

# L'Observatoire des mobilités émergentes

Partages, multimodalité, report modal, connexion généralisée... Comment les Français réinventent-ils leurs pratiques de mobilité ?

DEUXIEME EDITION

Mai 2017

Étude cofinancée par l'ADEME et réalisée par : *L'ObSoCo (L'Observatoire Société et Consommation) et Chronos*

**Coordination technique ADEME :** *Mathieu Chassignet* – **Service :** *Transports et mobilité*



---

**SYNTHESE DE L'ETUDE**

## REMERCIEMENTS

Cette étude a été co-financée par l'ADEME et la SNCF et réalisée par l'ObSoCo (L'Observatoire Société et Consommation) et Chronos.

Ont contribué à la réflexion et à la production de cette étude :

- **Arthur Breyne (L'ObSoCo)**
- **Mathieu Chassignet (ADEME)**
- **Boris Descarrega (L'ObSoCo)**
- **Bruno Marzloff (Chronos)**
- **Léa Marzloff (Chronos)**
- **Philippe Moati (L'ObSoCo)**
- **Anne Panis-Lelong (SNCF)**

## CITATION DE CETTE SYNTHÈSE

**ADEME (2017).** L'Observatoire des mobilités émergentes, deuxième édition – Synthèse de l'étude. 23 pages.

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par la caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

# 1. Table des matières

|    |  |    |
|----|--|----|
| 1. | Contexte du projet   | 4  |
| 2. | Introduction   | 5  |
| 3. | Une progression des agilités dans les déplacements du quotidien  | 5  |
| 4. | Les pratiques de mobilité émergentes   | 10 |
|    | Les VTC (Voitures de Transport avec Chauffeur)   | 11 |
|    | Le covoiturage   | 13 |
|    | La location de voiture entre particuliers  | 15 |
|    | L'autopartage  | 16 |
|    | L'autocar longue distance  | 17 |
|    | Le vélo et le vélopartage  | 18 |
|    | Les objets de « glisse urbaine »   | 19 |
|    | Typologie des individus en fonction de leur engagement dans les pratiques de mobilité émergentes                       | 20 |
| 5. | Conclusion – Une fracture de plus en plus perceptible entre le cœur des grands pôles urbains et le reste du territoire | 22 |

## 1. Contexte du projet

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 en ligne 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.

Afin de limiter les biais relatifs à toute enquête réalisée en ligne (réponses trop rapides et propension à répondre « oui » à tout afin de ne pas être disqualifié, l'enquête étant rémunérée), et suite au constat de pratiques surdéclarées dans la première vague de l'observatoire, un triple contrôle de cohérence a été réalisé. Ont été supprimés de l'échantillon initial :

- Les répondants affichant une durée de réponse au questionnaire trop courte
- Les répondants donnant systématiquement les mêmes réponses au sein des matrices proposées dans le questionnaire
- Les répondants ayant répondu positivement à une question « piège » mesurant l'usage d'un dispositif fictif<sup>1</sup>

La base de données finalement exploitée pour le traitement des données de l'enquête compte 3660 personnes ayant passé ce triple contrôle de cohérence.

Afin de pouvoir comparer les résultats à la première vague, un coefficient de correction a été mesuré sur chacune des questions de l'enquête (coefficient visant à mesurer l'effet de la question piège, qui n'avait pas été intégrée lors de la première vague). Les comparaisons établies lors de cette deuxième vague de l'Observatoire ne font ainsi pas référence aux résultats publiés dans le rapport de la première édition, mais à ces résultats « corrigés » du biais de surdéclaration. Malgré cette précaution méthodologique, la mesure des évolutions dans cette vague de l'Observatoire reste à considérer avec prudence, le raisonnement devant se situer davantage sur les ordres de grandeur que sur une mesure précise au point près.

Comme la première vague conduite en 2014, cette seconde édition sonde les pratiques de mobilité des Français, objective leurs attitudes et circonscrit leurs attentes en la matière. On y observe notamment la progression des formes émergentes de mobilité (covoiturage, autopartage, VTC, location de véhicules entre particuliers...) et le report modal induit par ces nouvelles pratiques 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 et vise à permettre un suivi régulier de ces pratiques et de l'engouement des Français à leur égard (globalement et à travers un découpage territorial fin). Cette note synthétique présente une sélection des principaux résultats issus de cette enquête qui en contient bien d'autres.

---

<sup>1</sup> L'intégration de cette question « piège » est la principale modification de la méthodologie par rapport à la vague d'enquête conduite en 2014

## 2. Introduction

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 de voiture 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 trotinettes, hoverboards et autres solowheels, le service Vélib' à Paris dépasse le cap de 300 000 abonnés durant l'été 2016 et bat un nouveau record. 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.

## 3. Une progression des agilités dans les déplacements du quotidien

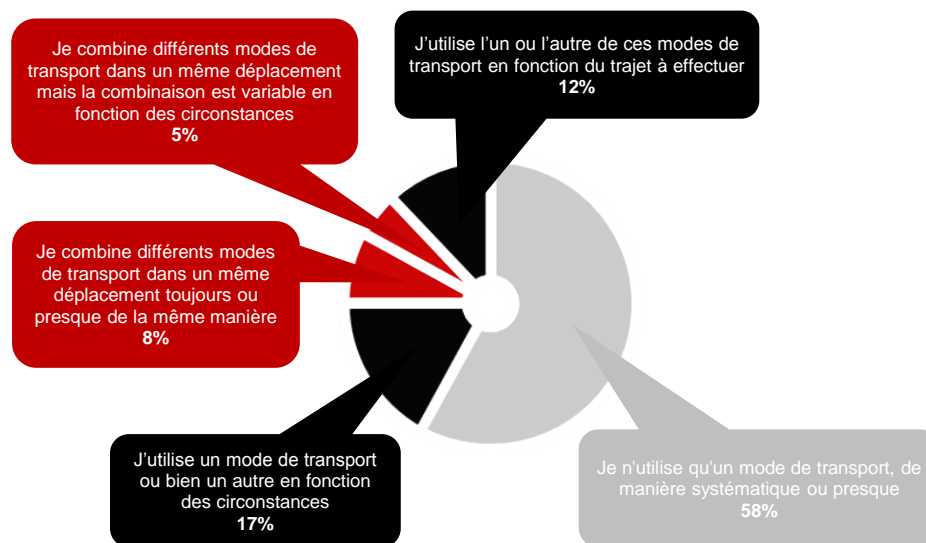
La question de l'accès dans les pratiques de mobilité est centrale. Dans le cadre de leurs déplacements au quotidien, une majorité des Français (54%) affirme ne pas avoir le choix du mode de transport utilisé. Dans près de 80% des cas, cette population dépourvue de choix a recours à l'automobile au quotidien. Cet accès à une offre de transport plus ou moins variée est très fortement corrélée à la densité de la zone habitée. Alors que seuls 22% des habitants des communes rurales affirment pouvoir choisir entre plusieurs modes de transport, ce chiffre s'élève à 64% dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, 72% dans l'agglomération parisienne, 82% dans les villes-centres des métropoles françaises et 89% dans Paris Intramuros.



Figure 1 : Variation du choix ressenti en termes de mode de transport en fonction de la taille de l'agglomération de résidence. Source : L'ObSoCo, Chronos / ADEME, SNCF, 2016

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. 58% des Français déclarent avoir l'habitude, lors de leurs déplacements du quotidien, de n'utiliser qu'un seul et unique mode de transport, de manière systématique ou presque (monomodalité). Si ce chiffre représente encore une part majoritaire de la population française, il a nettement diminué en deux ans (-10 points). 29% des Français déclarent arbitrer entre plusieurs modes de transport selon les circonstances (multimodalité ; +8 points) ; 13% ont pour habitude de combiner plusieurs modes de transport au sein du même déplacement (intermodalité ; + 2 points).

**"Pour vos déplacements du quotidien en semaine, quelle est l'affirmation qui correspond le mieux à vos habitudes ?"**



**Monomodalité - Multimodalité - Intermodalité**

Figure 2 : pratiques monomodales, multimodales et intermodales dans les trajets du quotidien. Source : L'ObSoCo, Chronos / ADEME, SNCF, 2016

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. Les agglomérations de moins de 100 000 habitants sont ainsi majoritairement monomodales (75% dans les communes rurales, une part qui diminue légèrement mais reste supérieure à 60% dans les agglomérations comprises entre 2 000 et 100 000 habitants). Multimodalité et intermodalité prennent le dessus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Au sein de l'agglomération parisienne, la monomodalité tombe à 34% (17% dans Paris intramuros), alors que multi et intermodalité concernent le trajet quotidien des deux tiers de la population.

Au-delà des choix modaux opérés par les individus, les contraintes spatio-temporelles liées à la vie professionnelle se desserrent. 49% des répondants déclarent disposer d'une certaine marge de manœuvre pour éviter de se déplacer au quotidien durant les heures de pointe (une part qui s'est accrue de 7 points en deux ans). Seules 27% des personnes interrogées expriment une contrainte horaire forte les obligeant à se déplacer durant les heures de pointe (-6 points par rapport à ce que nous observions en 2014). Toute aussi remarquable, la capacité des actifs à ajuster leur lieu de travail en fonction des circonstances est en nette progression. 27% des actifs interrogés disent avoir la possibilité de choisir l'endroit d'où ils vont travailler en fonction des conditions de transport, de l'organisation de la journée... (une hausse de 5 points en deux ans).

« Avez-vous la possibilité de choisir l'endroit où vous allez travailler notamment en fonction des conditions de transport, de l'organisation de la journée... ? »

- Base : actifs occupés

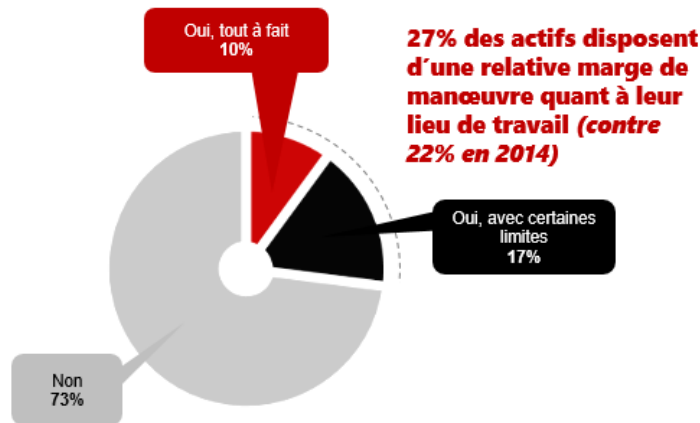


Figure 3 : flexibilité du lieu de travail des actifs occupés. Source : L'ObSoCo, Chronos / ADEME, SNCF, 2016

De manière plus générale, le recours au travail à distance s'accroît au sein de la population française. 30% des actifs déclarent travailler de leur domicile durant leurs horaires de travail, un chiffre en nette augmentation par rapport à ce que nous observions en 2014 (21%). Le pourcentage d'actifs pratiquant le télétravail de manière très régulière (plusieurs fois par semaine) passe de 9% à 11% sur la même période. La part d'individus travaillant de chez eux en dehors des horaires de travail est toutefois supérieure à celle des personnes ayant un recours officiel au télétravail (41%) – un point qui souligne la porosité croissante des frontières entre vie privée et vie professionnelle (notamment due au développement des TIC). Ce chiffre est également en hausse, toutefois nettement plus modérée (+3 points en 2 ans). La progression du travail à distance s'observe également (dans une moindre mesure) dans la propension à travailler dans les lieux publics<sup>2</sup> (19%, soit 4 points de plus que ce que l'on observait en 2014), ainsi que dans la fréquentation des espaces de coworking (6% contre 4% il y a deux ans).

Si les agilités progressent, elles ne touchent pas l'ensemble des catégories de la population de la même manière. La contrainte horaire liée aux déplacements du quotidien se desserre dans l'ensemble du territoire, mais reste particulièrement forte dans le cœur des bassins d'emploi. Elle atteint également un pic parmi les individus utilisant les transports collectifs pour se rendre sur leur lieu d'activité (56% des utilisateurs de TC affirment être contraints de se déplacer aux heures de pointe). A l'inverse, la capacité à ajuster son lieu de travail en fonction des circonstances est particulièrement répandue parmi les résidents des grandes aires urbaines. Elle reste en outre un privilège souvent réservé aux catégories socioprofessionnelles les plus aisées.

<sup>2</sup> Cafés, bibliothèques publiques, etc.

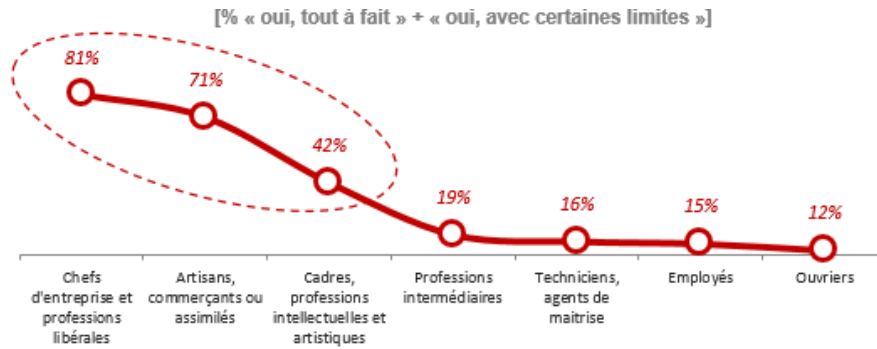


Figure 4 : variations de la flexibilité du lieu de travail en fonction de la catégorie socioprofessionnelle. Source : L'ObSoCo, Chronos / ADEME, SNCF, 2016

Si les populations résidant au sein des grands pôles urbains bénéficient d'une offre de mobilité beaucoup plus diversifiée et font preuve d'une flexibilité significativement plus développée lors de leurs déplacements, les habitants des territoires moins denses n'en sont pas pour autant pénalisés (tout du moins en termes d'expérience du déplacement). Interrogés sur leur satisfaction à l'égard de leurs déplacements du quotidien, ce sont même les répondants des territoires les plus densément peuplés qui donnent en moyenne la note la plus basse : 6,5 sur 10 au sein de l'agglomération parisienne, alors que la moyenne avoisine 7,3 dans le reste du territoire et y connaît peu de variations.

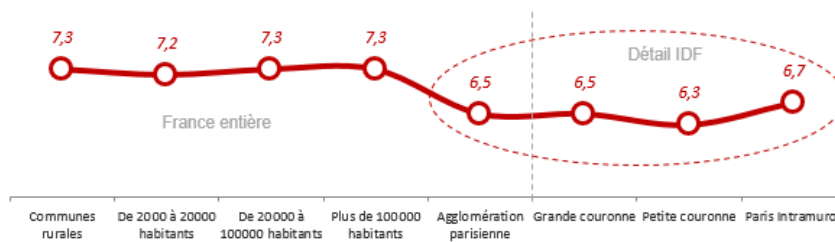


Figure 5 : variations de la satisfaction à l'égard des déplacements du quotidien en fonction de la taille de l'agglomération de résidence. Source : L'ObSoCo, Chronos / ADEME, SNCF, 2016

L'analyse de la satisfaction des usagers des différents modes de transport confirment ces résultats. La voiture personnelle affiche pratiquement le degré de satisfaction moyen le plus élevé (7,7 sur 10 pour la voiture individuelle, contre par exemple 6,3 pour l'autopartage ou 5,5 pour les transports collectifs urbains).



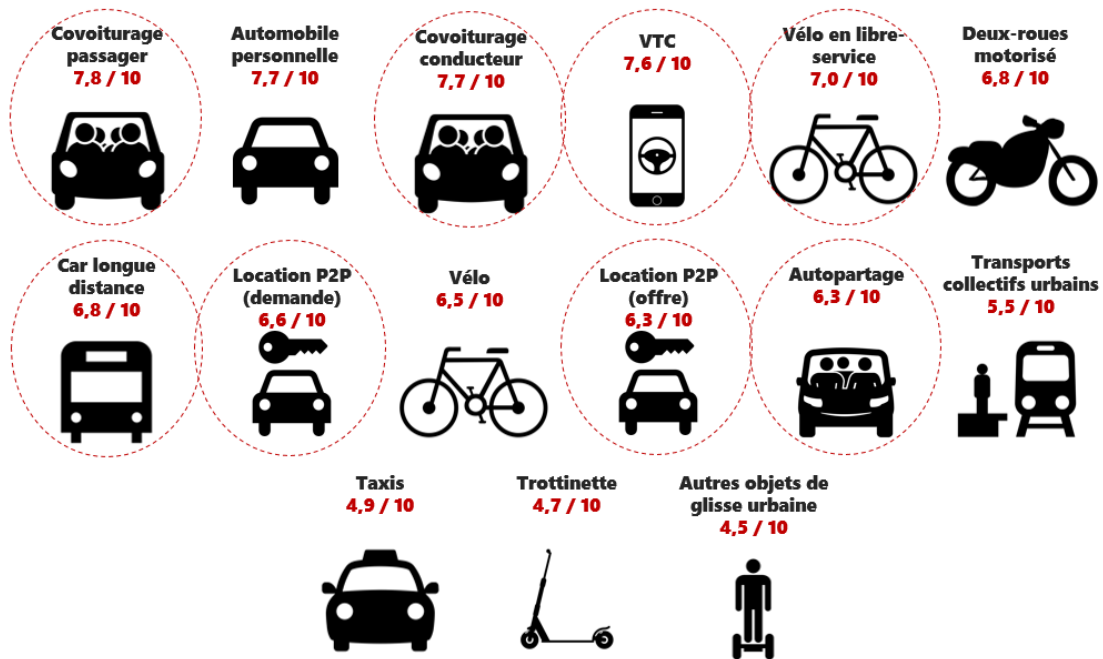
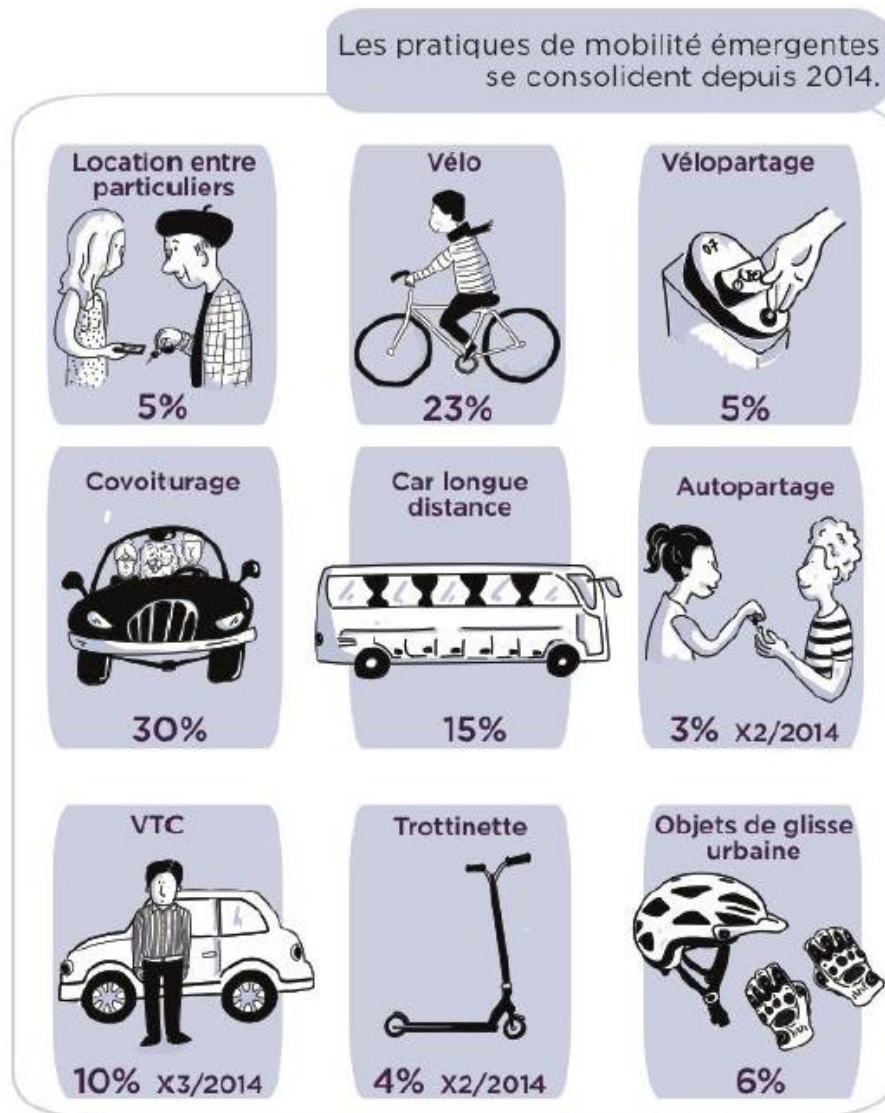


Figure 6 : satisfaction des usagers en fonction des différents modes de transport. Source : L'ObSoCo, Chronos / ADEME, SNCF, 2016

Les pratiques de mobilité se différencient de manière de plus en plus perceptible entre le cœur des grandes aires urbaines et les zones les moins denses du territoire. Cette évolution ne se fait pourtant pas au détriment de l'expérience du déplacement dans ces dernières où la satisfaction à l'égard des déplacements est même supérieure à ce qui est observé dans les territoires les plus densément peuplés.

Par ailleurs, si nous observions dans la vague précédente de cet Observatoire une très légère diminution de l'usage de l'automobile personnelle, la tendance semble s'être inversée. 25% des individus interrogés déclarent avoir accru l'usage de leur véhicule personnel au cours des dernières années – contre seulement 14% qui l'utilisent de moins en moins souvent ; soit un solde d'évolution positif : +11 points. Ce rebond de l'automobile dans les pratiques de mobilité semble concerner l'ensemble du territoire, à l'exception de l'agglomération parisienne et du cœur des grandes métropoles françaises, et il est davantage tiré par les jeunes. Les 18 – 24 ans affichent ainsi logiquement un solde d'évolution moyen très élevé (du fait notamment de leur entrée dans la mobilité automobile), mais c'est également le cas des 25 – 34 ans qui affichent un solde atteignant +23 points, et dans une moindre mesure des 35 – 44 ans (+9). Le solde, négativement corrélé à l'âge, n'affiche finalement une réduction nette que chez les plus de 55 ans. Les anticipations des répondants pour les années à venir décrivent une confirmation de cette tendance avec une nouvelle hausse (modérée) de l'usage anticipé du véhicule personnel.

## 4. Les pratiques de mobilité émergentes



Alors que les offres se multiplient, l'usage des mobilités émergentes étudiées dans la précédente vague d'enquête de cet Observatoire se consolide. Le covoiturage, avec une pénétration de 30% (usage au moins une fois au cours des 12 derniers mois), reste la forme de mobilité émergente la plus répandue. Le marché semble par ailleurs avoir atteint sa phase de maturité, le pourcentage de pratiquants ne s'étant pas significativement accru en deux ans. La pratique du vélo dans les déplacements du quotidien (23%), dont celle du vélopartage (dispositifs de vélos en libre-service ; 5%), est également stable. Le recours aux VTC, qui n'affichait qu'une pénétration de 3% il y a 2 ans, a connu une croissance rapide (+7 points, 10% de pénétration dans l'ensemble de l'échantillon). La location de véhicules entre particuliers est stable (5% sur l'ensemble du territoire). L'autopartage 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 qu'en 2014). A ces pratiques étudiées lors de la précédente vague s'ajoute l'usage des objets de « glisse urbaine » (hors trottinette), de type rollers, skateboards, mais également hoverboards ou solowheels, qui se sont multipliés au cours des dernières années. Ainsi, 6% des répondants pratiquent la « glisse urbaine ».

Sur la longue distance, l'enquête confirme le dynamisme du marché de l'autocar longue distance avec 15% de l'échantillon ayant eu recours au car pour des trajets de longue distance au cours des 12 derniers mois.

Si l'usage des offres émergentes visant la mobilité de longue distance (covoiturage, car longue distance) se diffuse de manière relativement équilibrée sur l'ensemble du territoire, les offres visant 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, comme dans les couronnes des grands pôles urbains.

## Les VTC (Voitures de Transport avec Chauffeur)

L'usage des VTC a connu une progression rapide au cours des deux dernières années. 10% des Français ont eu recours aux VTC au cours des 12 derniers mois (contre 3% en 2014). Le recours aux VTC est une pratique très clivante, très surreprésentée chez les jeunes (26% chez les 18-24 ans contre 4% chez les plus de 65 ans) et au sein des populations urbaines (qui sont souvent les seules à avoir accès aux offres). La progression parmi les habitants de la petite couronne parisienne et Paris Intramuros souligne le poids pris par les VTC dans les zones où ceux-ci disposent d'une véritable implantation. 42% des parisiens déclarent désormais avoir recours aux VTC (23% il y a seulement 2 ans). 30% des résidents de l'agglomération parisienne (contre moins de 15% il y a 2 ans). Les écarts de pénétration témoignent une nouvelle fois de la dichotomie qui s'établit en matière de mobilité entre les zones urbaines denses, au sein desquelles de nouveaux services de mobilité se développent, permettant progressivement de dépasser le seul usage du véhicule patrimonial, et les zones moins denses, dans lesquelles ces nouvelles formes de mobilité sont très peu diffusées. Les écarts entre l'agglomération parisienne et le reste des agglomérations de plus de 100 000 habitants soulignent par ailleurs la concentration de l'offre dans la capitale (un indice de cette concentration : 73% des exploitants VTC sont immatriculés en Ile-de-France).

**« Au cours des 12 derniers mois, merci d'indiquer à quelle fréquence vous avez utilisé les VTC (voitures de transport avec chauffeur de type Uber, Heetch, LeCab, SnapCar...) ? »**

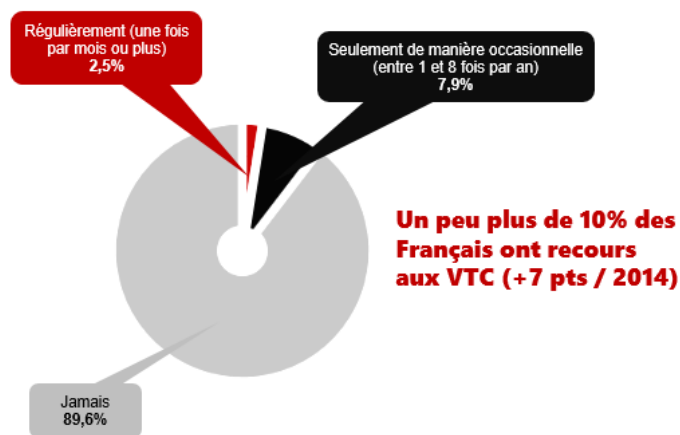


Figure 7 : usage des VTC au cours des 12 derniers mois. Source : L'ObSoCo, Chronos / ADEME, SNCF, 2016

Alors que la première motivation à l'usage des VTC était la qualité de service, la compétitivité-prix est désormais l'élément le plus fréquemment cité pour justifier leur recours aux VTC. 66% des clients des VTC affirment les utiliser « parce qu'ils sont moins chers que les taxis ». Un résultat cohérent avec le repositionnement du principal acteur du marché, Uber, d'une offre de transport de luxe vers une offre plus accessible (notamment avec le développement d'UberPool permettant de mutualiser le coût du trajet entre plusieurs passagers).

La note de satisfaction à l'égard de l'usage des VTC est parmi les plus élevées des différentes solutions de mobilité étudiées (7,6 sur 10). Elle est stable par rapport à ce que nous observions il y a 2 ans. La dégradation sensible de la satisfaction à l'égard des taxis (4,9 sur 10 en 2016 contre 6 sur 10 en 2014) creuse toutefois l'écart entre les deux types d'offre.

Les données recueillies il y a 2 ans ne laissent pas de place à l'ambiguïté : la quasi-totalité des clients des VTC étaient également utilisateurs de taxis. Ce n'est plus le cas. Si la porosité entre les deux modes est encore forte (les deux tiers des clients des VTC ont recours aux deux types d'offre), les VTC semblent recruter une clientèle qui ne prend pas (plus ?) du tout le taxi. Deux explications possibles : il est possible que la compétitivité-prix de certains segments de l'offre de VTC ait généré une nouvelle demande émanant d'individus qui ne prenaient pas le taxi mais estiment pouvoir se permettre de recourir aux VTC (un point que tendrait à confirmer la pénétration des VTC parmi les moins de 25 ans). Une autre explication (qui n'est pas nécessairement contradictoire, notamment au vu de la dégradation du chiffre d'affaires des taxis ces dernières années) est qu'une partie des clients des taxis s'en est détournée pour ne plus recourir qu'aux seuls services des VTC.

La concurrence frontale que constituent les VTC pour les taxis est indéniable. On observe une corrélation très nette dans les différentes strates du territoire entre la diffusion de l'usage des VTC et la réduction de l'usage des taxis. Près d'un trajet sur trois (30%) réalisé en VTC l'aurait été en taxi si les offres de VTC n'avaient pas existé. Les VTC sont toutefois loin de ne se substituer qu'aux taxis. Ils concurrencent (et contribuent à désengorger) pratiquement autant les transports collectifs urbains. 26% des trajets réalisés en VTC l'auraient été avec les transports collectifs. 14% avec un véhicule personnel.

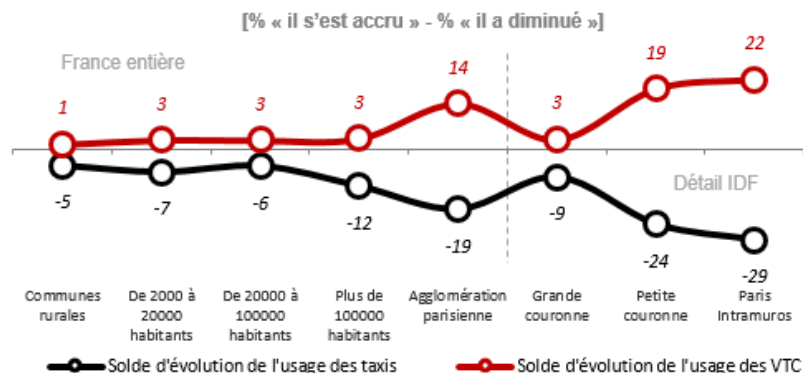


Figure 8 : solde d'évolution de l'usage des taxis et des VTC en fonction des différentes couches du territoire. Source : L'ObSoCo, Chronos / ADEME, SNCF, 2016

Cette dynamique est sans doute appelée à se poursuivre. 42% des clients des taxis déclarent ainsi prévoir d'en diminuer leur usage – un chiffre qui n'atteint que 13% pour les VTC, qui verraient par ailleurs leur usage s'accroître chez près de la moitié de leur clientèle actuelle. Ces chiffres, dont la symétrie autant que l'ampleur impressionnent, amènent à envisager un très net accroissement du marché des VTC à venir – une progression qui se ferait à nouveau au détriment des taxis, qui devraient voir leur chiffre d'affaires se dégrader sensiblement. Dans le conflit qui oppose taxis et VTC, les Français semblent avoir tranché, et leurs choix suggèrent une position largement orientée en faveur des VTC.

## Le covoiturage

30% des Français ont eu recours au covoiturage au cours des 12 derniers mois (un ordre de grandeur globalement stable par rapport à 2014). 22% en tant que conducteur, 23% en tant que passager (et donc 15 % covoiturent à la fois en tant que conducteur ou passager).

Le covoiturage de courte distance (réalisé notamment pour des trajets de type domicile-travail) est pratiqué par 17% des Français, dont 5% qui le pratiquent une fois par semaine ou plus. Le covoiturage longue distance est le fait de 21% des Français (dont 9% y ayant recours une fois par mois ou plus). 8% des Français<sup>3</sup> (soit près de la moitié de ceux effectuant du covoiturage de courte distance) pratiquent donc ces deux formes distinctes de covoiturage (courte et longue distance).

S'il existe une certaine porosité entre la pratique du covoiturage en tant que passager et en tant que conducteur, il ne s'agit pas strictement de la même population. Seuls 41% des individus pratiquant le covoiturage sont à la fois passagers et conducteurs. 25% ne pratiquent le covoiturage qu'en tant que passager. 34% ne sont que conducteurs. Compris dans l'ensemble de ses formes (qu'il soit informel ou organisé via des plateformes spécialisées), le covoiturage est une des rares pratiques de mobilité émergentes qui se diffuse à l'échelle de l'ensemble du territoire de manière relativement équilibrée (avec une diffusion légèrement supérieure à la moyenne dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants). La propension à recourir au covoiturage est particulièrement répandue chez les plus jeunes (54% chez les moins de 25 ans) et diminue de manière linéaire avec l'âge. Elle est également positivement corrélée au capital culturel des individus interrogés.

### 30% des Français ont recours au covoiturage (en tant que passager ou en tant que conducteur)

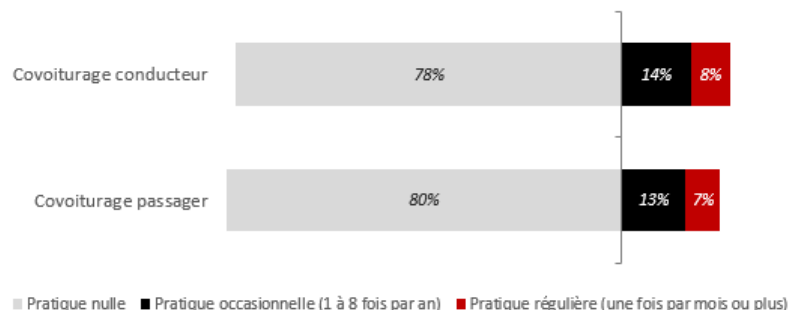


Figure 9 : recours au covoiturage au cours des 12 derniers mois. Source : L'ObSoCo, Chronos / ADEME, SNCF, 2016

Malgré le succès impressionnant de BlaBlaCar sur le segment du covoiturage de longue distance, seulement la moitié des covoitureurs (15% des Français) déclarent passer par les plateformes spécialisées pour organiser leur covoiturage. L'organisation informelle - auprès de son entourage, de voisins ou de collègues - représente encore une part importante de la pratique du covoiturage. On observe par ailleurs un usage plus répandu des plateformes de covoiturage dans les grandes agglomérations et à l'inverse une propension plus forte au covoiturage informel dans les zones peu denses. A noter également une propension plus répandue à recourir aux plateformes spécialisées parmi les individus pratiquant le covoiturage pour des trajets de longue distance (62%) que parmi ceux qui ont recours au covoiturage pour des trajets de courte distance (45%). Notons que près d'une personne sur deux pratiquant le covoiturage courte distance pratique également le covoiturage longue distance. Nous supposons qu'une partie des covoitureurs courte distance ont recours à une plateforme mais pour leurs trajets longue distance.

<sup>3</sup> Ces 8% sont obtenus en faisant la différence entre les 30 % de covoiteurs d'une part et les 17 % (courte distance) et 21 % (longue distance) d'autre part.

Les économies réalisées sur les déplacements sont de loin la première motivation du recours au covoiturage (un élément particulièrement évoqué par les jeunes). 61% des individus ayant pratiqué le covoiturage en tant que passager évoquent « les économies réalisées sur mes déplacements » comme justification de recours au covoiturage (67% chez les individus ayant pratiqué le covoiturage en tant que conducteur). Les vertus pour l'environnement, l'aspect social ou la dimension de praticité, s'ils sont des bénéfices non négligeables de la pratique, constituent des éléments de motivation secondaires.

Avec une note moyenne de 7,8 sur 10, la pratique du covoiturage en tant que passager est la solution de mobilité la plus appréciée de toutes celles étudiées dans le cadre de cet Observatoire. Les individus ayant recours au covoiturage en tant que conducteur affichent un degré de satisfaction très proche (7,7 sur 10).

Si le covoiturage représente une concurrence pour le transport ferroviaire sur la longue distance (ce qui est rarement le cas sur les trajets domicile-travail), il constitue avant tout une alternative à l'usage individuel du véhicule personnel. Dans 50% des cas<sup>4</sup>, les trajets réalisés en tant que passager l'auraient été avec un véhicule personnel s'il n'avait pas été possible de recourir au covoiturage. Dans 72% des cas, les conducteurs auraient réalisé leur trajet avec leur véhicule personnel, même s'ils n'avaient pas eu la possibilité de réduire les frais de leur déplacement via le covoiturage. C'est dans les trajets du quotidien (domicile-travail notamment) que le covoiturage tend le plus fréquemment à remplacer l'usage individuel de l'automobile. Le covoiturage concurrence plus fréquemment le train lors des trajets exceptionnels (par nature sur plus longue distance). Il est toutefois intéressant de relever que même lors des trajets exceptionnels, c'est l'usage de l'automobile individuelle que le covoiturage tend avant tout à remplacer. En substituant un usage individuel du véhicule par un usage partagé, le covoiturage permet donc bien une optimisation du taux d'occupation des véhicules – vertueuse sur le plan économique et écologique. Cette substitution de l'automobile individuelle vers une forme d'usage partagé de l'automobile est toutefois moins nette lorsque l'on s'intéresse strictement au covoiturage passager organisé par les plateformes spécialisées de type BlaBlaCar. 47%, soit près d'un trajet sur deux réalisé en covoiturage en tant que passager *via* l'une de ces plateformes (pour un trajet de courte ou longue distance), auraient été effectué en car ou en train. Dans 37% des cas seulement, c'est l'usage du véhicule personnel qui est remplacé par le covoiturage. On retrouve une substitution plus forte à l'usage du véhicule individuel dans le cas du covoiturage en tant que conducteur organisé par les plateformes spécialisées : 73% des conducteurs auraient utilisé leur voiture en autosolisme s'ils n'avaient pas pu covoiturer.

---

<sup>4</sup> Tous les chiffres ci-dessous sont à ramener au nombre de déplacement et non pas au nombre de kilomètres parcourus.

## La location de voiture entre particuliers

Au cours des 12 derniers mois, 5,4% des Français ont eu recours à la location de véhicules entre particuliers (2,1% en tant que locataires, 4,3% en tant que loueurs). Si les chiffres révèlent un léger accroissement de la demande et une légère diminution de l'offre, les ordres de grandeur restent globalement stables par rapport à ce que nous observions en 2014. A noter que ces proportions représentent un nombre d'utilisateurs nettement supérieurs aux chiffres annoncés par les principaux opérateurs du marché. Un écart qui peut s'expliquer par l'existence de pratiques informelles (ne passant pas nécessairement par des plateformes spécialisées) ou par une confusion sur les termes.

### 5,4% des Français ont recours à la location entre particuliers (en tant que loueur ou locataire)

|                           | Pratique régulière (une fois par mois ou plus) | Pratique occasionnelle (1 à 8 fois par an) | Pratique nulle |
|---------------------------|--|--|----------------|
| Location P2P (loueurs)    | 1,0%   | 1,1%                                       | 97,9%          |
| Location P2P (locataires) | 0,8%   | 3,5%                                       | 95,7%          |
| Location P2P (ensemble)   | 1,5%   | 3,9%                                       | 94,6%          |

Tableau 1 : recours à la location entre particuliers au cours des 12 derniers mois. Source : L'ObSoCo, Chronos / ADEME, SNCF, 2016

Comme la majorité des formes de mobilité émergentes, la location entre particuliers exerce un attrait particulier auprès des jeunes et des résidents des grandes aires urbaines. 11% des Parisiens auraient eu recours à la location auprès d'un particulier (contre 2% dans les communes rurales) ainsi que 9% des 18-24 ans (2% des plus de 65 ans).

A l'instar du covoiturage, la location entre particuliers est avant tout motivée par des considérations économiques – que ce soit du côté de l'offre ou de la demande. Le remplacement ponctuel du véhicule personnel semble également tirer la demande.

La note de satisfaction à l'égard de la location entre particuliers atteint un niveau relativement bas (6,6 sur 10 du côté de la demande ; 6,3 du côté de l'offre), significativement inférieur à ce que l'on observe pour le recours aux offres de VTC ou au covoiturage.

Malgré un degré de satisfaction moyen, les anticipations des répondants amènent à envisager une intensification de la pratique de la location entre particuliers, du côté de l'offre comme de celui de la demande. 23% des locataires envisagent ainsi d'accroître leur recours à la location entre particuliers, contre seulement 12% qui envisagent de le réduire – soit un solde d'évolution positif : +11 points. Ces chiffres se retrouvent du côté des loueurs (avec un solde positif : +12).

## L'autopartage

L'autopartage (système dans lequel une collectivité, une société, une coopérative, ou une association, met des véhicules en libre-service à disposition des adhérents au service) reste une pratique très minoritaire parmi l'ensemble des offres de mobilité existantes : seuls 2,5% des Français y ont eu recours durant les 12 derniers mois dont moins de 1% plus d'une fois par mois – une faible pénétration qui s'explique par une offre encore très localisée et réservée aux résidents du centre des grandes aires urbaines, où elle enregistre logiquement ses plus hauts niveaux (7% au sein des villes-centres des métropoles françaises et 9% à Paris). Ce faible taux de pénétration de l'autopartage est néanmoins en progression par rapport à il y a deux ans, puisque moins de 1,5% des répondant déclaraient y avoir eu recours, ne serait-ce qu'une fois par an. La pratique est en outre plus de deux fois plus élevée chez les moins de 35 ans (5% contre 2% dans le reste de la population). On atteint ainsi un pic de 12% chez les 25-34 ans résidant dans les villes-centres des métropoles.

**« Pour vos déplacements en automobile au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous utilisé une voiture en autopartage (véhicules en libre-service de type Autolib' ou Citiz) ? »**

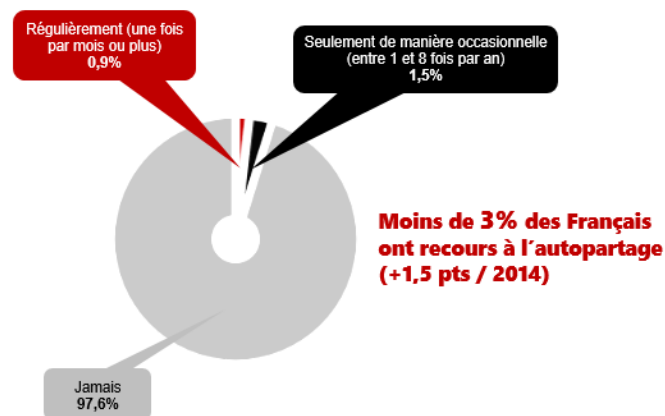


Figure 10 : recours à l'autopartage au cours des 12 derniers mois. Source : L'ObSoCo, Chronos / ADEME, SNCF, 2016

Si le caractère économique de l'offre constitue la principale motivation de 26% des usagers, 32% évoquent le fait que leur usage de l'automobile est trop ponctuel pour en acheter une ou que posséder une voiture serait trop coûteux. L'autopartage est un mode de transport complémentaire, qui se développe dans des zones où les offres de transport sont multiples et permettent de se passer d'un véhicule personnel. Les utilisateurs de l'autopartage sont ainsi des individus agiles, qui naviguent entre les différentes solutions de mobilité qui leur sont offertes. Interrogés sur le dernier trajet réalisé en covoiturage, les usagers de ces offres envisagent une multitude de solutions alternatives si l'autopartage n'avait pas été disponible. 11% déclarent qu'ils auraient pris le train ou le métro. 11% auraient effectué le trajet en bus. 11% auraient pris une VTC. 17% auraient fait du covoiturage. 8% auraient utilisé leur propre véhicule...

La note de satisfaction à l'égard de l'autopartage est toutefois peu élevée (6,3 sur 10). Si les critères d'insatisfaction mériteraient d'être creusés, plusieurs pistes émergent des retours d'expérience fréquemment partagés sur les sites des principaux acteurs de l'autopartage : fiabilité et propreté des véhicules mis à disposition, capacité de l'offre à proposer un service fluide (sans encombrement dans les stations ou à l'inverse, des stations vides), difficultés face à un système tarifaire complexe... En bref, l'insatisfaction des utilisateurs de l'autopartage semble pointer l'incapacité de l'offre à répondre de manière satisfaisante à la demande.



Probablement refroidis par une expérience relativement peu satisfaisante, 19% des usagers des dispositifs d'autopartage envisagent de revoir à la baisse leur usage de ces offres. Rapporté aux 24% envisageant d'en accroître l'usage, le solde d'évolution est à peine positif : +5 points.

## L'autocar longue distance

Les offres de trajets longue distance en autocar (en développement rapide depuis l'ouverture du marché à la concurrence à l'été 2015) ont d'ores et déjà été utilisées au moins une fois au cours des 12 derniers mois par près de 15% des Français. Si l'usage des offres de car longue distance semble se diffuser dans l'ensemble du territoire et de manière relativement équilibrée dans les différentes catégories de la population, elles bénéficient d'un taux de pénétration particulièrement élevé chez les moins de 25 ans et au sein des grandes agglomérations (où elles sont plus directement accessibles). On retrouve également une surreprésentation des populations disposant d'un niveau de diplôme élevé et de ressources limitées – qui motivent probablement le recours à ce type de services positionnés sur le segment des offres de transport *low cost*.

**« Au cours des 12 derniers mois, merci d'indiquer à quelle fréquence vous avez utilisé le car pour des déplacements de longue distance (offres de type OuiBus, FlixBus, MegaBus...) »**

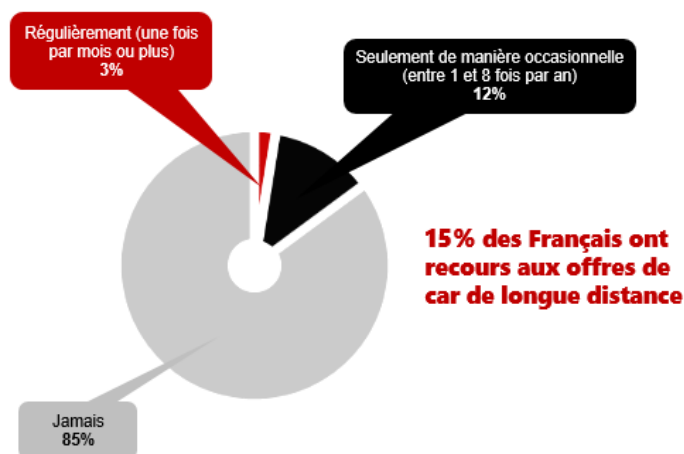


Figure 11 : usage des cars longue distance au cours des 12 derniers mois. Source : L'ObSoCo, Chronos / ADEME, SNCF, 2016

De manière cohérente avec le positionnement *low cost* des offres de car longue distance, les considérations économiques constituent la principale motivation des usagers. L'incitation financière est toutefois loin d'être la seule justification donnée par les pratiquants. 17% pointent avant tout le fait qu'il n'existait pas d'alternatives pour le(s) trajet(s) qu'ils souhaitaient réaliser. 10% évoquent la praticité et 16% mentionnent des attributs intrinsèques au déplacement en car (convivial, confortable, plus écologique que d'autres modes tels que l'avion...).

La note de satisfaction à l'égard de l'usage du car pour les trajets de longue distance n'atteint pas un niveau extrêmement élevé (6,8 sur 10), mais elle est supérieure à celle des transports collectifs urbains (5,5). Elle est en revanche inférieure à celle du covoiturage passager (7,8).

Si les offres de car longue distance constituent une riposte efficace au développement du covoiturage et séduisent un public similaire, elles constituent avant tout une concurrence pour les offres de transport ferroviaire. Près d'un trajet sur trois réalisé en car de longue distance aurait été réalisé en train en l'absence de ces offres. 28% des trajets auraient été réalisés avec un véhicule personnel et 18% en covoiturage.

Le développement marché du car pour les trajets de longue distance est encore extrêmement récent et semble disposer de belles perspectives de croissance. 28% des usagers actuels du car longue distance envisagent d'intensifier leur recours à ce mode de transport, contre seulement 15% qui envisagent d'en réduire leur usage – soit un solde positif de 13 points. Cela ne prend pas en compte le recrutement de nouveaux utilisateurs dans les années à venir, susceptible de se faire naturellement au fur et à mesure que la notoriété des offres progressera. L'extension du périmètre desservi semble également le principal levier à la croissance de l'usage de ces offres. 44% des individus n'y ayant pas recours évoquent le fait que celles-ci n'existent pas à proximité de chez eux ou qu'elles ne desservent pas les destinations auxquelles ils seraient susceptibles de se rendre.

## Le vélo et le vélopartage

23% des Français ont eu recours au vélo pour se déplacer au cours des 12 derniers mois – dont 7% qui le font de manière régulière (une fois par semaine ou plus). Un cycliste sur cinq (soit un peu moins de 5% des Français) utilise les dispositifs de vélos en libre-service (vélopartage). Ces proportions sont globalement stables par rapport à ce que nous observons il y a 2 ans. Le recours au vélo dans les déplacements du quotidien, comme celui au vélopartage, est une pratique très significativement plus répandue au sein d'une population jeune, urbaine, issue d'un milieu social généralement aisé.

**« Au cours des 12 derniers mois, merci d'indiquer à quelle fréquence vous avez utilisé le vélo (hors promenade et loisirs). »**

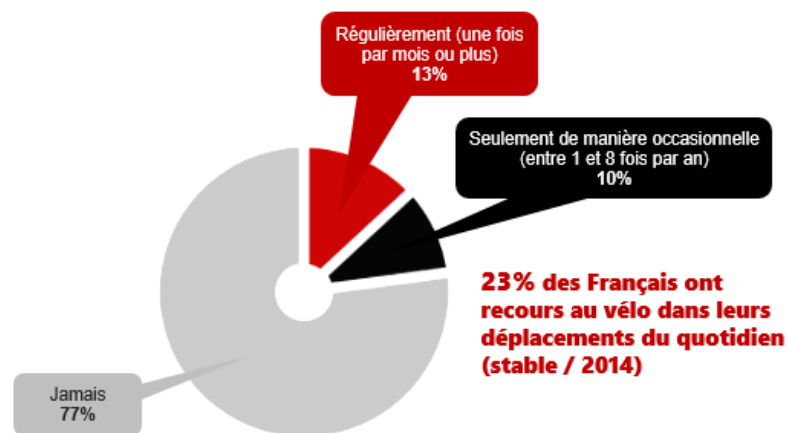


Figure 12 : usage du vélo dans les déplacements quotidiens au cours des 12 derniers mois. Source : L'ObSoCo, Chronos / ADEME, SNCF, 2016

Le vélo à assistance électrique est utilisé par 6% des individus se déplaçant en vélo dans leur mobilité du quotidien (soit 1,6% des Français, une proportion qui représenterait une légère hausse par rapport à 2014, bien qu'il soit délicat d'interpréter des variations sur des ordres de grandeur statistiquement aussi faibles).

Avant les considérations économiques ou écologiques, le fait de combiner déplacement et activité physique est la première motivation à la pratique du vélo (citée comme la principale motivation par plus d'un cycliste sur deux, davantage encore chez les cyclistes les plus âgés).

La note de satisfaction à l'égard de la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien est relativement peu élevée : 6,5 sur 10. S'il serait ici aussi intéressant d'approfondir les motifs d'insatisfaction, les questions d'infrastructure et d'adaptation de la voirie jouent probablement ici un rôle important. La satisfaction à l'égard des dispositifs de vélos en libre-service est légèrement plus élevée (7,0 sur 10).

Les anticipations des individus interrogés laissent entrevoir une intensification potentiellement très forte de la pratique du vélo (solde de +22 points) et des offres de vélopartage (+33). Avec l'usage des VTC et la pratique de la marche à pied, le vélo est la forme de mobilité qui affiche les soldes les plus élevés de l'ensemble des formes de mobilité étudiées.

Le vélopartage, s'il remplace l'usage du vélo personnel, et parfois de la marche, se substitue également souvent à l'usage des transports collectifs urbains, voire parfois à celui du véhicule automobile. 27% des trajets réalisés avec un vélo emprunté dans une station de vélopartage auraient été réalisés en transports collectifs si les vélos en libre-service n'avaient pas existé. 12% auraient été effectués avec un véhicule automobile personnel.

### Les objets de « glisse urbaine »

4% des Français se déplacent en trottinette (dont 0,7% une fois par semaine ou plus). 6% utilisent d'autres objets de glisse urbaine : rollers, skateboard, hoverboard, solowheel... (0,6% une fois par semaine ou plus). Sans surprise, les moins de 35 ans sont largement surreprésentés parmi les individus pratiquant la « glisse urbaine » - qui est également plus répandue parmi les résidents des grandes aires urbaines.

|                                 | Pratique régulière (une fois par mois ou plus) | Pratique occasionnelle (1 à 8 fois par an) | Pratique nulle |
|---------------------------------|--|--|----------------|
| Trottinette                     | 1,5%   | 2,5%                                       | 96%            |
| Autres objets de glisse urbaine | 2%   | 4%   | 94%            |

Tableau 2 : usage des objets de glisse urbaine au cours des 12 derniers mois. Source : L'ObSoCo, Chronos / ADEME, SNCF, 2016

La note de satisfaction à l'égard de la glisse urbaine dans les déplacements du quotidien est extrêmement faible – que ce soit pour la trottinette (4,7 sur 10) ou pour les autres objets de glisse urbaine (4,5). De toutes les formes de mobilité étudiées (traditionnelles et émergentes confondues), la glisse urbaine est celle qui affiche le degré de satisfaction le plus faible. S'il serait intéressant d'approfondir les explications de cette insatisfaction, il est tentant de rapprocher ces résultats du déficit d'infrastructures dédiées à ces nouvelles formes de déplacements.

Contrairement à ce que la multiplication des objets de glisse urbaine pouvait laisser envisager, les réponses des individus interrogés décrivent plus souvent une diminution de leur pratique de la glisse urbaine qu'une augmentation (ce qui semblerait indiquer que même les personnes venant récemment de se mettre à la glisse urbaine ont d'ores et déjà commencé à en réduire leur pratique). Les anticipations des répondants suivent la même trajectoire, avec un niveau très proche de 0, mais tout de même négatif. Si la glisse urbaine peut donc constituer une alternative intéressante à l'usage des modes traditionnels dans les zones denses (transports collectifs notamment, qu'elle contribuerait à désengorger), son développement nécessitera de la part des pouvoirs publics un investissement dans l'adaptation de la voirie – sans quoi la glisse urbaine restera une pratique marginale que l'on teste et abandonne très vite...

## Typologie des individus en fonction de leur engagement dans les pratiques de mobilité émergentes

La population française peut se décomposer en 5 groupes se distinguant quant à leur engagement dans les pratiques de mobilité émergentes.

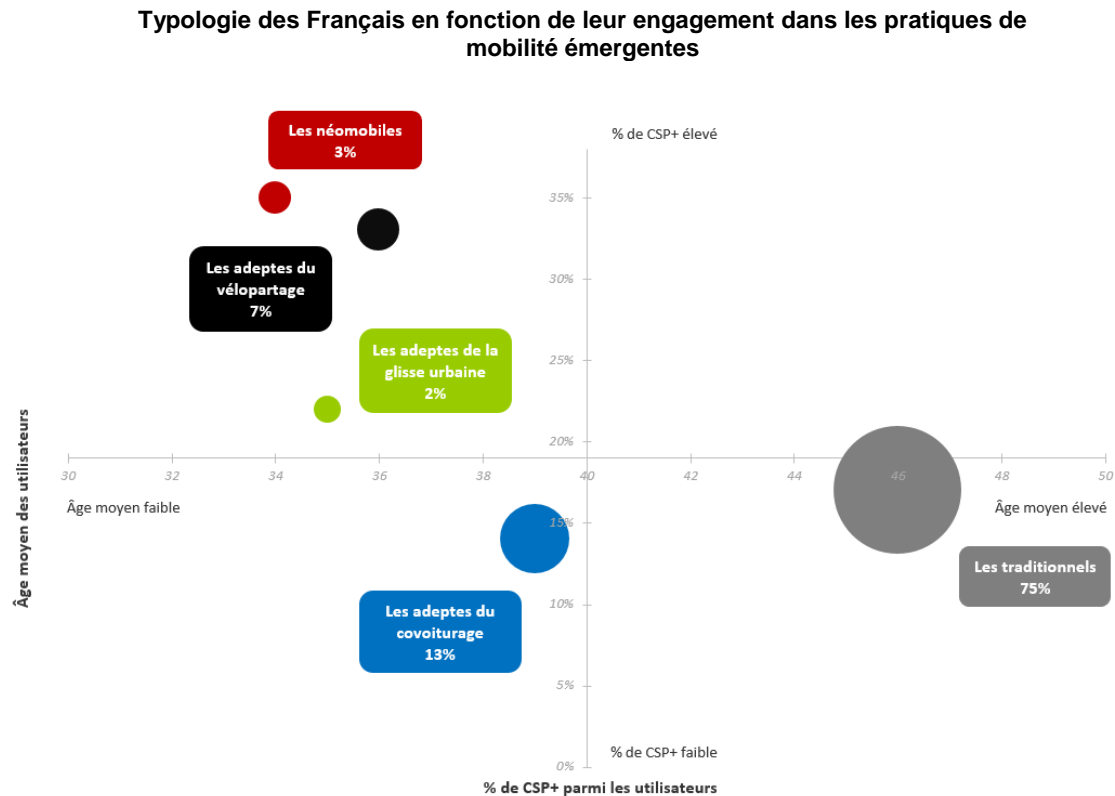


Figure 13 : typologie des Français en fonction de leur engagement dans les pratiques de mobilité émergentes. Source : L'ObSoCo, Chronos / ADEME, SNCF, 2016

### Les adeptes du covoiturage (13% de la population française)

Caractérisés (comme leur nom l'indique) par un recours particulièrement fréquent au covoiturage (en tant que conducteur comme en tant que passager), ils sont également surreprésentés parmi les clients des offres de car longue distance. 27% des adeptes du covoiturage utilisent le car pour des trajets de longue distance, dont 12% de manière régulière. Alors que l'engagement dans les pratiques de mobilité émergentes est généralement particulièrement répandu parmi les catégories supérieures et dans les grandes aires urbaines, ce groupe affichant un recours fréquent aux formes de mobilités émergentes pour la longue distance, se distribue de manière relativement équilibrée dans l'ensemble du territoire. Le profil sociodémographique des adeptes du covoiturage est en fait très proche de celui de l'ensemble de la population française. Tout juste observe-t-on un âge légèrement plus jeune, une légère sous-représentation des catégories socioprofessionnelles supérieures et des revenus légèrement inférieurs à la moyenne.

### Les adeptes du vélopartage (7% de la population française)

Ils se caractérisent par l'usage fréquent de deux formes de mobilité émergentes : le vélopartage en premier lieu (avec un score d'usage<sup>5</sup> très largement supérieur à la moyenne : 2,6 contre -4,3 dans l'ensemble de

<sup>5</sup> Les scores servant à mesurer l'intensité du recours à ces différentes pratiques s'étendent sur une échelle de -5 à 5. A chaque individu est associé un score pour chacune de ces nouvelles formes de mobilité. Plus le score est élevé, plus la pratique est fréquente. Un score de 5 traduit ainsi un recours quotidien (« tous les jours ou presque ») à la forme de mobilité étudiée. Un score de -5 désigne une pratique nulle (« jamais »), dans le périmètre restreint des 12 derniers mois.

l'échantillon), mais également les VTC, dont ils sont les clients les plus assidus. 48% des adeptes du vélopartage ont recours aux VTC (dont 24% au moins une fois par mois). Les adeptes du vélopartage sont des urbains. 74% d'entre eux vivent dans une agglomération de plus de 100 000 habitants (agglomération parisienne incluse). 34% habitent dans une ville-centre d'une des métropoles françaises. Significativement plus jeunes que le reste de la population (36 ans en moyenne, contre 44 ans dans l'ensemble de l'échantillon), les adeptes du vélopartage constituent une population relativement aisée, surreprésentée parmi les catégories socioprofessionnelles supérieures et parmi les couches les plus diplômées de la population. De manière cohérente avec leur lieu de vie, ils sont par ailleurs sous-représentés parmi les individus dont le véhicule personnel constitue le principal mode de transport.

### **Les néomobiles (3% de la population française)**

Caractérisés par l'usage assidu de l'ensemble des formes de mobilité émergentes, les néomobiles constituent le groupe le plus agile dans sa mobilité, naviguant à travers l'ensemble des offres disponibles. 45% ont recours aux VTC (contre 10% dans l'ensemble de l'échantillon). 71% pratiquent le covoiturage en tant que passager (20% dans l'ensemble de l'échantillon). 71% ont loué une voiture auprès d'un autre particulier (contre 4% en moyenne dans l'échantillon total). 56% ont mis leur propre véhicule en location (2% dans l'ensemble de l'échantillon). 73% pratiquent l'autopartage (moins de 3% dans l'ensemble de l'échantillon). Parmi les 5 groupes de la typologie, les néomobiles sont constitués de la population la plus jeune (34 ans en moyenne). Si l'âge peu avancé de ce groupe se traduit par des revenus qui ne sont pas significativement supérieurs à la moyenne dans l'ensemble de l'échantillon, les catégories socioprofessionnelles supérieures y sont largement surreprésentées (35% soit le groupe dans lequel leur poids est le plus important). Sans surprise, on retrouve une surreprésentation de la population urbaine (23% résident dans la ville-centre d'une métropole, 66% dans une agglomération de plus de 100 000 habitants). On observe par ailleurs une propension à mettre le véhicule personnel au centre de ses pratiques de mobilité très nettement inférieure à la moyenne (44% affirment que leur véhicule personnel constitue leur principal mode de transport contre 68% dans l'ensemble de l'échantillon).

### **Les adeptes de la glisse urbaine (trottinette, rollers, skateboard, hoverboard, solowheel...)**

Ils représentent 2% de la population française. Ils se caractérisent par un usage très significativement supérieur à la moyenne des objets de glisse urbaine, mais également des dispositifs de vélos en libre-service, dont ils sont des utilisateurs assidus. A noter également un usage légèrement supérieur à la moyenne des VTC, des offres de car longue distance ainsi que du covoiturage. Les adeptes de la glisse urbaine constituent un segment jeune de la population française (35 ans en moyenne). Si leur profil ne s'écarte pas significativement du reste de l'échantillon en termes de revenus ou de catégories socioprofessionnelles, les adeptes de la glisse urbaine sont largement surreprésentés dans les villes-centres des métropoles françaises, et, de manière plus générale, dans les grandes agglomérations urbaines (63% d'entre eux résident dans une agglomération de plus de 100 000 habitants). Ils constituent également un segment doté d'un capital culturel élevé, dont le taux d'équipement en véhicule automobile personnel est significativement inférieur à la moyenne.

Enfin, **les traditionnels**, qui représentent encore une large majorité de la population française (75%) utilisent principalement les formes de mobilité traditionnelles et n'ont qu'un recours exceptionnel, voire nul, à l'ensemble des formes de mobilité émergentes. Si le poids de ce groupe dans la population globale implique nécessairement que le profil moyen de ses membres ne s'éloigne pas de manière spectaculaire de l'ensemble de l'échantillon, on note tout de même un âge légèrement supérieur à la moyenne (46 ans, ce qui en fait de loin le groupe le plus âgé de cette typologie), ainsi qu'une légère sous-représentation parmi les résidents des grandes aires urbaines et des couches les plus diplômées de la population.

## 5. Conclusion – Une fracture de plus en plus perceptible entre le cœur des grands pôles urbains et le reste du territoire

La fracture que nous observons il y a 2 ans entre le cœur des grandes aires urbaines, engagées dans une dynamique de redéfinition de leur modèle de mobilité, et le reste du territoire se confirme et s'accroît. L'usage du véhicule automobile personnel reste très largement dominant dans l'ensemble de la population, et davantage encore dans les zones les moins denses du territoire. Le taux d'équipement en véhicule atteint 99% dans les communes rurales. Il diminue légèrement dans les agglomérations plus densément peuplées (89% dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants hors agglomération parisienne), mais ne paraît chuter réellement que dans le cœur des grandes aires urbaines (69% dans les villes-centres des métropoles, 54% à Paris).

Alors que la dynamique globale de remise en cause du véhicule personnel au profit de formes de mobilité alternatives n'apparaissait déjà pas de manière évidente lors de l'analyse des réponses des personnes interrogées il y a deux ans (la réduction déclarée de l'usage du véhicule personnel dans l'ensemble de l'échantillon était faible et restreinte à la mobilité durant le week-end), les résultats soulignent cette année un rebond de l'automobile dans les pratiques de mobilité du quotidien. 25% des individus interrogés déclarent avoir accru l'usage de leur véhicule personnel au cours des dernières années – contre seulement 14% qui disent l'utiliser de moins en moins souvent ; soit un solde d'évolution positif de 11 points. Une intensification de l'usage de la voiture qui semble concerner l'ensemble du territoire, à l'exception notable de l'agglomération parisienne et du cœur des grandes métropoles françaises. Les anticipations des répondants pour les années à venir confirment cette tendance avec une nouvelle hausse (modérée) des intentions d'usage du véhicule personnel.

Les transports collectifs urbains, largement dominants dans les zones les plus denses du territoire, affichent à l'inverse un léger retrait de leur usage et une dégradation de leur note de satisfaction (5,5 sur 10 contre 6,0 il y a deux ans). 19% des individus interrogés déclarent ainsi recourir de moins en moins fréquemment aux transports collectifs, quand seulement 14% affirment le contraire (soit un solde d'évolution négatif de 5 points). Seuls l'agglomération parisienne et le cœur des métropoles semblent épargnés et affichent un solde d'évolution encore positif. Cette réduction de l'usage des transports collectifs, quand elle a lieu, se fait essentiellement au profit de celui du véhicule personnel.

Les transports collectifs, ainsi que, comme nous l'avons vu, l'ensemble des solutions de mobilité alternatives à l'usage du véhicule personnel, se renforcent donc dans les grandes aires urbaines où ils étaient déjà dominants, alors que l'automobile personnelle continue de progresser dans les territoires moins denses, creusant ainsi l'écart entre d'une part un schéma de mobilité urbain constitué d'une multitude de formes de transport différentes et caractérisé par un usage de plus en plus occasionnel du véhicule personnel, et d'autre part un schéma de mobilité traditionnel largement dominé par l'automobile.

Saisir la distribution territoriale des différentes formes de mobilité implique par ailleurs une distinction plus subtile qu'un découpage urbain versus non urbain ou que les découpages usuels distinguant les différentes couches du territoire en fonction de leur densité. La taille de l'agglomération de résidence, par exemple, n'offre qu'une vision partielle de la manière dont se distribue l'usage des différents modes de transport. Le recours aux véhicules automobiles dans l'agglomération parisienne illustre parfaitement cet état de fait. Sur l'ensemble du territoire, 59% des individus utilisent un véhicule automobile « tous les jours ou presque ». Cette part atteint 30% dans l'agglomération parisienne (soit deux fois moins). Ce chiffre dissimule toutefois une très forte disparité entre le cœur de l'agglomération parisienne (Paris intra-muros) où l'usage quotidien du véhicule automobile ne représente que 10% de la population (six fois moins que dans l'ensemble du territoire) et la grande couronne parisienne où il concerne 56% de la population (où l'on retrouve donc une proportion très proche de celle observée dans l'ensemble du territoire). C'est ainsi non pas à l'échelle des grandes aires urbaines, mais bien dans leur cœur que se concentre la remise en cause de l'usage de l'automobile et le développement d'un schéma alternatif de mobilité – ce pour une raison simple mais centrale dans l'analyse des pratiques de mobilité : l'accès à l'offre.

## L'ADEME EN BREF

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.

