

Déclencher un choc d'offre pour convertir aux transports publics

Observatoire - Vague 1 - Septembre 2023



Juliette FRAILE
Directrice Département Valorisation
et communication
jfraile@utp.fr

Louis-Nicolas DOUMET
Chargé de mission Communication
lndoumet@utp.fr

Jérôme BENOIT
Directeur du Pôle Services
jerome.benoit@ifop.com

Angèle DOUILLARD
Chargée d'études Senior
angele.douillard@ifop.com





Après 9 vagues d'enquêtes annuelles avec l'IFOP, **l'UTP fait évoluer son Observatoire de la Mobilité vers l'enjeu du report modal.**

Poser l'enjeu du report modal nécessite de s'interroger sur la question du **non-report modal de la voiture vers des modes de substitution (ici, les transports publics) :**

- Pourquoi, dans certaines situations, il n'y a pas plus de reflexes à l'usage des transports publics ?
- Quels sont les freins à ces reflexes ?
- **Comment peut-on agir pour impulser ces réflexes ?**
- Quelle est la place des transports publics dans le questionnement lié au report modal ?
- Et **quels sont les leviers d'action** selon différents scénarios et situations ?



ÉCHANTILLON

4 007 individus représentatifs de la population française de 18 ans et plus, habitante des agglomérations de 20 000 habitants et plus.

(Les répondants peuvent appartenir à des **communes de moins de 1000 habitants** mais faire partie d'unités urbaines dont la population est supérieure à 20 000 habitants.)



Découpage de l'échantillon

Les **actifs mobiles** sont interrogés sur leurs déplacements domicile-travail.

Les **inactifs** (y compris les **actifs immobiliers**) sont interrogés sur leurs déplacements personnels.



MODE DE RECUEIL

Etude réalisée **online** sur système CAWI (Computer Assisted Interview) via panel



DATES D'ENQUÊTE

Du mercredi **14 juin** au lundi **26 juin 2023**



La représentativité de l'échantillon a été assurée par la **méthode des quotas suivi d'un redressement** sur le sexe, l'âge, la profession, la région et la catégorie d'agglomération.

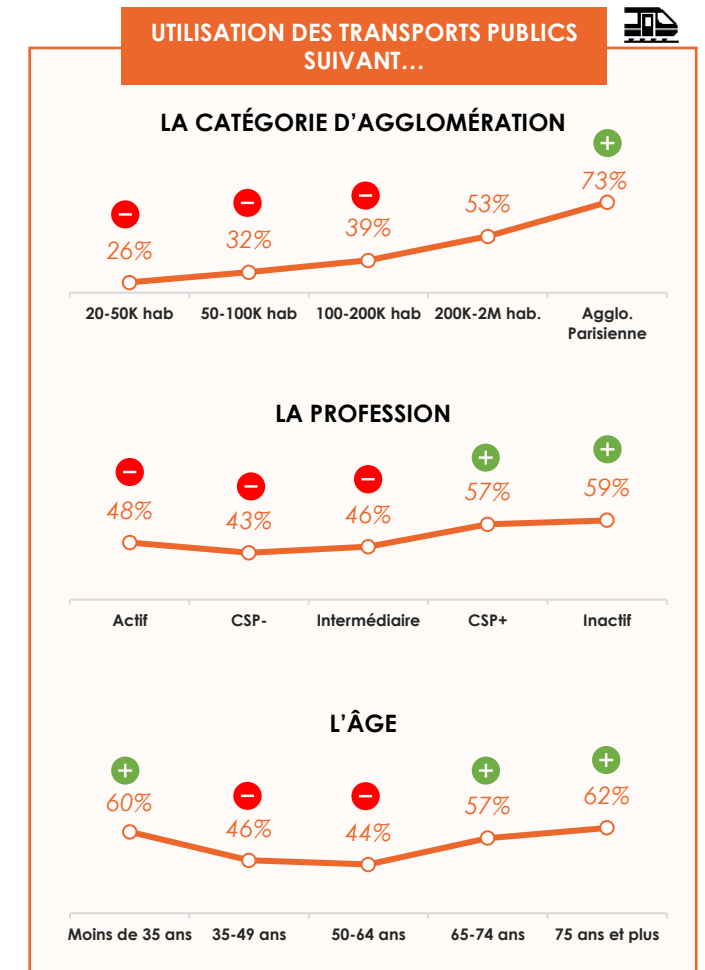
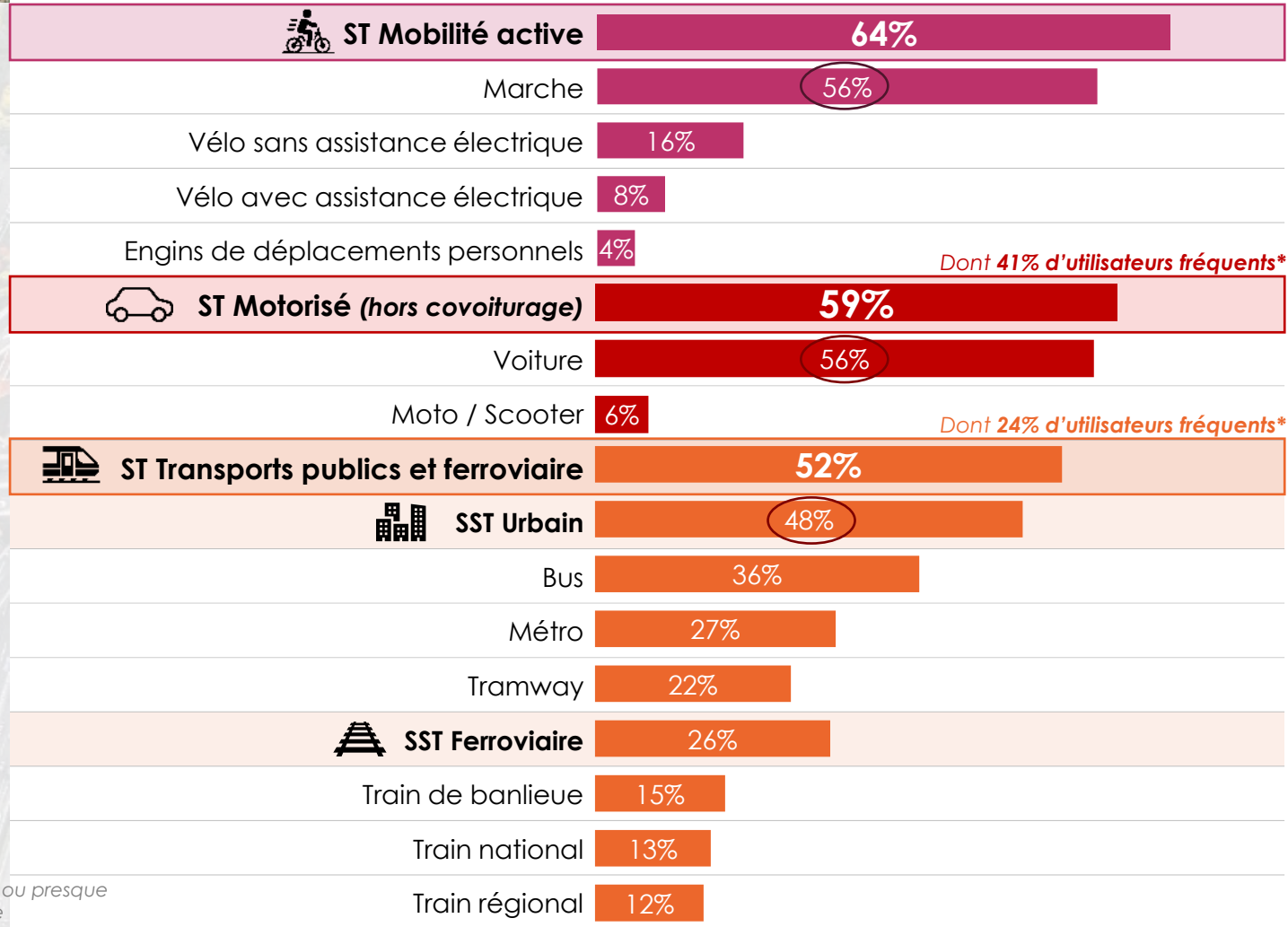


Photographie des pratiques

5 **La moitié des urbains ont utilisé les transports publics au moins une fois au cours des 12 derniers mois.** Ce taux d'usage est principalement porté par les habitants de l'agglomération parisienne, les CSP+, les inactifs (étudiants, retraités), les plus jeunes (moins de 35 ans) et les plus âgés (65 ans et plus).

Modes de transport utilisés pour les déplacements du quotidien* au cours des 12 derniers mois

*hors déplacements exceptionnels (vacances, séminaires...)



*Fréquents : Tous les jours ou presque
OU 3 à 4 fois par semaine

Q4. Pour vos déplacements du quotidien* (domicile-travail, activités, école...), quels sont les modes de transport que vous avez utilisés au moins une fois au cours des 12 derniers mois ? Base Ensemble : 4007 répondants

Par usage, **les mobilités motorisées sont utilisées par plus de la moitié des répondants**. A côté, **les transports publics sont utilisés par environ 1/3 des répondants** : par usage, ils perdent de leur potentiel par rapport à leur part d'utilisateurs globale au cours des 12 derniers mois.

Type de modes de transports utilisés pour les déplacements...

au cours des 12 derniers mois


...personnels
 Ensemble


...domicile-travail
 Actifs (hors 100% télétravail)

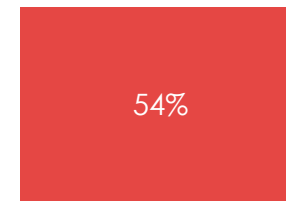
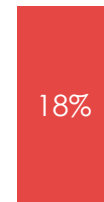
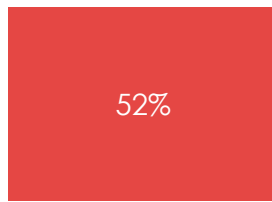
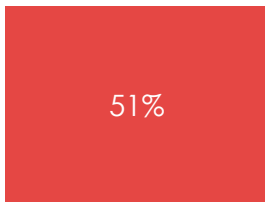

...vers le lieu d'étude
 Etudiants, lycéen


...professionnels
 Réalise des déplacements professionnels

Rappel
 Part d'utilisateurs globale au cours des 12 derniers mois



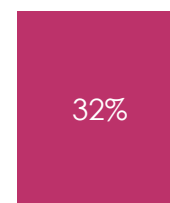
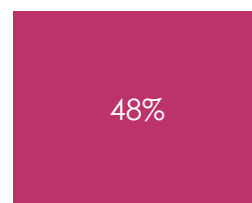
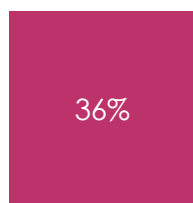
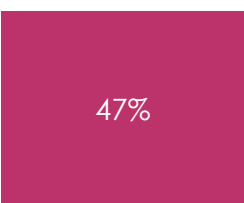
Motorisé
 (hors covoiturage)



59%



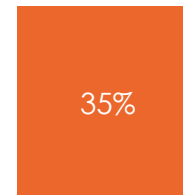
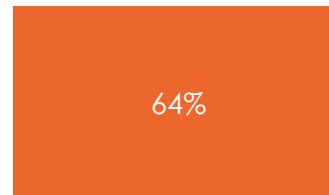
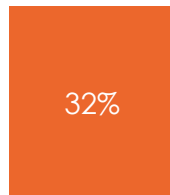
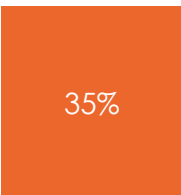
Mobilité active



64%



Transports publics et ferroviaire

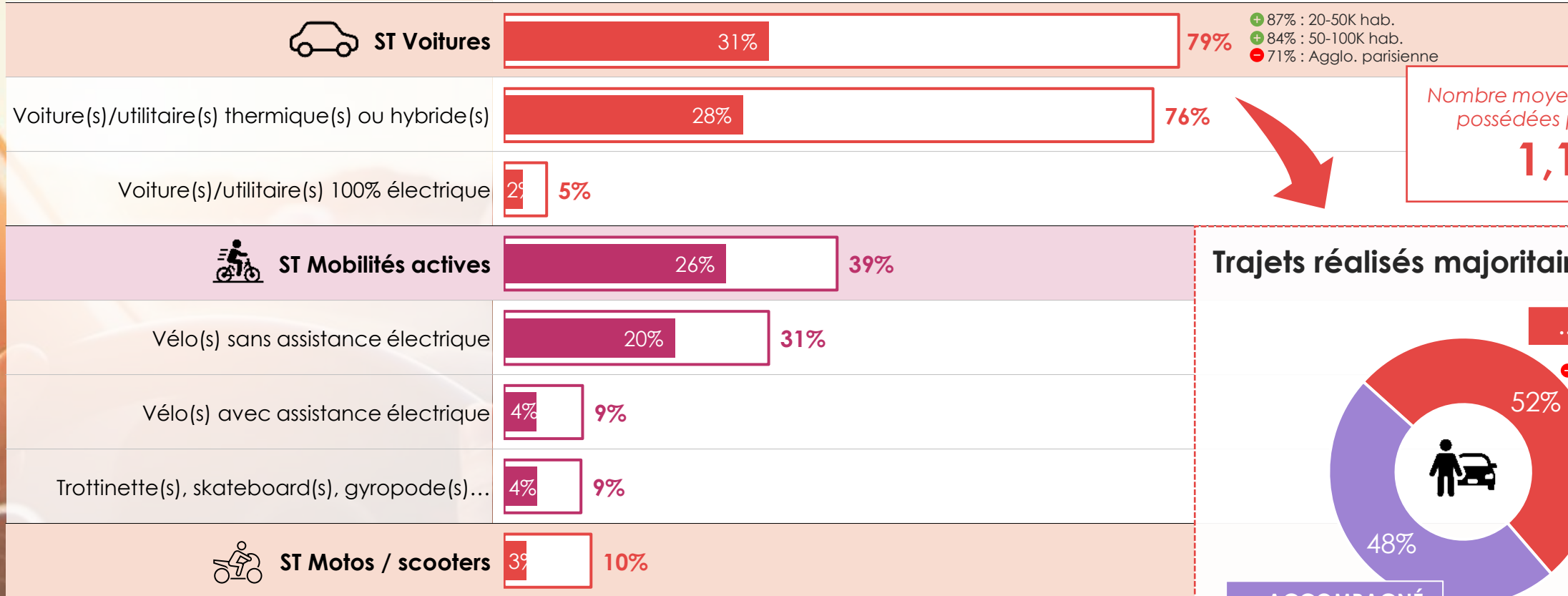


52%

La voiture constitue une « tentation » facile pour près de 8 urbains sur 10. Parmi eux, plus de la moitié déclarent l'utiliser seul.

Véhicules possédés au sein du foyer

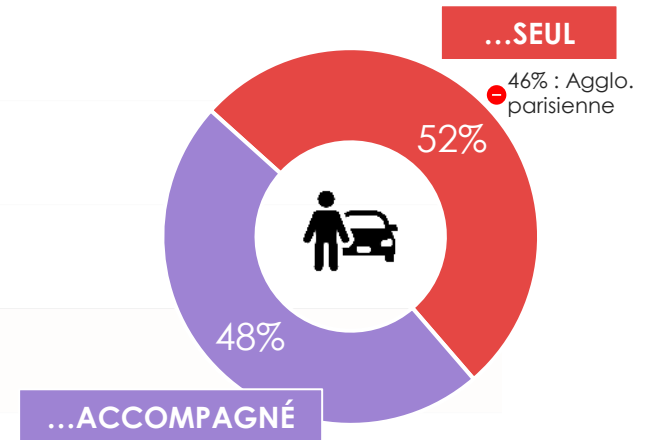
■ 2 ou plus □ Au moins 1



+ 87% : 20-50K hab.
 + 84% : 50-100K hab.
 - 71% : Agglo. parisienne

Nombre moyen de **voitures** possédées par foyer : **1,16**

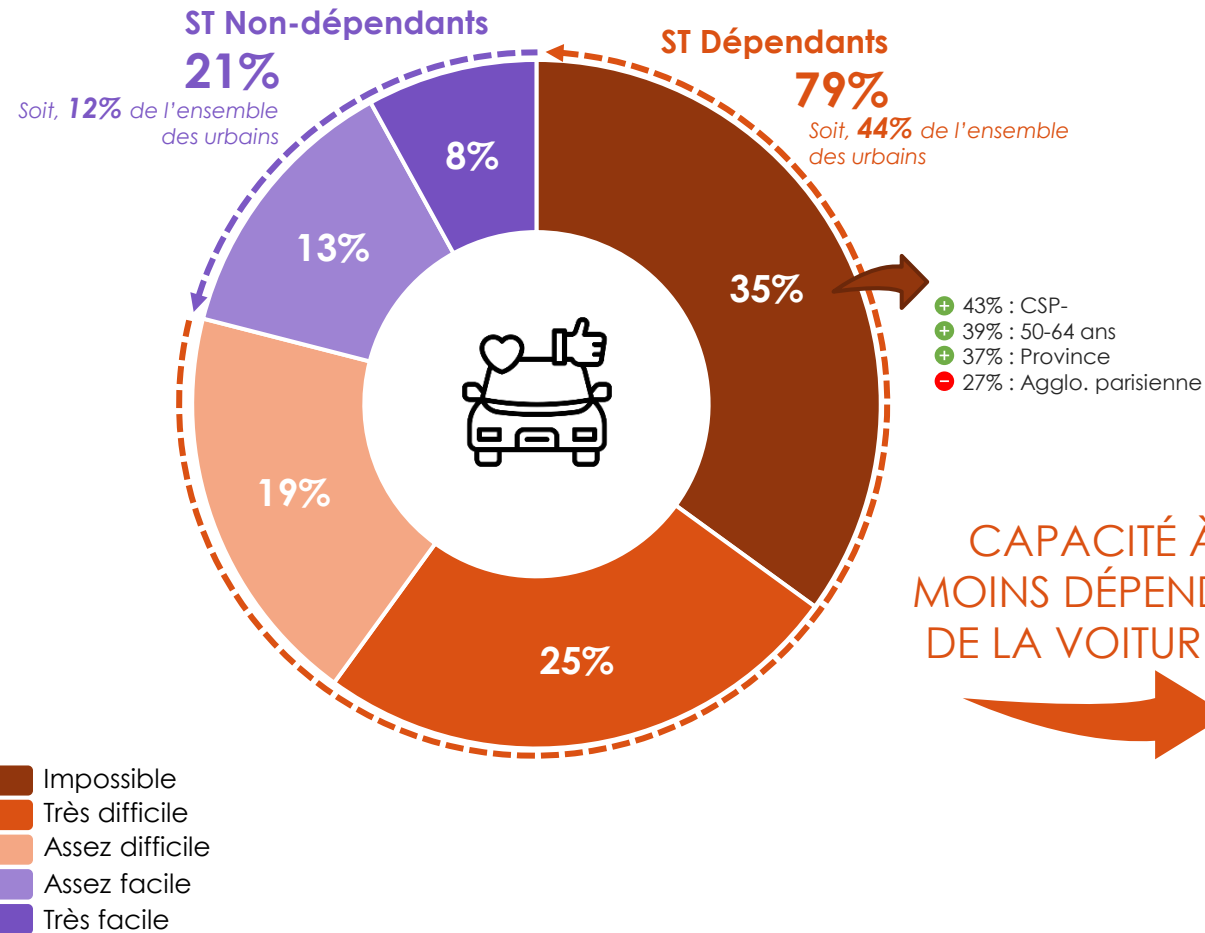
Trajets réalisés majoritairement...



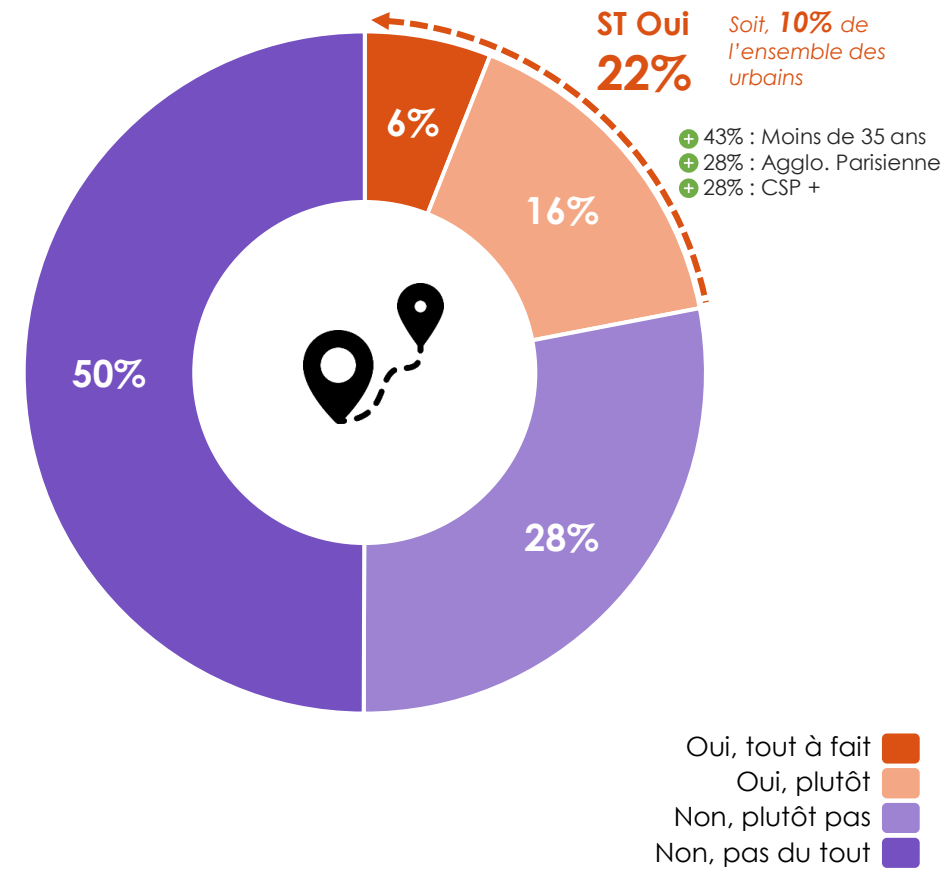
Q13. De quels véhicules disposez-vous au sein de votre foyer ? Base Ensemble : 4007 répondants / Q14. De combien de ... disposez-vous au sein de votre foyer ? Base Ensemble : 4007 répondants / Q13bis. Quand vous utilisez votre voiture, le plus souvent, vous êtes ... ? Base Possède au moins une voiture : 3000 répondants.

Le **niveau de dépendance à la voiture est plutôt élevé** : 79% des utilisateurs de voiture estiment difficile de s'en passer, 35% jugent d'ailleurs que c'est impossible. Néanmoins, 22% de ces utilisateurs « dépendants » seraient prêts à se rapprocher de leurs lieux d'activité pour moins en dépendre : c'est un **premier vivier de personnes à convertir aux transports publics** !

Niveau de difficulté à se passer de la voiture



Déménager proche de ses lieux d'activité pour moins dépendre de la voiture



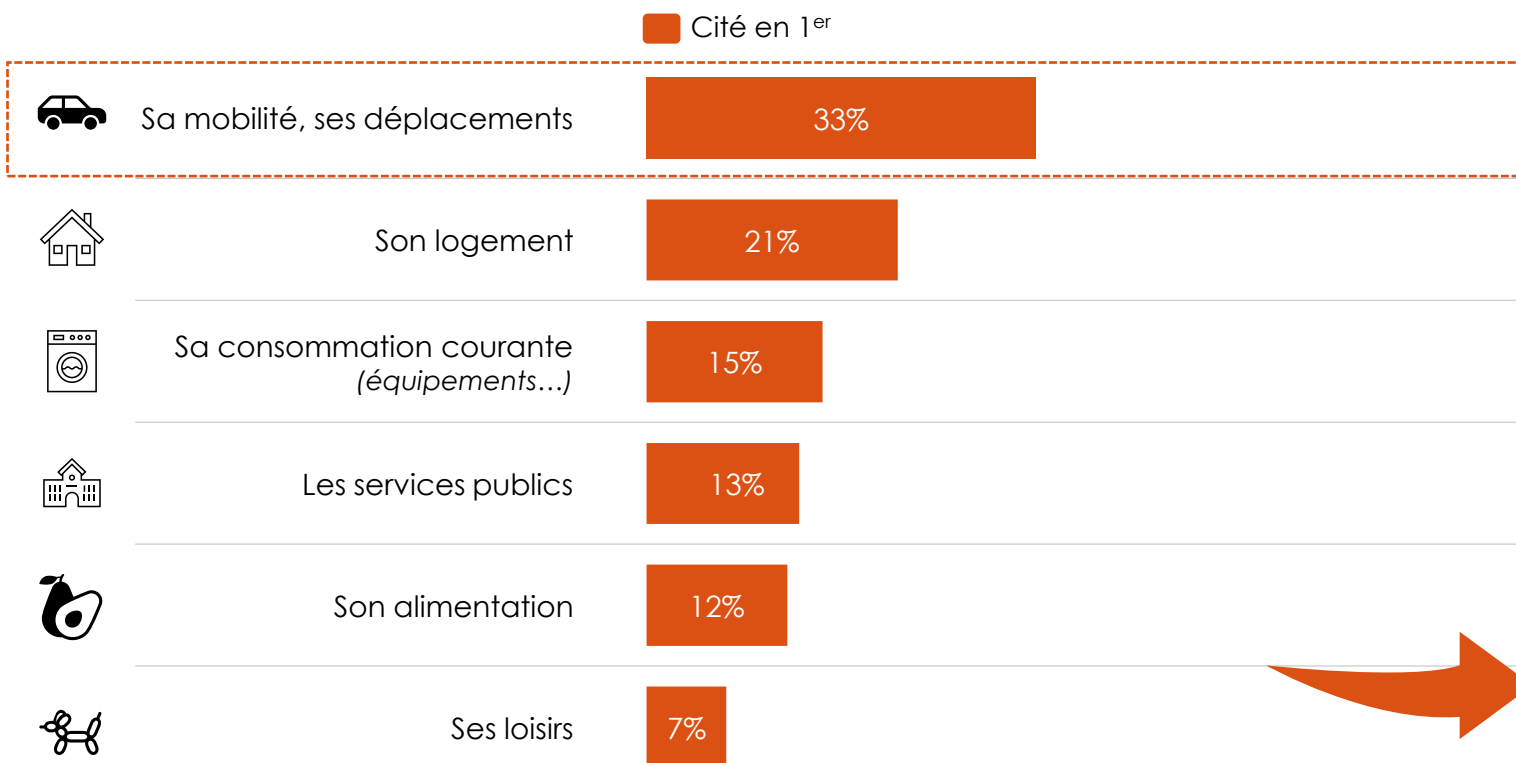
CAPACITÉ À MOINS DÉPENDRE DE LA VOITURE ?



Mobilité & Empreinte carbone

Les déplacements sont un véritable enjeu écologique. Ils sont considérés comme le poste de consommation contribuant le plus à l'empreinte carbone, devant le logement, la consommation courante ou encore l'alimentation.

Perception de l'impact des différents postes de consommation sur l'empreinte carbone



Selon l'**Ademe**, les postes de consommation en termes de contribution à l'empreinte carbone sont :

1. **Transport : 30%** 
2. Logement : 23%
3. Alimentation : 22%
4. Equipements : 10%
5. Services publics : 8%
6. Autres services : 8%



Source : Décomposition de l'empreinte carbone totale par postes de consommation en 2017, Ademe, Juillet 2022

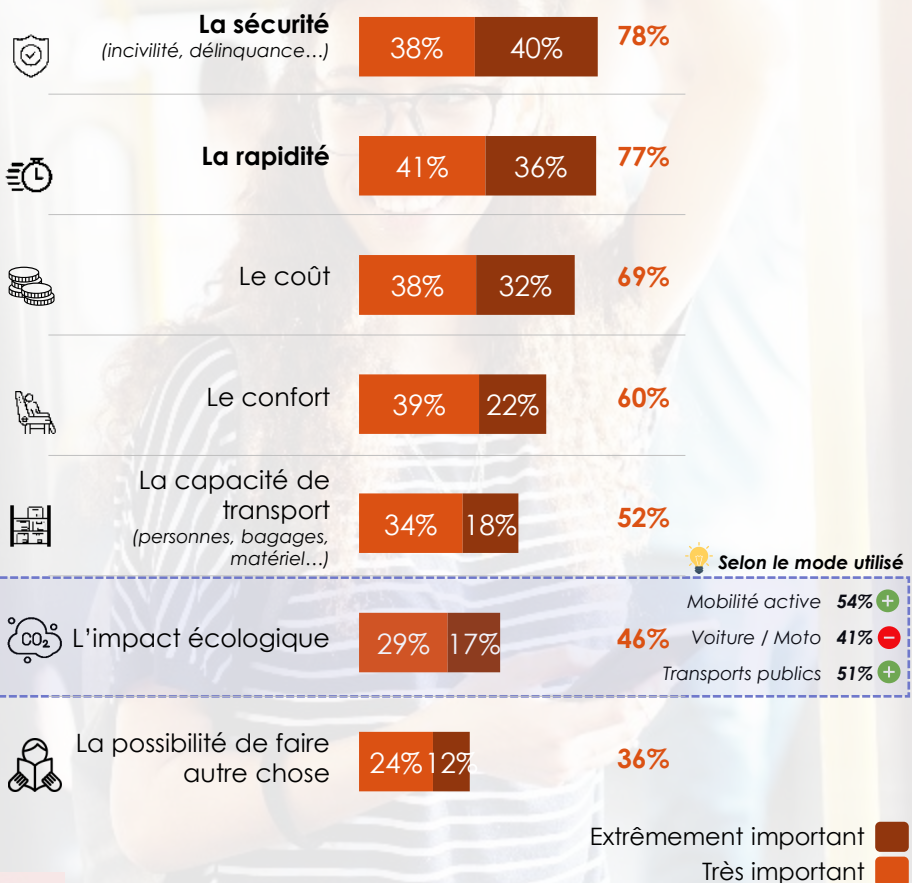
Parcours de choix modal



Les critères considérés comme les plus importants sont la **sécurité**, la **rapidité** et le **coût** du mode de transport. **L'impact écologique et la possibilité de faire autre chose** sont des préoccupations plus récentes et animent ceux ayant ancré leurs habitudes de déplacement il y a moins de 5 ans.

Importance des critères dans le choix des modes de transport

ST Très Important

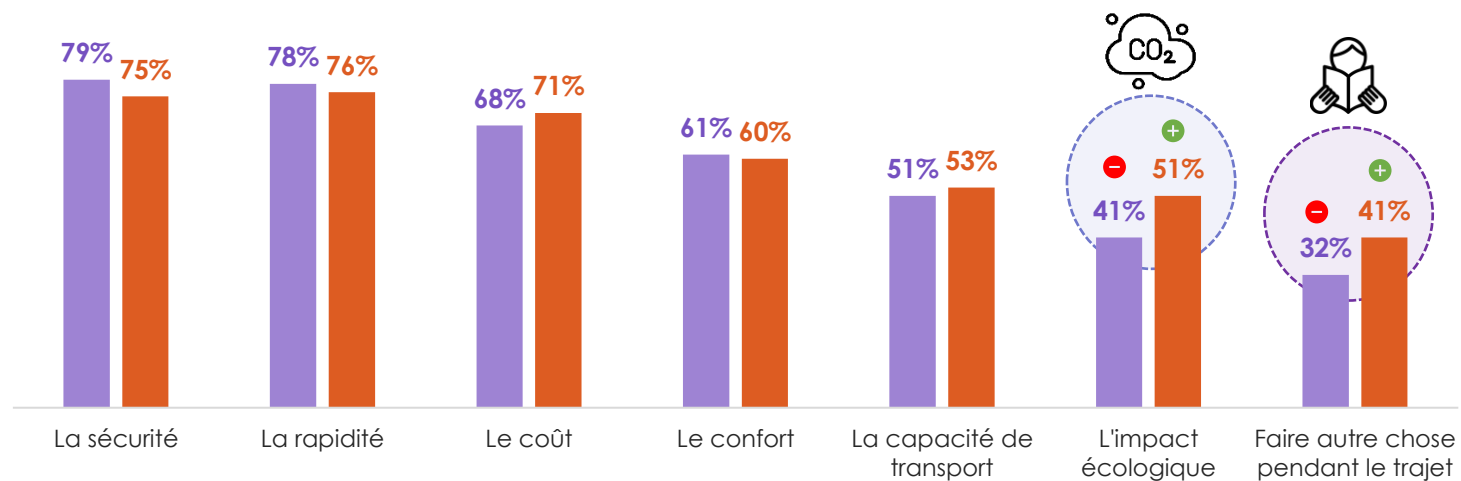
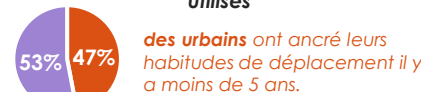


Importance des critères en fonction de la date d'ancrage des habitudes

Part (%) de ST Très important (Très + Extrêmement)

Il y a plus de 5 ans (2017 et avant) Il y a moins de 5 ans (A partir de 2018)

Date d'ancrage des modes de transport utilisés



L'impact écologique

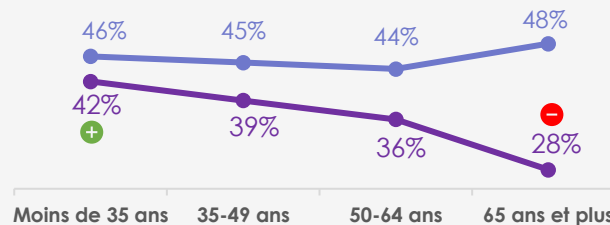


Faire autre chose pendant le trajet



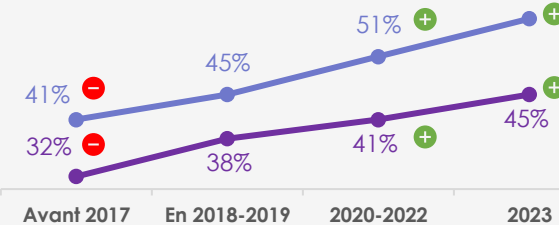
Suivant l'âge

% de ST Très important



Suivant la date d'ancrage

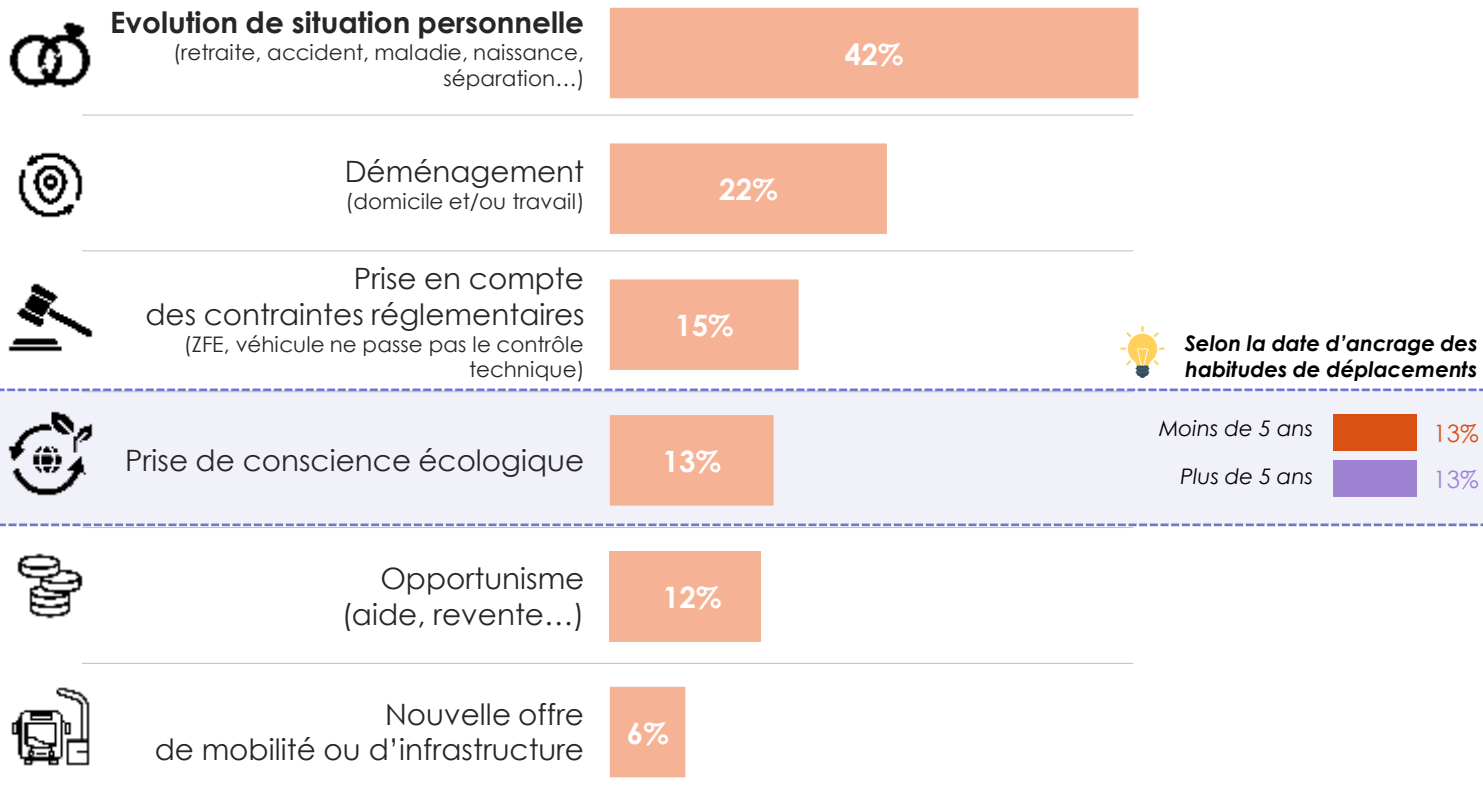
% de ST Très important



Q34. Parmi les critères suivants, indiquez s'ils sont importants dans le choix de votre ou vos mode(s) de transport pour... / Q36. Depuis quand avez-vous recours à votre ou vos mode(s) de transport actuel(s) pour réaliser... Base Ensemble : 4007 répondants

L'évolution de la situation personnelle ou professionnelle constituent le principal déclencheur du changement des habitudes de mobilité. **La nature de ces déclencheurs participe à expliquer l'inertie du choix modal.**

Déclencheur du changement d'habitudes



Zoom sur l'impact de la prise de conscience écologique

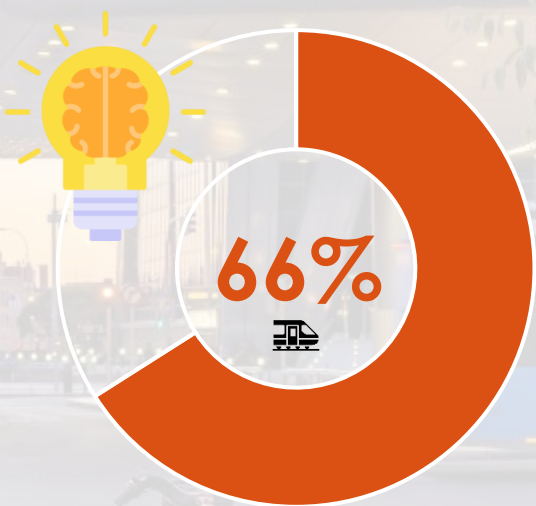
Que l'on ait changé de mode de transport il y a plus ou moins de 5 ans, **les déclencheurs au changement d'habitudes de mobilité restent plutôt stables.**

La prise de conscience des enjeux environnementaux ne s'établit pas davantage comme déclencheur auprès des urbains ayant changé leurs habitudes récemment. Néanmoins, on a vu précédemment que **c'est un critère de choix qui prend de l'importance** (+ 10 points de ST Très important).

Aussi, l'impact écologique est un critère qui – bien qu'il reste accessoire – est de plus en plus pris en compte dans les choix de mobilité MAIS ce n'est pas un élément déclencheur du changement d'habitude.

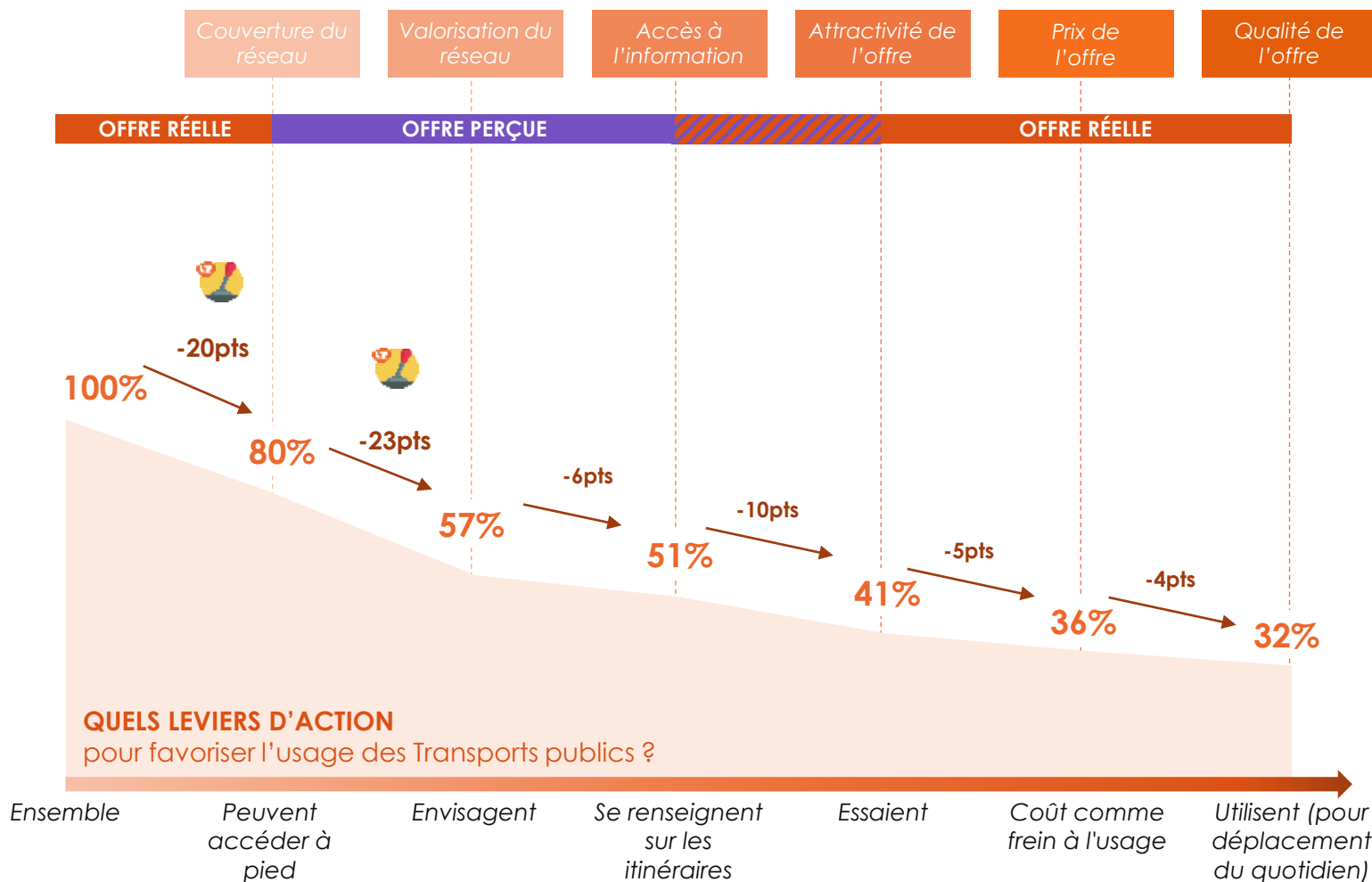
Les transports publics sont une option de déplacement envisagée par 2/3 des urbains. Pour convertir plus d'utilisateurs aux transports publics, **l'amélioration de la perception de l'offre** (connaissance, attractivité...) est un levier de conversion aussi important que **l'amélioration de l'offre réelle** (couverture du réseau, qualité de l'expérience usager...).

Considération des transports publics



des urbains envisagent les transports publics pour leurs déplacements du quotidien

Funnel de conversion à l'usage des Transports Publics

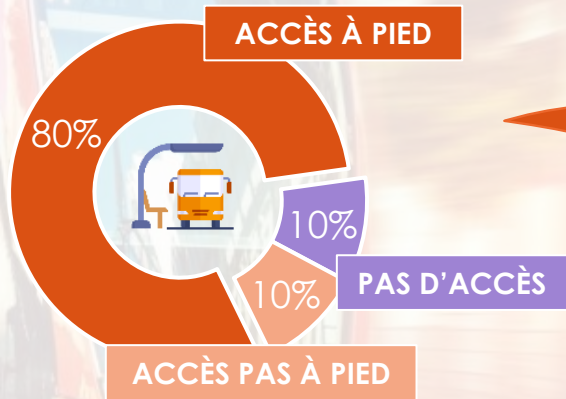




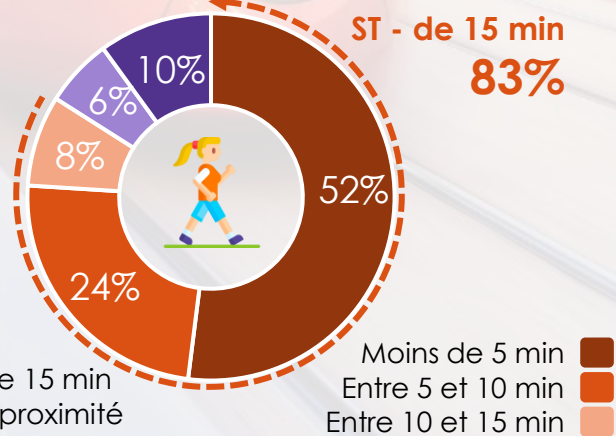
Accès aux transports publics

8 urbains sur 10 ont accès aux transports publics et plus de la moitié y ont d'ailleurs accès à moins de 5 minutes de marche de chez eux. Cette couverture est importante lorsque l'on sait que passé 10 minutes de marche la perception de l'accès diminue grandement.

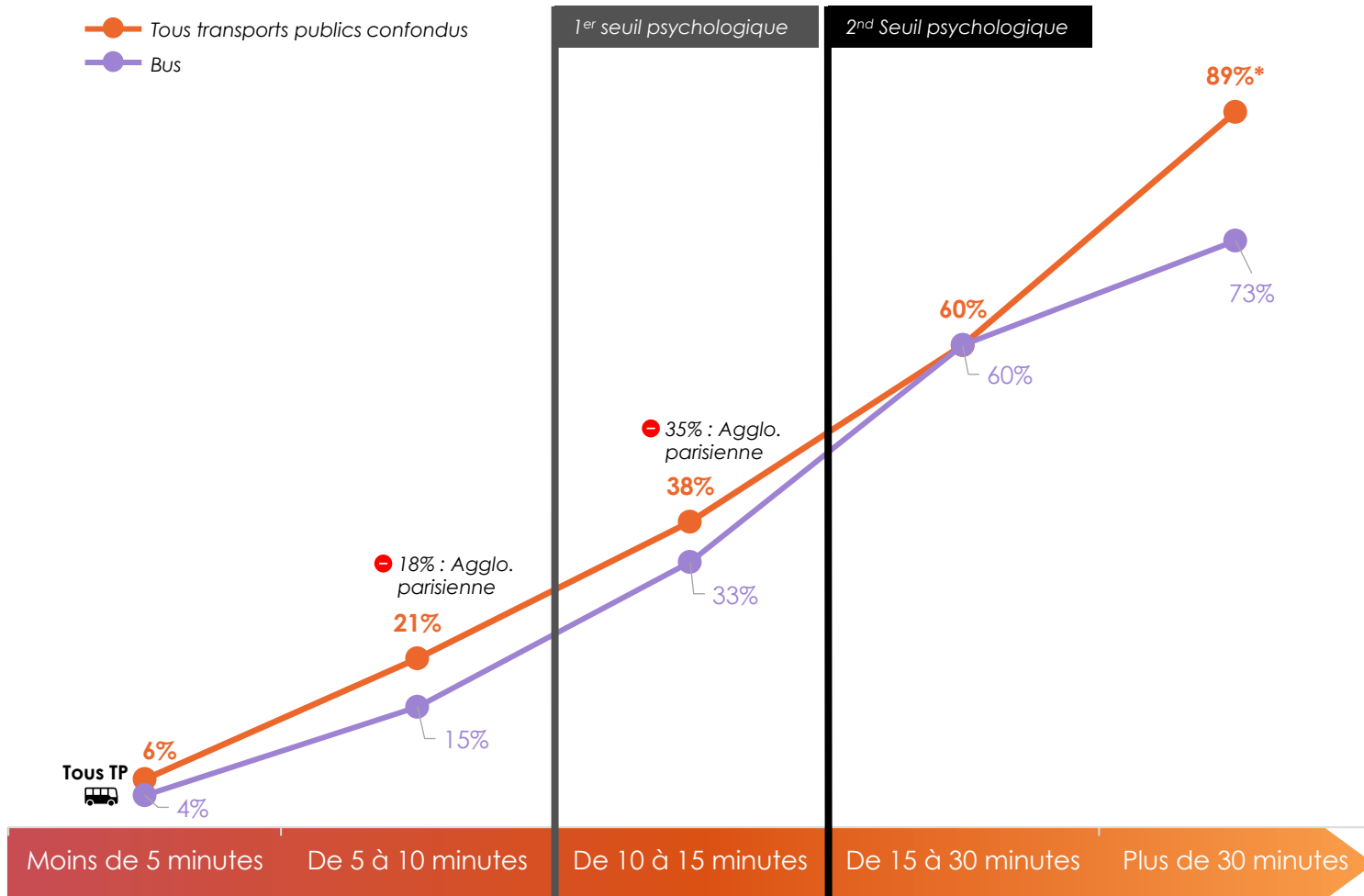
Accès à au moins 1 transport public



Distance à pied du transport public le plus proche



! Qu'est-ce que signifie « ne pas avoir accès à pied » ?



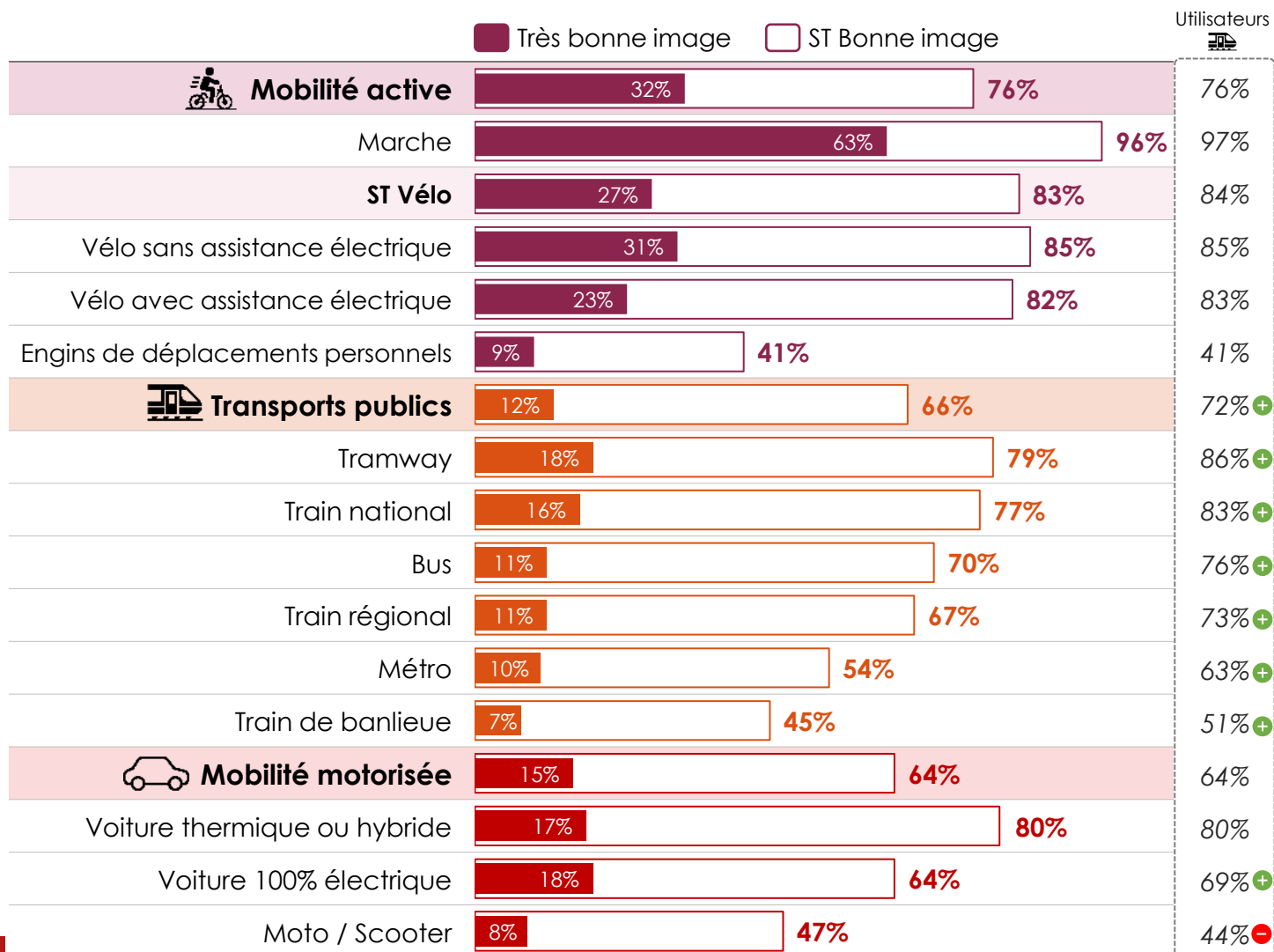
Q22. Avez-vous accès aux modes de transports suivants pour réaliser vos déplacements du quotidien (même si vous ne les prenez pas) ? Base Ensemble : 4007 répondants / Q23. A combien de temps de marche êtes-vous de l'arrêt/station de [ITEM] le plus proche ? Base Au moins 1 mode de transport en commun accessible



Perception des différents modes de transport

Si les **transports publics bénéficient d'une image globale plutôt bonne** (66% de ST Bonne image), pas si loin du score observé sur les mobilités motorisées (64%), **leurs utilisateurs en ont une bien meilleure image (72%)**. Il s'agit donc d'inciter les urbains à essayer les transports publics pour améliorer leur image et générer davantage d'usage.

Image des modes de transports



Les urbains ont globalement une bonne image d'au moins un transport public quel que soit le territoire où ils se trouvent.



FOCUS :

Bonne image des transports publics par territoire

Province	IDF	Paris	Petite couronne	Grande couronne
65%	69%	75%	68%	65%

Score significativement **supérieur** aux autres territoires

Score significativement **inférieur** aux autres territoires

EXPLICATION

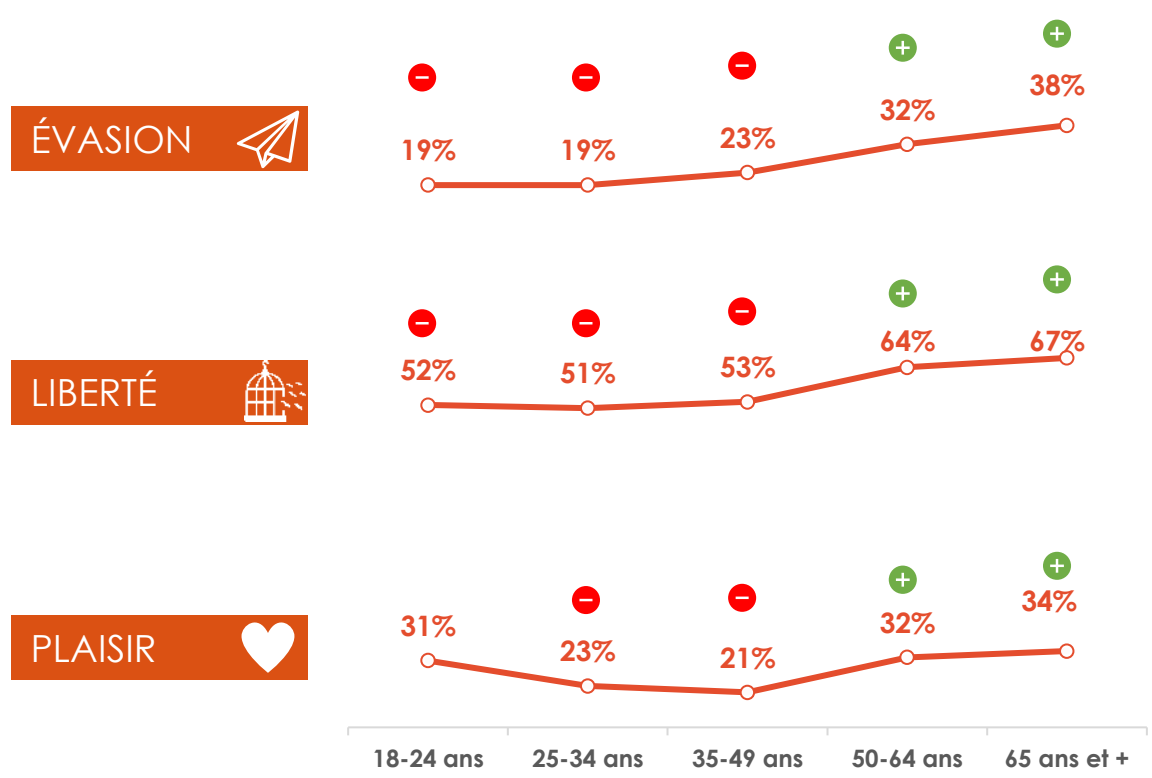
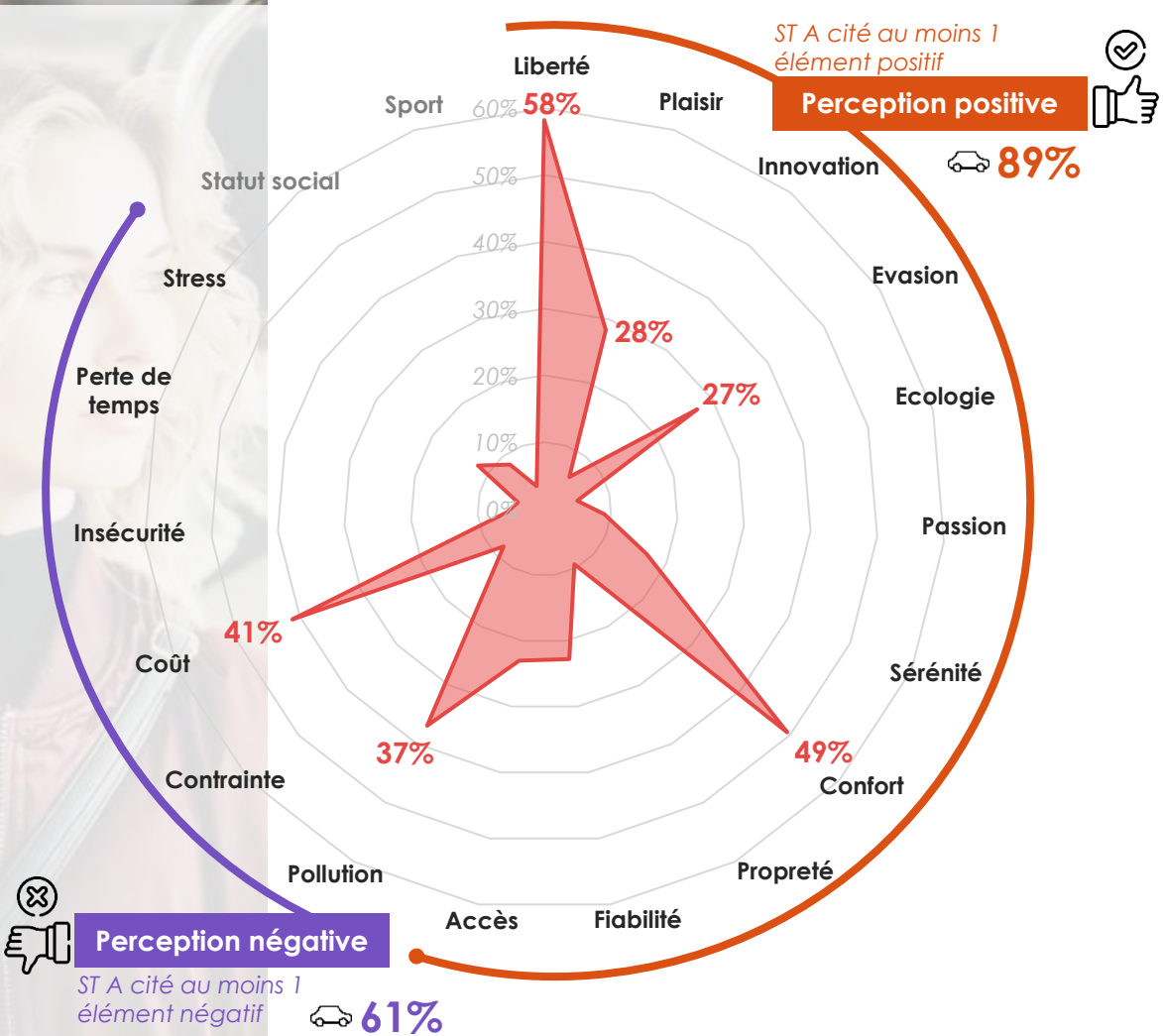


Les habitants d'Ile-de-France ont globalement une meilleure image des transports publics que les habitants de province.

Cela s'explique principalement par le taux d'utilisation des transports publics qui est bien plus élevé en Ile-de-France.

La voiture est largement **associée à l'idéal de liberté et de confort** malgré le fait qu'elle soit aussi perçue comme **un coût et une source de pollution**. Néanmoins, **l'idéal de la voiture est en perte de vitesse**. Les idées positives associées sont surtout tirées par les générations « boomers » quand ses dimensions négatives sont plus considérées par les générations plus jeunes.

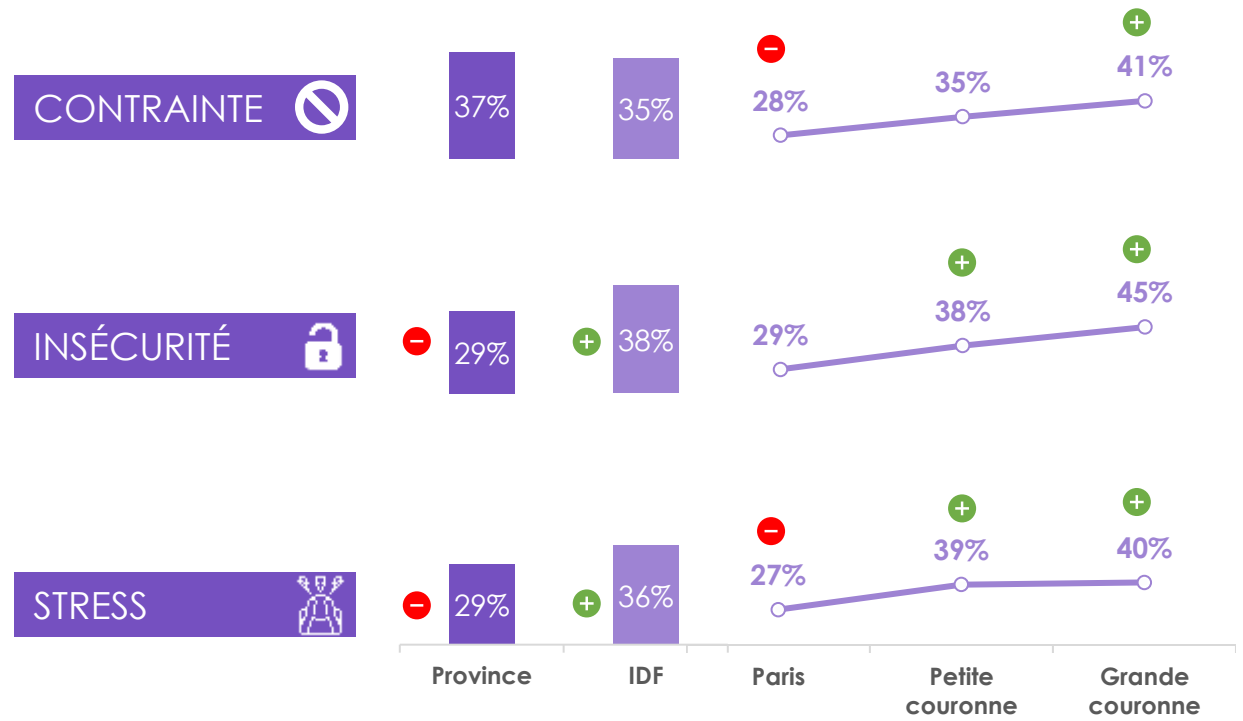
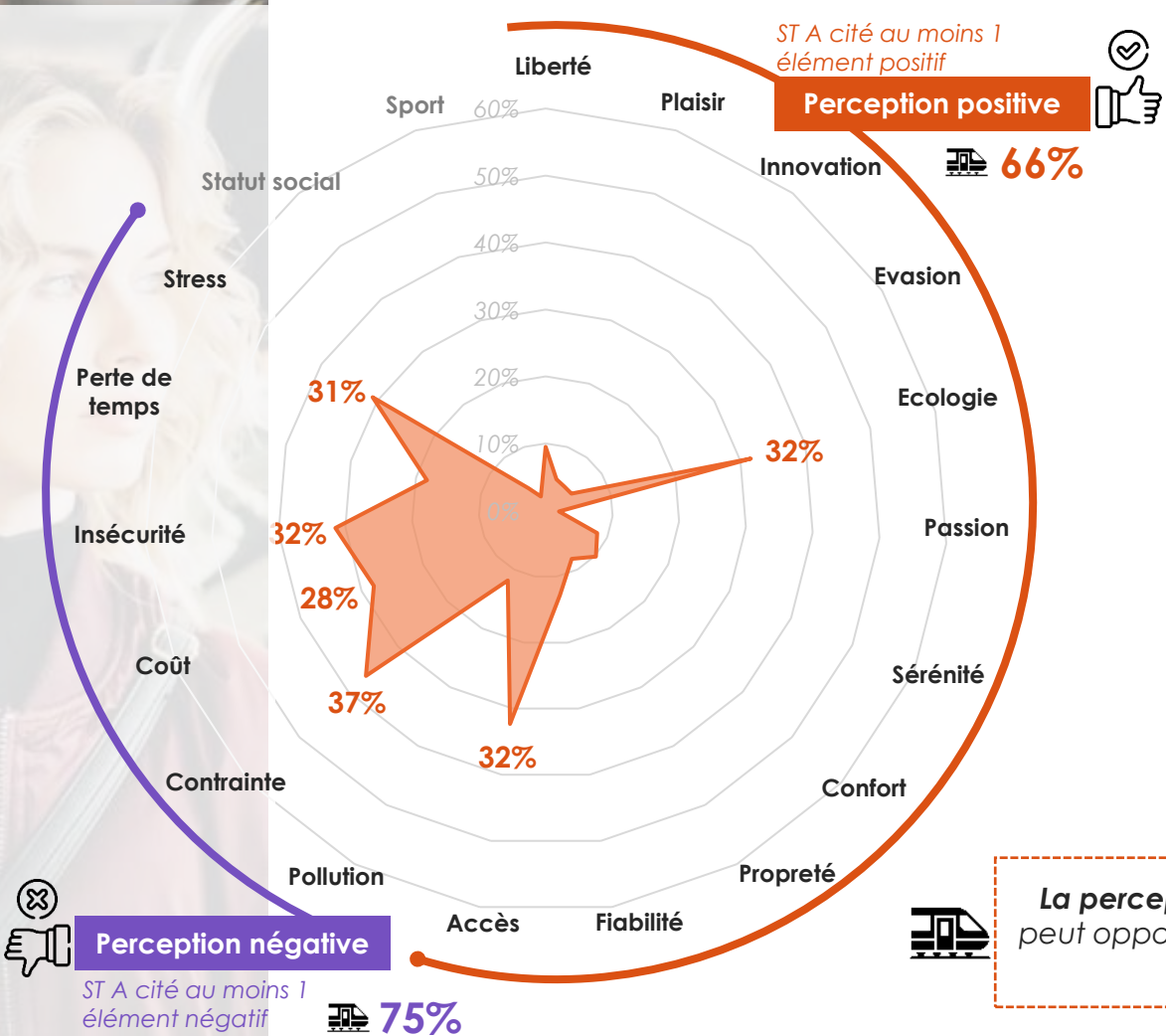
🚗 Détail des idées associées à la voiture



Q1. Dans la liste suivante, veuillez sélectionner les adjectifs qui correspondent à votre perception ... Base Ensemble : 4007 répondants

Les transports publics pâtissent d'une image associée à la **contrainte**, l'**insécurité** ou encore au **stress**. A côté, ses principales forces sont son **caractère écologique et accessible**.

Détail des idées associées aux transports publics



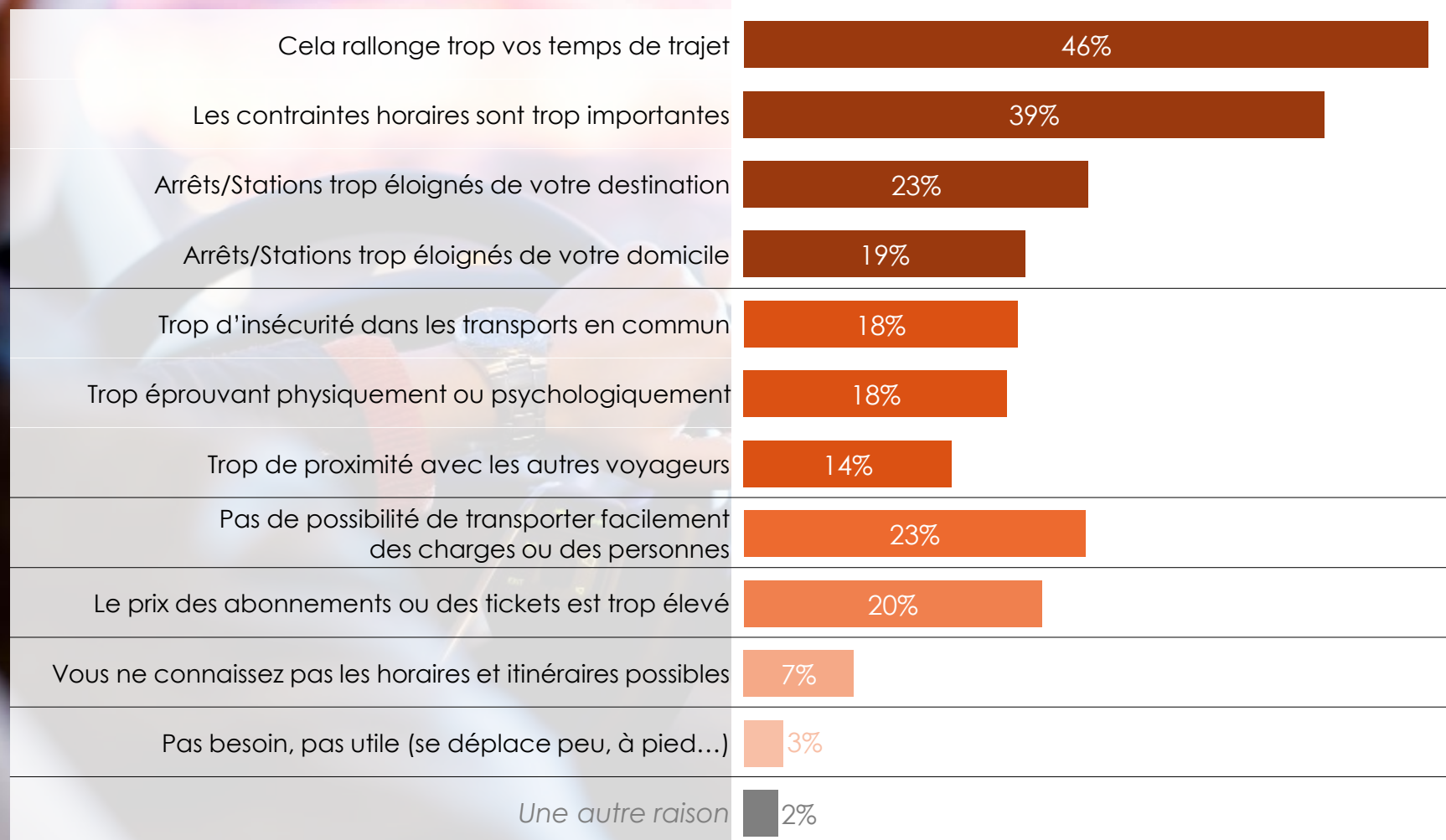
La perception des transports publics est hétérogène sur le territoire. De manière générale, on peut opposer la banlieue parisienne qui en a une vision plutôt négative (associée la contrainte, au stress et à l'insécurité) au reste de la France (y compris Paris).

Les principaux freins au recours aux transports publics relèvent de **la qualité de l'offre qui est jugée comme insuffisante** (rallonge le temps de trajet, trop de contraintes horaires). Plus d'1/3 citent des raisons relatives à **l'inconfort et l'insécurité**. Les **capacités de transport** et le **coût** sont également des freins non-négligeables.



Freins au recours aux transports publics

Base : Utilisateurs voiture




ST Offre de transport
insuffisante
74%



ST Inconfort /
Insécurité
35%



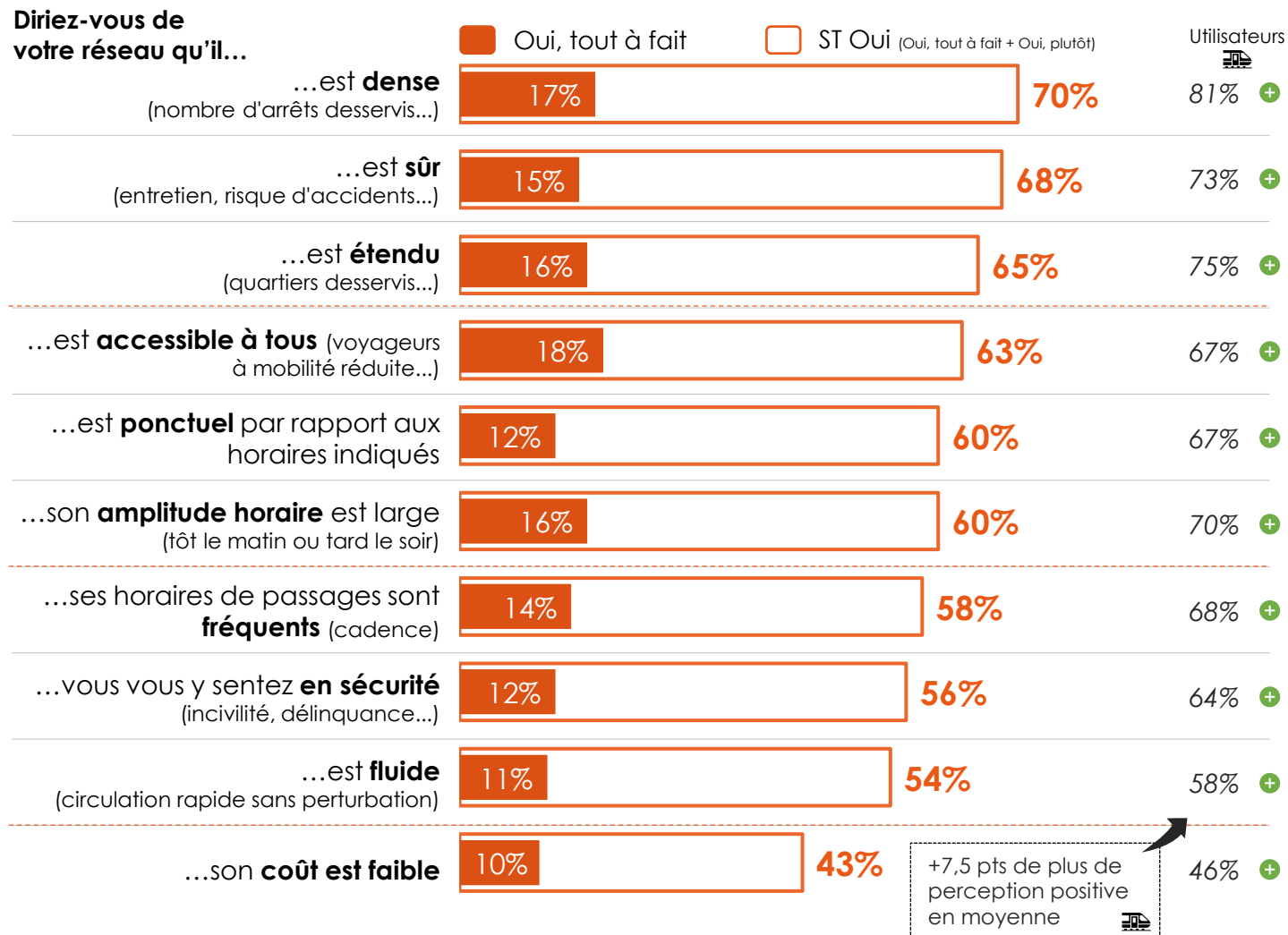


Perception des Transports publics

Analyse entre l'offre perçue et l'offre réelle

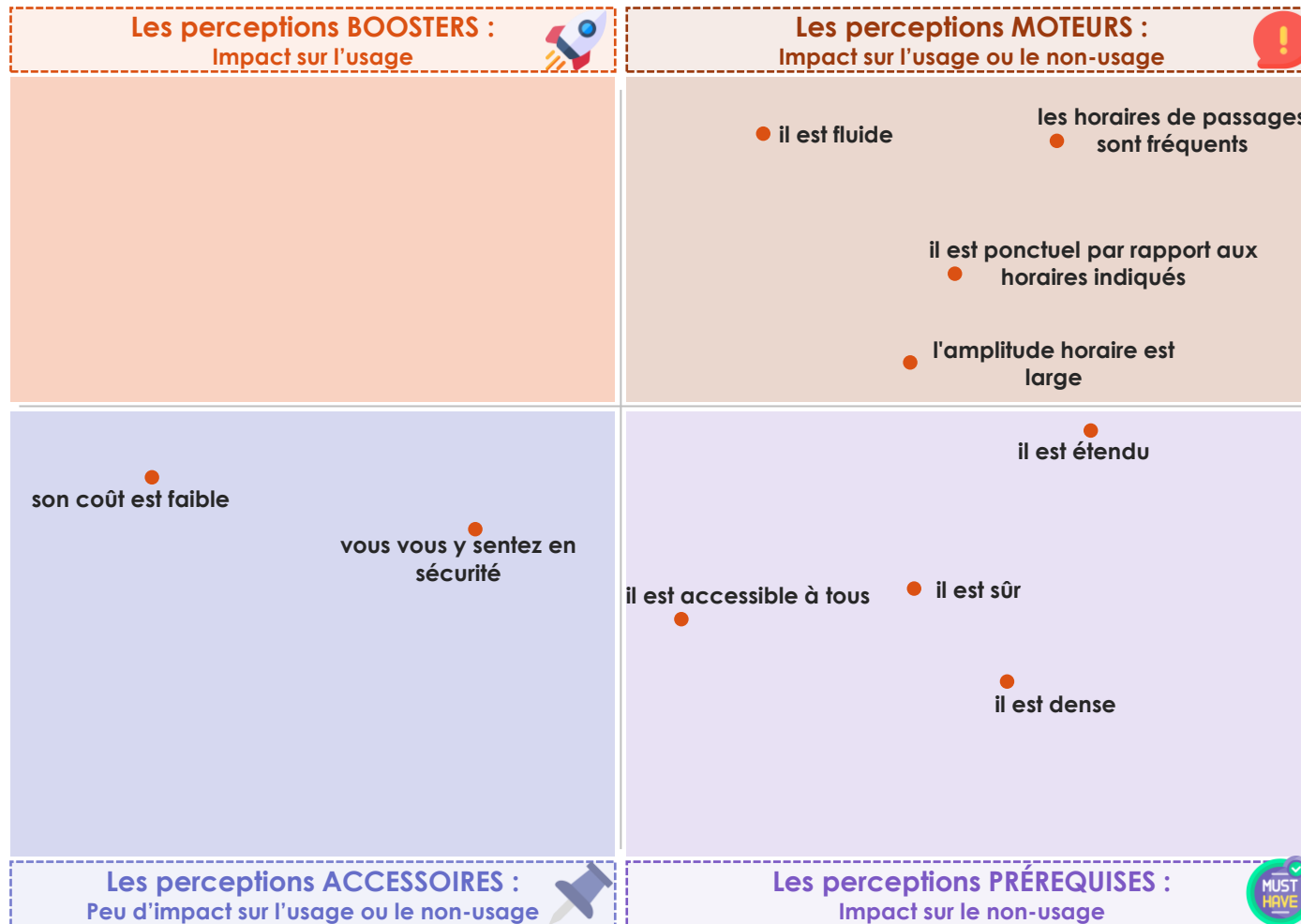
Les principaux atouts des réseaux de transports publics sont qu'ils sont **denses, sûrs et étendus**. A l'opposé, les éléments performant le moins bien sont la sécurité, la fluidité et le coût. **Les utilisateurs en ont également une bien meilleure perception.**

Perception détaillée du réseau de Transports publics



Les **prérequis** à l'usage des transports publics sont **l'étendue, la densité, la sûreté** (accident...) **et l'accessibilité** du réseau. Une bonne ou une mauvaise perception de la **fluidité**, de la **fréquence**, de la **ponctualité** et de **l'amplitude horaire** pourra avoir un impact positif ou négatif sur l'utilisation des transports publics.

Asymétrie des items de perception sur l'usage des transports publics



L'offre comme 1^{er} levier !

Logiquement, **les éléments prérequis à l'usage** (ne pouvant qu'impacter le non-usage) **sont les fondements d'une offre de transports publics satisfaisante** (l'étendue, la sûreté, la densité).

A côté, une perception positive des éléments relatifs à la qualité de l'offre (comme la fluidité, les horaires, la ponctualité ...) **permet d'impulser l'usage des transports publics** alors qu'au contraire une perception négative peut en freiner l'usage.

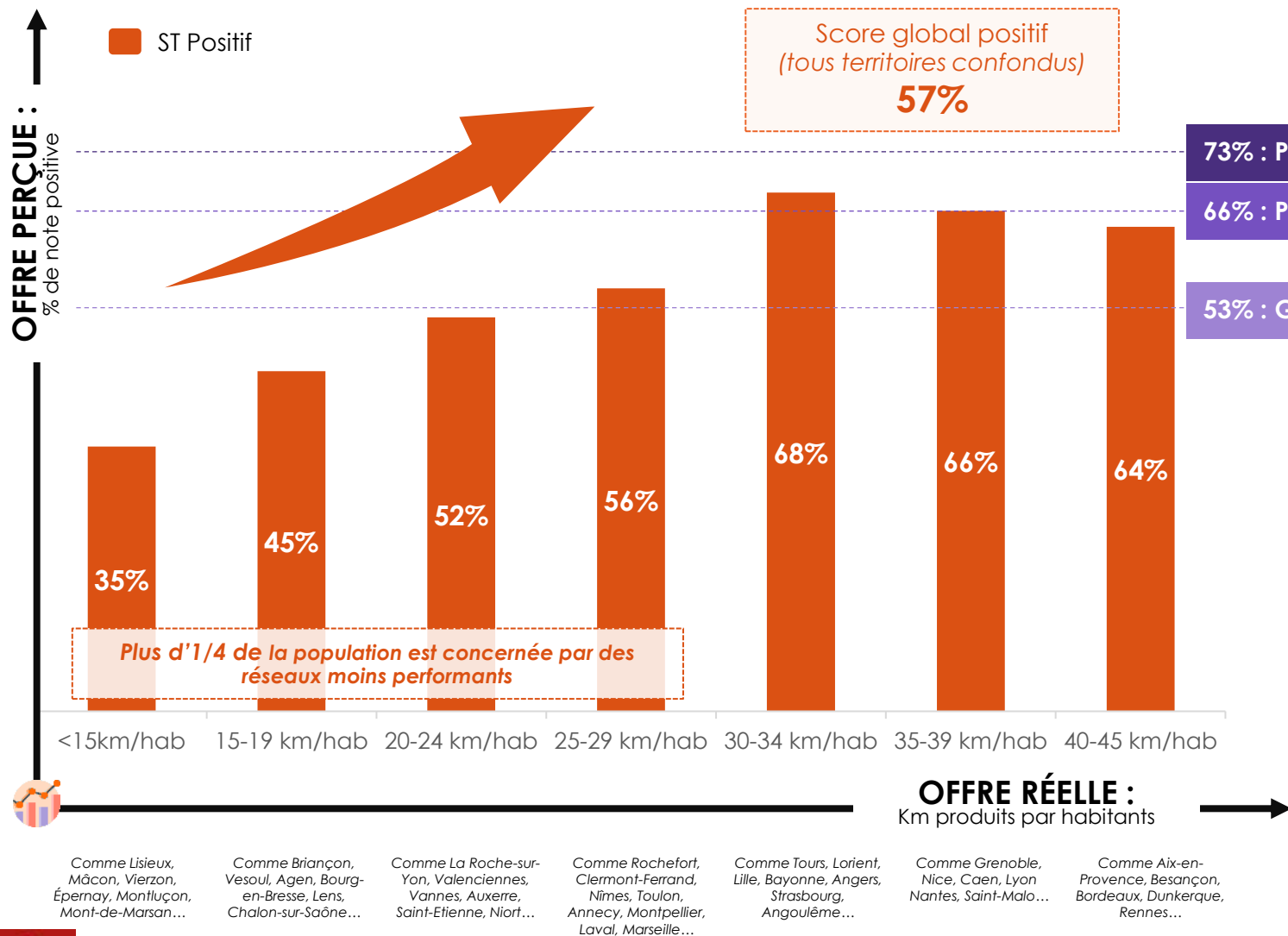
Focus sur le coût et la sécurité

Une **perception négative du coût et de la sécurité** (incivilité, délinquance...) **des transports publics n'impacte pas directement leur usage.**

En effet, lorsque le réseau permet d'effectuer ses déplacements de manière satisfaisante (en termes d'horaires, de trajet, de densité, de fluidité...), **le fait que son coût soit trop élevé ou que l'on ne s'y sente pas en sécurité ne vient pas nécessairement freiner son utilisation.**

Les urbains sont lucides sur la qualité de leur réseau de transports publics. Globalement, plus la qualité effective du réseau est bonne, plus sa perception positive progresse.

Croisement offre perçue (% de note positive) et offre réelle (km/habitant)



Analyse

Assez logiquement, on observe que les réseaux ayant le ratio kilomètres par habitant le moins important sont ceux pour lesquels la perception positive de la densité et de la fréquence est la plus faible.

Aussi, **la perception de l'offre de transports publics est positivement corrélée au ratio kilomètres par habitant du réseau.** Autrement dit, les habitants des communes dans lesquelles le réseau de transports est le plus performant (en termes de km/hab.) ont une meilleure perception de leur réseau (du moins en termes de densité et de fréquence).

Néanmoins, on observe un phénomène de **saturation sur les réseaux ayant le meilleur ratio** (à partir de 35 km/hab.).

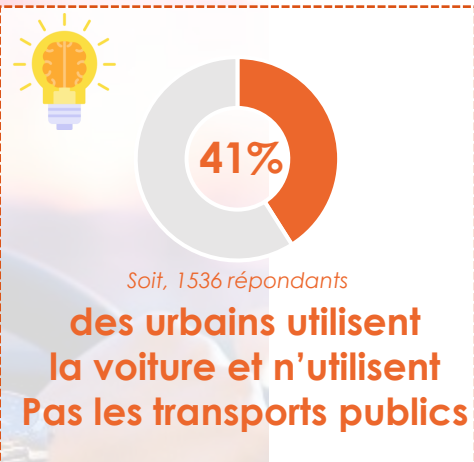


A photograph of a person driving a car at night. The driver's hands are on the steering wheel, and they are wearing a watch and a red wristband. The background is filled with blurred city lights, creating a bokeh effect. The image is overlaid with a large, stylized graphic on the right side, consisting of several overlapping triangles in shades of red and orange, pointing towards the right.

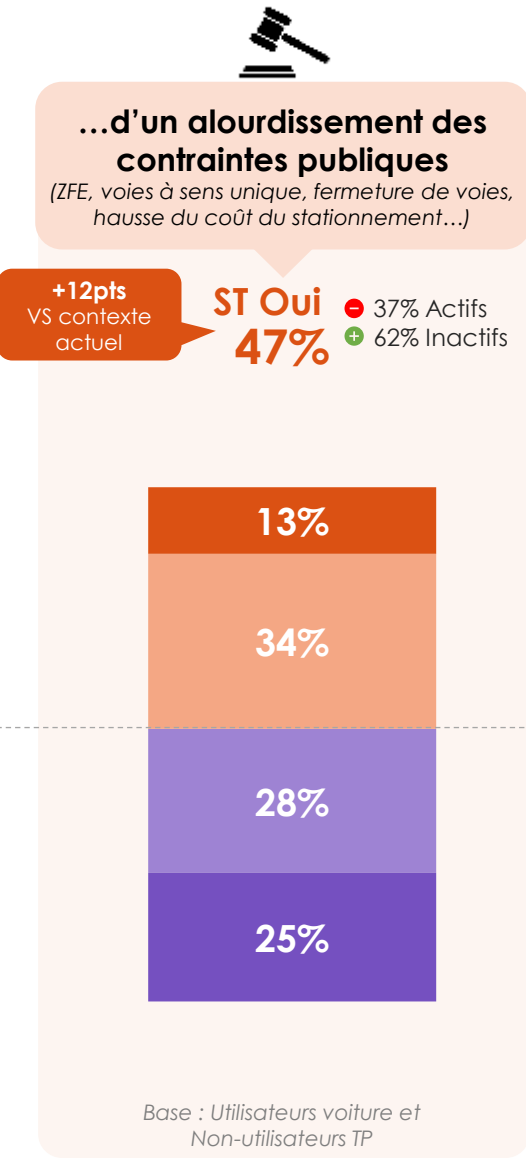
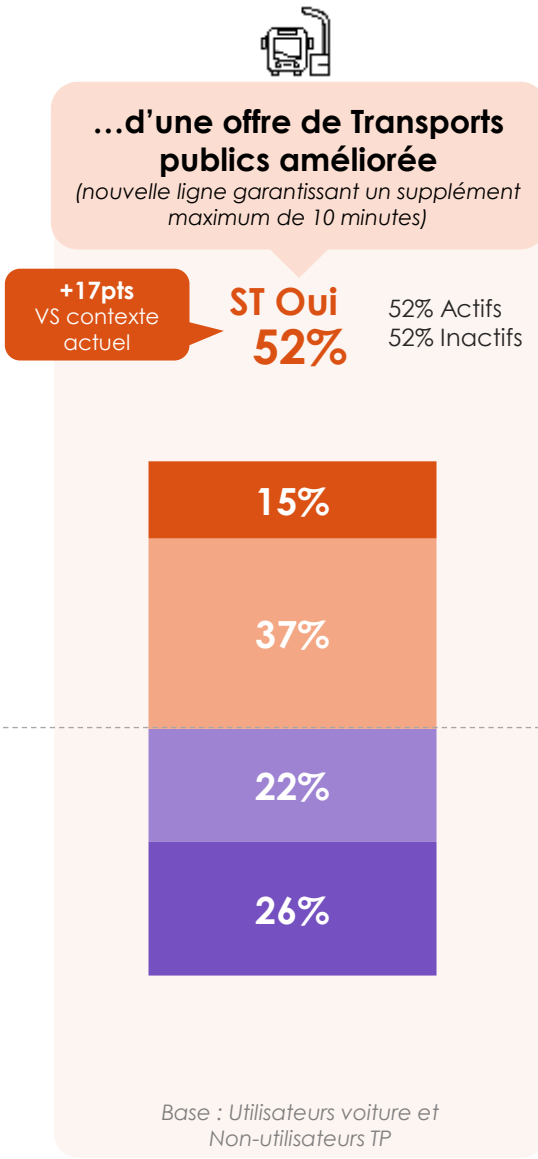
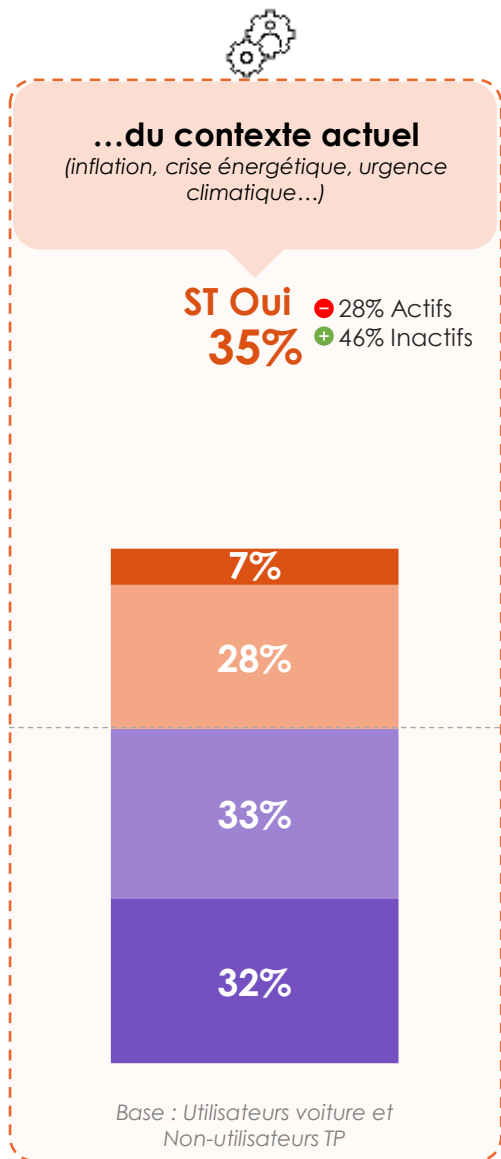
Report modal : Freins et scenarii

Une part non négligeable des utilisateurs de voiture **envisage actuellement un recours plus récurrent aux transports publics**. **Les contraintes publiques sont des motivateurs moins puissants que l'amélioration (significative) de l'offre**. Les actifs envisagent de modifier leurs habitudes en cas d'amélioration de l'offre, moins en cas de contraintes. Les inactifs, plus flexibles sont – à l'inverse - plus réactifs aux contraintes.

Intention de report modal vers les Transports publics (dont intermodalité) au regard...



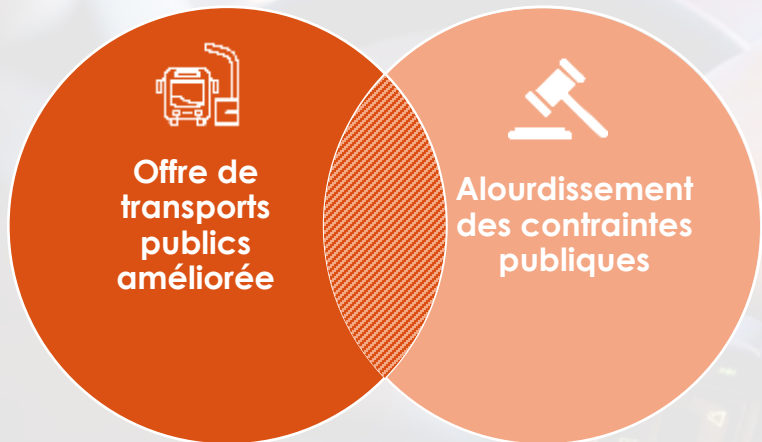
Oui, certainement ■
 Oui, probablement ■
 Non, probablement pas ■
 Non, certainement pas ■



Dans un scénario où **les contraintes publiques et l'offre de transport progressent**, le potentiel de report modal atteint son maximum (63%).

Développer l'usage de transports publics en...

...améliorant l'offre de transports publics



...contraignant l'offre motorisée individuelle



Favoriser le report vers les transports publics : plutôt **carotte** ou **bâton** ?

Synergie des motivateurs de report modal vers les transports publics (dont intermodalité)
En % d'intention de recours plus souvent aux transports publics...

