

**IMAGINER
LA MOBILITÉ
DE DEMAIN**

Une situation intenable
pour 1 personne sur 3

Des nouveaux venus
vers les TC à fidéliser

Une dépendance à la
voiture qui reste forte

Quel est l'impact de la hausse du coût des carburants sur la mobilité ?

Fin février 2026, un conflit armé est déclenché au Moyen-Orient, avec comme principal effet une augmentation très forte du prix des carburants.

Suite à ce choc pétrolier majeur, la consommation de carburant en France, au mois de mai 2026, a baissé de 12 % en un an, après une chute de 11 % en avril, alors que les prix à la pompe restent au-dessus de 2 euros le litre.

Face à cette situation, accentuée par un contexte national également marqué par des enjeux de pouvoir d'achat, comment les automobilistes de véhicule thermique ont-ils adapté (ou pas) leurs mobilités du quotidien, mais aussi leurs mobilités occasionnelles ? Ont-ils déjà fait évoluer leur comportement ? Envisagent-ils de le faire ? Quelles sont les alternatives à l'usage de la voiture thermique envisagées par les citoyens concernés ? 



37 %

jugent la situation déjà
intenable.

1/3

des automobilistes de véhicule
thermique déclarent utiliser
davantage les transports en commun.

60 %

ont renoncé à certains
déplacements.

Méthodologie :

Enquête quanti réalisée fin mai 2026 auprès de 1 048 automobilistes d'un véhicule thermique, habitant en France Métropolitaine, via le panel « Toluna »

RQ : Dans la suite de cette synthèse, le terme « automobilistes » concerne uniquement les propriétaires d'un véhicule thermique.

Une baisse des kilométrages hebdomadaires tous motifs

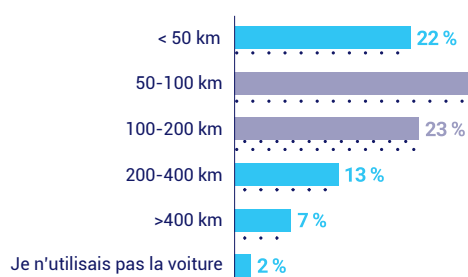
À la question « **Combien de kilomètres effectuez-vous en voiture personnelle par semaine (tous motifs confondus) ?** », en comparant la situation avant la hausse des prix à la situation actuelle (mai 2026), en moyenne, les automobilistes d'un véhicule thermique indiquent avoir réduit leurs kilomètres hebdomadaires. Le pourcentage de ceux effectuant, en moyenne, plus de 50 kilomètres par semaine tous motifs, est passé de 75 % des répondants avant la hausse des prix, à 60 %, soit une baisse de 15 points.

51 %

des automobilistes ne travaillant pas font désormais moins de 50 kilomètres par semaine vs 32 % avant la hausse des prix, soit 19 points de plus.

Avant la hausse du prix du carburant

Il y a 6 mois, avant la hausse, c'était :



Actuellement

Depuis la hausse du coût du carburant,

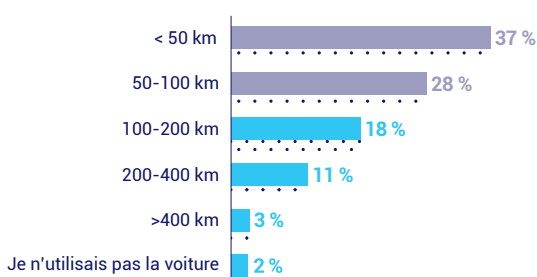
+15 pts

-4 pts

-5 pts

-2 pts

-4 pts



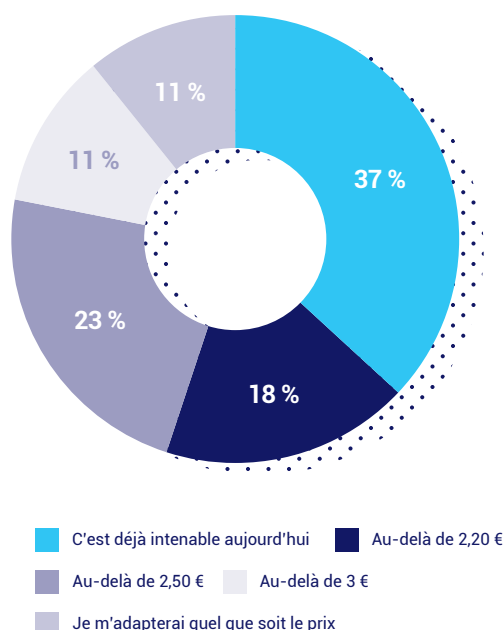
« C'est déjà insoutenable » pour

43 % des automobilistes vivant seuls.

11 % des automobilistes déclarent qu'ils s'adapteraient quel que soit le prix ; % identique où que l'on habite (urbain, périurbain ou rural).

Une situation intenable pour plus d'1 personne sur 3

À partir de quel prix au litre du carburant, les répondants estiment-ils que la situation serait intenable pour leur foyer ? Avec un prix supérieur à 2 €, c'est déjà le cas aujourd'hui pour 37 % des répondants (34 % pour ceux habitant en milieu urbain dense vs 42 % pour ceux habitant en zone rurale). Les ménages composés d'une seule personne sont aussi les plus touchés.



Une récente étude de l'**Observatoire français des conjonctures économiques** analyse le nombre de litres d'essence que nous pouvons acheter depuis 1960 par heure de travail (base du salaire horaire moyen).

- En 1960, le prix de l'essence/SP98 était à 0,15 € le litre et le salaire horaire moyen permettait d'acheter 4L.
- Au second trimestre 2026, le prix de l'essence/SP98 était à 2,09 € le litre et le salaire horaire moyen permet d'en acheter 14 L environ. Soit 3 fois plus qu'en 1960, alors que son prix a été multiplié par 14.

De même, alors qu'entre 1986 et 2026, le prix de l'essence a été multiplié par trois (de 0,72 €/L à 2,09 €/L), avec une heure de salaire moyen, nous pouvons toujours acheter environ 14L.

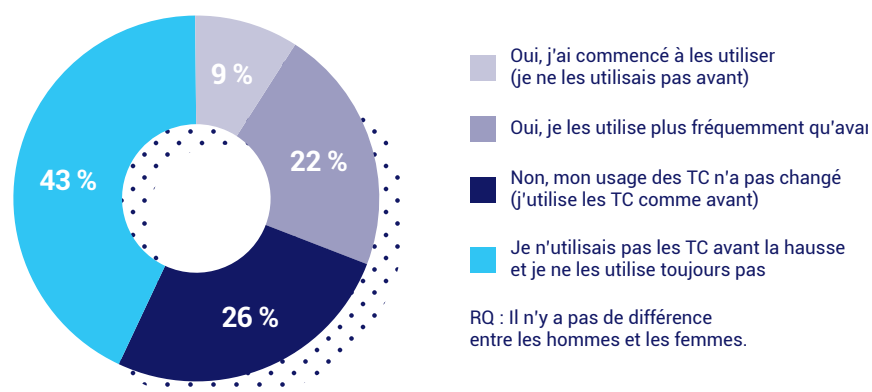
Les prix de l'essence augmentent sur le long terme, mais moins vite que les salaires. De plus, les véhicules consomment moins. Ainsi le nombre de kilomètres réalisés avec une heure de salaire a significativement augmenté (en 2018, une heure de SMIC permettait de faire 134 kilomètres en 2018, contre 30 kilomètres en 1973 - Source : Yves Crozet).

Des nouveaux venus vers les TC à fidéliser

Depuis la hausse des prix du carburant, environ 1/3 des automobilistes (thermiques) déclarent plus utiliser les TC (9 % seraient des nouveaux clients). Dans les zones urbaines denses, un automobiliste (thermique) sur deux (48 %) déclare plus utiliser les TC, dont 14 % qui seraient des nouveaux clients.

Depuis la hausse du carburant, votre usage des transports en commun (bus, tram, métro, TER, train) a-t-il évolué ?

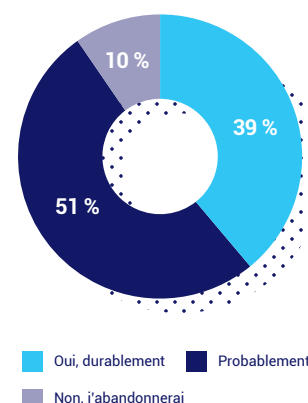
Base répondants : 1 048 répondants



Parmi les automobilistes « thermiques » habitant en zone urbaine dense,

14 % déclarent avoir commencé à utiliser les TC depuis la hausse du carburant.

Pour ceux qui ont basculé ou intensifié leur usage des TC, pensez-vous garder cet usage si le prix du carburant redescend ?



Parmi ceux qui utilisent désormais les TC, ou plus qu'avant, quatre sur dix déclarent qu'ils conserveront cette nouvelle habitude, même si le prix du carburant redescend.

➡ De même, convaincre tout ou partie des 51 % qui déclarent « probablement », est un autre enjeu pour les opérateurs.

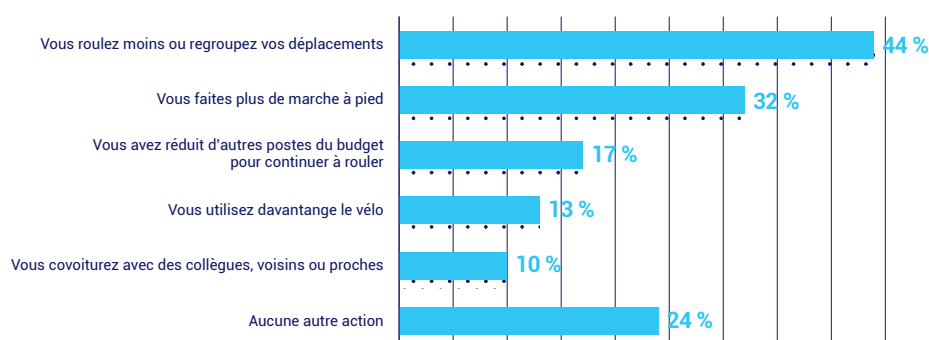
Des renoncements de mobilité

Depuis la hausse des prix du carburant, six répondants sur dix ont déjà renoncé à certains déplacements (« visites amis ou familles », « partir en vacances ou WE », « sortie loisirs »). Par exemple, concernant les sorties loisirs (cinéma, restaurant...), 39 % des habitants en zone rurale y ont renoncé vs 29 % pour les habitants de la ville-centre ou banlieue dense, d'une grande agglomération.

Les stratégies déployées pour faire face à ces prix élevés

La principale stratégie mise en place par ces automobilistes consiste à moins rouler et regrouper les déplacements (citée par 44 % d'entre eux), même si la majorité ne la cite pas (56 %). Au-delà de cette réduction des déplacements, et pour une partie, une nouvelle / plus grande utilisation des TC (cf ci-dessus), la marche à pied s'est également développée. Ainsi, deux fois plus de répondants déclarent faire plus de marche à pied, que de vélo.

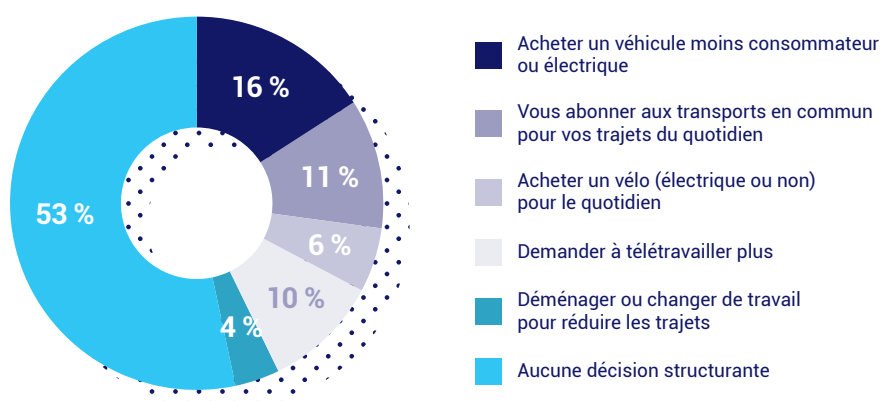
Avez-vous mis en place des/d'autres actions depuis la hausse des prix du carburant ? (plusieurs réponses possibles) Base répondants : 1 048 répondants



Et demain, quelle décision structurante envisage-t-on ?

Au moment de l'enquête (fin mai 2026), les prix du carburant étaient toujours élevés. À la question « Si le carburant reste durablement au-dessus de 2 €/L dans les douze prochains mois, quelle est la décision la plus structurante que vous envisagez ? » :

- plus d'un répondant sur deux n'a pas décidé de modification « structurante »
- Un sur dix basculerait vers les TC (11 %).



Une dépendance à la voiture qui reste forte

La voiture reste très présente car 16 % des répondants envisageraient d'acheter un véhicule plus économe ou électrique, soit autant que ceux qui basculeraient vers les TC + ceux qui achèteraient un vélo.

Des opportunités pour les acteurs des mobilités alternatives à la voiture solo

Malgré des routines automobiles, la hausse des prix du carburant, les enjeux de pouvoir d'achat, de santé et climatiques accélèrent une mutation déjà engagée vers des mobilités plus durables. Mais l'inégalité territoriale d'accès aux alternatives reste probablement le défi principal.

Les routines automobiles : un frein au report modal

Les automobilistes construisent au fil des années un capital d'expertise (itinéraires, gestion des aléas, anticipation) rendant l'usage de la voiture confortable et rassurant. Ces routines créent une forte inertie comportementale : les individus mettent moins en balance les alternatives, même existantes. D'autant que l'usage régulier des transports collectifs requiert un apprentissage avec un coût d'entrée (connaissance des trajets, des horaires, de la billetterie).

Une fenêtre d'opportunité pour les TC

Parmi les nouveaux utilisateurs des TC, 39 % affirment vouloir conserver cette habitude durablement et 51 % probablement. La hausse agit comme catalyseur d'un changement modal : un sur dix envisage un abonnement TC comme décision structurante.

Ce que les non-utilisateurs des TC attendent

- Le prix n'est pas le frein principal. C'est l'offre elle-même qui manque.
- Première attente : création d'une offre TC là où ils habitent (citée en priorité absolue par 41 % des répondants).
- Deuxième : tarif attractif (16 %).
- Troisième : fréquence renforcée (14 %).