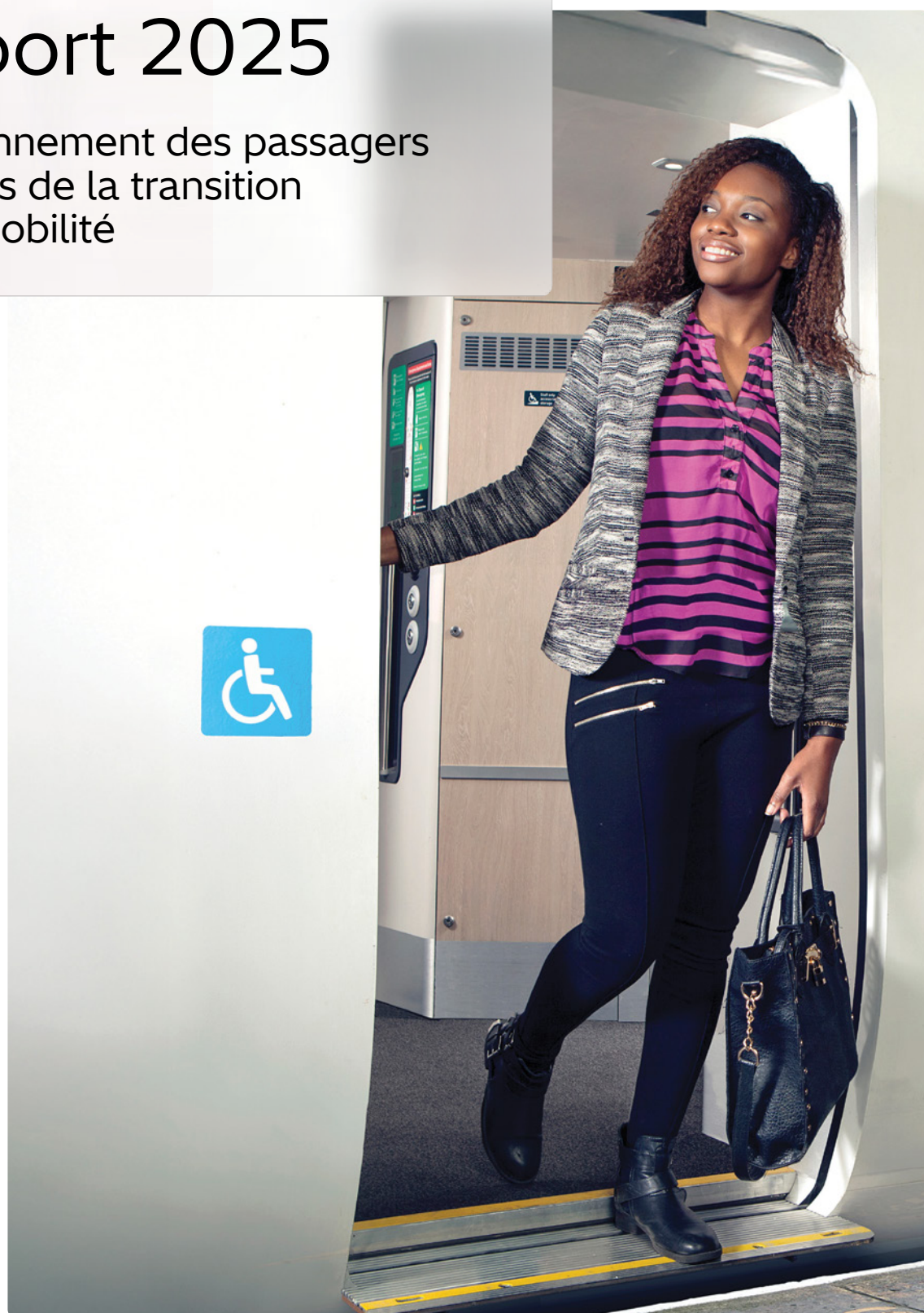


Better Connected Report 2025

Positionnement des passagers
vis-à-vis de la transition
de la mobilité



Avant-propos	02	
L'étude porte sur des thèmes comme la législation, la technologie, la fiscalité, le confort, le coût, la commodité ainsi que les différences régionales et culturelles		
	05	Synthèse
	Sept personnes sur dix utiliseraient davantage les transports en commun s'ils étaient mieux connectés	
Un report modal de la voiture et de l'avion vers le train ?	08	
31 % des personnes prévoient de voyager plus en train au cours des 12 prochains mois		
	16	Des villes mieux connectées
	71 % des personnes interrogées utiliseraient davantage les transports en commun s'ils proposaient le temps de trajet le plus court	
	Potentiels avantages économiques pour les villes si les individus optaient pour le train au lieu de la voiture	
Conclusion	32	
L'étude est une plateforme permettant de comprendre comment assurer la transition vers la mobilité durable		



Giuseppe Marino
PDG du Groupe Hitachi Rail

Utiliser des données probantes et notre expérience pour assurer la transition vers la mobilité durable

Avant-propos

Le secteur de la mobilité est en pleine transformation, sous l'effet d'une urbanisation rapide, de préoccupations environnementales croissantes, de l'évolution des attentes des passagers et d'avancées technologiques continues. Dans ce contexte en mutation, le secteur ferroviaire a une occasion unique de devenir le pilier d'un écosystème de mobilité hautement accessible, toujours plus efficace, à faible émission de carbone et centré sur les passagers.

Pour mieux anticiper l'évolution des mentalités et comportements, nous avons mené une enquête auprès de plus de 11 000 passagers dans 9 pays. Les informations recueillies fournissent une analyse détaillée de la manière dont le ferroviaire peut répondre aux besoins futurs en devenant plus durable, plus intégré et plus en phase avec les besoins réels des passagers.

L'un des principaux enseignements est le rôle crucial de la numérisation dans la mobilité du futur. Les technologies numériques redéfinissent la façon dont les passagers interagissent avec les services de transport, grâce à une planification optimale des trajets, des mises à jour en temps réel, une billetterie intelligente et des expériences de voyage personnalisées. Ces technologies améliorent l'efficacité, la sécurité et la résilience des infrastructures ferroviaires, aidant les opérateurs et les autorités à mieux s'adapter à l'évolution de la demande et à gérer les ressources plus efficacement.

Nous espérons que ce rapport vous donnera de précieuses informations sur les tendances émergentes façonnant la mobilité ferroviaire dans le monde entier. Nous pensons qu'il peut inspirer de nouvelles idées, encourager la collaboration et soutenir la transition vers des réseaux de transport plus intelligents, plus propres et plus inclusifs.



Giuseppe Marino
PDG du Groupe Hitachi Rail





Synthèse

Cette étude s'appuie sur les perspectives de personnes issues d'une sélection stratégique de villes et de pays pour comprendre leurs attitudes face aux déplacements. Elle explore ce qui influence les décisions de transport des individus au sein des villes, et comment, en matière de voyages longue distance, le train peut rivaliser avec l'avion et la voiture pour devenir le mode de transport privilégié.

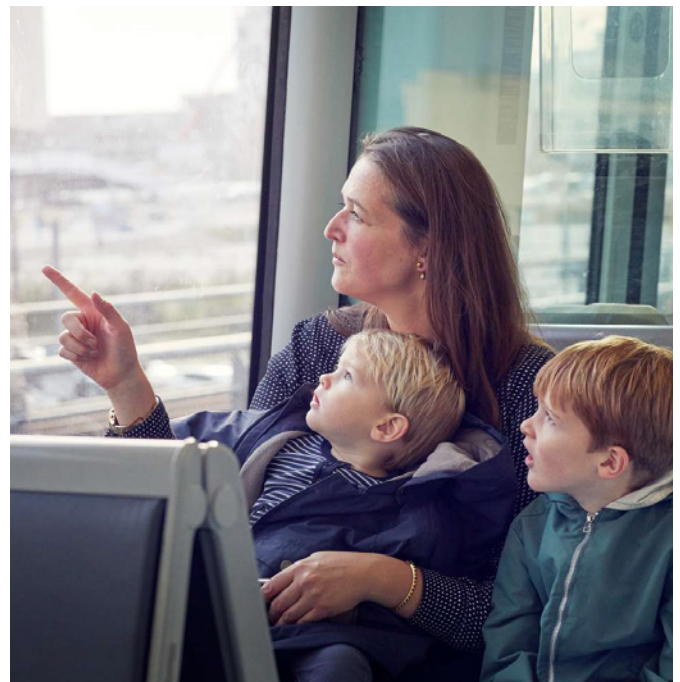
L'étude a été réalisée par la société Savanta ComRes, leader dans le domaine des études de consommation, et comprend les opinions de plus de 11 000 personnes réparties dans plusieurs pays: États-Unis, Royaume-Uni, France, Italie, Allemagne et Espagne, et grandes villes: Washington DC, Toronto, Londres, Paris, Berlin, Copenhague et Dubaï.

Les pays et villes sélectionnés intègrent un large éventail de dynamiques géographiques, économiques et d'infrastructures de transport. L'étude dépeint les marchés européens où le train à grande vitesse est à la fois de plus en plus soutenu par la législation et où la demande des passagers est croissante ; mais aussi les points de vue des habitants de régions où la voiture, le train, le bus, le vélo ou la marche sont les moyens de transport privilégiés. L'étude s'appuie sur deux rapports précédents publiés par Hitachi Rail en 2023 et 2024 et examine aussi l'évolution des mentalités au cours des deux dernières années.

Un report modal de la voiture et l'avion vers le train

Aujourd'hui, environ un tiers des individus ont utilisé le train lors de leur dernier trajet longue distance (estimé à au moins 2,5 heures). Ce chiffre varie bien sûr considérablement d'un lieu à un autre, en fonction notamment des infrastructures existantes, et peut atteindre 46 % en Italie (contre 40 % pour la voiture et 12 % pour l'avion) et 8 % aux États-Unis.

Le rapport décrit les motivations incitant les répondants à choisir tel ou tel moyen de transport. Il révèle que la rapidité du trajet, la commodité et le fait d'« éviter les tracas » ont une influence notable dans le choix du train. Cela était particulièrement important pour les usagers plus âgés, pour qui les correspondances directes sont attractives, tandis que les plus jeunes accordaient davantage d'importance à la flexibilité de réservation et au confort à bord.



Notre étude montre également comment motiver les « indécis », ceux qui voyagent actuellement en voiture ou en avion, mais disposés à utiliser le train.

Pour eux, la vitesse et les déplacements directs sont les deux facteurs les plus influents pour encourager un changement. En revanche, les chiffres varient selon les pays. Par exemple, en Allemagne, l'accent est mis sur la fiabilité, tandis qu'en France, un tiers des personnes interrogées ont cité les promotions sur les billets comme un facteur particulièrement important.

En général, l'un des meilleurs indicateurs pour prédire le changement est d'analyser les attentes des gens. Environ un tiers des personnes s'attendent à voyager davantage en train au cours des 12 prochains mois. Pour les trajets prévus au cours des cinq prochaines années, ce chiffre s'élève à plus de 40 % des personnes dans les différents pays et à près de 50 % pour les citoyens. En revanche, le nombre de trajets en avion devrait stagner, les gens ne prévoyant ni de les utiliser plus ni moins.

Malgré ces signes prometteurs d'une demande croissante, les données soulignent également les probables obstacles à l'augmentation des voyages en train. Les itinéraires peu pratiques et la nécessité de multiples correspondances (très fréquents en Italie et en Allemagne), ainsi que la surfréquentation (important au Royaume-Uni), sont les facteurs les plus susceptibles de les dissuader d'effectuer un trajet en train longue distance.

Et bien que la durabilité du voyage en train soit également un facteur clé pour la croissance continue de l'industrie, ce n'est pas un facteur décisif pour les passagers. Pour eux, le coût et la durée étaient plus de trois fois plus importants que les préoccupations environnementales dans le cadre d'un trajet longue distance.

Légiférer en faveur d'un changement modal?

En Europe, gouvernements et responsables politiques se concentrent de plus en plus sur la manière de soutenir la transition vers la mobilité durable par des mesures législatives. En France notamment, une loi a été introduite en 2023 pour interdire les vols court-courriers lorsque des alternatives ferroviaires à grande vitesse existent, et une loi similaire est en cours d'adoption en Espagne.

Notre étude révèle un fort soutien à ces types de politiques en Europe (jusqu'à 72 % en Italie), mais les avis sont plus partagés en Amérique du Nord. En France, où une législation a déjà été introduite, et en Espagne, où, au moment de la rédaction de ce rapport, elle est attendue, le soutien à une nouvelle législation est également fort (56 % et 63 % respectivement).

Au niveau mondial, l'idée d'augmenter les taxes aériennes pour financer davantage d'alternatives ferroviaires est également soutenue, ouvrant la voie à un flux de financement potentiel pour soutenir la transition en matière de mobilité.

Des villes mieux connectées

D'ici 2030, 70 % de la population mondiale vivra dans les villes. Cela représente environ 6 milliards de personnes, et les citoyens sont déjà plus susceptibles d'utiliser des transports en commun. C'est donc sur ce point qu'il faut se concentrer pour comprendre les leviers de la transition vers la mobilité.

Notre sélection de villes vise à établir un équilibre entre la mégalopole et la ville intelligente, et entre les villes où la voiture prédomine encore et celles où les transports en commun sont le principal mode de déplacement. Par exemple, à Londres et à Paris, plus des deux tiers des personnes choisissent de prendre les transports en commun pour se rendre au travail, contre seulement un tiers environ à Washington DC et Toronto.

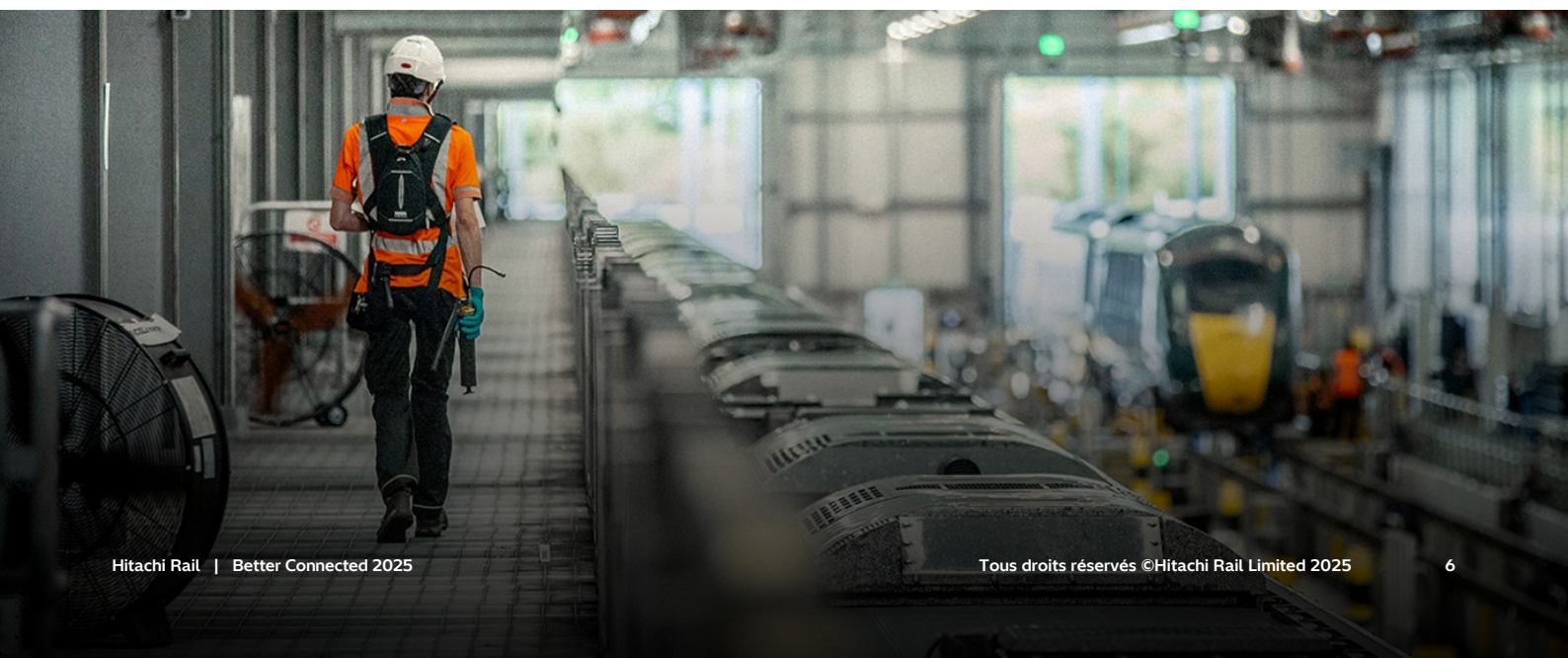
Cela dit, la volonté d'utiliser les transports publics ne repose pas uniquement sur les infrastructures. Dans certaines villes où les infrastructures de transports publics sont développées, l'utilisation reste faible, et inversement, dans d'autres villes c'est l'infrastructure qui manque, mais l'utilisation est élevée. Comprendre les raisons de ces différences est essentiel pour les décideurs. Nous avons donc créé un score de prédisposition à l'utilisation des transports en commun, afin de mesurer précisément la capacité de chaque ville à favoriser l'utilisation des transports publics. Par exemple, Londres et Berlin obtiennent des scores bien supérieurs à la moyenne, mais environ la moitié de la population préfère encore prendre la voiture. Cela suggère que les infrastructures de base ne sont pas le levier principal pour inciter les Londoniens ou les Berlinoises à adopter les transports publics.

Au-delà des infrastructures, quels facteurs favorisent ces différences ? Qu'est-ce qui incite les individus à utiliser les transports publics ?

Le coût et la commodité sont largement cités, mais la flexibilité et la fiabilité sont également des critères importants. À l'inverse, lorsqu'on évoque les obstacles, les personnes mentionnent le plus souvent la surfréquentation, le bruit et la fiabilité. Le type d'obstacle à l'utilisation des transports en commun varie aussi considérablement en fonction du lieu (aux États-Unis, la sécurité est beaucoup plus importante), et de l'âge des usagers.

En revanche, plus de sept personnes sur dix utiliseraient davantage les transports en commun s'ils étaient mieux connectés ; ce chiffre atteint même six sur dix pour les individus qui n'y sont actuellement pas favorables. Lorsqu'on leur demande d'expliquer ce qu'ils entendent par « mieux connectés », les personnes interrogées mettent l'accent sur des trajets rapides et flexibles avec des connexions fiables.

La demande pour un moyen de transport « mieux connecté » est évidente, et plus de la moitié des personnes interrogées ont indiqué qu'elles utiliseraient davantage un tel réseau, même si cela coûtait plus cher, jusqu'à près des deux tiers en Italie et en Espagne. Près de la moitié est également favorable à l'introduction ou l'augmentation de redevances routières pour financer des transports en commun mieux connectés.



Synthèse

Transports autonomes

Grâce à des technologies avancées de communication et de signalisation numérique, le secteur ferroviaire est en mesure d'automatiser l'exploitation des services ferroviaires, notamment dans les zones urbaines. L'automatisation peut permettre aux trains de circuler plus fréquemment et à plus grande vitesse, augmentant ainsi la capacité des lignes et répondant à de nombreux critères valorisés par les usagers dans les transports publics : rapidité, fiabilité et confort (en réduisant la surfréquentation).

L'automatisation est toutefois un sujet sensible, ce qui est compréhensible, car elle touche à la perception de la sécurité et à des questions sociales et sociétales plus larges.

Notre étude a analysé la façon dont les individus perçoivent cette technologie, et il est intéressant de noter qu'en ville, les habitants en reconnaissent les avantages, 60 % d'entre eux estimant qu'ils seraient plus en sécurité ou tout aussi en sécurité avec un service automatisé. Les résultats sont plus homogènes au niveau national, les individus étant partagés entre services automatisés ou opérés par des humains en termes de sécurité.

Sans surprise, la réponse des personnes interrogées varie grandement en fonction de leur âge : notre étude révèle que les moins de 34 ans sont trois fois plus susceptibles de penser que le transport automatisé est plus sûr que les plus de 55 ans.

Une plateforme pour répondre aux besoins des passagers

Notre nouvelle étude met en lumière certains des enjeux les plus urgents auxquels le secteur des transports publics devra faire face dans les années à venir.

Elle offre aux responsables politiques, aux opérateurs et à l'ensemble de l'industrie du transport des pistes sur la manière de mettre en œuvre la transition vers des transports plus écologiques.

Plus de

40 %

des individus dans tous les pays et près de

50 %

des citoyens prévoient de voyager davantage en train au cours des 12 prochains mois

Un report modal
de la voiture et de
l'avion vers le train ?

01



“Il est clair que nous devons intensifier nos efforts pour atteindre la neutralité carbone.”

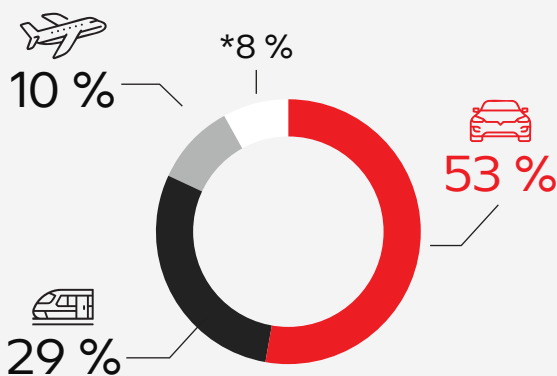
Wopke Hoekstra

Commissaire européen chargé du Climat, de la Neutralité Carbone et de la Croissance propre

Un report modal de la voiture et de l'avion vers le train ?

La transition vers une mobilité durable ne peut se faire qu'avec un report modal des transports plus polluants comme la voiture et l'avion, vers des moyens de transport écologiques. Une partie importante de ce changement doit se faire par le biais de trajets ferroviaires longue distance. Notre étude offre un aperçu de la façon dont les individus se déplacent actuellement entre les villes, souligne leurs attentes pour les années à venir et évalue ce qui les motivera à changer de moyen de transport.

Mode de transport utilisé pour le trajet longue distance le plus récent (au moins 2,5 heures), tous les répondants dans « tous les pays »



*N'ont pas effectué de trajet au cours des 12 derniers mois

La demande de trains augmente

Environ la moitié des trajets longue distance (au moins 2,5 heures) est actuellement effectuée en voiture, le train représentant un peu moins d'un tiers (29 %). Cela varie toutefois considérablement selon le marché. En Italie, par exemple, près de la moitié des trajets longue distance (46 %) sont effectués en train, contre seulement 8 % aux États-Unis.

C'est une différence considérable, mais qui ne suscite guère de surprise, reflétant la culture automobile bien ancrée aux États-Unis et les différences d'infrastructures entre les marchés. La solution pour la transition vers des transports durables ne sera probablement pas une approche unique pour tous.

Nos données montrent que **31 % des personnes interrogées prévoient de voyager davantage en train au cours des 12 prochains mois**, tandis que seulement 12 % prévoient de voyager moins. Pour les voyages en avion, la tendance est inversée. Alors que 19% des personnes interrogées prévoient de voyager davantage, 23 % envisagent de voyager moins, soit un score négatif net pour les voyages en avion.

Connectivité vs culture de l'automobile

Les données de connectivité urbaine de l'Université de Loughborough au Royaume-Uni montrent que les villes les plus connectées en Europe sont de loin les plus susceptibles d'utiliser les transports en commun pour les trajets interurbains. Cela est moins vrai en Amérique du Nord où, dans des villes très connectées comme Washington DC et Toronto, les individus sont encore beaucoup moins susceptibles de voyager en transports en commun.

Nos données confirment le fait qu'un investissement bien plus important est nécessaire pour faire bouger les choses en Amérique du Nord par rapport à l'Europe, non seulement pour inciter fortement les habitants à utiliser le transport ferroviaire, mais aussi pour influencer les mentalités des voyageurs américains et canadiens.

	Score de connectivité (1 = meilleur, 12 = moins bon)	Pourcentage de la population susceptible d'utiliser les transports en commun pour les trajets interurbains
Londres	1	56 %
Paris	2	66 %
Dubaï	2	51 %
Toronto	3	26 %
Berlin	4	47 %
Washington DC	4	23 %
Copenhague	6	45 %

Source : Globalisation & World Cities, Loughborough University

Un report modal de la voiture et de l'avion vers le train ?

Probabilité d'effectuer plus ou moins de trajets longue distance en voiture, en avion ou en train au cours des 12 prochains mois, par pays

	Voiture		Train		Avion	
Espagne	34 %	15 %	38 %	8 %	21 %	26 %
Italie	36 %	15 %	34 %	16 %	22 %	22 %
Allemagne	29 %	15 %	29 %	13 %	15 %	26 %
Royaume-Uni	32 %	11 %	28 %	11 %	18 %	20 %
France	32 %	13 %	27 %	13 %	15 %	24 %
États-Unis	47 %	11 %	26 %	11 %	26 %	18 %

■ Probabilité significative plus élevée que dans d'autres pays % Net: plus % Net: moins

L'UE prévoit que la capacité des trains à grande vitesse doublera dans les États membres entre 2020 et 2030. Cela est confirmé par nos données sur les futures habitudes de voyage. Concernant les déplacements prévus au cours des cinq prochaines années, les individus pensent qu'ils voyageront davantage en train (40 %), qu'en voiture (34 %) ou en avion (24 %).

Si l'on tient compte des attentes des personnes souhaitant voyager moins avec certains modes de transport, on obtient un score global de 29 % net pour le train, 19 % net pour la voiture et 2 % net pour l'avion.

Cela révèle un intérêt pour un report modal vers le train. Notons également que, par rapport aux réponses obtenues pour la même question en 2024, **le nombre de personnes prévoyant de voyager davantage en train est en hausse de 5 %**.

À Washington DC, l'augmentation est plus substantielle, passant de 19 à 40 % pour les individus prévoyant de voyager plus en train, ce qui reflète potentiellement les importantes améliorations en cours du réseau de métro de la ville.

Les responsables politiques pourraient se demander si la demande pour davantage de trains à grande vitesse se traduira par une utilisation accrue du rail. La réponse, basée sur notre expérience en matière de mise en place de trains à grande vitesse sur des marchés comme le Japon, l'Italie, l'Espagne et le Royaume-Uni, est simple : oui. En Italie, où Hitachi Rail a livré son premier ETR 1000 à très grande vitesse il y a plus de dix ans, le train à grande vitesse a connu une croissance de 517 % du nombre de passagers, passant de 6,5 millions à 40 millions de trajets par an (Trenitalia, 2019). Des services rapides et fiables ont permis aux Italiens de voyager facilement entre les principaux centres économiques. Par exemple, 75 % des trajets Rome-Milan se font désormais en train, le nombre de passagers ayant quadruplé en une décennie.

L'Espagne possède le deuxième plus grand réseau ferroviaire à grande vitesse au monde en termes de kilomètres.

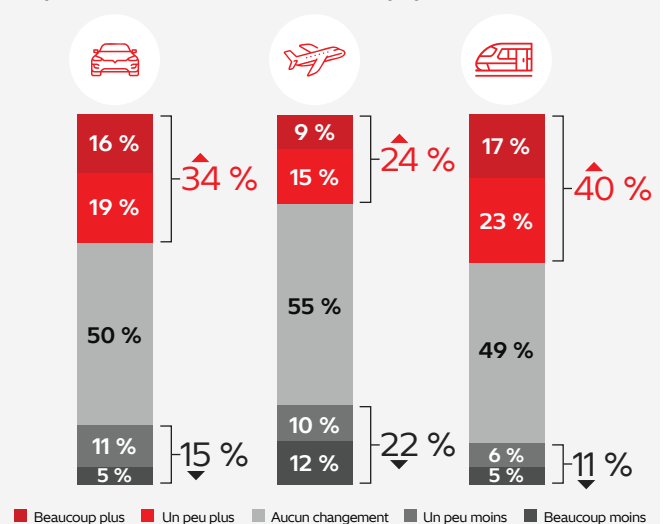
Au niveau national, les **Espagnols** et les **Italiens** sont les plus susceptibles de prévoir d'effectuer davantage de trajets longue distance en train au cours des 12 prochains mois. Près de la moitié des **Américains** disent la même chose pour les voitures et un quart pour les avions.

En 2024, le nombre de passagers des trains à grande vitesse en Espagne a augmenté de 22,8 %, atteignant 39,01 millions, selon les statistiques du transport de passagers publiées par l'Institut national des statistiques (INE). Au cours de la dernière décennie, l'utilisation du train à grande vitesse en Espagne a augmenté de près de 300 %, non seulement grâce à l'extension du réseau, mais aussi à la première phase de libéralisation du marché, ce qui a permis à de nouveaux opérateurs d'accéder au secteur. Cette ouverture du marché a également permis à nos trains ETR1000 de jouer un rôle clé dans l'interconnexion des régions en Espagne, améliorant ainsi la cohésion nationale et facilitant la mobilité quotidienne de millions de personnes.

La commodité est essentielle

Nous avons étudié les sources de motivation et les obstacles pour réaliser de longs trajets en train. Lorsqu'on leur demande d'imaginer un scénario de voyage sur une longue distance, les personnes interrogées déclarent que **le coût est le facteur le plus important pour choisir leur mode de transport**. Viennent ensuite la durée du trajet, la commodité et le confort, des critères sélectionnés par plus de la moitié des personnes. En revanche, l'impact environnemental n'a été mentionné que par un peu moins d'un cinquième des personnes interrogées. Ainsi, bien que la durabilité du transport ferroviaire soit essentielle, elle n'est pas un facteur décisif pour en accroître l'utilisation. Pour utiliser davantage le transport ferroviaire, les individus doivent l'associer à un moyen de transport économique, pratique et confortable.

Probabilité d'effectuer plus ou moins de trajets longue distance en voiture, en avion ou en train au cours des 5 prochaines années, total : tous les pays



Un report modal de la voiture et de l'avion vers le train ?

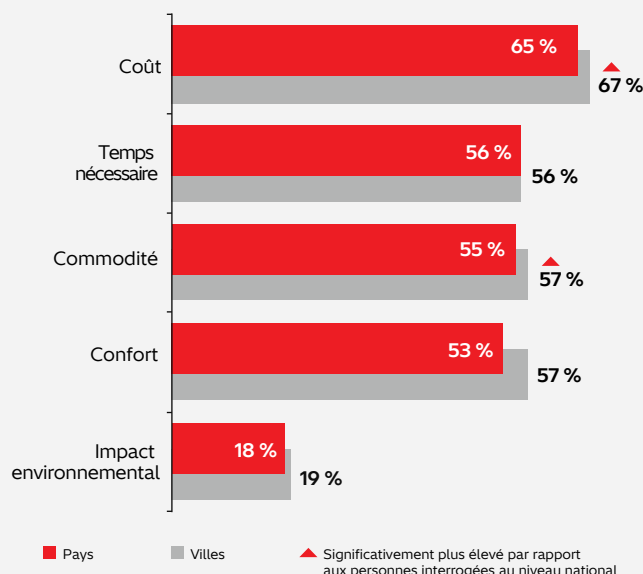
La qualité de l'air : un levier stratégique ?

Les données ci-dessus sont basées sur une moyenne, mais les villes avec de faibles scores de durabilité sont naturellement davantage représentées dans le nombre de personnes considérant ce facteur comme important dans le développement des transports en commun.

Un air respirable présente des avantages nombreux et évidents, mais toutes les villes n'en bénéficient pas. Les zones avec des scores élevés sur l'Indice de Qualité de l'Air – indiquant une mauvaise qualité de l'air – sont directement corrélées avec nos données, qui montrent une demande croissante pour des normes environnementales plus strictes dans les transports.

Dubaï a généralement un indice de qualité de l'air médiocre, souvent supérieur à 100, par rapport à Londres, par exemple, dont les indices ne dépassent généralement pas 50. Cette différence est perceptible, même sans équipement particulier, pour une personne dans la rue. Fait révélateur, Dubaï a la deuxième plus forte proportion de personnes au sein de notre groupe de villes invoquant le désir de réduire leurs émissions de carbone, par rapport à Londres (où cette proportion est la deuxième plus faible ex aequo).

Facteurs pris en compte lors de la décision de voyager en voiture, en avion ou en train, tous les répondants, classé par niveau d'importance dans « tous les pays »



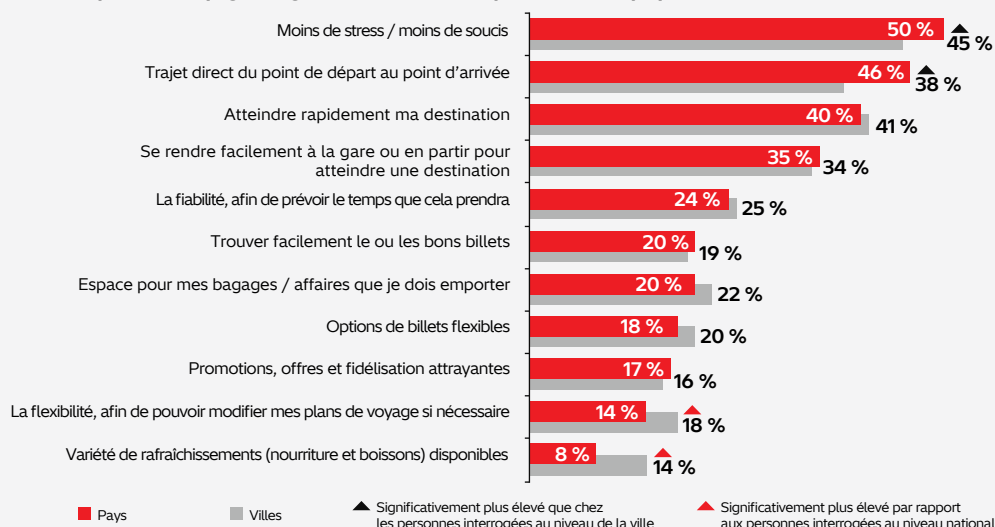
Principales raisons de prendre le train pour un voyage longue distance, classé par « tous les pays »

Dans tous les pays, les personnes interrogées choisissent le train en raison du stress réduit

50 %

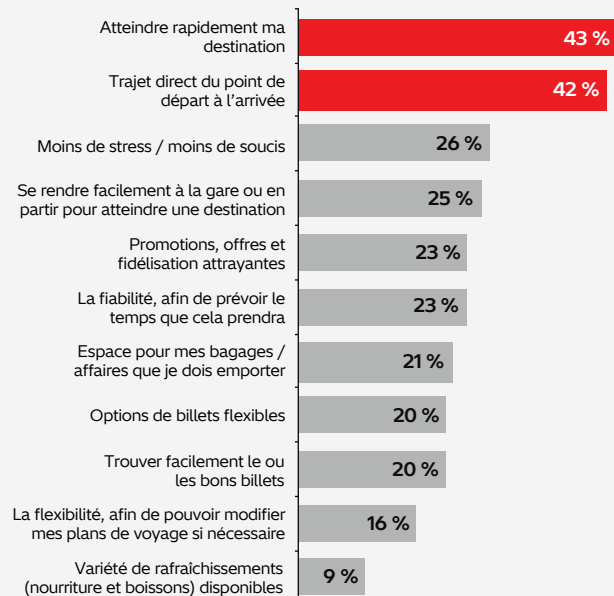
Les personnes interrogées dans toutes les villes choisissent le train pour la commodité des trajets directs

38 %



Un report modal de la voiture et de l'avion vers le train ?

Principales raisons d'envisager le train au lieu de l'avion, classé par « tous les pays »



Principales raisons d'envisager le train au lieu de la voiture, classé par « tous les pays »



Les principaux facteurs influençant le choix de voyager en train sur de longues distances sont « moins de stress », des trajets directs et la vitesse. En termes démographiques, les personnes de 55 ans et plus étaient les plus susceptibles de privilégier les trajets directs, tandis que les moins de 35 ans privilégiaient la facilité de réserver les billets et le confort à bord.

Pour les personnes préférant voyager en avion pour les trajets longue distance, atteindre rapidement la destination (43 %) et les trajets directs (42 %) étaient de loin les facteurs les plus importants pour opter pour le train.

Le facteur de stress réduit a été privilégié par seulement une personne sur quatre. Il en va de même pour celles optant pour les trajets en voiture, les trajets directs étant classés comme le plus important (40 %), suivi de la rapidité (38 %), d'un stress moindre (31 %) et de la facilité d'accès (aller-retour) à la gare (30 %).

Concernant les obstacles aux trajets en train, les personnes prévoyant de moins voyager en train évoquaient les correspondances trop nombreuses, tandis que dans les villes, l'engorgement était la raison la plus citée pour éviter les trajets longue distance en train.

Financement du report modal ?

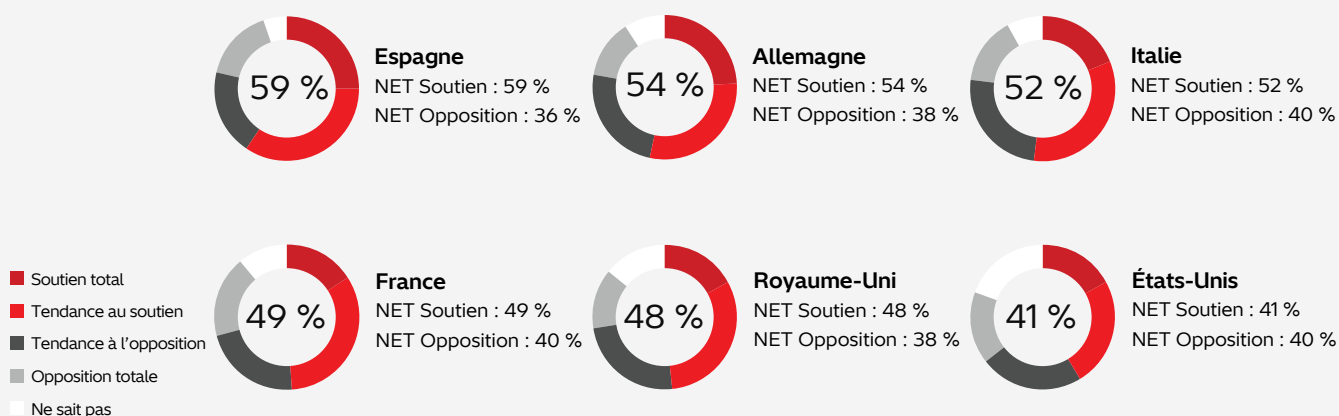
Après avoir identifié un intérêt clair pour davantage de voyages en train sur de longues distances, la question clé est de savoir comment financer et soutenir le développement de nouvelles infrastructures ferroviaires. Aussi bien au niveau des pays que des villes, l'Europe est favorable à une augmentation des taxes aériennes pour financer les transports en commun, bien que ce soutien soit légèrement inférieur à celui exprimé dans notre étude de 2024. La situation est un peu plus floue en Amérique du Nord, les personnes interrogées étant divisées sur la question.

Obstacles au développement des trajets longue distance en train à l'avenir, toutes les personnes prévoyant de voyager moins en train au cours des 12 prochains mois ou des 5 prochaines années

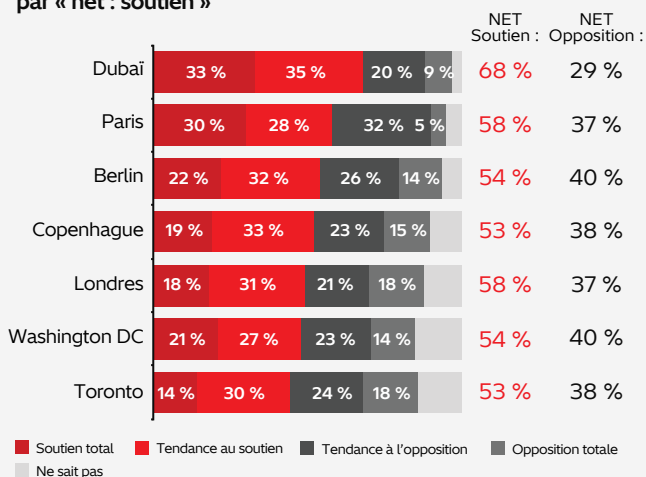




Soutien et opposition à l'augmentation des taxes aériennes pour financer des trajets en train mieux connectés et plus abordables, tous les répondants pour chaque pays, classé par « net : soutien »



Soutien et opposition à l'augmentation des taxes aériennes pour financer des trajets en train mieux connectés et plus abordables, tous les répondants pour chaque ville, classé par « net : soutien »



Suite à la législation interdisant les vols court-courriers là où des alternatives ferroviaires à grande vitesse existent, en France et potentiellement aussi en Espagne, le rôle des responsables politiques dans la transition de la mobilité est entré dans le débat public. Notre étude montre un soutien important pour ces politiques dans les deux pays où la législation a déjà été adoptée, avec deux fois plus de personnes la soutenant que de personnes s'y opposant. Les deux pays montrent une volonté d'aller plus loin, 63 % des personnes étant favorables à l'adoption d'une législation supplémentaire en Espagne et 56 % en France.

31%

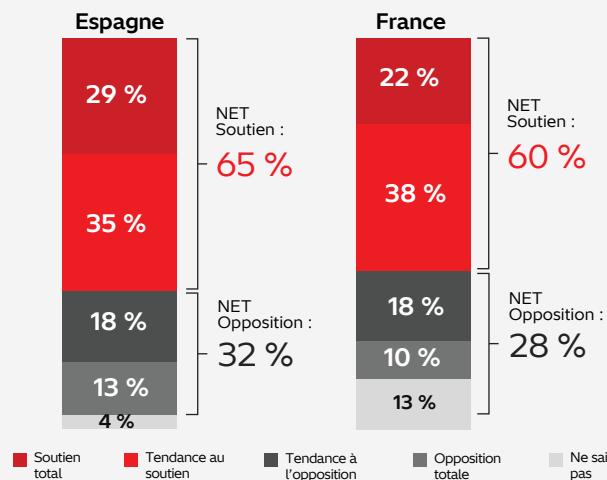
des individus pensent voyager davantage en train au cours des 12 prochains mois

63%

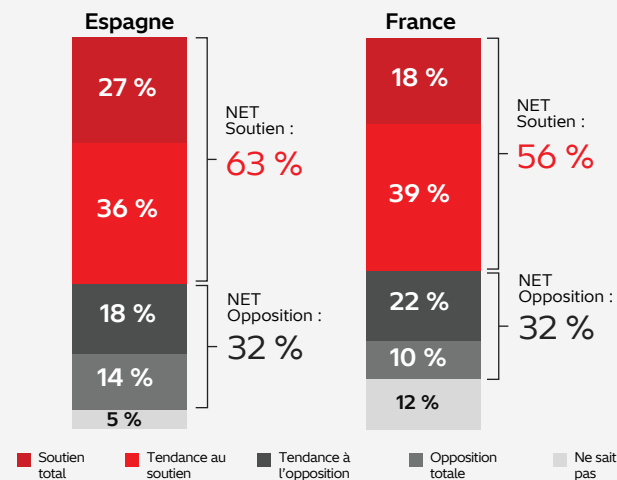
Les Espagnols soutiennent l'adoption d'une nouvelle législation visant à interdire les vols court-courriers pour lesquels des alternatives ferroviaires à grande vitesse existent

Un report modal de la voiture et de l'avion vers le train ?

Soutien et opposition à la récente interdiction des vols court-courriers interurbains disposant d'une liaison ferroviaire à grande vitesse, personnes interrogées en Espagne et en France



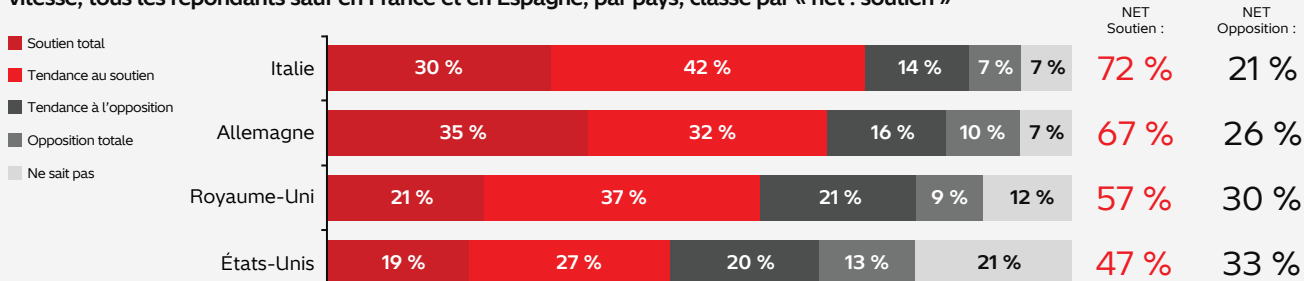
Soutien et opposition à de nouvelles lois visant à restreindre davantage l'utilisation des vols pour lesquels des alternatives ferroviaires existent, personnes interrogées en Espagne et en France



Le soutien à l'action législative se manifeste au-delà des pays où elle a déjà été adoptée. Nos données révèlent que l'Italie, l'Allemagne et le Royaume-Uni sont largement favorables à une telle politique.

En Italie, trois fois plus de répondants soutiennent la législation que ceux qui y sont opposés. Dans tous les pays sauf les États-Unis, il y a un soutien majoritaire à l'interdiction des vols court-courriers pour lesquels il existe des alternatives en train à grande vitesse.

Soutien et opposition à l'interdiction des vols court-courriers pour lesquels il existe également une liaison ferroviaire à grande vitesse, tous les répondants sauf en France et en Espagne, par pays, classé par « net : soutien »



Grande vitesse

Le train à grande vitesse peut-il remplacer l'avion ?

L'Italie et le Japon illustrent parfaitement la transition de l'aérien vers le ferroviaire dans les transports interurbains. En Italie, notre ETR1000 est devenu le mode de transport privilégié entre Milan et Rome, entraînant une baisse significative des vols intérieurs au cours de la dernière décennie, grâce à des investissements considérables dans le réseau ferroviaire à grande vitesse. De même, l'emblématique train à grande vitesse Shinkansen du Japon reste très prisé par les voyageurs.

La grande expérience d'Hitachi Rail dans la fourniture de trains à grande vitesse, interurbains et de banlieue joue un rôle crucial pour relier les villes du monde entier. Avec une présence mondiale croissante dans les systèmes de signalisation numérique, Hitachi Rail augmente la part des trajets effectués en transports en commun. En Espagne, nos systèmes ferroviaires, de télécommunications et de supervision, ainsi que nos équipes de service, sont à l'œuvre sur 2 800 km des 4 000 km du réseau.

Des villes mieux
connectées

02



D'ici 2030, 68 %
de la population
mondiale vivra
dans des villes, soit
environ 6 milliards
de personnes.

Des villes mieux connectées

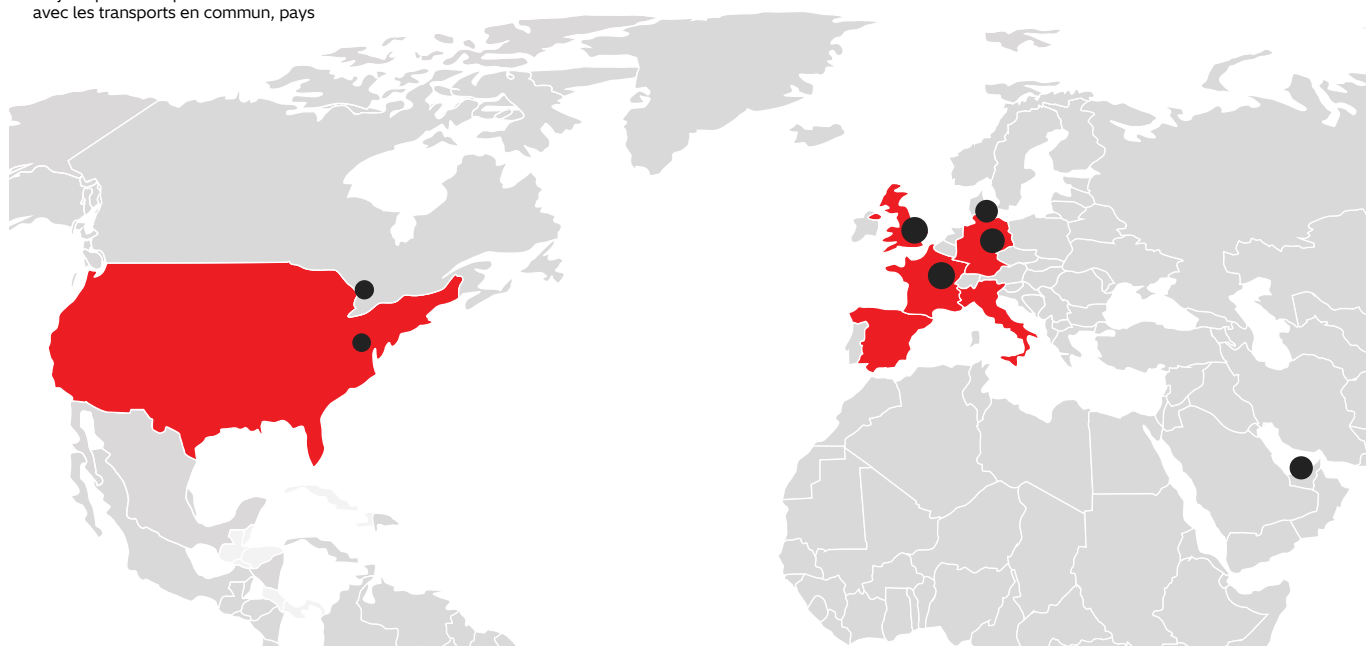
D'ici 2050, 68 % de la population mondiale vivra dans des villes, soit environ 6 milliards de personnes¹. Comprendre comment les gens utilisent et apprécient leurs réseaux de transports en commun dans les espaces urbains est indispensable pour développer une mobilité durable.

La réalité sur le terrain

Dans toutes les villes de l'étude, environ la moitié des personnes utilisent les transports en commun pour se rendre à l'école ou au travail. Le chiffre varie toutefois considérablement d'une ville à l'autre, plus des deux tiers des personnes utilisant les transports en commun à Londres contre un tiers à Washington DC.

- Trajets quotidiens pour se rendre au travail ou à l'école avec les transports en commun, villes
- Trajets quotidiens pour se rendre au travail ou à l'école avec les transports en commun, pays

Le mode de transport public varie également, plus de la moitié des Parisiens utilisant le métro pour leurs trajets, contre seulement 12 % à Toronto ; et tandis qu'environ un tiers des habitants de Copenhague se rendent au travail à vélo, un habitant sur dix à Berlin utilise désormais des trottinettes électriques ou des scooters pour ses déplacements.



Usagers des transports en commun toutes les villes :

49 %

Usagers des transports en commun tous les pays :

30 %

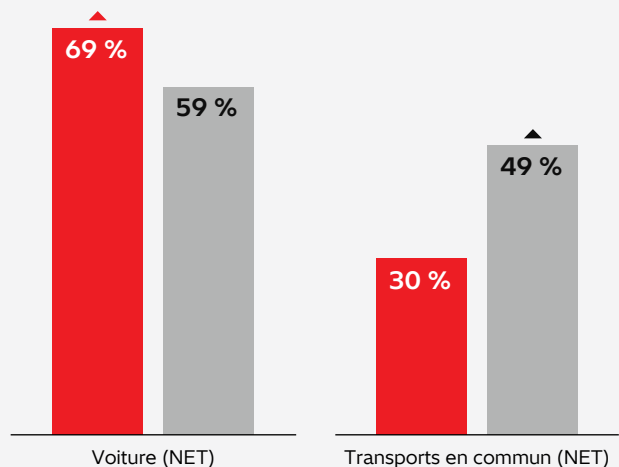
Tendances liées à l'âge

L'utilisation des transports en commun pour les déplacements domicile-travail diminue avec l'âge, allant de 46 % pour les 18-34 ans à 37 % pour les 35-54 ans et 29 % pour les 55 ans et plus. À titre de comparaison, l'utilisation d'une voiture est stable dans ces tranches d'âges (plus de six personnes sur dix conduisent pour se rendre au travail dans chaque tranche).

Par rapport à 2023

Les déplacements urbains en transport en commun ont généralement diminué. Paris et Washington DC sont les seules villes ayant connu le contraire, tandis que la part des usagers à Londres n'a pas changé. Les trajets en voiture n'ont généralement pas évolué depuis l'année dernière.

Moyens de se rendre au travail ou à l'école, tous les usagers

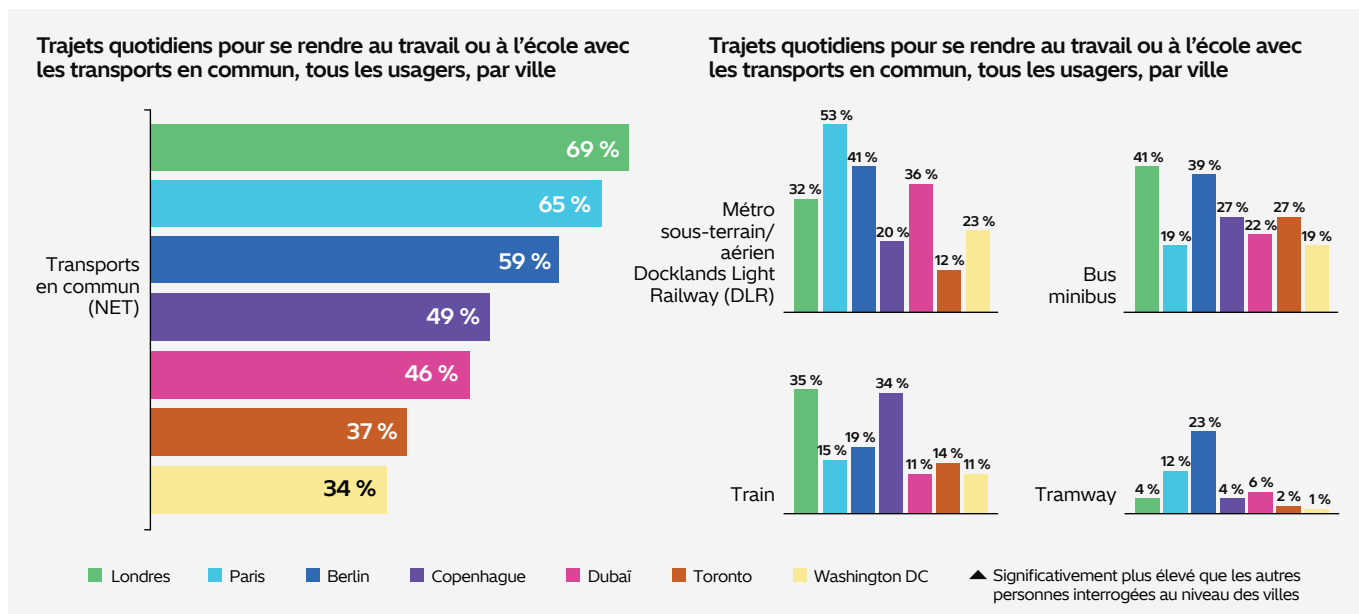


■ Total : tous les pays ■ Total : toutes les villes
▲ Significativement plus élevé par rapport aux personnes interrogées au niveau national ▲ Significativement plus élevé que chez les personnes interrogées au niveau de la ville

¹ Selon un rapport des Nations unies de 2018, 68 % de la population mondiale devrait vivre dans des zones urbaines d'ici 2050 | Nations unies

Des villes mieux connectées

Le métro est de loin le moyen de transport le plus courant pour aller travailler à Paris, dans d'autres villes, les déplacements se font de manière plus multimodale.



Qu'attendent les usagers de leur moyen de transport ?

Conformément à nos études menées en 2023 et 2024, le coût, la commodité (vitesse, horaires et fréquence) ainsi que le confort sont les principaux facteurs influençant la façon dont les gens se déplacent en ville. Mais cela varie en fonction de la démographie et du lieu.

Par exemple, la commodité et l'accessibilité des gares sont une priorité pour les plus de 55 ans, tandis que les personnes de 18 à 34 ans sont davantage enclines à privilégier le confort à bord et la durabilité. De même, bien que le coût soit probablement la principale préoccupation dans les villes européennes, la commodité prime dans les villes d'Amérique du Nord.



Des trajets plus rapides

Les trois quarts des personnes utiliseraient les transports en commun plus souvent si les temps de trajets étaient plus courts.



L'accès est essentiel

La fiabilité (71 %), la facilité d'utilisation (70 %) et la fréquence (69 %) contribuent également à rendre les transports en commun plus attractifs.



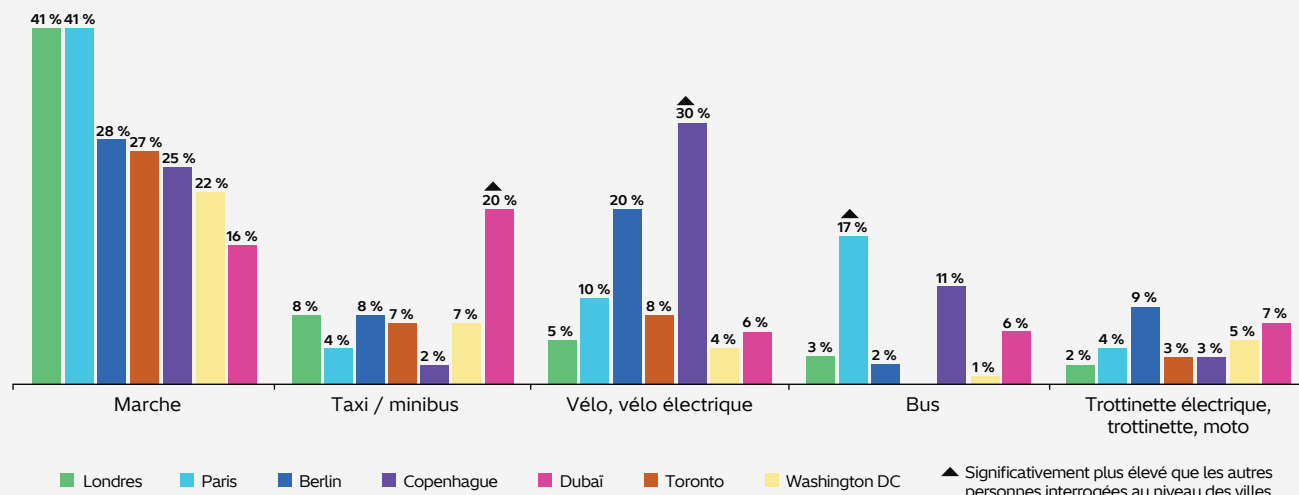
Une question de coût

Le prix arrive en cinquième position sur la liste des raisons d'abandonner la voiture et l'avion, 68 % des personnes interrogées citant la réduction des coûts comme motivation pour ce changement.

Des villes mieux connectées

Les Londoniens et les Parisiens sont les plus susceptibles d'opter pour la marche, tandis que les résidents de Copenhague préfèrent le vélo. Le taxi ou le VTC est le moyen de transport le plus utilisé à Dubaï.

Trajets quotidiens pour se rendre au travail ou à l'école par d'autres modes de transport (tous les usagers), par ville



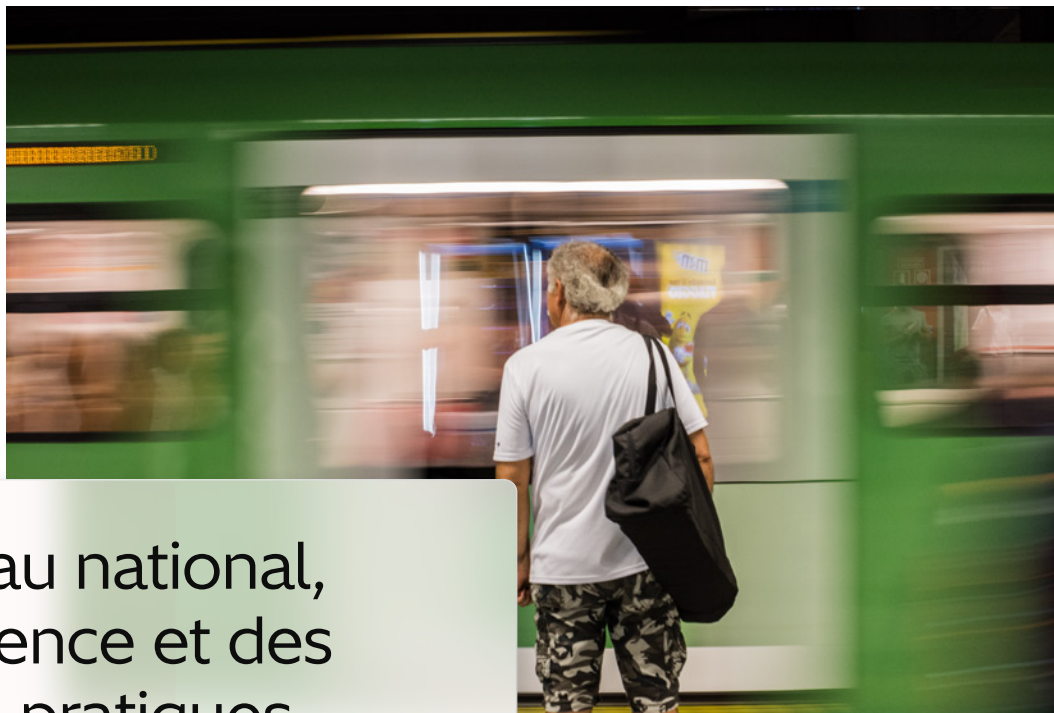
Transport urbain

La numérisation peut-elle améliorer l'expérience des passagers ?

L'automatisation digitale s'est avérée efficace dans les réseaux de métro du monde entier. Des innovations aident les opérateurs à réduire l'énergie et les coûts tout en optimisant les horaires. L'une d'entre elles, appelée Green CBTC et proposée par Hitachi Rail, permet de réduire les coûts énergétiques jusqu'à 15 %.

L'énergie étant le premier coût d'exploitation des opérateurs de transport, la réduction de la consommation énergétique est non seulement bénéfique pour l'environnement, mais également pour les contribuables et détenteurs de billets. Le système apprend au train la manière optimale d'accélérer, de décélérer et de circuler sur le réseau ferroviaire, tout en respectant les exigences horaires définies par les opérateurs.

Cela garantit une fiabilité et une disponibilité élevées des services pour les passagers, tout en réduisant les coûts d'exploitation pour les opérateurs.



Au niveau national, la fréquence et des horaires pratiques sont les priorités, les citoyens privilégiant également la vitesse et l'expérience globale.

Facteurs les plus susceptibles d'encourager l'utilisation des transports en commun, tous les répondants, classé par importance dans « tous les pays »

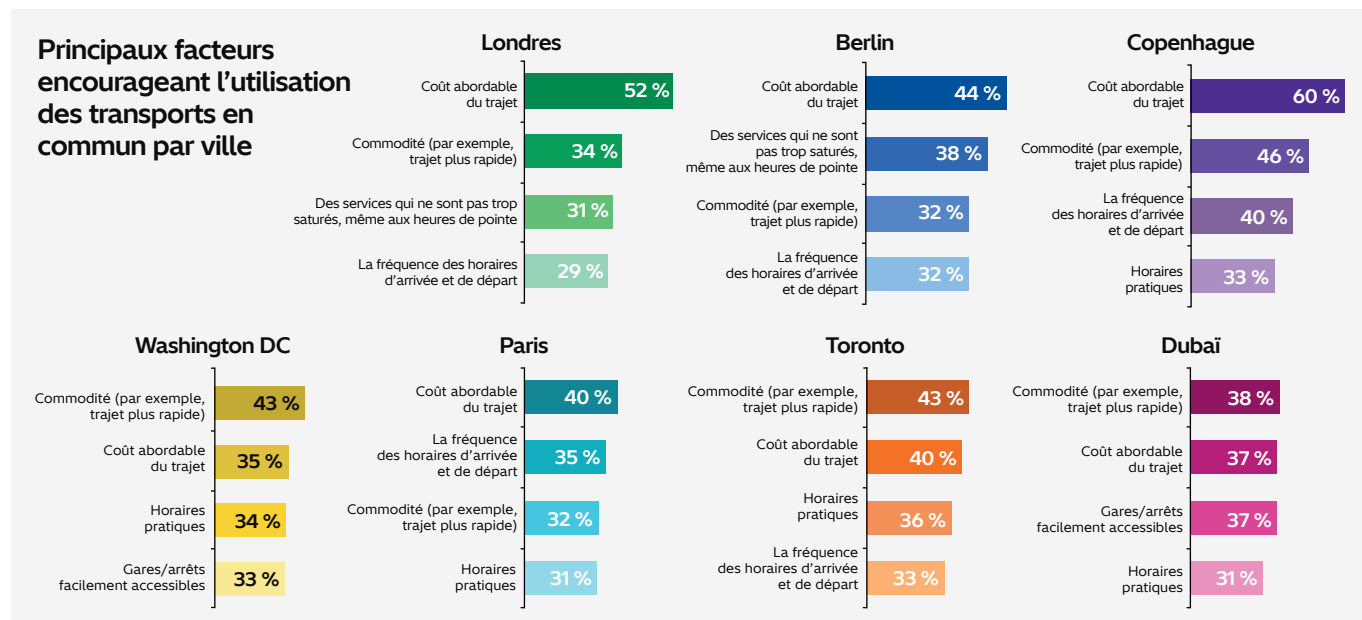


L'accessibilité financière est le principal facteur déterminant la façon dont les gens voyagent, mais d'importantes variations existent entre les tranches d'âge

Par exemple, des horaires pratiques et fréquents, ainsi que des gares accessibles et adaptées au trajet sont les facteurs les plus importants pour les plus de 55 ans, tandis que le confort à bord et la durabilité sont plus susceptibles d'être appréciés par les plus jeunes (âgés de 18 à 34 ans).

Des villes mieux connectées

Les résidents de Copenhague sont les plus susceptibles de privilégier le coût, la fréquence et la vitesse, les Berlinois, les services moins fréquentés et à Dubaï l'accessibilité des stations.



Notre étude montre également que les motivations quant au choix du mode de transport sont complexes et multiples. Bien que le coût soit le facteur le plus important pour utiliser les transports en commun, les personnes interrogées ont aussi indiqué qu'elles les utiliseraient davantage si elles savaient qu'ils offraient un temps de trajet plus court (75 %), la fréquence (69 %), la fiabilité (71 %) et la facilité d'utilisation (70 %) étant toutes plus importantes que le coût faible (68 %).

Dans toutes les tranches d'âges, les personnes interrogées les plus jeunes (18-34 ans) sont les plus susceptibles d'être d'accord avec la plupart des affirmations.

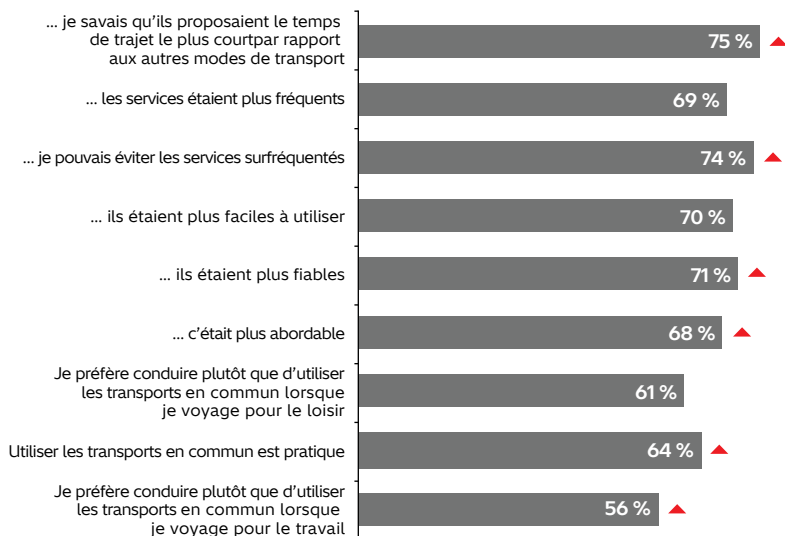
Les citoyens utiliseraient davantage les transports en commun s'ils étaient globalement plus performants.

71 %

conviennent qu'ils utiliseraient davantage les transports en commun s'ils savaient qu'ils offraient le temps de trajet le plus court par rapport aux autres modes de transport

Avis sur les transports en commun, tous les répondants, classé par ordre d'approbation dans « tous les pays »

J'utiliserais davantage les transports en commun si...



■ Villes

▲ Significativement plus élevé par rapport aux personnes interrogées au niveau national

Des villes mieux connectées



Optimisation des coûts

Un logiciel peut-il optimiser le fonctionnement des chemins de fer ?

Gérer les lignes ferroviaires efficacement au quotidien est un défi extrêmement complexe pour les opérateurs qui subissent également une pression considérable sur les coûts, passagers et gouvernements cherchant à optimiser les dépenses consacrées aux transports en commun.

En parallèle, la quantité de données opérationnelles provenant des chemins de fer a considérablement augmenté au cours de la dernière décennie, bien qu'elles soient souvent enfermées dans des silos et difficiles à exploiter.

Désormais, ces données peuvent être utilisées pour optimiser les activités de maintenance et la consommation énergétique, ce qui représente généralement 50 % du coût d'exploitation d'une ligne ferroviaire.

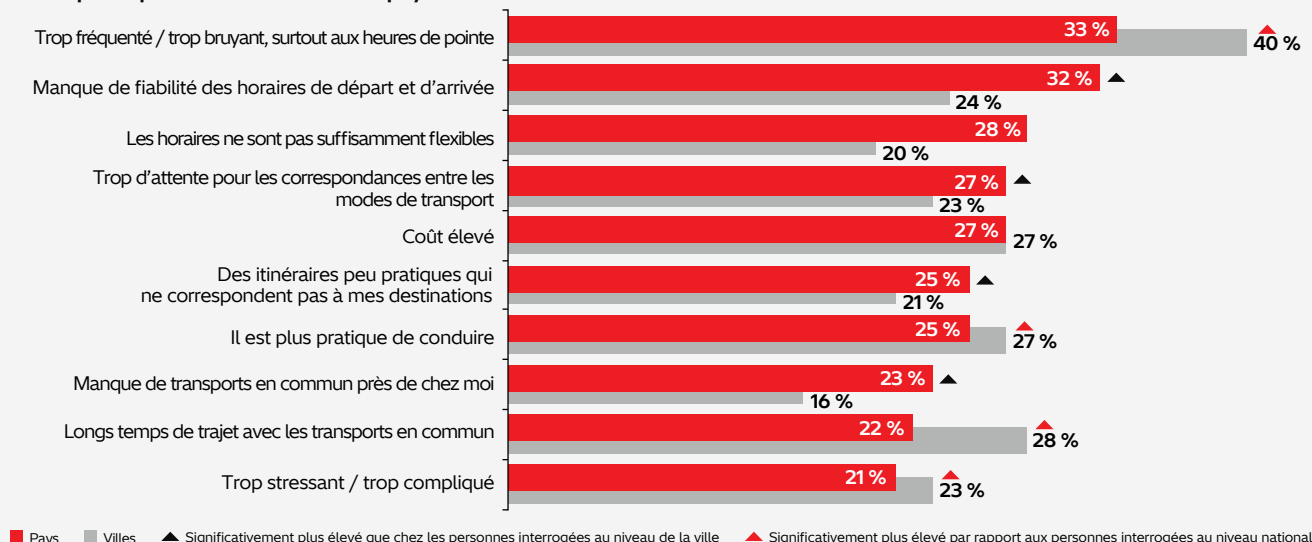
C'est pourquoi Hitachi Rail a créé HMAX, une plateforme de gestion des ressources numériques pour l'ensemble du réseau ferroviaire. HMAX aide les opérateurs à prévoir les problèmes, optimiser leur réseau et transformer l'exploitation des flottes de trains, des systèmes de signalisation et de l'infrastructure.

La mise en œuvre de solutions comme HMAX leur permet de réaliser d'importantes économies sur la durée de vie de leurs ressources. Ces économies peuvent ensuite être utilisées pour réduire les subventions publiques ou réinvesties pour fournir de meilleurs services aux passagers.

Concernant les obstacles perçus à l'utilisation des transports en commun, l'engorgement est le principal facteur, cité par deux usagers sur cinq et cité par une personne sur trois chez celles qui n'utilisent pas les transports en commun. Dans les villes européennes, l'engorgement est clairement perçu comme un obstacle majeur, sélectionné par la moitié des personnes interrogées à Paris et un peu moins de la moitié à Berlin et à Londres.

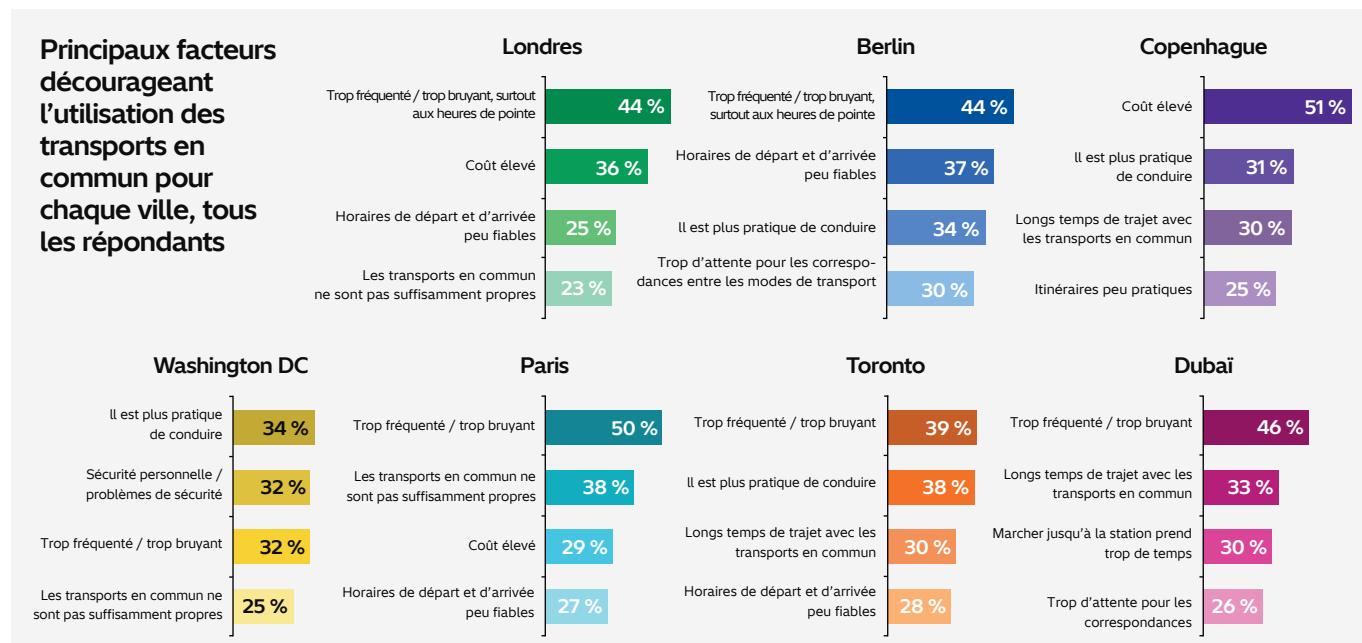
Bien que le coût soit considéré comme le principal facteur influençant la façon dont les gens choisissent de voyager, il est moins cité en tant qu'obstacle, mentionné par une personne sur quatre seulement, un chiffre similaire à ceux citant la longueur du trajet et le manque de commodité par rapport à la voiture. Cela laisse supposer que, dans de nombreux endroits, et pour de nombreuses personnes, le coût des transports en commun est considéré comme étant juste.

Les 10 principaux facteurs susceptibles de décourager l'utilisation des transports en commun, tous les répondants, classé par importance dans « tous les pays »



Des villes mieux connectées

Les horaires non flexibles représentent le plus grand obstacle pour les habitants de Toronto, tandis que le manque d'options de transports publics à proximité constitue le principal problème pour les habitants de Dubaï.



Pourquoi des changements complexes ne sont-ils pas toujours nécessaires

Il n'est pas toujours utile de procéder à des changements complexes pour convaincre les individus de choisir les transports en commun à la place de la voiture ou de l'avion. Quelques modifications simples peuvent permettre d'améliorer les trajets sans tout revoir, et présenter de nombreux avantages pour les usagers.

Quels sont les moyens les plus rapides et les moins coûteux d'aider les individus à passer aux transports en commun par le biais de réformes ?

L'expérience client en matière de transport

Les clients sont de plus en plus influencés par les expériences à bord. Selon l'étude, des facteurs comme l'hygiène, le confort et l'accès au Wi-Fi ont un impact majeur, notamment en Europe. En investissant des sommes relativement modestes dans de meilleures installations et des points de contact plus propres et plus hygiéniques, les transports en commun peuvent améliorer leur image en matière de confort et de commodité. C'est un facteur important pour 19 à 30 % des voyageurs, selon la ville.

La flexibilité de la billetterie

Des options de billets flexibles encourageraient 12 à 20 % des citoyens à utiliser les transports en commun plus souvent. Cela pourrait potentiellement prendre la forme d'abonnements plus intéressants, de davantage d'options pour les trajets hors période de pointe ou de billets avec moins de contraintes horaires, offrant aux usagers plus de liberté et moins de stress.

La sécurité dans et autour des transports

Les gens considèrent l'avion et la voiture comme des moyens de transport plus fiables et plus sûrs que les transports en commun. Des mesures de sécurité améliorées devraient donc encourager près d'un tiers d'entre eux à utiliser les transports en commun. Cela est particulièrement vrai aux États-Unis (28 %) où, dans de nombreuses villes, le nombre de trajets en train est nettement inférieur à celui des trajets en voiture.

Des villes mieux connectées

Prédisposition à l'utilisation des transports en commun, quantifiée

La volonté d'usage et l'ouverture d'une population donnée aux transports en commun ne reposent pas exclusivement sur la qualité des infrastructures (même si elles ont une influence notable). Certaines villes bénéficient d'infrastructures de transport en commun de pointe, mais peu utilisées ; d'autres disposent d'infrastructures moins développées qui attirent néanmoins un grand nombre de voyageurs.

Comprendre cette équation est crucial pour les responsables politiques : si le niveau de prédisposition à l'utilisation des transports en commun est élevé, mais que leur utilisation est plus faible, la sensibilisation, l'information et d'autres critères (comme la sécurité) doivent être prioritaires. Là où l'infrastructure est moins développée mais l'utilisation élevée, des gains peuvent être réalisés en améliorant l'infrastructure, car la population est prête à adopter le train, à condition qu'il soit suffisamment pratique.

Pour créer un score de prédisposition à l'utilisation des transports en commun (PTR), nous avons combiné trois indicateurs clés issus de diverses sources de données :

- Pourcentage de personnes vivant près d'un réseau de transport en commun rapide (Institut pour les politiques de transport et de développement)
- Prix moyen d'un billet de transport en commun (World Atlas)
- Nombre moyen d'heures perdues à cause des embouteillages par conducteur, chaque année (Inrix Global)

Les villes où les habitants vivent à proximité des arrêts de transports en commun, où les prix des billets de transport sont relativement bas et où les risques d'embouteillages sont élevés, obtiendront les meilleurs scores de prédisposition à l'utilisation des transports en commun, celles où la voiture est une option plus pratique obtiendront des scores inférieurs.

	Score de prédisposition à l'utilisation des transports en commun	Classement de prédisposition à l'utilisation des transports en commun (1=meilleur, 12=moins bon)	Personnes interrogées préférant utiliser les transports en commun pour leurs déplacements professionnels
Dubaï	-0,6856	7	70 %
Washington DC	-0,2417	5	62 %
Toronto	-0,2419	6	59 %
Copenhague	0,1009	4	52 %
Berlin	0,4678	3	50 %
Londres	0,6476	2	46 %
Paris	0,7990	1	39 %

L'indice qui en résulte fournit des résultats intéressants. Les scores de prédisposition aux transports en commun supérieurs et inférieurs sont cohérents : Paris obtient le meilleur score de prédisposition à l'utilisation des transports en commun et la plus faible proportion de résidents préférant la voiture. C'est le contraire pour Dubaï. Cependant, au milieu du classement, nous trouvons des villes comme Toronto, où le score de prédisposition à l'utilisation des transports en commun est faible, et ce malgré un nombre de conducteurs comparable à celui de villes comme Copenhague ou Berlin, suggérant que des infrastructures améliorées pourraient grandement faciliter le passage au transport public.

En revanche, Londres et Berlin obtiennent des scores de prédisposition à l'utilisation des transports en commun bien supérieurs à la moyenne, mais environ la moitié de la population préfère encore la voiture, ce qui suggère que les infrastructures de base ne sont pas le levier essentiel pour inciter les Londoniens ou les Berlinoises à utiliser les transports en commun.

Mieux connectés

Pouvons-nous faciliter l'utilisation de plusieurs modes de transport par les passagers ?

Les passagers peuvent désormais payer leurs billets de transport en commun de nombreuses manières. Cependant, dans de nombreuses villes, la billetterie reste complexe, notamment si l'on utilise plusieurs modes de transport. Les passagers veulent s'assurer de payer le meilleur prix en suivant une procédure simple. Hitachi Rail propose une gamme de solutions de paiement pour des villes comme Paris, Copenhague, Genève et d'autres encore.

Les passagers peuvent choisir de payer avec leur téléphone portable, une application, un kit mains libres via Bluetooth, une carte de paiement ou un billet traditionnel, afin d'accéder au mode de transport de leur choix. Pour les opérateurs, la plateforme Transcity d'Hitachi Rail simplifie les opérations de paiement et les algorithmes, garantissant ainsi un recouvrement rapide et précis des recettes.



Des villes mieux connectées

Payer le prix d'une faible utilisation des transports en

Selon les chiffres d'INRIX, le conducteur américain moyen perd 43 heures par an dans les embouteillages, soit l'équivalent d'une semaine de travail complète et une perte de temps équivalente à 771 USD. La même étude a estimé qu'entre 2013 et 2030, le coût total cumulé des embouteillages s'élèvera à 307 milliards GBP.

Au Royaume-Uni, les chauffeurs ont perdu en moyenne 61 heures de trajet pour se rendre au travail en 2024, une hausse de 11 % par rapport à l'année précédente. En moyenne, les Allemands ont perdu 43 heures dans les bouchons, ce qui représente 470 EUR par conducteur.

En extrapolant un peu, on comprend les avantages économiques pour les villes et les employeurs si les conducteurs optaient pour le train à la place de la voiture. Un changement même mineur dans chaque ville pourrait générer un avantage économique considérable grâce à des routes moins encombrées, et cet argent pourrait être réinvesti dans l'amélioration des infrastructures de transport.

Hypothétiquement, si l'on prenait le pourcentage de voyageurs de notre étude qui choisiraient les transports en commun s'ils étaient plus abordables, et que l'on réduisait les coûts relatifs aux embouteillages dans la même proportion, les avantages deviendraient considérables. À Londres, cette réduction des embouteillages pourrait, en théorie, générer près de 3 milliards GBP par an ; à Washington, plus de 1,5 milliard USD ; ou plus d'un demi-milliard d'euros par an à Berlin. Ainsi, si tous ces voyageurs optaient pour les transports en commun, les embouteillages pourraient disparaître complètement. Bien que cet exemple soit théorique, l'impact de transports en commun moins chers sur la croissance économique pourrait être majeur.

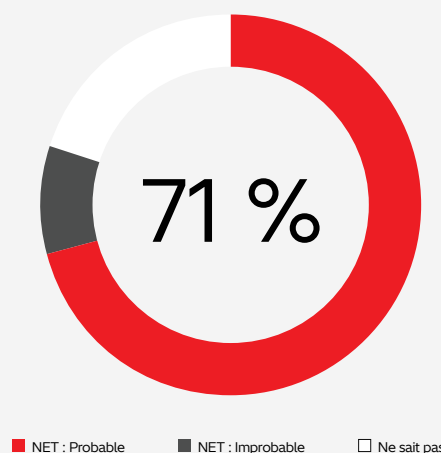
Existe-t-il une demande pour des réseaux de transport mieux connectés ?

Selon notre étude, 71 % des personnes interrogées sont largement favorables à des transports « mieux connectés », soit une hausse de deux points de pourcentage par rapport à l'année dernière. L'intérêt croissant pour des transports mieux connectés est notable à Londres (77 % contre 71 % en 2024) et à Washington DC (67 % contre 56 % en 2024). À l'échelle nationale, comparé aux trajets en voiture, il n'est peut-être pas surprenant qu'un réseau « mieux connecté » soit particulièrement attrayant pour les Espagnols et les Italiens, puisque des temps de trajet plus courts et des services plus fréquents et moins saturés, sont les principaux facteurs qui expliquent l'usage accru des transports en commun dans ces pays.

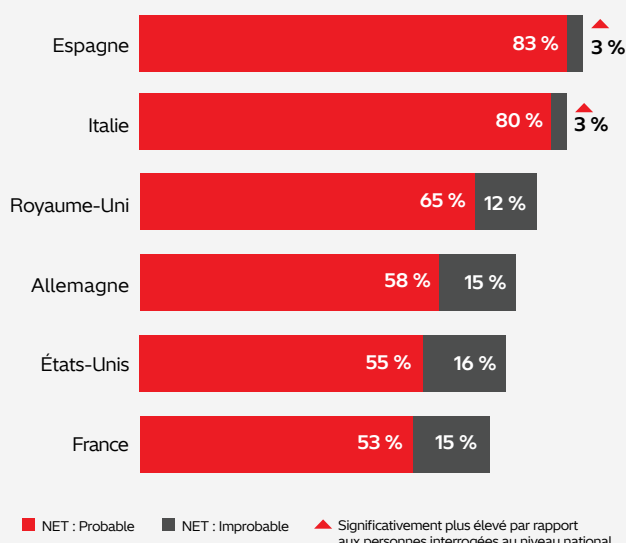
Qu'entendons-nous par « mieux connectés » ?

Un réseau de transports en commun « mieux connecté » est un réseau où tous les éléments, comme les tramways, les métros, les trains, les bus, les vélos, les trottinettes électriques, les taxis et les parkings sont planifiés et fonctionnent ensemble. Il facilite les connexions entre les types de transports en commun, les trajets fréquents et plus rapides, les informations claires, une alternative crédible aux voitures, moins d'engorgements et moins de retards.

Probabilité d'utiliser les transports en commun avec un réseau mieux connecté au lieu de la voiture tous les répondants, toutes les villes

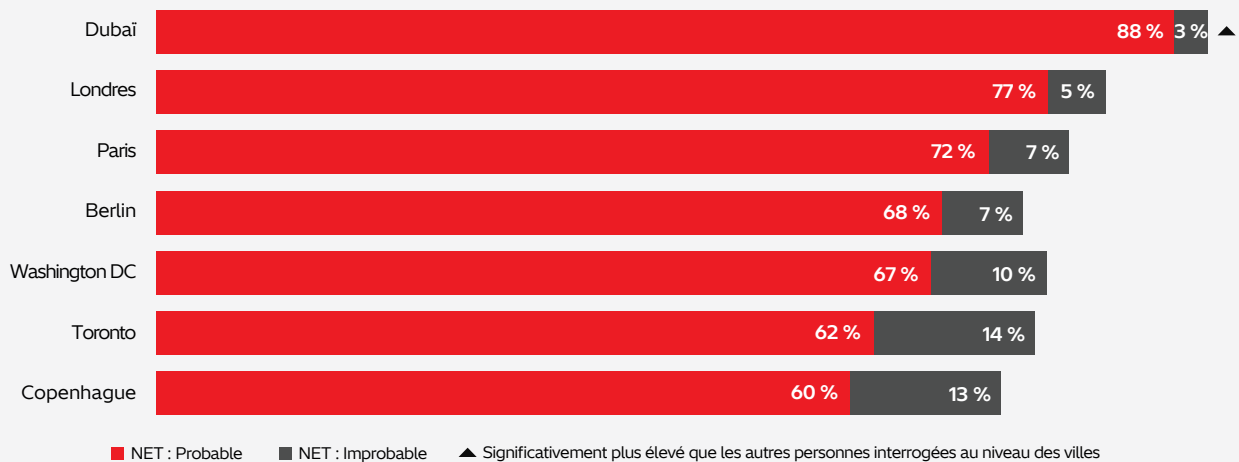


Probabilité d'utiliser les transports en commun avec un réseau mieux connecté au lieu de la voiture, tous les répondants, classé par « net : probable »

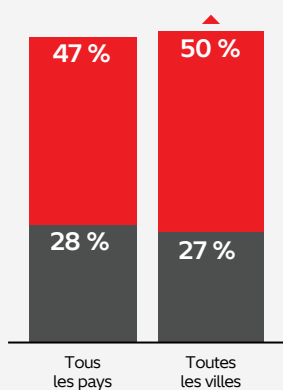


Des villes mieux connectées

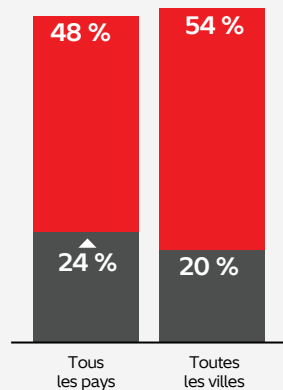
Probabilité d'utiliser les transports en commun avec un réseau mieux connecté au lieu de la voiture, tous les répondants, classé par « probable »



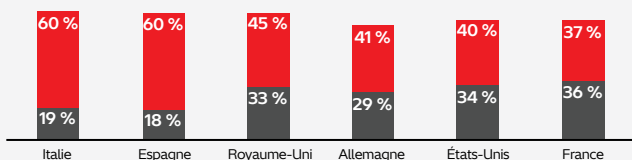
Probabilité d'utiliser les transports en commun s'ils étaient plus pratiques et mieux connectés, mais plus chers que la voiture, tous les répondants



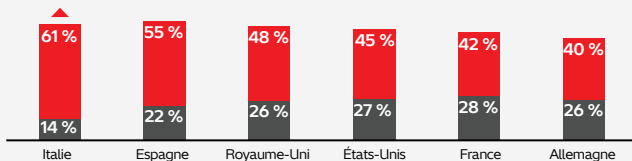
Probabilité d'être favorable à l'introduction/l'augmentation de péages routiers en échange de transports en commun moins chers et mieux connectés, tous les répondants



Probabilité d'utiliser les transports en commun s'ils étaient plus pratiques et mieux connectés, mais plus chers que la voiture, tous les répondants



Probabilité d'utiliser les transports en commun s'ils étaient plus pratiques et mieux connectés, mais plus chers que la voiture, tous les répondants



■ NET : Probable ▲ Significativement plus élevé que les autres personnes interrogées au niveau des villes
■ NET : Improbable ▲ Significativement plus élevé par rapport aux personnes interrogées au niveau national

Un réseau de transport « mieux connecté », même s'il entraîne des coûts supplémentaires, reste toujours très bien perçu

Si l'on considère la question du coût, deux fois plus de personnes utiliseraient un réseau de transport mieux connecté et plus cher par rapport au nombre de personnes qui l'utiliseraient moins en raison de l'augmentation du prix. Ce chiffre s'élève même à plus de trois fois en Espagne et en Italie. En outre, l'introduction ou l'augmentation de péages routiers pour financer un réseau de transport mieux connecté bénéficie d'un clair soutien.

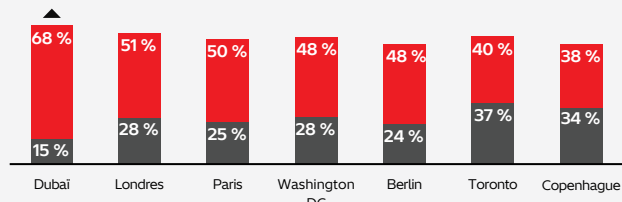


Un réseau de transports
en commun « mieux
connecté » est un
réseau où tous les
éléments sont planifiés
et interconnectés.

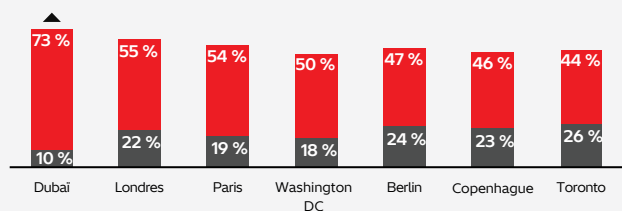
Des villes mieux connectées

Sur tous les marchés, les individus sont prêts à payer plus pour des transports mieux connectés.

Probabilité d'utiliser les transports en commun s'ils étaient plus pratiques et mieux connectés, mais plus chers que la voiture, tous les répondants



Probabilité d'être favorable à l'introduction/l'augmentation des péages routiers pour bénéficier d'une offre de transports en commun plus performants et mieux connectés – ensemble des répondants



NET: Probable NET: Improbable ▲ Significativement plus élevé que chez les personnes interrogées au niveau de la ville

Changer les mentalités en Amérique du Nord ?

Les Nord-Américains utilisent les transports en commun de manière très différente de celle des Européens en raison de la taille du continent, de ses infrastructures et de ses choix culturels. Néanmoins, l'étude révèle que 24 % des personnes se rendent au travail en utilisant les transports en commun aux États-Unis, contre 34 % à Washington DC et 37 % à Toronto. Des trajets plus rapides, des horaires pratiques et un prix abordable sont les trois facteurs les plus susceptibles d'encourager l'utilisation des transports en commun. En revanche, les désagréments, les problèmes de sécurité et l'engorgement sont les principaux obstacles évoqués.

Aux États-Unis, environ 55 % des personnes interrogées utiliseraient davantage les transports en commun s'ils étaient mieux connectés, ce chiffre passant à 62 % à Toronto et 67 % à Washington. Près de deux fois plus de personnes à Washington (48 % contre 28 %) utiliseraient un réseau mieux connecté, même s'il coûtait plus cher. La répartition est plus équilibrée dans l'ensemble des États-Unis, avec 40 % contre 30 %.

L'Amérique du Nord est également très favorable à un financement plus important des transports en commun, près de trois fois plus de personnes soutenant cette idée (57 % pour, 20 % contre). Ce chiffre est presque quatre fois plus élevé à Washington DC, avec 62 % pour et 17 % contre.





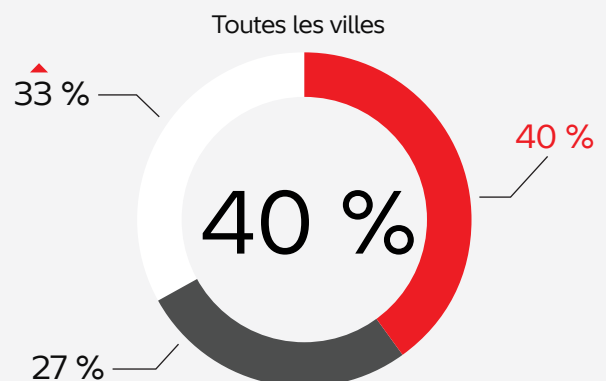
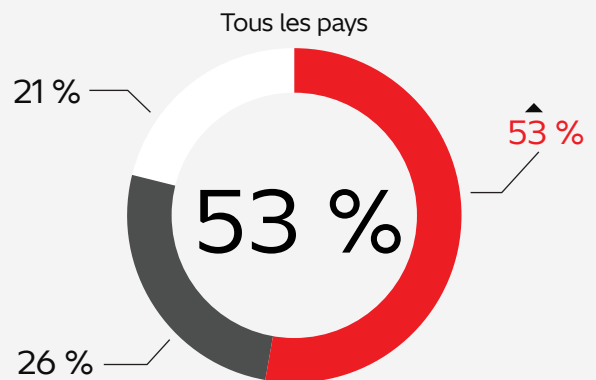
Quel rôle pour les technologies autonomes ?

Les systèmes ferroviaires autonomes, fournis par le biais de technologies de communication et de signalisation numériques avancées, comme le contrôle des trains basé sur la CBTC (Communication Based Train Control), sont de plus en plus déployés dans les environnements urbains du monde entier.

Hitachi Rail fournit un métro autonome à Copenhague depuis plus de 20 ans, et a des solutions similaires à Rome, Milan, Lima et Honolulu. Les trains autonomes peuvent circuler en toute sécurité à des intervalles plus rapprochés et à des vitesses plus élevées : cela permet d'augmenter la capacité des lignes et contribue à assurer la fiabilité et le confort (en réduisant l'engorgement) ce qui, selon notre étude, peut attirer les usagers. Ces solutions offrent une plus grande flexibilité, ce qui facilite le fonctionnement des services 24 h/24 et 7 j/7, comme c'est le cas pour le métro de Copenhague.

Les personnes interrogées âgées de 18 à 34 ans sont significativement plus susceptibles d'affirmer qu'elles se sentiraient plus en sécurité à bord de trains automatisés

Perception de la sécurité liée à l'introduction de services ferroviaires automatisés sans conducteur humain - l'ensemble des répondants



■ Moins sûr □ Plus sûr ▲ Significativement plus élevé que les autres personnes interrogées au niveau des villes
■ Ne fait aucune différence ▲ Significativement plus élevé par rapport aux personnes interrogées au niveau national



La manière dont les gens perçoivent cela comme un moyen de fournir des réseaux plus connectés est un facteur clé de son adoption et de sa mise en œuvre. D'une manière générale, les citadins, plus susceptibles de bénéficier déjà d'une telle solution, sont plus réceptifs aux services de trains automatisés, 60 % d'entre elles les jugeant soit plus sûrs, soit ne percevant aucune différence. Au niveau national, plus de la moitié des personnes interrogées estiment que les services de trains automatisés rendraient leur trajet moins sûr.

Au niveau national, les Américains sont ceux qui estiment le plus que les services ferroviaires automatisés les feraient se sentir moins en sécurité que les services gérés par des conducteurs humains.

Perception de la sécurité concernant l'introduction de services ferroviaires automatisés, tous les répondants, pour chaque pays

	Plus sûr	Aucune différence	Moins sûr
Italie	26 %	27 %	47 %
Espagne	24 %	19 %	57 %
États-Unis	23 %	27 %	50 %
Allemagne	20 %	27 %	53 %
Royaume-Uni	19 %	29 %	52 %
États-Unis	15 %	27 %	58 %

■ Ce nombre indique une probabilité significative plus élevée que dans les autres pays

Dans toutes les villes, les habitants se sentiraient moins en sécurité dans des trains sans conducteur humain, à l'exception de Dubaï où l'impression est favorable, et de Copenhague où les avis exprimés sont plus neutres sur la question.

Perception de la sécurité concernant l'introduction de services ferroviaires automatisés, tous les répondants, pour chaque ville

	Plus sûr	Aucune différence	Moins sûr
Dubaï	60 %	17 %	24 %
Berlin	30 %	22 %	48 %
Washington DC	29 %	27 %	44 %
Paris	26 %	28 %	46 %
Londres	25 %	28 %	47 %
Copenhague	24 %	41 %	35 %
Toronto	22 %	30 %	48 %

■ Le chiffre indique une probabilité significativement plus élevée que les autres villes

Toutefois, la manière dont les gens perçoivent l'automatisation est nettement nuancée : les 18-34 ans sont trois fois plus susceptibles de considérer l'automatisation comme une amélioration de la sécurité (38 %) que les plus de 55 ans (13 %). De même, à Dubaï, plus de 60 % des personnes interrogées estiment que le rail automatisé serait plus sûr, tandis qu'à Toronto, seulement 22 % partagent ce point de vue.

Conclusion

03

A photograph of two young women standing at a train platform at night. The woman on the left, wearing a dark blue jacket and a patterned scarf, is pointing at a smartphone held by the woman on the right. The woman on the right is wearing a light pink coat and has her hair down. They are both smiling and looking at the phone. The background is a blurred train station with tracks and lights.

Pour préparer l'avenir,
les infrastructures de
transports en commun
doivent s'adapter aux
défis de demain.

Conclusion

Ce rapport analyse les habitudes de voyage actuelles et anticipées, ainsi que les facteurs d'attraction et de dissuasion qui favoriseront la croissance continue des transports en commun longue distance et urbains.

L'étude constitue une plateforme permettant aux décideurs politiques et à l'industrie du transport de comprendre comment assurer la transition vers une mobilité durable. Nous savons que l'atteinte des objectifs mondiaux de décarbonisation dépend de cette transition. Il est donc essentiel de comprendre comment un changement modal peut se réaliser.

Le train est l'avenir

En Europe, notre étude souligne le succès croissant du train à grande vitesse ainsi que son rôle de plus en plus important dans les trajets longue distance. Les individus estiment que ce mode de transport continuera de croître, tandis que les voyages en avion devraient stagner. Pour les potentiels « indécis », la vitesse et les trajets directs sont les facteurs les plus importants dans leur évaluation du trajet en avion ou en voiture, et cela influence leur décision d'opter pour le train à l'avenir.

Les décideurs politiques jouent un rôle toujours plus important dans le débat sur le train à grande vitesse, en soutenant l'interdiction des vols court-courriers lorsque des options en train sont possibles. En France, où une telle législation existe déjà, et en Espagne, où elle pourrait bientôt être mise en œuvre, il y a une forte demande pour que les décideurs aillent encore plus loin.

La connectivité, un enjeu clé

Dans les zones urbaines, des facteurs comme la fréquentation, la commodité et le coût sont identifiés comme les principaux éléments influençant l'utilisation des transports publics. Cependant, il existe aussi une demande de services de transport mieux connectés ; beaucoup affirment qu'ils les utiliseraient davantage, même si cela entraînerait un coût plus élevé.

Les technologies autonomes, comme la signalisation CBTC, augmentent la capacité et la rapidité des solutions ferroviaires. Pour la première fois, nous avons également cherché à comprendre comment les individus perçoivent ces solutions. Globalement, la majorité d'entre eux estiment que la technologie autonome rendra le transport ferroviaire aussi sûr qu'avec un conducteur humain, mais il reste toutefois un travail de sensibilisation à réaliser pour renforcer la confiance du public.

Plus propre, plus rapide, plus performant

De nombreux facteurs entrent en jeu ici, tous relevant d'une transition modale vers des solutions de transport plus performantes, plus propres et plus adaptées, avec des émissions de carbone moindres et permettant à tous les pays d'atteindre leurs objectifs ambitieux en matière de durabilité.

Pour préparer l'avenir, les infrastructures de transports en commun doivent s'adapter aux défis d'aujourd'hui et de demain. Cela implique d'intégrer les résultats de ce rapport pour de meilleures solutions de transport, les rendant plus rapides, propres et pratiques. Ainsi, les individus qui effectueront cette transition le feront non seulement par conscience écologique, mais également pour bénéficier d'une expérience de qualité.



En savoir plus sur les solutions Hitachi Rail
pour la transition de la mobilité

HITACHI

