

Mieux connectés : Attitudes mondiales face aux transports en commun intégrés

Comment encourager un plus grand nombre de passagers
à utiliser les transports en commun dans et entre les villes ?



AVANT-PROPOS DE GIUSEPPE MARINO, CEO D'HITACHI RAIL

À mesure que la population de nos villes croît, l'une des meilleures solutions pour limiter les émissions de carbone, réduire les embouteillages et améliorer la qualité de vie consiste à investir dans des transports en commun plus pratiques, fluides et durables.

Cependant, la transition vers une plus grande utilisation des transports en commun, qui comprend la mise en place des infrastructures numériques nécessaires et la transformation de l'énergie verte, donne lieu à des défis de taille pour les responsables politiques, les opérateurs, les fabricants et les passagers.

Bien que les planificateurs partagent de nombreux défis communs, il est clair que le développement des transports en commun ne se fera que s'ils répondent aux besoins et aux exigences des passagers potentiels, sous l'impulsion des responsables politiques et avec l'aide des nouvelles technologies.

C'est pourquoi, pour la deuxième année consécutive, nous avons commandé une étude afin de comprendre ce qui motive les décisions de déplacement dans et entre les villes. Notre étude traite des similitudes et différences entre les villes de Berlin, Copenhague, Dubaï, Londres, Milan, Paris, San Francisco, Singapour, Sydney, Toronto, Varsovie et Washington. Forts de ces informations, nous espérons aider les responsables politiques, les opérateurs et les partenaires industriels au sens large à proposer des transports en commun plus fluides et durables.

De Honolulu à Copenhague, de Rome à Tokyo, Hitachi Rail dispose d'une expérience notable en matière de fourniture de systèmes ferroviaires à grande vitesse, de banlieue et urbains qui transforment la manière dont chacun se déplace dans les villes et entre les régions et les pays.



RÉSULTATS MONDIAUX : LES TRANSPORTS EN COMMUN SONT PLUS POPULAIRES QUE VOUS NE LE CROYEZ

Notre étude montre qu'il existe, au niveau mondial, une forte demande et un besoin évident de développer les transports en commun.

Plus d'un tiers (35 %) des personnes interrogées dans le cadre de notre étude pensent qu'elles voyageront davantage en train au cours des cinq prochaines années. Ce chiffre est bien plus élevé que les autres réponses : 17 % des participants se voient voyager davantage en voiture et 6 % en avion.

Peut-être plus important encore, les usagers reconnaissent la valeur des transports en commun lorsque ceux-ci permettent des déplacements plus fluides. Près de la moitié des personnes interrogées (49 %) seraient favorables à un système de transports en commun plus onéreux si celui-ci était plus pratique (26 % seraient contre), proportion qui passe à 55 % si le financement provenait d'une augmentation des taxes routières.

De même, les participants sont largement favorables à un financement du transport ferroviaire à grande vitesse par les responsables politiques au moyen de taxes aériennes plus élevées (56 %), voire à une législation pour l'interdiction des vols court-courriers lorsque des alternatives à grande vitesse efficaces existent (64 %).

Toutefois, les transports en commun doivent être mieux connectés pour permettre aux usagers d'effectuer la totalité de leur trajet aussi facilement que possible. Les personnes interrogées ont clairement indiqué (à 78 %) qu'elles choisiraient d'emprunter plus souvent les transports en commun s'ils étaient mieux connectés.



DÉPLACEMENTS DANS LES VILLES : LA COMMODITÉ EST REINE

Selon notre étude, la commodité (soulignée par des temps de trajet plus courts et des services fréquents) est le facteur le plus décisif pour déterminer si les personnes empruntent les transports en commun ou non au sein d'une ville.

Sans surprise, la COVID n'est plus le frein à l'utilisation des transports en commun comme elle l'était lors de notre étude il y a un an ; elle est désormais reléguée bien après d'autres préoccupations.

Cela dit, les voyageurs sont davantage susceptibles de bouder les transports en commun du fait de leur saturation : 78 % des personnes interrogées déclarent qu'elles emprunteraient davantage les transports en commun si elles pouvaient éviter la foule.

TRAJET INTERURBAIN LONGUE DISTANCE : MOINS CHER ET PLUS RAPIDE

Globalement, la majorité (62 %) des personnes interrogées choisissent par défaut d'effectuer leurs déplacements longue distance en avion ou en voiture.

Toutefois, 75 % d'entre elles opteraient pour le train si celui-ci était moins cher et 63 % le choisiraient s'il était plus rapide d'une heure.

Ce point est confirmé par les participants qui identifient le coût, la commodité et le confort comme leurs principaux facteurs de décision pour les déplacements longue distance, le coût étant le facteur le plus déterminant.

L'importance attribuée au confort illustre également la croissance du marché du tourisme ferroviaire, les passagers accordant de plus en plus de valeur à l'expérience vécue lors de leur voyage. Cette tendance a été soulignée par la forte croissance enregistrée récemment en Europe concernant la création ou la remise en service de lignes de trains de nuit desservant des destinations touristiques populaires.

MIEUX CONNECTÉS : SI VOUS CRÉEZ LE RÉSEAU, ILS SUIVRONT

L'expérience d'Hitachi Rail sur des marchés comme l'Italie, le Japon et le Royaume-Uni montre que le transfert modal depuis la voiture et l'avion est possible, voire peut s'avérer spectaculaire.

Par exemple, au cours de la dernière décennie, l'Italie a enregistré une croissance de 517 % du nombre de passagers sur ses lignes à grande vitesse, passant de 6,5 millions à 40 millions de trajets par an.^[1] De plus, les trois quarts des déplacements entre Rome et Milan sont désormais effectués en train plutôt qu'en avion, avec un nombre de passagers qui a quadruplé en dix ans.^[2]

Des exemples comme celui-ci illustrent l'étendue des possibles. Que vous soyez responsable politique, opérateur ou membre de l'industrie du transport au sens large, nous espérons que vous trouverez dans cette étude des informations utiles qui vous aideront à obtenir davantage de soutien pour un transport plus homogène et durable dans le monde entier.



Giuseppe Marino
CEO, Hitachi Rail

SYNTHÈSE

Cette étude s'appuie sur l'attitude de personnes du monde entier afin de comprendre ce qui motive leurs décisions de déplacement dans et entre les villes.

L'étude a été réalisée par Savanta ComRes, entreprise leader de la recherche en matière de consommation, et compile les avis de plus de 12 000 personnes (avec plus de 1 000 pour chaque lieu) réparties dans 12 grandes villes du globe : Berlin, Copenhague, Dubaï, Londres, Milan, Paris, San Francisco, Singapour, Sydney, Toronto, Varsovie, et Washington D.C.

Les villes sélectionnées intègrent un large éventail de dynamiques géographiques, économiques et d'infrastructures de transport. Ces dynamiques façonnent les opinions de personnes installées dans des lieux où la voiture, le train, le bus, le vélo ou la marche dominent comme modes de transport. S'appuyant sur une enquête similaire publiée par Hitachi Rail en janvier 2023, cette étude examine l'évolution des attitudes au cours de l'année passée.

L'étude révèle que, si la voiture reste le mode de transport privilégié pour la majorité des personnes, les autres modes de transport gagnent quant à eux en importance, les déplacements en train et en bus ayant augmenté d'environ un tiers environ au cours de l'année dans le cadre de la reprise post-COVID.

L'opinion est également favorable à davantage d'investissements dans les transports en commun en vue d'offrir plus de commodité, qu'ils soient financés par des coûts de

déplacement plus élevés ou, plus favorablement, par une augmentation des taxes sur d'autres formes de transports plus polluants, par le biais de taxes routières par exemple.

La saturation reste le principal obstacle à l'utilisation des transports en commun et l'amélioration de la commodité (dans le contexte de trajets plus rapides et plus disponibles) reste le moteur le plus important pour accroître l'utilisation.

En ce qui concerne les trajets interurbains et longue distance, la majorité des personnes ont recours à la voiture ou à l'avion lorsqu'elles voyagent loin. Toutefois, plus d'un tiers d'entre elles envisagent de voyager davantage en train au cours des cinq prochaines années et il est évident que le voyage en train deviendra le choix principal pour l'écrasante majorité des passagers s'il parvient à devenir un service moins cher ou plus rapide. Le soutien à la prise de décisions politiques créatives et audacieuses visant à encourager le transport ferroviaire à grande vitesse est également très présent.

Cette étude apporte aux responsables politiques, aux opérateurs et au secteur du transport au sens large des informations sur la manière la plus efficace de proposer les infrastructures de transport écologiques nécessaires à l'échelle mondiale.

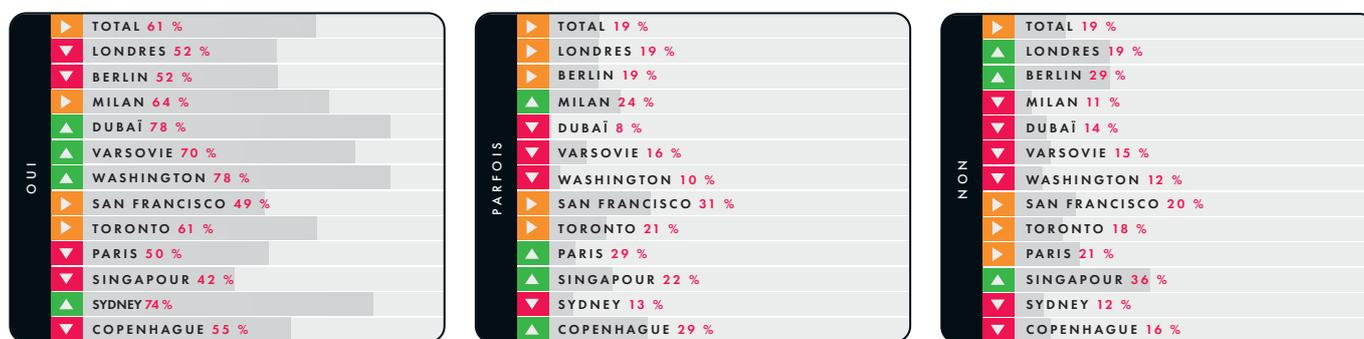


MODES DE DÉPLACEMENT DANS LES VILLES

Nos recherches montrent que la voiture reste le principal moyen de transport dans les villes du monde entier. Toutefois, en y regardant d'un peu plus près, l'image n'est pas aussi tranchée : alors que 80 % des personnes interrogées disent utiliser parfois la voiture, ce chiffre est en baisse par rapport aux 86 % figurant dans les recherches de l'année dernière. Dans des villes comme Varsovie, Sydney, Washington D.C. et Dubaï, le nombre de conducteurs réguliers reste élevé, mais dans d'autres villes comme Paris, Copenhague et Singapour, les cas de conduite occasionnelle sont bien plus nombreux que ceux de conduite régulière.

CONDUISEZ-VOUS ACTUELLEMENT ?

Oui net total : 80 % - Notez que les trajets en voiture en ville sont en baisse par rapport aux 86 % (nets) en 2022



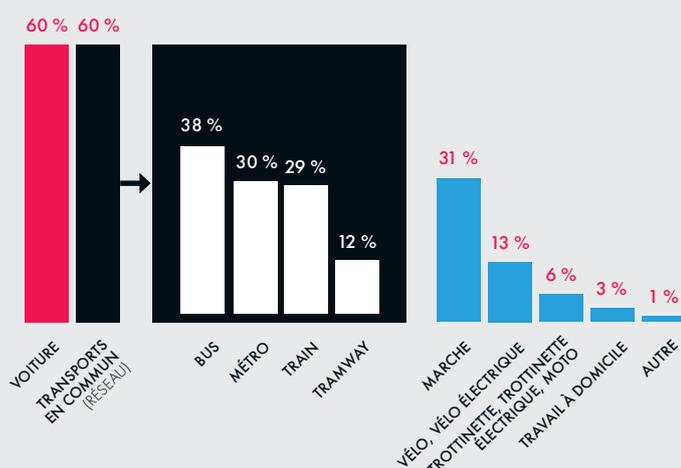
▲ Niveau nettement supérieur/inférieur par rapport au total

COMMENT LES PERSONNES INTERROGÉES CHOISSENT-ELLES DE SE DÉPLACER ?

En réponse aux questions sur les habitudes liées aux transports quotidiens, les personnes interrogées ont indiqué une répartition uniforme avec 60 % des transports incluant

la voiture et 60 % comprenant les transports en commun. Reflétant peut-être un retour aux transports en commun et au travail en présentiel après la COVID, les déplacements en bus (38 %, contre 30 %), les voyages en train (29 %, contre 21 %) et la marche (31 %, contre 23 %) sont tous en hausse par rapport à l'étude de l'année dernière.

MODES DE DÉPLACEMENT POUR ALLER TRAVAILLER



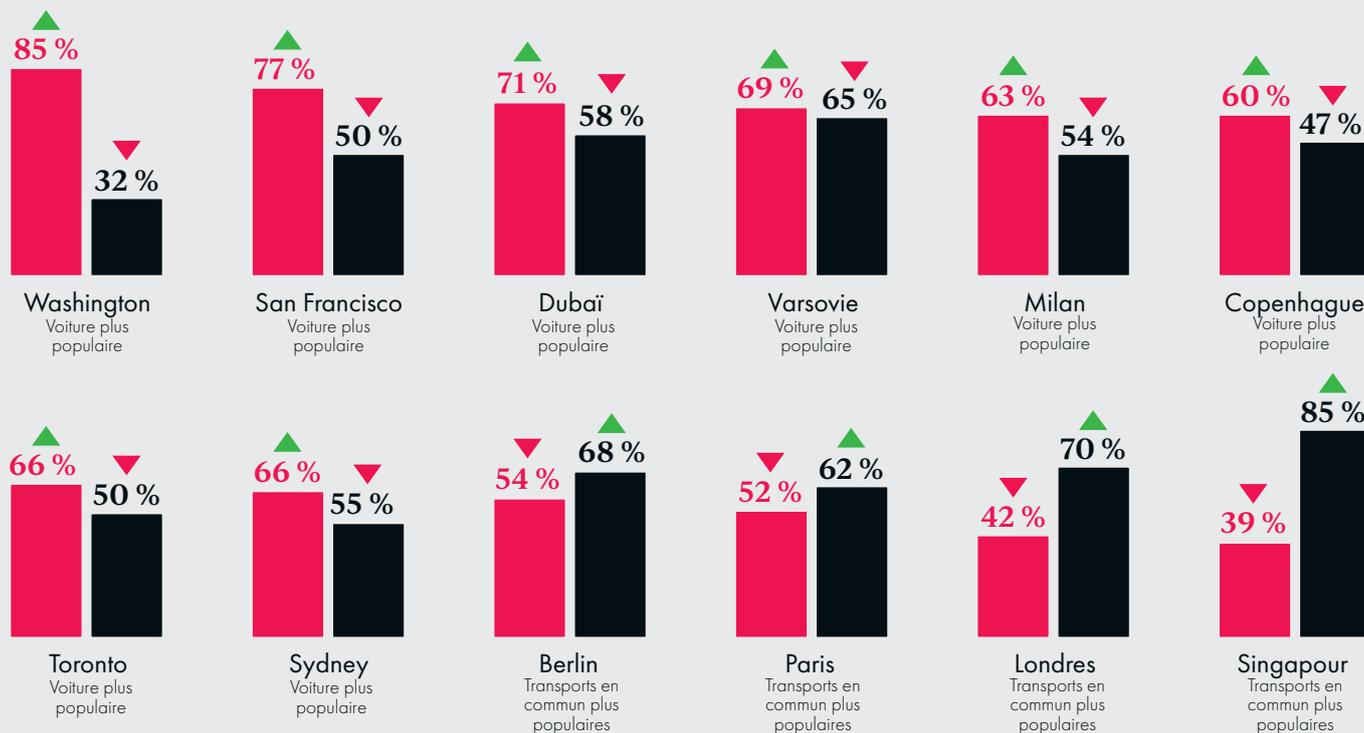
TENDANCES LIÉES À L'ÂGE :

Les plus jeunes sont davantage susceptibles d'utiliser à la fois la voiture et les transports en commun pour se déplacer, tandis que les plus âgés ont plus tendance à travailler à domicile.

La plupart des personnes interrogées âgées de 18 à 54 ans utilisent la voiture, conformément à la moyenne, mais ce chiffre diminue de moitié environ pour les personnes âgées de 55 ans et plus.

L'utilisation des transports en commun est en corrélation avec l'âge et diminue au fil du temps. Une tendance similaire est observée avec la marche, le vélo et l'utilisation de trottinettes.

TRAJETS QUOTIDIENS EN FONCTION DU MARCHÉ : VOITURE OU TRANSPORTS EN COMMUN (%)



▲ ▼ Niveau nettement supérieur/inférieur par rapport au total, avec un niveau de confiance de 95 % ■ Transports en commun ■ Voiture

Il existe également des variations significatives au sein des différentes villes en matière de dépendance des personnes à la voiture par rapport aux transports en commun pour les trajets du quotidien. Par exemple, alors que la majorité des habitants de Singapour privilégient les transports en commun (85%), les

habitants de Washington sont eux beaucoup plus susceptibles de prendre la voiture (également 85%). Londres, Berlin, Paris et Singapour ont notamment le pourcentage le plus élevé d'usagers des transports en commun renonçant à la voiture.

TRAJETS EN TRANSPORTS EN COMMUN EN FONCTION DU MARCHÉ



▲ ▼ Niveau nettement supérieur/inférieur par rapport au total

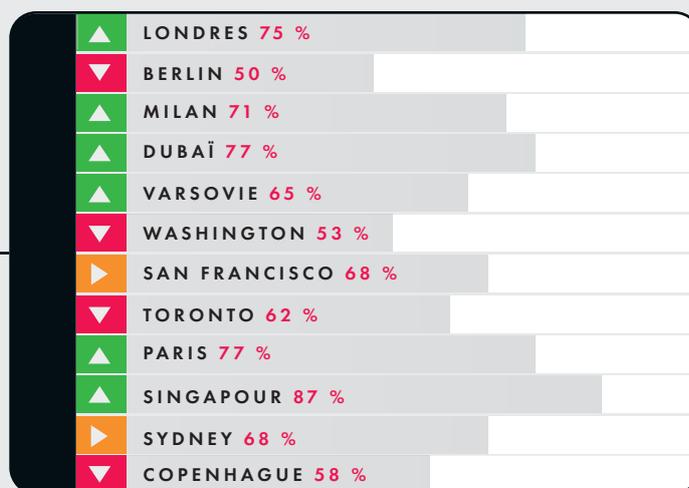
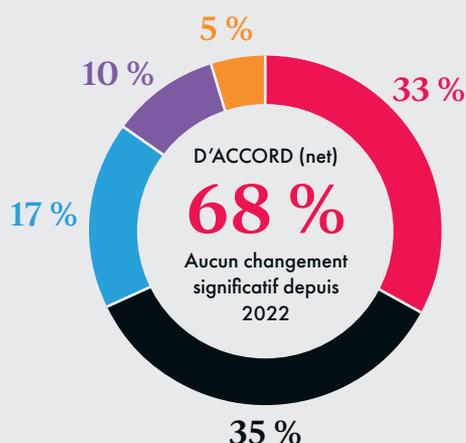
DANS QUELLE MESURE LES TRANSPORTS EN COMMUN SONT-ILS PRATIQUES ?

Dans le monde entier, 68 % des personnes interrogées en moyenne estiment que les transports en commun sont pratiques. Ce chiffre varie considérablement d'une ville à l'autre, avec un taux élevé à Singapour (87 %) et un taux

faible à Berlin (50 %), ce qui reflète les différences liées aux infrastructures de transport. À l'inverse, moins d'une personne interrogée sur trois déclare que la voiture est plus pratique (30 %).

LES TRANSPORTS EN COMMUN SONT PRATIQUES

Ensemble des personnes interrogées (%) et répartition du marché (% d'accord net)



■ Tout à fait d'accord
 ■ Plutôt d'accord
 ■ Ni d'accord ni pas d'accord
 ■ Pas tout à fait d'accord
 ■ Pas du tout d'accord
▲ ▶ ▼ Niveau nettement supérieur/inférieur par rapport au total, avec un niveau de confiance de 95 %

INTERACTION DE L'ÂGE AVEC L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN :

La dépendance présente également un facteur démographique marqué, car les personnes âgées de 55 à 64 ans sont beaucoup plus susceptibles de dépendre des transports en commun que les plus jeunes, malgré une utilisation moyenne moindre.

Cela peut être dû au fait que les jeunes ont tendance à utiliser un éventail plus large d'options de transport en mettant davantage l'accent sur la marche, le vélo et les trottinettes.

COMPRENDRE CE QUI FAÇONNE LE CHOIX DES PERSONNES EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

LES VECTEURS : LES « TROIS C » ?

Les principaux vecteurs de choix des personnes en matière de déplacements dans les villes ont légèrement changé depuis l'étude de l'année dernière. En 2023, les décisions de transport des personnes étaient définies selon les « trois C » : Coût, Confort et Commodité. Dans notre nouvelle étude, même si le confort et le coût restent des facteurs très importants, les personnes interrogées accordent davantage d'importance à la commodité (c'est-à-dire la vitesse, la fréquence de service et la facilité d'accès), mais aussi à la sécurité. La commodité et la sécurité déterminent aujourd'hui près de 9 choix de transport sur 10 dans le monde entier.

Fait notable pour les responsables politiques et les partenaires du secteur du transport : le souhait de voyager de manière durable se trouve dans la partie basse de la liste des vecteurs de motivation pour les passagers. Dans l'ensemble, les deux tiers des personnes déclarent s'intéresser au développement durable, mais cela va de 50 % à Copenhague et 53 % à Berlin à des niveaux d'engagement bien plus élevés à Dubaï (83 %), Milan (73 %), Singapour (72 %) et Paris (71 %). Par conséquent, même si le voyage écologique est un objectif souhaitable, il est peu probable que la promotion des références en matière de développement durable des transports en commun soit une stratégie efficace pour motiver la plupart des gens lorsqu'ils prennent des décisions concernant les modes de transport.



ÉTUDE DE CAS : COMMENT LES MÉTROS MODERNES PEUVENT TRANSFORMER LE DÉPLACEMENT URBAIN

À Copenhague, la technologie autonome d'Hitachi Rail lui a permis de connecter la ville 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Son métro Cityringen propose des opérations ferroviaires automatisées à l'aide de la technologie CBTC (Communication-Based Train Control, contrôle des trains basé sur la communication), qui a permis d'accroître la fréquence des services, d'améliorer la fiabilité et de limiter les temps d'attente pour les passagers.

La technologie autonome offre également un service plus durable et plus rentable.



AVEC LEURS PROPRES MOTS :**QUELLES SONT LES ATTENTES DES PASSAGERS EN MATIÈRE DE TRANSPORTS EN COMMUN ?**

« Pour moi, un transport en commun efficace doit être pratique (facile d'accès), économique (moins cher que la voiture) et très fréquent, surtout aux heures de pointe. »

LONDRES

« Rapide, pas saturé, pratique »

SINGAPOUR

« Vous pouvez profiter d'un trajet moins stressant en laissant quelqu'un d'autre conduire. »

TORONTO

« Des services fiables, sûrs et moins saturés. »

SYDNEY

« Il doit être propre et sûr. Il doit également être fréquent et fiable. Il doit limiter mon empreinte carbone. Il doit être bon marché. »

WASHINGTON D.C.

« Confortable, pas saturé et informations précises sur mon voyage »

VARSOVIE

« Propre, pas trop saturé, à l'heure »

PARIS

« Éviter de voyager serrés comme des sardines ! »

MILAN

« Arrive à l'heure, est propre et bien entretenu, et le chauffeur est accueillant et serviable »

COPENHAGUE

« Ponctualité, propreté, sièges confortables. Possibilité de regarder par la fenêtre. »

BERLIN

« Vous pouvez vous reposer en attendant d'arriver à destination. »

DUBAÏ

« Bonne température, sièges confortables et sensation de sécurité »

SAN FRANCISCO

LA COVID N'INFLUENCE PLUS AUTANT LES DÉCISIONS LIÉES AUX MODES DE TRANSPORT

En moyenne, des mesures sanitaires efficaces en rapport avec la COVID sont considérées comme importantes par 66 % des personnes interrogées, soit le score commun le plus bas de l'ensemble des différents thèmes.

Il s'agit d'une baisse significative par rapport à l'étude de l'année dernière pour laquelle, à titre de comparaison, les problèmes sanitaires liés à la COVID étaient le principal vecteur et le deuxième plus important obstacle à l'utilisation des transports en commun. Même si la saturation reste le principal obstacle, seuls 16 % des personnes interrogées évitent activement les lieux bondés en raison de la COVID aujourd'hui, contre 42 % l'année dernière.



QUELS SONT LES OBSTACLES À L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN ?

Pour ce qui est des principaux obstacles, notre étude montre que les personnes identifient la saturation comme le facteur le plus défavorable aux déplacements en transports en commun aux heures de pointe.

Néanmoins, il existe des écarts régionaux significatifs : tandis que les habitants de Singapour se soucient tout particulièrement de la saturation (66 %), c'est le coût et la commodité en lien avec la conduite qui sont identifiés comme les principales préoccupations par les habitants de Copenhague, San Francisco et Washington D.C. respectivement.

De la même manière, bien que seulement 23 % des personnes interrogées dans le monde aient indiqué que les problèmes de sûreté et de sécurité personnelle étaient un obstacle, ce risque est beaucoup plus présent pour les personnes de Washington D.C., San Francisco et Toronto (respectivement 40, 51 et 40 %). À Berlin et à Paris, les personnes interrogées accordent également une plus grande importance au manque de fiabilité comme obstacle à l'utilisation des transports en commun.

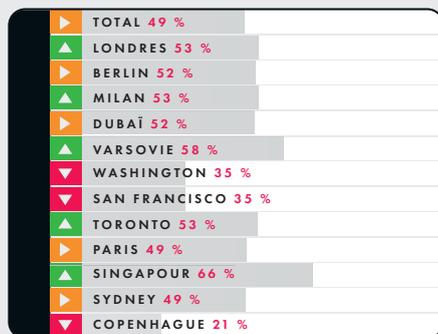
ÉTUDE DE CAS : AUGMENTATION DE LA FRÉQUENCE DES SERVICES GRÂCE À LA SIGNALISATION NUMÉRIQUE À SAN FRANCISCO

En 2020, Hitachi Rail a remporté un contrat pour le remplacement du système de contrôle ferroviaire existant (vieux de 48 ans) du district BART (Bay Area Rapid Transit, système de trains rapides de la baie de San Francisco) et l'installation du nouveau système Hitachi de contrôle des trains appelé CBTC (Communication-Based Train Control, contrôle des trains basé sur la communication).

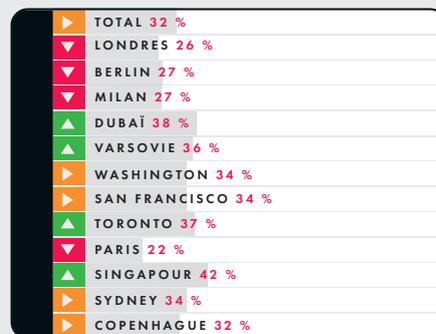
Le système CBTC permet aux trains de fonctionner en toute sécurité selon des horaires plus précis et des intervalles plus rapprochés, ce qui augmente considérablement le débit des lignes et la capacité de transport. Le système CBTC d'Hitachi permettra au BART de répondre à la demande prévisionnelle de plus de 30 000 passagers par heure dans le Transbay aux heures de pointe, tout en offrant les niveaux de sécurité les plus élevés.

LES 5 PRINCIPAUX OBSTACLES À L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LE MONDE

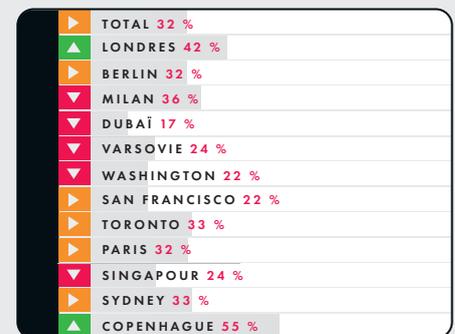
SATURATION AUX HEURES DE POINTE



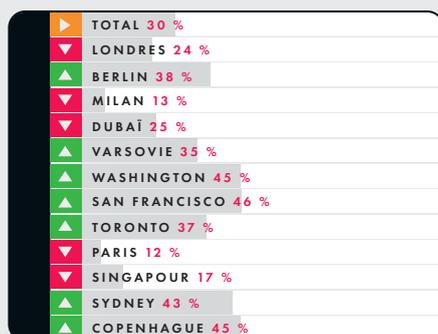
DURÉE DU TRAJET DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN



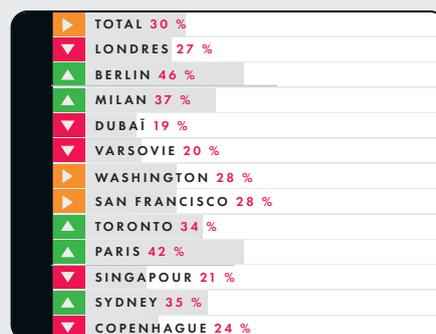
LE COÛT



IL EST PLUS PRATIQUE DE CONDUIRE



MANQUE DE FIABILITÉ DES HORAIRES DE DÉPART ET D'ARRIVÉE



TENDANCES LIÉES À L'ÂGE :

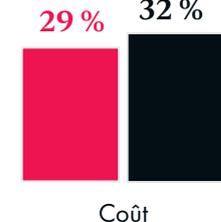
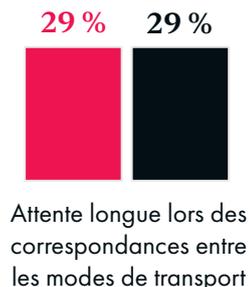
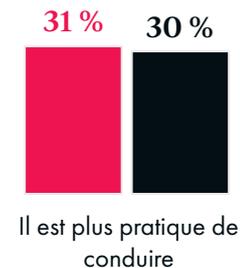
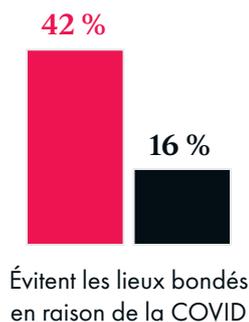
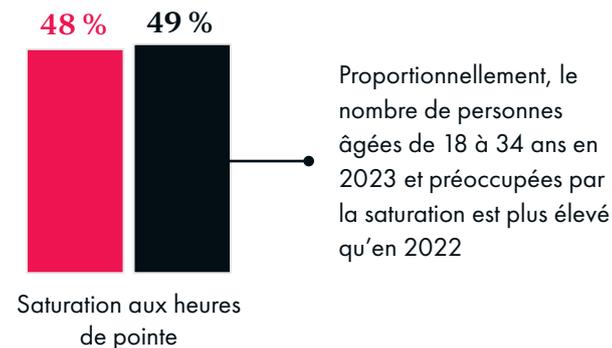
Les trois principaux facteurs éloignant les gens des transports en commun sont plutôt cohérents au sein des différentes tranches d'âge.

Toutefois, 29 % des 18-24 ans déclarent ne pas utiliser les transports en commun parce qu'ils sont sales ou malodorants, chiffre qui atteint 39 % des jeunes à Paris.

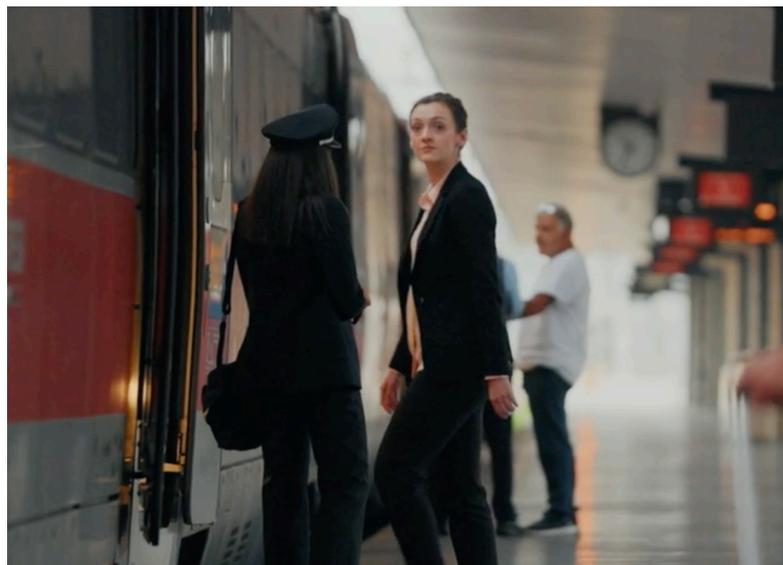
▲ Niveau nettement supérieur/inférieur par rapport au total, avec un niveau de confiance de 95 %

Fait notable, en dépit de l'augmentation du coût de la vie au niveau mondial en 2023, les préoccupations du public en lien avec le prix des transports évoluent peu (hausse de 1 %), même si Copenhague constitue une anomalie statistique, car les passagers identifient dans cette ville le coût comme étant le plus grand frein, et de loin.

LES CINQ PRINCIPAUX OBSTACLES À L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN - COMPARATIF 2022 / 2023



■ 2022 ■ 2023



POINT DE VUE D'HITACHI RAIL : COMMENT FAVORISER UNE HAUSSE DE L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN ?

Hitachi Rail travaille avec les gouvernements et les opérateurs de transport du monde entier pour fournir des systèmes de transports en commun (trains et systèmes de signalisation) qui transforment les modes de déplacement du public. En tant qu'entreprise, la clé du succès consiste à comprendre ce dont notre client, et, en fin de compte, le passager, a besoin.

Nos recherches illustrent une nouvelle fois l'importance de la commodité pour répondre aux exigences des passagers, en soulignant que huit personnes sur dix utiliseraient davantage les transports en commun si ceux-ci proposaient le temps de trajet le plus court. Sept personnes sur dix seraient également plus enclines à utiliser les transports en commun si ceux-ci étaient moins chers et plus fiables.

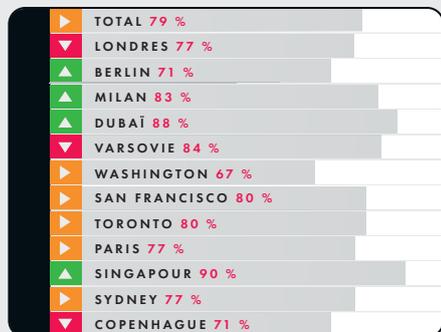
En examinant ces chiffres, nous pouvons constater que, parmi les personnes qui n'utilisent pas les transports en commun actuellement, 73 % seraient tentées de les adopter si les temps de trajets étaient plus courts, 66 % les utiliseraient si ceux-ci étaient plus fiables et 63 % s'ils étaient moins chers. En comparant les usagers réguliers et les non-usagers, il apparaît également que ces derniers accordent une plus grande importance à la sécurité personnelle (2e facteur de motivation pour les non-usagers, 5e pour les usagers).

Nos recherches montrent également que les trois quarts (74 %) des personnes seraient davantage susceptibles d'utiliser les transports en commun si elles pouvaient anticiper les mises à jour des services en direct. S'élevant à 81 % pour San Francisco et Milan, 82 % pour Varsovie et 85 % pour Paris, ce chiffre apporte des indications claires aux urbanistes quant aux domaines dans lesquels l'utilisation croissante des transports en commun peut être bénéfique.

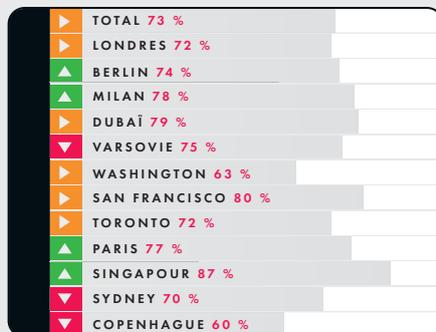
CINQ PRINCIPALES RAISONS : « J’UTILISERAI DAVANTAGE LES TRANSPORTS EN COMMUN SI... »

Ensemble des personnes interrogées (% d'accord net)

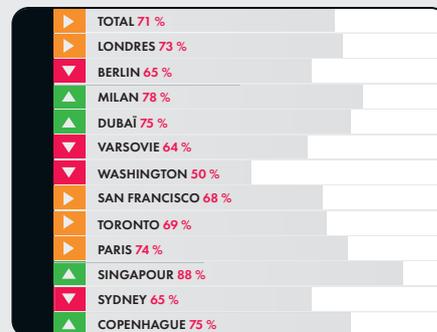
... JE SAVAIS QU’ILS PROPOSAIENT LE TRAJET LE PLUS COURT



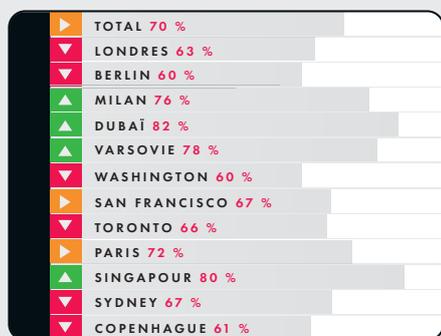
... ILS ÉTAIENT PLUS FIABLES



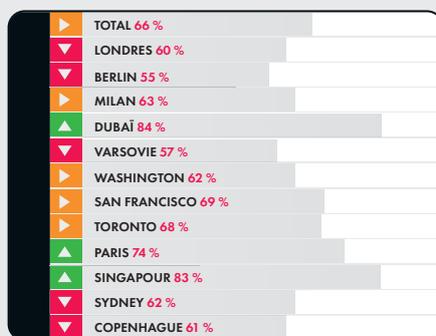
... ILS ÉTAIENT MOINS CHERS



... ILS PROPOSAIENT PLUS DE SERVICES



... ILS ÉTAIENT PLUS FACILES À UTILISER

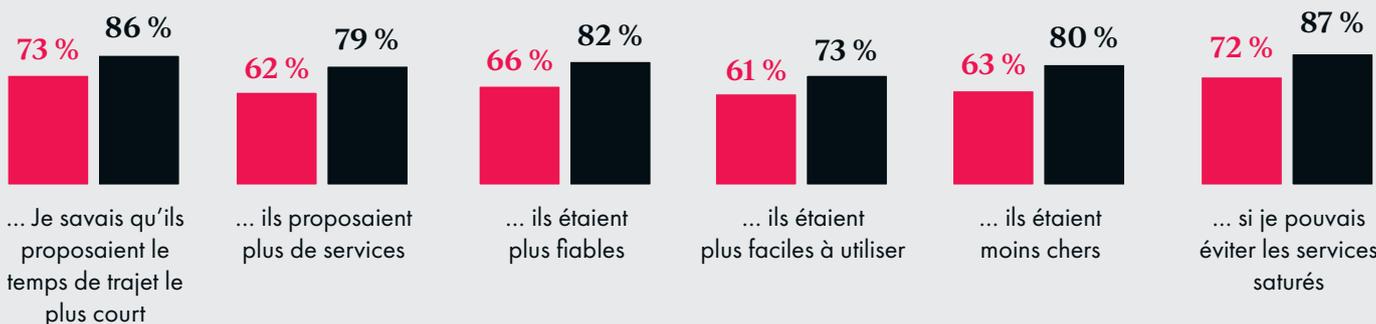


Singapour et Dubaï affichent une forte appétence à tous les niveaux, tandis que Washington fait preuve d'un intérêt moindre. Aucun changement significatif en matière d'accord n'a été constaté pour ces énoncés depuis 2023

« J’UTILISERAI DAVANTAGE LES TRANSPORTS EN COMMUN SI... »

Comparatif entre usagers des transports en commun et non-usagers (% d'accord net)

Usager Non-usager



LES 5 PRINCIPAUX VECTEURS MOTIVANT L'UTILISATION

Comparatif entre usagers des transports en commun et non-usagers (% d'importance net)

USAGERS	NON-USAGERS
La fréquence des heures d'arrivée et de départ 91 %	La fréquence des heures d'arrivée et de départ 88 %
La commodité 90 %	La sécurité des passagers 88 %
Des lieux facilement accessibles qui correspondent à mon itinéraire 90 %	La commodité 87 %
Des plannings pratiques, c.-à-d. les services tôt le matin et tard le soir 89 %	Des lieux facilement accessibles qui correspondent à mon itinéraire 87 %
La sécurité des passagers 89 %	Des plannings pratiques, c.-à-d. les services tôt le matin et tard le soir 85 %

DES TRANSPORTS EN COMMUN MIEUX CONNECTÉS PEUVENT TRANSFORMER NOS MODES DE DÉPLACEMENT

QUEL RÔLE LES SERVICES NUMÉRIQUES PEUVENT-ILS JOUER ?

La dernière décennie a vu l'avènement des services numériques comme les applications de planification des transports, qui ont permis aux passagers de planifier et de réserver leurs voyages. Ces types de services peuvent permettre de fournir certaines solutions, par exemple l'accès à des horaires de services fiables, identifiées par les personnes comme un vecteur important en faveur des déplacements en transports en commun ou comme des obstacles à ces déplacements.

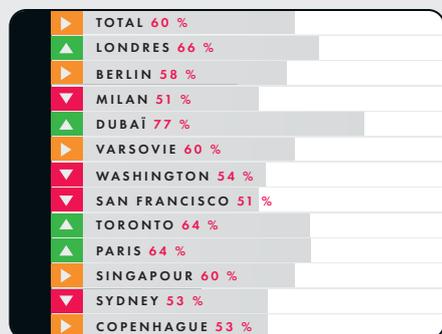
Nos recherches sur leur utilisation et leur valeur montrent que plus de la moitié (60 %) des personnes interrogées utilisent désormais des applications pour planifier et réserver leurs voyages.



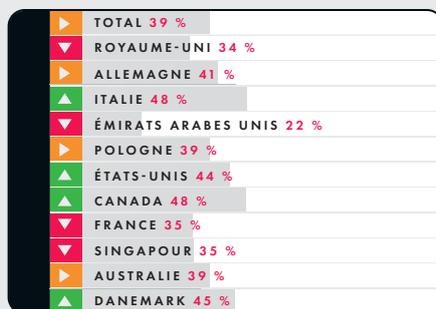
UTILISATION D'APPLICATIONS MOBILES

Répartition du marché (% d'utilisateurs nets)

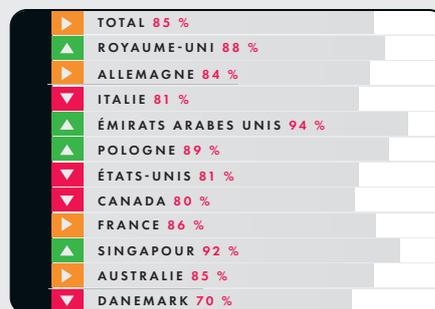
NET, TOUT LE TEMPS OU ASSEZ SOUVENT



NET, PAS TRÈS SOUVENT OU JAMAIS

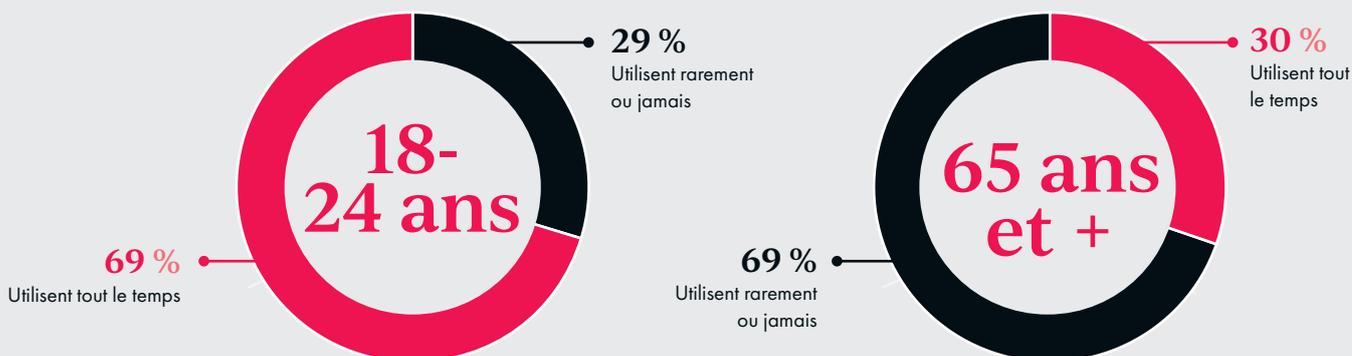


NET, JAMAIS



TENDANCES LIÉES À L'ÂGE

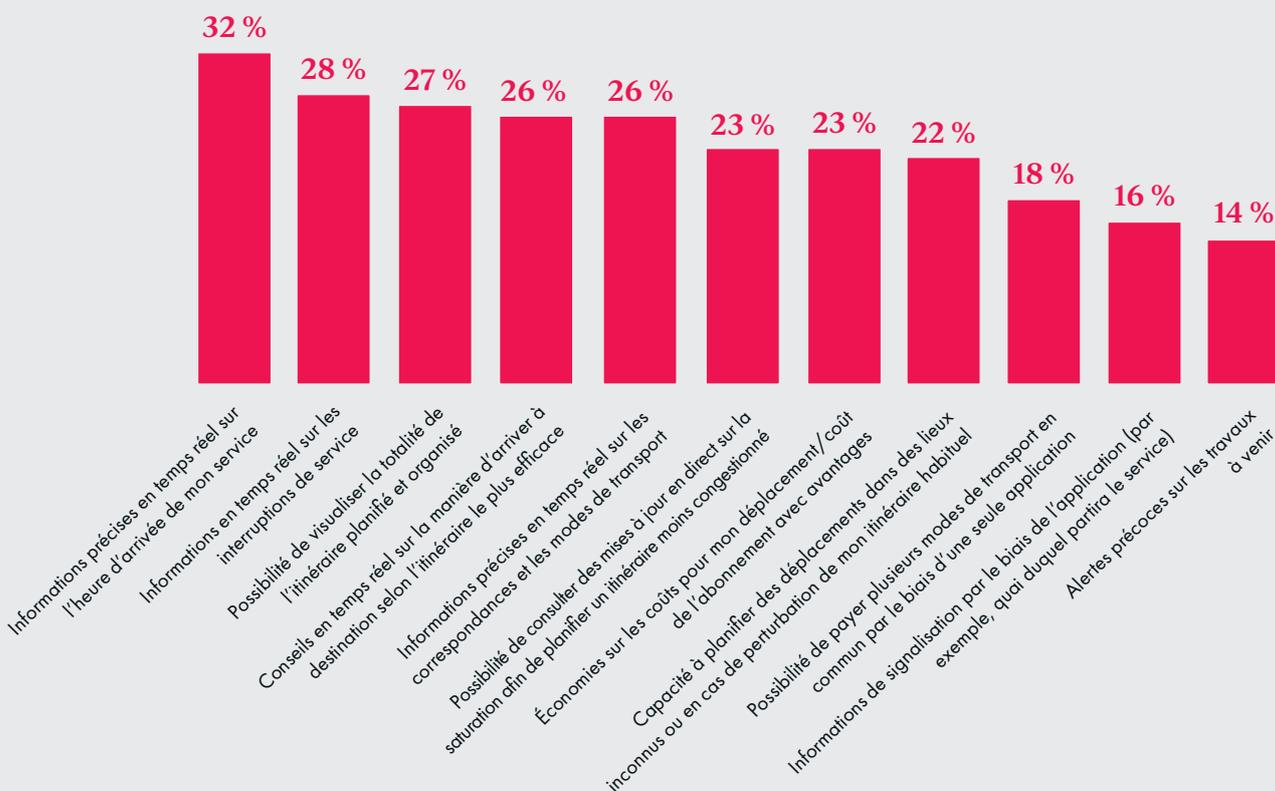
La régularité de l'utilisation tend à être liée avec l'âge :





UTILISATION D'APPLICATIONS MOBILES

Répartition du marché (% d'utilisateurs net)



Pour les personnes qui utilisent des applications, le principal avantage consiste à disposer d'informations précises en temps réel sur l'heure d'arrivée de leur service et sur les éventuelles perturbations. À Copenhague, les personnes interrogées ont souligné l'intérêt de pouvoir trouver l'option de déplacement la moins chère.

QUELLE EST LA DEMANDE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS EN COMMUN MIEUX CONNECTÉS ?

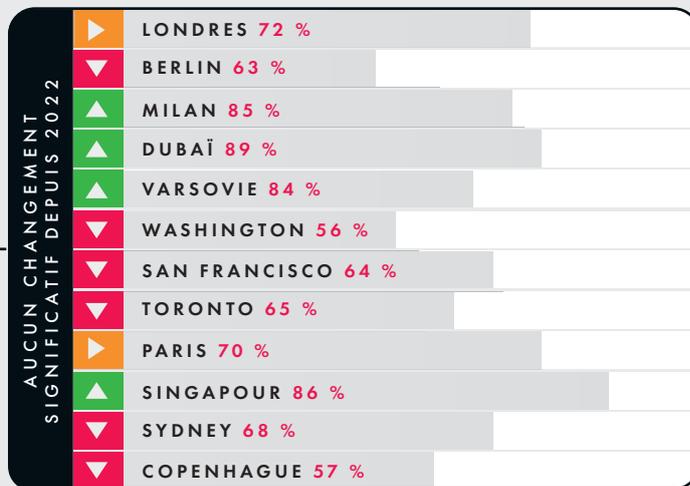
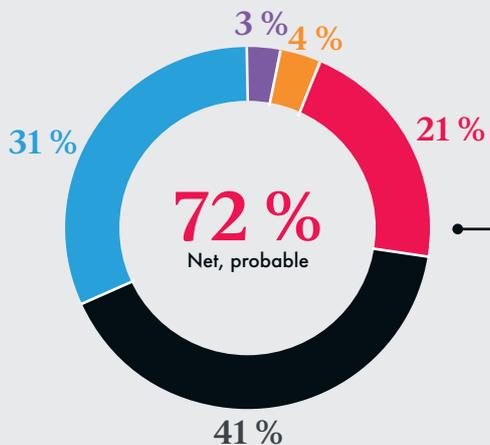
Nos recherches révèlent un niveau élevé de soutien (72 %) envers des transports mieux connectés entre les villes. Ainsi, ces villes, souvent confrontées à des contraintes budgétaires et à des exigences concurrentielles importantes, font face à une difficulté supplémentaire : comment proposer un système mieux connecté ?

QU'ENTENDONS-NOUS PAR « MIEUX CONNECTÉS » ?

Par système de transports en commun « mieux connectés », nous entendons un système où tous les éléments de transport, comme les tramways, les métros, les trains, les bus, les vélos, les trottinettes électriques, les taxis et les parkings, sont organisés et interconnectés. Ils facilitent ainsi les correspondances entre les différents types de transports en commun, augmentent la fréquence et la rapidité des trajets, fournissent des informations claires sur les services, offrent des itinéraires alternatifs viables aux déplacements en voiture et réduisent la saturation ainsi que les retards des transports.

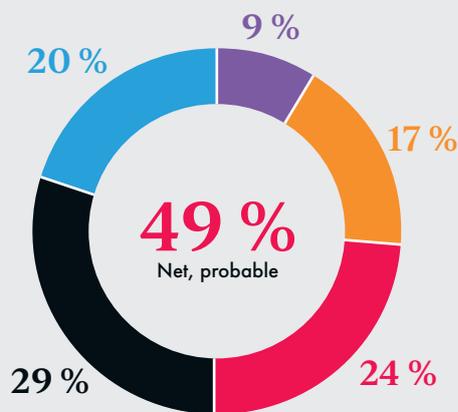
PROBABILITÉ D'UTILISER LES TRANSPORTS EN COMMUN AVEC UN SYSTÈME MIEUX CONNECTÉ

Ensemble des personnes interrogées (%)



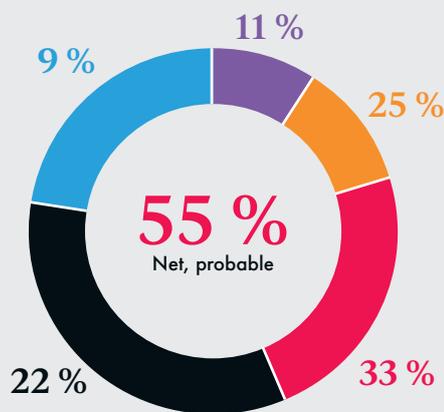
PROBABILITÉ D'UTILISER LES TRANSPORTS EN COMMUN S'ILS ÉTAIENT PLUS COÛTEUX MAIS PLUS PRATIQUES :

Ensemble des personnes interrogées (%)



PROBABILITÉ DE SOUTENIR DES SURCÔÛTS POUR LES USAGERS DE LA ROUTE AFIN D'OBTENIR DES TRANSPORTS EN COMMUN MOINS CHERS ET MIEUX CONNECTÉS

Ensemble des personnes interrogées (%)



■ Tout à fait d'accord
 ■ Plutôt d'accord
 ■ Ni d'accord ni pas d'accord
 ■ Pas tout à fait d'accord
 ■ Pas du tout d'accord
▲ ▶ ▼ Niveau nettement supérieur/inférieur par rapport au total

Nos recherches montrent que la moitié des personnes interrogées (49 %) soutiendraient un système de transports en commun plus coûteux s'il était plus pratique, tandis que seuls 26 % seraient alors moins susceptibles de l'utiliser. Une nouvelle fois, il convient de signaler un écart important entre les villes : par exemple, 70 % de soutien à Dubaï contre 36 % à Copenhague et 40 % à Berlin. Le soutien apporté à l'augmentation des coûts pour les usagers de la route afin d'obtenir des transports en commun moins chers et mieux connectés est encore plus important (55 %). Seule une

personne sur cinq est opposée à l'idée d'augmenter les frais routiers à cet effet.

De même, près de quatre personnes sur cinq dans le monde seraient favorables à des investissements dans les transports en commun au détriment des voitures. Ce point se vérifie même dans les villes où la voiture est reine, dans lesquelles l'opinion est très favorable aux investissements dans les transports en commun au détriment des voitures.

LA POSSIBILITÉ D'UN VOYAGE INTERURBAIN PLUS ÉCOLOGIQUE

COMMENT LES GENS SE DÉPLACENT-ILS ENTRE LES VILLES ?

Partout dans le monde, les responsables politiques et les opérateurs cherchent de plus en plus à encourager des déplacements longue distance plus écologiques. Pour ce faire, il est important de comprendre ce qui motive les décisions des passagers en matière de transport.

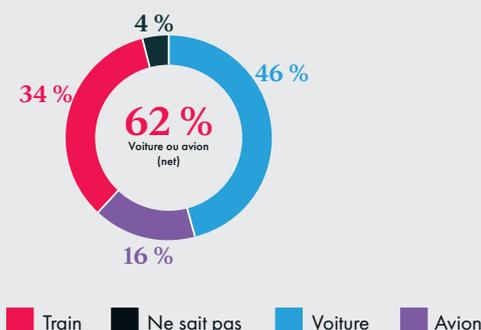
Parmi les personnes interrogées, seulement les deux tiers ont choisi la voiture ou l'avion comme mode de déplacement longue distance par défaut, tandis qu'un tiers a choisi le train. Cette donnée varie considérablement d'une ville à l'autre et elle résulte de la disponibilité des infrastructures de transport dans chaque région. Par exemple, si le train est le mode de déplacement le plus populaire en Italie (42 %), au Royaume-Uni (45 %) et en France (45 %), la voiture est plus de trois fois plus populaire aux États-Unis (60 % contre 17 %).

QU'EST-CE QUI MOTIVE LES DÉCISIONS DE DÉPLACEMENTS INTERURBAINS DU PUBLIC ?

Pour les déplacements interurbains, les « trois C », à savoir le coût, la commodité et le confort, déterminent toujours la manière dont les gens se déplacent entre les villes. Il existe quelques différences selon les villes : par exemple, les

CHOIX PAR DÉFAUT POUR LES DÉPLACEMENTS LONGUE DISTANCE :

Ensemble des personnes interrogées (%)

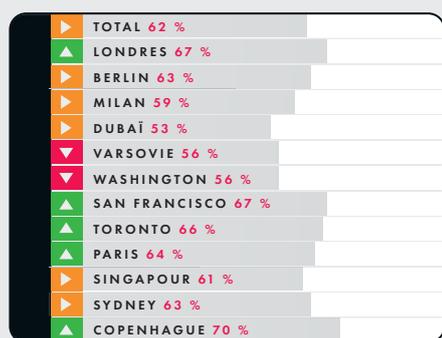


habitants de Varsovie ou de Sydney accordent beaucoup plus d'importance à la commodité qu'au coût, tandis que le coût est le facteur le plus important pour les usagers de Londres, Berlin et San Francisco.

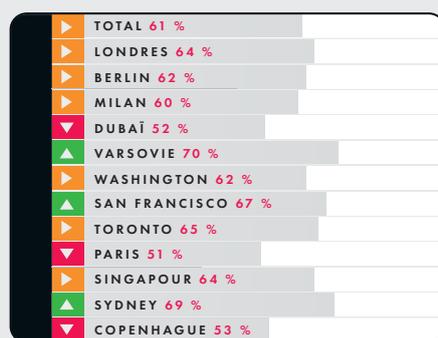
FACTEURS LES PLUS IMPORTANTS DANS LES CHOIX DE DÉPLACEMENTS LONGUE DISTANCE

Ensemble des personnes interrogées (%)

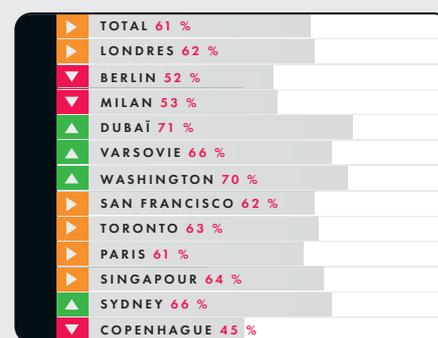
COÛT



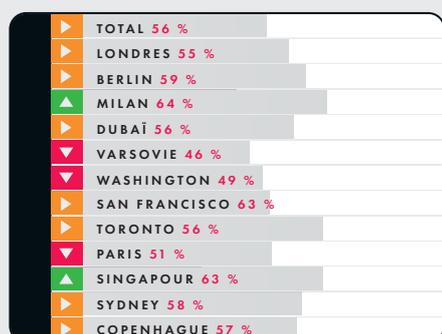
COMMODITÉ



CONFORT



TEMPS NÉCESSAIRE



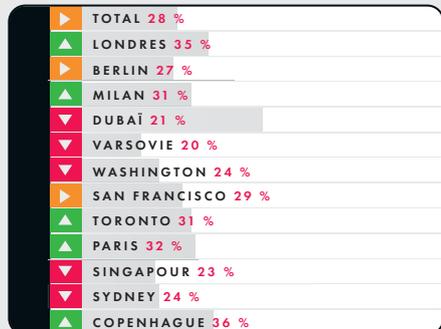
IMPACT ENVIRONNEMENTAL



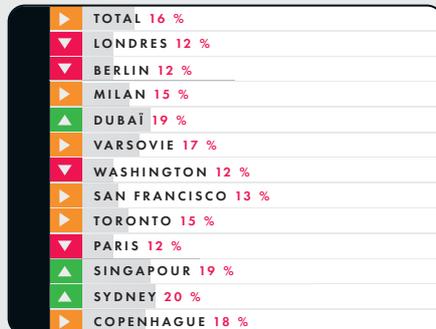
VECTEUR LE PLUS IMPORTANT DANS LE CHOIX DU DÉPLACEMENT EN TRAIN :

Ensemble des personnes interrogées (%)

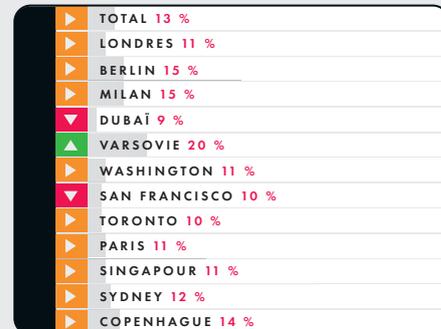
PRIX DES BILLETS DE TRAIN INFÉRIEUR AU PRIX DU CARBURANT AUTOMOBILE / DES BILLETS D'AVION



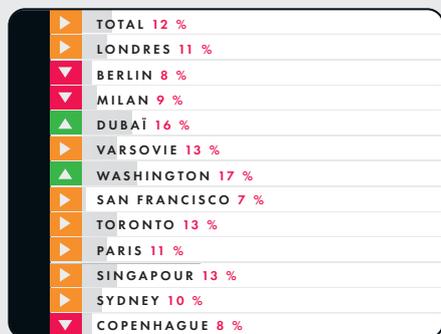
TEMPS DE TRAJET PLUS COURT



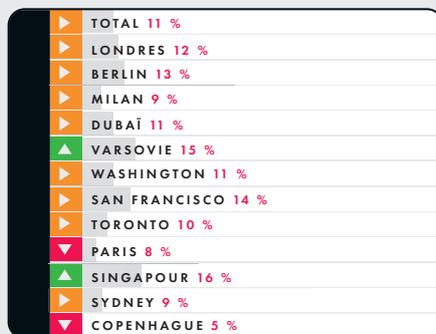
SERVICES DIRECTS / PAS BESOIN DE CHANGER DE TRAIN



PLUS CONFORTABLE



SATURATION MOINDRE



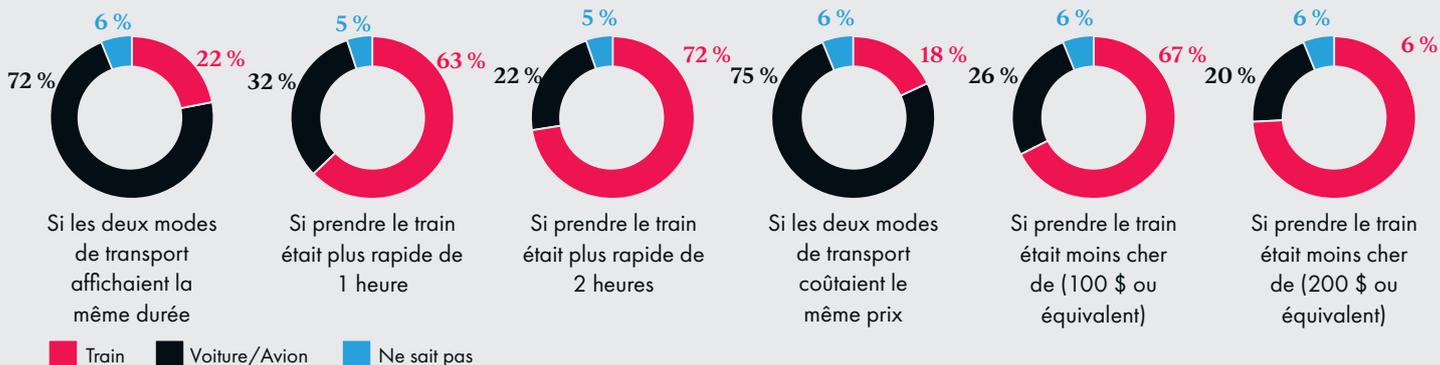
Toutefois, lorsque nous examinons les chiffres de plus près, les personnes interrogées indiquent clairement le prix comme vecteur le plus important des déplacements longue distance en train. De même, lorsqu'il s'agit d'identifier le principal obstacle aux déplacements longue distance en train, les personnes interrogées choisissent sans ambiguïté le coût (46 %, contre 36 % pour l'obstacle suivant, à savoir le temps de trajet).

QU'EST-CE QUI ENCOURAGERAIT LES GENS À CHANGER LEUR MODE DE DÉPLACEMENT ?

En examinant de plus près les attitudes des citoyens qui ont choisi la voiture ou l'avion comme option de déplacement par défaut, il apparaît clairement que des coûts moins élevés et des temps de trajet plus courts pourraient influencer sur le nombre de personnes choisissant de voyager en train.

FACTEURS DÉCISIONNELS :

Parmi les personnes qui choisiraient l'avion ou la voiture par défaut (%)





ÉTUDE DE CAS :

COMMENT LE TRAIN À GRANDE VITESSE A BOULEVERSÉ LES DÉPLACEMENTS EN ITALIE ET AU-DELÀ

En Italie, où Hitachi Rail a livré son premier train à très grande vitesse ETR 1000 il y a plus de dix ans, le transport ferroviaire à grande vitesse a connu une croissance de 517 % en nombre de passagers, passant de 6,5 millions à 40 millions de trajets par an (Trenitalia, 2019). Les services rapides et fiables ont fondamentalement modifié la capacité des Italiens à se déplacer facilement entre les principaux centres économiques : par exemple, 75 % des trajets Rome-Milan sont désormais effectués en train, avec un nombre de passagers ayant quadruplé en dix ans. Le succès de ce service a permis de réduire le nombre de déplacements via des moyens de transport plus polluants sur ces itinéraires. Malgré une seule année de service, le train ETR 1000 de Hitachi Rail a eu un impact similaire en Espagne où, en opérant sous la marque IRYO, il a réduit les temps de trajet et augmenté le nombre de sièges entre Madrid et Barcelone de 42 %.

Même si de nombreux services à grande vitesse ont fait leurs débuts sur les lignes domestiques, l'accent est mis ces dernières années sur les voyages transfrontaliers pour connecter les voisins européens, comme le trajet proposé par le train ETR 1000 entre Paris et Milan. L'impressionnante augmentation de 75 % du nombre de passagers sur ce service au cours des deux premières années d'exploitation démontre la popularité et la demande pour ce type de déplacements.

Les voyages et le tourisme représentent actuellement environ 10 % des émissions mondiales qui, sans intervention, devraient augmenter de 5 % par an, atteignant 8,4 gigatonnes de CO₂ émises d'ici 2030. Dans ce contexte, des solutions comme les trains à grande vitesse peuvent potentiellement décarboner les itinéraires les plus populaires en Europe en remplaçant les vols par des liaisons ferroviaires efficaces. Au Japon, des trains à très grande vitesse efficaces et confortables comme les flottes Shinkansen d'Hitachi ont déjà supplanté les vols intérieurs.

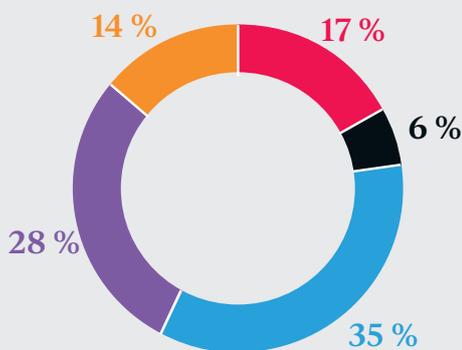
QUELLE EST LA PROBABILITÉ QUE LES GENS SE DÉPLACENT DIFFÉREMMENT À L'AVENIR ?

Notre étude montre qu'il existe une appétence et des attentes envers davantage de déplacements en train à l'avenir. Lorsque les personnes interrogées ont été invitées à évaluer l'évolution de leurs habitudes de déplacement au cours des cinq prochaines années, plus d'un tiers (35 %) d'entre elles ont répondu qu'elles envisageaient de voyager davantage en train. Comparé aux 17 % et 6 % d'entre elles seulement

qui envisagent d'utiliser davantage la voiture et l'avion respectivement, ce chiffre souligne l'orientation claire de la demande à venir. Les dirigeants du monde entier ont donc la possibilité et la charge de fournir des infrastructures capables de répondre à cette demande. Ce faisant, les villes ont la possibilité de proposer la croissance écologique requise par nos objectifs mondiaux de neutralité carbone.

FUTURES HABITUDES DE DÉPLACEMENT

Ensemble des personnes interrogées (% d'accord net) et répartition du marché (%)

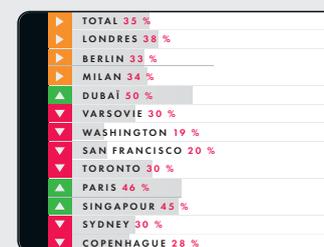


▶ D'avantage en voiture
 ▶ D'avantage en avion
 ▶ D'avantage en train
 ▶ Aucun changement
 ▶ Ne sait pas
▲ ▶ ▼ Niveau nettement supérieur/inférieur par rapport au total

JE NE PENSE PAS QUE MON MODE DE DÉPLACEMENT LONGUE DISTANCE ENTRE LES VILLES VA CHANGER



JE ME DÉPLACERAI DAVANTAGE EN TRAIN



JE ME DÉPLACERAI DAVANTAGE EN VOITURE



JE ME DÉPLACERAI DAVANTAGE EN AVION



ÉTUDE DE CAS :

UN MOUVEMENT EUROPÉEN TOUJOURS PLUS IMPORTANT POUR LÉGIFÉRER EN FAVEUR DE DÉPLACEMENTS PLUS ÉCOLOGIQUES

Les Européens veulent de meilleures connexions au sein de l'Europe. Pourtant, bon nombre des modes de transport pour y parvenir, notamment les voyages aériens (qui ont retrouvé l'année dernière les niveaux d'avant la pandémie), nuisent aux principaux objectifs de décarbonation. L'UE a fixé des objectifs de réduction de 55 % des émissions d'ici 2030 et de neutralité climatique d'ici 2050. Le succès de ces objectifs repose sur des transports plus écologiques.

Certains signes montrent que les gouvernements européens saisissent la nécessité de réduire le recours aux vols court-courriers : c'est le cas de la législation française, qui interdit les vols pour tout déplacement intérieur pouvant être effectué en moins de 2h30 en train, et du gouvernement espagnol, qui envisage d'introduire une législation similaire cette année

(au moment de la rédaction de ce document). D'autres pays européens, dont l'Autriche et l'Allemagne, ont également introduit de récentes taxes aériennes plus élevées pour les vols intérieurs lorsque des alternatives ferroviaires existent.

Les passagers ont eux aussi fait preuve d'une inquiétude croissante quant à l'empreinte carbone de leurs déplacements. Une récente enquête menée par la Banque européenne d'investissement révèle que 62 % des Européens soutiennent l'interdiction des vols court-courriers. Ce type d'étude suggère que, même si, comme l'indique notre propre étude, le développement durable n'est pas un vecteur principal du choix du transport au niveau individuel, il existe néanmoins un élan en faveur du changement au niveau politique et institutionnel.

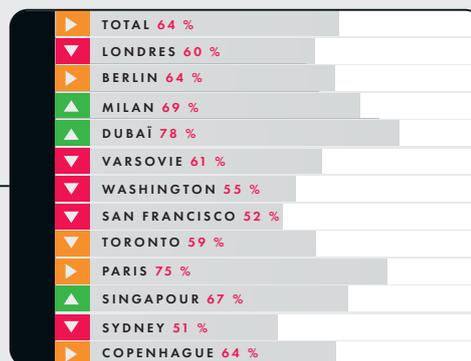
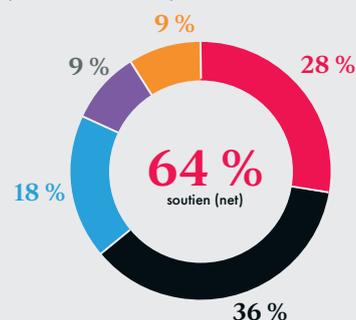
DES SOLUTIONS LÉGISLATIVES ?

Comment les responsables politiques doivent-ils envisager de répondre favorablement à la demande publique réclamant plus de déplacements interurbains en train à l'avenir au moyen de solutions plus audacieuses ou plus créatives ? Une partie de l'étude portait sur la législation visant à interdire les vols court-courriers lorsqu'il existe des alternatives à grande vitesse efficaces. Cette idée est conforme à la politique qui a été introduite en France en 2023 et qui constitue donc un exemple pratique de la manière dont cela pourrait fonctionner.

La politique a obtenu un écho favorable de la part des personnes interrogées (64 % pour et seulement 27 % contre), dont la majorité soutient l'idée sur tous les marchés. Les niveaux de soutien sont particulièrement élevés à Dubaï (75 %), Paris (75 %) et Milan (69 %), ces deux derniers reflétant peut-être l'accès facile au train à grande vitesse (ainsi que le soutien à la politique similaire déjà introduite en France).

SOUTIEN DE L'INTERDICTION DES VOLS COURT-COURRIERS ENTRE LES VILLES LORSQU'IL EXISTE UNE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE :

Ensemble des personnes interrogées (%) et répartition du marché (% d'accord net)



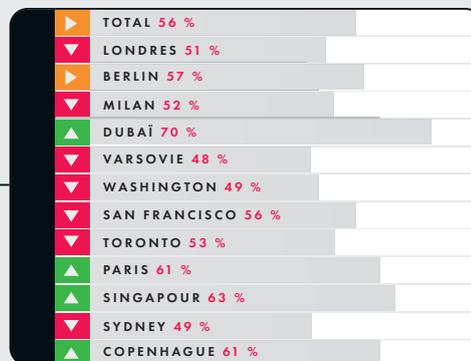
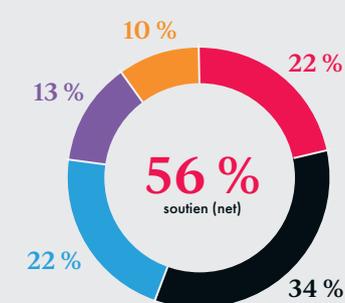
■ Tout à fait d'accord
 ■ Tendence au soutien
 ■ Tendence à l'opposition
 ■ Opposition totale
 ■ Ne sait pas
▲ ▶ ▼ Niveau nettement supérieur/inferieur par rapport au total

L'étude a également vérifié si les gens seraient prêts à payer des taxes aériennes plus élevées pour financer de meilleures infrastructures ferroviaires. Une fois encore, le soutien global

a été conséquent (56 %), avec des majorités favorables dans toutes les villes, sauf à Washington, Varsovie et Sydney, qui n'ont pas atteint la majorité (49 %, 48 % et 49 %).

SOUTIEN À « UNE AUGMENTATION DES TAXES AÉRIENNES POUR FINANCER DES DÉPLACEMENTS FERROVIAIRES MIEUX CONNECTÉS ET MOINS CHERS »

Ensemble des personnes interrogées (%) et répartition du marché (% d'accord net)



■ Tout à fait d'accord
 ■ Tendence au soutien
 ■ Tendence à l'opposition
 ■ Opposition totale
 ■ Ne sait pas
▲ ▶ ▼ Niveau nettement supérieur/inferieur par rapport au total

CONCLUSION

Notre étude examine la manière dont les gens choisissent de voyager dans et entre les villes du monde entier.

En interrogeant les personnes sur leurs habitudes de déplacement actuelles et futures, nous avons mis en lumière la manière dont les opérateurs, les responsables politiques et l'industrie du transport peuvent travailler pour renforcer l'attrait des transports en commun et contribuer à limiter le recours aux déplacements en voiture et en avion, plus polluants.

L'étude est sans équivoque : dans les villes où la voiture domine la route jusqu'aux villes dans lesquelles les transports en commun constituent le choix écrasant des usagers pour les transports quotidiens, la commodité est reine. La commodité (c'est-à-dire l'accès, la fréquence de service et la vitesse de déplacement) est le facteur décisif pour les passagers dans leur choix de mode de transport en ville. Le coût est également primordial, mais son importance varie davantage d'une ville à l'autre en fonction des exigences des économies locales. À l'inverse, en matière d'obstacles à l'utilisation des transports en commun, les personnes interrogées dénoncent la saturation comme le problème le plus significatif, tandis que le coût et la sécurité jouent un rôle important sur certains marchés.

Notre étude montre également la voie à suivre pour les opérateurs et les responsables politiques qui envisagent d'octroyer un rôle croissant aux transports ferroviaires entre les villes. Parmi les personnes voyageant actuellement en voiture ou en avion comme option par défaut, une grande majorité des participants dans le monde choisiraient d'adopter le train si celui-ci était moins cher ou plus rapide, le coût étant identifié comme le facteur le plus important. L'opinion est également favorable aux villes qui investissent dans les infrastructures nécessaires pour proposer le train à grande vitesse, les personnes interrogées plaidant pour une augmentation des taxes aériennes pour financer ce projet. Les responsables politiques pourraient également espérer un soutien non négligeable quand il s'agit de légiférer contre les vols court-courriers lorsqu'une alternative ferroviaire à grande vitesse efficace existe.

Les opportunités sont claires et aujourd'hui, notre défi en tant qu'industrie consiste à collaborer pour les concrétiser.



À PROPOS DE L'ÉTUDE

Savanta ComRes, entreprise de recherche en matière de consommation, a mené les enquêtes permettant d'établir ce rapport. L'étude a été réalisée en novembre et décembre 2023 dans douze villes du monde entier au moyen d'enquêtes en ligne pondérées démographiquement auprès de 1 000 habitants au minimum dans chaque ville.

HITACHI
Inspire the Next