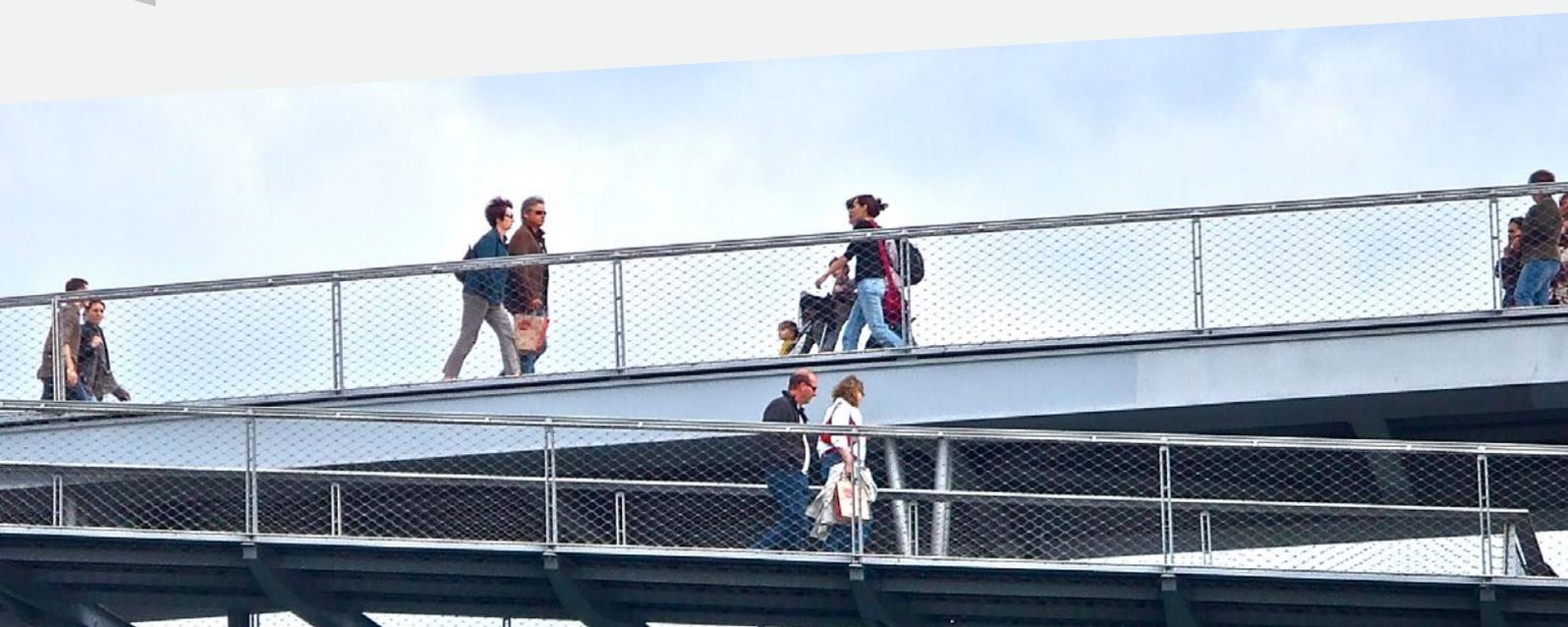


L'OBSERVATOIRE DES MOBILITÉS ÉMERGENTES

PARTAGES, MULTIMODALITÉ, REPORT MODAL, CONNEXION GÉNÉRALISÉE

VAGUE 2 2016

SYNTHÈSE PUBLIQUE



UNE PROGRESSION DE FORMES DE TRANSPORT ALTERNATIVES À L'AUTOMOBILE INDIVIDUELLE RESTREINTE AU CŒUR DES GRANDS PÔLES URBAINS

Location entre particuliers, covoiturage (de longue et de courte distance), autopartage, taxis et VTC, vélos (à assistance électrique ou non), autocars, marche à pied voire « glisse urbaine » (trottinette, solowheel, hoverboard)... mais aussi toutes leurs combinaisons. Comment se restructurent les comportements de mobilité des Français ? Les nouvelles formes de mobilité remettent-elles en question la suprématie de la voiture individuelle ?

L'ObSoCo et Chronos se sont associés pour lancer, avec le soutien de l'ADEME et de SNCF, la deuxième vague de l'Observatoire des mobilités émergentes. Cet observatoire s'appuie sur une vaste enquête réalisée auprès d'un échantillon représentatif de la population nationale âgée

de 18 à 70 ans de plus de 4000 personnes interrogées du 20 mai au 7 juin 2016. Comme la première vague conduite en 2014, cette seconde édition sonde des pratiques de mobilité des Français, objective leurs attitudes et circonscrit leurs attentes en la matière. On y observe la progression des formes émergentes de mobilité, en enrichissant le profil des populations par une variable d'agilité ... L'observatoire mesure en outre les évolutions intervenues au cours des deux dernières années. Cette note publique présente quelques résultats issus de cette enquête qui en contient bien d'autres.

Avec le soutien de

LE MARCHÉ DES MOBILITÉS ÉMERGENTES EN PLEINE EFFERVESCENCE

Alors que l'usage des formes de mobilité partagées continue de progresser, le secteur des transports organise sa petite révolution. Google, qui teste depuis plusieurs années un dispositif de covoiturage dynamique, vient d'annoncer le lancement à San Francisco de son service Carpool via l'application Waze. Zipcar, leader mondial de l'autopartage, renforce sa présence à Paris pour compléter l'offre déjà existante du service Autolib' et d'autres opérateurs. Uber, dont les services bénéficient de la publicité gratuite offerte par le conflit largement médiatisé avec les taxis, annonce son partenariat avec Volvo pour développer ses propres voitures autonomes. Après Google et Apple qui ont depuis plusieurs années démontré leur volonté de profiter de cette brèche ouverte pour intégrer le secteur de l'automobile, les constructeurs suivent le mouvement en multipliant les annonces de projets de véhicules autonomes. Parallèlement, la MAIF et PSA investissent 5 millions d'euros dans la start-up de location entre particuliers TravelerCar, qui propose aux particuliers de louer leur voiture au lieu de payer le parking aux aéroports.

Alors que les rues des grandes villes françaises voient se multiplier trottinettes, hoverboards et autres solowheels, à Paris, Vélib', en dépassant le cap de 300 000 abonnés durant l'été 2016, bat un nouveau record et devient officiellement le plus grand système de vélos en libre-service du monde. Le marché de l'autocar pour les trajets de longue distance, ouvert à la concurrence à l'été 2015, opère déjà un mouvement de concentration avec le rapprochement de OuiBus et de Starshipper ... Les alternatives à la voiture particulière et aux formes traditionnelles de transports collectifs se développent en France comme dans le reste du monde et semblent séduire une part croissante de la population.

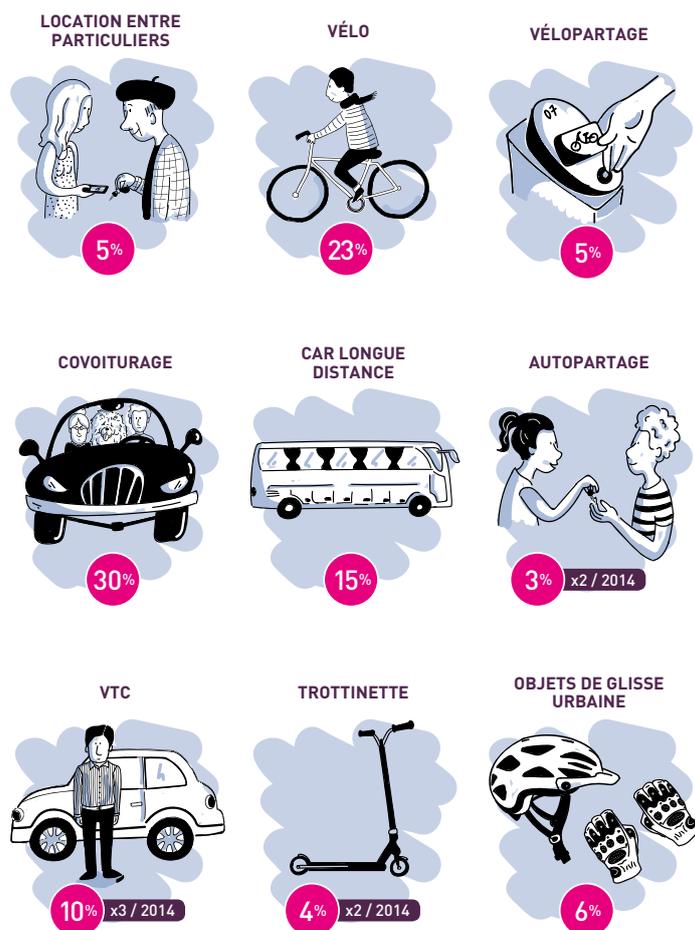
Derrière ces initiatives largement médiatisées poussant à envisager, parfois de manière prématurée, le déclin inévitable du marché des véhicules personnels, se cache toutefois une réalité plus nuancée et une distribution territoriale très inégale de l'usage de ces nouvelles formes de mobilité.

UNE CONSOLIDATION DES PRATIQUES DE MOBILITÉS ÉMERGENTES

Alors que les offres se multiplient, les pratiques de mobilités émergentes que nous étudions dans la vague précédente de cet observatoire se consolide. Le covoiturage, avec une pénétration de 30%, reste la forme de mobilité émergente la plus répandue et semble avoir atteint une phase de maturité : le pourcentage de pratiquants ne s'est pas significativement accru en deux ans. L'usage de la location de véhicules entre particuliers est stable, utilisé par 5% des Français. La pratique du vélo dans les déplacements du quotidien (23%), ainsi que celle du vélo en libre-service (5%), sont également stables.

A l'inverse, le recours aux VTC, qui n'affichait qu'une pénétration de 3% il y a deux ans, a connu ces deux dernières années une croissance rapide (+7 points, 10% de pénétration dans l'ensemble de l'échantillon). L'autopartage, encore restreint par la lenteur du développement de l'offre (qui réclame de lourds investissements), affiche moins de 3% de pénétration, un chiffre qui traduirait malgré tout une multiplication par deux du nombre d'utilisateurs en deux ans. On observe également une progression de l'usage de la trottinette (4%, soit 2 points de plus que les chiffres enregistrés en 2014).

LES PRATIQUES DE MOBILITÉ ÉMERGENTES SE CONSOLIDENT DEPUIS 2014



Part des Français ayant eu recours au moins une fois au cours des 12 derniers mois aux pratiques de mobilité émergentes

Source : L'ObSoCo, Chronos / SNCF, ADEME, 2016

UN DÉVELOPPEMENT INÉGAL SUR LE TERRITOIRE NATIONAL

Si l'usage des offres émergentes visant la mobilité de longue distance (car longue distance, covoiturage via des plateformes et applis numériques) semble se diffuser de manière relativement équilibrée dans l'ensemble du territoire, les offres ciblant la mobilité du quotidien restent concentrées dans le cœur des grandes aires urbaines et ne sont que très peu présentes, voire inexistantes, dans les zones moins denses du territoire, les petites communes comme dans les couronnes des grands pôles urbains.

La diffusion des VTC constitue probablement la meilleure illustration de la distribution très inégale de l'usage des offres dans les différentes couches du territoire. Testées par 4% des habitants du rural, par 7% des résidents des communes de 2000 à 20000 habitants et par 5% des résidents des communes de 20 000 à 100 000 habitants, les VTC sont utilisés par 11% des habitants des agglomérations de plus de 100 000 habitants, 30% des individus résidant au sein de l'agglomération parisienne et 42% à Paris intramuros (soit un rapport de 1 à 10 entre les différentes couches du territoire).

UN REBOND DE L'AUTOMOBILE DANS LES PRATIQUES DE MOBILITÉ DES FRANÇAIS

L'essor de ces nouvelles formes de mobilité ne semble pas remettre en cause la suprématie de la voiture individuelle. Non seulement le taux d'équipement en véhicules personnels ne recule pas, mais on observe un rebond de l'usage de l'automobile dans les pratiques de mobilité du quotidien (25% des individus interrogés déclarant un accroissement de leur usage du véhicule personnel quand seulement 14% affirment en avoir réduit l'usage). Ce rebond s'observe sur l'ensemble du territoire, excepté dans le cœur des grandes métropoles, où son recul se poursuit. Si les politiques volontaristes visant à dépasser le strict usage du véhicule individuel sont un succès dans le cœur des grandes aires urbaines, elles échouent dans le reste du territoire où même les transports collectifs dans leur forme traditionnelle reculent au profit de l'usage des véhicules personnels.

Malgré le développement des formes de mobilité partagées, les Français restent très attachés à la propriété de leur véhicule. La possession est encore la formule idéale pour près de trois Français sur quatre (71%). La location de longue durée (de type leasing) attire 8% des répondants. Le recours à l'automobile au coup par coup (autopartage, covoiturage, taxi, VTC...) 6%. Seuls 10% des individus interrogés se positionnent en faveur d'un abandon total de la voiture.

LA FORMULE IDÉALE POUR LES FRANÇAIS C'EST :



Malgré le développement d'usages alternatifs des véhicules, l'attachement des Français à la propriété automobile reste fort.

Interrogés sur l'importance qu'ils accordent au véhicule automobile, 54% des répondants le décrivent comme « un élément incontournable de leur mode de vie ». 35% évoquent un aspect fonctionnel « très pratique » sans plus. Seulement 6% y voient plutôt une forme de mobilité qu'ils préfèrent éviter et 5% un mode de transport nuisible qu'ils souhaiteraient voir disparaître. Si la critique de l'automobile est bien présente au sein de la population, elle ne concerne qu'environ 10% des individus interrogés. Contrairement à ce que l'on pourrait imaginer intuitivement, cette critique n'est pas significativement plus répandue chez les jeunes. Le pourcentage d'individus décrivant la voiture comme « un élément incontournable de leur mode de vie » atteint même un pic entre 25 et 34 ans – pic que l'on retrouve au sein de la même tranche d'âge quand on observe le pourcentage d'individus se positionnant en faveur de la propriété automobile.

UNE OPINION PARTAGÉE FACE AU DÉVELOPPEMENT DES VÉHICULES AUTONOMES

Le sujet des voitures autonomes, qui pourrait bien redonner un nouveau souffle au secteur de l'automobile, divise l'opinion. Si 60% des Français sont favorables à leur développement (dont 11% qui voient leur arrivée comme « une très bonne chose »), 40% tendent à l'inverse à s'en inquiéter (dont 13% qui la considèrent comme « une très mauvaise chose »).

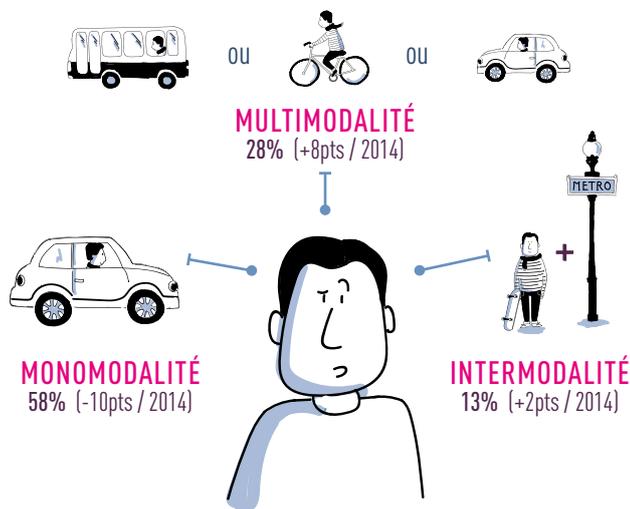
Qu'ils soient pour ou contre le développement des voitures autonomes, ce sont les questions de sécurité qui constituent la principale préoccupation des Français. Alors que les individus qui voient d'un œil favorable leur arrivée sur le marché évoquent la réduction drastique des accidents de la route que celle-ci pourrait engendrer (37%), les individus opposés à leur développement craignent, eux, les dysfonctionnements et les risques de piratage, voire de détournement des véhicules (41%). Le développement et la banalisation de l'usage des véhicules autonomes dépendra donc largement de la capacité des acteurs du marché à rassurer les usagers quant à leur fiabilité et leur capacité à proposer une alternative plus sûre que la conduite manuelle des véhicules.

Au-delà des questions d'opinion, les Français se sentent-ils d'ores et déjà prêts à utiliser eux-mêmes un véhicule autonome ? Les réponses sont très partagées. A la question « vous-même, seriez-vous prêt à utiliser une voiture autonome ? », 51% des individus interrogés répondent « oui », mais seuls 12% n'expriment aucune réserve. L'autre moitié de l'échantillon répond « non », dont un quart qui semble déterminé à ne jamais utiliser de véhicule autonome (« non, certainement pas »).

UNE AUGMENTATION DES PRATIQUES MULTIMODALES ET INTERMODALES

Alors que les solutions de mobilité se multiplient, la propension à faire varier son mode de transport, voire à combiner les différents modes

lors d'un même déplacement, progresse. A nouveau, on observe une véritable dichotomie entre les grandes aires urbaines dans lesquelles multi et intermodalité sont devenues la norme, et les zones moins denses du territoire au sein desquelles la mobilité reste centrée autour d'un seul et unique mode de transport.



Une progression de la multi et de l'intermodalité dans les déplacements du quotidien.

L'USAGE DES OUTILS NUMÉRIQUES LIÉS À LA MOBILITÉ PROGRESSE

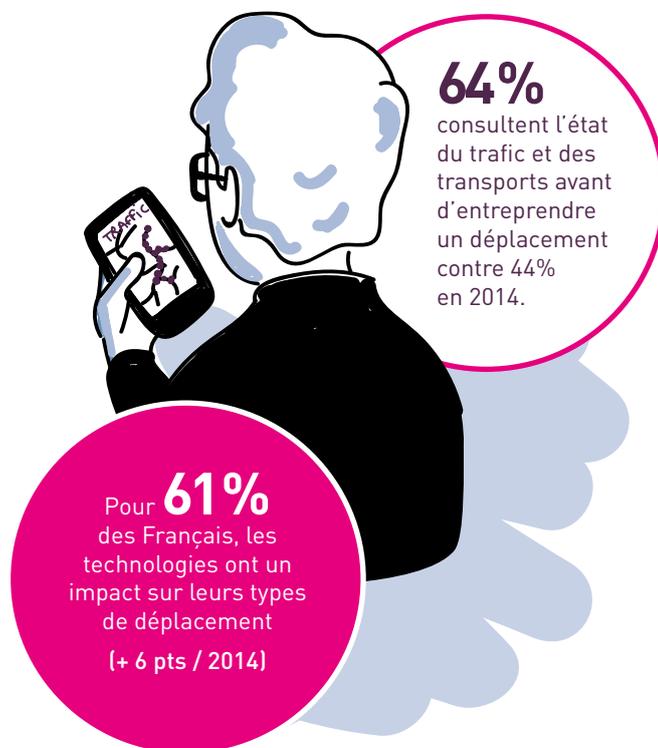
Si les technologies numériques offrent incontestablement une meilleure maîtrise de leur mobilité à leurs utilisateurs, l'impact que celles-ci peuvent avoir sur le volume des déplacements n'est pas toujours aisément mesurable. En facilitant l'accès à l'offre et en réduisant les incertitudes liées aux conditions de transport, les TIC permettent de se déplacer plus facilement et donc d'accroître le volume de déplacements. Parallèlement, à travers le développement du e-commerce ou du travail à distance par exemple, elles facilitent la circulation de l'information et rendent donc parfois facultatifs une partie des déplacements du quotidien.

Les données présentées dans ce document sont issues d'une enquête réalisée en ligne par ResponDi du 20 mai au 7 juin 2016, auprès d'un échantillon de 4000 personnes, représentatif de la population française de 18 à 70 ans. La taille importante de l'échantillon permet d'approcher avec une certaine précision statistique des pratiques qui ne touchent qu'une faible fraction des consommateurs.

Les résultats détaillés de l'enquête et les analyses qui les accompagnent sont présentés dans le rapport **L'Observatoire des Mobilités Emergentes**, vague 2, septembre 2016, de plus de 240 pages. Sous la direction de Philippe Moati et Bruno Marzloff. Les résultats peuvent être exploités à l'échelle de territoires spécifiques.

LES + DE LA DEUXIÈME VAGUE

- + **Approfondissement de l'étude de nouvelles problématiques actuelles dans le secteur de la mobilité :**
 - De l'usage de l'autocar (en développement rapide depuis l'ouverture du marché permise par la loi Macron en 2015)
 - De l'usage des technologies numériques en amont et pendant le trajet, pour prévoir, adapter ou éviter un trajet
 - De l'évolution du rapport à l'automobile
 - Du report modal induit par les nouvelles formes de mobilités
 - De la multimodalité et l'intermodalité dans les déplacements du quotidien
 - Des perceptions et projections sur le véhicule autonome et ses usages
- + **Focus sur l'évolution des pratiques de mobilité depuis la première vague de 2014**
- + **Étude des variations dans la satisfaction, les motivations et les freins à l'usage des pratiques de mobilité émergentes**



POUR EN SAVOIR PLUS :

Véronique Varlin - v.varlin@lobsoco.com - 09 81 04 57 85

Léa Marzloff - lea.marzloff@groupechronos.org - 06 80 46 27 02