 23 % déclarent moins de 150 euros et 27 % plus de 300 euros. Parmi ceux qui conduisent moins d'une fois par semaine, la moitié (52 %) reste sous 150 euros et un sur dix (11 %) dépasse 300. La dépense déclarée mesure donc d'abord ce que l'on roule. Le Baromètre des mobilités du quotidien de Wimoov obtient en 2026 une dépense déclarée moyenne de 225 euros par mois [28], cohérente avec la nôtre.

28. Wimoov, *Baromètre des mobilités du quotidien*, 4e édition, enquête Ipsos BVA auprès de 13 400 personnes du 3 au 20 février 2026, publiée le 17 septembre 2026. Coût moyen des mobilités de 225 euros par mois, hors achat du véhicule. Le même baromètre évalue à près de 25 % la part du budget consacrée à la mobilité par les ménages sous le seuil de pauvreté, contre 10 % pour les ménages aisés.

Ces montants ne mesurent toutefois pas le coût complet d'une voiture. L'Automobile Club Association a publié jusqu'en 2020 le budget d'un automobiliste type, tous postes compris, pour une voiture achetée neuve et revendue au bout de quatre ans [29]. En 2019, il allait de 5 200 euros par an pour une Dacia Logan diesel à 7 000 euros pour une Renault Clio essence, soit 430 à 590 euros par mois. C'est ce chiffre, arrondi à 6 000 euros par an, qui circule depuis dans le débat public. Il vaut pour une voiture neuve. Pour une occasion, soit près de neuf achats de particuliers sur dix, le coût complet se situe plutôt entre 3 500 et 4 600 euros par an, de 300 à 380 euros par mois. L'enquête « Budget de famille » de l'Insee, qui compte l'achat du véhicule, donne le même ordre de grandeur : en 2017, les ménages consacraient en moyenne 3 800 euros par an à la voiture, près de 320 euros par mois, soit environ 380 euros d'aujourd'hui et 11 % de leur revenu disponible, la dépense de transports allant de 2 500 euros par an chez les 10 % les plus modestes à 8 800 euros chez les 10 % les plus aisés [30]. Emma, 32 ans, commerciale, compte ainsi : « 75 euros d'assurance et 110 euros d'essence par mois ; les frais d'entretien et de réparation ne sont pas tous les mois. » Rares sont ceux qui, comme Sylvain, employé de mairie en Haute-Savoie, provisionnent le véhicule suivant : « Environ 30 euros d'assurance par mois, 130 euros d'essence et 140 euros pour l'entretien et le budget nouvelle voiture d'occasion. » Le plein se paie chaque semaine, l'assurance une fois l'an et la perte de valeur de la voiture ne se constate que le jour de la revente. L'économiste des transports Jean-Pierre Orfeuil a montré de longue date que les ménages raisonnent au coût du kilomètre supplémentaire et non au coût complet [31]. Ce décalage a une conséquence politique directe. Quand le prix du carburant monte, il touche la seule partie du coût que les gens voient. Pour un foyer qui fait deux pleins de 50 litres par mois et se croit à 200 euros de budget, 50 centimes de plus au litre représentent un quart de budget en plus, alors qu'ils pèsent un sixième du coût complet d'une occasion et un dixième de celui d'une voiture neuve.

> *« Le plein se paie chaque semaine, l'assurance une fois l'an et la perte de valeur de la voiture ne se constate que le jour de la revente. »*

2. Ce que la voiture pèse dans le budget

Au-delà du montant, comment cette dépense est-elle vécue dans le budget du foyer ? La dépense automobile est-elle perçue comme « négligeable », « supportable », « lourde » ou « très lourde », au point d'avoir des répercussions sur d'autres dépenses ? L'enquête montre qu'un tiers des foyers équipés (34 %) la jugent « lourde » (28 %) ou « très lourde » (6 %). Une majorité (61 %) la trouve « supportable » (54 %) ou « négligeable » (7 %). Ce partage demande à être lu de près. « Supportable » est un mot large, qui recouvre aussi bien le cadre pour qui la voiture est un poste parmi d'autres que l'employée qui calcule ses pleins. La question mesure ainsi un rapport entre cette somme, le revenu et la possibilité de s'en passer. Jessica, 29 ans, employée du commerce dans une petite ville, détaille son budget : « Le coût de la location, qui s'élève à 533 euros par mois, le coût de l'assurance, autour de 60 euros, et le reste pour le carburant. Ce budget devient élevé pour notre famille, car les prix flambent de partout, mais nous n'avons pas le choix pour l'instant. »

29. Automobile Club Association, *Budget de l'automobiliste*, éditions annuelles jusqu'en 2020. Le budget est calculé pour une voiture achetée neuve, conservée quatre ans et revendue, pour environ 9 000 kilomètres par an. Édition 2020 (année 2019) : Renault Clio essence 7 029 euros, Dacia Logan diesel 5 195 euros ; édition 2019 (année 2018) : 6 833 et 4 927 euros ; année 2017 : 6 063 euros pour la Clio.

30. Thierry Mainaud, « En 2017, les ménages consacrent 11 % de leur revenu disponible à la voiture », *Insee Première*, n° 1855, avril 2021 (enquête « Budget de famille » 2017).

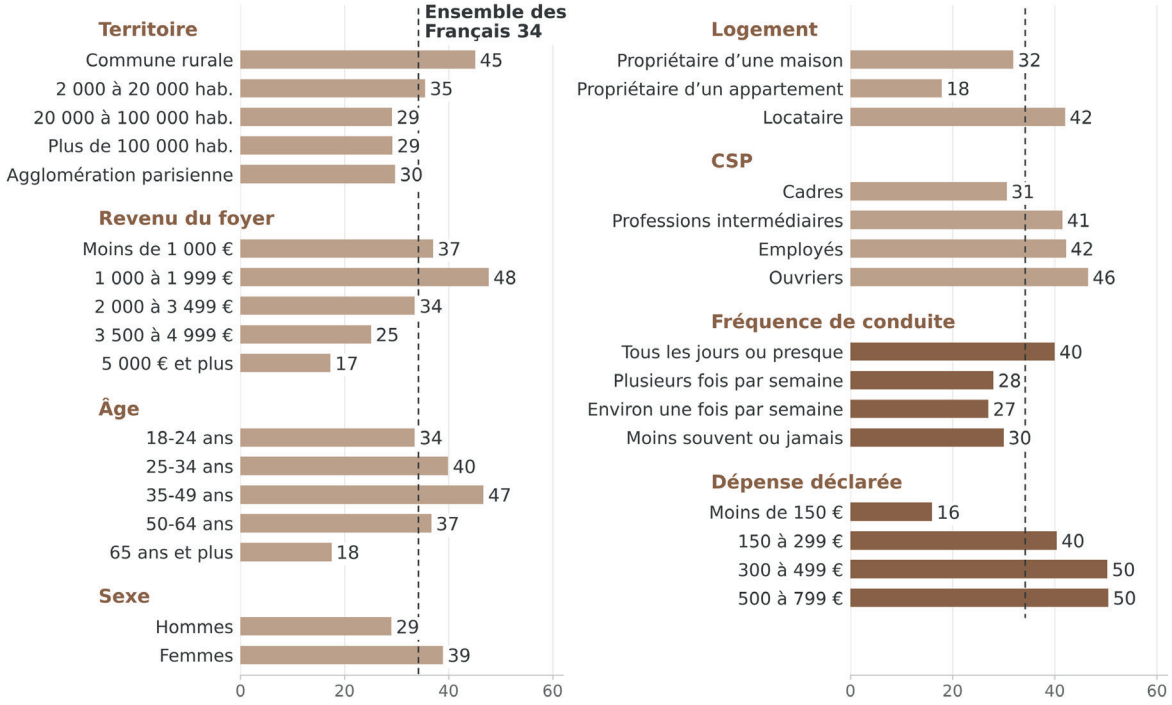
31. Voir Jean-Pierre Orfeuil, *Une approche laïque de la mobilité*, Paris, Descartes & Cie, 2008, et, du même auteur, *Mobilités urbaines. L'âge des possibles*, Paris, Les Carnets de l'info, 2009. Voir aussi Yoann Demoli et Pierre Lannoy, *op. cit.*

Graphique 19. Une dépense lourde pour un tiers des foyers (en %)

Question : « Dans le budget de votre foyer, cette dépense automobile est-elle, au total… »

Réponse : « lourde » et « très lourde » additionnées

Base : personnes dont le foyer dispose d'au moins une voiture



© Institut Terram – novembre 2026

Le ressenti peut être rapproché d'une mesure. L'Institut Terram a construit pour cette étude un « taux d'effort automobile », qui rapporte, pour chaque foyer, la dépense mensuelle déclarée pour la voiture principale au revenu mensuel du foyer, tous deux connus par tranches [32]. Son niveau dépend des hypothèses retenues pour les tranches et doit se lire comme un ordre de grandeur : la voiture principale absorbe environ 7 % du revenu du ménage motorisé médian et 10 % en moyenne, et à peu près un ménage motorisé sur cinq y consacre plus de 15 % de son revenu, hors perte de valeur du véhicule et hors seconde voiture. L'Insee, qui compte l'une et l'autre, situe la part de la voiture à 11 % du revenu des ménages dans l'enquête « Budget de famille ». Deux résultats, eux, ne dépendent d'aucune hypothèse. Le taux d'effort décroît fortement avec le revenu, de 13 % pour le ménage médian disposant de 1 000 à

32. Calcul sur les données individuelles pondérées de l'enquête, pour les 2 455 foyers motorisés ayant indiqué leur dépense (question sur la dépense mensuelle du foyer pour la voiture utilisée le plus souvent, carburant, assurance, entretien, stationnement et mensualités compris) et leur revenu : milieu de la tranche de dépense rapporté au milieu de la tranche de revenu mensuel net du foyer, les tranches ouvertes étant fixées à 1 000 euros de dépense et 6 500 euros de revenu. Selon les bornes retenues, la moyenne varie de 6 % à 18 % et la médiane de 4 % à 10 % ; les hiérarchies par revenu, par territoire et par poids ressenti sont les mêmes dans tous les cas. Les 1,5 % de foyers dont le ratio dépasse 50 %, pour l'essentiel des 18-24 ans qui déclarent sans doute leur revenu personnel plutôt que celui du foyer, ont été conservés ; leur exclusion ramène la moyenne à 9,5 % sans changer la médiane.

2 000 euros par mois à 3,5 % au-delà de 5 000 euros, pour une dépense qui varie à peine, de 210 à 290 euros par mois : la voiture coûte à peu près la même chose à tout le monde, ce qui en fait une dépense régressive. Et il change peu avec le territoire, le ménage médian y consacrant 9 % de son revenu en commune rurale, 7 % dans les petites villes et les villes moyennes, 6 % dans les grandes villes et 7 % dans l'agglomération parisienne, les ruraux dépensant un peu plus et les Franciliens gagnant un peu plus. La mesure recoupe enfin le ressenti : le taux d'effort médian passe de 3,5 % chez ceux qui jugent la dépense négligeable à 5 % chez ceux qui la trouvent supportable, 9 % chez ceux qui la jugent lourde et 13 % chez ceux qui la disent très lourde.

3. Rouler moins ou rouler autrement : le rural renonce, le Francilien change de mode

Face à la hausse du prix des carburants et du coût de la voiture, 60 % des foyers équipés ont changé au moins une chose au cours des douze derniers mois. Le plus fréquent est d'avoir « renoncé à un déplacement à cause du prix du carburant » (35 %), devant « réduit d'autres dépenses (alimentation, loisirs, chauffage) pour pouvoir continuer à utiliser la voiture » (26 %). Viennent ensuite « remplacé certains trajets en voiture par un autre mode » (18 %), « reporté ou renoncé à une réparation ou un entretien » (15 %) et « renoncé à changer de voiture faute de moyens » (15 %). Plus rares, « contracté un crédit ou allongé un crédit pour une voiture » (5 %) et « vendu une voiture pour des raisons financières » (5 %) ferment la marche.

Graphique 20. Face au prix, le rural renonce à ses trajets, le Francilien change de mode (en %)

Question : « Face à la hausse du prix des carburants et du coût de la voiture, votre foyer a-t-il, au cours des douze derniers mois… »

Réponse : plusieurs réponses possibles

Base : personnes dont le foyer dispose d'au moins une voiture

		Territoire		Revenu		Fréquence de conduite		Dépense déclarée	
	Ensemble des Français	Commune rurale	Agglo. parisienne	Moins de 2 000 €	3 500 € et plus	Conduit tous les jours	Conduit moins d'une fois/sem.	Déclare moins de 150 €	Déclare 300 à 499 €
Renoncé à un déplacement à cause du prix du carburant	**35**	43	28	40	28	41	29	28	44
Réduit d'autres dépenses pour continuer à utiliser la voiture	**26**	32	22	35	17	30	15	17	35
Remplacé certains trajets par un autre mode	**18**	10	25	22	17	15	18	15	22
Reporté ou renoncé à une réparation ou un entretien	**15**	16	16	20	12	17	14	11	24
Renoncé à changer de voiture faute de moyens	**15**	16	14	19	11	17	10	11	22
Contracté ou allongé un crédit	**5**	4	5	9	3	6	5	4	11
Vendu une voiture pour des raisons financières	**5**	2	7	7	3	5	2	3	9
Rien de tout cela	**40**	37	41	27	55	37	48	51	27

© Institut Terram – novembre 2026

La part de ceux qui n'ont rien changé varie peu entre les habitants des communes rurales (37 %), des grandes villes (43 %) et de l'agglomération parisienne (41 %). On pourrait conclure que la crise du carburant touche la France de manière uniforme, alors que cette apparente homogénéité masque des différences profondes dans la manière dont les ménages s'adaptent.

Six foyers équipés sur dix (60 %) ont modifié au moins une habitude. Les ruraux ont renoncé à des déplacements (43 %, contre 33 % dans les grandes villes et 28 % en agglomération parisienne) et rogné sur d'autres postes du budget (32 %, contre 20 % et 22 %). Les Franciliens ont, eux, remplacé des trajets en voiture par un autre mode (25 %, contre 19 % dans les grandes villes et 10 % chez les ruraux). Là où une alternative existe, la hausse du prix modifie le mode ; là où elle n'existe pas, elle modifie la vie. Les propriétaires d'une voiture diesel ont renoncé à des déplacements (43 %) plus souvent que ceux d'une électrique (28 %), ce qui dit assez le prix du gazole en 2026. Mélanie, 44 ans, éducatrice spécialisée dans un bourg d'Ille-et-Vilaine, énumère ses renoncements : « Je ne vais plus voir mes sœurs et moins souvent mes parents, afin de ne pas utiliser mon véhicule pour y aller. Je fais beaucoup moins souvent les courses. »

4. La seconde main, amortisseur social de la France motorisée

Les intentions d'achat des ménages témoignent de leur volonté de conserver leur voiture le plus longtemps possible et de privilégier l'occasion lorsqu'ils doivent en changer. Quelque 42 % n'ont « pas de changement prévu » et garderont leur voiture actuelle le plus longtemps possible, 10 % disent qu'ils « ne rachèteront pas de voiture », et les autres (47 %) prévoient un changement, le plus souvent « dans un à trois ans » (26 %). La France qui garde sa voiture jusqu'au bout est donc aussi nombreuse que celle qui prévoit d'en changer et le parc en porte la marque : l'âge moyen des voitures en circulation approche aujourd'hui douze ans, contre un peu plus de huit au début des années 2010 [33]. Parmi les futurs acheteurs, 61 % privilégient l'occasion, dont 49 % une voiture de moins de cinq ans, contre 37 % pour le neuf. Une étude publiée par la Macif avec Ipsos en septembre 2026 confirme cette tendance : 56 % des titulaires du permis ont déjà reporté ou abandonné l'achat d'une voiture pour des raisons financières [34]. Ces préférences rejoignent la réalité du marché, où l'occasion représente environ trois ventes sur quatre et, une fois exclus les achats de véhicules neufs par les entreprises, près de neuf acquisitions de particuliers sur dix [35].

> *« On pourrait conclure que la crise du carburant touche la France de manière uniforme, alors que cette apparente homogénéité masque des différences profondes dans la manière dont les ménages s'adaptent. »*

33. Âge moyen de 11,8 ans, contre 11,4 un an plus tôt ; les voitures électriques représentent 3,5 % du parc (Sdes, « 40 millions de voitures en circulation en France au 1er janvier 2026 », statistiques.developpement-durable.gouv.fr, 10 juillet 2026).

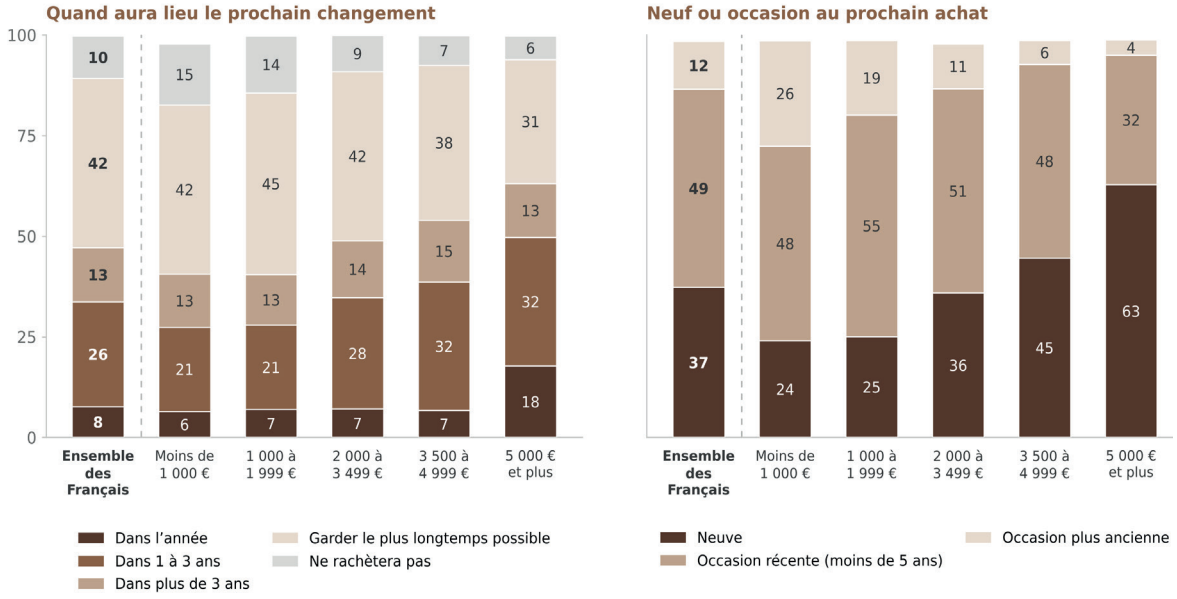
34. Macif, « De l'achat à l'entretien : quand la voiture impose un parcours d'obstacles aux Français », septembre 2026. Étude réalisée par Ipsos auprès de 1 000 titulaires du permis B âgés de 18 à 75 ans, du 11 au 15 août 2026.

35. 1,665 million de voitures particulières neuves immatriculées en 2025, en recul de 5,2 % sur 2024, et 5,5 millions de voitures d'occasion, en hausse de 0,9 % (Sdes, « Immatriculations de voitures en 2025 : le marché du neuf baisse, celui de l'occasion résiste », statistiques.developpement-durable.gouv.fr, 11 février 2026).

Graphique 21. La France qui garde sa voiture jusqu'au bout et celle qui en change (en %)

Question : « Le prochain changement de voiture de votre foyer est prévu… », puis « Lors de votre prochain achat, vous vous tournerez le plus probablement vers… »

Base : foyers motorisés ; pour la seconde question, foyers comptant racheter une voiture



© Institut Terram – novembre 2026

Le calendrier du prochain achat suit aussi étroitement l'usage de la voiture. Un changement est prévu par 52 % des conducteurs quotidiens contre 27 % des conducteurs occasionnels, et par 38 % des foyers qui déclarent dépenser moins de 150 euros par mois pour leur voiture contre 67 % de ceux qui en déclarent 500 ou plus. La fréquence d'utilisation et le niveau de dépense dessinent ainsi des comportements de renouvellement assez différents. Ceux qui roulent peu gardent leur voiture plus longtemps, tandis que ceux qui roulent beaucoup l'usent davantage et la renouvellent plus souvent. Le renoncement pur, c'est-à-dire le fait de ne pas racheter de voiture, concerne quant à lui 15 % des foyers à moins de 1 000 euros et 18 % des conducteurs occasionnels.

Le partage entre neuf et occasion obéit à une autre logique, moins liée à la fréquence d'utilisation qu'aux ressources des ménages. Il ne dépend presque pas de l'usage, l'occasion recueillant 56 % à 64 % des intentions quelle que soit la fréquence de conduite et 54 % à 65 % quelle que soit la dépense mensuelle déclarée pour la voiture. En revanche, le lien avec le revenu

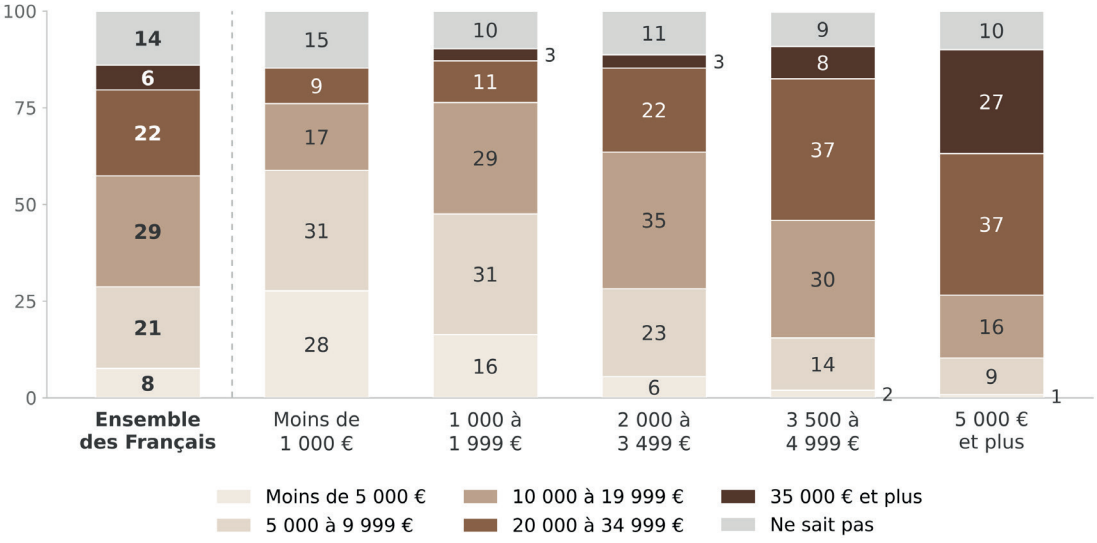
> *« Ceux qui roulent peu gardent leur voiture, ceux qui roulent beaucoup l'usent et la renouvellent. »*

apparaît nettement : trois quarts (74 %) des intentions sous 2 000 euros vont à l'occasion, contre un peu plus d'un tiers (36 %) au-dessus de 5 000 euros. L'occasion plus ancienne, celle qui coûte quelques milliers d'euros, marque encore davantage cet écart : elle représente le choix d'un quart (26 %) des foyers à moins de 1 000 euros, contre seulement 4 % des plus aisés. Ces différences se retrouvent également selon les profils sociaux. Les ouvriers (75 %), les locataires (72 %), les femmes (70 %) et les foyers qui jugent la dépense lourde (76 %) privilégient l'occasion, tandis que les cadres (55 %) et les hommes (52 %) s'en éloignent sans pour autant la quitter majoritairement.

Graphique 22. Un marché du neuf réservé à une minorité : ce que les foyers peuvent mettre dans leur prochaine voiture (en %)

Question : « Quel budget maximal votre foyer pourrait-il consacrer à l'achat de sa prochaine voiture ? »

Base : personnes dont le foyer compte racheter une voiture



© Institut Terram – novembre 2026

Quelque 43 % disposent de moins de 10 000 euros ou ne savent pas ce qu'ils pourront mettre. Seuls 28 % peuvent aller au-delà de 20 000 euros. Or, le prix moyen d'une voiture neuve vendue en France approche aujourd'hui 35 000 euros [36], ce qui réserve de fait le marché du neuf aux entreprises et aux tranches de revenu supérieures. L'enquête Parc Auto confirme ce résultat sur longue période : six acheteurs sur dix mettent moins de 10 000 euros dans leur voiture et huit sur dix moins de 15 000 [37]. Le marché du neuf lui-même reste d'ailleurs un marché de voitures modestes, les cinq modèles les plus vendus aux particuliers en 2025 étant la Dacia Sandero, la Renault Clio, la Peugeot 208, la Citroën C3 et la Renault 5 [38].

Le reste du pays s'approvisionne en voitures de seconde main et ce marché joue le rôle d'un amortisseur. Il permet aux foyers modestes de rester motorisés, au prix de voitures plus vieilles, plus souvent diesel et plus coûteuses à entretenir. Doriane, 28 ans, agent administratif dans un hameau de campagne, a choisi la sienne « avant tout pour son prix, car elle ne m'a coûté que 1 500 euros. Elle avait très peu de kilomètres, elle a toujours été bien entretenue, pas d'électronique, rien de tout cela, des réparations peu coûteuses ». Tracy, 33 ans, sans emploi en Sambre-Avesnois, raconte un achat réfléchi : « Pendant plusieurs semaines, on a fait le tour des concessions du secteur, puis on a trouvé la Stepway, 25 000 kilomètres, quatre ans, à un prix cher mais moins que dans les autres concessions. On s'est lancés et on a payé cash avec nos économies. »

Le mode de financement suit la même pente et l'usage y ajoute sa marque. Près d'un acheteur sur deux (47 %) paiera « comptant, avec de l'épargne », un petit tiers (30 %) « par un crédit », 13 % « par une location longue durée ou avec option d'achat », 4 % « avec l'aide de proches » et 4 % « par le leasing social ». Le comptant est l'affaire des 65 ans et plus (54 %), des propriétaires d'appartement (59 %) et de ceux qui roulent peu. Le crédit est celui des ouvriers (38 %), des locataires de maison (40 %), des proches

36. 34 600 euros en moyenne en 2025, en baisse de 2 % après cinq années de hausse (Institut Mobilités en transition et C-Ways, prix catalogue).

37. Enquête Parc Auto (Kantar), qui documente le prix d'achat moyen des voitures depuis un peu plus de quarante ans ; ordres de grandeur cités par Jean Coldefy.

38. Immatriculations de voitures particulières neuves par les particuliers en 2025 (NGC-Data) : Dacia Sandero (52 823), Renault Clio (37 284), Peugeot 208 (33 160), Citroën C3 (30 623), Renault 5 (28 951).

du Rassemblement national (36 %) et de ceux pour qui la dépense est très lourde (48 %). Il est aussi territorial, de 36 % en commune rurale à 29 % dans les grandes villes et 20 % en agglomération parisienne. Les gros rouleurs sont déjà entrés dans le monde des mensualités : parmi les foyers qui déclarent 500 euros et plus de dépense par mois pour leur voiture, 19 % envisagent une location longue durée, 12 % le leasing social et 11 % l'aide de proches, soit nettement plus que les autres. Les 18-24 ans sont la seule classe d'âge chez qui le crédit (38 %) devance le comptant et le leasing social compte davantage (12 %). La location avec option d'achat ou longue durée, qui consiste à payer sa voiture par un loyer mensuel plutôt qu'à l'acheter, s'est imposée dans les concessions et concerne aujourd'hui plus d'une voiture neuve sur deux [39].

5. L'électrique, voulue partout, achetée selon le revenu

Quelle voiture, enfin ? Interrogés sur la motorisation qu'ils souhaiteraient choisir lors de leur prochain achat, qu'il soit prévu dans l'année ou dans dix ans, six foyers sur dix (61 %) répondent « hybride » (23 %), « hybride rechargeable » (18 %) ou « électrique » (20 %). Un peu moins de quatre sur dix (38 %) « essence » (22 %) ou « diesel » (16 %). Sur le gabarit, trois quarts (77 %) veulent la même taille, 15 % plus petit, 7 % plus grand.

Graphique 23. Une envie d'électrique sans retour en arrière, mais indexée sur le revenu (en %)

Question : « Et quel type de motorisation souhaiteriez-vous choisir ? »

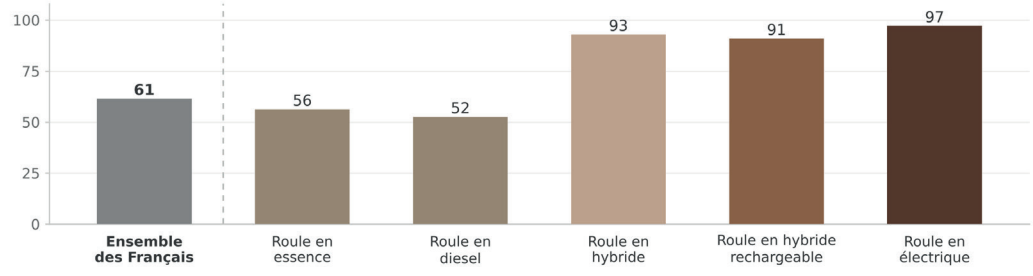
Réponse : dans le second graphique, réponses « hybride », « hybride rechargeable » et « électrique » additionnées, selon la motorisation de la voiture actuelle du foyer

Base : personnes dont le foyer compte racheter une voiture

Motorisation souhaitée au prochain achat, selon le revenu mensuel du foyer

	Ensemble des Français	Moins de 1 000 €	1 000 à 1 999 €	2 000 à 3 499 €	3 500 à 4 999 €	5 000 € et plus
Essence	**22**	26	29	23	17	13
Diesel	**16**	27	22	15	10	4
Hybride	**23**	13	20	24	28	26
Hybride rechargeable	**18**	16	14	19	19	21
Électrique	**20**	18	15	18	25	35

Souhaite une hybride ou une électrique au prochain achat, selon la motorisation actuelle



© Institut Terram – novembre 2026

39. La location (LOA et LLD) représentait 38 % des immatriculations de voitures neuves des particuliers en 2019 (Autoways) ; selon AAA Data, elle est devenue majoritaire en 2022 (52 % des immatriculations) et atteignait 63 % en juin 2026, dont 33 % de LOA et 30 % de LLD.

La motorisation souhaitée est d'abord une question d'argent. Le marché le confirme : les voitures électriques neuves sont achetées aux trois quarts dans le périurbain, par des ménages aisés, mais par des acheteurs plus jeunes d'une dizaine d'années que l'acheteur moyen d'une voiture neuve (47 ans contre 57). L'hybride ou l'électrique réunit 47 % des intentions sous 1 000 euros et 82 % au-dessus de 5 000 euros ; l'électrique seule passe de 18 % à 35 %, le diesel de 27 % à 4 %. Le diesel, que le marché du neuf a presque abandonné, reste la motorisation de l'occasion populaire et celle des gros rouleurs. Il garde un cinquième des intentions chez les ouvriers (22 %) et les employés (20 %), contre un dixième (10 %) chez les cadres. L'usage ne compte pas, l'hybride ou l'électrique étant souhaitée par 58 % à 63 % des acheteurs quelle que soit leur fréquence de conduite. Le territoire compte à peine davantage. La part des hybrides et électriques réunies est majoritaire partout, de 57 % en commune rurale à 61 % dans les villes de plus de 100 000 habitants et 69 % en agglomération parisienne, et l'écart tient aux hybrides : l'électrique pure ne bouge pas, 19 % à la campagne, 19 % dans les grandes villes, 22 % chez les Franciliens. L'envie d'électrique est donc réelle sur l'ensemble du territoire et à tous les niveaux d'usage.

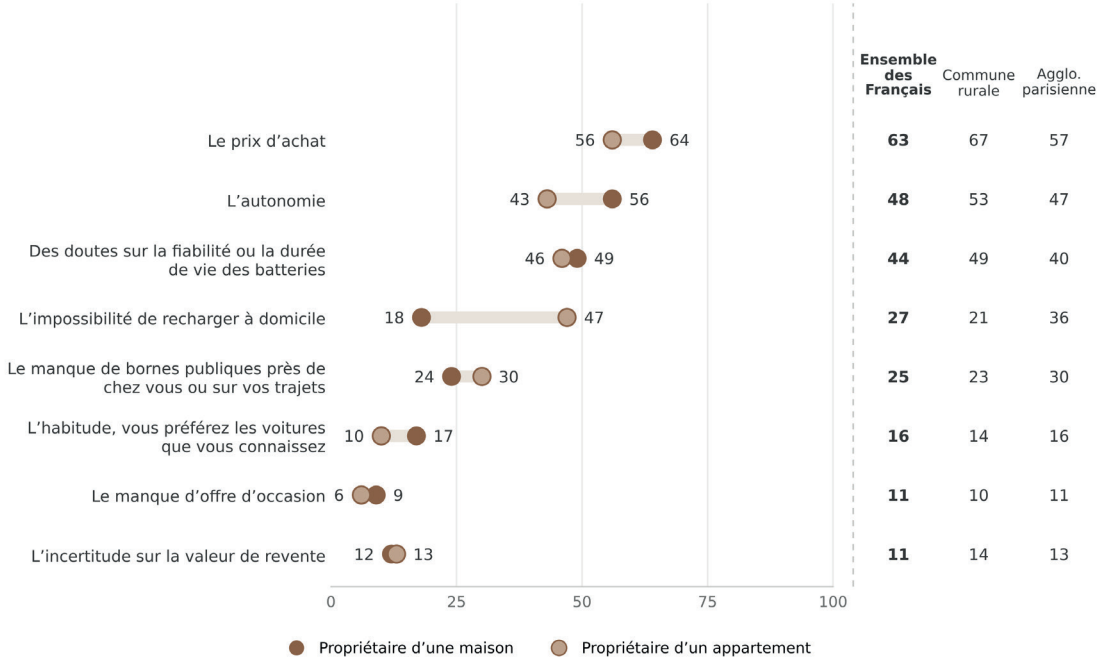
Parmi ceux qui conduisent déjà une hybride, 93 % veulent en reprendre une ou passer à l'électrique, et 97 % de ceux qui conduisent une électrique. Le retour au thermique n'existe pas dans les intentions. Les conducteurs de diesel sont eux-mêmes 52 % à vouloir passer à l'hybride ou à l'électrique, un sur trois (35 %) voulant reprendre un diesel. L'électrique reste politiquement marquée, de 88 % des proches de Renaissance qui la souhaitent, hybride comprise, à 54 % de ceux du Rassemblement national, chez qui le diesel garde 23 % des intentions. Le clivage existe, mais il est d'intensité, pas de principe. Aucun électorat ne refuse majoritairement l'électrique. Christian, 64 ans, retraité à Saint-Paul-en-Jarez, dans la Loire, a franchi le pas en 2025, en leasing : « Je l'ai achetée pour ne plus avoir à faire face à l'augmentation du prix des carburants. »

Graphique 24. Au-delà du prix : pourquoi rendre l'électrique moins chère ne suffirait pas (en %)

Question : « Qu'est-ce qui vous retient, aujourd'hui, d'acheter une voiture électrique ? »

Réponse : plusieurs réponses possibles

Base : personnes dont le foyer compte racheter une voiture et qui n'ont pas choisi l'électrique



© Institut Terram – novembre 2026

La flambée des carburants de 2026 a porté l'électrique à 38 % des immatriculations de voitures neuves en août, puis à près de 42 % en septembre, un niveau jamais atteint [40]. Mais plusieurs obstacles freinent encore son adoption. Regroupés en trois grandes catégories, les freins pratiques et logistiques arrivent largement en tête (79 %), devant les contraintes financières (68 %). La méconnaissance des véhicules électriques et de leur fonctionnement touche également plus d'une personne concernée sur deux (54 %). Rendre les véhicules électriques plus abordables ne suffirait pas à dissiper les inquiétudes sur leur autonomie, la durée de vie des batteries ou les possibilités de recharge. Quant au déploiement des bornes publiques, qui occupe une place importante dans le débat, il ne constitue un obstacle déclaré que pour un quart des personnes interrogées. Vincent, 30 ans, ouvrier du bâtiment dans une petite ville du Nord, le dit sans détour : « Non, je ne l'envisage pas du tout, les voitures électriques coûtent trop cher, je n'en ai pas les moyens. Les avantages sont bien sûr un coût moindre grâce au rechargement électrique, mais l'inconvénient du prix d'achat est trop fort. » Thérèse, 70 ans, dans le centre de Lille, bute sur la logistique : « Où recharger la voiture ? Je n'ai pas de prise de recharge dans le box que je loue ; il me faudrait donc trouver des solutions de recharge autour de chez moi, qui en centre-ville sont pour le moment assez rares. » Patrice, 81 ans, retraité dans la banlieue de Strasbourg, refuse l'objet lui-même : « Absolument pas : lourd, cher, fragile, trop compliqué. Je ne veux pas d'un smartphone sur roues. »

6. ZFE, leasing social, 2035 : des mesures connues de nom mais mal comprises

Les politiques publiques qui touchent à la voiture se sont multipliées depuis dix ans : restrictions de circulation avec les zones à faibles émissions (ZFE), incitations à changer de voiture avec le bonus-malus, la prime à la conversion et le leasing social, obligations nouvelles avec le contrôle technique renforcé, horizon de la fin des ventes de thermiques neuves en 2035, soutien aux autres modes avec le plan vélo. L'enquête a demandé, pour ces sept mesures, si l'on « sait précisément de quoi il s'agit », si l'on « en a entendu parler sans savoir précisément de quoi il s'agit », ou si l'on « n'en a jamais entendu parler ».

La notoriété est acquise, de la fin des thermiques en 2035 (85 %) et des ZFE (84 %) jusqu'au contrôle technique renforcé (67 %). La compréhension est une autre affaire : une personne sur deux sait précisément ce que recouvrent l'échéance de 2035 (50 %) et les ZFE (48 %), 42 % le bonus-malus, 30 % la prime à la conversion et le leasing social, 26 % le plan vélo et le contrôle technique renforcé. Les restrictions et les échéances, qui occupent le débat public, sont les mieux identifiées. Les aides, qui supposent de connaître une condition de ressources, un barème et une procédure, sont celles dont le contenu échappe le plus. Mais même les dispositifs les plus connus restent parfois mal compris. Jean-Pierre, 80 ans, retraité dans un bourg lorrain, en donne une illustration : « Les ZFE ? Je ne sais pas ce que cela veut dire. Je vais me renseigner… Mais je suis entièrement d'accord avec un tel dispositif. »

> *« Rendre les véhicules électriques plus abordables ne suffirait pas à dissiper les inquiétudes sur leur autonomie, la durée de vie des batteries ou les possibilités de recharge. »*

40. 38 % des immatriculations de voitures particulières neuves en août 2026 et 41,7 % en septembre 2026, contre 22 % en septembre 2025 (Plateforme automobile-PFA et AAA Data).

Graphique 25. Des mesures connues de nom et comprises par les plus aisés : l'information comme inégalité (en %)

Question : « Pour chacune de ces mesures, diriez-vous que vous savez précisément de quoi il s'agit, que vous en avez entendu parler sans savoir précisément de quoi il s'agit, ou que vous n'en avez jamais entendu parler ? » pour les zones à faibles émissions (ZFE), la fin de vente des voitures thermiques neuves à partir de 2035, la prime à la conversion, le leasing social, le bonus et le malus à l'achat, le contrôle technique renforcé, le plan vélo et les aides à l'achat de vélos

Réponse : part des réponses « vous savez précisément de quoi il s'agit »

Base : ensemble des personnes interrogées

	Ensemble des Français	Moins de 1 000 €	1 000 à 1 999 €	2 000 à 3 499 €	3 500 à 4 999 €	5 000 € et plus
Fin des ventes de thermiques neuves en 2035	**50**	34	42	53	61	66
Zones à faibles émissions (ZFE)	**48**	31	36	53	58	64
Bonus et malus à l'achat	**42**	31	35	42	51	60
Prime à la conversion	**30**	25	26	30	35	38
Leasing social	**30**	26	25	29	39	42
Plan vélo et aides à l'achat de vélos	**26**	25	25	27	29	28
Contrôle technique renforcé	**26**	25	25	25	30	27

© Institut Terram – novembre 2026

Deux tiers des foyers à 5 000 euros et plus savent précisément ce qu'est la fin des thermiques en 2035 (66 %) et une ZFE (64 %), deux fois plus que les foyers à moins de 1 000 euros (34 % et 31 %). Les 65 ans et plus connaissent bien mieux les ZFE (62 %) que les 18-24 ans (33 %). Le territoire, en revanche, ne distingue personne : la connaissance précise des ZFE est de 48 % en commune rurale, 53 % dans les grandes villes et 45 % dans l'agglomération parisienne, où pourtant elles s'appliquent. Le leasing social est le cas limite. Sa connaissance précise se tient entre 26 % et 34 % quels que soient l'âge ou le territoire, et va de 25 % à 42 % selon le revenu, les plus aisés, qui n'y ont pas droit, étant les mieux informés.

Les zones à faibles émissions (ZFE) appellent un examen à part, tant ce dispositif s'est imposé, en 2025 et 2026, comme l'un des sujets les plus controversés des politiques de mobilité. Le Parlement a voté leur suppression, avant que le Conseil constitutionnel ne censure cette disposition en mai 2026 pour des motifs de procédure [41], laissant les zones en vigueur. Moins d'un répondant sur cinq (19 %) déclare habiter dans une ZFE (9 %) ou devoir s'y rendre régulièrement pour travailler (10 %). Une majorité (59 %) affirme ne pas être concernée. Même parmi les personnes concernées, la restriction effective demeure minoritaire, 85 % indiquant que leur véhicule est autorisé à circuler dans la zone. Rapportés à l'ensemble de la population,

41. Conseil constitutionnel, « Décision n° 2026-903 DC du 21 mai 2026 » (loi de simplification de la vie économique). Sur le débat antérieur, voir Philippe Tabarot, « Rapport d'information […] relatif aux zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) », rapport n° 738, session ordinaire de 2022-2023, Sénat, 14 juin 2023.

les automobilistes qui déclarent posséder un véhicule interdit de circulation dans une ZFE représentent ainsi environ 2 % des Français. Soulignons que ce chiffre national, déclaré par les intéressés, ne mesure que les interdictions en vigueur au moment de l'enquête et dit peu de chose des agglomérations prises une à une. Là où le calendrier local prévoit d'étendre la restriction aux vignettes Crit'Air 3, la part du parc concernée dans l'aire urbaine peut dépasser la moitié, comme à Lyon selon les données de l'Insee citées par Jean Coldefy [42].

Les proportions ne disent pas tout. Les restrictions visent des automobilistes modestes, plus souvent propriétaires de diesels anciens et moins en mesure de financer leur remplacement, et une contrainte marginale à l'échelle nationale peut devenir déterminante dans la vie d'un ménage pour qui la voiture reste indispensable pour travailler ou accéder aux services. Un dernier résultat : plus d'un Français sur cinq (21 %) ignore s'il est concerné par une ZFE, plus souvent les femmes, les personnes au chômage et les ménages modestes. Ne pas savoir si l'on a encore le droit de circuler constitue déjà, en soi, une forme de contrainte.

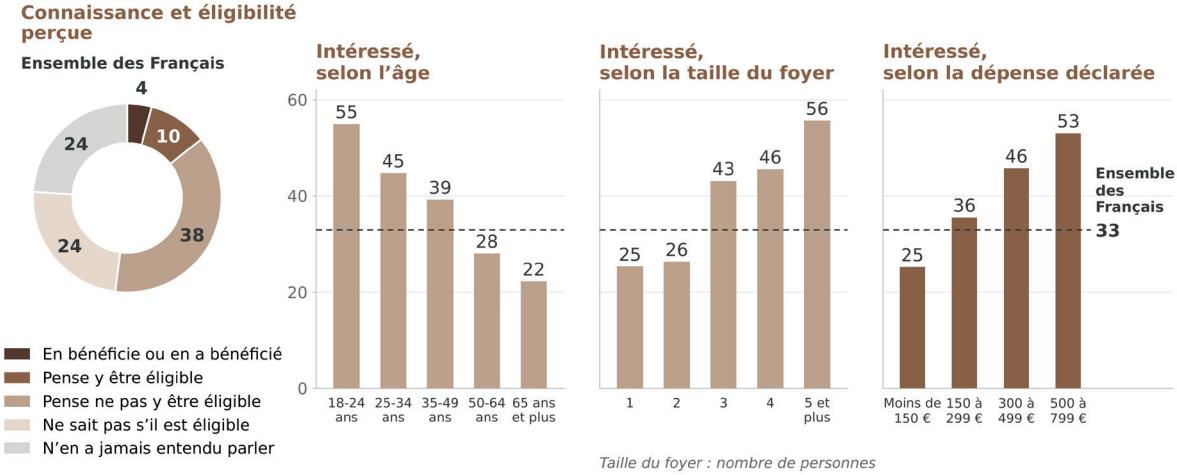
Le leasing social est la mesure la plus étroitement liée à l'argent. Lancé en 2024 avec 50 000 voitures électriques louées autour de 100 euros par mois sous conditions de ressources, reconduit en 2025, il a rouvert le 16 juillet 2026 pour 50 000 nouveaux contrats, avec des loyers plafonnés à 200 euros ; 34 000 demandes avaient été déposées fin septembre [43].

Graphique 26. Une demande réelle pour une offre trop petite : le leasing social à l'épreuve de son échelle (en %)

Question : « Le leasing social, qui permet de louer une voiture électrique pour une centaine d'euros par mois sous conditions de ressources… » puis « Ce dispositif vous intéresse-t-il ? »

Réponse : seconde question, réponses « beaucoup » et « assez » additionnées

Base : titulaires du permis ; pour la seconde question, ceux qui ne bénéficient pas du dispositif



© Institut Terram – novembre 2026

42. Environ 60 % du parc de l'aire urbaine de Lyon, selon les données Insee citées par Jean Coldefy.

43. Guichet ouvert le 16 juillet 2026 pour 50 000 véhicules électriques, loyer plafonné à 200 euros hors assurance et options, revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 16 880 euros (« Leasing social : le guichet ouvre le 16 juillet 2026 », info.gouv.fr) ; 34 000 demandes enregistrées au 22 septembre 2026 selon le ministre de l'Économie (voir Jean-Baptiste Kapela, « Leasing social : déjà 34 000 commandes depuis juillet 2026 », journalauto.com, 23 septembre 2026). Les éditions 2024 et 2025 avaient chacune porté sur 50 000 véhicules.

> *« Le leasing social répond à une demande réelle mais son ampleur reste encore trop modeste pour transformer à elle seule les conditions d'accès à la mobilité électrique. »*

Parmi les Français qui ne bénéficient pas du leasing social, un tiers (33 %) se déclare beaucoup ou assez intéressé par le dispositif, contre deux tiers (66 %) qui manifestent peu ou pas d'intérêt. Cette formule séduit surtout les jeunes, les familles nombreuses et les foyers qui dépensent le plus pour leur voiture. Rapporté à l'ensemble du marché, le dispositif garde une portée limitée : 50 000 véhicules par an, à comparer aux 1,7 million de voitures neuves et aux plus de 5 millions de véhicules d'occasion vendus chaque année. Le leasing social répond à une demande réelle mais son ampleur reste encore trop modeste pour transformer à elle seule les conditions d'accès à la mobilité électrique. Franck, 61 ans, ancien cuisinier en invalidité sur le littoral provençal, en a retenu ceci : « Je connais très peu, sinon qu'il faut vraiment de faibles revenus et qu'il y a des clauses que l'on ne comprend pas. »

IV. Une vie au volant, de la première voiture au dernier trajet

Les parties précédentes ont mesuré un besoin et un coût, laissant de côté l'impact de la voiture sur les parcours de vie. C'est l'objet des questions qui suivent : a-t-on déjà renoncé à un emploi faute de voiture, a-t-on choisi son logement en fonction d'elle, qu'est-ce qu'une naissance ou une séparation change dans le garage, qui conduit-on quand on conduit, et comment envisage-t-on le jour où l'on ne conduira plus ? Plusieurs sociologues ont depuis longtemps décrit la mobilité comme une condition d'accès à l'emploi, au logement et aux autres. Éric Le Breton parle d'« insulaires [44] » pour désigner ceux que son absence enferme dans un périmètre réduit. L'enquête permet de les quantifier, de dire qui ils sont et où ils vivent. Elle montre aussi, à l'autre bout de la vie, que les Français repoussent pendant longtemps la question de l'arrêt de la conduite.

1. Ce que coûte l'absence de voiture, du permis à l'emploi

La question était posée à tous, sans condition de permis : vous est-il déjà arrivé de renoncer à un emploi, une formation ou un stage parce que vous n'aviez pas de voiture ou pas de permis ? Plus d'un Français sur cinq (22 %) répond oui, « une fois » (12 %) ou « plusieurs fois » (10 %).

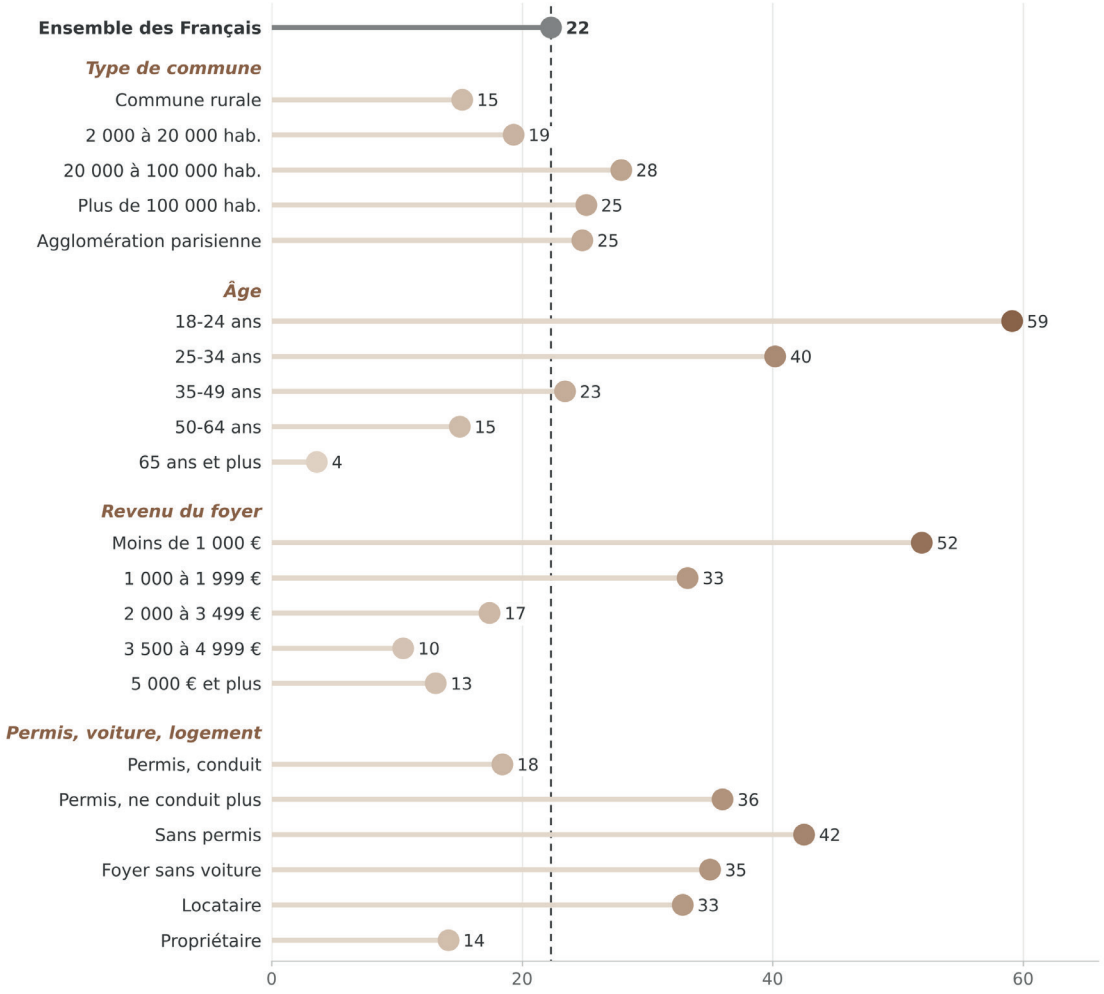
44. Éric Le Breton, *Bouger pour s'en sortir*, *op. cit.*

Graphique 27. Six jeunes sur dix ont déjà renoncé à un emploi ou à une formation faute de voiture ou de permis (en %)

Question : « Vous est-il déjà arrivé de renoncer à un emploi, une formation ou un stage parce que vous n'aviez pas de voiture ou pas de permis ? »

Réponse : « oui, plusieurs fois » et « oui, une fois » additionnées

Base : ensemble des personnes interrogées



© Institut Terram – novembre 2026

L'âge est la variable la plus déterminante. Six jeunes de 18 à 24 ans sur dix (59 %) ont déjà renoncé à un emploi, une formation ou un stage faute de voiture ou de permis, et la proportion décroît ensuite avec l'âge, jusqu'à 4 % chez les 65 ans et plus. La question porte sur toute la vie, ce qui rend cet écart d'autant plus frappant : les aînés ont eu plus d'années pour connaître une telle situation et en déclarent quinze fois moins. L'écart tient d'abord à la distance entre une situation vécue en ce moment et un souvenir ancien, à une époque où l'emploi était plus proche du domicile et où l'on entrait dans la vie active sans permis. Il tient aussi à ce que les 18-24 ans sont la tranche la moins motorisée et celle qui passe le permis, donc celle où la contrainte est la plus actuelle, et à ce que la question inclut les stages et les formations, qui sont l'affaire des jeunes. Il reste que, pour les nouvelles générations, l'accès à la mobilité constitue une condition essentielle de l'entrée dans la vie active. Le coût du permis se paie aussi en occasions manquées. Le revenu vient ensuite : plus de la moitié

(52 %) des personnes vivant dans un foyer à moins de 1 000 euros ont connu ce renoncement, contre 13 % au-dessus de 5 000 euros. Les situations d'équipement disent la même chose autrement, de 42 % des personnes sans permis et 35 % des membres d'un foyer sans voiture à 14 % des propriétaires de leur logement. Jessica, 29 ans, employée du commerce, en témoigne : « C'est ma grand-mère qui m'a payé mon permis et je ne la remercierai jamais assez, car ça a changé ma vie. Dès le lendemain de l'obtention du permis, j'avais déjà trouvé un travail. » Coline, 31 ans, employée administrative en Anjou, l'a eu tard : « J'ai passé mon permis à 27 ans, que j'ai financé avec mes économies. Ça m'a apporté beaucoup d'autonomie, surtout pour aller travailler. »

Le renoncement est moins fréquent en commune rurale (15 %) et dans les petites villes (19 %) que dans les villes moyennes (28 %), les grandes villes (25 %) et l'agglomération parisienne (25 %). Dans les centres urbains, les foyers sans voiture sont bien plus nombreux qu'à la campagne. Or les transports en commun, même lorsqu'ils sont développés, desservent parfois mal les zones d'activité périphériques et répondent difficilement aux contraintes des horaires décalés, notamment dans les secteurs de la logistique et des services, qui emploient une part importante de travailleurs peu qualifiés. L'absence de voiture peut ainsi devenir un obstacle à l'emploi dans les territoires mêmes où les alternatives à l'automobile sont supposées les plus nombreuses. Enfin, les chômeurs sont 39 % à avoir renoncé et les indépendants 48 %.

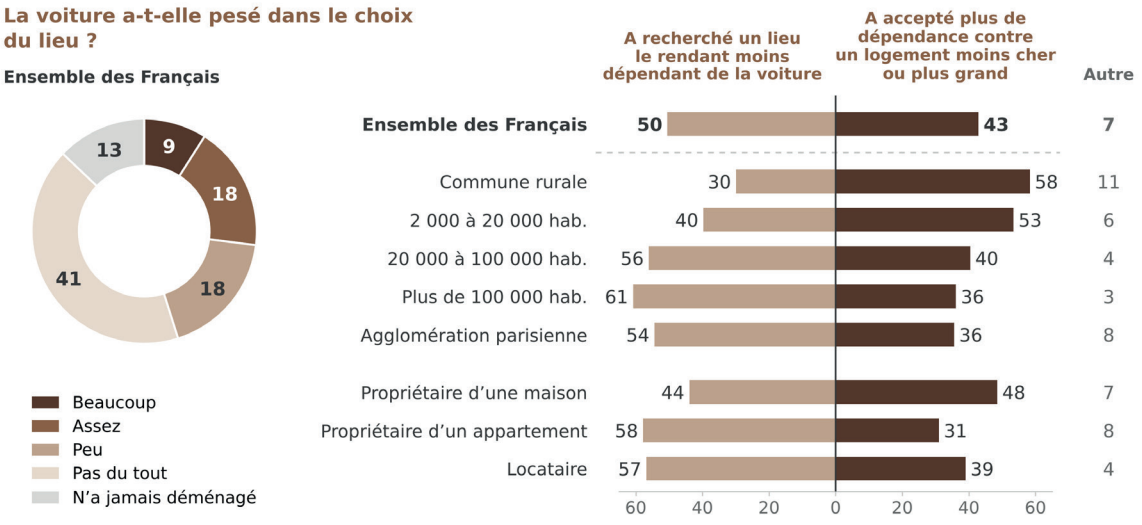
2. Le logement et ses kilomètres, quand le lieu de vie se choisit avec la voiture

En pratique, un déménagement est le moment où une famille décide de sa dépendance future. L'enquête demande si la question de la voiture et des transports a pesé dans le choix du lieu lors du dernier déménagement. Plus d'un quart des Français (27 %) répondent « beaucoup » (9 %) ou « assez » (18 %), six sur dix (59 %) « peu » (18 %) ou « pas du tout » (41 %), et 13 % n'ont « jamais déménagé ». À ceux pour qui elle a pesé, une autre question a été posée : ont-ils « recherché un lieu vous rendant moins dépendant de la voiture », ou « accepté une dépendance plus importante à la voiture en échange d'un logement moins cher ou plus grand » ?

Graphique 28. Le mètre carré contre le kilomètre : l'arbitrage du déménagement (en %)

Question : « Lors de votre dernier déménagement, la question de la voiture et des transports a-t-elle pesé dans le choix du lieu ? » puis, à ceux qui répondent beaucoup ou assez : « Et vous avez… »

Base : ensemble des personnes interrogées ; pour la seconde question, celles pour qui la voiture a pesé dans le choix du lieu



© Institut Terram – novembre 2026

Ceux qui ont pesé la question se partagent presque en deux : la moitié (50 %) a cherché à dépendre moins de la voiture, 43 % ont au contraire accepté d'en dépendre davantage pour se loger moins cher ou plus grand, et 7 % ne se rangent dans aucun des deux cas. Le territoire décide du sens. En commune rurale, l'arbitrage se fait plus en faveur du logement (58 %) que d'une moindre dépendance (30 %) ; dans les villes de plus de 100 000 habitants, c'est l'inverse (36 % contre 61 %). Les propriétaires d'une maison ont accepté la dépendance (48 %) un peu plus souvent qu'ils ne l'ont évitée (44 %), quand les propriétaires d'un appartement l'ont fuie (58 %) deux fois plus souvent qu'ils ne l'ont acceptée (31 %). Les foyers à deux voitures ont choisi la dépendance à 55 %, les foyers sans voiture l'ont évitée à 69 %. Autrement dit, la dépendance rurale et périurbaine vue précédemment est pour partie choisie, au sens où elle a été mise en balance avec le prix du mètre carré et où le mètre carré a gagné. Le prix n'est d'ailleurs pas le seul terme de l'arbitrage. Le désir d'une maison, la qualité du lieu, l'emploi des deux conjoints et l'accession à la propriété, qui prépare la retraite, y entrent aussi, et les familles quittent les centres y compris dans les villes où le logement est bon marché, à Mulhouse ou à Roanne. François, 42 ans, a quitté Nogent-sur-Marne pour un village de Seine-et-Marne : « Nous cherchions à acquérir une maison. Entre-temps, j'ai trouvé un emploi dans une zone calme, à rebours des sens classiques de circulation, qui me fait totalement oublier les bouchons. »

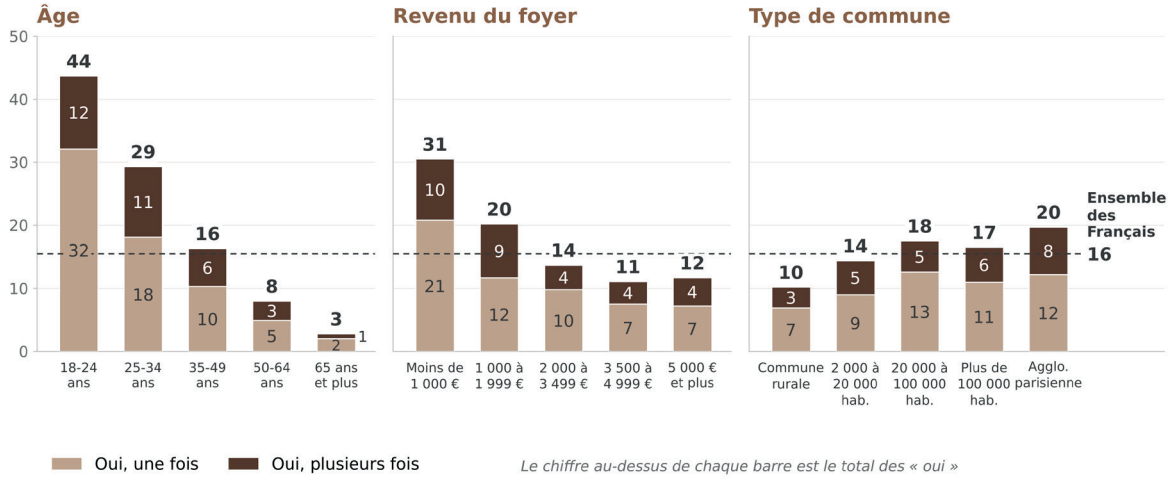
La question de la voiture a déjà bloqué un projet de déménagement pour un Français sur six (16 %), une fois (10 %) ou plusieurs fois (6 %). Une proportion loin d'être négligeable, qui montre combien les conditions de déplacement peuvent peser sur les choix résidentiels. Pour les autres, elles n'ont jamais constitué un obstacle décisif, sans que l'on puisse en déduire que le prix du logement, l'emploi ou les attaches familiales aient davantage pesé.

Graphique 29. La voiture bloque rarement un déménagement, sauf chez les plus jeunes (en %)

Question : « La question de la voiture ou des transports a-t-elle déjà empêché ou bloqué un projet de déménagement ? »

Réponse : réponses « oui » détaillées

Base : ensemble des personnes interrogées



© Institut Terram – novembre 2026

Derrière cette minorité se dégage le profil du jeune citadin sans voiture. Locataire, il ne peut habiter que là où les transports en commun le conduisent à son travail, et un logement moins cher mais mal desservi lui est fermé. Le ménage périurbain à deux voitures vit la contrainte inverse : il peut habiter partout, à condition de payer.

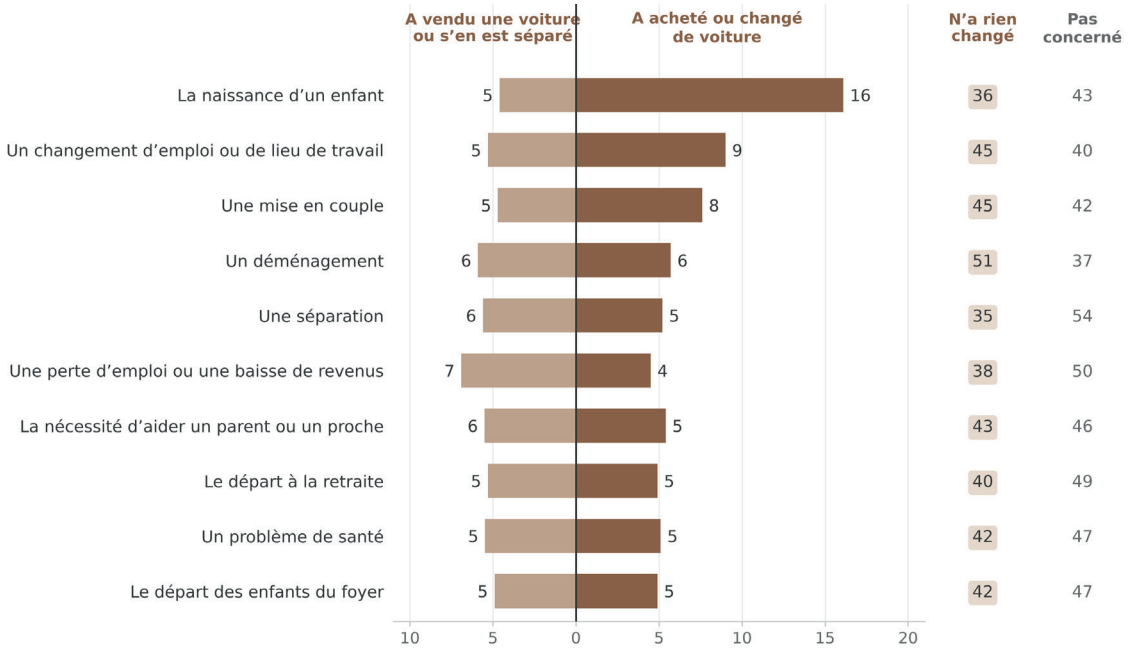
3. Naissances, séparations, licenciements : la voiture suit la famille plus que la carrière

Les grandes étapes de la vie peuvent modifier l'équipement automobile des ménages. Dix événements ont été retenus pour mesurer leur influence. Ont-ils conduit le foyer à « acheter ou changer de voiture », à « vendre ou se séparer d'une voiture », ou n'ont-ils « rien changé » ?

Graphique 30. La naissance fait acheter, le chômage fait vendre (en %)

Question : « Pour chacun des événements suivants que vous avez connus, indiquez s'il a conduit votre foyer à acheter ou changer de voiture, à vendre ou à se séparer d'une voiture, ou s'il n'a rien changé » pour une mise en couple, une séparation, la naissance d'un enfant, un déménagement, un changement d'emploi ou de lieu de travail, une perte d'emploi ou une baisse de revenus, le départ à la retraite, un problème de santé, la nécessité d'aider un parent ou un proche, le départ des enfants du foyer

Base : ensemble des personnes interrogées



© Institut Terram – novembre 2026

La naissance d'un enfant est, de loin, l'événement qui fait acheter : 16 % des Français ont acheté ou changé de voiture à cette occasion, soit 28 % de ceux qui ont eu un enfant, et jusqu'à 43 % à 45 % de ceux qui vivent à quatre ou roulent en monospace ou en break. Le changement d'emploi ou de lieu de travail vient derrière (9 %), suivi de la mise en couple (8 %). À l'autre bout, les événements qui font vendre sont la perte d'emploi ou la baisse de revenus (7 %), la séparation (6 %) et le déménagement (6 %). La baisse de revenus a fait vendre une voiture à 11 % des foyers à moins de 2 000 euros et à 4 % de ceux à 3 500 euros et plus. Le reste de

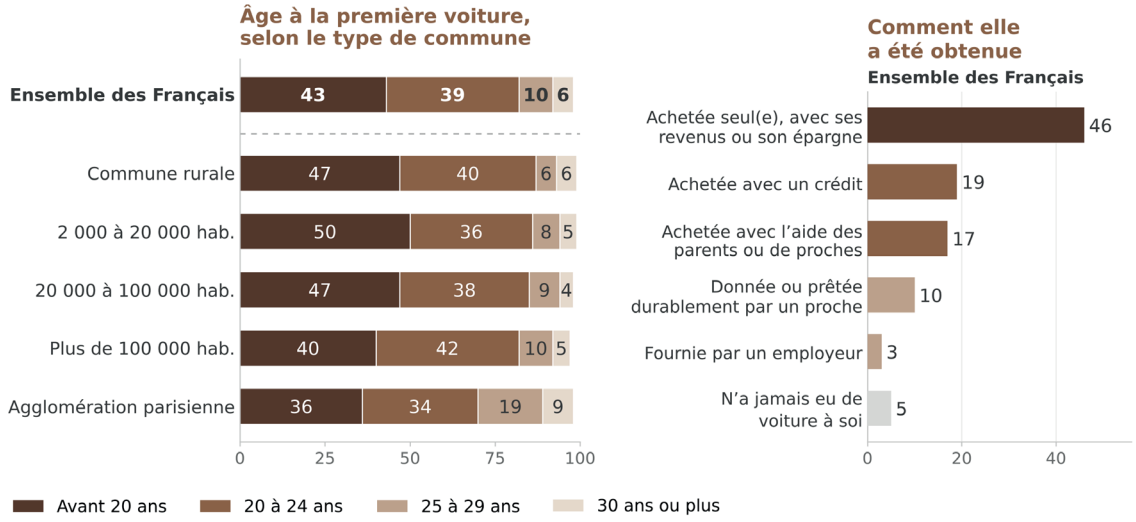
la liste, départ à la retraite, problème de santé, départ des enfants, nécessité d'aider un proche, change peu de choses dans l'équipement. Grégory, 46 ans, résume une trajectoire : « Après plusieurs salaires et un prêt à taux zéro de mon père, j'ai acheté une voiture neuve. Ensuite, après la perte de mon travail, je l'ai revendue pour une occasion. » Blanche, 30 ans : « Avec l'arrivée de mon premier enfant, elle est devenue trop petite, donc on s'est tournés vers le leasing. »

On achète quand la famille grandit, on vend quand l'argent manque, et pour le reste on garde. Le résultat le plus frappant reste pourtant l'inertie : pour chacun des dix événements, « rien changé » est la réponse la plus fréquente parmi ceux qui l'ont vécu. La voiture traverse pour beaucoup les tournants et les tourments. C'est aussi ce qui limite la prise des politiques publiques sur elle : elle tient à l'organisation durable de la vie plus qu'aux circonstances du moment.

Graphique 31. Une entrée dans la motorisation plus précoce et plus aidée : la première voiture comme marqueur social (en %)

Question : « À quel âge avez-vous eu votre première voiture ? » et « Comment avez-vous eu votre première voiture ? »

Base : personnes ayant ou ayant eu le permis de conduire



© Institut Terram – novembre 2026

La campagne et les petites villes motorisent leurs jeunes tôt : la moitié (47 % à 50 %) y a eu sa première voiture avant 20 ans, contre 40 % dans les villes de plus de 100 000 habitants et un tiers (36 %) dans l'agglomération parisienne, où un cinquième (19 %) a attendu 25 à 29 ans, trois fois plus qu'en commune rurale (6 %) et deux fois plus que dans les grandes villes (10 %). La profession redouble l'écart, avec 52 % d'ouvriers et 30 % de cadres motorisés avant 20 ans : le cadre a fait des études en ville, l'ouvrier a eu besoin d'une voiture pour son premier emploi. La proximité partisane en porte la trace, 53 % des proches du Rassemblement national ayant eu leur première voiture avant 20 ans, contre 32 % de ceux de La France insoumise et du Parti communiste français. La génération qui accède aujourd'hui à la voiture ne le fait pas plus tard que les précédentes, au contraire : 58 % des 18-24 ans motorisés l'ont été avant 20 ans, ce que l'ouverture de la conduite seule à 17 ans depuis janvier 2024 [45] ne fera qu'accentuer. L'idée d'une jeunesse qui se détournerait de la voiture ne trouve aucun appui dans l'enquête. Les 18-24 ans sont aussi

45. « Décret n° 2023-1214 du 20 décembre 2023 portant abaissement de l'âge minimal d'obtention de la catégorie B du permis de conduire à dix-sept ans », *Journal officiel de la République française*, 21 décembre 2023.

nombreux que leurs aînés à en avoir une ou à vouloir en acheter une, parce qu'elle leur procure, à cet âge, une autonomie que les autres modes de transport ne procurent pas. Un quart d'entre eux (23 %) ont été aidés par leurs parents, contre 13 % des 65 ans et plus à l'époque. La première voiture est devenue un cadeau de famille autant qu'un achat, ce qui peut creuser les inégalités entre ceux qui bénéficient d'un soutien familial et ceux qui doivent financer seuls leur premier véhicule, parfois au prix d'un endettement ou de l'achat d'une voiture ancienne et peu coûteuse.

4. Le chauffeur de la famille, un équipement privé à usage collectif

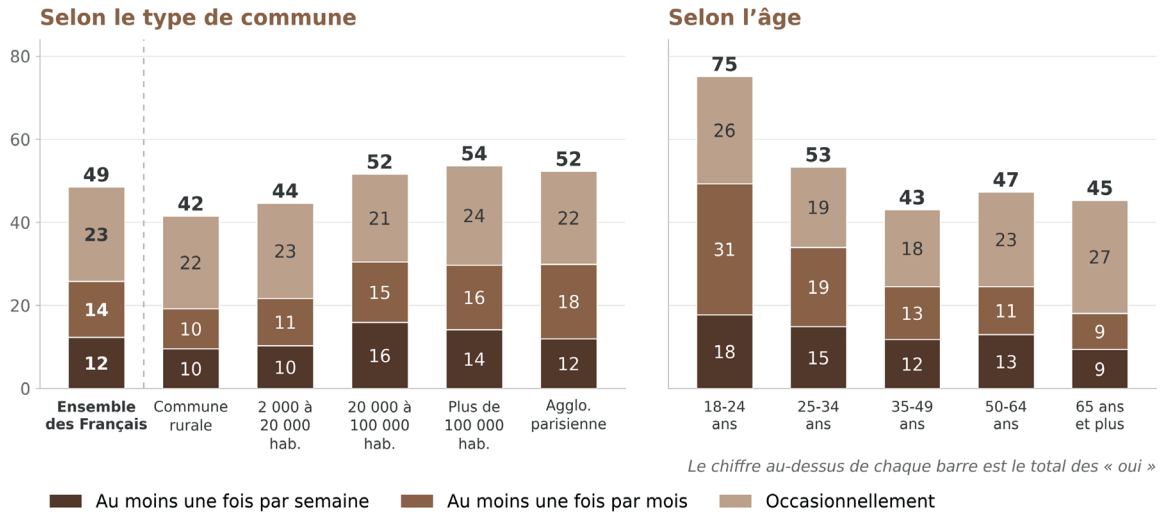
La voiture ne sert pas qu'à celui qui la conduit. Aux conducteurs, l'enquête demandait s'ils aident régulièrement une personne de leur entourage qui ne conduit pas, personne âgée, jeune ou malade, pour ses déplacements. La moitié (49 %) répondent par l'affirmative : « au moins une fois par semaine » pour 12 %, « au moins une fois par mois » pour 14 %, « occasionnellement » pour 23 %.

Graphique 32. Trois jeunes conducteurs sur quatre aident une personne qui ne conduit pas (en %)

Question : « Aidez-vous régulièrement une personne de votre entourage qui ne conduit pas (personne âgée, jeune, personne malade) pour ses déplacements (courses, rendez-vous médicaux, visites) ? »

Réponse : les trois réponses « oui » sont empilées, le total figure au-dessus de chaque barre

Base : personnes ayant le permis et conduisant



© Institut Terram – novembre 2026

On attendrait que cette entraide soit d'abord rurale, parce que la campagne compte le plus de personnes sans alternative. Elle est en fait un peu plus urbaine : les conducteurs des villes moyennes (52 %), des grandes villes (54 %) et de l'agglomération parisienne (52 %) aident quelqu'un plus souvent que ceux des communes rurales (42 %) et des petites villes (44 %). La raison est probablement double : les personnes qui ne conduisent pas vivent en ville, où elles sont plus nombreuses, et les ruraux qui ne conduisent plus ont souvent, dans leur propre foyer, quelqu'un qui conduit, ce qui ne compte pas comme une aide à l'entourage. L'âge donne le résultat le plus net : trois quarts des conducteurs de 18 à 24 ans (75 %) aident quelqu'un, dont 49 % au moins une fois par mois, contre 45 % et 18 % des 65 ans et plus. La voiture des jeunes est une voiture partagée avec les parents, les grands-parents et les amis sans permis, et le foyer nombreux est un foyer qui conduit les autres (62 % dans les foyers de cinq personnes et plus). Les foyers modestes aident un peu plus que les aisés (52 % sous 2 000 euros, 43 % au-dessus de 5 000 euros). La première partie de

l'étude l'avait noté d'une autre manière : huit conducteurs sur dix (79 %) disent que leur voiture leur permet d'aider leurs proches. La voiture est un équipement individuel à usage parfois collectif, et la retirer à une personne revient souvent à en priver deux ou trois. On présente volontiers la voiture comme ce qui isole, l'habitacle clos contre la rue partagée. Les réponses disent l'inverse. Pour la moitié des conducteurs, elle est l'instrument d'un service rendu à quelqu'un d'autre et elle relie plus qu'elle ne sépare. Thérèse, 70 ans, est le chauffeur de sa petite-fille : « Je pourrais aller récupérer ma petite-fille en transports en commun, mais au lieu de dix minutes en voiture, j'aurais mis plus de trente minutes. Et ensuite idem pour l'emmener aux activités extrascolaires. » Grégory, 46 ans, dans une commune proche d'une grande ville, conduit pour deux personnes : « Étant aidant familial, je dois déposer et aller rechercher mon fils de 24 ans, qui est autiste et qui n'a pas le permis, à son travail. Il fait deux services par jour au McDo, donc plusieurs trajets. Ensuite, ma femme se bat contre un cancer. Je fais les déplacements médicaux avec la voiture, plus les courses. »

L'envers de cette entraide entre individus est la question de savoir sur qui l'on compterait si l'on ne pouvait plus conduire, posée à l'ensemble des personnes interrogées avec plusieurs réponses possibles. « Les transports en commun » arrivent en tête (42 %), devant « la marche ou le vélo » (34 %) et « mon conjoint ou ma conjointe » (32 %) ; les voisins et les amis ne sont cités que par un Français sur six (16 %), et la même proportion dit qu'elle « devrait déménager » (16 %) ou ne sait pas (16 %).

Graphique 33. Sans voiture, sur qui compter ? Le relais public en ville, le relais familial à la campagne (en %)

Question : « Si vous ne pouviez plus conduire ou si vous ne conduisez pas actuellement, sur qui ou sur quoi comptez-vous d'abord pour vos déplacements ? »

Réponse : plusieurs réponses possibles

Base : ensemble des personnes interrogées

	Ensemble des Français	Commune rurale	2 000 à 20 000 hab.	20 000 à 100 000 hab.	Plus de 100 000 hab.	Agglomération parisienne
Les transports en commun	**42**	16	31	38	56	65
La marche ou le vélo	**34**	19	34	38	40	37
Le conjoint ou la conjointe	**32**	40	35	31	31	23
Les enfants ou d'autres membres de la famille	**28**	29	31	29	26	26
Un transport à la demande, une navette ou un taxi	**24**	20	23	24	24	27
Des voisins ou des amis	**16**	17	16	19	15	16
Il faudrait déménager	**16**	26	16	14	12	12
Ne sait pas	**16**	22	16	17	13	11

© Institut Terram – novembre 2026

Le tableau se lit en deux colonnes. Dans l'agglomération parisienne, les transports en commun (65 %) et la marche (37 %) sont les principales réponses, et les grandes villes leur ressemblent (56 % et 40 %). À la campagne, ils ne le sont pour presque personne (16 % et 19 %), et c'est le conjoint (40 %, contre 31 % dans les grandes villes et 23 % chez les Franciliens) qui prend le relais, puis les enfants (29 %), puis rien : plus d'un quart des ruraux (26 %) devrait déménager et un sur cinq (22 %) ne sait pas, contre 12 % et 13 %

dans les grandes villes et 12 % et 11 % des Franciliens. Le transport à la demande, la navette et le taxi sont cités à peu près au même niveau partout (20 % à 27 %). Le conjoint est une assurance des plus aisés, cité par la moitié (51 %) des foyers à 3 500 euros et plus et par 14 % des foyers à moins de 2 000 euros. Le recours aux voisins et aux amis varie peu d'un territoire à l'autre (15 % à 19 %). La solidarité de proximité, telle que les Français la vivent, passe d'abord par la famille et par une voiture, celle du conjoint ou des enfants. Cette entraide motorisée existe déjà et mérite d'être reconnue et soutenue par les politiques de mobilité. Le covoiturage, l'autopartage et l'entraide entre particuliers permettent de mieux utiliser les véhicules existants, tandis que les transports collectifs, le transport à la demande, les navettes et les mobilités actives offrent d'autres façons de se déplacer. L'enjeu est d'articuler ces solutions pour diversifier les possibilités de déplacement, réduire les inégalités d'accès et répondre aux défis économiques, environnementaux et sanitaires.

5. Le dernier trajet : arrêter de conduire, une question que l'on repousse

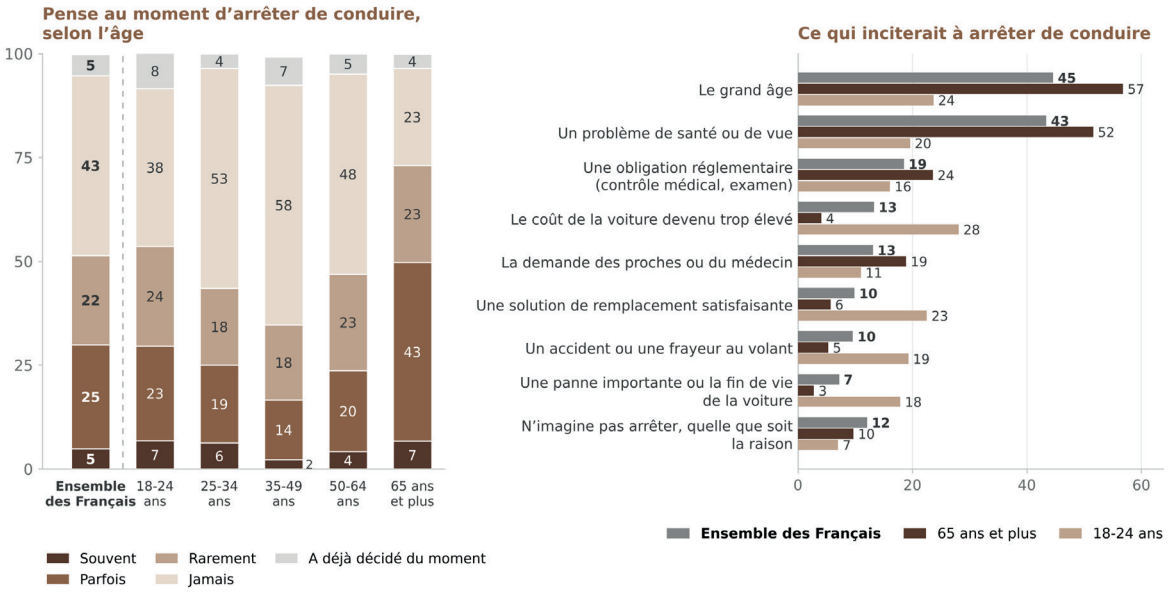
Si l'on sait généralement quand on commence à conduire, la question de savoir quand il faudra s'arrêter se pose bien plus rarement. Interrogés sur le moment où ils devront, ou voudront, arrêter de conduire, 5 % des conducteurs y pensent « souvent », 25 % « parfois », 22 % « rarement » et 43 % « jamais », et 5 % seulement disent avoir déjà décidé du moment, en se fixant par exemple une limite d'âge. Quant à ce qui les inciterait le plus probablement à arrêter, « le grand âge » (45 %) et « un problème de santé ou de vue » (43 %) viennent loin devant « une obligation réglementaire » (19 %), le coût de la voiture (13 %), la demande des proches ou du médecin (13 %) et « l'existence d'une solution de remplacement satisfaisante » (10 %). Plus d'un conducteur sur dix (12 %) n'imagine pas arrêter, quelle que soit la raison.

Graphique 34. Penser à l'arrêt de la conduite et ce qui y inciterait (en %)

Question : « Vous arrive-t-il de penser au moment où vous devrez, ou voudrez, arrêter de conduire ? » et « Qu'est-ce qui vous inciterait le plus probablement à arrêter de conduire ? »

Réponse : seconde question, plusieurs réponses possibles

Base : personnes ayant le permis et conduisant



© Institut Terram – novembre 2026

Les raisons invoquées disent une chose simple : l'arrêt de la conduite est imaginé comme une affaire de corps, grand âge et santé, et presque jamais comme une affaire d'alternative. La solution de remplacement satisfaisante n'est citée que par 6 % des 65 ans et plus. Le coût, qui est la raison des jeunes (28 % des 18-24 ans), disparaît chez les retraités (4 %). L'obligation réglementaire, que le débat européen sur le permis de conduire a remise à l'ordre du jour, est citée par un quart des 65 ans et plus (24 %), moins que le grand âge (57 %) et la santé (52 %), mais plus que la demande des proches ou du médecin (19 %). La directive européenne de 2025 prévoit une évaluation de l'aptitude à conduire lors du renouvellement du permis, tous les quinze ans, avec la possibilité de contrôles plus fréquents après 65 ans. La France, qui doit encore transposer ces dispositions, privilégie l'autoévaluation plutôt que la visite médicale obligatoire, sans avoir précisé si sa fréquence évoluerait avec l'âge [46]. Carole, 59 ans, assistante de direction en région parisienne : « Je n'envisage pas d'arrêter de conduire, à moins de ne plus être en mesure de le faire. » Patrice, 81 ans, écrit : « C'est sans doute ma dernière voiture », mais n'imagine pas ses loisirs sans elle : « Tout dépend du trajet. Monter un set-up astronomique au Champ du Feu n'est possible qu'en voiture. »

Ceux qui ont arrêté sont peu nombreux dans l'échantillon (7 %). Ils l'ont fait parce qu'ils n'avaient plus de voiture à disposition (20 %), parce qu'ils avaient perdu confiance ou avaient peur de conduire (20 %), parce qu'ils n'en avaient plus besoin là où ils habitent (17 %), pour des raisons de santé ou de vue (16 %), à cause du coût (12 %) ou parce que quelqu'un conduit pour eux (9 %). Les motifs se partagent donc entre l'empêchement, la perte du besoin et la peur, et cette dernière est d'abord un motif féminin : 24 % des femmes qui ont arrêté l'ont fait par perte de confiance, contre 13 % des hommes.

6. Les femmes, autant au volant, moins bien équipées

Les écarts entre les femmes et les hommes traversent tout le questionnaire, parfois là où on les attend le moins. Le graphique 35 rassemble treize indicateurs, six où les deux sexes se ressemblent et sept où ils diffèrent.

Une vie au volant en quatre repères

22 %
des Français ont déjà renoncé à un emploi, une formation ou un stage faute de voiture ou de permis

59 %
des 18-24 ans y ont déjà renoncé pour la même raison

75 %
des conducteurs de 18 à 24 ans aident une personne qui ne conduit pas

43 %
des conducteurs ne pensent jamais au moment où ils arrêteront de conduire

Source : Institut Terram – novembre 2026

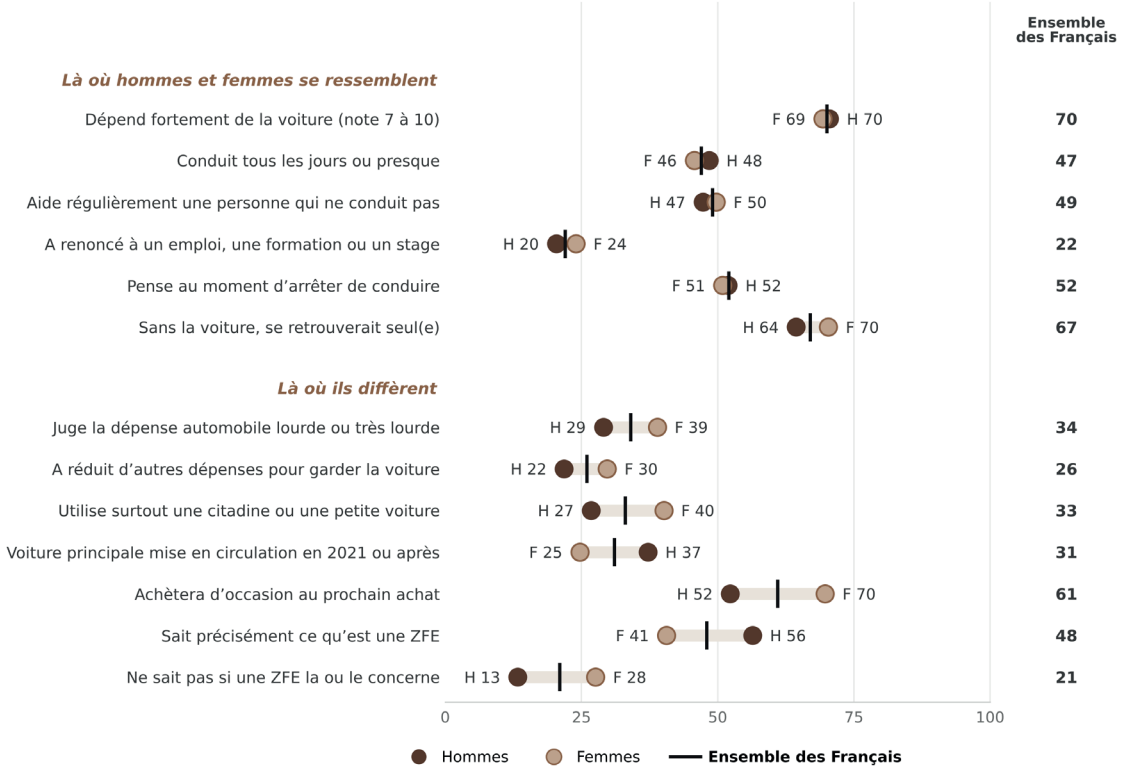
46. Chaque État membre choisit, au renouvellement du permis, entre un examen médical et une autoévaluation guidée (« Directive (UE) 2025/2205 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2025 relative au permis de conduire […] », *Journal officiel de l'Union européenne*, 5 novembre 2025). Sur l'accidentalité des conducteurs âgés, voir Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), *Bilan de l'accidentalité routière*, édition annuelle.

Graphique 35. Femmes et hommes : même usage, autre voiture, autre exposition (en %)

Question : treize questions de l'enquête, dont les intitulés complets figurent dans les parties correspondantes

Réponse : part des hommes et part des femmes donnant la réponse indiquée ; le trait vertical indique l'ensemble des Français

Base : bases propres à chaque question



© Institut Terram – novembre 2026

Sur l'usage, il n'y a pas de différence. Les femmes dépendent de la voiture autant que les hommes (69 % contre 70 % de notes de 7 à 10), conduisent tous les jours aussi souvent, aident quelqu'un qui ne conduit pas aussi souvent, pensent à l'arrêt de la conduite dans les mêmes proportions et ont renoncé à un emploi faute de voiture un peu plus souvent (24 % contre 20 %). La seule différence notable sur ce terrain est la solitude : 70 % des femmes disent que sans leurs déplacements en voiture elles se retrouveraient seules, contre 64 % des hommes. L'Institut Terram et Rura avaient mesuré la même asymétrie : 79 % des femmes rurales se disent isolées contre 72 % des hommes ruraux, et 27 % estiment qu'elles ne pourraient pas s'en sortir seules après une séparation, contre 9 % des hommes [47]. La voiture est l'instrument de cette autonomie fragile et le rapport montrait qu'elle en est aussi la charge : à la campagne, l'école, le médecin et les démarches demandent du temps, du carburant et de l'organisation, et ces trajets reviennent d'abord aux femmes.

Les différences sont dans l'objet et dans l'argent. Les femmes conduisent plus souvent une citadine ou une petite voiture (40 % contre 27 % des hommes) et une voiture plus ancienne. Elles achèteront d'occasion (70 % contre 52 %), elles jugent la dépense lourde (39 % contre 29 %) et elles ont réduit d'autres

47. Salomé Berlioux et Félix Assouly, *Ce que vivent (vraiment) les femmes rurales*, Institut Terram-Rura, décembre 2025, p. 7.

dépenses pour garder la voiture (30 % contre 22 %). L'enquête montre que l'écart d'équipement se double d'un écart d'exposition financière. Dans un ménage où la voiture est indispensable et où la femme est la moins payée des deux, la hausse du carburant est d'abord son problème.

Dernier terrain de différence, l'information : 41 % des femmes savent précisément ce qu'est une ZFE contre 56 % des hommes, et 28 % ne savent pas si une ZFE les concerne, contre 13 %. Ce retrait vaut pour toutes les mesures étudiées précédemment, de la fin des thermiques en 2035 (43 % contre 58 %) au leasing social (26 % contre 35 %).

> *« Dans un ménage où la voiture est indispensable et où la femme est la moins payée des deux, la hausse du carburant est d'abord son problème. »*

V. La pompe fait voter, pas la borne

1. L'échiquier au garage : chaque famille politique a sa voiture

La voiture est entrée dans la vie politique française par la pompe. Les Gilets jaunes de l'automne 2018 sont nés d'une hausse du prix du gazole dans laquelle la taxe carbone ne comptait que pour une petite part [48]. Le rattrapage de la fiscalité du gazole sur celle de l'essence, engagé en 2015, et la remontée des cours du pétrole en 2017 et 2018 pesaient bien davantage. La limitation de vitesse à 80 kilomètres à l'heure a fait le reste. Le mouvement a imposé l'idée, depuis lors admise par tous les partis, qu'il existe une France qui ne peut pas se passer de sa voiture. À quelques mois de l'élection présidentielle de 2027, les termes du débat se durcissent à nouveau avec l'augmentation du prix du gazole. Le Rassemblement national propose de ramener la TVA sur l'énergie à 5,5 %, La France insoumise un blocage du prix à 1,70 euro, Les Républicains la suppression des certificats d'économies d'énergie. La Commission européenne a proposé en décembre 2025 d'assouplir l'échéance de 2035 pour les voitures thermiques [49]. Tous ces débats reposent sur une même hypothèse, celle d'un électorat automobiliste homogène dont quelques mesures bien choisies suffiraient à satisfaire les attentes et à apaiser les colères. Or le rapport à la voiture varie profondément selon les sensibilités politiques : les niveaux de dépendance, les contraintes financières et les aspirations ne sont pas les mêmes, et ce que certains attendent encore de l'action publique, d'autres ont cessé de l'espérer.

48. Voir Pierre Blavier, *op. cit.*, et Jérôme Fourquet, *L'Archipel français. Naissance d'une nation multiple et divisée*, Paris, Seuil, 2019.

49. La proposition ramène de 100 % à 90 % la baisse des émissions de CO2 exigée des voitures neuves en 2035 par rapport à 2021, le solde pouvant être compensé par des crédits liés à l'acier bas carbone produit en Europe et aux carburants de synthèse ou biocarburants, ce qui autoriserait la vente d'une part limitée d'hybrides rechargeables et de thermiques après 2035. Le texte doit encore être adopté par le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne (voir Commission européenne, « Prendre des mesures pour un secteur automobile propre et compétitif », commission.europa.eu, 16 décembre 2025).

Graphique 36. Dépendance, coût, motorisation : le rapport à la voiture selon la proximité partisane (en %)

Question : huit questions des parties précédentes

Réponse : part des sympathisants de chaque parti donnant la réponse indiquée

Base : bases propres à chaque question ; proximité partisane déclarée

	Ensemble des Français	LFI et PC	PS	Écologistes	Renaissance	LR	RN	Sans préf. partisane
Dépend fortement de la voiture (note 9 ou 10)	**36**	25	37	24	30	39	50	35
Juge la dépense automobile lourde ou très lourde	**34**	34	36	33	21	21	41	38
A renoncé à un déplacement à cause du prix du carburant	**35**	33	39	45	24	34	39	35
A déjà renoncé à un emploi, une formation ou un stage faute de voiture	**22**	48	25	30	10	14	19	19
Souhaite une hybride ou une électrique au prochain achat	**61**	61	69	59	88	70	54	57
Souhaite un diesel au prochain achat	**16**	19	13	13	2	11	23	16
Les politiques parlent peu ou pas du tout de la voiture dans son territoire	**67**	55	61	63	51	68	75	72
Pense que la voiture oppose les Français entre eux	**57**	66	62	49	60	58	57	54

Couleur : écart à l'ensemble des Français (gris : au-dessous, brun : au-dessus). Proximité partisane déclarée au moment de l'enquête.

© Institut Terram – novembre 2026

Les sympathisants du Rassemblement national entretiennent avec la voiture un rapport marqué par une forte dépendance et une contrainte financière élevée. La moitié d'entre eux (50 %) évaluent leur dépendance à 9 ou 10 sur 10, soit 14 points de plus que la moyenne nationale (36 %). Ils sont plus nombreux à juger son coût lourd ou très lourd (41 %, contre 34 %). Leurs intentions d'achat prolongent cet usage intensif : 23 % envisagent le diesel (16 % des Français) et 54 % l'hybride ou l'électrique (61 %). À l'inverse, les proches de Renaissance présentent une dépendance plus faible (30 %), ressentent beaucoup moins le poids financier de la voiture (21 %) et privilégient massivement l'hybride ou l'électrique (88 %), le diesel ne recueillant que 2 % des intentions. Les sympathisants des Républicains partagent cette faible exposition au coût (21 %) avec une dépendance dans la moyenne (39 %) : des automobilistes aussi dépendants que les autres, mais plus préservés de la contrainte financière.

À gauche, les situations sont contrastées. Les proches de La France insoumise et du Parti communiste français affichent une faible dépendance déclarée (25 %) et une motorisation plus limitée, avec 16 % de ménages sans voiture (contre 12 %) et 17 % de personnes sans permis (contre 11 %). Pourtant, près de la moitié d'entre eux (48 %) déclarent avoir déjà renoncé à un emploi, une formation ou un stage faute de voiture ou de permis, contre 22 % des Français. Ce paradoxe apparent renvoie à leur profil plus jeune et plus urbain : moins équipés et moins dépendants au quotidien, ils sont aussi ceux pour qui l'absence de voiture ou de permis a le plus souvent fermé une porte au moment d'accéder à l'emploi. Les sympathisants du Parti socialiste se tiennent près de la moyenne nationale, par leur dépendance (37 %) comme par le poids financier de l'automobile (36 %). Les proches des Écologistes déclarent une dépendance limitée (24 %), mais sont les plus nombreux, parmi les foyers motorisés, à avoir renoncé à un déplacement au cours des douze derniers mois en raison du prix du carburant (45 %), un résultat dont l'interprétation reste ouverte, entre contrainte budgétaire et arbitrage volontaire.

Ces écarts rejoignent ce que Jérôme Fourquet et Sylvain Manternach ont établi : le vote Rassemblement national est indexé sur un « gradient d'urbanité », à 24,6 % des suffrages à moins de dix kilomètres du centre d'une agglomération de plus de 100 000 habitants, et croissant à mesure que l'on s'en éloigne [50]. Notre enquête en donne la contrepartie vécue : la famille politique qui habite le plus loin des centres est celle pour qui la voiture est le plus souvent sans alternative et le plus souvent chère. Les 38 % de Français sans préférence partisane sont à part. C'est le groupe le plus nombreux et il ressemble, trait pour trait, à un Rassemblement national atténué : dépendance moyenne (35 %), exposition supérieure à la moyenne (38 %), peu d'électrique (57 %).

Il faut aussi noter ce qui ne sépare pas les familles politiques. Le permis est détenu par 82 % à 94 % des proches de chaque parti, les foyers sans voiture y pèsent entre 7 % et 16 %, et l'idée que la voiture oppose les Français entre eux est majoritairement partagée par La France insoumise (66 %) et le Rassemblement national (57 %), les Écologistes étant les seuls chez qui elle n'est pas majoritaire (49 %). Globalement, le diagnostic est commun. Ce qui sépare les familles politiques, c'est la place que chacune occupe dans la fracture qu'elle décrit. Christian, 52 ans, ingénieur près de Strasbourg, a déjà tranché : « J'éliminerai tout candidat qui veut restreindre nos libertés de déplacement, rajouter des normes, taxes, interdictions et restrictions. » Hélène, 34 ans, architecte à Paris, raisonne à l'inverse : « Ce sera bien sûr un plus si le candidat est en faveur de mesures contre les modes de transport polluants. »

2. « Ils ne parlent pas de nous », le sentiment de ne pas être entendu

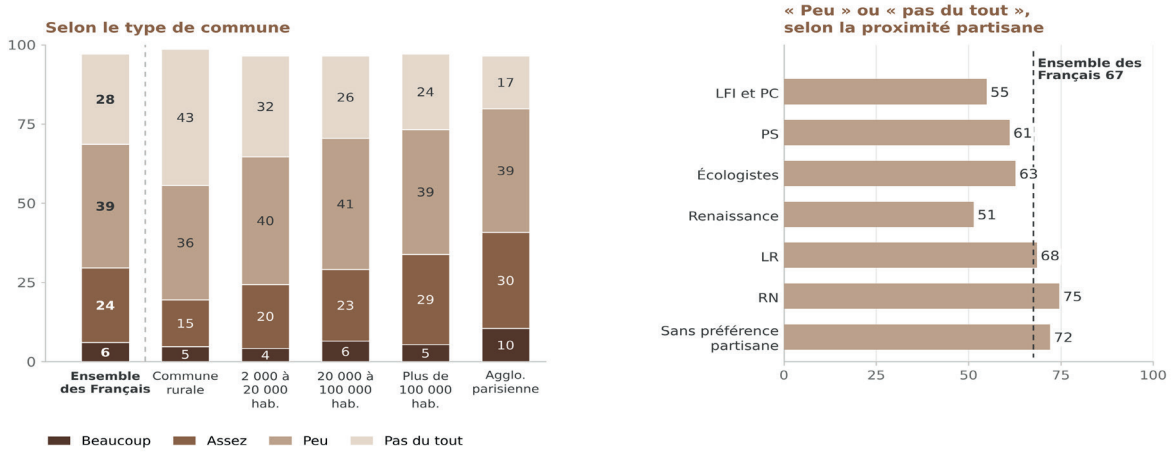
Les Français se sentent-ils entendus lorsque les responsables politiques nationaux parlent de la voiture et des déplacements dans des territoires comme le leur ? Seuls trois sur dix (30 %) estiment que ces préoccupations sont « beaucoup » (6 %) ou « assez » (24 %) prises en compte. À l'inverse, plus des deux tiers (67 %) considèrent que les discours politiques correspondent « peu » (39 %) ou « pas du tout » (28 %) à leur situation. Quelque 3 % ne se prononcent pas.

Graphique 37. Le sentiment de ne pas être entendu croît avec la distance aux grandes villes (en %)

Question : « Avez-vous le sentiment que les responsables politiques nationaux parlent des déplacements et de la voiture dans des territoires comme le vôtre ? »

Réponse : dans le second graphique, réponses « peu » et « pas du tout » additionnées

Base : ensemble des personnes interrogées



© Institut Terram – novembre 2026

50. Jérôme Fourquet et Sylvain Manternach, *op. cit.*

Le sentiment de ne pas être entendu progresse à mesure que l'on s'éloigne des grandes villes. Dans les communes rurales, 79 % des habitants estiment que les responsables politiques nationaux parlent peu ou pas du tout des déplacements et de la voiture dans des territoires comme le leur. Cette proportion descend à 72 % dans les petites villes, 67 % dans les villes moyennes, 63 % dans les grandes villes et 56 % dans l'agglomération parisienne. Malgré ces écarts, ce constat reste majoritaire dans toutes les catégories d'agglomération. Blanche, 30 ans, dans son village de 500 habitants : « Aujourd'hui, je me sens complètement délaissée, comme si la ruralité n'existait pas finalement. Rien n'est fait pour nous, on passe toujours après tout le monde. » Mathilde, 40 ans, soignante dans les Pyrénées-Orientales, va plus loin : « La France est dirigée par une "caste" parisienne qui ne voit pas au-dessus du périph et qui ne cherche pas du tout à voir au-dessus de ce périph. »

Les différences partisanes sont tout aussi marquées. Les sympathisants du Rassemblement national (75 %) et les Français sans préférence partisane (72 %) expriment le plus fortement ce sentiment, devant les proches des Républicains (68 %). Cette perception est moins répandue parmi les sympathisants de Renaissance (51 %) et de La France insoumise (55 %). Aucune famille politique ne compte toutefois une majorité de personnes qui se sentent entendues.

Deux autres résultats éclairent cette fracture. Les habitants concernés par une ZFE sont nettement moins nombreux à se sentir ignorés que les autres (50 %, contre 73 %). Le débat national sur la voiture semble ainsi davantage correspondre aux préoccupations des populations directement concernées par les restrictions de circulation, principalement urbaines. Les 18-24 ans constituent, de leur côté, la seule classe d'âge où les opinions s'équilibrent presque parfaitement : 47 % se sentent entendus, autant estiment le contraire.

En faisant de l'invisibilité des périphéries l'un des thèmes centraux de son travail, Christophe Guilluy avait décrit [51] une fracture entre les territoires et leur représentation dans le débat public. Les résultats présentés ici donnent une mesure de ce sentiment sur un sujet précis : la voiture. Nos données n'ont pas vocation à établir un lien de causalité entre dépendance automobile, défiance politique et choix électoral [52]. Elles montrent néanmoins que la question automobile dépasse les seuls désaccords sur le prix des carburants ou les restrictions de circulation. Elle touche aussi à la place que chacun pense occuper dans les préoccupations de ceux qui gouvernent. À noter que, dans les enquêtes à questions ouvertes sur les injustices ressenties, dont une enquête récente publiée par l'Institut Terram, la mobilité n'apparaît presque jamais spontanément [53]. Ce que montrent ces données est donc un sentiment de représentation, pas une hiérarchie des préoccupations. Il n'implique pas que les Français vivent leur situation automobile comme une injustice.

3. Le prix du litre, première demande de la commune rurale à l'agglomération parisienne

Reste à savoir ce que les Français attendent concrètement des pouvoirs publics.

Parmi dix actions possibles, les personnes interrogées devaient désigner celles qui seraient les plus utiles pour elles et leurs proches, en pouvant en retenir plusieurs. Une seule rassemble une majorité : « baisser le prix du carburant ou de l'électricité » (59 %). Viennent ensuite, à des niveaux deux fois moindres, « entretenir et améliorer les routes » (30 %), « développer les transports en commun » (28 %) et « renforcer les aides à l'achat de voitures propres, y compris d'occasion » (26 %). Les autres actions, du transport à la demande (20 %) à l'apaisement de la circulation (9 %) [54], ne dépassent pas un Français sur cinq, le report ou l'assouplissement des ZFE ne réunissant que 10 %, et 9 % ne retiennent « aucune de ces actions ».

51. Christophe Guilluy, *La France périphérique. Comment on a sacrifié les classes populaires*, Paris, Flammarion, 2014.

52. Sur la défiance politique, voir Centre de recherches politiques de Sciences Po (Cevipof), *Baromètre de la confiance politique*, vagues annuelles depuis 2009, et Luc Rouban, *Les Raisons de la défiance*, Paris, Presses de Sciences Po, 2022.

53. Voir Xavier Desjardins et Jacques Lévy, *Repenser les politiques territoriales par la justice spatiale*, Institut Terram, juin 2026.

54. Macif, « Incivilités, insultes au volant : la route est encore longue ! », 2 octobre 2024.

Graphique 38. Les actions jugées les plus utiles, pour l'ensemble des Français et selon le type de commune (en %)

Question : « Parmi les actions suivantes, lesquelles seraient les plus utiles pour vous et vos proches ? »

Réponse : plusieurs réponses possibles

Base : ensemble des personnes interrogées

	Ensemble des Français	Commune rurale	2 000 à 20 000 hab.	20 000 à 100 000 hab.	Plus de 100 000 hab.	Agglomération parisienne
Baisser le prix du carburant ou de l'électricité	**59**	67	65	57	56	48
Entretenir et améliorer les routes	**30**	34	31	32	28	23
Développer les transports en commun	**28**	25	30	23	27	35
Renforcer les aides à l'achat de voitures propres, y compris d'occasion	**26**	29	27	26	25	25
Développer le transport à la demande et les navettes	**20**	21	17	20	21	22
Développer les aménagements cyclables et piétons	**15**	9	14	19	17	18
Installer des bornes de recharge près de chez vous	**13**	13	10	11	14	15
Reporter ou assouplir les ZFE	**10**	8	12	7	11	13
Faciliter le covoiturage	**9**	9	8	8	10	9
Apaiser la circulation (vitesse, zones 30, voies réservées)	**9**	5	8	13	10	9
Aucune de ces actions	**9**	8	8	9	8	12

© Institut Terram – novembre 2026

Le prix d'abord, partout. La baisse du prix du carburant est la première demande dans tous les types de commune, de 67 % en commune rurale à 56 % dans les villes de plus de 100 000 habitants et 48 % dans l'agglomération parisienne, à tous les âges à partir de 25 ans et dans toutes les catégories sociales (63 % chez les ouvriers, 47 % chez les cadres). Elle suit l'usage, 66 % chez les conducteurs quotidiens contre 46 % chez les occasionnels, et baisse chez ceux qui roulent déjà en électrique (47 %). Doriane, 28 ans, en résume la raison : « Dans un premier temps, faire baisser le prix de l'essence et du gazole. Cela ne devrait pas être un luxe de pouvoir utiliser sa voiture pour se déplacer, car nombre d'entre nous n'ont pas le choix. » Les 18-24 ans sont les seuls à ne pas la placer en tête de manière écrasante (39 %). Eux demandent le covoiturage (19 %) et les aménagements cyclables (23 %) deux fois plus que les autres.

Après le prix, les territoires se séparent sur le deuxième choix : les routes pour la campagne (34 %, contre 28 % dans les grandes villes et 23 % chez les Franciliens), les transports en commun pour l'agglomération parisienne (35 %, contre 27 % dans les grandes villes et 25 % à la campagne). Le reste de la liste est remarquablement stable d'un territoire à l'autre, et le transport à la demande, que les politiques publiques présentent comme la réponse rurale au manque de transports en commun, n'est pas davantage demandé à la campagne (21 %) que dans les grandes villes (21 %) ou dans l'agglomération parisienne (22 %) : c'est une offre de collectivité avant d'être une demande d'habitants.

Graphique 39. Le prix pour tous, puis chacun son deuxième choix (en %)

Question : « Parmi les actions suivantes, lesquelles seraient les plus utiles pour vous et vos proches ? »

Réponse : plusieurs réponses possibles

Base : ensemble des personnes interrogées

	Ensemble des Français	LFI et PC	PS	Écologistes	Renaissance	LR	RN	Sans préf. partisane
Baisser le prix du carburant ou de l'électricité	**59**	47	59	45	49	60	68	62
Entretenir et améliorer les routes	**30**	24	26	28	19	36	32	31
Développer les transports en commun	**28**	33	33	41	34	29	23	25
Renforcer les aides à l'achat de voitures propres, y compris d'occasion	**26**	33	30	25	27	26	25	25
Développer le transport à la demande et les navettes	**20**	23	21	29	27	23	19	18
Développer les aménagements cyclables et piétons	**15**	28	16	29	22	8	10	13
Installer des bornes de recharge près de chez vous	**13**	14	18	15	15	15	12	10
Reporter ou assouplir les ZFE	**10**	9	12	5	3	18	13	7
Faciliter le covoiturage	**9**	13	13	19	8	8	7	8
Apaiser la circulation (vitesse, zones 30, voies réservées)	**9**	11	8	15	10	10	6	8
Aucune de ces actions	**9**	5	6	5	11	8	8	11

© Institut Terram – novembre 2026

Là encore, le prix vient en tête partout, de 45 % chez les Écologistes et 47 % chez les proches de La France insoumise à 68 % chez ceux du Rassemblement national. C'est le deuxième rang qui change : les routes à droite (36 % chez Les Républicains, 32 % au Rassemblement national), les transports en commun chez les Écologistes (41 %) et au centre (34 % chez Renaissance), les aides à l'achat à La France insoumise (33 %). Les aménagements cyclables sont trois fois plus demandés à gauche (28 % à 29 % chez les proches de La France insoumise et des Écologistes) qu'à droite et à l'extrême droite (8 % à 10 %). Le report des ZFE n'est une forte demande nulle part : il culmine à 18 % chez Les Républicains et tombe à 3 % chez les proches de Renaissance. Les Français sans préférence partisane, eux, demandent le prix (62 %) et presque rien d'autre, avec l'un des taux les plus bas de la liste pour les transports en commun (25 %) et 11 % qui ne retiennent aucune action.

Cette hiérarchie des attentes renvoie à une distinction classique en science politique. Donald Stokes opposait les enjeux de position, sur lesquels les électeurs défendent des préférences différentes, aux enjeux de valence, qui font largement consensus et pour lesquels la compétition porte sur la capacité des partis à les traiter [55]. Le prix du carburant appartient à cette seconde catégorie, personne ne souhaitant payer davantage pour se déplacer ; les transports en commun, les aménagements cyclables ou la place de la voiture en ville relèvent des enjeux de position, sur lesquels les préférences varient selon les sensibilités. On comprend ainsi pourquoi une seule mesure rassemble une majorité de Français quand les autres dessinent des lignes de partage. La distinction éclaire aussi les stratégies partisanes. Depuis les Gilets jaunes, le Rassemblement national a fait du prix des carburants l'un de ses thèmes récurrents et cherche à s'approprier l'enjeu, selon le mécanisme décrit par le

55. Voir Donald E. Stokes, « Spatial Models of Party Competition », *American Political Science Review*, vol. 57, n° 2, juin 1963, p. 368-377.

politiste John Petrocik, par lequel un parti parvient à être durablement associé à un problème dans l'esprit des électeurs, sans que ceux-ci lui accordent nécessairement davantage de crédit pour le résoudre [56]. Le cas des zones à faibles émissions est enfin révélateur : leur report ou leur assouplissement a suscité d'importants affrontements parlementaires alors que 10 % des Français seulement retiennent cette mesure parmi celles qui leur seraient utiles. Un sujet peut devenir un marqueur politique majeur sans constituer une attente prioritaire, quand le coût quotidien des déplacements, qui rassemble près de six répondants sur dix, reste à l'écart des affrontements.

4. L'État et les Régions attendus, l'intercommunalité invisible

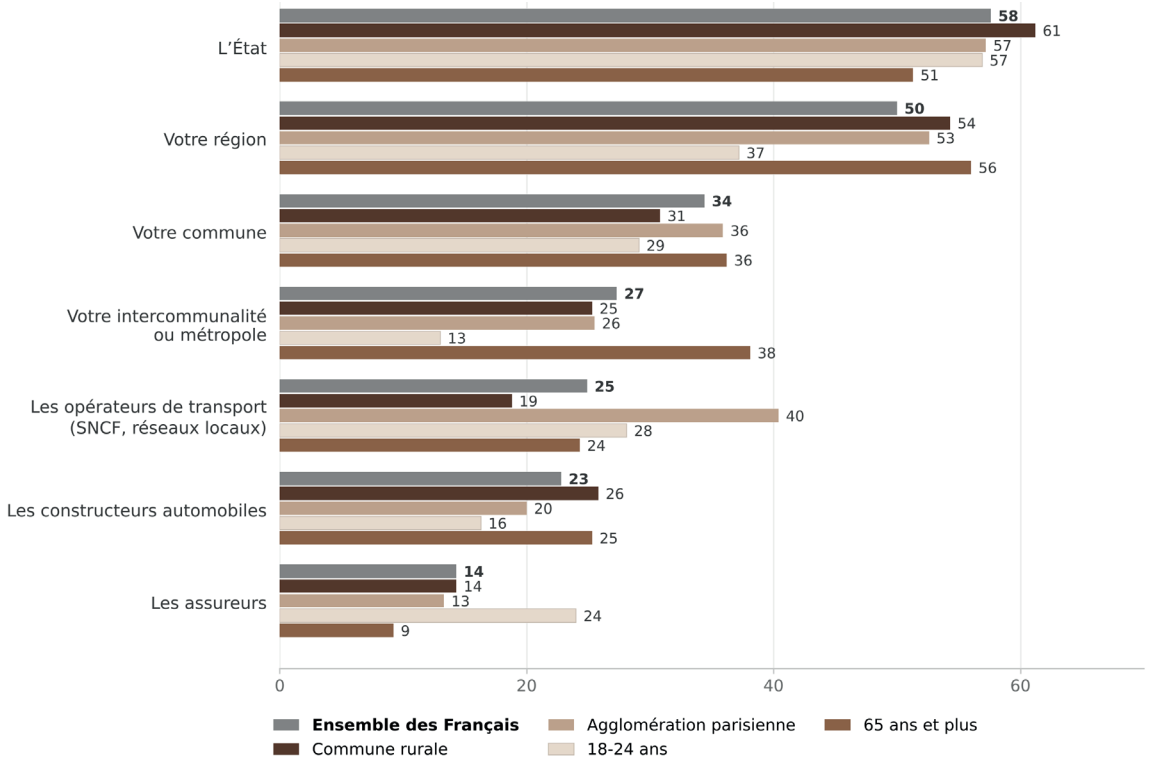
Qui doit agir ? Interrogés sur les acteurs principaux qui doivent préserver leur possibilité de se déplacer dans les années à venir, les Français désignent l'État (58 %) et la Région (50 %), loin devant la commune (34 %), l'intercommunalité ou la métropole (27 %), les opérateurs de transport (25 %), les constructeurs automobiles (23 %) et les assureurs (14 %).

Graphique 40. Les acteurs qui doivent agir pour préserver la possibilité de se déplacer (en %)

Question : « Quels sont selon vous les acteurs principaux qui doivent agir pour préserver votre possibilité de vous déplacer dans les années à venir ? »

Réponse : plusieurs réponses possibles

Base : ensemble des personnes interrogées



© Institut Terram – novembre 2026

56. Voir John R. Petrocik, « Issue Ownership in Presidential Elections, with a 1980 Case Study », *American Journal of Political Science*, vol. 40, n° 3, août 1996, p. 825-850.

L'État est attendu d'abord par ceux qui sont le plus en difficulté, notamment les catégories populaires et les foyers pour qui la dépense automobile est jugée très lourde. Il n'y a là ni réflexe ni nostalgie. Ce qui fait mal, c'est le prix, et le prix du carburant est pour une large part une affaire de fiscalité [57], décidée à Bercy et non sur le marché. L'État est le seul acteur qui puisse le faire bouger d'un trait, comme il l'a montré avec la remise à la pompe de 2022 [58]. Se tourner vers l'État, c'est considérer que la possibilité de se déplacer partout sur le territoire relève d'une responsabilité collective et, au-delà des répartitions de compétences que les Français connaissent sans doute mal, d'un enjeu national.

La Région vient ensuite. Elle est le principal échelon décentralisé que les Français identifient comme acteur de leurs déplacements. Elle le doit aux trains régionaux, dont elle a la charge depuis 2002, et aux cars interurbains, qui lui ont été transférés par la loi NOTRe de 2015 [59]. Les plus âgés, qui ont vu cette compétence se construire, la reconnaissent bien mieux que les plus jeunes.

Au-dessous, l'intercommunalité, à qui la loi d'orientation des mobilités de 2019 [60] a confié l'organisation des mobilités du quotidien, n'est désignée que par un quart des répondants (27 %). C'est même 7 points de moins que la commune (34 %). La décentralisation de la mobilité a eu lieu dans les textes mais pas dans les têtes. C'est une illustration de ce que Benjamin Morel décrit sous le nom de « vetocratie » : un partage des compétences où chaque échelon peut empêcher et où aucun n'est identifié comme responsable, ce qui renvoie mécaniquement l'attente vers le sommet [61]. Coline, 31 ans, distribue spontanément les rôles sans nommer l'intercommunalité : « L'État devrait proposer des aides adaptées aux revenus, tandis que la Région et le Département pourraient améliorer les liaisons en train et en bus entre les communes. Les mairies pourraient développer les stationnements, les pistes cyclables et les solutions de mobilité locale. » Mélanie, 44 ans, l'a rencontrée par son absence : « À Combourg, il y a la piscine et le cinéma financés par la com com. Et nous ne pouvons pas y accéder, sauf l'été, où il faut réserver le transport la veille pour le lendemain. »

Le marché, enfin, est tenu hors de cause. Seuls 23 % désignent les constructeurs automobiles, alors même que le prix des véhicules neufs figure parmi les principaux obstacles identifiés dans la troisième partie de notre étude. Les assureurs sont moins souvent cités (14 %). Leur rôle est davantage reconnu par les 18-24 ans (24 %), pour qui le coût de l'assurance peut peser sur l'accès à la voiture. Ce résultat souligne la place que peut occuper le secteur dans l'accompagnement des jeunes conducteurs, notamment à travers des offres adaptées à leurs moyens et à leurs usages. Plus largement, la faible sollicitation des acteurs privés renvoie à une histoire française où les prix des carburants ont longtemps été administrés [62], et où les flambées successives ont ravivé les attentes envers l'État. La voiture relève du marché pour son achat, son entretien et son assurance, mais c'est d'abord à la puissance publique que les Français demandent d'en garantir l'accessibilité.

5. Ce qui ferait voter, et ce qui ferait perdre des voix

Dix propositions ont été soumises aux Français, en leur demandant si chacune « inciterait davantage à voter pour un candidat qui la porterait », « inciterait moins », ou si elle « n'aurait pas d'effet » sur leur vote.

57. Accise et TVA représentent de l'ordre de 55 % à 60 % du prix à la pompe selon le niveau des cours. La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) a rapporté 30,3 milliards d'euros en 2022, contre 31,8 en 2019.

58. Remise de 18 centimes par litre du 1er avril au 31 août 2022, portée à 30 centimes en septembre et octobre, puis ramenée à 10 centimes jusqu'au 31 décembre 2022. Les crédits ouverts pour la financer ont atteint 7,6 milliards d'euros, 3 milliards par le décret d'avance d'avril et 4,6 milliards par la loi de finances rectificative du 16 août 2022 (Sénat, commission des finances, juillet 2022), avant la prolongation à taux réduit de novembre et décembre, qui porte le coût final à près de 8 milliards.

59. Voir loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

60. Voir loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, art. 8. Les communautés de communes pouvaient se saisir de la compétence d'organisation de la mobilité jusqu'au 31 mars 2021, la Région devenant autorité organisatrice à leur place à défaut. Au 1er juillet 2021, 53 % des 965 communautés de communes l'avaient prise (France Mobilités, « Les autorités organisatrices de la mobilité – En savoir plus sur la prise de compétence "mobilité" des communautés de communes », francemobilites.fr, 2024).

61. Benjamin Morel, *Décentraliser : subsidiarité contre vetocratie*, Institut Terram-Laboratoire de la République, septembre 2026.

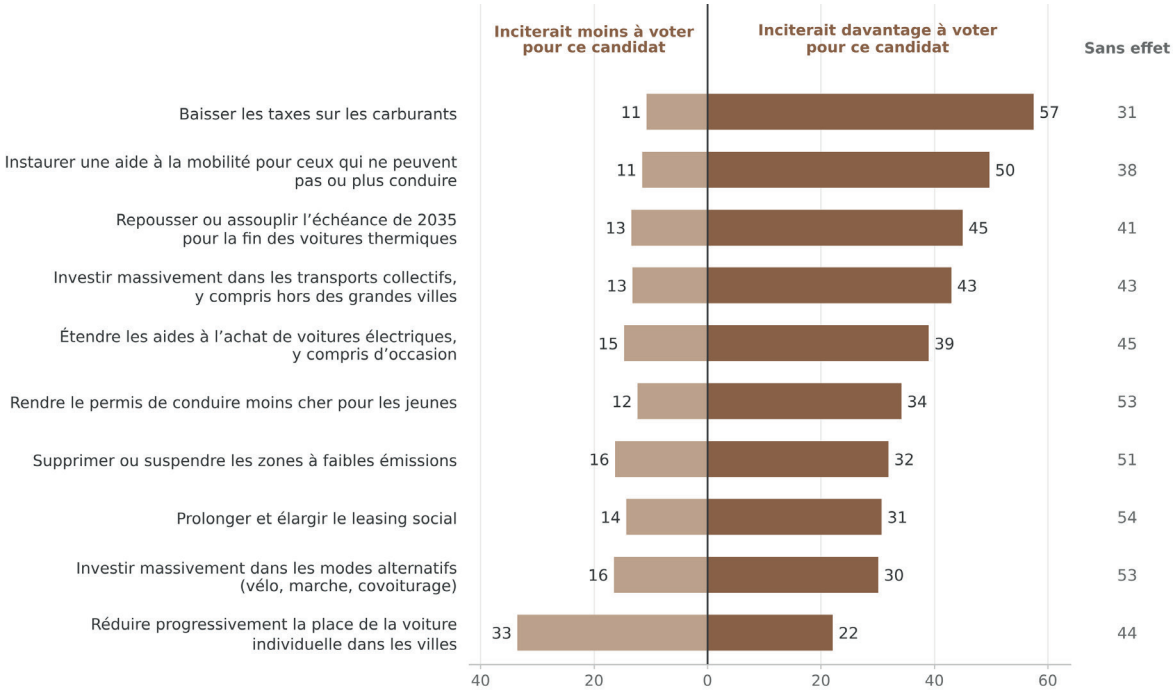
62. Les prix des carburants sont libres depuis le 31 janvier 1985.

Graphique 41. L'effet déclaré de dix propositions sur le vote (en %)

Question : « Pour chacune des propositions suivantes, indiquez si elle inciterait davantage à voter pour un candidat qui la porterait, vous inciterait moins, ou si elle serait sans effet sur votre vote. »

Réponse : propositions classées selon la part « inciterait davantage »

Base : ensemble des personnes interrogées



© Institut Terram – novembre 2026

Une seule proposition ferait voter une majorité de Français pour celui qui la porte : baisser les taxes sur les carburants (57 %, contre 11 % qu'elle inciterait moins). Une aide à la mobilité pour les personnes qui ne peuvent pas ou plus conduire vient juste derrière (50 % contre 11 %), devant le report de l'échéance de 2035 (45 %), l'investissement dans les transports collectifs y compris hors des grandes villes (43 %) et l'extension des aides à l'achat de voitures électriques, y compris d'occasion (39 %). Le permis moins cher pour les jeunes, la suppression des ZFE, le prolongement du leasing social et l'investissement dans les modes alternatifs mobilisent environ un Français sur trois (30 % à 34 %). Une seule proposition fait perdre plus de voix qu'elle n'en gagne : réduire progressivement la place de la voiture individuelle dans les villes, qui inciterait 22 % à voter pour un candidat et 33 % à voter contre lui. Christian, 64 ans, retraité dans la Loire : « La mobilité comptera beaucoup dans mon vote. À 1 600 euros par mois en zone rurale, conserver sa voiture reste une question de survie sociale et d'autonomie. » Pierrick, 31 ans, cadre à la campagne, attend « des mesures concrètes pour réduire au maximum le coût des déplacements » et « une transition écologique qui ne pénalise pas les classes moyennes ».

Le dispositif a ses limites. Il isole chaque mesure de son coût et des autres, et personne ne vote sur une seule promesse. Il mesure donc une réaction, pas un vote. Trois enseignements se dégagent. D'abord, si l'on met de côté le prix des carburants, les propositions les plus susceptibles de peser favorablement sur le vote ne sont pas celles qui occupent le plus de place dans le débat politique : la suppression des ZFE, objet de deux années de bataille parlementaire, n'arrive qu'au septième rang.

L'âge dessine aussi des réactions contrastées. Les 18-24 ans sont les plus sensibles aux propositions, qu'elles suscitent l'adhésion ou le rejet. Selon les mesures, entre 18 % et 34 % déclarent qu'elles les dissuaderaient de voter pour le candidat qui les défendrait. Mais ils sont aussi les plus nombreux à se dire prêts à le soutenir lorsqu'il s'agit du permis ou des alternatives à la voiture. À l'inverse, les 65 ans et plus estiment généralement que ces mesures ne changeraient rien à leur vote, sauf lorsqu'elles concernent la baisse des taxes ou l'aide à la mobilité des personnes qui ne peuvent plus conduire. Le soutien au report de l'échéance de 2035 progresse avec l'âge, de 40 % chez les plus jeunes à 49 % chez les plus âgés, tandis que celui à la réduction de la place de la voiture en ville recule de 38 % à 15 %. Les plus jeunes réagissent davantage aux mesures qui peuvent transformer leurs pratiques de mobilité et leurs aînés privilégient celles qui préservent les conditions de leurs déplacements.

Enfin, les mesures proposées suscitent peu de rejet électoral. À l'exception de celle qui concerne la place de la voiture en ville, aucune ne dépasse 17 % de réponses « inciterait moins à voter », et les engagements en faveur de l'électrique ou des transports collectifs rencontrent moins d'opposition que ne le laisserait supposer l'intensité des controverses.

Graphique 42. La carte partisane des promesses automobiles (en %)

Question : « Pour chacune des propositions suivantes, indiquez si elle inciterait davantage à voter pour un candidat qui la porterait, vous inciterait moins, ou si elle serait sans effet sur votre vote. »

Réponse : part des réponses « vous inciterait davantage à voter pour ce candidat »

Base : ensemble des personnes interrogées ; proximité partisane déclarée

	Ensemble des Français	LFI et PC	PS	Écologistes	Renaissance	LR	RN	Sans préf. partisane
Baisser les taxes sur les carburants	**57**	61	62	46	45	66	70	51
Aide à la mobilité pour ceux qui ne conduisent pas ou plus	**50**	67	60	70	54	51	49	42
Repousser ou assouplir l'échéance de 2035	**45**	45	48	35	38	50	55	39
Investir dans les transports collectifs	**43**	63	53	62	52	40	37	37
Étendre les aides à l'achat d'électriques	**39**	56	52	54	49	39	37	30
Permis de conduire moins cher pour les jeunes	**34**	55	49	43	35	27	33	28
Supprimer ou suspendre les ZFE	**32**	33	31	16	25	41	41	26
Prolonger et élargir le leasing social	**31**	49	38	51	38	22	30	23
Investir dans les modes alternatifs	**30**	52	38	59	41	27	25	22
Réduire la place de la voiture dans les villes	**22**	43	29	45	27	20	18	16

© Institut Terram – novembre 2026

Deux propositions recueillent un soutien transversal, et une troisième s'en approche. La baisse des taxes sur les carburants dépasse 50 % dans cinq groupes sur sept, les sympathisants de Renaissance (45 %) et des Écologistes (46 %) étant les seuls en deçà. L'aide aux personnes qui ne peuvent pas ou plus conduire rassemble une majorité dans cinq groupes sur sept, à l'exception des proches du Rassemblement national (49 %) et des Français sans préférence partisane (42 %). Le report de l'échéance de 2035 suscite une adhésion plus modérée mais large, de 35 % chez les Écologistes à 55 % au Rassemblement national.

Les autres mesures font apparaître des clivages plus marqués. L'investissement dans les transports collectifs inciterait 63 % des proches de La France insoumise et 62 % des Écologistes à voter plus volontiers pour un candidat, contre 37 % des sympathisants du Rassemblement national, et le même écart apparaît pour les aides à l'achat de véhicules électriques (56 % contre 37 %) comme pour le leasing social (49 % à 51 % chez les proches de La France insoumise et des Écologistes, 22 % chez Les Républicains). À l'inverse, la suppression des ZFE mobilise 41 % des proches des Républicains et du Rassemblement national, contre 16 % des Écologistes, dont un tiers (33 %) déclarent qu'une telle mesure les dissuaderait de voter pour le candidat qui la défendrait.

La réduction de la place de la voiture en ville cristallise les oppositions les plus fortes. Elle inciterait 45 % des Écologistes et 43 % des proches de La France insoumise à voter plus volontiers pour un candidat, mais produirait l'effet inverse chez 40 % des sympathisants des Républicains et 38 % de ceux du Rassemblement national. C'est la proposition pour laquelle les préférences politiques se traduisent le plus nettement par des réactions électorales opposées.

Les répondants sans préférence partisane (38 % de l'échantillon), dont on a vu l'exposition au coût de la voiture, sont pourtant, pour chacune des dix propositions, moins nombreux que la moyenne à déclarer qu'elle les inciterait davantage à voter pour un candidat. Leur situation économique ne se traduit pas mécaniquement par une attente électorale. On peut souhaiter des mesures pour alléger ses dépenses sans considérer qu'une promesse sur la voiture justifierait de soutenir un candidat.

Le territoire pèse moins qu'on ne l'attendrait. La ruralité réagit un peu plus aux mesures sur le prix et sur l'échéance de 2035, l'agglomération parisienne un peu plus à celles sur les transports collectifs. Toutefois, aucune proposition ne change de camp d'un territoire à l'autre, et la suppression des ZFE mobilise autant ceux qu'elle ne concerne pas que ceux qu'elle vise.

La comparaison avec 2022 éclaire ce que pourrait être la campagne de 2027. Sur la question automobile, celle de 2022 avait opposé la promesse d'un leasing social à celle d'une TVA réduite sur l'énergie, deux réponses différentes à une même préoccupation de pouvoir d'achat. À l'approche de 2027, les débats se concentrent sur les ZFE et l'échéance de 2035, deux sujets sur lesquels les préférences partisanes sont plus tranchées.

La voiture et le vote en quatre repères

67 %

estiment que les responsables politiques nationaux parlent peu ou pas du tout de la voiture dans des territoires comme le leur

59 %

placent la baisse du prix du carburant ou de l'électricité parmi les actions les plus utiles

58 %

désignent l'État comme l'acteur qui doit agir pour préserver la possibilité de se déplacer

57 %

seraient davantage incités à voter pour un candidat qui baisserait les taxes sur les carburants

Source : Institut Terram – novembre 2026

VI. Dans dix ans, une France à deux parcs

La transition automobile avance selon des calendriers fixés à Bruxelles, à Paris et chez les constructeurs, auxquels s'ajoutent les initiatives portées par les territoires. Celui des ménages est souvent bien différent. Il dépend de la voiture qu'ils possèdent et de leurs moyens pour la remplacer. À l'horizon de dix ans, alors que se profile l'échéance de 2035 pour les ventes de voitures thermiques neuves, ces temporalités pourraient entrer en contradiction. La manière dont les Français envisagent leurs déplacements futurs, les inquiétudes qu'ils expriment et les changements auxquels ils seraient prêts permettent de mesurer la distance entre les ambitions de la transition automobile et les possibilités concrètes de ceux qui devront la vivre.

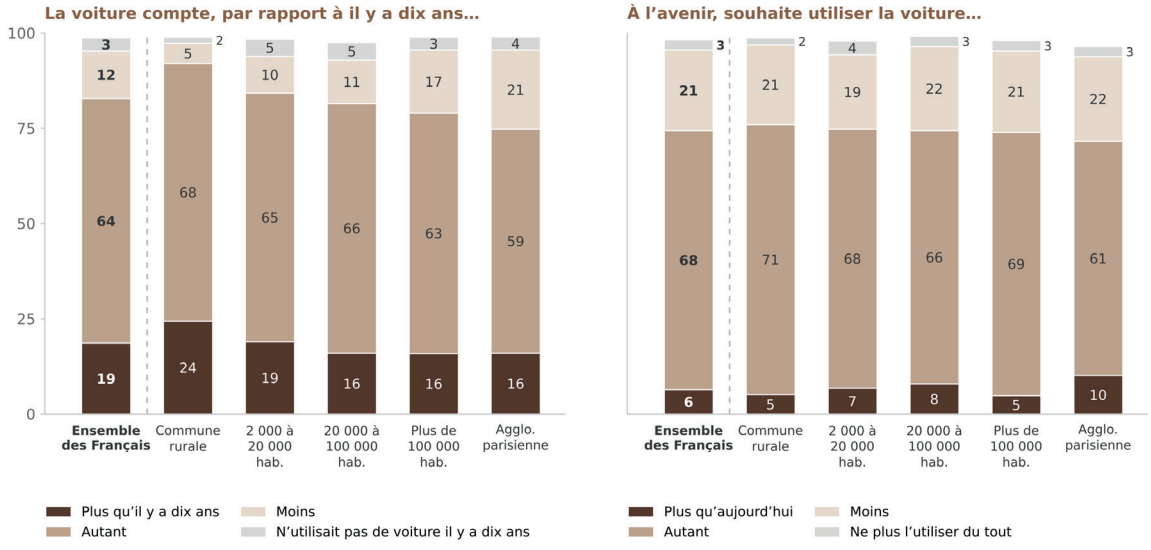
1. Une centralité qui ne bougera pas

Interrogés sur la place de la voiture dans leur vie par rapport à il y a dix ans, les conducteurs répondent qu'elle compte « autant qu'avant » (64 %) ou « plus qu'avant » (19 %), et 12 % seulement « moins qu'avant ». Pour les années à venir, plus des deux tiers (68 %) souhaitent l'utiliser « autant qu'aujourd'hui », un sur cinq (21 %) « moins », 6 % « plus » et 3 % « ne plus l'utiliser du tout ».

Graphique 43. La place de la voiture, hier et demain (en %)

Question : « Par rapport à il y a dix ans, diriez-vous que la voiture compte dans votre vie… » puis « Et à l'avenir, souhaiteriez-vous utiliser la voiture… »

Base : personnes ayant le permis et conduisant



© Institut Terram – novembre 2026

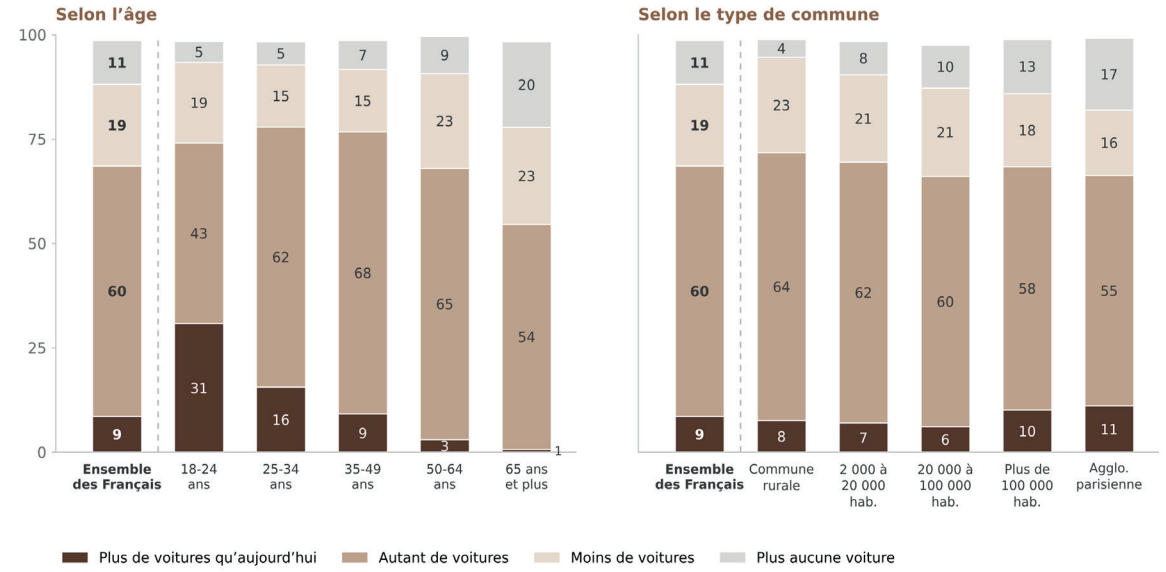
Pour l'avenir, les réponses se ressemblent partout : une forte majorité de ruraux (71 %), d'habitants des grandes villes (69 %) et de Franciliens (61 %) veulent utiliser la voiture autant qu'aujourd'hui. La proportion de ceux qui veulent l'utiliser moins est la même partout, autour d'un conducteur sur cinq. Ce désir ne dépend ni du lieu, ni de l'âge, ni du revenu, ni du poids de la dépense.

L'équipement prévu confirme cette stabilité. Dans dix ans, six Français sur dix (60 %) pensent que leur foyer aura « autant de voitures » qu'aujourd'hui, 9 % « plus de voitures », 19 % « moins de voitures », et un sur dix (11 %) « plus aucune voiture ».

Graphique 44. Le nombre de voitures du foyer dans dix ans (en %)

Question : « Dans dix ans, vous pensez que votre foyer aura… »

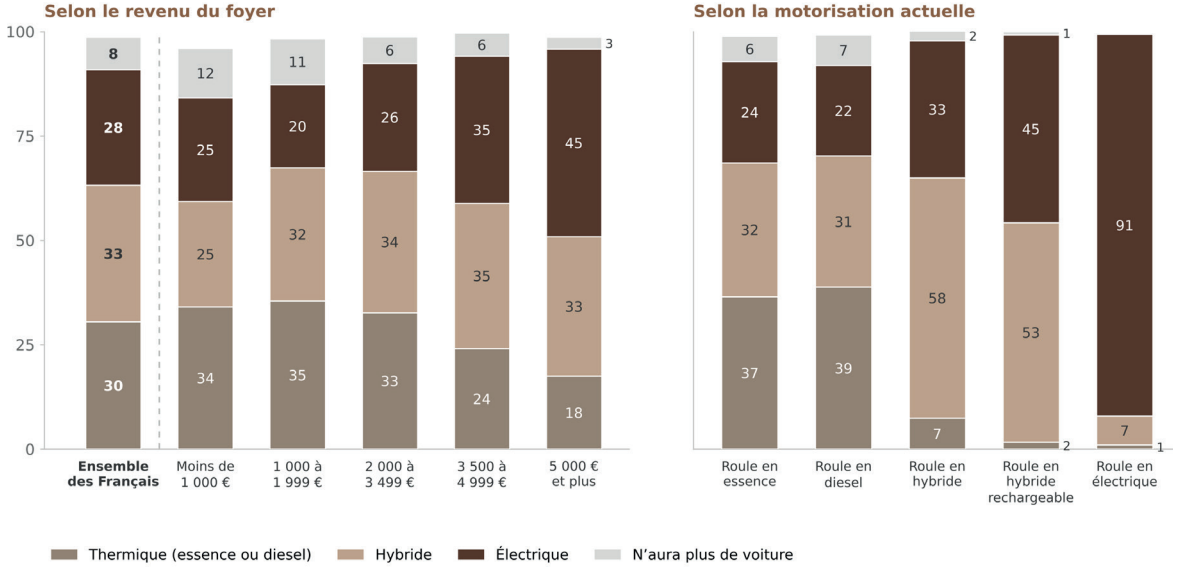
Base : ensemble des personnes interrogées



© Institut Terram – novembre 2026

La courbe par âge est celle d'un cycle de vie : les 18-24 ans prévoient plus de voitures (31 %) quand les 65 ans et plus en prévoient moins (23 %), voire plus du tout (20 %). La démotorisation attendue dans dix ans est d'abord celle du vieillissement, et accessoirement celle de la ville : 17 % des Franciliens et 13 % des habitants des grandes villes pensent n'avoir plus aucune voiture, contre 4 % des ruraux. La part de ceux qui en prévoient moins varie peu, de 23 % en commune rurale à 16 % dans l'agglomération parisienne. Au total, 95 % des foyers ruraux, 86 % des foyers des grandes villes et 82 % des foyers franciliens pensent posséder au moins une voiture dans une décennie. Ces chiffres décrivent un parc qui change de mains, les jeunes s'équipant pendant que les plus âgés se déséquipent, et qui change de motorisation, plutôt qu'un parc qui recule. Interrogés sur leur voiture principale dans dix ans, plus de six Français sur dix (61 %) la voient « hybride » (33 %) ou « électrique » (28 %), encore « thermique » pour trois sur dix (30 %), et 8 % pensent qu'ils « n'auront plus de voiture ».

Graphique 45. Une France à deux parcs : la transition vue depuis le garage de chacun (en %)
Question : « Et dans dix ans, pensez-vous que votre voiture principale sera… »
Base : personnes dont le foyer dispose d'une voiture ou qui comptent en avoir une



© Institut Terram – novembre 2026

Ce que l'on conduit aujourd'hui annonce ce que l'on prévoit : neuf conducteurs d'électrique sur dix (91 %) s'y voient encore, les conducteurs d'hybride comptent y rester (58 %) ou passer à l'électrique (33 %), tandis que les conducteurs d'essence et de diesel se partagent presque en trois tiers entre le thermique (37 %), l'hybride (32 %) et l'électrique (23 %), 7 % n'ayant plus de voiture. La France de 2035 telle que la voient les Français est donc une France à deux parcs, où 30 % des ménages, et davantage parmi les plus modestes, pensent encore rouler en thermique l'année où la vente de ces voitures neuves doit cesser. François, 42 ans, a déjà son calendrier : « Je garde les voitures très longtemps. Il suffira juste d'en acheter une en 2034 et, finalement, la limite sera peut-être plus 2045 pour moi que 2035. »

2. Plus chère pour tous, remplaçable pour quelques-uns

Sept évolutions ont été soumises aux Français, en leur demandant si chacune leur paraît « certaine », « probable », « peu probable » ou « improbable » d'ici dix ans. Une certitude est partagée : se déplacer en voiture coûtera nettement plus cher, pour 83 % des Français, dans tous les territoires, à tous les âges et à tous les revenus. Un tiers (33 %) des répondants en est certain. Cette anticipation donne à la hausse de 2026 le sens d'un début plutôt que d'un accident. Une seconde anticipation partagée est plus sombre : plus d'un Français sur deux (55 %) pense que des personnes de son entourage devront renoncer à la voiture faute de moyens, dans la même proportion quel que soit le type de commune. Au-delà du prix, les Français anticipent des exclusions. Tracy, 33 ans, sans emploi dans le Nord, décrit son scénario catastrophe : « Que les prix flambent et que seuls ceux qui gagnent beaucoup puissent continuer de se déplacer. »

Graphique 46. Plus chère pour tous, remplaçable là où elle l'est déjà (en %)

Question : « Pour chacune des évolutions suivantes, diriez-vous qu'elle est certaine, probable, peu probable ou improbable d'ici dix ans ? »

Réponse : réponses « certaine » et « probable » additionnées

Base : ensemble des personnes interrogées

	Ensemble des Français	Commune rurale	2 000 à 20 000 hab.	20 000 à 100 000 hab.	Plus de 100 000 hab.	Agglomération parisienne
Se déplacer en voiture coûtera nettement plus cher	**83**	85	84	82	82	86
Votre territoire sera bien équipé en bornes de recharge	**66**	54	65	67	71	71
Votre territoire offrira de meilleures alternatives à la voiture (vélo, covoiturage, navettes)	**57**	40	50	60	66	66
Des personnes de votre entourage devront renoncer à la voiture faute de moyens	**55**	54	56	57	54	55
Votre territoire sera mieux desservi en transports collectifs	**52**	36	40	48	64	70
Des navettes autonomes ou des robotaxis circuleront dans votre territoire	**39**	26	31	41	47	53
Vous devrez déménager ou changer d'emploi à cause des contraintes de mobilité	**35**	40	31	35	34	32

© Institut Terram – novembre 2026

Les quatre évolutions qui concernent l'offre de mobilité révèlent des écarts majeurs entre les territoires. Une amélioration de la desserte en transports collectifs est jugée probable par 70 % des habitants de l'agglomération parisienne et 64 % de ceux des villes de plus de 100 000 habitants, soit près du double des ruraux (36 %). Les proportions sont respectivement de 66 %, 66 % et 40 % pour le développement des alternatives à la voiture (vélo, covoiturage, navettes), de 71 %, 71 % et 54 % pour les bornes de recharge, et de 53 %, 47 % et 26 % pour l'arrivée de navettes autonomes ou de robotaxis. À chaque fois, les attentes diminuent à mesure que la taille des communes décroît. Les Français envisagent une voiture plus chère partout et des alternatives qui se développeraient surtout là où elles sont déjà les plus présentes. Hélène, 34 ans, architecte à Paris, est de ceux pour qui la voiture est remplaçable : « Je pourrais en louer une ponctuellement pour les escapades, ou prendre un taxi ou un VTC pour les petits déplacements imprévus. »

Une dernière perspective donne à ces anticipations une portée plus concrète encore. Plus d'un tiers des Français (35 %) juge certain ou probable qu'il devra déménager ou changer d'emploi en raison de contraintes de mobilité. Cette proportion atteint 40 % dans les communes rurales, 59 % chez les 18-24 ans et 50 % parmi ceux qui supportent très difficilement le coût de leur voiture. Pour une part importante de la population, les difficultés de déplacement pourraient ainsi finir par déterminer des choix aussi fondamentaux que le lieu de résidence ou l'activité professionnelle.

3. L'inquiétude épouse la carte de la dépendance

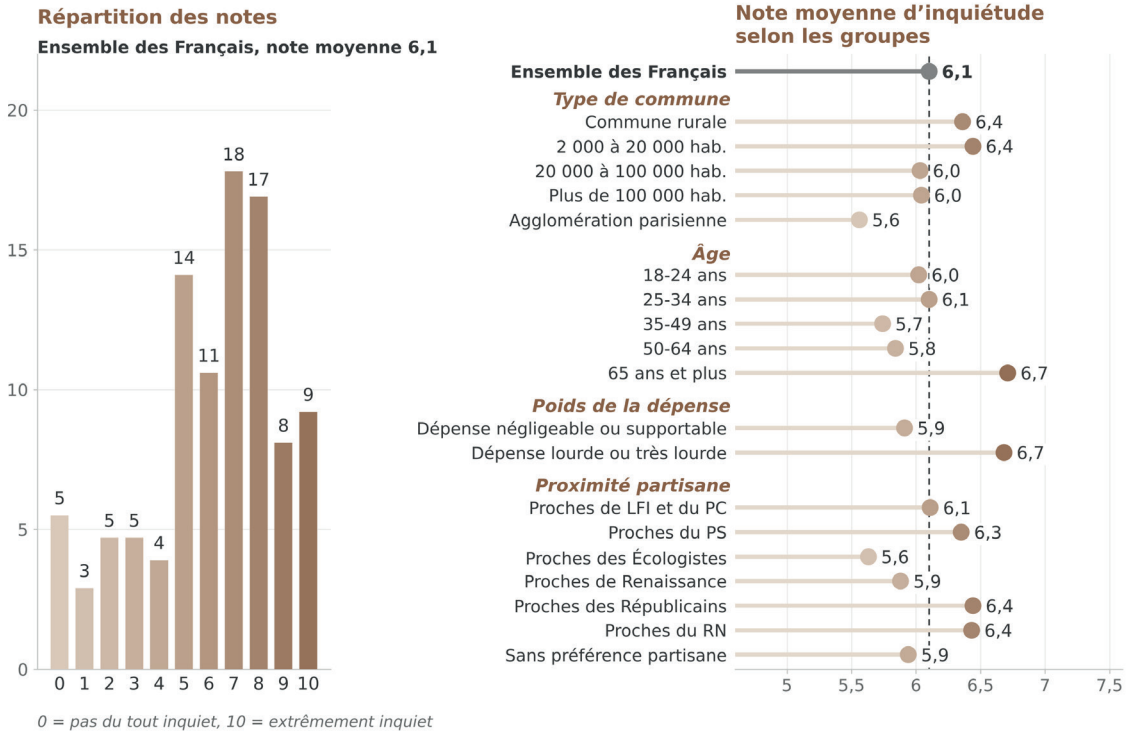
Sur une échelle de 0 à 10, les Français situent à 6,1 en moyenne leur inquiétude pour leur capacité à se déplacer dans dix ans. Un sur deux (52 %) se donne 7 ou plus, 17 % se donnent 9 ou 10. Ceux qui se situent entre 0 et 4 sont minoritaires (22 %).

Graphique 47. Qui a peur de ne plus pouvoir se déplacer ? L'inquiétude comme miroir de la dépendance et du coût (en %)

Question : « Sur une échelle de 0 à 10, à quel point êtes-vous inquiet pour votre capacité à vous déplacer dans dix ans ? »

Réponse : notes de 0 (pas du tout inquiet) à 10 (extrêmement inquiet) ; répartition des notes pour l'ensemble des Français, puis note moyenne par groupe ; la ligne pointillée indique la moyenne de l'ensemble des Français (6,1)

Base : ensemble des personnes interrogées



© Institut Terram – novembre 2026

L'inquiétude croît avec la dépendance à la voiture. Elle atteint 6,4 sur 10 dans les communes rurales et les petites villes, contre 6,0 dans les villes moyennes et grandes et 5,6 dans l'agglomération parisienne. Le poids de la dépense accentue cette inquiétude. Elle s'élève à 6,7 chez ceux qui jugent le coût de leur voiture lourd ou très lourd, et à 7,0 chez ceux qui le trouvent très lourd. Les écarts politiques sont également sensibles, de 5,6 chez les proches des Écologistes et 5,9 chez ceux de Renaissance à 6,4 chez les sympathisants des Républicains et du Rassemblement national. Mais c'est l'âge qui creuse le plus les différences : relativement stable jusqu'à 64 ans, entre 5,7 et 6,1, l'inquiétude grimpe à 6,7 chez les 65 ans et plus, dont près des deux tiers (65 %) lui attribuent une note de 7 à 10. La perspective de ne plus pouvoir conduire rend alors plus tangible le risque de perdre son autonomie. L'inquiétude est particulièrement forte chez ceux qui ont besoin de leur voiture tout en peinant à en assumer le coût, les « dépendants et exposés ». Christian, 64 ans, retraité dans la Loire, résume cette crainte : « Le scénario catastrophe serait l'envolée des coûts et des restrictions sans aucune alternative de transport public, m'isolant chez moi et me coupant de toute vie sociale avec mes 1 600 euros de retraite. »

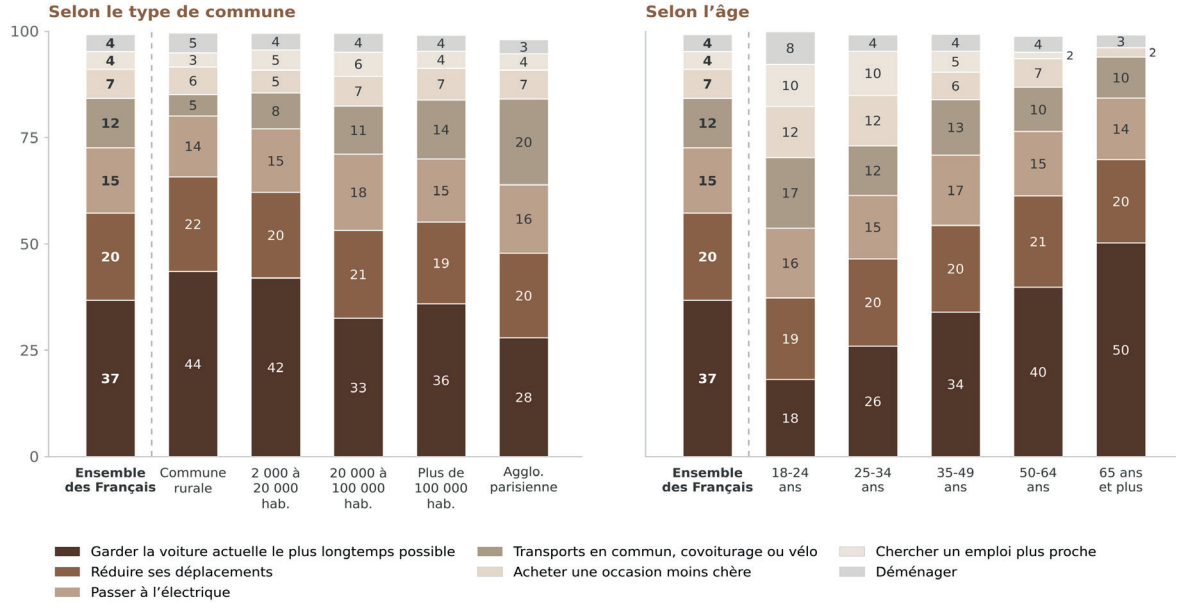
4. Garder sa voiture et rouler moins

Entre les transformations que les Français anticipent et celles qu'ils seraient prêts à engager, l'écart est important. Face à un durcissement des contraintes financières et réglementaires pesant sur les voitures thermiques, ils privilégieraient deux réactions : « garder votre voiture actuelle le plus longtemps possible » (37 %) ou « réduire vos déplacements » (20 %). « Passer à l'électrique » ne serait le premier choix que de 15 % des répondants, devant « vous tourner vers les transports en commun, le covoiturage ou le vélo » (12 %) et « acheter une voiture d'occasion moins chère » (7 %). « Chercher un emploi plus proche » (4 %) ou « déménager » (4 %) seraient des solutions encore plus marginales.

Graphique 48. Garder sa voiture et rouler moins (en %)

Question : « Si les contraintes (coût, réglementation) sur la voiture thermique (essence, diesel) se durcissaient nettement, que feriez-vous en premier ? »

Base : ensemble des personnes interrogées



© Institut Terram – novembre 2026

Ce réflexe de conservation pourrait avoir une conséquence largement sous-estimée dans le débat public. Un durcissement des contraintes pesant sur les voitures thermiques ne provoquerait pas nécessairement une accélération du passage à l'électrique. Il risquerait d'abord de favoriser le vieillissement du parc automobile, en incitant les ménages à conserver plus longtemps des véhicules qu'ils auraient autrement remplacés. Sylvain, employé de mairie en Haute-Savoie, a sa solution : « Si vraiment c'est trop pénible et que ça coûte de plus en plus cher, plutôt que de supprimer une voiture, je partagerai avec ma compagne et on aurait une voiture pour deux. Ce serait le meilleur compromis. » Jessica, 29 ans, ne veut rien changer : « Mon scénario idéal ? Que ma vie actuelle et mon organisation ne changent pas. J'avoue être dépendante de la voiture et aimer ça. »

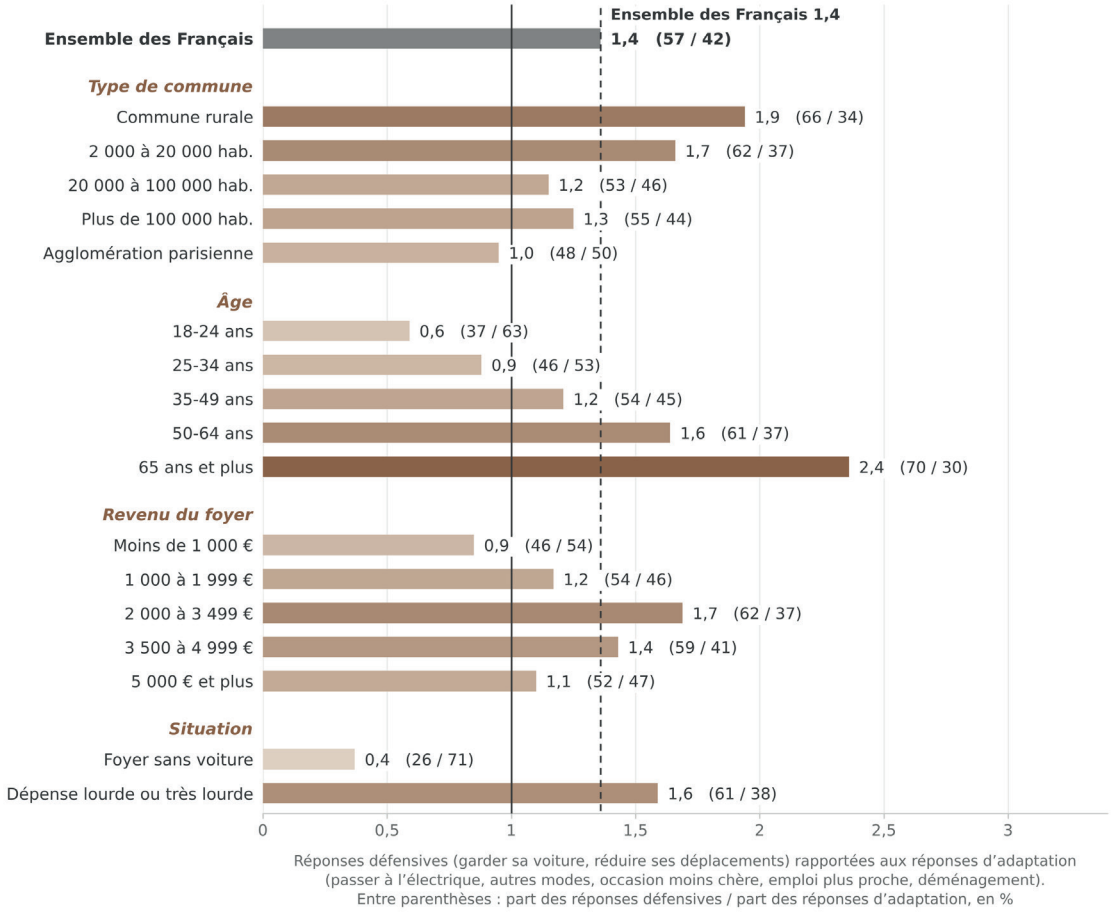
Pour lire ces réponses d'un seul regard, on peut rapporter les deux réactions défensives, garder et réduire, aux cinq réactions d'adaptation (électrique, autres modes, occasion, emploi, déménagement).

Graphique 49. Qui peut s'adapter ? Une capacité concentrée chez les jeunes, les aisés et les Franciliens

Question : « Si les contraintes (coût, réglementation) sur la voiture thermique (essence, diesel) se durcissaient nettement, que feriez-vous en premier ? »

Réponse : rapport entre la part des réponses « garder votre voiture actuelle » et « réduire vos déplacements » additionnées et la part des cinq autres réponses additionnées ; les deux parts figurent entre parenthèses. Un rapport supérieur à 1 signifie que les réponses défensives l'emportent

Base : ensemble des personnes interrogées



© Institut Terram – novembre 2026

Pour l'ensemble des Français, les réponses défensives l'emportent sur les réponses d'adaptation dans un rapport de 1,4. Ce rapport monte à 1,9 en commune rurale et à 2,4 chez les 65 ans et plus. Il tombe à 1,0 dans l'agglomération parisienne et à 0,6 chez les 18-24 ans, qui sont, avec les foyers sans voiture, les plus nombreux à répondre d'abord par l'adaptation. Le revenu dessine une courbe en cloche, 0,9 sous 1 000 euros, 1,7 entre 2 000 et 3 500 euros, 1,1 au-dessus de 5 000. Les plus modestes n'ont pas de voiture à garder et les plus aisés ont les moyens de la remplacer. La capacité d'adaptation à un durcissement est donc concentrée chez les jeunes, chez les aisés et, territorialement, dans la seule agglomération parisienne. Elle manque là où le durcissement frapperait le plus, à la campagne et après cinquante ans, dans des foyers intermédiaires qui ont une voiture à garder et pas les moyens de la remplacer.

5. Vieillissement, parc, fiscalité : ce que dix ans vont changer

Ces anticipations peuvent être confrontées à trois tendances qui semblent donner raison aux Français. La première est démographique. Les générations nées juste après la guerre atteignent 80 ans à partir de 2026. Le nombre des 75 ans et plus doit augmenter de plus de deux millions d'ici à 2035 [63]. L'arrêt de la conduite cesse d'être une affaire individuelle pour devenir un phénomène de masse, concentré dans les territoires où l'on dépend le plus de la voiture, puisque ce sont aussi ceux où les retraités sont les plus nombreux. La deuxième tendance est celle du parc. Avec un âge moyen proche de douze ans et un renouvellement de l'ordre de 4 % par an [64], même une vente entièrement électrique à partir de 2035 laisserait en 2036 un parc majoritairement thermique. Le réflexe de conservation décrit plus haut l'allongerait encore. La « France à deux parcs » que dessinent les répondants est à peu près la trajectoire arithmétique. La troisième tendance est fiscale. La taxe sur les carburants rapporte plus de 30 milliards d'euros par an à l'État et aux collectivités [65]. À mesure que l'électrique progresse, cette recette fond. Plusieurs pays ont déjà commencé à la remplacer par une taxe au kilomètre sur les voitures électriques [66]. Les 83 % de Français qui pensent que la voiture coûtera plus cher n'ont peut-être pas totalement tort. Le prix des électriques baisse et leur usage reste moins coûteux que celui d'une thermique. Cependant, l'avantage fiscal de l'électricité ne survivra pas à la fin du carburant. Un pays dont la dette publique approche 3 600 milliards d'euros, soit 119 % de son produit intérieur brut [67], ne renoncera pas à une recette de 30 milliards par an sans la remplacer.

Ces trois évolutions ont un point commun : elles pèseront d'abord sur ceux qui changent le moins vite. Les ménages qui garderont le plus longtemps leur voiture thermique, parce qu'ils n'ont pas les moyens d'en changer ou pas d'alternative, seront aussi ceux qui paieront le plus longtemps la fiscalité d'un carburant devenu minoritaire. La transition telle qu'elle est écrite raisonne sur le marché du neuf et sur le ménage urbain médian. C'est le constat d'un ouvrage collectif sorti récemment : les solutions bas carbone existent, mais elles ne vaudront que si elles sont socialement acceptées et financièrement tenables, loin du « discours normatif » et des « injonctions morales » [68]. La décennie qui vient sera celle d'un parc automobile et d'une population qui prennent de l'âge, dans des territoires où la voiture reste indispensable. Coline, 31 ans, le formule pour beaucoup : « L'objectif devrait être de donner aux gens la possibilité de choisir, plutôt que de leur imposer des contraintes qu'ils n'ont pas toujours les moyens de respecter. »

> *« La décennie qui vient sera celle d'un parc automobile et d'une population qui prennent de l'âge, dans des territoires où la voiture reste indispensable. »*

63. Voir Élisabeth Algava et Nathalie Blanpain, « 68,1 millions d'habitants en 2070 : une population un peu plus nombreuse qu'en 2021, mais plus âgée », *Insee Première*, n° 1881, 29 novembre 2021. La part des 65 ans et plus passe de 20,7 % en 2021 à 25,3 % en 2035, et le nombre des 75 ans et plus doit croître de 5,7 millions d'ici 2070.

64. Au 1er janvier 2026, sur 40 millions de voitures en circulation, l'âge moyen du parc s'établissait à 11,8 ans et, en 2025, environ 1,665 million de voitures particulières neuves ont été immatriculées, soit un renouvellement de l'ordre de 4 % par an (voir Sdes, « 40 millions de voitures… », *art. cit.*, et « Immatriculation des véhicules routiers », 4 novembre 2026).

65. 30,3 milliards d'euros de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) en 2022.

66. Islande : redevance au kilomètre sur les voitures électriques depuis 2024, étendue à l'ensemble des véhicules en 2026 en remplacement de la taxe sur les carburants ; Nouvelle-Zélande : extension des Road User Charges aux électriques le 1er avril 2024 ; Royaume-Uni : taxe au kilomètre sur les voitures électriques programmée pour avril 2028.

67. 3 595,5 milliards d'euros à la fin du deuxième trimestre 2026, soit 119 % du PIB (Insee, « À la fin du deuxième trimestre 2026, le ratio de dette publique s'établit à 119,0 % du PIB », *Informations rapides*, n° 239, 29 septembre 2026).

68. Voir Jean Coldefy (coord.), *Réussir la décarbonation des mobilités dans les territoires*, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2025.

Conclusion
2027 : le pacte automobile à renégocier

La voiture a permis aux Français de continuer à vivre partout sur le territoire, prolongeant une géographie du peuplement bien antérieure à son apparition. Il y a plusieurs décennies, un pacte tacite s'est noué autour d'elle. L'État construisait les routes, les communes ouvraient des lotissements, les constructeurs rendaient l'automobile accessible au plus grand nombre et les ménages, en connaissance de cause, achetaient une maison à vingt kilomètres de leur travail et la voiture qui allait avec.

À l'approche de l'élection présidentielle de 2027, les termes de ce pacte vacillent. Chaque camp défend, pour y faire face, une mesure qui répond aux attentes de son électorat. Les uns proposent de baisser les taxes sur les carburants, au prix de milliards d'euros pour un État déjà endetté, avec un bénéfice plus important pour ceux qui consomment le plus. D'autres souhaitent repousser l'échéance de 2035, qui doit mettre fin à la vente des voitures thermiques neuves. Certains, enfin, défendent la gratuité des transports sans répondre à leur absence dans de nombreux territoires.

Aucune de ces mesures ne résout les difficultés de ceux pour qui la voiture reste indispensable. Le prix peut modifier les habitudes là où des alternatives existent. Ailleurs, il pèse sur la vie quotidienne : des déplacements auxquels on renonce ou des réparations nécessaires que l'on reporte. Se pose alors la question de l'offre : des transports qui desservent aussi les périphéries et les territoires peu denses, connus de leurs habitants et utilisables par ceux qui ne conduisent pas ou ne conduiront plus, et des voitures moins polluantes dont le prix, notamment sur le marché de l'occasion, reste accessible aux ménages qui ne peuvent se passer de leur véhicule. Reste enfin la question du temps. En 1950, la voiture était un luxe, et c'est le marché de l'occasion qui l'a mise à la portée de tous en l'espace d'une génération. L'électrique suivra vraisemblablement le même chemin, et les aides à l'achat ou le leasing social ne feront qu'accélérer ce que la seconde main finira par faire. Cela prendra des années, pendant lesquelles les ménages conserveront leurs véhicules de plus en plus longtemps, et c'est pour ce temps intermédiaire qu'il manque une réponse. Pour la plupart des Français, la voiture est ce qui les relie à leur travail, à leurs proches et aux services, bien plus que ce qui les oppose, et la division que chacun croit voir entre urbains et ruraux n'apparaît nulle part dans leurs réponses. Tout l'enjeu est de renégocier ce pacte entre l'État, les collectivités, les constructeurs et les ménages, en l'élargissant de la voiture aux distances, aux offres et au temps, à la hauteur des ambitions environnementales comme des réalités de la vie des Français.

Bibliographie

ALGAVA (Élisabeth) et BLANPAIN (Nathalie), « 68,1 millions d'habitants en 2070 : une population un peu plus nombreuse qu'en 2021, mais plus âgée », *Insee Première*, n° 1881, 29 novembre 2021.

AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION, *Budget de l'automobiliste*, éditions annuelles jusqu'en 2020.

BARLET (Muriel), COLDEFY (Magali), COLLIN (Clémentine) et LUCAS-GABRIELLI (Véronique), « L'accessibilité potentielle localisée (APL) : une nouvelle mesure de l'accessibilité aux médecins généralistes libéraux », *Études et Résultats*, n° 795, mars 2012.

BARTHES (Roland), « La nouvelle Citroën », *Mythologies* [1957], *in Œuvres complètes*, t. 1, Paris, Seuil, 1993, p. 655.

BERLIOUX (Salomé) et ASSOULY (Félix), *Ce que vivent (vraiment) les femmes rurales*, Institut Terram-Rura, décembre 2025.

BLAVIER (Pierre), *Gilets jaunes. La révolte des budgets contraints*, Paris, PUF, 2021.

BRUTEL (Chantal) et PAGES (Jeanne), « La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances », *Insee Première*, n° 1835, 19 janvier 2021.

CENTRE DE RECHERCHES POLITIQUES DE SCIENCES PO (CEVIPOF), *Baromètre de la confiance politique*, vagues annuelles depuis 2009.

COLDEFY (Jean), *Mobilités : changer de modèle. Solutions pour des déplacements bas carbone et équitables*, Orthez, Publishroom Factory, 2022.

—, « Report modal : ce qui n'a pas marché, ce qui a marché, ce qui ne marchera jamais, ce qui pourrait marcher », lagrandeconversation.com, 17 septembre 2026.

COLDEFY (Jean), coord., *Réussir la décarbonation des mobilités dans les territoires*, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2025.

COLLECTIF D'ENQUÊTE SUR LES GILETS JAUNES, « Enquêter in situ par questionnaire sur une mobilisation. Une étude sur les gilets jaunes », *Revue française de science politique*, vol. 69, n° 5-6, 2019.

COMMISSION EUROPÉENNE, « Prendre des mesures pour un secteur automobile propre et compétitif », commission.europa.eu, 16 décembre 2025.

DELAGE (Victor) et MALÂTRE-LANSAC (Angèle), *Mobilités : la santé mentale à l'épreuve des transports*, Institut Terram, avril 2025.

DELPIROU (Aurélien), « La couleur des gilets jaunes », laviedesidees.fr, 23 novembre 2018.

DEMOLI (Yoann), « Les femmes prennent le volant », *Travail, genre et sociétés*, n° 32, novembre 2014, p. 119-140.

DEMOLI (Yoann) et LANNOY (Pierre), *Sociologie de l'automobile*, Paris, La Découverte, coll. « Repères », 2019.

DESJARDINS (Xavier) et LÉVY (Jacques), *Repenser les politiques territoriales par la justice spatiale*, Institut Terram, juin 2026.

DUPUY (Gabriel), *La Dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos, 1999.

—, *La Dépendance à l'égard de l'automobile*, Paris, La Documentation française, 2006.

EUROSTAT, « Répartition modale du transport terrestre de voyageurs (voitures particulières, autobus et autocars, trains) », base de données (ec.europa.eu).

FORUM VIES MOBILES-OBSERVATOIRE SOCIÉTÉ ET CONSOMMATION (OBSOCO), *Enquête nationale Mobilité et Modes de vie 2020* (13 201 personnes interrogées en 2019), 2020.

FOURQUET (Jérôme), *L'Archipel français. Naissance d'une nation multiple et divisée*, Paris, Seuil, 2019.

FOURQUET (Jérôme) et MANTERNACH (Sylvain), *Comprendre la géographie du vote RN en 2024*, Institut Terram, septembre 2024.

GUILLUY (Christophe), *La France périphérique. Comment on a sacrifié les classes populaires*, Paris, Flammarion, 2014.

INSEE, « À la fin du deuxième trimestre 2026, le ratio de dette publique s'établit à 119,0 % du PIB », *Informations rapides*, n° 239, 29 septembre 2026.

KAPELA (Jean-Baptiste), « Leasing social : déjà 34 000 commandes depuis juillet 2026 », journalauto.com, 23 septembre 2026.

LE BRETON (Éric), *Mobilité, la fin du rêve ?*, Rennes, Éditions Apogée, 2019.

—, *Bouger pour s'en sortir*, Paris, Armand Colin, 2005.

MACIF, « De l'achat à l'entretien : quand la voiture impose un parcours d'obstacles aux Français », septembre 2026.

MAINAUD (Thierry), « En 2017, les ménages consacrent 11 % de leur revenu disponible à la voiture », *Insee Première*, n° 1855, avril 2021 (enquête « Budget de famille » 2017).

MOREL (Benjamin), *Décentraliser : subsidiarité contre vetocratie*, Institut Terram-Laboratoire de la République, septembre 2026.

NEWMAN (Peter) et KENWORTHY (Jeffrey), *Cities and Automobile Dependence. An International Sourcebook*, Aldershot, Gower, 1989.

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (ONISR), *Bilan de l'accidentalité routière*, édition annuelle.

O'GORMAN (Hubert J.), « Pluralistic Ignorance and White Estimates of White Support for Racial Segregation », *Public Opinion Quarterly*, vol. 39, n° 3, automne 1975, p. 313-330.

ORFEUIL (Jean-Pierre), « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *SociologieS* [revue en ligne], 27 décembre 2010.

—, *Une approche laïque de la mobilité*, Paris, Descartes & Cie, 2008.

—, *Mobilités urbaines. L'âge des possibles*, Paris, Les Carnets de l'info, 2009.

PETROCIK (John R.), « Issue Ownership in Presidential Elections, with a 1980 Case Study », *American Journal of Political Science*, vol. 40, n° 3, août 1996, p. 825-850.

RIEG (Christelle) et ROUSSET (Arnaud), « Niveau de vie et pauvreté en 2024 », *Insee Première*, n° 2117, 9 juillet 2026.

ROUBAN (Luc), *Les Raisons de la défiance*, Paris, Presses de Sciences Po, 2022.

ROUGÉ (Lionel), *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain. Les « captifs » du périurbain ?*, thèse de géographie, université Toulouse-II Le Mirail, 2005.

SERVICE DES DONNÉES ET ÉTUDES STATISTIQUES (SDES), « Enquête sur la mobilité des personnes 2018-2019 », statistiques.developpement-durable.gouv.fr.

—, « 40 millions de voitures en circulation en France au 1er janvier 2026 », statistiques.developpement-durable.gouv.fr, 10 juillet 2026.

—, « Immatriculations de voitures en 2025 : le marché du neuf baisse, celui de l'occasion résiste », statistiques.developpement-durable.gouv.fr, 11 février 2026.

STOKES (Donald E.), « Spatial Models of Party Competition », *American Political Science Review*, vol. 57, n° 2, juin 1963, p. 368-377.

TABAROT (Philippe), « Rapport d'information [...] relatif aux zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) », rapport n° 738, session ordinaire de 2022-2023, Sénat, 14 juin 2023.

WIMOOV, *Baromètre des mobilités du quotidien*, 4e édition, enquête Ipsos BVA auprès de 13 400 personnes du 3 au 20 février 2026, publiée le 17 septembre 2026.

« Décret n° 2023-1214 du 20 décembre 2023 portant abaissement de l'âge minimal d'obtention de la catégorie B du permis de conduire à dix-sept ans », *Journal officiel de la République française*, 21 décembre 2023.

Nos parutions 2024-2026

































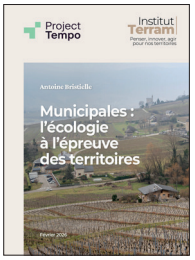






































Institut Terram | Penser, innover, agir pour nos territoires

Soutenir l'Institut Terram

Fondé en 2024, l'Institut Terram est une association loi 1901 d'intérêt général à but non lucratif. L'appui des entreprises et des particuliers joue un rôle essentiel dans le développement de ses activités.

Les contributions permettent de mener à bien la réalisation et la diffusion de recherches visant à comprendre les transformations et les dynamiques territoriales à l'œuvre. Les adhérents peuvent être associés à cette réflexion. Le soutien des donateurs permet également de rendre accessible gratuitement l'intégralité des travaux de l'institut : monographies, études de cas, cartographies, enquêtes d'opinion, podcasts. Les événements organisés partout en France sont ouverts au public. Enfin, la diversité des sources de financement garantit la liberté d'action de l'institut, exempte de toute forme de dépendance ou d'influence extérieure.

Comment nous soutenir ?

Devenir adhérent

Pour les entreprises, il est possible d'adhérer à l'Institut Terram en s'acquittant d'une cotisation annuelle. Les entreprises adhérentes peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt sur les sociétés (ou le cas échéant sur l'impôt sur le revenu) au titre de leur cotisation, à hauteur de 60 %, dans la limite de 20 000 euros, ou 0,5 % du chiffre d'affaires hors taxe si ce dernier montant est plus élevé – au-delà de ce plafond, l'excédent est reporté sur les cinq exercices suivants et ouvre droit à la réduction d'impôt dans les mêmes conditions (article 238 *bis* du Code général des impôts).

Faire un don

Pour les particuliers

Les dons des particuliers peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt sur le revenu égale à 66 % de leur montant, dans la limite de 20 % du revenu imposable – au-delà de ce plafond, l'excédent est reporté sur les cinq années suivantes et ouvre droit à la réduction d'impôt dans les mêmes conditions (article 200 du Code général des impôts).

Exemple : un don de 100 euros coûte 34 euros après réduction d'impôt.

Pour les entreprises

Les dons des personnes morales de droit privé assujetties à l'impôt sur les sociétés (ou à l'impôt sur le revenu) peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt de 60 % prise dans la limite de 20 000 euros ou 0,5 % du chiffre d'affaires hors taxe si ce dernier montant est plus élevé – au-delà de ce plafond, l'excédent est reporté sur les cinq exercices suivants et ouvre droit à la réduction d'impôt dans les mêmes conditions (article 238 *bis* du Code général des impôts).

Pour toute question relative aux modalités d'adhésion ou aux dons, contactez-nous directement :

contact@institut-terram.org

Institut Terram | Penser, innover, agir pour nos territoires

Victor Delage

La France vue du volant

Entre la « bagnole » de Georges Pompidou en 1971 et celle qu'Emmanuel Macron disait adorer en 2023, la voiture est devenue la politique d'aménagement du territoire que les citoyens se sont donnée dans un pays où il y a un peu de monde partout. Cet héritage pèse sur leur quotidien comme sur leur pouvoir d'achat, alors que le gazole dépasse 2,39 euros le litre. L'Institut Terram en mesure les conséquences, à l'heure où la voiture s'impose déjà comme un enjeu de la présidentielle de 2027.

L'enquête bouscule une idée reçue. Perçue dans le débat public comme un objet de division, la voiture est l'un des rares sujets sur lesquels les Français de tous les territoires répondent de la même façon. Urbains et ruraux en parlent dans les mêmes termes, comme d'un outil plutôt que d'une passion, et en connaissent le coût environnemental. Ce qui les distingue, c'est la possibilité de s'en passer. La dépendance diminue avec la densité sans jamais devenir minoritaire, tandis que la voiture pèse d'autant plus lourd dans le budget que les revenus sont faibles. À la rencontre de ces deux contraintes se trouvent des ménages qui ne peuvent ni renoncer à leur voiture ni l'assumer sans sacrifier d'autres dépenses.

De la première voiture, qui ouvre aux jeunes les portes de l'emploi, aux derniers trajets que l'on cherche à prolonger, l'automobile accompagne les âges de la vie et entretient les liens avec ceux qui ne conduisent pas. Peu entendus par les responsables politiques, les Français réclament d'abord une baisse du prix du carburant et attendent une réponse de l'État. Ils anticipent une hausse durable des coûts et une longue coexistence du thermique et de l'électrique. Face à de nouvelles contraintes, ils garderaient leur véhicule plutôt que de le remplacer, alors même que l'intérêt pour l'électrique est réel dans une large partie de la société.

À l'approche de 2027, chaque camp avance des mesures qui parlent à son électorat sans toujours répondre aux difficultés concrètes des automobilistes. L'accès à la voiture s'est pourtant démocratisé grâce au marché de l'occasion, et l'électrique pourrait suivre le même chemin, à condition de tenir compte du temps de renouvellement du parc et des moyens des ménages. C'est l'enjeu d'un pacte automobile à renégocier : réussir la transition environnementale sans fragiliser ceux pour qui la voiture reste indispensable.

Conçue par l'Institut Terram et administrée par OpinionWay, l'enquête associe un questionnaire en ligne auprès de 3 214 adultes, échantillon représentatif de la population française selon la méthode des quotas, et des blogs en ligne tenus par des Français de différents territoires, pour saisir la place concrète de la voiture dans leur quotidien.