

La Mobilité et l'hypermobilité



L'objectif de l'étude d'audience est de comptabiliser chacun des contacts échangés entre les faces publicitaires et les individus lors de chacun de leurs déplacements.

La Mobilité

Le volume de déplacements dépend du nombre d'individus mobiles et de leurs comportements de déplacements.

L'étude de la mobilité réalisée par Affimétrie tient compte des éléments suivants :

La population

Le nombre de déplacements ou la distance totale parcourue dépendent en premier lieu de la taille de la population susceptible de se déplacer.

- Effectif population Affimétrie (11 ans et +) : 53 867 427 individus

Les déplacements

Les déplacements sont caractérisés par le motif de ceux-ci (ex : domicile – travail). Le nombre de déplacements moyens par jour et par individu est appelé la mobilité moyenne.

La mobilité moyenne

- La mobilité moyenne est calculée sur les résidents des agglomérations.
- La mobilité moyenne diffère entre les jours de semaines et les jours de week-end

Agglomération	Semaine	Week-end	Ensemble
Paris	3.5	2.5	3.2
Marseille	3.2	2.3	2.9
Lyon	3.4	2.1	3.0
Lille	3.5	2.7	3.3
Toulouse	3.5	2.5	3.2
Bordeaux	3.4	2.1	3.0
Nantes	3.6	2.2	3.2
Nice	3.5	2.3	3.1
Ensemble agglos > 100.000h	3.4	2.3	3.1

Source : Enquêtes Affimétrie 2011 - 2015

- Les principales catégories de motifs de déplacements sur l'ensemble des agglomérations > 100 000 habitants (hors Paris) sont les suivants:
 - Retour domicile : 40.50%
 - Déplacements contraints (Ecole, université, travail.): 16.05%
 - Déplacements pour motif achat : 15.18%
 - Déplacements pour loisirs où visites : 14.86%
 - Autres : 13.44%

Source : Enquêtes Affimétrie 2011 - 2015

- Sur Paris, les principales catégories de motifs de déplacements sont les suivants:
 - Retour domicile : 39.65%
 - Déplacements contraints (Ecole, université, travail.): 17.44%
 - Déplacements pour motif achat : 15.81%
 - Déplacements pour loisirs où visites : 15.92%
 - Autres : 11.19%

Mobilité des différentes population

Par SEXE	Agglo > 100 000	Paris
Hommes	3.10	3.18
Femme	3.07	3.21
Total	3.09	3.19
Par AGES	Agglo > 100 000	Paris
11-14 ans	2.92	3.08
15-24 ans	2.90	3.01
25-34 ans	3.37	3.32
35-49 ans	3.69	3.48
50-64 ans	3.05	3.16
> 65 ans	2.38	2.83
Par CSP	Agglo > 100 000	Paris
Agriculteurs	3.27	3.54
Artisans commerçants	3.59	3.49
Cadres / Prof Int sup	3.63	3.52

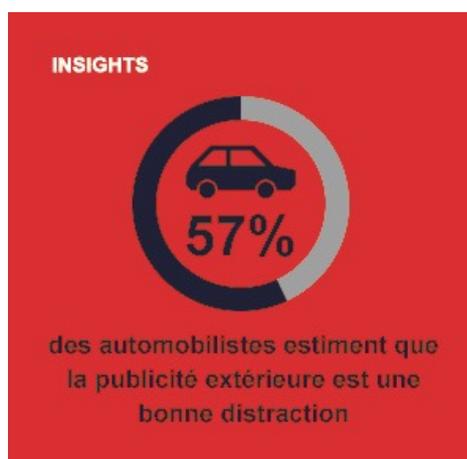
Chef d'entreprise	3.31	3.71
Prof intermédiaire	3.52	3.32
Employés	3.36	3.25
Ouvriers	3.05	2.95
Etudiants	2.89	3.04
Retraités	2.52	2.89
Inactifs	2.94	2.99

Structure des déplacements par tranche horaire (Départs)

Heure de départ	Agglo > 100 000	Paris
Avant 7 H	2 %	2 %
7H – 9H	14 %	16 %
9H – 17H	53 %	50 %
17H-19H	20 %	20,27 %
Après 19H	10 %	11,98 %

Les trajets

Les trajets sont des sous-ensembles des déplacements et sont caractérisés par les modes de transports utilisés (ex : lors d'un déplacement domicile – travail, l'individu peut avoir effectué une partie de ce déplacement à pied, puis en bus et enfin à pied réalisant ainsi 3 trajets). Les trajets permettent de déterminer les parts modales.



Les parts modales

Elles diffèrent par agglomérations selon les infrastructures de transport proposées dans chacune d'entre elles et selon les structures CSP de leur population.

Agglomérations > 500 000 habitants

- La part de la voiture est en général majoritaire :
 - Paris : 36% (14% sur les résidents de Paris intra-muros)
 - Marseille : 59%
 - Lyon : 51%
 - Lille : 56%
 - Nice : 56%
 - Toulouse : 59%
 - Bordeaux : 61%
 - Nantes : 54%

Source : Enquêtes Affimétrie 2011 - 2015

- Le second mode de transport est la marche à pied :
 - Paris : 39% (49% sur les résidents de Paris intra-muros)
 - Marseille : 27%
 - Lyon : 27%
 - Lille : 29%
 - Nice : 29%
 - Toulouse : 23%
 - Bordeaux : 21%
 - Nantes : 25%

Source : Enquêtes Affimétrie 2011 - 2015

- La part des déplacements en transports en communs est inférieure à 20% :
 - Paris : 15% (29% sur les résidents de Paris intra-muros)
 - Marseille : 10%
 - Lyon : 17%
 - Lille : 12%
 - Nice : 8%
 - Toulouse : 12%
 - Bordeaux : 11%
 - Nantes : 13%

Source : Enquêtes Affimétrie 2011 - 2015

Agglomérations 100 000 – 500 000 habitants

- La part de la voiture reste considérable (dans la plupart des agglomération > 60% et parfois > 70%).
- Le second mode de transport est la marche à pied dont la part modale fluctue entre 20% et 30% selon les agglomérations.
- Les transports en communs ont une part modale généralement inférieure à 11%



60%

de l'audience urbaine a réagi
suite à une publicité extérieure

La durée des déplacements

- La durée moyenne des déplacements dans les agglomérations de plus de 500 000 habitants est de l'ordre de 25 minutes :
 - Paris : 27 minutes (idem intra-muros)
 - Marseille : 24 minutes
 - Lyon : 24 minutes
 - Lille : 21 minutes
 - Nice : 23 minutes
 - Toulouse : 21 minutes
 - Bordeaux : 25 minutes
 - Nantes : 22 minutes.

- La durée moyenne des déplacements dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (hors Paris) est de 21 minutes.

Source : Enquêtes Affimétrie 2011 - 2015

Evolution de la mobilité

L'évolution de la mobilité dans le temps est le résultat de l'évolution des différents indicateurs présentés précédemment.

2 tendances générales :

- Le facteur le plus influent sur l'évolution de la mobilité est la croissance régulière de la population.
 - En 10 ans la population des 11 ans et plus a progressé de 7% sur l'ensemble du territoire. Au niveau de chaque agglomération, ces évolutions sont très différenciées et peuvent être beaucoup plus importantes (et dans de rares cas, certaines agglomérations peuvent voir leur population diminuer).

- Une légère baisse de la part de déplacements en voiture au profit de la marche à pied et des transports en commun.
 - Sur les agglomérations de plus de 100 000 habitants, la part modale de la voiture était de 62.35% lors de la précédente vague d'enquêtes, elle est aujourd'hui de 57.61%.

- Cette baisse s'explique par une évolution des comportements mais également par un recueil des déplacements effectués à pied plus précis dans le dernier programme d'enquêtes.
- Par ailleurs, le kilométrage effectué lors des déplacements en voiture est très supérieur à celui effectué avec les autres modes : la part de la voiture dans les déplacements reste donc considérable, notamment dans les agglomérations dont l'offre alternative de transports est faible ou en sous capacité.

Des effets locaux :

- Les comportements de déplacements (mobilité moyenne, parts modales, etc) sont fortement conditionnés par la situation personnelle de l'individu (lieu d'habitat, possession de voiture, nombre d'enfants, lieu de travail, habitudes, etc...) et par l'environnement dans lequel il évolue (urbain ou rural ? agglomération proposant des offres de transport urbain performantes ou non ? encombrement du trafic ? facilité de parking ? etc...)
- Ces éléments de contexte évoluent en moyenne lentement et ont donc peu d'effets sur l'évolution de la mobilité au niveau national.
- En revanche, au niveau de chaque agglomération, une évolution de l'infrastructure de transport (une nouvelle rocade, un nouveau tramway ou métro) ou de la structure de population (tendance de plus long terme) peuvent avoir des effets plus visibles.

La force d'un réseau

La force de frappe de la publicité extérieure, à l'heure de l'hyper mobilité. L'efficacité de la publicité extérieure est favorisée par l'évolution croissante de la mobilité. En suivant les français dans leurs déplacements tout au long de la journée, l'affichage accompagne les consommateurs jusqu'à l'acte d'achat. Face à la fragmentation de l'audience des autres média, la publicité extérieure est le seul média dont l'audience progresse sans cesse grâce à une augmentation de la mobilité.