

FOCUS

L'Observatoire des mobilités émergentes Partages et mobilité intégrée... Les nouveaux comportements et arbitrages des Français en matière de mobilité

Alors que la part de la population urbaine ne cesse de croître, les grandes villes peinent à gérer la demande de mobilité qui croît au moins autant. La saturation des réseaux se combine aux tensions sur le pouvoir d'achat et au développement rapide des TIC pour faire évoluer rapidement les usages. L'essor des mobilités en partage, inscrites dans la dynamique de la consommation collaborative interroge le modèle de déplacement basé sur l'usage quasi-exclusif de la voiture individuelle au profit de logiques servicielles et d'une mobilisation intégrée des nouveaux modes.

Une fracture est perceptible entre le cœur des grandes métropoles, engagées dans une redéfinition rapide de leur modèle, et le reste du pays où, pour l'heure, rien ne semble remettre en cause la suprématie de la voiture individuelle.

La circulation automobile en France baisse depuis 2005 – ce pour la première fois depuis le choc pétrolier de 1973¹ –, et le parc automobile se stabilise. Trop envahissante, contraignante, coûteuse, polluante, l'image de la voiture tend manifestement à se dégrader dans l'ensemble des pays occidentaux. La posture des jeunes est le symptôme le plus frappant de cette désaffection². L'âge moyen de l'achat de la première voiture neuve atteint 51 ans. La distance parcourue en moyenne par an par ménage recule depuis 1995 (passant d'environ 14 000 km en 1995 à moins de 12 000 en 2010). Ces indicateurs et d'autres témoignent d'une **remise en cause de l'automobile dans l'imaginaire collec-**

tif comme dans les pratiques de mobilité quotidiennes. Peut-on, comme Libération l'a fait, parler de « la fin du mythe », de « changement d'ère » ?

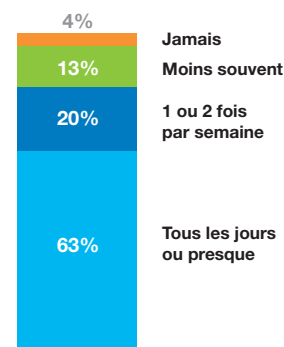
Résultantes de la contrainte budgétaire, de la congestion des réseaux de transport, des injonctions environnementales, les pratiques de mobilité se transforment. Les usagers se saisissent du numérique pour les orienter. L'émergence confirmée du covoiturage, de la location entre particuliers, de l'autopartage, des VTC, pointent la part du service dans la voiture qui s'adosse aux partages. Comme dans d'autres domaines, une logique d'usage prévaut sur celle de propriété. Cela confirme-t-il le détachement des Français à l'égard de l'automobile ? Assisté-t-on au renouvellement généralisé du modèle de mobilité ?

L'ObSoCo et Chronos se sont associés pour lancer (avec le soutien de l'ADEME, de PSA et de la SNCF) L'Observatoire des mobilités émergentes, à partir d'une vaste enquête auprès d'un échantillon représentatif de la population nationale de plus de 4000 personnes. Ce premier Observatoire fait le point sur les pratiques de mobilité des Français, prend la mesure de leurs attitudes et de leurs attentes en la matière et estime le degré de diffusion des formes de mobilité partagées, en précisant le profil des populations les plus concernées... Cette note présente quelques résultats issus de cette enquête.

L'automobile reste très dominante dans la gestion de la mobilité

Malgré la progression de l'usage des transports collectifs urbains, qui continue de s'accroître, notamment en province³ et des

« Au cours des 12 derniers mois, merci d'indiquer à quelle fréquence vous avez utilisé une automobile (quel que soit le motif de déplacement). »



Source : L'ObSoCo, Chronos, 2014 ©

alternatives, **le poids de l'automobile dans les pratiques de mobilité quotidiennes reste massif.** 96% des Français affirment l'utiliser lors de leurs déplacements (conducteurs et passagers confondus) – 83% déclarent y avoir recours plus d'une fois par semaine. En dépit du développement des offres automobiles en partage, la voiture personnelle représente encore 93% des kilomètres parcourus dans l'année. Ce qui signifie que 7% relèvent d'autres formes. C'est le début de quelque chose de nouveau.

L'abandon de la voiture : un processus lent

L'usage de l'automobile lors des trajets quotidiens en semaine est globalement stable. Si 21% des Français déclarent avoir diminué leur usage de l'automobile ces dernières années, une part strictement égale affirme l'utiliser plus souvent. Pour les 58% restants, le recours à l'automobile est constant. Le solde d'usage est donc globalement nul. Une observation plus fine des données montre en réalité un accroissement net de

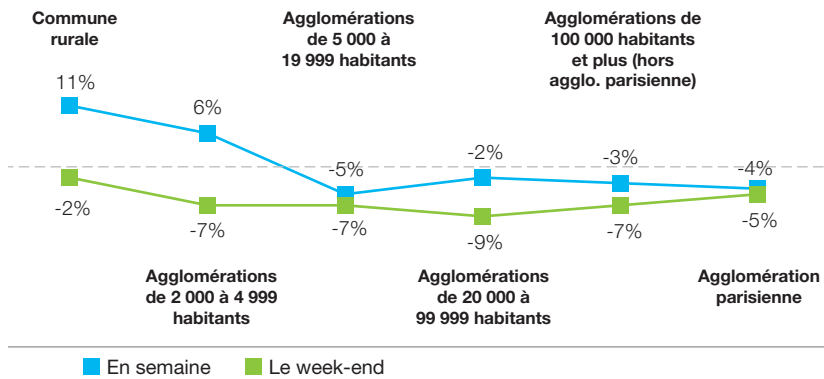
¹ Source : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Cerutu).

² Voir notamment l'étude Allianz Risk Pulse, *The future of individual mobility*.

³ Source : *Les comptes des transports en 2013*, Commissariat général au développement durable – service de l'observation et des statistiques

Solde de l'usage de l'automobile en fonction de la taille de l'agglomération de résidence

% d'individus ayant accru leur usage de l'automobile - % d'individus l'ayant diminué



Source : L'ObSoCo, Chronos, 2014 ©

l'usage de l'automobile pendant la semaine dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants et une légère diminution dans le reste de la France, en particulier dans les grandes agglomérations. Plus marquant encore, les actifs, toutes catégories socio-professionnelles confondues, sont plus nombreux à avoir accru leur usage de l'automobile qu'à l'avoir diminué. Une grande partie de la diminution du trafic automobile la semaine au niveau national serait en fait imputable aux inactifs (passage à la retraite) et aux chômeurs. En revanche, le recours à l'automobile tend à diminuer le week-end sur l'ensemble du territoire.

Le processus d'abandon de l'automobile (quand il est envisagé) est lent et progressif. Il traverse plusieurs stades (test des formules de location, de l'autopartage, recours au covoiturage, abandon de la seconde voiture...). Il est généralement motivé par une évolution de la nature des déplacements à effectuer et par des considérations financières, plus que par la découverte des formes de mobilité partagées. Parmi les individus ayant réduit leur usage de l'automobile au cours des dernières années (21% de l'échantillon total), seuls 3% évoquent les offres d'automobile

en partage comme l'une de raisons à cette évolution – contre 28% qui évoquent des considérations financières et 46% une modification de la nature des déplacements. En outre, si 39% d'entre eux pensent continuer à réduire leur usage de l'automobile dans les années à venir, seuls 11% envisagent de revendre leur deuxième voiture et à peine 6% pensent se séparer de leur voiture principale et ne pas la remplacer.

Manifestement, **les Français restent globalement très attachés à leur voiture**. Interrogés sur la formule qui aurait leur préférence (la possession d'une voiture, l'emprunt ou le partage d'un véhicule avec des proches, la location de longue durée ou le recours à l'automobile au coup par coup), 81% des individus interrogés privilégient la propriété à l'usage.

Qu'en est-il alors de cette logique de l'accès qui prévaut dans d'autres domaines ? L'analyse approfondie des réponses montre des variations en fonction des territoires. L'appétence pour les formules basées sur l'usage (en particulier le recours à l'automobile au coup par coup avec des formules de type location, autopartage,

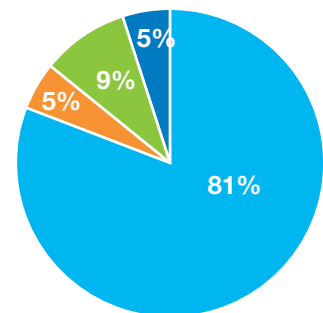
covoiturage..) progresse avec la taille de l'agglomération, jusqu'à dominer à Paris (où la possession d'une voiture n'est considérée comme la formule idéale que par 40% des résidents).

La mobilité : vers un accroissement des inégalités entre grandes et petites agglomérations

L'ensemble des résultats de l'étude révèlent une véritable dichotomie entre petites et grandes agglomérations en matière de mobilité. Alors que la part de l'automobile diminue dans les grandes agglomérations, celle des modes alternatifs, notamment des transports collectifs (par nature corrélée à l'intensité et la diversité de l'offre) s'accroît, modifiant progressivement la relation de la population à l'automobile. Plus de la moitié de la population au sein des agglomérations de moins de 20 000 habitants n'a jamais recours aux transports collectifs. Cette part tombe à 23% dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (hors agglomération parisienne) et à 8% dans l'agglomération parisienne. Symétriquement, la part des individus qui recourent aux transports collectifs de manière régulière (au moins une fois par semaine) s'accroît très significativement avec la taille de l'agglomération (de 10% au sein des agglomérations de moins de 100 000 habitants à 59% dans l'agglomération parisienne).

Cette dualité se retrouve entre les grands pôles urbains et leurs couronnes (comme l'illustrent notamment les écarts marqués

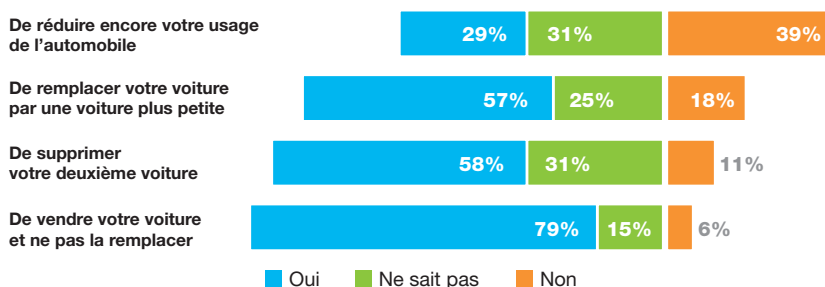
« Pour vous, dans l'idéal, quelle est la meilleure formule ? »



- La possession d'une voiture
- La location longue durée d'une voiture
- Le recours à l'automobile au coups par coups avec des formules du type location de courte durée, autopartage, covoiturage, taxi...
- L'emprunt ou le partage d'un véhicule avec des amis, des proches, des voisins

« Envisagez-vous dans les prochaines années... ? »

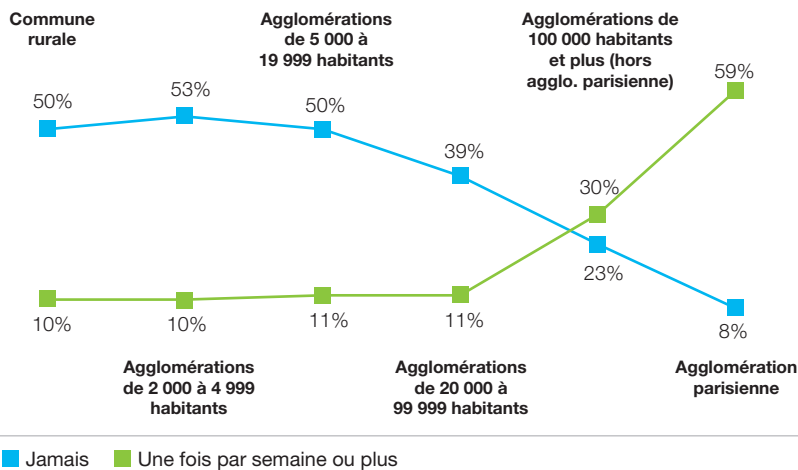
Base : individus ayant déclaré avoir réduit leur usage de l'automobile ces dernières années



Source : L'ObSoCo, Chronos, 2014 ©

Source : L'ObSoCo, Chronos, 2014 ©

Utilisation des transports collectifs en fonction de la taille de l'agglomération de résidence



Source : L'ObSoCo, Chronos, 2014 ©

en termes de pratiques de mobilité entre Paris Intramuros, la petite et la grande couronne parisienne).

Si les pratiques de mobilité sont aussi différenciées en fonction des territoires, c'est qu'elles résultent en grande partie des contraintes liées à la disponibilité des infrastructures de transport, à la densité des zones desservies (qui complique considérablement la mise en place d'offres collectives lorsqu'elle est trop faible), ainsi qu'aux caractéristiques sociodémographiques de la population. 64% des Français estiment ainsi ne pas avoir la possibilité de choisir entre différents modes de transport pour leurs déplacements du quotidien (84% dans les zones rurales ; moins de 50% dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants). 42% des actifs occupés déclarent être contraints de se déplacer aux heures de pointe (une contrainte cette fois plus forte au sein des grandes agglomérations) et près des trois quarts affir-

ment n'avoir aucune marge de manœuvre en ce qui concerne leur lieu de travail (le télétravail, et plus encore le recours aux espaces de coworking reste encore restreint à une portion minoritaire d'actifs, souvent très qualifiés).

Paris, et dans une moindre mesure les 11 autres villes centres des grandes métropoles françaises, affichent ainsi des problématiques très différentes de celles des petites communes de province – dans lesquelles la population est plus contrainte par la faiblesse de l'offre que par la congestion des réseaux de transport. C'est dans l'agglomération parisienne (qui illustre les difficultés auxquelles pourraient bien être confrontées le reste des grandes agglomérations françaises d'ici quelques décennies) que les tensions les plus fortes en matière de mobilité se font sentir. Le temps de trajet des actifs est supérieur de plus de 50% à ce qui est observé dans le reste de la France. A Paris même, les ménages dis-

posant d'une voiture affichent un degré de satisfaction à l'égard de l'usage de l'automobile significativement inférieur à la moyenne nationale. Malgré la présence d'un réseau extrêmement dense, c'est également au sein de l'agglomération parisienne que la satisfaction à l'égard des transports collectifs est la plus basse. L'offre peine en effet à rattraper l'évolution du nombre de passagers, qui croît nettement plus rapidement. L'ensemble des résultats de l'étude observés au sein de l'agglomération parisienne semblent confirmer que la solution à la saturation des réseaux de transport ne se situe pas nécessairement dans l'extension exponentielle des offres de transport collectif.

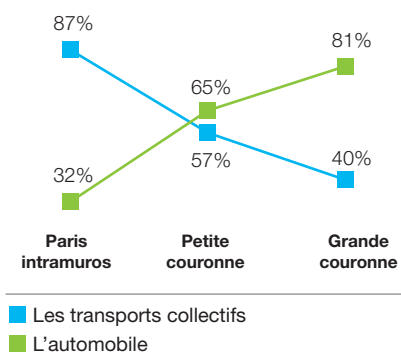
Le poids du travail et des contraintes de déplacement qui y sont liées ne sont pas à négliger dans l'inertie des comportements de mobilité. Ce sont les déplacements domicile-travail qui façonnent la congestion des réseaux de transport dans les grandes agglomérations. Une étude réalisée par le cabinet Roland Berger Strategy Consultants relève que si les trains d'Ile-de-France sont occupés en moyenne à 40%, ce chiffre peut s'élever jusqu'à 200% durant les pics d'affluence. L'évolution des formes du travail, et notamment le développement du télétravail et des espaces de travail partagés, constitue un levier puissant dans l'optique d'une politique de réduction de la demande. Encore peu développées (seuls 10% des actifs occupés interrogés déclarent pratiquer le télétravail de manière régulière, 2% fréquentent un site de coworking), ces nouvelles formes de travail progressent, particulièrement dans les zones les plus urbanisées.

Les pratiques de mobilité émergentes

Poussés par des besoins croissants en matière de mobilité, la mise en réseau des individus via Internet et une intensification de la contrainte budgétaires, les Français – ou plus exactement, certains Français – réinventent leurs pratiques de mobilité.

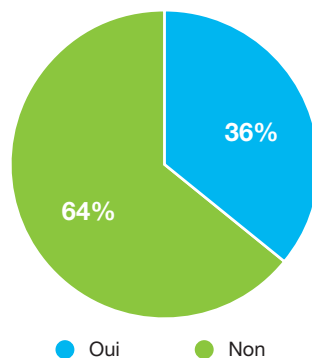
30% des Français interrogés déclarent avoir eu recours au **covoiturage** au cours des 12 mois ayant précédé l'enquête (18% en tant que passager ; 25% en tant que conducteur). Contrairement à l'idée reçue, **les sites Internet spécialisés** dans le covoiturage (de type BlaBlaCar) **ne représentent qu'une part minoritaire du covoiturage** (celui qui concerne essentiellement les longues distances). Moins d'une personne sur trois qui a eu recours au covoiturage au cours des 12 derniers mois est passée par une de ces plate-

Utilisation des transports collectifs et de l'automobile (au moins une fois par semaine) en fonction de la position dans l'agglomération parisienne



Source : L'ObSoCo, Chronos, 2014 ©

« Pour vos déplacements du quotidien, avez-vous la possibilité de choisir entre différents modes de transport ? »



Source : L'ObSoCo, Chronos, 2014 ©

formes. Dans la majorité des cas, le covoiturage est informel, et il ne fait l'objet d'une transaction monétaire visant à mutualiser les frais des déplacements qu'une fois sur deux. Le succès de BlaBlaCar a toutefois certainement contribué à un regain d'intérêt de la part des Français à l'égard du covoiturage. Si la dimension pratique, ainsi que l'impact positif sur l'environnement sont fréquemment évoqués par les covoitureurs, c'est la dimension économique qui constitue le premier élément de motivation (pour les passagers comme pour les conducteurs). La pratique du covoiturage est diffusée de manière équilibrée sur l'ensemble des zones du territoire, y compris au sein des zones rurales. L'usage se répand dans l'ensemble différentes catégories de la population de manière relativement équilibrée (tout juste observe-t-on une légère surreprésentation des jeunes et des CSP+ parmi les covoitureurs).

8% des Français ont recours à la **location de voitures entre particuliers** (7% sont offreurs ; 5% sont demandeurs), une pratique qui reste relativement peu fréquente et motivée autant par des considé-

rations financières que par la volonté d'éviter les circuits marchands traditionnels. La location entre particuliers, qui accompagne l'essor plus large de l'économie collaborative, est nettement plus présente au sein des grandes agglomérations, chez les jeunes et les CSP+ que dans le reste de la population. La diffusion de la location de voitures entre particuliers, illustrée par le succès de la start-up Drivy devenue, avec 200 000 membres et 30 millions de kilomètres parcourus, « leader mondial de la location de voitures entre particuliers », n'est pas négligeable et pourrait bien faire de l'ombre aux entreprises de location traditionnelles si la tendance venait à se confirmer. La popularité de la formule, et plus généralement des pratiques collaboratives, auprès des jeunes est un indice des marges de progression potentielles dont dispose la location de voitures entre particuliers.

5% des Français ont recours à l'**autopartage** (11% au sein de l'agglomération parisienne, 19% dans Paris intramuros), une pratique nécessairement corrélée à l'offre et donc majoritairement restreinte aux grandes agglomérations, mais qui est

utilisée de manière régulière par plus 50% des utilisateurs. Comme pour la location entre particuliers, les jeunes et les CSP+ sont nettement surreprésentés parmi les utilisateurs de l'autopartage.

On le voit, le contexte actuel de mutations (économiques, sociales, technologiques...) redistribue les cartes de la mobilité – en particulier dans les zones les plus urbanisées du territoire. Les effets de l'essor de la logique collaborative dans les modes de consommation, l'apport des nouvelles technologies et l'intensification de la contrainte budgétaire, ne sont pas à négliger dans l'analyse de ces évolutions. La posture favorable des nouvelles générations à l'égard des offres partagées et leur engagement dans les pratiques de mobilité émergentes témoigne des bouleversements à venir. Les résultats de l'étude ne reflètent toutefois pas le désamour souvent proclamé des Français à l'égard de l'automobile. Au contraire, ils pointent parfois les limites des offres de transports collectifs à satisfaire la demande (dont on connaît par ailleurs le coût pour les collectivités et qui sont elles-mêmes génératrices d'une nouvelle demande).

POUR EN SAVOIR PLUS

Les données présentées dans ce document sont issues d'une enquête réalisée en ligne par Opinion-Way du 8 au 27 octobre 2014, auprès d'un échantillon de 4011 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, décembre 2014 ». Sous la direction de Philippe Moati.

Renseignements auprès de Nathalie Damery, Tél. 09 81 04 57 85 - 06 71 55 23 63 - n.damery@lobsoco.com

Avec le soutien de



L'ObSoCo 32 rue de Picpus, 75012 Paris
Siret : 53438464900024 - www.lobsoco.com
Tél. 09 81 04 57 85