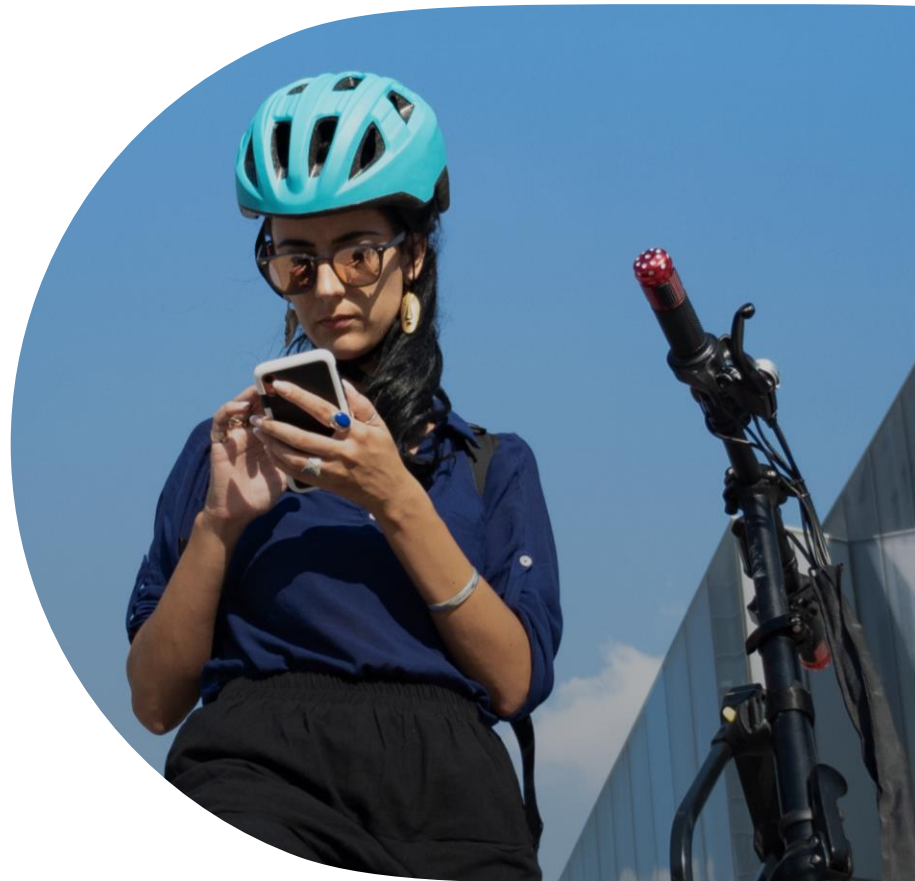


Mon Compte Mobilité

Synthèse Recherche Utilisateur

Etude réalisée par Idean – Juillet 2020



Sommaire



Un paysage de la mobilité domicile-travail

Indétrônable voiture ?

Choix pragmatiques VS contraintes

Pourquoi changer ?

Les politiques de mobilité

Mobilités futures...

Attentes des citoyens et des professionnels

Annexes

Quotidien, lieux de vie, de travail et d'études

Des variations liées à l'âge...

Les **18-34 ans** vivent proportionnellement davantage **en centre-ville et en ville**. Ce sont eux qui y travaillent et y étudient le plus. La proportion de participants à l'étude travaillant en **zone rurale** ou n'ayant pas de lieu de travail fixe **augmente avec l'âge**.

... et à la région du participant

Les participants originaires des régions **Ile-de-France et PACA** sont principalement des **urbains** (86% et 74%). L'IDF est la région où les participants travaillent le plus en ville (84%). Les participants des régions **Grand-Est, Bretagne et Pays de la Loire** sont ceux qui **vivent le moins en ville**.

Leurs trajets journaliers sont liés **au travail ou aux études et aux achats du quotidien** (80% et 78% des participants).

Les **déplacements pour les loisirs baissent dès 45 ans** (-7pts).

Les **déplacements pour le travail chutent à partir de 55 ans** (-26pts).

Presque 1 parent sur 2 (26% des participants) déclare **accompagner ses enfants** quotidiennement.

Le trajet type ? Domicile-travail !

Les participants décrivent spontanément et en très grande majorité leur trajet domicile-travail ou domicile-lieu d'études.

Les déplacements liés au achats ou aux loisirs sont majoritairement décrits à titre de comparaison, ou bien en complément.

Les trajets sont surtout effectués seul

Seuls 95 participants déclarent explicitement accompagner quelqu'un ou faire le déplacement avec quelqu'un, dont 3 en covoiturage occasionnel ou régulier.

Moins de 30 minutes de trajet pour 63% des participants, avec des variations liées à l'âge et au lieu de vie

Les 35-54 ans font des trajets plus longs, avec seulement 54% des trajets durant moins de 30 min. Une explication peut être la volonté de s'éloigner de la ville pour profiter des grands espaces ruraux.

Les participants les plus jeunes mais aussi les plus âgés mettent plus longtemps : hors Aire Urbaine (AU) et AU de Paris, ils sont moins nombreux (-8pts et -6pts) à faire moins de 30min de trajet.

13% des participants mettent plus d'1h pour effectuer leur trajet-type quotidien.

Un paysage de la mobilité domicile-travail

Voiture choisie ou subie... la perception change

"Ça reste **plus confortable**. Parfois, il y a beaucoup de monde dans les trains, des retards qui perturbent [le trafic] et me stressent alors que la journée de travail n'a pas encore commencé."

"**Je prends ma voiture, cela me plaît comme ça.**
Et ce n'est pas la peine de me sortir des tas d'arguments plus ou moins moralisateurs."

"Routine quotidienne voiture-boulot-voiture :
choisir tous les matins un trajet différent en fonction de l'heure de départ."

"**Mon travail est à 20km** dans une autre ville, et il faut que **j'accompagne ma fille au collège matin et soir**"

Transports en commun : praticité, coût, écologie... mais pas la Panacée

"**Je ne peux pas me garer en ville**, et ce sont [les moyens de transport] les moins onéreux."

"Je préfère prendre le plus possible les transports en commun pour **des raisons écologiques**."

"Je n'ai pas envie d'utiliser ma voiture au quotidien pour ce genre de trajets. **Je serais dans les bouchons**, c'est une perte de temps et une fatigue supplémentaire."

"Je prends le train tous les jours. Il est plein le matin. Beaucoup de **problèmes techniques** avec des trajets pouvant durer plus de 2h."

Plutôt satisfaits de leurs trajets actuels

89% des participants déclarent être **plutôt ou tout à fait satisfaits de leurs trajets actuels**. Cela pose la question du pragmatisme VS de la satisfaction réelle.

Les jeunes encore plus satisfaits... +3pts pour les 18-24 ans.

Les participants qui ont les temps de trajets les plus longs sont les moins satisfaits.

Les 35-44 ans sont les moins satisfaits, ce qui est représentatif de leur temps de trajet plus long (seuls 54% d'entre eux ont un temps de trajet inférieur à 30 minutes contre 62% en moyenne pour l'ensemble des participants).

Les utilisateurs de services de mobilité

Cartographie : Se simplifier la vie & savoir ce qui se passe en temps réel

Julien, 37 ans, "Il y a aussi les transports en commun. **Dans une ville inconnue, c'est super pratique.**"

Benoît, 38 ans, "Mon **GPS** ne connaît pas les bouchons. Je l'utilise **en complément** quand je vais en centre-ville."

VTC : Sécurité

Sandrine, 50 ans, "**Le soir**, dans les grandes villes ou à l'étranger."

Covoiturage : Économies et convivialité, mais pas sur les trajets courts

Virginie, 42 ans, "Quand je pars en week-end dans ma famille, je prends des voyageurs. **Ça rentabilise le trajet.**"

Sylvie, 56 ans, "Je ne sais pas pourquoi je ne l'ai pas utilisé plus tôt. Moi qui suis très timide, **on échange beaucoup**. Et puis ça fait **du bien à la planète.**"

Olivier, 54 ans, "Ça fait 8 ans que je suis dessus, j'ai eu zéro (mais zéro !) sollicitation : **le trajet que je propose est trop court, pas adapté.**"

14 participants sur 15 utilisent au moins un service de mobilité,

En majorité les services de cartographie (8 sur 15), en second le covoiturage.

1 seul réfractaire, à cause du partage de données...



Les données, un point sensible...

L'exploitation commerciale des données : le noeud du problème

Thierry, 53 ans, "Ça part toujours d'une bonne intention, c'est pratique, mais le rapport financier fausse... **Les données intéressent des gens, ça a un prix.**"

Olivier, 54 ans, "Je ne suis pas sur les réseaux sociaux. **Je suis référent RGPD à mon travail... alors je sais ce que c'est.** Et si on me demande la Carte Bancaire, c'est même pas la peine."

Méfiance et incompréhension

Léa, 26 ans, "Mon papa est ingénieur informatique. Il m'a toujours appris que **"rien ne sera jamais sécurisé."**"

Virginie, 42 ans, "Un jeu qui me demande l'accès à mes contacts, mes photos... C'est trop, **pourquoi ils en ont besoin je ne comprends pas la finalité ? Alors maintenant, je n'installe plus.**"

Accepter tout, en restant vigilant !

Benoît, 38 ans, "Si c'est gratuit, ça ne me dérange pas trop de partager, si ce n'est pas trop intrusif. Je suis vigilant, je contrôle."

... qui génère ambivalence et évitements

Des stratégies de contournement

Virginie, 42 ans, “Quand j’utilise le GPS, c’est obligé, mais **dès que j’ai fini mon trajet, j’enlève la géolocalisation.**”

David, 47 ans, “Je remplis **que ce qui est obligatoire**, ou en modifiant.”

Thierry, 53 ans, “Facebook, par exemple, c’est le seul endroit où j’autorise - même j’oblige - mes enfants à mentir. Parce que **ça laisse des traces**. Pas demain, mais un jour, ça peut vous nuire”

Un rapport dual

Virginie, 42 ans, “Je dispute mes enfants quand ils laissent la géolocalisation activée sur mon téléphone. **Par contre, sur le téléphone de ma fille ado, je veux que ça soit activé en permanence !**”

Un point d’attention qui génère des écarts importants entre les comportements réels et déclarés, un point relevé par de nombreuses autres études.*

* voir analyse détaillée du sondage en ligne

La préoccupation environnementale présente en toile de fond

Pour les citoyens...

17% prennent en compte l'environnement dans leur choix de transport, un **taux qui varie peu selon la taille des aires urbaines**.

Une préoccupation exprimée explicitement, qui va de la rationalisation des trajets ("Je fais des boucles pour optimiser") à la conviction ("C'est important pour moi). Aucun participant n'a exprimé de rejet de la thématique.

Néanmoins, l'écologie est un critère qui n'entre véritablement en compte que lorsque des choix d'alternatives durables sont envisageables.

... comme les entreprises, souvent engagées dans des démarches chiffrées avec des impacts concrets

(déplacements professionnels, équipements, certification ISO 14001...), mais **qui ne vont pas jusqu'aux déplacements personnels des salariés**.

Pierre-Alain, "Le taux d'émission de CO2 par salarié, dans le cadre des déplacements professionnels uniquement, est pris en compte [...], ça peut booster l'intéressement."

Sébastien, "On a déjà une démarche empreinte carbone au niveau du groupe, une culture RSE* [...] : on suit les émissions de CO2 et la compensation sur toutes nos activités. Je ne sais pas si les déplacements domicile-travail sont comptabilisés dedans ?"

Sommaire



Un paysage de la mobilité domicile-travail

Indétrônable voiture ?

Choix pragmatiques VS contraintes

Pourquoi changer ?

Les politiques de mobilité

Mobilités futures...

Attentes des citoyens et des professionnels

Annexes

La voiture, l'équipement et le mode de déplacement majeur

Loin devant tous les autres...

Seuls 14% des participants n'en possèdent pas. Hors agglomération urbaine et dans les AU de moins de 200 000 habitants, 93% à 95% des gens possèdent une voiture.

Une situation qui se retrouve logiquement dans les régions les plus rurales.

Les voitures et utilitaires (personnels et professionnels) sont de loin le mode de déplacement quotidien ou quasi-quotidien le plus cité : **78% des participants**.

Le taux de possession et d'usage de la voiture croît avec l'âge

Les 18-34 ans sont moins nombreux à en avoir une (-6pts) et à s'en servir au quotidien (-9pts), que ce soit par choix et/ou par manque de moyens.

Focus Groups*

Tous les participants habitant dans une petite ville ou aux alentours utilisent quotidiennement ou quasi-quotidiennement la voiture (3 alternent avec le vélo quand ils peuvent).

Seulement 1 participant sur 2 a un usage aussi important de la voiture dans les grandes villes.

* Groupes de discussions d'utilisateurs ciblés

Entreprises : Le covoiturage ne prend pas... sauf pour les équipes en travail posté



L'incitation financière ne fait pas tout

Christine, "On essaie de développer le covoiturage, mais **les gens sont frileux**. Cela doit être une quarantaine de personnes (sur 130) qui en font occasionnellement, **malgré un dispositif généreux**. Peut-être parce que **la voiture est considérée comme un espace personnel et intime, et que le covoiturage est synonyme de partage de celui-ci** ? Si je peux l'envisager occasionnellement, il est différent de le faire de façon régulière - a fortiori avec la même personne."

La clé : Horaires (fixes) et lieux de vie proches

Sébastien, "10% de l'effectif le fait assez spontanément car **ils sont dans les mêmes équipes et habitent aux mêmes endroits**, voire font partie de la même famille"

Cédric, "On incite au covoiturage (pas financièrement) dans le cadre de notre certification, mais **dans la pratique, ce n'est pas trop utilisé, à part pour l'atelier en 3-8** (33 personnes, 10 font du covoiturage), notamment certains qui n'ont pas de permis/véhicule."

Véhicules d'entreprises : attractifs ou nécessaires

Véhicules de fonction - pour renforcer l'attractivité de l'entreprise

Pierre-Alain, "On a 400 véhicules de fonction. Le catalogue a été complété il y a quelques années avec des **véhicules hybrides et électriques. Ils ont beaucoup de succès** : 80% des commandes en ce moment."

Ismaël, "On est une petite structure. Pour être attractifs face aux grosses boîtes, on propose une voiture de fonction dans le package."

Véhicules de service - pour assurer l'activité

Ismaël, "On a du matériel à transporter, donc **on est obligés d'avoir des utilitaires.**"

Guillaume, "On a encore une dizaine de véhicules. C'est déjà de l'hybride, mais pas rechargeable, ça ne fonctionne pas très bien. **On essaie de limiter notre empreinte carbone au maximum.**"

Transports en commun **en ville** : plus pratiques et moins chers

Sont cités comme avantages la prise en charge d'une partie de l'abonnement par l'employeur, le fait de ne pas avoir à se garer, et d'avoir **une desserte proche...**

Paula, 44 ans, "Pour aller en centre-ville pour travailler ou autre, je prends les transports en commun. **C'est le plus pratique, en général ça circule bien.**"

David, 47 ans, "J'habite aujourd'hui à plus de 80km de mon travail. J'ai pu le garder parce que **c'est bien desservi en TER sur mes horaires.**"

... mais les transports sont jugés denses et peu fiables par 4 personnes sur 8 résidant dans les grandes villes (4 sur 6 les utilisant fréquemment).

Thierry, 53 ans, "Le tram est peu fiable,. **Les incidents, on ne sait pas combien de temps ça va durer.**"

Virginie, 42 ans, "**Aux heures de pointe, c'est chargé.** On ne peut pas y monter avec une poussette, et c'est lent."

Paula, 44 ans, "Ça va plus vite que la voiture... **quand ça fonctionne.**"

David, 47 ans, "**Il y a souvent des problèmes techniques sur ma ligne.**"

Vélo : plus écologique, mais un espace public dangereux

Vélo, un taux d'équipement assez important mais une utilisation minoritaire

66% des participants en ont au moins un dans leur foyer, mais 21% seulement déclarent l'utiliser régulièrement.

Les 45-54 ans sont ceux qui en possèdent le plus (+7pts). Ce sont également les plus équipés en VAE et en trottinettes. Le taux d'équipement le plus faible se trouve en IDF (-5pts). Les autres équipements restent très largement marginaux.

Quel que soit le lieu d'habitation des participants, **ces équipements sont associés spontanément à l'écologie**, avant les transports en commun.

Néanmoins, le **manque d'infrastructures** (pas/peu de pistes cyclables aménagées, problématiques d'éclairage nocturne...) et le **partage contraint d'un espace, y compris avec les autres modes de transport durables** sont des freins importants.

Thierry, 53 ans, "En ville, le vélo, c'est **dangereux.**"

Sylvie, 56 ans, "Je prends le vélo en août **quand il y a moins de monde sur les routes.**"

Déplacements : dans les grandes agglomérations urbaines VS en-dehors...

... Une véritable ligne de fracture !

4 participants sur les 8 résidant dans une grande ville utilisent les transports en commun pour rejoindre leur travail, contre seulement **2 sur 7** parmi les participants des villes moyennes, qui utilisent le TER.

Les participants des AU de 500 000 habitants et plus (situées dans les régions Auvergne-Rhône-Alpes, PACA et IDF) comptent pour **86% des utilisateurs de véhicules partagés, 77% des transports en commun, du ferroviaire, du taxi, et 72% des autres modes de transport...**

L'IDF & Paris : des tendances accentuées et des particularités

Moins de voiture, une surreprésentation des autres modes de transport : 79% seulement possèdent une voiture (-7pts par rapport à la moyenne).

48% seulement utilisent quotidiennement ou quasi-quotidiennement leur voiture personnelle (-22pts), contre 61% les transports en commun (+25pts) et 30% le ferroviaire (+18pts).

Ils représentent par ailleurs :

- 53% des utilisateurs de véhicules partagés,
- 55% des utilisateurs du réseau ferroviaire contre 23% des participants en moyenne sur le panel !

... des constats confirmés du côté des entreprises

Voiture : en milieu péri-urbain, ou hors ville

Christine, “**La voiture en premier.** Les urbains (1/3 des salariés) viennent pour la quasi-totalité en transports en commun.”

Cédric, “On est situés dans l’Indre, donc **seulement les moyens de transport individuels à disposition** : quasiment tous viennent en voiture et 3-4 à vélo.”

Guillaume, “Toulouse est l’agence la plus motorisée (70% des salariés). L’agence est en périphérie, au terminus d’une ligne. C’est un site “historique” avec des gens qui habitent plus loin.”

Transports en commun : en ville, pour les urbains

Barbara, “À Lyon, **le site est à proximité de métros, bus,** voitures électriques et vélos en partage, pistes cyclables aussi. **Au moins 50% viennent en transports en commun.** C’est une “petite ville”, il y a pas mal d’urbains dans les salariés. Le vélo, je dirais une dizaine de personnes par site.”

Pierre-Alain, “[Sur notre nouveau siège en région parisienne] **70% viennent en transports en commun,** le reste en voiture ou à la marge en vélo, trottinette, etc.”

Desserte en transports en commun : la norme pour les sites urbains et péri-urbains

Tous les sites urbains ou péri-urbains évoqués par nos interlocuteurs professionnels bénéficiaient d'une desserte par au moins un type de transports en commun.

Sites péri-urbains : une problématique commune, les horaires inadaptés !

Sébastien, "J'aurais aimé avoir plus de bus à proximité (car le bus est gratuit à Châteauroux), mais c'est intéressant uniquement pour les populations qui travaillent en journée : on a réussi à adapter de 8h jusqu'à 18h30, 19h pour les cadres. Pour les 3-8, il faudrait que ce soit plus tôt, vers 4h, et jusqu'à 21h. **Pas compatible avec les horaires du réseau.**"

Un critère surveillé pour les nouveaux sites

Guillaume, "Sur les nouveaux sites, c'est un **vrai choix stratégique, délibéré** de se mettre en centre-ville pour **réduire la part modale de la voiture.**"

Pierre-Alain, "Quand tu déménages, ou ouvres un site, tu dois informer / consulter le CSE qui va se soucier des conditions d'accès. Si c'est limité, ça va générer des coûts supplémentaires, de la colère. Donc c'est **dans l'intérêt de tout le monde de prendre en compte localisation et équipement.**"

Sommaire



Un paysage de la mobilité domicile-travail

Indétrônable voiture ?

Choix pragmatiques VS contraintes

Pourquoi changer ?

Les politiques de mobilité

Mobilités futures...

Attentes des citoyens et des professionnels

Annexes

Praticité et rapidité sont les critères premiers

Ils sont cités respectivement par 62% et 57% des participants, **loin devant les autres critères** (coût, confort, activité physique, fiabilité).

L'âge est un facteur de variation des choix

Le critère de la praticité décroît ainsi avec l'âge. Les 18-34 ans sont beaucoup plus sensibles au coût, et ils sont **plus nombreux à déclarer n'avoir pas le choix** du mode de transport.

En IDF, le critère du coût est plus important (+5pts), la présence d'alternatives permettant de le prendre en compte.

Des contraintes à ne pas négliger

25% répondent qu'ils n'ont pas d'autre choix, un taux qui monte à 37% pour les AU de moins de 50 000 habitants et hors AU; ou que les autres moyens de transport ne sont pas adaptés à leurs contraintes (horaires décalés, par exemple).

Du côté des régions, Bourgogne-Franche-Comté, Centre-Val de Loire et Normandie, qui ont un **taux plus élevé de participants disant qu'ils n'ont pas d'autre choix, ont également un taux plus élevé d'utilisateurs de voitures**, qu'elle soit personnelle ou professionnelle.

Des alternatives crédibles... ou non

Léa, 26 ans, “**Mes cours sont trop loin**, et les entreprises qui prennent en alternance souvent hors de Montpellier. Alors **je suis obligée de prendre la voiture, même si je me déplace en vélo depuis que je suis toute petite.**”

Carole, 49 ans, “**Je me déplace beaucoup pour mon travail**, je n’ai pas d’autre choix [que la voiture]. Pourtant, l’écologie, c’est très important pour moi.”

Denise, 53 ans, “J’adore les transports en commun, mais **1 toutes les 30minutes... les horaires ne sont pas adaptés.**”

Sandrine, 50 ans “Mon travail n’est qu’à 5km, mais je prends la voiture, parce que je suis en agence, donc en représentation - une tenue qui n’est pas adaptée pour le vélo. En plus, je dois pouvoir aller **rendre visite à des clients**, et véhiculer un intérimaire si besoin.”

Distance, allongement du temps de trajet, desserte, contraintes liées à leur poste : les participants **évaluent les alternatives selon une grille de critères multifactorielle et contextualisée.**

Les **préférences et convictions cèdent alors souvent le pas à la réalité.**

Ils changent de mode de transport dans leur quotidien quand ils le peuvent

Par souci de praticité...

Philippe, 41 ans, “Vélo, scooter ou voiture, **j’alterne en fonction de ce que j’ai à faire.**”

Anonyme, “Si c’est **des petites courses, je les fais en vélo**, et pour les plus grosses, je les fais en voiture.”

Virginie, 42 ans, “Pour aller faire des courses **en centre-ville, je prends les transports en commun**. Sinon, je prends beaucoup la voiture.”

Benoît, 38 ans, “Je prends le tramway très ponctuellement, uniquement **pour éviter les bouchons et éviter d’avoir à me garer en centre-ville.**”

... ou par préférence, en particulier pour les loisirs et les achats

Léa, 26 ans, “Dès que je peux je prends mon vélo pour me déplacer. **J’ai mon espace vital, je fais du sport.**”

Olivier, 54 ans, “Quand c’est les vacances scolaires, et que je n’ai pas à déposer mes enfants, **j’en profite pour y aller en vélo.**”

Denise, 53 ans, “**Au maximum à pied, parfois à vélo**. je prends la voiture quand c’est nécessaire pour mon travail d’aide à la personne.”

Des intérêts différents en fonction de la densité de population, de la région et de l'âge

Des intérêts qui varient fortement pour :

- **L'information centralisée** : +11pts en région PACA, +6pts en IDF, -9 à 11 pts en Bretagne et en Occitanie
- **L'abonnement unique** : +8pts en IDF, +4pts en Auvergne-Rhône-Alpes et région PACA, -11 à 13pts en Bretagne, en Normandie et en Occitanie

Les régions les plus densément peuplées préfèrent une offre de transport à la demande et une meilleure interconnexion.

Les régions les moins denses sont peu intéressées par un plus grand choix de modes de transport ou un meilleur aménagement du réseau routier et **préfèrent une meilleure connaissance des modes de transports.**

Des intérêts communs chez les moins de 25 ans et les 55 ans et +

- **Meilleure interconnexion** (+9pts et +5pts par rapport à la moyenne),
- **Information centralisée** sur les horaires et prochains passages, (+16pts et +9pts)
- **Offre à la demande** (+4pts et +8pts) avec des jeunes moins véhiculés et peut-être plus familiers des VTC*, free-floating**, etc.

* VTC : véhicule de transport avec chauffeur

**Free-floating : transports en libre-service

Sommaire



Un paysage de la mobilité domicile-travail

Indétrônable voiture ?

Choix pragmatiques VS contraintes

Pourquoi changer ?

Les politiques de mobilité

Mobilités futures...

Attentes des citoyens et des professionnels

Annexes

Les changements motivés par des facteurs individuels - mais pas seulement !

Les deux premiers facteurs déclarés sont relativement attendus, et liés à un impact individuel direct :

- un **gain de temps** à 85% (de réponses “tout à fait d'accord” et “plutôt d'accord” au sondage)
- un moyen **plus économique** à 79%

L'impact environnemental en 3ème position

Plus associé au **bien commun**, le facteur écologique est également **très fort**, plébiscité par 78% des participants. Il est partagé par toutes les typologies d'aires urbaines, les régions et les âges.

Le regard de l'entourage sur les moyens de déplacement n'aurait aucune influence

Si les participants se soucient du bien commun en étant prêts à changer pour l'environnement, ils sont unanimes sur ce qui les inciterait le moins. Le regard de l'entourage est le **seul facteur rejeté par les participants (78% de réponses “plutôt pas d'accord” et “pas du tout d'accord”)**.

Ce rejet fort peut s'expliquer soit par des **mécanismes d'imprégnation très larges et inconscients (sociétaux)**, donc intégrés et non perçus, soit par le fait que **les autres facteurs sont plus forts**.

Incitation financière, oui mais à quoi ?

Si le “moyen de transport plus économique, réduisant votre budget” génère un fort intérêt dans toutes les catégories et régions,

les autres incitations d'ordre financier ou associées génèrent moins d'intérêt dans l'ensemble,

mais un intérêt plus marqué chez certaines cibles.

Prise en charge de l'abonnement dans la durée : pour les grandes AU et les plus jeunes

L'intérêt pour cette aide croît avec la densité de l'AU, le maximum étant atteint sur l'AU de Paris : +6pts. **Les plus intéressés sont les 18-24 ans (+13pts)**. Enfin, les régions bénéficiant d'un bon réseau de transports en commun sont sensibles à cette proposition (+3 à 9pts pour l'Auvergne-Rhône-Alpes, la Bretagne et le Pays de la Loire).

Aide à l'achat d'un nouveau véhicule : hors AU et dans les grandes AU (500 000 à 1 million d'habitants) : +3 à 4 pts pour les ruraux et probablement les péri-urbains qui l'utilisent quotidiennement.

Cumuler des points en fonction de ses déplacements pour obtenir des avantages ? Si cette proposition intéresse relativement moins dans l'ensemble (59%), **les 18-24 ans y sont sensibles avec +14pts**, ainsi que les AU supérieures à 500 000 habitants avec +4pts. **Il s'agit plus d'un bonus que d'un réel facteur de changement.**

Des motivations secondaires intéressantes à combiner



L'activité physique

Dans tous les types de régions, on constate un intérêt secondaire mais partagé pour **la pratique plus régulière d'une activité physique**.

Cette motivation est particulièrement **présente chez les 18-24 ans et les 55-64 ans (+6 à 7pts)**, ainsi qu'en **Nouvelle-Aquitaine (+5pts)**, en **Auvergne-Rhône-Alpes et en IDF (+3 pts)**.

L'augmentation du coût de transport

Les **18-24 ans y sont plus sensibles (+3pts)**, ainsi que les AU de 200 000 à 500 000 habitants et de Paris (+3 à 4pts).

L'absence d'alternatives facilement disponibles fait chuter la sensibilité à ce facteur hors aires urbaines (-4pts), ainsi que dans les régions plus rurales (Bourgogne-Franche-Comté -10pts, Normandie -12pts).

Les régions les plus densément peuplées en accord sur les motivations au changement

Les alternatives plus présentes et la légère surreprésentation de populations moins contraintes par les obligations familiales (moins de 25 ans, plus de 55 ans) rendent ces zones plus densément peuplées et urbaines plus favorables aux incitations au changement.

Les régions Île-de-France, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Auvergne-Rhône-Alpes révèlent des attitudes similaires entre elles et différentes des régions moins densément peuplées. Ces régions sont ainsi plus sensibles à :

- l'encombrement des routes aux heures de trajet (+3 à 6 pts),
- un meilleur confort (+6 à 15pts),
- des voies de circulation ou places de parking réservées (+3 à 6 pts),
- un programme de cumul de points en fonction des déplacements (+4 à 6 pts),
- une prise en charge de l'abonnement dans la durée, intérêt qui croît avec la densité d'AU, l'AU de Paris y étant le plus sensible.

Petites AU et régions rurales : une sensibilité moins forte au changement

Dès lors que les participants font partie de plus petites aires urbaines ou des régions les moins densément peuplées et les plus rurales,

l'intérêt pour le changement baisse, quels que soient les leviers proposés.

Encombrement des routes : un levier faible hors AU (-10pts)

et pour les régions plus rurales, cet argument convainc peu (Bourgogne Franche Comté 44%, Centre-Val de Loire 42%, Normandie 54%). En revanche, ce levier est **intéressant pour les plus jeune** : +3pts pour les 18-24 ans et +6pts pour les 25-34 ans.

Mise en avant par l'employeur d'autres moyens de transport

Alors qu'il y a peu de variations selon les AU et l'âge, l'Occitanie, le Centre-Val de Loire et le Pays de la Loire y sont moins sensibles que la moyenne (-6 à 8pts).

Voies de circulation et places réservées

Peu plébiscitées quel que soit l'âge, les régions les moins densément peuplées sont encore moins intéressées : Occitanie -10pts, Normandie -18pts, Pays de la Loire -28pts.

Sommaire



Un paysage de la mobilité domicile-travail

Indétrônable voiture ?

Choix pragmatiques VS contraintes

Pourquoi changer ?

Les politiques de mobilité

Mobilités futures...

Attentes des citoyens et des professionnels

Annexes

Des aides diversement connues... et relativement peu utilisées

Les plus connues ? Celles qui concernent le plus large public et qui existent depuis longtemps !

Le **Bonus écologique** et la **prise en charge de 50% de l'abonnement de transports** par l'employeur sont connus à 60%. La Prime transport est peu connue (28%), probablement du fait de sa mise en place récente.

Les dispositifs ciblés sont bien connus de leur cible

73% des 18-24 ans connaissent le Forfait étudiant (+30pts), 63% le permis à 1€ (+14pts).

Des taux de connaissance des aides liés à l'âge et au mode de transport principal

2/3 des 25-34 ans connaissent la prise en charge de 50% de l'abonnement de transports et 4/5 des participants en IDF connaissent le Bonus écologique contre 2/3 des 35-64 ans.

Les 2/3 des participants déclarent ne pas bénéficier - ou ne jamais avoir bénéficié - d'aide à la mobilité

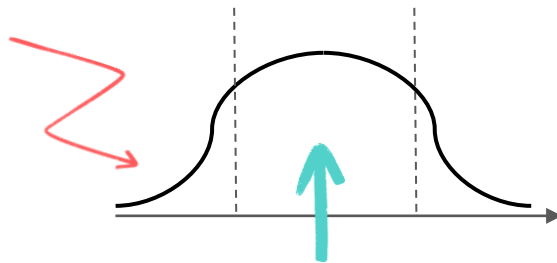
51% parce qu'ils n'y avaient pas droit, 28 % parce qu'ils n'ont pas demandé à en bénéficier et 21% parce qu'ils ne savaient pas s'ils y avaient droit. Se pose également la **question savoir si les bénéficiaires identifient exactement ce qu'est une aide à la mobilité** (ex : prise en charge de 50 % de l'abonnement de transports en commun par l'employeur, parfois non perçue comme étant une aide à la mobilité).

Entreprises : Quelques pro-actifs, une majorité qui reste dans le cadre légal

En avance : 2 entreprises rencontrées sur 7

Démarche structurée et proactive, inscrite au coeur des préoccupations.

Si le coût reste un facteur de décision, il n'est pas automatiquement le principal critère pour ces entreprises (**culture d'entreprise, avantage pour les salariés, image**).



Majorité : 5 entreprises rencontrées sur 7

Dans les clous des obligations légales.

Pilotage des aides dirigé par leur coût prioritairement.

Peu ou pas de temps ni de budget dédié à des aides supplémentaires (hors masse salariale et flotte d'entreprise).

En retard : Cas non rencontré en interview

Hypothèse : cas probablement plutôt présent dans les petites entreprises, dont les moyens (temps, budget) sont plus limités, ou qui sont soumises à moins d'obligations légales sur cette problématique.

Entreprises : Les bases communes pour répondre aux obligations légales

Prise en charge de 50% de l'abonnement de transports en commun et Indemnités kilométriques vélo (IKV)

Barbara, “**C’est une obligation légale, en sachant que ça peut améliorer le bien-être**, donc on essaie toujours de bien identifier le ressenti, les actions qu'on peut mettre en place pour améliorer le quotidien.”

Pour la majorité, le coût est le critère principal d'arbitrage

Barbara, “**Pas d'incitation financière au covoiturage**, juste un espace dédié sur l'intranet. On avait hésité à faire appel à des plateformes dédiées externes pour le covoiturage, mais le coût nous a fait renoncer. On y réfléchira peut-être. **Pas de budget annuel dédié, on évalue le coût, et on voit si ça passe ou pas.**”

Pierre-Alain, “**Le frein sera le coût, clairement.** En face d'un coût, il faut que je mette un gain. Si je ne peux rien mettre en face, ça ne sert à rien d'y aller. C'est toujours compliqué, parce qu'entre ce que tu veux et ce que tu peux mettre en place, il y a un monde, parce qu'il y a le coût.”

Entreprises : Les équipements physiques plutôt présents

Les parkings, une limitation en zone urbaine

Barbara, “On a 120 places de parking sur Lyon pour 250-280 collaborateurs, donc **priorité à ceux qui ne résident pas sur Lyon, ou ne circulent pas en transports en commun**. Même type de règles sur Gennevilliers...”

Sébastien, “Pas de contraintes en matière de parking, le nombre de places est adapté au nombre de salariés car on est sur une **zone industrielle**.”

Pierre-Alain, “On a des **bornes de recharge électriques** (c'est la loi, c'est obligé), mais c'est relativement limité en nombre. Si ça devait croître, comme on peut s'y attendre, on ne pourrait pas répondre à [la demande de] tout le monde.”

Les douches : pour le sport plus que pour le vélo

Barbara, “À Gennevilliers, on a des douches liées à la salle de sport. Sur Lyon, on demande depuis un moment mais on est en location, il y a plusieurs entreprises, et le propriétaire ne veut pas.”

Guillaume, “Les douches servent plutôt à midi, après le sport. **Les casiers pour ranger son équipement de vélo**, par contre, c'est apprécié.”

Certaines entreprises vont beaucoup plus loin

Une acception plus large des aides classiques

Christine, “On subventionne le **covoiturage pour le conducteur ET le passager**, en fonction du nombre de trajets/km, sans limite : 200 à 400€/mois pour une personne, par exemple, qui dépend des efforts de chacun, tous n’en bénéficient pas. **L’incitation financière fonctionne bien.**”

Guillaume, “On a fait une **lecture large de l’IKV**, on prend en compte l’intermodalité.”

Des aides généreuses et variées

Prêts gracieux ou aide au financement de VAE, parkings sécurisés et surveillés, formations vélo (cours de remise en selle), dispositifs d’accompagnement individualisés...

Christine, “On s’est intéressés au **trajet retour** (direct, enfants, courses, sports/loisirs...). On a aménagé une salle de sport sur place pour être moins dans les bouchons, et une salle de repos. Ça sert aussi à ceux qui arrivent de loin, le matin, pour faire une pause avant de commencer.”

Aménager les horaires et les lieux

Christine, “On a mis en place le **débouchonnage* sur l’horaire de sortie**, et ça va prendre de l’ampleur.”

Guillaume, “À Nantes **on a converti 3 places de parking en parking à vélo**, ouvert aux autres occupants de l’immeuble aussi. A Chambéry, les seules places de parking qui restent sont **réservées aux covoitureurs.**”



Gestion des politiques de mobilité en entreprise : 2 cas de figures

Gestion décentralisée : grande autonomie et adaptation locale

Christine, “**Je vais dans d'autres antennes voir comment ils gèrent** les mêmes problématiques, ou d'autres qu'on n'a pas. Les sites sont en compétition entre eux autant qu'avec les concurrents.”

Sébastien, “On mixe : actions à la fois qui remontent **du local vers le siège** qui peuvent être généralisées, et certaines actions descendent plutôt **du siège vers les sites locaux.**”

Gestion au siège, en incluant les CSE*, OS**... avec des adaptations à la marge par site/entité

Pierre-Alain, “Très peu de différenciation de dispositifs en fonction des sites car la négociation se passe au niveau de l'UES*** France, pour l'ensemble des sites. **On souhaite traiter tous les salariés de la même manière.** Même si ce serait possible, pas de négociation pour 1 site particulier.”

Pierre-Alain, “Quand tu fais des aménagements, déménagements pour un site, tu peux avoir **des dispositifs particuliers, qui peuvent être provisoires pour faciliter la transition** : prise en charge de plusieurs types de transports en commun pour se faire sa propre idée. Si c'est mal desservi, bien sûr, on est plus bienveillants.”

Entreprise : des démarches qui se structurent

Nouveau site, une occasion de se (re)pencher sur la mobilité

Barbara, “L’aspect a été pris en compte quand il y a eu les discussions pour déménager le site de Lyon : **accès, facilitation du quotidien** des collaborateurs.”

Ismaël, “D’ici 2 ans on aimerait avoir un siège un peu high-tech, digne de startups, où on ait **de quoi charger des voitures électriques.**”

A l’écoute des salariés

Sébastien, “On a eu des demandes de piste cyclable, ou pour adapter les horaires de bus. Ensuite, on va négocier. **On a fait pression sur le département et la mairie pour avoir une piste cyclable qui va jusqu’au site** et reliée avec les pistes cyclables qui existent aujourd’hui en centre-ville.”

Guillaume, “On a des relais-environnements à l’écoute des salariés sur chaque site. **Les véhicules hybrides, c’est une interrogation des salariés, pas une priorité à la base** (on voulait baisser la flotte plutôt que muter les motorisations).”

En recherche d’amélioration constante

Christine, “**Un questionnaire au moins une fois par an.** On s’intéresse aux raisons, à l’envie de changement, aux moments, à la fréquence, mais aussi plus largement à la ponctualité (s’il y a des bouchons), à la qualité, au confort dans les trajets, au contexte des parcours des salariés.”

Entreprises : améliorer plus que les déplacements

Un facteur de meilleure qualité de vie au travail

Christine, “Comme grande entreprise, on n’est pas en retard, voire on essaie d’anticiper sur le légal. **On a surtout envie que le salarié reste, se sente bien.** Aujourd’hui, on a un faible taux d’absentéisme, en baisse continue, on n’a pas de “faux arrêts maladie”, on ne déclenche quasiment plus de contrôles.”

Pierre-Alain, “C’est plutôt **la qualité de vie au travail** [qui importe] en réalité, le coût et puis par ricochet l’impact sur l’environnement. **Si ça peut faciliter la vie des salariés, et donc la rétention, c’est intéressant.**”

Levier d’amélioration de l’image de marque

Par conviction et/ou culture d’entreprise

Guillaume, “C’est l’ADN de la structure, notre raison d’être. **On essaie d’appliquer les conseils qu’on donne** (exemplarité). Donc le Forfait Mobilités Durables, on est obligés d’y aller !”

Pour attirer et retenir les jeunes talents

Pierre-Alain, “On répond à des demandes (de salariés pour faire de la rétention, des OS). Tous les ans, on a un audit. Aujourd’hui, c’est embêtant pour l’image de la boîte. Et puis toutes les idées nouvelles seront bonnes, pour attirer / retenir les talents : **la nouvelle génération est plus soucieuse que les quinquas d’aujourd’hui.**”

Entreprises : Une **communication** **ponctuelle** et peu dynamique

Barbara, “Le plan mobilité, on l’a lancé fin 2018. On a fait **une communication en janvier 2019 sur les actions**. On a aussi inséré un thème mobilité sur le flyer des nouveaux arrivants pour sensibiliser”

Pierre-Alain, “**Une fois par an, en début d’année**, par mail ou sur l’intranet au moment de l’envoi des justificatifs”

Guillaume, “**On lance les actions, il y a un très bon taux d’écoute mais après on ne sait pas relayer** - c’est en tout petit ligne 4 dans le livret d’accueil, mais il faut être confirmé en CDI pour en profiter et les gens oublient. **Nos relais-environnement sur sites sont censés le présenter mais l’information se perd quand les relais changent**. A Chambéry, c’est présenté. Dans les autres sites, non.”

Sommaire



Un paysage de la mobilité domicile-travail

Indétrônable voiture ?

Choix pragmatiques VS contraintes

Pourquoi changer ?

Les politiques de mobilité

Mobilités futures...

Attentes des citoyens et des professionnels

Annexes

Le transport idéal : plus libre, plus agréable, plus écologique

Ils ont plutôt envie de modes durables...

En vélo, ou VAE ,“c’est plus économique, ça pollue moins et je garde la forme.” - Sylvie, 56 ans.

Olivier, 54 ans, “D’ailleurs, chez moi, à Quimper, ils couplent abonnement transports en commun et VAE, avec 50% pris en charge.”

En transports en commun “qui font le tour de la ville sans changement, et du coup plus rapides” selon Thierry, 53 ans.

Mais aussi à pied : “Un réseau comme j’ai connu à Paris - c’est là que je marchais le plus. A pied, c’est bon pour mon dos !” – Sandrine, 50 ans. La marche à pied est particulièrement appréciée **“sur des trottoirs plus larges”**, **“avec des espaces bien délimités piéton/vélo.”**

... même si tous n’ont pas envie de changer

Benoît, 38 ans “La voiture fait partie de ma vie, c’est ma passion, j’en ai fait mon métier. **L’abandonner c’est compliqué, mais je regarde l’impact environnemental quand je dois changer.”**

Philippe, 41 ans, “Je reste dans un rayon de 10km. **Vélo, scooter, voiture, j’ai le choix, c’est l’idéal.**”

Que change la loi LOM ?

Entreprises en avance : un outil qui va leur permettre de faire plus et mieux

Christine, “Avec la loi LOM, **on n’est pas dans l’inconnu**. Sinon, avant, on jugulait déjà la hausse du trafic, en prévision. Là, on va encore mieux aménager les temps de travail.”

Pour la majorité, faible connaissance de cette nouvelle loi et a priori peu de changements pour l’heure

Barbara, “**Je connais très peu, je ne me suis pas penchée dessus, je ne sais même pas si on aura de nouvelles obligations**. On va passer les IKV sur la Prime transport, c’était en discussion avant le Covid, mais ça va reprendre, je pense.”

Pierre-Alain, “**Je ne pense pas que ça change trop, ça offre la possibilité de contribuer à un plus haut niveau.**”

Ismael, “Le Forfait Mobilités Durables et le covoiturage, **ça nous force à nous remettre dessus**, donc on va réactualiser le PDE pour 2021.”

Télétravail, le futur de la mobilité ?

2 particuliers répondent
l'alternative "télétravail" à la
question de leur mode de
transport idéal

Olivier, 54 ans, "Le trajet le plus
écologique c'est celui qu'on ne
fait pas..."

Carole, 49 ans, "Si je changeais
de métier, je travaillerais de
chez moi."

Spontanément, 4 entreprises participantes sur 7 évoquent le
télétravail parmi leurs actions pour demain et la mobilité...

Gilets Jaunes, grèves, Covid... des accélérateurs de la mutation ?

Pierre-Alain, "On va sûrement bouger sur le sujet, peut-être modifier l'accord sur le droit à la déconnexion, avoir des formations pour apprendre à moins se déplacer. 18% en faisaient 1 jour/semaine, et pendant le Covid, 97% étaient en télétravail. Même les plus réticents sont convaincus."

Guillaume, "Pour plus de monde, y compris les fonctions support. **Le Covid a montré que ça marchait bien.** Avec des logiques d'astreinte pour que les sites vivent, et une formation sur la gestion des réunions en distanciel, mais [cela crée] plus de facilités."

Pas seulement dans le secteur des services : 2 participants sur les 3 ayant des sites industriels ou logistiques ont mentionné le télétravail

Cédric, "Il n'y pas vraiment d'enjeu à modifier la mobilité pour nous. Juste **chercher des alternatives au déplacement**, comme le télétravail pour ceux qui le peuvent."

Sommaire



Un paysage de la mobilité domicile-travail

Indétrônable voiture ?

Choix pragmatiques VS contraintes

Pourquoi changer ?

Les politiques de mobilité

Mobilités futures...

Attentes des citoyens et des professionnels

Annexes

Les attentes de chacun vis-à-vis d'un nouveau service de mobilité varient suivant l'aire urbaine

Dans les grandes villes : faciliter l'accès à l'information

Les participants des grandes villes privilégient les fonctionnalités leur permettant de connaître leurs droits en matière de mobilité pour :

- **Faciliter des parcours** aujourd'hui complexes,
- Savoir ce à quoi ils ont droit, en rendant **tout accessible à un seul endroit**,
- Faire basculer les indécis en **rendant plus simple le passage à l'acte** et la subvention financière pour changer les habitudes.

Le + : ces participants ont un intérêt fort pour la **visualisation de l'impact carbone** et du coût global de l'aide.

Dans les villes moyennes : la multimodalité et les services associés

Dans les villes moyennes, les participants étaient en attente de fonctionnalités leur permettant de **faciliter leurs déplacements au quotidien** :

- **Connaître les offres de transports** disponibles,
- **S'inscrire en 1 clic** à un nouvel opérateur de mobilité.

Le + : leurs envies mentionnées spontanément sont également très concrètes : **connaître la densité de la circulation**, pouvoir **anticiper les retards, réserver un véhicule partagé** (vélo, voiture...) pour garantir leur trajet.

D'autres fonctionnalités intéressent également les particuliers

Pour savoir où j'en suis

- Visualiser mon **portefeuille**, mes dépenses et le reste à dépenser
- Visualiser l'historique de mon **impact carbone**

Pour me faciliter la vie

- Consulter mes **factures** et les transmettre aux financeurs

Pour savoir ce que je partage

- **Gérer mon partage de données**

Pour bénéficier de tous les avantages

- **Cumuler des points** au fur et à mesure de mes déplacements

À noter : Seuls, les avantages et réductions ne sont pas un critère de changement mais sont perçus comme un bénéfice, complémentaire fort, comme vu dans l'étude quantitative.

Pour les entreprises, de grands pans fonctionnels appréciés

La **création de subventions** permettrait de proposer d'autres types d'incitations, notamment financières, en simplifiant le processus (par exemple, en évitant de devoir proposer des avantages en nature complexes à gérer).

Le **pilotage des subventions** pourrait améliorer le suivi du taux d'adoption des aides proposées tout en diminuant la charge de travail associée pour certaines entreprises.

La **contribution au rapport annuel** pourrait simplifier la collecte de certaines données (émissions carbone pour mesurer l'évolution et compenser pour certaines entreprises) et le partage d'informations lors d'appels d'offres par exemple.

La **proposition de récompenses** est vue comme un outil de motivation supplémentaire pour inciter les salariés à modifier leurs modes de déplacement.

Sommaire



Un paysage de la mobilité domicile-travail

Indétrônable voiture ?

Choix pragmatiques VS contraintes

Pourquoi changer ?

Les politiques de mobilité

Mobilités futures...

Attentes des citoyens et des professionnels

Annexes

Lexique

- **Compensation carbone** : principe consistant à contrebalancer ses émissions carbone en finançant des projets visant à réduire d'autres émissions carbone
- **Débouchonnage** : organisation des départs en-dehors des heures de pointe et/ou par vagues successives
- **Focus groups** : groupes de discussions d'utilisateurs ciblés
- **Free-floating** : transports en libre-service

- **AU** : Agglomération urbaine
- **CSE** : Comité Social et Economique
- **OS** : Organisation Syndicale
- **RSE** : Responsabilité Sociale et Environnementale
- **UES** : Unité économique et sociale
- **VTC** : Véhicule de transport avec chauffeur

Verbatims

Les verbatims anonymes sont issus de l'enquête quantitative menée en ligne : commentaires laissés spontanément ou champs libres sur certaines questions.

Les verbatims attribués ont été récoltés lors de sessions de groupe avec des particuliers, ou d'entretiens en tête-à-tête avec des professionnels en charge des problématiques de mobilité pour leur entreprise ou leur site.

Tout autre élément externe utilisé dans ce document est sourcé et attribué.



Recherche qualitative

Focus Group #1 : Grandes villes

- Particuliers habitant **Strasbourg, Montpellier** ou des villes limitrophes
- **4 femmes** et **4 hommes entre 26 et 54 ans**
- **4 personnes célibataires** (dont 1 avec enfants), **4 en couple** (dont 2 avec enfants et 1 dont les enfants sont indépendants).

Focus Group #2 : Villes moyennes

- Particuliers habitant dans ou à proximité de **villes de petite taille** (Cholet, Dax, Quimper, La Roche-sur-Yon, Cambrai, Saint-Lumine-de-Clisson)
- **4 femmes** et **2 hommes entre 44 et 56 ans**
- **4 célibataires** (dont 1 avec enfants et 1 avec enfants indépendants), **2 en couple** avec enfants.

7 entretiens téléphoniques d'1h :

- Réalisés entre le 10 et le 24 juin 2020 auprès **d'interlocuteurs qui gèrent la mobilité dans leur entreprise sous tous ses aspects** : au quotidien, RSE/développement durable, plan de déplacement d'entreprise et orientations stratégiques...
- Entreprises comptant **entre 150 et 25 000 salariés**, des secteurs agro-alimentaire, industriel, logistique, du conseil et des services.
- **Sites de 20 à 3000 salariés**, une **variété de régions, situations géographiques** (en coeur de ville, en périphérie, en péri-urbain) et **tailles d'agglomération** (petites, moyennes et grandes).

Recherche quantitative

Questionnaire administré en ligne entre le 25 et le 29 mai 2020

- 729 participants,
- Entre 18 et 65 ans,
- Faisant partie de la population active salariée et étudiante française, cibles prioritaires du service,
- Une focalisations sur 5 régions identifiées en amont : Ile-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Nouvelle-Aquitaine et Bretagne représentant les 5/7èmes du panel, les 2/7èmes restant se répartissant librement entre les autres régions métropolitaines françaises.

Pour aller plus loin

moB

mon compte mobilité

Contact :

Guillaume Cordonnier, Responsable de l'engagement :
guillaume.cordonnier@capgemini.com

Vanessa Ouaknin, Directrice de Mission :
vanessa.ouaknin@capgemini.com

Amandine RICHAUD CRAMBES, Directrice La Fabrique des Mobilités : amandine.richaudcrambes@gmail.com

Découvrir le site <https://moncomptemobilite.fr>

Suivre l'actualité du projet sur [LinkedIn](#)

Echanger sur notre [forum](#)

Découvrir l'agence de Design et Etudes Utilisateurs [Idean](#)