

FRANÇAIS ET MOBILITÉS

QUELLES SOLUTIONS
CRÉDIBLES POUR DEMAIN ?

EXECUTIVE SUMMARY



LA FRANCE VIENT DE VIVRE TROIS CRISES SUCCESSIVES. QU'IL S'AGISSE DES GRÈVES, DES GILET JAUNES OU ENCORE DU CORONAVIRUS, TOUTES ONT MIS L'ACCENT SUR LA MOBILITÉ, SOULIGNANT L'IMPORTANCE DE RÉINVENTER UN MODÈLE PERMETTANT À CHACUN DE SE DÉPLACER LIBREMENT ET SANS DISCRIMINATION.

Les Français ont manifesté récemment un sentiment d'incompréhension de leur vie quotidienne par les experts ou gouvernements, pointant une fracture sociale amplifiée par des inégalités face à la mobilité et à son coût, qu'il s'agisse de budget ou de pénibilité. Fidèle à ses valeurs de co-construction des solutions à venir, BMW Group France a entrepris, avant même les grèves de 2019, une grande démarche permettant d'aller à la rencontre des Français pour mieux comprendre leurs perceptions et attentes de mobilité, pour inventer avec tout l'écosystème concerné les solutions les plus utiles pour demain. Après plusieurs mois d'enquêtes quantitatives, qualitatives et d'analyse prospective, le fruit de ce travail collaboratif est disponible au sein d'un livre blanc digital dénommé « Français et mobilités ». Il révèle notamment les données chiffrées des études exclusives menées, mais donne également la parole à plusieurs experts qui ont réagi aux idées suggérées par les citoyens.

PERSPECTIVES



La première partie de l'ouvrage, dénommée « Perspectives » vise à mieux cerner les variables qui ont forgé la mobilité en France, telle que nous la connaissons aujourd'hui. Elle est en effet le résultat d'une conjonction de phénomènes qu'il faudra prendre en compte pour comprendre comment elle pourra évoluer demain ; qu'il s'agisse de culture, de croissance démographique, d'urbanisme, d'infrastructures et de politiques publiques d'aménagement du territoire mais aussi de lois, de fiscalité et tout naturellement de technologies pour

n'en citer que quelques-uns. Au-delà de ces phénomènes qui s'imposent à nous tous, la mobilité sera perçue différemment en fonction de paramètres propres à chacun : la perception du temps, la destination du voyage suivant qu'il est contraint ou choisi, l'importance du statut social accordé à l'objet de mobilité par son conducteur, des contraintes physiques comme l'âge ou le handicap, le budget du ménage... autant de facteurs auxquels il convient d'ajouter la conscience écologique qui prend une dimension toute particulière depuis plusieurs années.

On comprend alors, qu'en effet, tous les français ne sont pas égaux face à la mobilité, alors que c'est pourtant un droit fondamental. L'aptitude à la mobilité est, bien plus aujourd'hui qu'hier, une condition indispensable à l'insertion sociale et économique, à la construction de trajectoires de vie satisfaisantes et de liens sociaux diversifiés. La mobilité n'est plus seulement un choix, elle est devenue une impérieuse nécessité. Face à cette obligation, nombreux sont ceux qui sont mal ou moins armés que d'autres, qu'il s'agisse d'habitat en zone rurale non desservie par des transports publics ou de niveau de vie ne leur permettant pas d'accéder à des moyens de déplacement efficaces et économiques.

Les Français ont donc accéléré sur la mobilité alternative. Jamais ils n'auront utilisé et combiné autant de moyens différents au-delà de la voiture, cette vitesse d'adoption de nouveaux usages, par exemple les trottinettes électriques, ayant forcé les pouvoirs publics à réinventer avec une hâte inédite des règles et lois de fonctionnement pour que la cohabitation de ces modes se passe bien.

7 % des Français utilisent ainsi déjà la trottinette électrique, 13 % les scooters et motos et près d'un Français sur deux (48 %) utilise (réutilise car c'est un « come-back ») le vélo !

Par ailleurs, avec **le télétravail imposé à certains pendant le confinement**, nombre de travailleurs songent à réduire la fréquence de leurs trajets domicile travail. Le coronavirus a également sensiblement accéléré le recours au e-commerce, amputant probablement d'autant une partie du trafic physique et de la mobilité vers les lieux de vente. Le deux-roues, quant à lui, ne s'est jamais aussi bien vendu, permettant de conjuguer une certaine soif de liberté, une technologie électrique facilitatrice et un besoin de sécurité sanitaire que les transports en commun ont plus de mal à garantir aujourd'hui. Une sécurité qui fait l'actualité dans la mobilité, au-delà du virus, avec l'arrivée imminente de la 5G qui permettra de réduire sensiblement des accidents grâce au protocole C-V2X permettant aux véhicules de communiquer entre eux.

On peut donc affirmer que les crises récentes ont accéléré les phénomènes sous-jacents qui transforment la mobilité. Il n'en fallait pas plus pour que certains pointent du doigt la voiture comme coupable : trop chère, trop polluante, responsable des embouteillages...

L'institut Odoxa a donc mené une grande étude quantitative représentative de tous les territoires, pour comprendre réellement ce qu'en pensaient les Français... et les résultats sont sans appel. Cette « concurrence nouvelle » de ces nouveaux modes de transport n'induit pas de rejet des modes de transport traditionnels. Au contraire, l'étude montre même que (hormis la marche) la voiture est toujours, et de loin, le mode de transport le plus utilisé mais surtout le plus apprécié, y compris par ceux qui l'utilisent moins (souvent par incapacité). En France, tout le monde, ou presque (9 sur 10) a son permis et utilise sa/une voiture (92 %) au moins une fois par an. Les trois quarts des Français (76 %) l'utilisent plusieurs fois par semaine et même près d'un sur deux (47 %) quotidiennement. Mais surtout, les modes de transport nouveaux ne sont pas vécus à l'exclusion des « anciens », comme les transports en commun et la voiture, mais bien en complémentarité avec ceux-ci. D'ailleurs 28 % des Français – le double en région parisienne – utilisent plusieurs moyens de transports distincts pour leurs trajets quotidiens.

Quantitativement, la voiture « écrase » tous les autres modes de transport que ce soit pour se rendre au travail, faire ses courses, accompagner ses proches dans leurs activités, ou encore exercer son travail. Mais qualitativement aussi, la voiture marque des points. Les trajets avec elle sont jugés agréables dans l'absolu (82 %) et les automobilistes se disent, en réalité, très satisfaits de leurs conditions de trajets (76 %). Finalement, pour l'ensemble des Français, et plus encore pour ceux qui l'utilisent

quotidiennement, la voiture c'est à la fois une nécessité (87 %), mais c'est aussi un plaisir (71 % en moyenne et 76 % auprès des automobilistes quotidiens) et un vecteur de liberté (88 %). Et si les autres en doutent, les automobilistes les plus réguliers, eux, sont aussi une majorité à penser que la voiture est aussi un symbole de statut social (56 %) et un bien qui fait rêver (54 %) et, inversement, une nette majorité (55 %) à ne pas la considérer comme un stress.

86 % des Français estiment encore qu'il est « important » de posséder sa propre voiture.

Principale ombre au tableau : le coût (n°2 en importance, la voiture est le transport le plus mal noté sur ce critère). On peut également citer la gêne occasionnée par les embouteillages. En moyenne nationale, c'est le 2ème inconvénient cité (avec 28 %), mais c'est surtout le premier cité en région Ile de France avec 40 % de citations vs 20 % à 24 % dans les petites villes et les zones rurales.

Ces moyennes nationales cachent pourtant une réalité beaucoup plus complexe. **Ce que l'étude a révélé, c'est qu'il existe 7 grands types de rapport à la mobilité en France.** Passionné d'automobile, ou dépendant à son véhicule par nécessité, tributaire des transports en commun, expert en multimodalité, travailleur en mobilité, écolos avant tout ou encore zen, ils ont chacun des priorités et attentes différentes. Il n'existe donc pas une mobilité pour demain mais des mobilités qui vont devoir se combiner, avec des priorités plus ou moins importantes en fonction des groupes.

Si une majorité de Français n'imagine pas le futur de la mobilité individuelle sans voiture, l'automobile telle que nous la connaissons devra pourtant évoluer pour réduire son impact budgétaire, son impact sur la planète et s'intégrer dans un écosystème favorisant des facteurs de praticité essentiels (souplesse horaire, confort, fluidité). Les solutions de covoiturage sont, par exemple, l'une des solutions qui perdureront, tout comme les taxis ou les VTC. Les solutions de location ponctuelle ou moyenne durée ont également le vent en poupe, sur tous les modes possibles, du deux roues à la grande routière ; qu'il s'agisse de location professionnelle ou entre particuliers. Un facteur clé de succès semble se dessiner : un pool de véhicules partagés entre personnes co-responsables de leur entretien (entre collègues ou entre amis par exemple).

Depuis plus de dix ans, les constructeurs évoluent ; d'un statut exclusif d'industriel fabricant, ils deviennent fournisseurs de services mobilité à la demande (MaaS – Mobility As A Service). Louer un véhicule, commander un VTC, sélectionner le meilleur itinéraire, trouver une place de parking, une borne de recharge : autant de solutions d'ores et déjà disponibles, et dont le Coronavirus a accéléré la transition. Ce panel de service est par exemple proposé par l'association Daimler/BMW qui, en accélérant ses déclinaisons de marques NOW, compte déjà environ 92 millions de clients dans le monde.

On peut également s'interroger sur le futur look de ce que seront nos « voiture » vu le succès récent des solutions de mobilité individuelle tels que les gyroroues ou autres trottinettes. Le design de l'automobile s'il a évolué d'un point de vue esthétique, s'est finalement peu transformé d'un point de vue conceptuel depuis les origines ; un habitacle prévu en général pour 4 ou 5 personnes avec 4 roues ! Beaucoup d'innovations récentes, notamment sur la sécurité, n'ont pas altéré le design visible. Les innovations de rupture existantes ou à venir seront plus évidentes pour le public car elles impliqueront des changements de comportement sur l'exploitation de leur voiture ou sur la prise en main d'un objet de mobilité totalement inédit ; par exemple, volant amovible, commandes interactives à la voix ou gestuelles, pare-brise de réalité augmenté, disparition des pédales...

PROSPECTIVES

La deuxième partie du livre blanc « Français et mobilités », dénommée « Prospectives », s'intéresse donc dans le détail aux futurs scénarios possibles et aux solutions crédibles plébiscitées. Alors qu'habituellement les solutions de mobilité et leurs évolutions sont portées par les politiques, les territoires ou les acteurs des transports et de la mobilité, la démarche soutenue par BMW Group a été à l'inverse, de donner la parole aux Français, et d'écouter dans le détail les points de pénibilité sur lesquels ils ont le sentiment de ne pas suffisamment entendus. L'étude de cadrage Odoxa a donc été complétée par une phase

longue de consultation citoyenne digitale. Des panels de français représentatifs de chaque typologie de mobilité ont été constitués, puis interrogés en ligne, pendant plusieurs jours, sur leur relation quotidienne à la mobilité, y compris pendant la période de confinement COVID-19. Ce format novateur, proche d'un réseau social, leur a permis d'échanger et débattre de leurs idées au sein du collectif. Dans un souci de co-construction, leurs ambitions ont ensuite été confrontées à la vision d'experts pour élargir les idées possibles, afin d'envisager des réponses concrètes et crédibles pour optimiser le quotidien.



Il est important de noter que chaque groupe définit ses priorités en intégrant les besoins des autres. On ne peut envisager le plaisir de se déplacer que dans une vision globale de la mobilité, dans laquelle l'amélioration des autres modes permettrait d'augmenter le plaisir des conducteurs au quotidien. Au-delà des problématiques de civilité au volant, les français sont conscients qu'il est important d'organiser clairement la coexistence de moyens de mobilité toujours plus nombreux et hybrides. Par exemple, le groupe qui se caractérise par une dépendance contrainte à la voiture, avec un plaisir faible, notamment liée à un habitat plus rural que la moyenne, vote pour des initiatives lui permettant par tous les moyens de sortir de cette dépendance. Plutôt que d'aller chercher des solutions un peu futuristes (voiture autonome par exemple), ce groupe est conscient qu'il existe des solutions déjà existantes (vélo et pistes cyclables, covoiturage etc...) et milite pour leur développement. C'est un groupe qui aimerait devenir plus « multimodal ». Autre enseignement : il semble essentiel de travailler sur les points de jonction entre tous les modes pour supprimer toutes les frictions (identification du trajet « idéal », paiement, stationnement, disponibilité, et surtout sécurité...) et rendre le passage d'un mode à l'autre très fluide. L'un des autres enseignements clés concerne le test de solutions. L'essai est essentiel au-delà des crises pour faire évoluer les comportements. De nombreux Français nous disent « rêver » de solutions qui sont pourtant déjà existantes.

L'ouvrage présente ainsi près d'une dizaine de solutions déjà existantes dans l'offre BMW Group, mais pourtant peu connues : GPS connecté intelligent intégrant en temps réel des informations sur l'environnement, le guidage vers les places de parking disponibles, la mise à jour logicielle à distance, le pilotage de fonctions à la voix, l'optimisation intelligente des stations de recharge électrique, la motorisation hydrogène, connexion 5G et matériaux de l'habitacle intelligents...sans parler de l'univers sonore des nouveaux véhicules électriques.

Le livre blanc démontre à quel point des solutions trop futuristes ne sont pas nécessairement plébiscitées, car trop « techniques » pour la plupart des Français.

Le danger de ces représentations réside dans leur forte capacité à focaliser l'attention vers elles et à nous faire rêver au risque de nous détourner des enjeux pratiques dans la mobilité de demain. « Blade Runner » et ses voitures volantes, « Le Cinquième Élément » et ses taxis volants, les voitures autonomes de « Minority Report », « Star Trek » et ses modules de téléportation, l'hoverboard volant de « Retour vers le Futur », les voies de circulation aériennes de « Métropolis » innovent sans doute davantage dans le design et la technologie embarquée que dans les modes de déplacement. En réalité, peu d'innovation de mobilité, comme l'autopartage, ou la multimodalité, sont réellement issues de ces films. La technologie ne fera donc pas tout, mais sera essentielle dans les années à venir ; pas uniquement sur les véhicules, mais également sur la sécurité, la production d'énergie ou encore le recyclage. BMW Group travaille par exemple depuis plus de 10 ans au développement de la conduite autonome. Mais si les véhicules autonomes fonctionnent plutôt bien aujourd'hui « en conditions maîtrisées », de nombreux obstacles restent encore à résoudre : plaisir de conduire, transition entre la conduite réalisée par l'homme et celle de la machine, collecte des données personnelles permettant à l'intelligence artificielle de calibrer son apprentissage, questions éthiques et de responsabilité... Autant de raisons qui verront la conduite assistée se répandre beaucoup plus rapidement que la conduite autonome. Il en va de même de la voiture volante qui ajoute d'autres contraintes aux problèmes précédents : risque sécuritaire accru, législation, gestion de l'autonomie, bruit et confort, coût...Ce qui n'empêche pas de grands noms de l'industrie de poursuivre les recherches et de communiquer sur ce point. D'après certains experts, dans 15 ans, 60 à 90 villes dans le monde pourraient être dotées d'un service de taxis volants et 40 000 à 60 000 véhicules électriques circuleront dans les airs. On pourrait en dire tout autant des projets hyperloop, qui rassemblent davantage d'étudiants ingénieurs ambitieux que de candidats à l'expérience peu confortable de navigation que ces solutions nous promettent.

Le futur de la mobilité est donc très loin des chimères de la science-fiction, mais doit se confronter à des problèmes très concrets, et en premiers lieux, nos choix en terme d'urbanisme et de production d'énergie.

Sur la base des éléments explicités dans sa première partie, le livre blanc « Français et mobilités » propose ainsi trois scénarios crédibles pour demain. Le premier, « le retour du charbon », dépeint un gouvernement devant arbitrer entre la fin prévue du nucléaire et les alternatives possibles pour produire une énergie neutre en CO2. Face à des bénéfices moins évidents pour le véhicule électrique, c'est l'investissement dans des solutions de dépollution qui devront s'imposer. Le deuxième scénario, « plus haut », dépend un arbitrage radical dans la gestion du territoire, faisant le pari de la verticalité et de la concentration urbaine pour réduire les déplacements majoritaires à ceux de longue distance. Les tours multiservices géantes ne sont plus l'apanage de Dubaï et concentrent habitat, loisirs, travail et commerces au sein d'un même espace, limitant le besoin de se déplacer au quotidien. La voiture en ville s'efface alors au profit de solutions de micromobilité électrique. Le dernier scénario, « green is the new black », fait le pari de taxer l'automobile et d'investir fortement dans les solutions de mobilité collectives, subventionnées. Chaque citoyen peut ainsi consulter le rapport prix/impact des solutions qui lui sont proposées et une grande partie des politiques de mobilité sont gérées au niveau local, de même que la production de nourriture. Ce scénario fait la part belle à la multimodalité, aux partenariats public privés, et aux green techs.

Au final, le livre blanc « Français et mobilité » propose une analyse des différents aspects de la mobilité aujourd'hui, et invite ses lecteurs à interagir et commenter les données ou points de vue exprimés pour les challenger et continuer à co-construire des solutions en partenariat avec tout l'écosystème concerné : citoyens, consommateurs, politiques, acteurs

technologiques, équipementiers, startups... Il permet au lecteur de découvrir en toute transparence la vision du groupe BMW et son ambition de proposer les solutions les plus responsables, utiles et haut de gamme au service d'une mobilité sachant évoluer avec son temps.

LES EXPERTS

Les experts ayant contribué aux échanges avec les français, ayant pour certains témoigné en vidéo dans le livre blanc sont :

ANAÏS ROCCI : sociologue spécialisée dans les changements de comportements de mobilité, Anaïs Rocci travaille aujourd'hui à l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie) en tant que spécialiste des questions liées à la multimodalité.

PATRICK ROBINSON CLOUGH : Il est le fondateur et CEO de la startup Citygo qui propose une solution de covoiturage urbain particulièrement plébiscitée dans les grandes agglomérations.

LAMBERT TRENORAS : Il est le fondateur et CEO de Gyrolift, une entreprise qui conçoit et commercialise des solutions de micro-mobilité inclusives, notamment au service des personnes à mobilité réduite.

MARC CHARLET : Directeur Général du pôle de compétitivité Mov'eo. Ancien responsable du French Automotive Cluster, il a été nommé à la tête de Mov'eo en 2015. Il est expert des questions liées à l'articulation entre voiture et mobilité globale.

THIERRY BOURDAS : Après avoir été chargé de projet « transport en commun », il dirige aujourd'hui la mission « mobilités électriques » pour la Ville de Paris. Il travaille notamment à la conception et au déploiement du réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques Belib'.

[CONSULTER L'INTÉGRALITÉ DU LIVRE BLANC EN LIGNE](#)

CONTACTS

BMW GROUP FRANCE

MARYSE BATAILLARD

Communication Corporate et Mécénat

+ 33 1 30 03 19 41

maryse.bataillard@bmw.fr

NATHALIE BAUTERS

Directrice de la Communication et Affaires Publiques

+ 33 1 30 03 19 47

nathalie.bauters@bmw.fr

**BMW
GROUP**