



Modes de vie et mobilité

Une approche par les aspirations

Phase quantitative



Étude menée pour le Forum Vies Mobiles

L'OBSoCO

Descarrega B. et Moati P.
Modes de vie et mobilité – Une approche par les aspirations. Phase quantitative
Rapport de recherches du Forum Vie Mobiles. Paris : Obsoco, 2016, 160 pages
Disponible sur : forumviesmobiles.org
JUILLET 2016

Sommaire

Eléments de contexte et aspirations générales.....	p. 5
<i>Une préoccupation pour la qualité de vie des futures générations.....</i>	<i>p. 5</i>
<i>La réduction des conflits en tête des aspirations pour rendre le monde plus enviable.....</i>	<i>p. 7</i>
<i>L'action citoyenne, premier levier d'avancée sociale, loin devant l'Etat.....</i>	<i>p. 9</i>
<i>Le travail, au centre des aspirations.....</i>	<i>p. 12</i>
Les enjeux environnementaux.....	p. 14
<i>La situation environnementale, préoccupante pour 86% des répondants.....</i>	<i>p. 14</i>
<i>La décroissance : première solution pour répondre au défi environnemental.....</i>	<i>p. 18</i>
<i>Constat personnel et médias, principaux canaux de la prise de conscience.....</i>	<i>p. 19</i>
<i>Les individus prêts à réviser leur mode de vie en cas de crise écologique majeure.....</i>	<i>p. 20</i>
Les aspirations relatives au lieu de vie.....	p. 25
<i>Vivre au sein d'une grande ville : une aspiration minoritaire.....</i>	<i>p. 25</i>
<i>Une aspiration à la mobilité résidentielle relativement limitée.....</i>	<i>p. 30</i>
<i>Sécurité, proximité à l'entourage proche et cadre de vie agréable, principales caractéristiques du lieu de vie idéal.....</i>	<i>p. 32</i>
<i>Les aménagements liés aux transports : des attentes hétérogènes.....</i>	<i>p. 35</i>
<i>Considérations financières et attachement à la région, premiers freins aux aspirations résidentielles.....</i>	<i>p. 36</i>
<i>La création de villes nouvelles, majoritairement rejetée par les répondants.....</i>	<i>p. 38</i>
<i>Les concepts.....</i>	<i>p. 40</i>
<i>Les idéaux-types.....</i>	<i>p. 48</i>
Les aspirations relatives au temps.....	p. 62
<i>L'accélération du temps.....</i>	<i>p. 62</i>
<i>Ralentissement et désir de coprésence, étroitement liés dans les aspirations des individus.....</i>	<i>p. 66</i>
<i>La conciliation vie professionnelle – vie privée : le « travail à la carte ».....</i>	<i>p. 69</i>
<i>Une aspiration à sacrifier une partie de ses revenus en faveur de plus de temps libre particulièrement perceptible auprès des nouvelles générations.....</i>	<i>p. 74</i>
Les aspirations relatives à l'espace et aux déplacements.....	p. 75
<i>Un bon niveau de satisfaction générale à l'égard de la mobilité quotidienne.....</i>	<i>p. 75</i>
<i>Gratuité des transports, proximité et démobilité en tête des aspirations relatives aux déplacements.....</i>	<i>p. 78</i>
<i>Une adhésion variable au principe de libre circulation des personnes.....</i>	<i>p. 88</i>
Les aspirations relatives au travail.....	p. 90
<i>La dimension symbolique, au cœur des aspirations relatives au travail.....</i>	<i>p. 90</i>
<i>Le travail à distance, forme idéale du travail pour plus de 40% des personnes interrogées.....</i>	<i>p. 92</i>

<i>L'arbitrage travail idéal – temps de trajet et l'impact des politiques de télétravail</i>	p. 94
<i>Une aspiration marquée à la réduction du temps de travail</i>	p. 96
<i>Le télétravail, première solution pour se rapprocher des aspirations en termes d'emploi</i>	p. 100
<i>L'aspiration au télétravail, pas significativement liée à la durée actuelle du trajet effectué par les individus</i>	p. 102
Les aspirations relatives aux loisirs	p. 103
<i>Coprésence, évasion et nature au centre des aspirations relatives aux loisirs</i>	p. 103
<i>La réduction du temps de travail, premier levier à l'aboutissement des aspirations en termes de loisirs</i>	p. 104
Les aspirations relatives aux vacances	p. 106
<i>Coprésence, évasion et nature se retrouvent dans la description des vacances idéales</i>	p. 106
<i>Une vision hétérogène du lieu de vacances idéal</i>	p. 108
<i>L'arbitrage vacances – emploi idéal</i>	p. 109
<i>Temps et argent arrivent sans surprise en tête des obstacles à l'aboutissement des vacances idéales</i>	p. 110
<i>L'indicateur d'intensité de l'aspiration à disposer de plus de temps de vacances</i>	p. 112
<i>Une segmentation des mobilités liées aux vacances</i>	p. 113
Les aspirations relatives à la vieillesse	p. 114
<i>La vieillesse idéale : entre autonomie et cadre de vie agréable</i>	p. 114
<i>Les avancées technologiques, principal espoir dans l'aboutissement des aspirations relatives à la vieillesse</i>	p. 116
Les aspirations relatives à la consommation	p. 117
<i>Une aspiration à consommer évoquée par plus d'un répondant sur trois</i>	p. 117
<i>Qu'est-ce que consommer mieux ?</i>	p. 119
Les aspirations relatives au commerce	p. 122
<i>Le commerce idéal, entre qualité, proximité et responsabilité</i>	p. 122
<i>Un meilleur accès à l'agriculture locale, premier élément évoqué pour se rapprocher du commerce idéal</i>	p. 124
Les aspirations relatives à la sociabilité	p. 127
<i>Le temps passé avec ses proches au centre des aspirations</i>	p. 127
<i>Une relation ambiguë aux technologies numériques</i>	p. 128
Une typologie des aspirations à la mobilité	p. 131
<i>Les adeptes de la mobilité douce</i>	p. 133
<i>Les commuters</i>	p. 135
<i>Les slow-lifers</i>	p. 137
<i>Les auto-addicts</i>	p. 139
<i>Les passifs</i>	p. 141
<i>Les registres d'aspirations dans les différents types de territoire</i>	p. 143

Annexes..... p. 149
Précision méthodologique – Les intervalles de confiance statistiques p. 149
Les indicateurs synthétiques : détail de la construction des variables p. 150

Les visions du futur généralement proposées (à travers les œuvres culturelles, dans les médias, par les acteurs du monde politique...) se suivent et se ressemblent. Elles dessinent fréquemment un univers urbain, froid et hypermobile dans lequel se conjuguent vitesse et technologie. Mais au-delà de ces archétypes fréquemment partagés, comment les individus rêvent-ils leur mode de vie idéal et la société dans laquelle il se déroule ?

Afin d'étudier la question nous avons mené une étude étendue sur 6 pays : France, Espagne, Allemagne, Etats-Unis, Japon et Turquie. Deux phases se sont succédées : une première phase qualitative (menée entre le 24 avril et le 13 juillet 2015) a consisté en une série de 10 entretiens d'une heure et demie par pays répartis dans une grande ville (5) et dans une ville de taille plus modérée (5)¹. Une seconde phase quantitative a été menée entre le 29 octobre au 8 décembre 2015 auprès d'un échantillon représentatif de la population nationale de 2000 personnes âgées de 18 à 70 ans dans chacun des pays étudiés (soit un échantillon total de plus de 12000 personnes à travers le monde).

Toutes les données de l'enquête sont accessibles sur demande sur le site du Forum Vies Mobiles : forumviesmobiles.org

■ Éléments de contexte et aspirations générales

■ Une préoccupation pour la qualité de vie des futures générations

Le **mythe du progrès**, qui anime les sociétés occidentales depuis le 18^e siècle, s'étiole progressivement depuis la fin des 30 glorieuses. L'idée selon laquelle la vie des générations à venir sera meilleure est de moins en moins répandue – elle est même **minoritaire dans l'ensemble de l'échantillon**. Seuls 33% des individus interrogés partagent actuellement l'idée que les prochaines générations disposeront d'une vie meilleure, contre 30% qui estiment que leurs conditions de vie seront globalement identiques et 37% qui vont jusqu'à anticiper une dégradation des conditions de vie.

Cette anticipation d'une dégradation de la qualité de vie pour les générations futures était largement décrite par les personnes interrogées lors de la phase qualitative de l'étude. Celles-ci évoquaient entre autres l'accélération du rythme de vie, le malaise généré par le développement de l'hyperchoix, la dégradation du contexte économique, le caractère envahissant des technologies numériques ou encore la montée de l'individualisme la société...

[A propos de la vie pour les générations futures] « *Life will be more difficult simply because life is **much faster**, there is less time, but also because there are **far more possibilities**, so they have to and are able to make many more decisions and there is not as much space any longer. It's difficult for me in the sense that I grew up in a different type of society where many things were preordained. We knew exactly what you didn't do as a child, so there was greater certainty and certainty always gives a child much greater freedom.* »

(Kathrin, 40 ans, Allemagne)

¹ En Espagne, Madrid et Valladolid. Aux Etats-Unis, New York et Cleveland. En Turquie, Istanbul et Manisa. En Allemagne, Berlin et Potsdam. Au Japon, Tokyo et Chiba. En France, trois villes ont été sélectionnées : Paris, Nantes et Tours.

« It will be much more difficult for them. It was complicated for us but for them it will be more difficult in all senses. **Economically**, it will be difficult given all the thieves and corrupts in our country and the economic crisis. I think that our kids will not have the same living conditions we used to have ten years ago. I am not sure that they will have retirement pensions. Well, I am not even sure if you and me will have it. In the global world where we live in more qualified people is required and languages will be a requisite to work. They will have to live abroad, either to work or study. And, finally, I think that our children need more social contacts with other people and practice more sports. They need to be more exposed to "street life" in order to learn life lessons. **Nowadays, all what children have is machines and individualism.** I think that our children's life will be very tough unless they are well-trained and prepared. It will be much more difficult. »

(Pedro, 45 ans, Espagne)

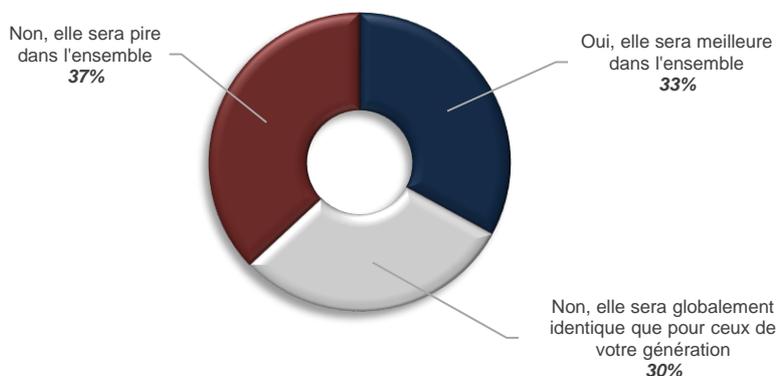
« Ce sera plus difficile au niveau qualité de vie, environnement, au niveau de la société en elle-même... C'est la jungle, c'est une **société dure, agressive, individualiste.** »

(Christian, 59 ans, France)

« Si ça reste comme ça, ça va être très compliqué pour eux. La **recherche d'emploi, le fait que tout soit connecté, au moindre problème, ils savent faire quoi d'autres que d'être connectés ? La relation humaine est un peu cassée.** Moi je vois au travail sans internet on a été une journée à se dire qu'est-ce qu'on fait ? Tout est dématérialisé. Donc je pense qu'ils auront **du mal au niveau du travail, les emplois précaires, la course au logement.** D'ailleurs mon compagnon c'est un peu à cause de ça qu'il n'a pas envie d'avoir des enfants dans le monde actuel. »

(Ingrid, 44 ans, France)

"En général, pensez-vous que la vie de vos enfants et petits-enfants sera meilleure que celle de votre génération ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

L'observation plus fine des données révèle des variations importantes entre les différents pays étudiés. C'est en France que le pessimisme à l'égard de la dynamique des conditions de vie est le plus fort. Seuls 15% des Français prévoient une amélioration des conditions de vie pour les générations à venir contre une majorité (52%) qui anticipent à l'inverse une dégradation de la qualité de vie. Le Japon est dans une position relativement similaire avec tout juste 17% des Japonais qui considèrent que la vie des prochaines générations sera meilleure – mais « seulement » 40% qui prévoient une dégradation, la position la plus répandue étant plutôt celle du statut quo (43%). Les attitudes en Espagne et en Allemagne sont

légèrement plus positives, avec plus d'un quart de la population qui continue à envisager une amélioration pour les générations à venir. Il est en revanche notable de constater que **le mythe du progrès persiste aux Etats-Unis et est également très perceptible en Turquie** – qui, de par son statut de « pays émergent », est en pleine période de développement rapide. 47% des Américains considèrent ainsi que la vie de leurs enfants et petits-enfants sera meilleure que la leur. 64% des Turcs partagent cette perception d'un avenir meilleur pour les prochaines générations.

"En général, pensez-vous que la vie de vos enfants et petits-enfants sera meilleure que celle de votre génération ?"

	France	Espagne	Allemagne	Etats-Unis	Japon	Turquie
<i>Oui, elle sera meilleure dans l'ensemble</i>	15%	28%	27%	47%	17%	64%
<i>Non, elle sera globalement identique que pour ceux de votre génération</i>	33%	34%	31%	28%	43%	12%
<i>Non, elle sera pire dans l'ensemble</i>	52%	38%	42%	25%	40%	24%
<i>Total</i>	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

La réduction des conflits en tête des aspirations pour rendre le monde plus enviable

Interrogés sur ce qu'il conviendrait de changer dans le monde contemporain afin de le rendre enviable pour la génération suivante, 96 % des répondants s'accordent sur l'importance de **la réduction des conflits et de la violence au niveau mondial** (dont 69% de « très important »).

L'allongement de l'espérance de vie, la place de l'environnement et de la nature dans nos sociétés, ainsi que **la réduction des inégalités** occupent respectivement les deuxième, troisième et quatrième places du classement – dans des proportions relativement similaires avec à chaque fois plus de 50% des individus interrogés les décrivant comme des éléments « très importants » pour la bonne marche du monde.

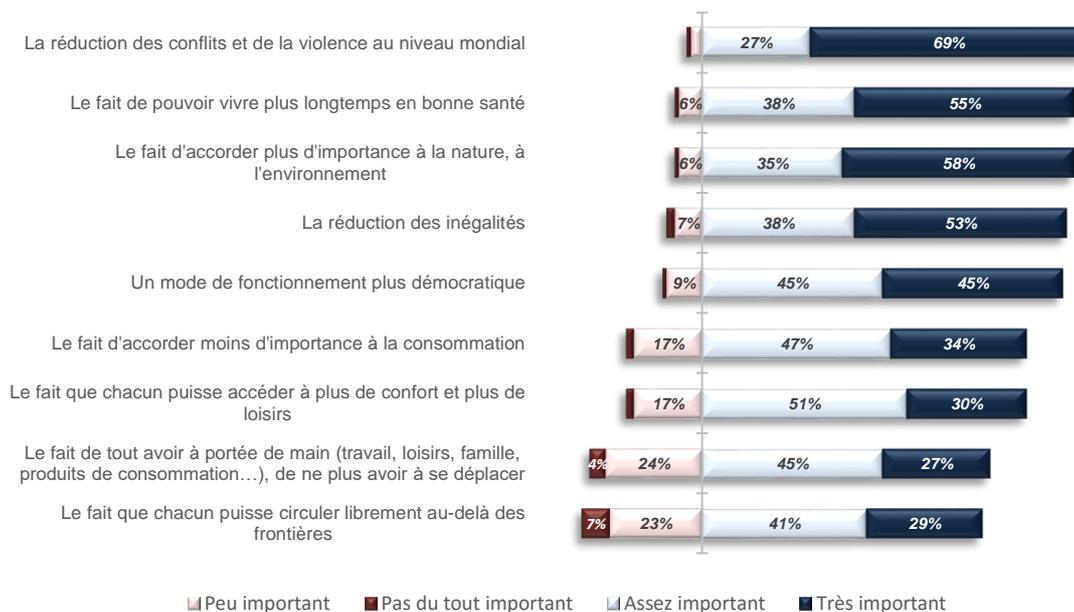
L'aspiration à **un mode de fonctionnement plus démocratique** arrive en cinquième position – avec 45% des individus interrogés désignant l'établissement de modèles de gouvernances plus démocratiques comme un élément « très important ».

Plus loin dans le classement, **le fait d'accorder moins d'importance à la consommation et l'accès à davantage de confort et de loisirs** sont décrits comme des éléments « très importants » par respectivement 34% et 30% de l'échantillon. Contrairement aux précédents points qui font pratiquement consensus parmi les personnes interrogées, on observe ici une part significative (près d'un répondant sur cinq) d'individus qui considèrent que le fait de moins consommer ou de pouvoir accéder à davantage de confort et de loisirs ont relativement peu d'importance.

Enfin, en queue de classement, **le fait de tout avoir à portée de main, de pouvoir réduire ses déplacements** est désigné comme un élément important par 72% des personnes interrogées (mais

seulement 27% de « très important »). De la même manière, **le fait que chacun puisse circuler librement au-delà des frontières** est décrit par 70% comme quelque chose d'important – mais seulement 29% de « très important » et près d'un répondant sur trois qui n'accorde pas d'importance à ce point, un premier indice d'une **résistance à l'idée de libre circulation des personnes** que nous retrouverons de manière plus explicite plus loin.

"Si vous pouviez changer le monde contemporain afin de le rendre plus enviable pour vos enfants ou la génération suivante, quelle importance accorderiez-vous aux éléments suivants ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Si l'analyse des réponses révèle des variations sensibles entre les différents pays étudiés, il est notable de constater que **la hiérarchie de ces différents éléments est similaire dans l'ensemble des zones du monde dans lesquelles l'enquête a été réalisée.**

A RETENIR

Les résultats recueillis en Turquie affichent des taux d'adhésion aux différents éléments proposés systématiquement plus élevés que dans les autres pays. A l'inverse, les Japonais semblent considérer comme moins importants l'intégralité des éléments proposés (tout en observant une hiérarchie des propositions similaire).

Il est tentant de rapprocher ces résultats à ceux recueillis lors de la question portant sur les anticipations des conditions de vie pour les générations à venir. Les Japonais, qui se montrent dans leur large majorité sceptiques quant aux perspectives d'amélioration de la qualité de vie, seraient ainsi moins avides de changement et accorderaient de fait moins d'importance à l'ensemble des éléments susceptibles d'améliorer leur condition. A l'inverse, les Turcs, beaucoup plus enclins à anticiper une progression de

leurs conditions de vie, accorderaient d'autant plus d'importance à l'ensemble des facteurs de changements susceptibles d'aller dans ce sens. La comparaison avec les résultats enregistrés dans les autres pays invite toutefois à relativiser cette interprétation (Les Français notamment accordent significativement plus d'importance à l'ensemble des éléments proposés que les Japonais, malgré une perception encore plus pessimiste de la dynamique des conditions de vie). **Il n'est pas à exclure que les variations observées entre les pays relèvent au moins en partie d'un trait culturel à l'origine d'une propension générale plus ou moins élevée à envisager les mutations sociales.** Les autres résultats de l'étude que nous observerons tout au long de ce rapport tend à confirmer cette hypothèse – avec des réponses globalement plus positives en Turquie et des avis plus nuancés au Japon.

Les Allemands accordent une importance particulière à l'environnement qui arrive en deuxième position, devant l'allongement de l'espérance de vie et la réduction des inégalités. Les Japonais accordent moins d'importance à la réduction des inégalités qui est positionnée nettement en dessous de l'allongement de la durée de vie et de l'environnement. Les Turcs placent quant à eux particulièrement haut la liberté de circulation des personnes – qui arrive pratiquement systématiquement en dernière position dans le reste des pays étudiés.

"Si vous pouviez changer le monde contemporain afin de le rendre plus enviable pour vos enfants ou la génération suivante, quelle importance accorderiez-vous aux éléments suivants ?"

- % de réponses « très important »

	France	Espagne	Allemagne	Etats-Unis	Japon	Turquie
<i>La réduction des conflits au niveau mondial</i>	63%	68%	78%	66%	53%	88%
<i>Le fait de pouvoir vivre plus longtemps en bonne santé</i>	48%	64%	50%	51%	41%	74%
<i>Le fait d'accorder plus d'importance à la nature, à l'environnement</i>	54%	55%	64%	52%	39%	85%
<i>La réduction des inégalités</i>	46%	59%	54%	50%	29%	78%
<i>Un mode de fonctionnement plus démocratique</i>	37%	50%	47%	35%	22%	79%
<i>Le fait d'accorder moins d'importance à la consommation</i>	32%	37%	37%	37%	13%	49%
<i>Le fait que chacun puisse accéder à plus de confort et plus de loisirs</i>	28%	30%	24%	31%	24%	42%
<i>Le fait de tout avoir à portée de main (travail, loisirs, famille, produits de consommation...), de ne plus avoir à se déplacer</i>	19%	24%	25%	34%	12%	48%
<i>Le fait que chacun puisse circuler librement au-delà des frontières</i>	21%	27%	33%	23%	14%	56%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

■ L'action citoyenne, premier levier d'avancée sociale, loin devant l'Etat

Interrogés sur les acteurs qui seraient les plus à même d'améliorer la situation au cours des années à venir, les répondants désignent tout d'abord **la société civile** : « les citoyens, le peuple » seraient susceptibles d'avoir une influence significative sur le cours des choses pour 62% des individus interrogés.

L'éducation, notamment à travers l'école, arrive en deuxième position des sources de progrès social – avec 56% des personnes interrogées décrivant l'éducation comme un élément pouvant « beaucoup » influencer sur la progression de la société.

Il est intéressant de relever que **l'État** n'arrive qu'en troisième position et n'est évoqué comme un acteur susceptible d'influer significativement sur l'amélioration de la situation que par 51% des répondants. À noter par ailleurs les 15% de l'échantillon jugeant que l'État n'est « pas du tout » susceptible d'agir en faveur de l'amélioration de la situation dans les années à venir. Alors que la confiance dans les institutions s'étirole progressivement dans les sociétés occidentales, l'idée selon laquelle la solution viendrait d'en haut semble reculer au profit d'une foi renouvelée dans l'action citoyenne – des résultats cohérents avec les discours relevés dans la phase qualitative de l'étude.

« [...] un terrain de pétanque on aimerait que la ville nous donne la permission de le retaper nous-même, pas obligé de renvoyer des courriers qu'on nous dise oui, non machin [...] L'administratif c'est typiquement français. Il faut laisser plus de liberté à l'action citoyenne. Ça pourrait prendre la forme d'un choix...demain on décide de retaper la piste de pétanque bon... on ne demande pas on pourrait le faire. Un pouvoir citoyen. »
(Christian, 59 ans, France)

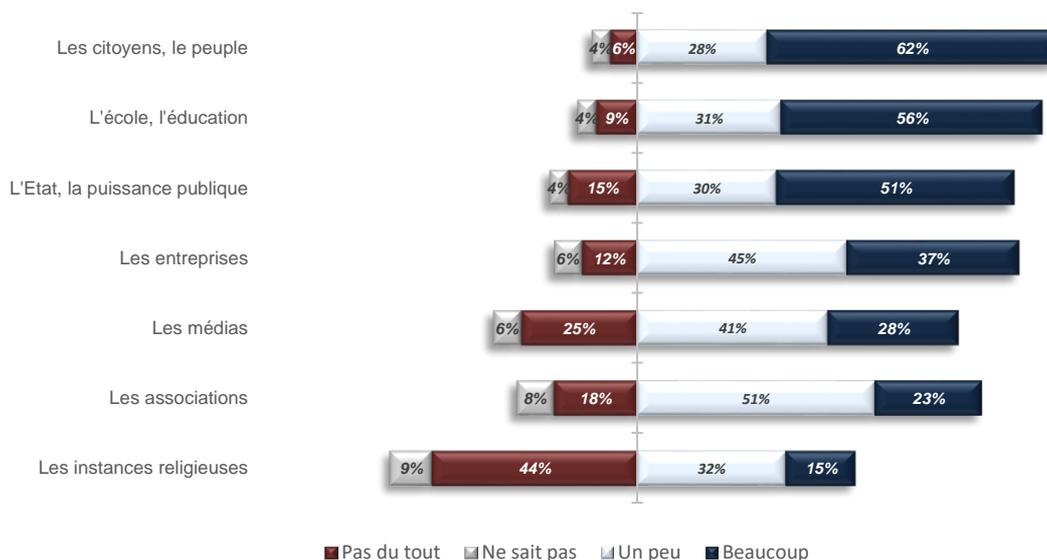
Autre résultat surprenant, **les entreprises** sont évoquées par 37% des répondants comme des acteurs susceptibles d'influer « beaucoup » sur l'avenir de la société. Cumulées, les réponses qui désignent les entreprises comme susceptibles d'agir « un peu » ou « beaucoup » sur l'amélioration de la situation représentent 82% de l'échantillon – soit un pourcentage plus élevé que lorsque l'on évoque l'État (81%).

Les médias, qui arrivent en cinquième position, font l'objet d'avis plus hétérogènes. Évoqués par 28% des personnes interrogées comme susceptibles de contribuer « beaucoup » à l'amélioration de la situation, ils sont à l'inverse décrits comme n'ayant aucune influence par plus d'un quart de l'échantillon.

Les associations sont également désignées par 74% des répondants comme des acteurs susceptibles de contribuer à la progression de la société – mais avec un impact manifestement jugé nettement moins significatif, la nette majorité des réponses décrivant les associations comme des acteurs susceptibles de n'influer « qu'un peu » sur la situation dans leur pays dans les années à venir.

Enfin, **les instances religieuses** sont positionnées en dernière position – 44% des individus interrogés se montrant sceptiques quant à l'idée que celles-ci pourraient contribuer à la progression de la société. Elles ne sont ainsi désignées comme susceptibles de jouer un rôle important dans l'amélioration de la situation que par 15% des répondants.

"Quels sont selon vous les acteurs les plus à même d'améliorer la situation dans votre pays au cours des années à venir ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Si on observe ici aussi des différences significatives dans l'évaluation de la capacité des différents acteurs à agir positivement sur la direction prise par la société selon les pays, une nouvelle fois la hiérarchie des réponses est relativement proche.

Parmi les spécificités notables : l'État est, relativement aux autres acteurs, mieux positionné au Japon que dans le reste des pays étudiés. L'éducation arrive en première position en Espagne et en Turquie. Les instances religieuses, qui arrivent en queue de classement dans l'ensemble des pays, occupent une place plus importante dans les aspirations des individus aux États-Unis et en Turquie.

"Quels sont selon vous les acteurs les plus à même d'améliorer la situation au cours des années à venir ?"

- % de réponses « beaucoup »

	France	Espagne	Allemagne	Etats-Unis	Japon	Turquie
Les citoyens, le peuple	63%	71%	61%	67%	35%	71%
L'école, l'éducation	54%	77%	47%	51%	26%	79%
L'Etat, la puissance publique	48%	67%	56%	42%	33%	58%
Les entreprises	38%	58%	36%	34%	23%	34%
Les médias	18%	41%	30%	27%	17%	38%
Les associations	25%	38%	13%	29%	10%	22%

Les instances religieuses	10%	14%	10%	27%	6%	22%
---------------------------	-----	-----	-----	-----	----	-----

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

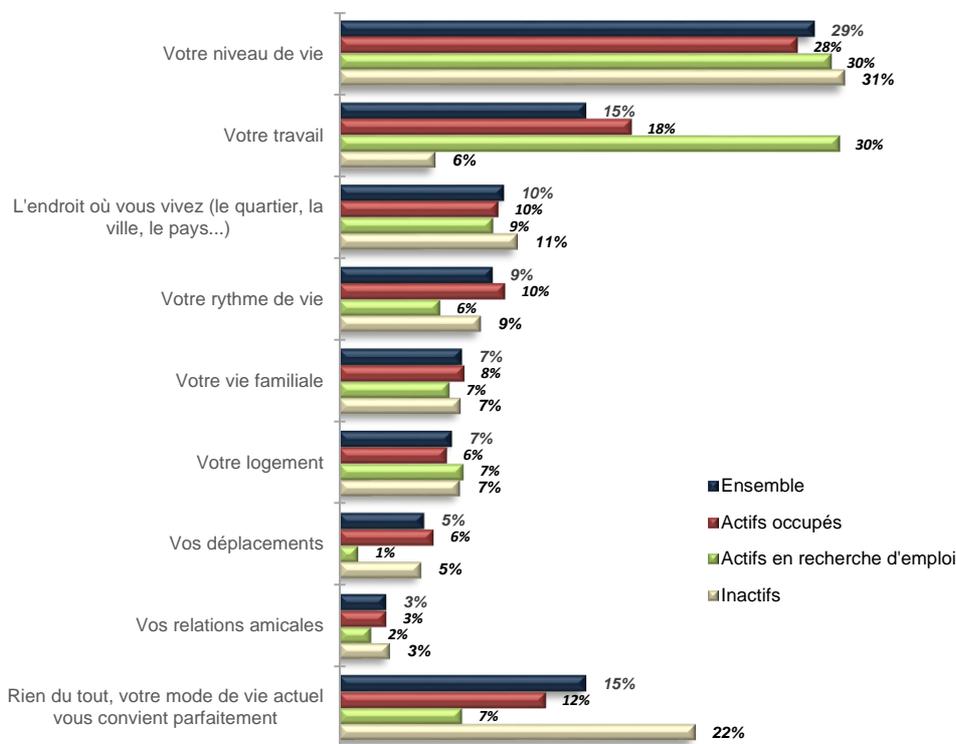
■ Le travail, au centre des aspirations

La première aspiration des individus interrogés concernant l'évolution de leur propre mode de vie reste **l'accroissement de leur niveau de vie** – évoqué dans plus d'un cas sur quatre (une seule réponse possible), tout autant chez les actifs que chez les inactifs. **Le travail**, sélectionné par 15% de l'échantillon (18% chez les actifs occupés et 30% chez les actifs en recherche d'emploi), arrive en deuxième position, juste devant le lieu (10%) et le rythme de vie (9%) – qui, comme nous l'avons vu dans la phase qualitative de l'étude, est très étroitement lié aux contraintes de l'univers professionnel. 7% désignent leur vie familiale et la même proportion leur logement. Faire évoluer ses déplacements n'est une priorité que pour 5% des personnes interrogées (9% chez les individus dont le trajet domicile-travail excède 35 minutes). Les relations amicales ne sont quant à elles évoquées que par 3% des répondants.

Que ce soit à travers le rythme, le niveau de vie, les déplacements où la nature même du métier, ces résultats semblent confirmer la place importante occupée par le travail dans les aspirations des individus que nous relevions lors de la phase qualitative de l'étude.

Si 85% des répondants évoquent un domaine spécifique, 15% affirment quant à eux ne rien souhaiter modifier à leur mode de vie, celui-ci leur convenant parfaitement – une part atteignant 22% chez les inactifs.

"Si vous disposiez d'une baguette magique qui vous permette d'un seul coup de faire disparaître toutes les contraintes, quel domaine de votre mode de vie actuel choisiriez-vous de changer en priorité ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

C'est en Allemagne que l'on observe le pourcentage le plus élevé d'individus déclarant être complètement satisfaits de leur mode de vie (20%). L'Espagne et les États-Unis suivent (respectivement 19% et 17%). Cette part diminue en France et au Japon (respectivement 12% et 14%), mais c'est en Turquie qu'elle atteint le son niveau le plus bas (7% soit un écart de pratiquement 1 à 3 par rapport à l'Allemagne).

À nouveau, la hiérarchie des différents domaines proposés est très proche dans l'ensemble des pays étudiés. L'aspiration à accroître son niveau de vie est toutefois plus perceptible en Turquie (41%), de même que l'aspiration à changer son lieu de vie. Le travail est par ailleurs une préoccupation particulièrement présente en Espagne – un résultat à rapprocher du taux de chômage dont souffre ce pays ainsi que d'une aspiration plus générale à faire évoluer la façon de penser le travail que nous relevions lors de la phase qualitative de l'étude.

*[A propos du monde du travail] « I would change everything. We need to know how to control where more personnel and more resources are needed and where personnel and resources are **being put to waste. We need to distribute what we do have well, and save it, and ensure that people are happier in their jobs.** What cannot happen is that in public services that all of us pay for, we have offices overrun with not enough personnel and resources putting in their time and sacrificing themselves, while in others, these resources are being squandered, they are wasting time, drinking coffee, practicing bad habits and surfing the web. That's what we need to look at... and how to distribute it. »*

(Ana, 57 ans, Espagne)

"Si vous disposiez d'une baguette magique qui vous permette d'un seul coup de faire disparaître toutes les contraintes, quel domaine de votre mode de vie actuel choisiriez-vous de changer en priorité ?"

	France	Espagne	Allemagne	États-Unis	Japon	Turquie
<i>Votre niveau de vie</i>	30%	23%	26%	26%	27%	41%
<i>Votre travail</i>	14%	21%	14%	13%	17%	10%
<i>Votre rythme de vie</i>	11%	12%	9%	8%	6%	9%
<i>L'endroit où vous vivez (le quartier, la ville, le pays...)</i>	9%	7%	7%	9%	13%	15%
<i>Votre vie familiale</i>	8%	5%	9%	9%	7%	6%
<i>Votre logement</i>	7%	6%	7%	8%	8%	5%
<i>Vos déplacements</i>	6%	3%	5%	6%	6%	5%
<i>Vos relations amicales</i>	3%	4%	3%	4%	2%	2%
<i>Rien du tout, votre mode de vie actuel vous convient parfaitement</i>	12%	19%	20%	17%	14%	7%

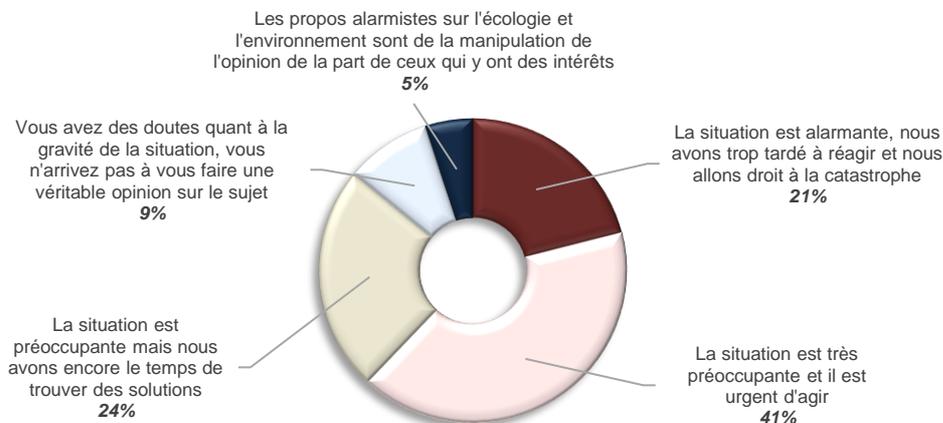
Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

■ Les enjeux environnementaux

■ La situation environnementale, préoccupante pour 86% des répondants

La gravité de la situation liée aux enjeux environnementaux est reconnue par une nette majorité de l'échantillon. 61% des individus interrogés considèrent que la situation est préoccupante, voire alarmante (21%) et qu'il est urgent d'agir. Un quart de l'échantillon reconnaît le caractère préoccupant de la situation mais est plus nuancé quant à l'urgence du problème et considère qu'il est encore temps de trouver des solutions. Seuls 14% des individus interrogés émettent de véritables réserves quant à la gravité de la situation – dont 9% qui disent avoir du mal à se forger une opinion sur le sujet et 5% qui pensent que les propos actuellement tenus sur les questions environnementales relèvent de la manipulation.

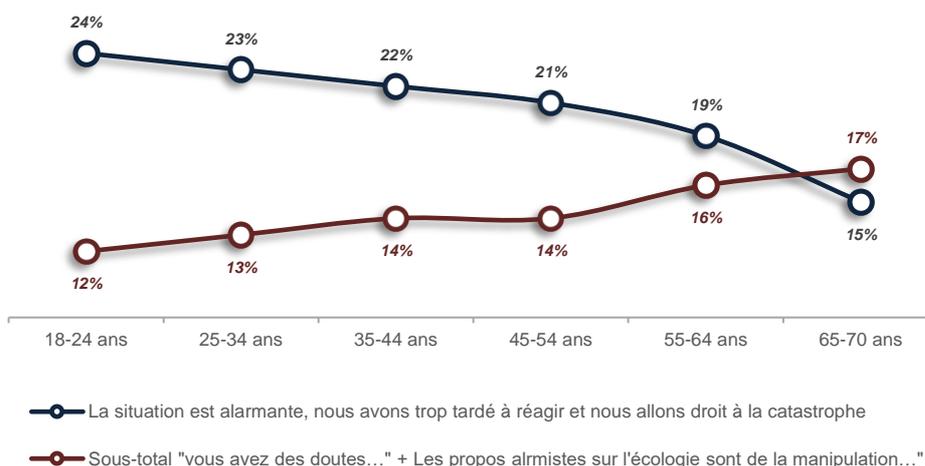
"Concernant l'écologie et les questions environnementales (pollution, réchauffement climatique, épuisement des ressources naturelles, de la biodiversité...), quelle est la proposition qui correspond le mieux à ce que vous pensez ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les jeunes sont les plus nombreux à considérer que la situation est alarmante alors qu'à l'inverse la suspicion à l'égard des discours écologistes progresse légèrement avec l'âge. A noter également que les Japonais, et dans une moindre mesure les Américains, sont les plus sceptiques vis-à-vis des enjeux environnementaux.

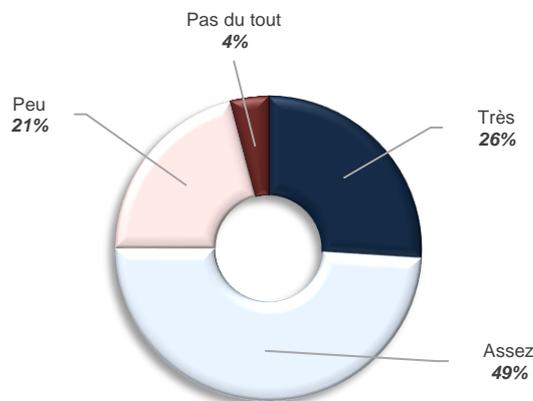
"Concernant l'écologie et les questions environnementales (pollution, réchauffement climatique, épuisement des ressources naturelles, de la biodiversité...), quelle est la proposition qui correspond le mieux à ce que vous pensez ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

À un niveau individuel, un quart de l'échantillon déclare se sentir très concerné par les questions environnementales. La moitié n'affiche qu'une implication plus nuancée. Le quart restant ne se sent que peu concerné – dont 4% pas du tout.

"Vous-même, personnellement, dans quelle mesure vous sentez-vous concerné(e) par les questions environnementales et écologiques ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les jeunes sont très légèrement plus nombreux que leurs aînés à déclarer se sentir très concernés par les questions environnementales (29% chez les 18-24 ans contre 22% chez les plus de 65 ans). Une corrélation au niveau de diplôme est également perceptible (18% chez les individus disposant d'un niveau inférieur au baccalauréat contre 31% chez ceux titulaires d'un diplôme de deuxième ou troisième cycle). C'est en Turquie que le sentiment d'implication dans les questions environnementales est le plus répandu (50% « très concernés »). Les Etats-Unis et la France affichent également un niveau supérieur à la moyenne (respectivement 35% et 30%), à l'inverse de l'Espagne, de l'Allemagne et du Japon (respectivement 17%, 13% et 13%).

Si une corrélation évidente s'observe entre l'évaluation de la gravité de la situation et l'implication personnelle dans les questions environnementales, il est intéressant de relever que celle-ci est loin d'être parfaite et que le constat d'une situation préoccupante voire alarmante est loin de provoquer systématiquement une implication forte des individus sur le sujet. Ainsi, seuls 50% des répondants considérant que « nous allons droit à la catastrophe » se sentent personnellement très concernés par les questions environnementales. 10% déclarent même ne se sentir que peu concernés. A l'opposé du spectre, plus d'un tiers des individus considérant que les discours actuellement tenus vis-à-vis des questions écologiques relèvent de la manipulation se sentent personnellement concernés par les enjeux environnementaux – dont 10% qui déclarent se sentir « très concernés » par le sujet.

		Perception de la gravité de la situation sur le plan environnemental				
		La situation est alarmante, nous avons trop tardé à réagir et nous allons droit à la catastrophe	La situation est préoccupante et il est urgent d'agir	La situation est préoccupante mais nous avons encore le temps de trouver des solutions	Vous avez des doutes quant à la gravité de la situation [...]	Les propos alarmistes sur l'écologie et l'environnement sont de la manipulation [...]
Implication per	Très	51%	26%	15%	9%	10%

Assez	39%	57%	55%	34%	24%
Peu	9%	16%	27%	48%	37%
Pas du tout	1%	1%	3%	9%	29%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Le croisement de ces deux variables que sont le sentiment d'implication personnelle dans les questions environnementales et l'évaluation de la gravité de la situation sur le plan environnemental permet de découper l'échantillon en cinq groupes distincts :

- **Les écologistes engagés**, convaincus de la gravité de la situation et qui se sentent très concernés par les questions environnementales
- **Les convaincus moyennement impliqués**, persuadés de la gravité de la situation mais ne se sentant que moyennement concernés par les questions environnementales
- **Les convaincus passifs**, qui déclarent ne se sentir que peu, voire pas du tout concernés par les questions environnementales malgré le constat de l'urgence de la situation
- **Les modérés impliqués**, reconnaissant une situation préoccupante mais relativement peu urgente et relativement concernés par les enjeux environnementaux
- **Les modérés passifs**, personnellement peu impliqués dans les questions environnementales et considérant qu'il est encore temps de trouver des solutions malgré une situation inquiétante
- **Les relativistes**, qui se considèrent « assez », voire « très » concernés par les questions environnementales mais qui émettent de sérieux doutes quant à la gravité de la situation actuelle
- **Les sceptiques**, qui cumulent une implication faible voire nulle dans les questions environnementales et un scepticisme marqué à l'égard des propos actuellement tenus sur les questions écologiques

Si la gravité de la situation sur le plan environnemental est reconnu par une nette majorité de la population étudiée, il est notable de constater que le groupe majoritaire de l'échantillon est constitué de « convaincus moyennement impliqués », voire « passifs » (41% des individus interrogés), persuadés de l'urgence de la situation mais n'affichant une implication personnelle que toute relative. Seuls 21% des personnes interrogées démontrent à la fois une conscience réelle de la gravité de la situation et un sentiment d'implication personnelle fort à l'égard des questions environnementales.

Au-delà de la compréhension plus fine de l'implication des individus dans les questions environnementales, cette segmentation nous permettra plus loin d'observer plus spécifiquement comment la perception de la situation sur le plan environnemental et le sentiment d'implication personnelle influent sur les comportements et les sacrifices que les individus sont prêts à consentir en faveur de l'environnement.

		Perception de la gravité de la situation sur le plan environnemental			
		La situation est alarmante, nous avons trop tardé à réagir et nous allons droit à la catastrophe	La situation est préoccupante et il est urgent d'agir	La situation est préoccupante mais nous avons encore le temps de trouver des solutions	Vous avez des doutes quant à la gravité de la situation [...]
Implication personnelle dans les questions environnementales et écologiques	Très	Les écologistes engagés 21%	Les modérés impliqués 17%	Les relativistes 5,5%	
	Assez	Les convaincus moyennement impliqués 32%			
	Peu	Les convaincus passifs 9%	Les modérés passifs 7%	Les sceptiques 8,5%	
	Pas du tout				

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

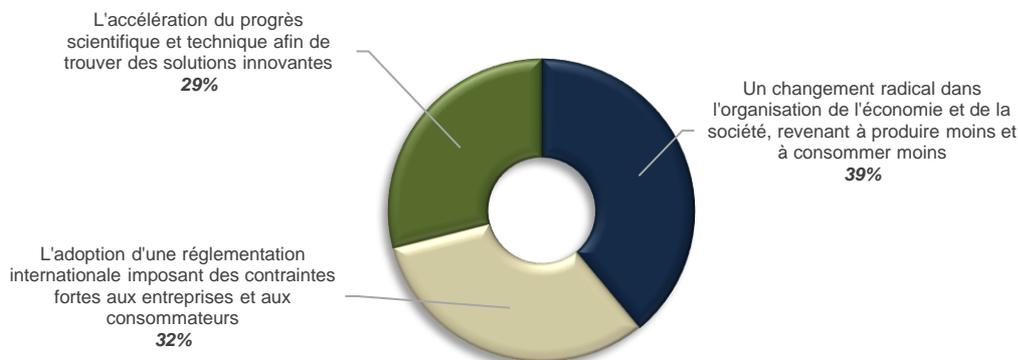
La décroissance : première solution pour répondre au défi environnemental

Quelle serait la meilleure solution pour répondre aux enjeux environnementaux actuels ? A tous les répondants ayant évalué la situation sur le plan environnemental comme « préoccupante » (86% de l'échantillon), nous avons proposé trois scénarios. Le premier d'entre eux, scénario « décroissant », est le plus radical sur le plan social et économique. Il propose la réorganisation profonde de l'économie et de la société dans un objectif de réduction générale de la production et de la consommation. Le deuxième, scénario « de la régulation », propose une solution plus nuancée. Il décrit l'adoption d'une réglementation contraignante pour les entreprises et les consommateurs au niveau mondial. La troisième option, scénario « technologique », met l'accent sur le progrès scientifique et technique permettant la mise au point de solutions innovantes susceptibles de répondre aux questions écologiques actuelles.

Si les résultats révèlent une opinion partagée, c'est le scénario décroissant qui l'emporte sur les autres (avec 39% des suffrages). L'option de la simple régulation est sélectionnée par 32% des individus interrogés. Le scénario technologique, moins restrictif, mais certainement jugé comme moins susceptible d'être à la hauteur des enjeux environnementaux actuels, est retenu par 29% des répondants.

"Quelle serait, selon vous, la meilleure manière de répondre au défi environnemental ?"

- Base : individus ayant jugé la situation sur le plan environnemental "préoccupante"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

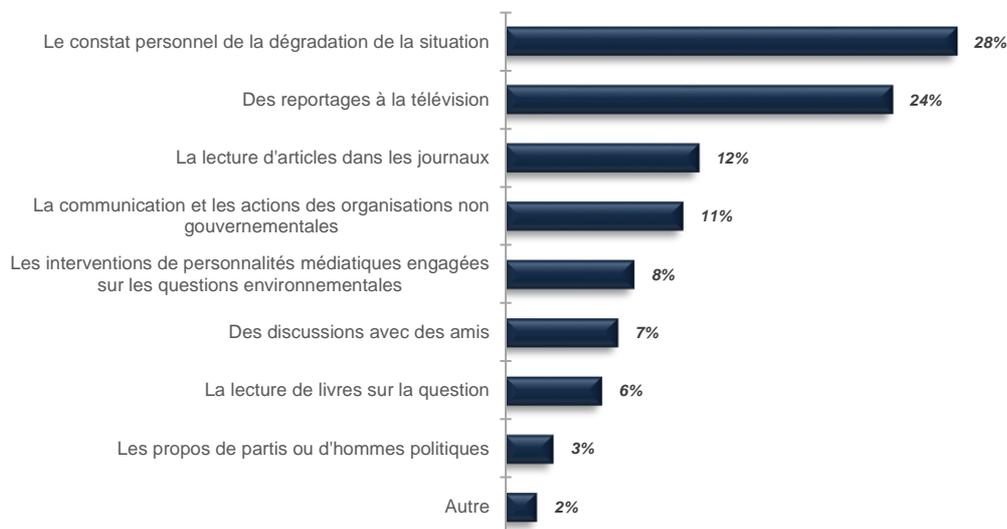
Un léger effet d'âge est perceptible dans la manière dont sont évaluées les solutions pour répondre aux enjeux environnementaux. Le scénario décroissant est moins populaire chez les plus de 55 ans qui sont particulièrement nombreux à placer leur espoir dans les avancées technologiques. Les « écologistes engagés » sont à l'inverse beaucoup plus nombreux à le désigner comme la meilleure des trois solutions proposées (54%), alors que les « modérés », jugeant moins urgente la situation actuelle, sont plus nombreux à évoquer le scénario technologique.

■ Constat personnel et médias, principaux canaux de la prise de conscience

C'est par le constat personnel de la dégradation de la situation et les reportages à la télévision que la majorité des répondants déclarent avoir pris conscience des enjeux environnementaux et écologiques. La presse et la communication des ONG sont évoquées par plus de 10% des répondants. On retiendra la portée très faible des propos des hommes politiques sur le plan environnemental – qui ne sont cités que par 3% de l'échantillon.

"Qu'est-ce qui a contribué le plus à vous faire prendre conscience des enjeux environnementaux et écologiques ?"

- Base : individus ayant jugé la situation sur le plan environnemental "préoccupante"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les éléments ayant contribué à la prise de conscience écologique sont similaires dans les différentes catégories de l'échantillon. Les jeunes sont légèrement plus nombreux à évoquer les discussions entre amis et légèrement moins nombreux à citer les reportages à la télévision. Les « écologistes convaincus » sont quant à eux plus nombreux à affirmer avoir fait le constat personnel de la dégradation de la situation alors que les « convaincus passifs » et les « modérés » déclarent plus fréquemment avoir pris conscience de la situation écologique à travers les médias (télévision, presse...).

Les individus prêts à réviser leur mode de vie en cas de crise écologique majeure

En matière de déplacement

Quels sacrifices les individus seraient-ils prêts à consentir en faveur de l'environnement si la situation nous imposait de réviser significativement nos mode de vie afin d'économiser les ressources naturelles ?

En ce qui concerne les déplacements, privilégier les modes actifs (marche à pied, vélo...) et adopter un mode de vie privilégiant la proximité et la réduction des déplacements sont les deux options les plus facilement acceptées – par plus des deux tiers des individus interrogés. Seuls 20% de l'échantillon affirment être frontalement opposés à ces deux options. Les répondants se montrent en revanche plus réticents à réduire leur usage de l'automobile ou de l'avion – avec plus d'un tiers de l'échantillon qui refuserait de revoir à la baisse leur usage de ces deux modes de transport.

"Imaginons que demain, la dégradation de la situation mondiale sur le plan environnemental nous impose à tous de réviser significativement nos modes de vie actuels afin d'économiser les ressources naturelles, de réduire et de préserver l'environnement. Seriez-vous prêt à changer vos habitudes dans les domaines suivants ?"

	Oui, tout à fait	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	Non, pas du tout	Vous le faites déjà	Sans objet
<i>Vous déplacer davantage à pied ou à vélo</i>	32%	36%	14%	6%	8%	4%
<i>Adopter un mode de vie qui réduit les déplacements et privilégie la proximité</i>	27%	42%	15%	6%	6%	4%
<i>Réduire fortement ou abandonner l'usage de votre automobile personnelle</i>	19%	36%	22%	12%	6%	5%
<i>Réduire fortement ou abandonner l'usage de l'avion pour vos déplacements personnels ou familiaux</i>	21%	31%	22%	11%	6%	9%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

En matière de logement

Une très nette majorité des répondants déclare également accepter de revoir leurs habitudes en ce qui concerne leur logement. Près des trois quarts des personnes interrogées accepteraient (ou déclarent déjà le faire) de produire leur propre énergie, d'investir dans l'isolation et les économies d'énergie, d'éviter l'utilisation d'appareils électriques durant les pics de consommation, de réduire la température du chauffage ou encore de préférer les douches aux bains afin d'agir en faveur de l'environnement. A noter une part particulièrement élevée d'individus déclarant déjà réduire la température du chauffage ou renoncer aux bains afin d'adopter un mode de vie plus responsable sur le plan écologique. En revanche, seule une minorité accepterait de vivre en habitat collectif (36% et 6% qui déclarent déjà loger en habitat collectif). 52% se montrent opposés à cette idée.

"Imaginons que demain, la dégradation de la situation mondiale sur le plan environnemental nous impose à tous de réviser significativement nos modes de vie actuels afin d'économiser les ressources naturelles, de réduire et de préserver l'environnement. Seriez-vous prêt à changer vos habitudes dans les domaines suivants ?"

	Oui, tout à fait	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	Non, pas du tout	Vous le faites déjà	Sans objet
<i>Produire votre propre énergie (photovoltaïque, etc.)</i>	33%	36%	15%	7%	2%	7%
<i>Investir significativement dans l'isolation et les économies d'énergie</i>	32%	36%	14%	6%	7%	5%
<i>Eviter l'utilisation d'appareils électriques durant les pics de consommation</i>	22%	39%	21%	8%	7%	3%
<i>Réduire la température de chauffage de votre logement</i>	23%	37%	15%	6%	16%	3%
<i>Renoncer aux bains et préférer les douches</i>	28%	24%	15%	11%	18%	4%
<i>Loger en habitat collectif plutôt qu'en maison individuelle</i>	13%	23%	28%	24%	6%	6%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

En matière de consommation

En matière de consommation, les répondants se montrent très ouverts au fait de n'acheter que des fruits et légumes de saison ou de conserver plus longtemps leurs appareils électroniques – près de 80% déclarent qu'ils accepteraient de le faire ou qu'ils le font déjà. Près des trois quarts (74%) affirment être prêts à consommer moins – dont 8% qui le font déjà. Une très nette majorité de l'échantillon serait également encline à produire plus par elle-même ou à réduire significativement ses achats de produits d'origine lointaine. Une résistance légèrement plus forte est perceptible lorsque nous abordons l'idée de manger moins de viande ou d'utiliser moins intensément les appareils électroniques (de type smartphones, ordinateurs...), avec plus d'un répondant sur trois qui refuserait de remettre en cause cet aspect de leur mode de vie. C'est toutefois l'option de l'économie de l'usage (louer plutôt qu'acheter, acheter d'occasion, partager...) qui est la plus fréquemment rejetée – seulement 59% d'avis favorables ou d'individus déjà engagés et 36% de répondants opposés.

"Imaginons que demain, la dégradation de la situation mondiale sur le plan environnemental nous impose à tous de réviser significativement nos modes de vie actuels afin d'économiser les ressources naturelles, de réduire et de préserver l'environnement. Seriez-vous prêt à changer vos habitudes dans les domaines suivants ?"

	Oui, tout à fait	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	Non, pas du tout	Vous le faites déjà	Sans objet
<i>N'acheter que des fruits et légumes de saison produits localement</i>	30%	40%	15%	5%	8%	3%
<i>Conserver plus longtemps vos appareils électriques et électroniques</i>	31%	37%	11%	4%	15%	2%
<i>Consommer moins</i>	23%	43%	18%	6%	8%	3%
<i>Manger sensiblement moins de viande (afin de limiter les gaz à effet de serre produits par l'élevage)</i>	19%	34%	24%	10%	9%	3%
<i>Réduire significativement vos achats de produits d'origine lointaine</i>	25%	40%	18%	6%	7%	4%
<i>Acheter moins et faire plus par vous-même (utiliser une imprimante 3D, réparer, bricoler, jardiner...)</i>	24%	39%	18%	7%	8%	4%
<i>Utiliser moins intensivement les appareils électroniques (ordinateurs, tv, smartphones...) très consommateurs d'énergie</i>	21%	38%	24%	9%	6%	3%
<i>Louer plutôt qu'acheter, acheter d'occasion plutôt que neuf, partager...</i>	17%	37%	25%	11%	5%	4%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

En matière de vacances et de loisirs

Les réponses sont plus nuancées lorsque l'on interroge les répondants quant aux sacrifices qu'ils seraient susceptibles de consentir en termes de vacances et de loisirs. 71% accepteraient ou privilégient déjà des loisirs peu consommateurs d'énergie. 61% seraient enclins à consacrer du temps à des activités de protection de la nature – et 3% déclarent déjà le faire. Seuls 43% accepteraient en revanche de réduire leur nombre de séjours touristiques – et 41% refuseraient.

"Imaginons que demain, la dégradation de la situation mondiale sur le plan environnemental nous impose à tous de réviser significativement nos modes de vie actuels afin d'économiser les ressources naturelles, de réduire et de préserver l'environnement. Seriez-vous prêt à changer vos habitudes dans les domaines suivants ?"

	Oui, tout à fait	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	Non, pas du tout	Vous le faites déjà	Sans objet
<i>Privilégier des activités de loisirs qui n'impliquent pas de déplacements et/ou de consommation d'énergie</i>	23%	41%	19%	7%	7%	4%
<i>Consacrer une partie de votre temps de loisirs à des activités de protection de la nature</i>	21%	40%	22%	9%	3%	5%
<i>Partir en vacances moins loin</i>	19%	36%	21%	9%	10%	5%
<i>Partir en vacances moins souvent</i>	14%	29%	28%	13%	11%	5%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Une marge de progression très forte pour de nombreuses pratiques

Le croisement du seuil d'acceptabilité des différentes manières d'agir en faveur de l'environnement que nous avons proposées aux répondants² et le niveau de pratique actuelle de chacune de ces mesures nous permet de les réunir en trois catégories.

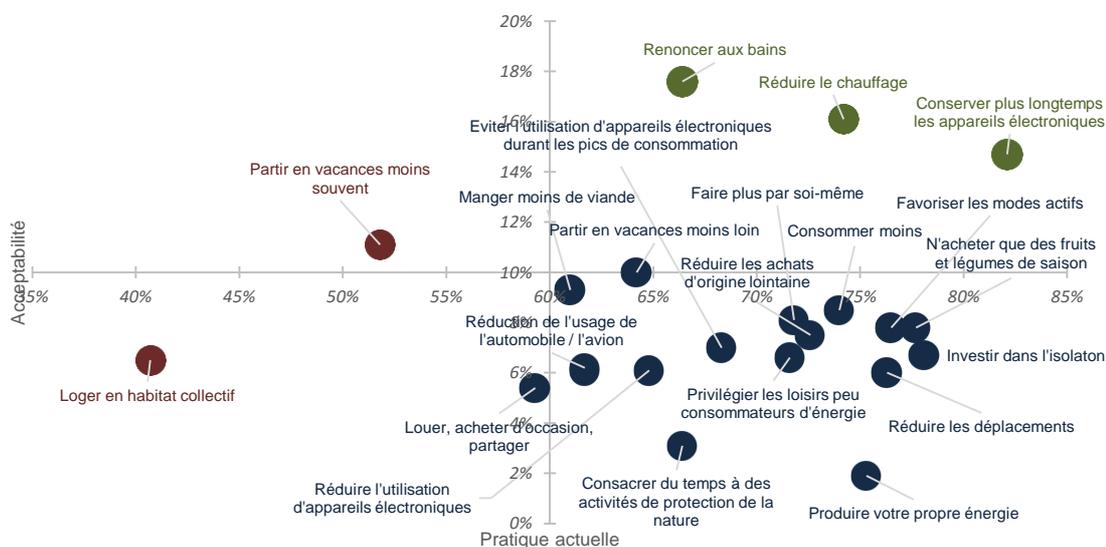
La première de ces catégories [en vert dans le mapping] est composée de mesures en faveur de l'environnement qui sont largement acceptées par les individus et d'ores et déjà appliquées par une partie (non négligeable) d'entre eux : le fait de préférer les douches aux bains, de réduire le chauffage dans son logement ou encore de tenter de conserver le plus longtemps possible les biens d'équipement électroniques.

La deuxième catégorie [en rouge] regroupe les gestes en faveur de l'environnement pour lesquels nous relevons la plus forte résistance. Cette catégorie ne compte finalement que peu des options proposées. Seul le fait de loger en habitat collectif ou de partir en vacances moins souvent rencontre une résistance marquée de la part des individus interrogés.

La troisième catégorie [en bleu] est composée de gestes en faveur de l'environnement pour lesquels le seuil d'acceptabilité est élevé mais qui sont encore très peu pratiqués. C'est dans cette catégorie que se situe la grande majorité des options proposées aux répondants – un fait qui révèle une marge de progression forte dans la nette majorité des gestes susceptibles d'avoir un impact positif sur l'environnement.

² Seuil d'acceptabilité cette fois uniquement mesuré auprès des non-pratiquants (ne prenant pas en compte les répondants ayant déclaré déjà pratiquer la mesure en question ou s'étant positionnés sur la modalité « sans objet »).

Mapping positionnant les gestes en faveur de l'environnement en fonction de la pratique actuelle et du niveau d'acceptabilité



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

L'indicateur d'acceptabilité à agir en faveur de l'environnement

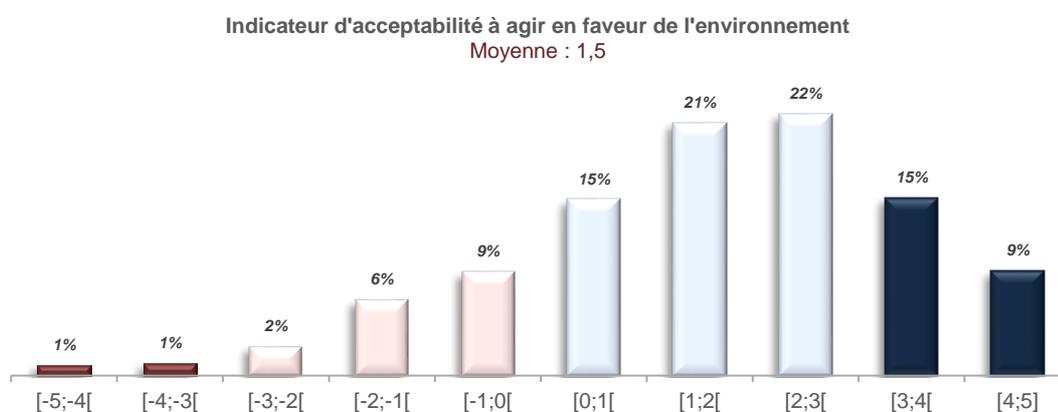
A partir des questions relatives aux sacrifices que seraient prêts à consentir ou non les individus interrogés, nous mesurons pour chacun des répondants un *indicateur d'acceptabilité à agir en faveur de l'environnement* s'étendant sur une échelle de -5 à 5³. Plus cet indicateur est élevé, plus les répondants ont déclaré être prêts à consentir des sacrifices en faveur de l'environnement si la situation l'imposait. A l'inverse, plus il est faible, plus il traduit une résistance à la révision des modes de vie en faveur de l'environnement.

Sur l'ensemble de l'échantillon, cet indicateur se situe à 1,5. 2% de l'échantillon, très peu enclin à modifier son mode de vie en faveur de l'environnement, affiche un score inférieur à -3. 17% obtiennent un score compris entre -3 et 0, niveau indiquant une résistance à la révision de leur mode de vie sur une majorité des points proposés. 58% des répondants obtiennent un score positif mais inférieur à 3 – soit une acceptabilité nette à modifier son mode de vie, avec toutefois une réserve sur un certain nombre de points. 24% de l'échantillon affichent un score supérieur à 3 – traduction d'une acceptabilité à réviser son mode de vie en cas de crise écologique pratiquement sans réserve.

C'est en Turquie et en Espagne que l'indicateur atteint son niveau le plus élevé (respectivement 2,2 et 2,1). La France (1,8), l'Allemagne (1,8) et les Etats-Unis (1,6) sont dans une position intermédiaire. Le

³ La recodification est effectuée de la manière suivante : aux individus « tout à fait » enclins à faire un sacrifice (par exemple partir moins souvent en vacances) ou à ceux qui le font déjà, nous attribuons 5 points ; 2 points pour les répondants « plutôt » enclins à faire ce sacrifice ; -2 points à ceux qui ne le sont « plutôt pas » ; -5 points à ceux qui ne le sont « pas du tout » ; la moyenne sur chacun des items est attribuée aux répondants positionnés sur la modalité « sans objet ». L'indicateur d'acceptabilité à agir en faveur de l'environnement correspond à la moyenne arithmétique des points obtenus sur l'ensemble des propositions.

Japon affiche en revanche un niveau négatif (-0,1), ce qui signifie que dans plus d'un cas sur deux, la majorité des sacrifices potentiels en faveur de l'environnement sont rejetés par les Japonais. Les hommes sont également légèrement moins enclins à revoir leur mode de vie en faveur de l'environnement que les femmes (respectivement 1,4 et 1,7). Sans surprise, les « écologistes engagés », convaincus de la gravité de la situation actuelle sur le plan environnemental, et très impliqués dans les questions d'écologie, affichent un score significativement plus élevé que la moyenne (2,8). L'évaluation de la situation actuelle sur le plan environnemental a manifestement un impact plus fort que le sentiment d'implication personnelle dans les questions d'écologie sur la propension des individus à consentir un certain nombre de sacrifices en faveur de l'environnement. Les sceptiques, peu concernés par les questions d'écologie et dubitatifs quant à la gravité de la situation actuelle, affichent sans surprise un niveau non seulement inférieur à la moyenne, mais également négatif (-0,1).



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

■ Les aspirations relatives au lieu de vie

■ Vivre au sein d'une grande ville : une aspiration minoritaire

Interrogés sur l'endroit où ils préféreraient vivre s'ils étaient libérés de toutes contraintes, les réponses des individus interrogés font à nouveau ressortir une **forte hétérogénéité des aspirations**. Seuls 18% désignent la grande ville comme un lieu de vie idéal. 9% évoquent la périphérie d'une grande ville et 25% les limites d'une grande ville, dans un cadre proche de la nature. Cumulés, ces chiffres portent à 52% la proportion des personnes interrogées aspirant à vivre dans une grande ville ou ses alentours - soit une courte majorité dans l'échantillon. Les moyennes et petites villes séduisent 23% des individus interrogés. Les villages et la campagne recueillent 25% des suffrages.

Si la grande ville est donc loin de faire l'unanimité, les « limites d'une grande ville, dans un cadre proche de la nature » constituent l'environnement spécifique qui attire la part la plus élevée des répondants –

des résultats cohérents avec les discours observés lors de la phase qualitative de l'étude qui faisaient ressortir une aspiration paradoxale à bénéficier du dynamisme et de l'ensemble des activités propres au mode de vie urbain, tout en résidant dans un environnement fréquemment décrit comme peu dense, calme et proche de la nature (sorte de « village dans la ville »).

« For me, now, ideally, people shouldn't have to live too far from their jobs, 30 minutes maximum and if possible be more connected with nature. **That is complicated, with how cities are made up. There is too much cement, too much asphalt.** »

(Gonzalo, 37 ans, Espagne)

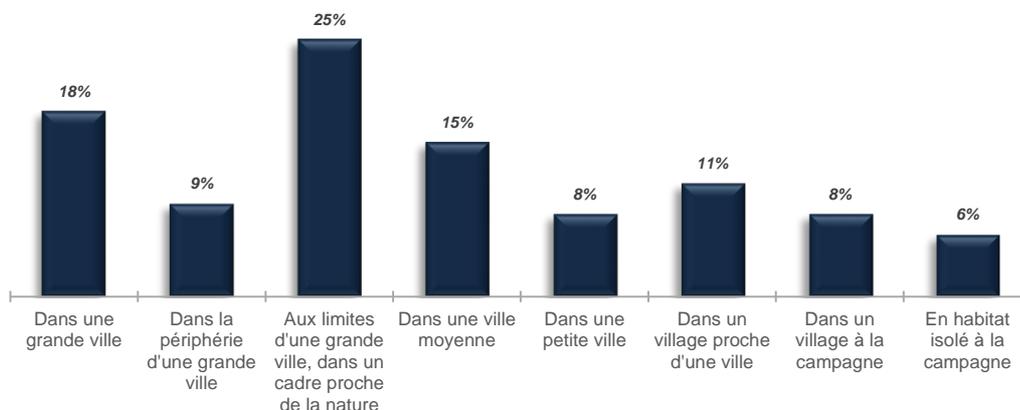
« I would plan more green spaces. Also more room for people to meet in free spaces. Basically in order to **create a place within cities in order to have the kind of community that's usually found somewhere else, or that traditionally grows somewhere else. In smaller villages and towns the community is better and closer.** »

(Christian, 28 ans, Allemagne)

«Moi j'aime bien être à la campagne sans être trop loin de la ville [...] ici j'aime bien c'est un village on entend les grenouilles les oiseaux [...] il me faudrait un coin avec la mer et un coin de campagne et une ville pas trop loin, **il me faut un mix de tout.** »

(Murielle, 56 ans, France)

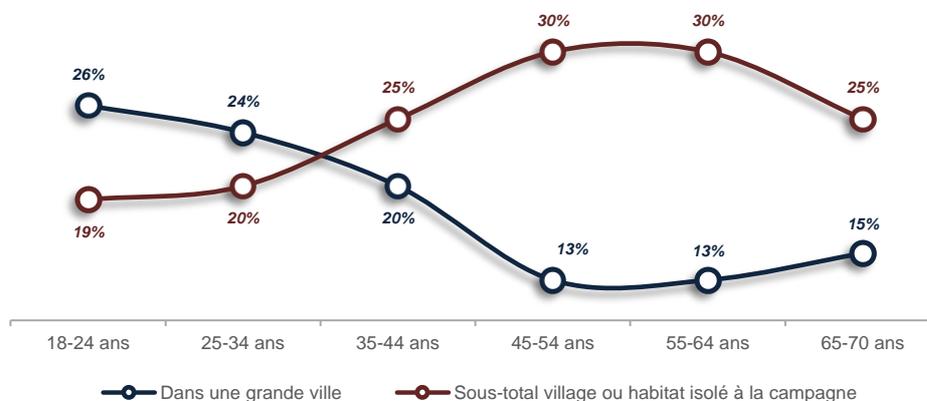
"Dans l'idéal, en supposant l'absence de toute contrainte, vous préféreriez vivre... ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Un effet d'âge (qui semble essentiellement lié au cycle de vie) est perceptible dans la manière dont les répondants décrivent leurs aspirations résidentielles. Les jeunes sont les plus nombreux à désigner la grande ville comme le lieu de vie idéal. Cet attrait pour la grande ville diminue progressivement avec l'âge jusqu'à 45 ans où il se stabilise et remonte même légèrement après 65 ans. L'attraction pour la campagne est corrélée de manière exactement opposée à l'âge. L'aspiration à la ville l'emporte ainsi sur la campagne chez les moins de 35 ans alors que la hiérarchie s'inverse passé ce stade.

"Dans l'idéal, en supposant l'absence de toute contrainte, vous préféreriez vivre... ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Habiter au sein même d'une grande ville n'est une aspiration que pour une part minoritaire des individus interrogés – ce dans l'ensemble des pays étudiés. C'est en Turquie que le modèle de la grande ville séduit le pourcentage le plus élevé des habitants (26%). A l'inverse, c'est en Allemagne et en France que cette part est la plus faible (13%).

À noter par ailleurs un pourcentage très similaire d'habitants aspirant à vivre dans une grande ville ou ses alentours dans les pays occidentaux (42% en France ; 41% en Espagne ; 41% en Allemagne ; 47% aux États-Unis), nettement inférieur à la part observée en Turquie (68%) ou au Japon (73%) – pays dans lesquels les territoires ruraux ainsi que les villes de taille intermédiaire ne séduisent qu'un pourcentage significativement inférieur de la population.

"Dans l'idéal, en supposant l'absence de toute contrainte, vous préféreriez vivre... ?"

	France	Espagne	Allemagne	Etats-Unis	Japon	Turquie
Dans une grande ville	13%	21%	13%	20%	17%	26%
Dans la périphérie d'une grande ville	7%	5%	9%	12%	18%	3%
Aux limites d'une grande ville, dans un cadre proche de la nature	22%	15%	19%	15%	38%	39%
SOUS-TOTAL grande ville ou ses alentours	42%	41%	41%	47%	73%	68%
Dans une ville moyenne	16%	24%	13%	14%	13%	9%
Dans une petite ville	8%	11%	13%	7%	5%	5%
SOUS-TOTAL ville de taille intermédiaire	24%	35%	26%	21%	18%	14%
Dans un village proche d'une ville	15%	13%	17%	9%	3%	9%
Dans un village à la campagne	13%	7%	9%	11%	4%	4%

En habitat isolé à la campagne	6%	4%	7%	12%	2%	5%
SOUS-TOTAL village / campagne	34%	24%	33%	32%	9%	18%

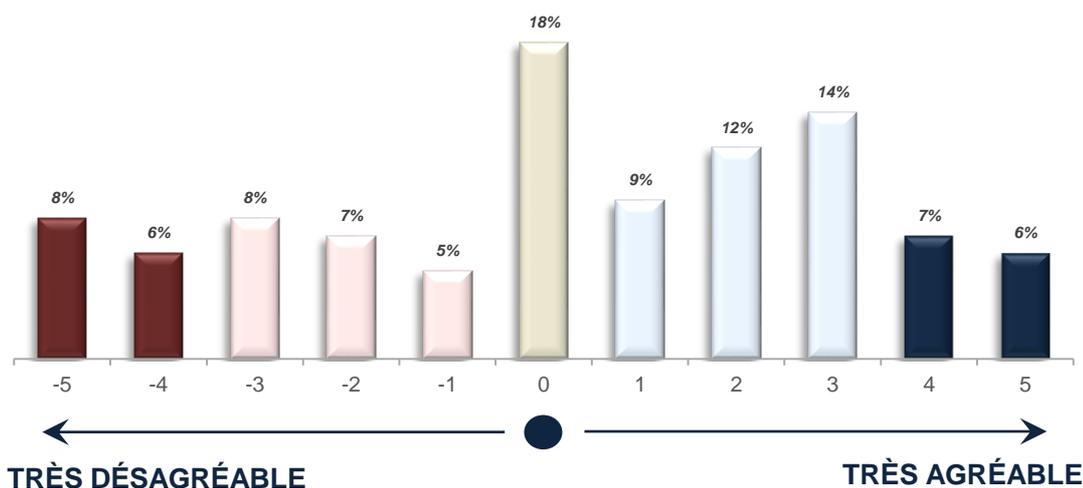
Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Ces résultats confortent le constat d'une opinion divisée quant à la qualité de vie dans les zones urbaines très denses. Invités à évaluer l'image qu'ils se font de la vie dans les très grandes villes sur une échelle de -5 à 5 (-5 désignant un mode de vie très désagréable, 5 un mode de vie très agréable, 0 décrivant une position neutre), seuls 48% des répondants donnent une note positive. 18% sont partagés et répondent 0. 34% se positionnent sur une note négative. La note moyenne dans l'ensemble de l'échantillon s'établit à 0,24.

Un découpage plus fin permet de découper l'échantillon en 5 groupes en fonction de l'image de la qualité de vie dans les très grandes villes :

- Les individus qui jugent que la vie y est **très agréable** (note comprise entre 4 et 5 ; 13% de l'échantillon)
- Les individus qui jugent la vie y est **plutôt agréable** (note comprise entre 1 et 3 ; 35% de l'échantillon)
- Les individus partagés qui considèrent que la vie dans les très grandes villes n'est **ni particulièrement agréable, ni particulièrement désagréable** (note égale à 0 ; 18% de l'échantillon)
- Les individus qui jugent que la vie y est **plutôt désagréable** (note comprise entre -3 et -1 ; 20% de l'échantillon)
- Les individus qui jugent que la vie y est **très désagréable** (note comprise entre -5 et -4 ; 14% de l'échantillon)

"Sur une échelle de -5 à +5, comment évaluez-vous l'image que vous avez de la vie dans les très grandes villes (Paris, Madrid, Berlin, New York, Tokyo, Istanbul...) ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

De manière conforme à l'intuition, on observe une **corrélation très significative** entre la perception de la qualité de vie dans les très grandes villes et le degré d'urbanisation auquel les répondants aspirent. Les

individus ayant désigné la grande ville comme leur lieu de vie idéal ont une image du mode de vie urbain significativement meilleure que le reste de l'échantillon. Ils lui attribuent en moyenne la note de 2,5 et sont 82% à se positionner sur une note positive – ce qui porte à tout de même 18% la part des individus qui désignent les grandes villes comme lieu de vie idéal malgré une perception nuancée, voire négative de la qualité de vie en leur sein.

La corrélation entre le degré d'urbanisation souhaité et la perception de la vie dans les grandes villes est positive et linéaire : plus on a une vision négative de la vie dans les grandes villes, plus on souhaite s'en éloigner. Les répondants aspirant à résider aux alentours d'une grande ville ou dans une ville moyenne ont une perception encore globalement positive de la vie dans les grandes villes (bien que plus nuancée que ceux désignant la grande ville comme leur lieu de vie idéal). Cette perception devient majoritairement négative chez les personnes aspirant à vivre dans une petite ville (note moyenne égale à -0,9, moins de 29% de notes positives). Les avis critiques s'accroissent encore chez les individus citant le village comme leur lieu de vie idéal. Ils sont au plus haut chez les répondants déclarant aspirer à vivre en habitat isolé à la campagne (note moyenne égale à -1,7, seulement 23% de notes positives).

Note moyenne attribuée à la qualité de vie dans les grandes villes en fonction de l'endroit dans lequel les répondants aspirent à vivre

Dans une grande ville	2,5
Dans la périphérie d'une grande ville	1,0
Aux limites d'une grande ville, dans un cadre proche de la nature	0,4
Dans une ville moyenne	0,1
Dans une petite ville	-0,9
Dans un village proche d'une ville	-1,1
Dans un village à la campagne	-1,5
En habitat isolé à la campagne	-1,7

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

La perception de la qualité de vie dans les très grandes villes varie assez sensiblement selon les pays. C'est en France qu'elle est la plus négative (-0,6 en moyenne et seulement 37% de notes positives) et en Turquie qu'elle est la plus positive (1,1 en moyenne et 61% de notes positives). L'évaluation en Allemagne est très proche de celle faite en France. Les États-Unis, l'Espagne et le Japon sont dans une position intermédiaire, avec une majorité d'avis positifs mais une perception nuancée et une note moyenne qui ne décolle que difficilement du 0.

" Sur une échelle de -5 à +5, comment évaluez-vous l'image que vous avez de la vie dans les très grandes villes (Paris, Madrid, Berlin, New York, Tokyo, Istanbul...) ?"

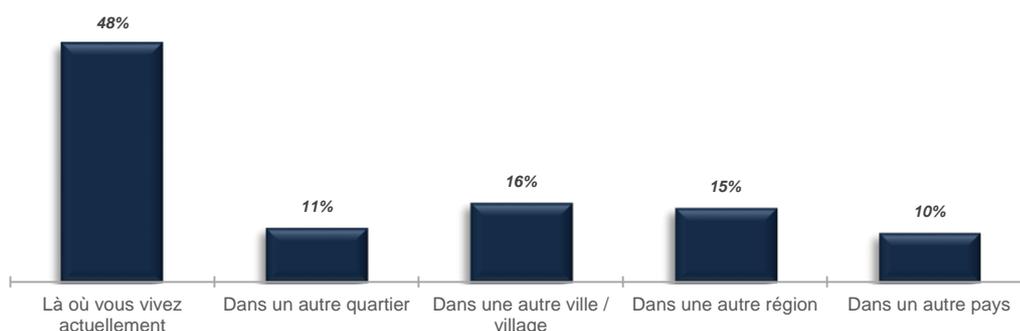
	France	Espagne	Allemagne	Etats-Unis	Japon	Turquie
Note moyenne	-0,6	0,4	-0,4	0,3	0,7	1,1
La vie dans les très grandes villes est très agréable [4;5]	6%	13%	11%	17%	11%	21%
La vie dans les très grandes villes est plutôt agréable [1;3]	31%	38%	28%	33%	38%	40%
La vie dans les très grandes villes n'est ni agréable, ni désagréable [0]	16%	14%	18%	14%	28%	16%
La vie dans les très grandes villes est plutôt désagréable [-3;-1]	27%	22%	22%	19%	18%	13%
La vie dans les très grandes villes est très désagréable [-4;-5]	20%	13%	21%	17%	5%	10%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

■ Une aspiration à la mobilité résidentielle relativement limitée

Interrogés sur la zone géographique idéale dans laquelle ils aspirent à résider, les répondants sont divisés. Si 48% sont manifestement satisfaits de l'endroit où ils vivent (qu'ils jugent comme le lieu de vie idéal), 52% aspirent à l'inverse à un autre lieu de vie. **L'aspiration à la mobilité résidentielle est toutefois généralement concentrée dans des zones géographiques relativement proches du domicile présent** (un autre quartier, une autre commune située dans la même région...). Malgré la progression des modes de transport à l'international et le développement des dispositifs numériques permettant de communiquer à distance, lorsque l'on offre la possibilité aux répondants de choisir leur lieu de vie dans le monde entier (toujours en supposant l'absence de toute contrainte, financière, pratique ou technique notamment), plus de 90% désignent leur propre pays – dont seulement 15% qui évoquent une autre région que celle dans laquelle ils habitent actuellement.

"Dans l'idéal, en supposant l'absence de toute contrainte, où aimeriez-vous vivre... ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

On observe une corrélation significative entre la propension à désirer changer de lieu de vie et l'âge des individus interrogés. Alors que 66% des répondants de plus de 65 ans désignent l'endroit où ils habitent actuellement comme leur lieu de vie idéal, cette part n'atteint que 37% chez les moins de 25 ans. Inversement, le pourcentage d'individus désignant une autre commune ou un autre pays comme lieu de

vie idéal est significativement plus élevé chez les plus jeunes. En l'absence de données historiques, il est difficile de départager ce qui relève d'un effet d'âge ou d'un effet de génération. Le développement relativement récent des déplacements à l'international (plus fréquemment considérés comme relevant d'une norme pour les nouvelles générations), ainsi que l'inertie inhérente à la vie de famille, invitent toutefois à penser que se combinent ici un effet d'âge (lié au cycle de vie) et un effet de génération.

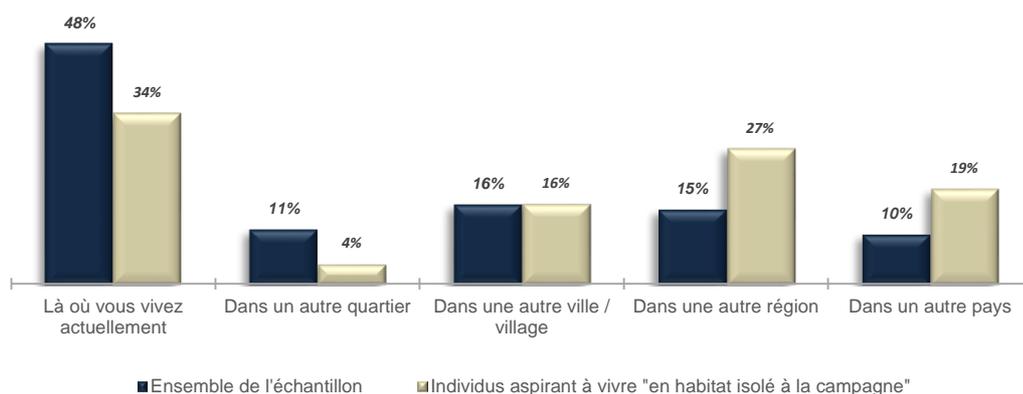
"Dans l'idéal, en supposant l'absence de toute contrainte, où aimeriez-vous vivre... ?"

	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-70 ans
<i>Là où vous vivez actuellement</i>	37%	44%	46%	48%	54%	66%
<i>Dans un autre quartier</i>	12%	13%	13%	10%	10%	6%
<i>Dans une autre ville / village</i>	22%	20%	17%	16%	13%	8%
<i>Dans une autre région</i>	15%	13%	15%	16%	17%	12%
<i>Dans un autre pays</i>	14%	10%	10%	9%	7%	9%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

À noter également une nette surreprésentation des individus qui aimeraient vivre dans une autre région ou un autre pays parmi les répondants ayant déclaré aspirer à habiter dans en habitat isolé à la campagne ou dans un cadre proche de la nature aux limites d'une ville. Cette corrélation amène à penser que le « naturotropisme », l'appétence pour un cadre de vie plus proche de la nature, est très probablement un déterminant à ne pas négliger dans la compréhension de l'aspiration à faire évoluer plus radicalement son lieu de vie.

"Dans l'idéal, en supposant l'absence de toute contrainte, où aimeriez-vous vivre... ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les aspirations à la mobilité résidentielle ne varient pas de manière spectaculaire en fonction des pays dans lesquels l'enquête a été réalisée. Tout juste observe-t-on une part d'individus « satisfaits » de leur

lieu de vie actuel sensiblement inférieure (35%) et une aspiration à émigrer plus répandue (21%) en Turquie.

"Dans l'idéal, en supposant l'absence de toute contrainte, vous préféreriez vivre... ?"

	France	Espagne	Allemagne	Etats-Unis	Japon	Turquie
<i>Là où vous vivez actuellement</i>	46%	57%	53%	44%	54%	35%
<i>Dans un autre quartier</i>	9%	11%	9%	13%	17%	8%
<i>Dans une autre ville / village</i>	17%	19%	14%	21%	7%	21%
<i>Dans une autre région</i>	21%	6%	13%	17%	17%	15%
<i>Dans un autre pays</i>	7%	7%	11%	5%	5%	21%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

■ Sécurité, proximité à l'entourage proche et cadre de vie agréable, principales caractéristiques du lieu de vie idéal

Afin de préciser les aspirations résidentielles, nous avons demandé aux répondants de définir les deux caractéristiques qu'ils rechercheraient en priorité pour se rapprocher de ce qu'ils considéreraient comme leur lieu de vie idéal. Trois grands registres peuvent être ici distingués : **la proximité aux principaux espaces d'activité** (travail, commerces, entourage proche...) [en bleu dans le graphique ci-dessous], **le cadre de vie, l'environnement** (climat, contact avec la nature, aménagement du quartier, niveau de pollution...) [en vert], **les considérations relatives à la vie sociale** (intensité de la vie de quartier, réputation du quartier, sentiment de sécurité...) [en orange].

Regroupées au sein de ces grands registres, les réponses des personnes interrogées révèlent une priorité donnée au cadre de vie dans leur définition du lieu de vie idéal. La qualité du quartier et le contact avec la nature sont tous deux cités par 13% des répondants comme la première caractéristique du lieu de vie idéal. Le climat est une priorité pour 9%. 5% évoquent également le fait de vivre dans un environnement non pollué. Cumulées, ces réponses portent à 40% la part des individus désignant le cadre de vie comme leur principale préoccupation concernant leur aspiration relative au lieu de résidence.

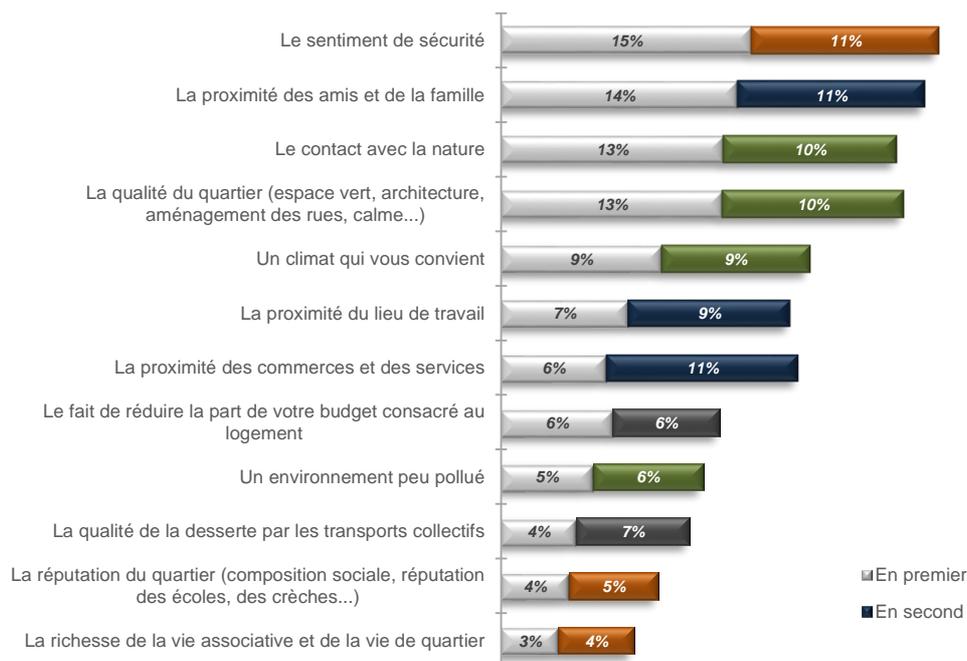
La proximité aux principaux espaces d'activité est le deuxième registre évoqué (27%), avec en tête la proximité aux amis et à la famille – citée par 14% des personnes interrogées comme la principale caractéristique de leur lieu de vie idéal. Plus bas, la proximité au lieu de travail et aux commerces sont évoquées par respectivement 7% et 6% des répondants.

Les considérations relatives à la vie sociale sont moins fréquemment évoquées (par 22% de l'échantillon), et sont majoritairement liées aux préoccupations relatives à la sécurité – le sentiment de sécurité étant désigné comme une priorité par 15% des individus interrogés. Seuls 4% évoquent la qualité de la réputation du quartier. 3% désignent la richesse de la vie de quartier.

Au-delà de ces différents registres, 6% déclarent avant tout chercher un lieu de vie qui leur permettrait de minimiser la part de leur budget dédiée au logement. 11% désignent également l'importance de la qualité de la desserte par les transports collectifs (mais seulement 4% en font leur priorité).

"Toujours dans l'idéal, sans tenir compte des contraintes, si vous pouviez choisir librement votre lieu de vie, parmi les caractéristiques suivantes, que recherchiez-vous en priorité ?"

- 2 réponses possibles



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Si le cadre de vie est le registre le plus fréquemment évoqué dans l'ensemble de l'échantillon, il est notable de constater que le poids accordé aux différentes caractéristiques varie sensiblement selon le type de territoire dans lequel les répondant aspirent à vivre. Ainsi, **les individus aspirant à la vie citadine sont ceux qui accordent l'attention la plus forte aux enjeux de proximité et aux considérations sociales** – au détriment du cadre de vie. A l'inverse, on observe une place plus importante de l'environnement et du cadre de vie dans les aspirations des individus préférant vivre à la campagne – au détriment des enjeux de proximité ou de vie sociale.

"Toujours dans l'idéal, sans tenir compte des contraintes, si vous pouviez choisir librement votre lieu de vie, parmi les caractéristiques suivantes, que recherchiez-vous en priorité ?"

- Réponse sélectionnée « en premier »

	Registre « cadre de vie »	Registre « proximité »	Registre « social »	Total
Dans une grande ville	30%	31%	25%	100%
Dans la périphérie d'une grande ville	34%	27%	25%	100%

Aux limites d'une grande ville, dans un cadre proche de la nature	45%	23%	22%	100%
SOUS-TOTAL grande ville ou ses alentours	38%	27%	24%	100%
Dans une ville moyenne	34%	32%	22%	100%
Dans une petite ville	37%	33%	20%	100%
SOUS-TOTAL ville de taille intermédiaire	35%	32%	21%	100%
Dans un village proche d'une ville	44%	28%	19%	100%
Dans un village à la campagne	50%	22%	19%	100%
En habitat isolé à la campagne	61%	17%	15%	100%
SOUS-TOTAL village / campagne	50%	24%	18%	100%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Nous relevons à nouveau une homogénéité frappante entre les différents pays étudiés. Le Japon et la Turquie se distinguent toutefois par une préoccupation particulièrement marquée pour les enjeux de sécurité – qui tire à la hausse le registre lié aux considérations sociales dans ces deux pays, essentiellement au détriment des enjeux de proximité en Turquie et de l'attention au cadre de vie au Japon. À noter également la place plus importante accordée à la qualité de la desserte par les transports collectifs dans la description que les japonais font de leur lieu de vie idéal.

"Toujours dans l'idéal, sans tenir compte des contraintes, si vous pouviez choisir librement votre lieu de vie, parmi les caractéristiques suivantes, que rechercheriez-vous en priorité ?"

- Réponse sélectionnée « en premier »

	France	Espagne	Allemagne	États-Unis	Japon	Turquie
La qualité du quartier (espace vert, architecture, aménagement des rues, calme...)	11%	19%	10%	11%	13%	12%
Le contact avec la nature	14%	12%	17%	9%	7%	19%
Un climat qui vous convient	12%	7%	10%	16%	6%	5%
Un environnement peu pollué	5%	5%	3%	6%	4%	8%
SOUS-TOTAL registre « Cadre de vie »	42%	43%	40%	42%	30%	44%
La proximité des amis et de la famille	14%	16%	13%	19%	9%	12%
La proximité du lieu de travail	11%	9%	9%	5%	5%	6%
La proximité des commerces et des services	7%	6%	7%	4%	9%	2%
SOUS-TOTAL registre « Proximité »	32%	31%	29%	28%	23%	20%
Le sentiment de sécurité	11%	10%	14%	12%	21%	19%
La réputation du quartier (composition sociale, réputation des écoles, des crèches...)	3%	5%	3%	6%	3%	5%
La richesse de la vie associative et de la vie de quartier	2%	3%	2%	2%	4%	7%
SOUS-TOTAL registre « Social »	16%	18%	19%	20%	28%	31%

Le fait de réduire la part de votre budget consacré au logement	7%	5%	7%	7%	9%	3%
La qualité de la desserte par les transports collectifs	3%	3%	5%	3%	10%	2%

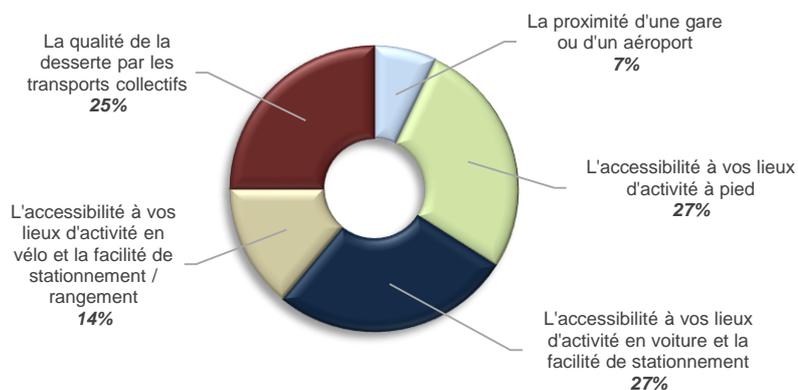
Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les aménagements liés aux transports : des attentes hétérogènes

Comment les individus imaginent-ils mobilité et transports dans ce qu'ils considéreraient comme le lieu de vie idéal ? Comme nous le relèverons plus bas lorsque nous aborderons plus frontalement la question des déplacements, les répondants ont une vision très hétérogène de la mobilité idéale. 27% évoquent la proximité de leurs principaux lieux d'activité et la possibilité d'y accéder à pied. Exactement la même proportion met la priorité sur l'usage de la voiture et la facilité de stationnement. 25% préfèrent la qualité de la desserte par les transports collectifs. Le vélo est cité par 14% de l'échantillon. La proximité d'une gare ou d'un aéroport n'est une priorité que pour 7% des individus interrogés.

À nouveau, les réponses varient selon le type de territoire auquel aspirent les répondants. Les individus souhaitant résider dans une grande ville sont significativement plus nombreux à désigner la qualité de la desserte par les transports collectifs comme une priorité (35% contre 16% chez ceux qui optent pour l'habitat isolé à la campagne). A l'inverse, la voiture, et dans une moindre mesure le vélo, sont significativement plus fréquemment évoqués par les personnes aspirant à vivre dans des villes de taille intermédiaires ou à la campagne.

"Et en matière de transport et de déplacements, que recherchiez-vous en priorité dans votre lieu de vie idéal ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les aménagements recherchés en termes de transport et la description de la mobilité idéale dans les aspirations résidentielles varient assez sensiblement selon les pays. La proximité et la marche à pied arrivent en tête en Espagne et dans une moindre mesure au Japon. La recherche d'infrastructures visant à faciliter la circulation automobile domine aux États-Unis (nettement) et en France (de manière moins nette, juste devant le désir de proximité et de marche à pied). La qualité de la desserte par les transports collectifs est la première préoccupation en Allemagne (loin devant les autres options) et en Turquie.

"En matière de transport et de déplacements, que recherchiez-vous en priorité dans votre lieu de vie idéal ?"

	France	Espagne	Allemagne	Etats-Unis	Japon	Turquie
La proximité d'une gare ou d'un aéroport	8%	6%	5%	6%	11%	5%
L'accessibilité à vos lieux d'activité à pied	27%	39%	20%	20%	29%	27%
L'accessibilité à vos lieux d'activité en voiture et la facilité de stationnement	30%	18%	23%	43%	21%	25%
L'accessibilité à vos lieux d'activité en vélo et la facilité de stationnement / rangement	14%	12%	15%	14%	17%	14%
La qualité de la desserte par les transports collectifs	21%	25%	37%	17%	22%	29%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

■ Considérations financières et attachement à la région, premiers freins aux aspirations résidentielles

Quels sont les principaux freins aux aspirations résidentielles ? Pour plus d'un répondant sur quatre, ce sont des **considérations financières** qui sont évoquées comme le principal obstacle au rapprochement de ce qu'ils considéreraient comme leur lieu de résidence idéal. À peu près la même proportion désigne leur **attachement à la région** dans laquelle ils habitent du fait de leur entourage proche (12%) ou parce qu'ils y ont tout ou partie de leurs racines (10%).

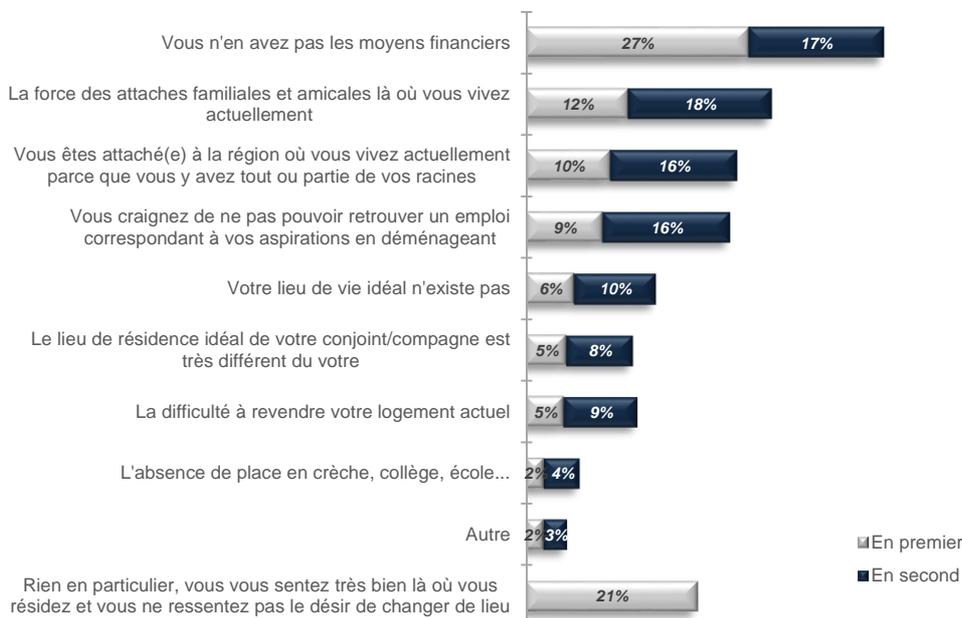
25% des répondants évoquent la crainte de **ne pas retrouver d'emploi** s'ils déménageaient – dont 9% qui en parlent comme du principal frein à l'aboutissement de leurs aspirations en termes de lieu de vie. 14% désignent **la difficulté à revendre leur logement actuel** – dont 5% pour qui cette préoccupation constitue le principal frein. 6% évoquent des **difficultés liées aux institutions scolaires** (absence de place en crèche, école, collège...) – dont 2% comme le principal frein. Cumulées, ces réponses portent à 16% la part des individus qui désignent une **contrainte pratique** comme premier obstacle à l'aboutissement de leurs aspirations en termes de lieu de vie.

L'arbitrage entre les aspirations de sa compagne (ou de son conjoint) et ses propres aspirations représente également le principal obstacle aux aspirations résidentielles de 5% des répondants. 6% affirment par ailleurs que leur lieu de vie idéal n'existe pas.

Enfin, 21% des personnes interrogées déclarent ne pas ressentir de désir particulier à changer de lieu de résidence, la situation actuelle correspondant déjà à leurs aspirations en termes de lieu de vie.

"Qu'est-ce qui aujourd'hui vous empêche le plus de vous rapprocher de ce qui serait pour vous le lieu de résidence idéal ?"

- 2 réponses possibles



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

C'est en Allemagne et au Japon que l'on recense le pourcentage le plus élevé d'individus ne mentionnant pas d'obstacle particulier à leurs aspirations résidentielles (respectivement 27% et 26%). A l'inverse, cette part atteint son niveau le plus bas au États-Unis et en Turquie (respectivement 16% et 12%).

La hiérarchie des obstacles aux aspirations résidentielles est très homogène entre les pays de l'échantillon – les considérations financières et l'attachement à la région arrivant toujours très haut parmi les principaux obstacles perçus.

"Qu'est-ce qui aujourd'hui vous empêche le plus de vous rapprocher de ce qui serait pour vous le lieu de résidence idéal ?"

- Réponse sélectionnée « en premier »

	France	Espagne	Allemagne	États-Unis	Japon	Turquie
<i>Vous n'en avez pas les moyens financiers</i>	24%	30%	23%	30%	22%	34%
<i>La force des attaches familiales et amicales là où vous vivez actuellement</i>	12%	10%	12%	14%	12%	14%
<i>Vous êtes attaché(e) à la région où vous vivez actuellement parce que vous y avez tout ou partie de vos racines</i>	9%	10%	14%	10%	10%	8%
<i>Vous craignez de ne pas pouvoir retrouver un emploi correspondant à vos aspirations en déménageant</i>	12%	9%	6%	8%	8%	13%

<i>Votre lieu de vie idéal n'existe pas</i>	8%	3%	8%	5%	8%	4%
<i>Le lieu de résidence idéal de votre conjoint/compagne est très différent du votre</i>	5%	5%	3%	7%	4%	6%
<i>La difficulté à revendre votre logement actuel</i>	4%	6%	3%	4%	7%	3%
<i>L'absence de place en crèche, collège, école...</i>	3%	1%	2%	3%	1%	4%
<i>Autre</i>	2%	2%	2%	3%	2%	2%
<i>Rien en particulier, vous vous sentez très bien là où vous résidez [...]</i>	21%	24%	27%	16%	26%	12%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

■ La création de villes nouvelles, majoritairement rejetée par les répondants

Les leviers désignés par les répondants comme moyen d'aboutir à leurs aspirations résidentielles font écho aux freins précédemment identifiés. **Un gain de pouvoir d'achat** ou une **politique d'encadrement des prix du foncier** figurent parmi les éléments les plus fréquemment sélectionnés – par plus des deux tiers des individus interrogés. La possibilité de faire construire son logement sur mesure ou la flexibilité permise par le télétravail sont également désignés par les répondants avec la même fréquence. Plus de 50% des répondants évoquent également le fait de disposer de moyens de transport très rapides. Sans surprise, le développement de modes de transport rapides est particulièrement attendu par les actifs dont le temps de trajet est supérieur à 35 minutes et par les individus aspirant à vivre au sein d'une grande ville. Plus surprenant, le télétravail n'est pas plus fréquemment évoqué par les actifs résidant loin de leur travail. Il n'est pas non plus significativement associé à une aspiration à vivre dans une forme spécifique de territoire.

Deux points suscitent plus de réactions négatives que d'avis favorables : l'acquisition par l'État de l'ensemble des logements et leur redistribution selon des critères autres que financiers, et la création de villes nouvelles (un élément pouvant paraître plus surprenant eu égard à la progression de l'urbanisation au niveau mondial).

"Pour chacune des propositions suivantes, pensez-vous qu'elles permettraient d'accéder à votre logement idéal ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Si la manière dont les individus hiérarchisent les différents leviers n'est pas profondément bouleversée selon les pays, on observe tout de même un certain nombre de spécificités nationales. La croissance économique comme facteur d'élévation du niveau de vie n'arrive qu'en quatrième position en Allemagne – où domine l'aspiration à réduire ses déplacements. La politique d'encadrement des prix du foncier arrive en tête en Espagne.

"Pour chacune des propositions suivantes, pensez-vous qu'elles permettraient d'accéder à votre logement idéal ?"

- % de réponses « oui, tout à fait »

	France	Espagne	Allemagne	États-Unis	Japon	Turquie
<i>Une croissance économique très forte permettant une élévation du niveau de vie</i>	28%	36%	20%	35%	15%	65%
<i>La possibilité de faire construire son logement sur mesure</i>	29%	34%	27%	37%	13%	54%
<i>Une politique d'encadrement du prix du foncier qui permettrait de réduire très sensiblement le coût de l'immobilier</i>	30%	43%	23%	28%	6%	56%
<i>Disposer de la possibilité de travailler chez soi, afin de pouvoir habiter à proximité de ses proches, de ses lieux de loisirs...</i>	30%	36%	31%	34%	9%	40%
<i>Disposer de moyens de transport ultra rapides, de manière à ne pas devoir habiter à proximité son lieu de travail, de ses proches...</i>	24%	28%	14%	20%	7%	40%

<i>L'acquisition par l'Etat de tous les logements puis leur redistribution aux habitants selon des critères autres que financiers</i>	13%	17%	12%	14%	5%	28%
<i>La création de villes nouvelles</i>	9%	10%	7%	13%	5%	29%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les concepts

Afin d'approfondir l'étude des aspirations relatives au lieu de vie, nous avons invité les répondants à évaluer quatre concepts d'habitat : l'habitat participatif, l'écoquartier, la « gated community » et la maison mobile (ou « maison escargot »). Pour chacun de ces concepts (présentés uniquement par une description écrite), nous avons demandé aux individus interrogés dans quelle mesure ils aimeraient y vivre.

L'écoquartier est la formule qui réunit le pourcentage le plus élevé d'individus enclins à y vivre (72% dans l'ensemble de l'échantillon), avec un attrait particulièrement marqué en Turquie et en Espagne. La « gated community », lieu de vie qui donne la priorité à la dimension sécuritaire, attire plus de 56% des répondants. La « maison escargot » et l'habitat participatif intéressent une part significativement inférieure des individus interrogés – respectivement 38% et 34%.

L'habitat participatif



L'habitat participatif ou cohabitat est une forme d'habitat issue de la mutualisation des ressources de plusieurs familles ayant décidé de concevoir, réaliser et financer collectivement leur logement afin d'en faire un ensemble géré de manière collective et disposant d'équipements, voire de zones partagés.

Les entretiens réalisés lors de la phase qualitative de l'étude nous ont permis de constater que si la formule paraît parfois séduisante et est avant tout perçue comme une manière de réaliser des économies substantielles sur les frais liés au logement et à l'équipement, elle est également rejetée dans la majorité

des cas. Principale raison évoquée : le rejet de l'idée de partager son propre habitat et l'anticipation des difficultés à vivre avec des personnes ayant un style de vie trop éloigné du sien.

*[Aimeriez-vous vivre dans un quartier participatif ?] « Not at all, because I am **very individualist**. Imagine, I left my former apartment and I moved to a house. **I don't like to share my living space with other people**. I like to hang out with my friends or be in contact with people I want to. But I don't like to have **forced relationships**. And I think that this formula is a forced relationship and that is why I would never participate in this cohousing. »*

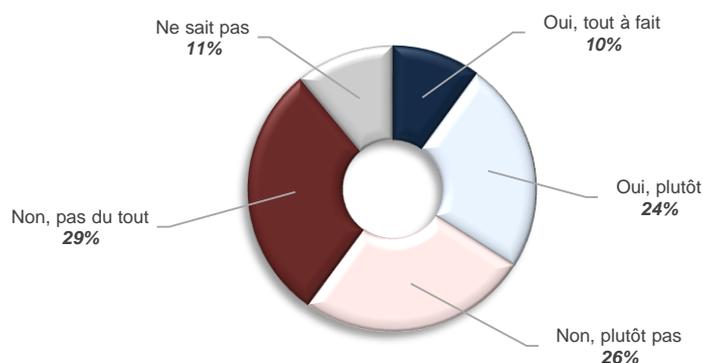
(Pedro, 45 ans, Espagne)

*« **I very much love the privacy** of my own family and my own home and having my own system. I can see why pooling resources might be an attractive thing, because you could probably upgrade your lifestyle, but it's not worth it to me. I would rather live a little more simply or just the way I would like it. I think as a woman, you want things done in your household run the way you want it instead of having to have a few other people you've got to ask »*

(Mykelle, 35 ans, USA)

Malgré cette réticence fréquemment évoquée durant les entretiens, 34% des personnes interrogées lors de la phase quantitative affirment être intéressés par la formule – mais seulement 10% le sont « tout à fait ». Les avis négatifs l'emportent toutefois très largement sur les avis positifs – 55% dont 29% d'avis très négatifs, ce qui fait de l'habitat participatif le concept le plus fréquemment rejeté parmi les quatre proposés (à égalité avec la maison escargot).

"Personnellement, pourriez-vous être intéressé de vivre avec d'autres familles ayant décidé de mutualiser leurs ressources pour concevoir, réaliser et financer leur logement au sein d'un ensemble géré collectivement disposant d'équipements partagés ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Le concept de l'habitat participatif ne séduit qu'une part minoritaire des habitants dans l'ensemble des pays étudiés (en particulier au Japon où seuls 20% des habitants font part de leur intérêt), à l'exception de la Turquie où 59% des répondants déclarent être intéressés par la formule.

"Personnellement, pourriez-vous être intéressé de vivre avec d'autres familles ayant décidé de mutualiser leurs ressources pour concevoir, réaliser et financer leur logement au sein d'un ensemble géré collectivement disposant d'équipements partagés ?"

	France	Espagne	Allemagne	États-Unis	Japon	Turquie
<i>Oui, tout à fait</i>	6%	7%	8%	13%	3%	26%
<i>Oui, plutôt</i>	20%	31%	23%	18%	17%	33%
SOUS-TOTAL OUI	26%	38%	31%	31%	20%	59%
<i>Non, plutôt pas</i>	26%	31%	30%	22%	27%	18%
<i>Non, pas du tout</i>	37%	18%	30%	40%	40%	12%
SOUS-TOTAL NON	63%	49%	60%	62%	67%	30%
<i>Ne sait pas</i>	11%	13%	9%	7%	13%	11%
<i>Total</i>	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

L'écoquartier



Ecoquartier Vauban en Allemagne

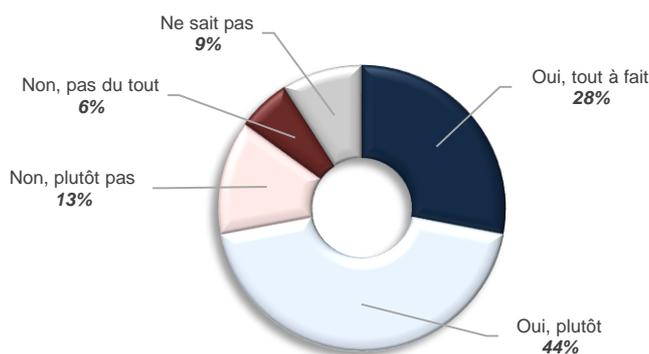
L'écoquartier est un quartier urbain à caractéristiques écologiques modernes qui s'efforce, par ses principes de construction et d'aménagement, de réduire au maximum son impact sur l'environnement. Ce concept d'habitat, issu notamment de l'instauration en 2012 du label ÉcoQuartier par le Ministère français de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, s'appuie notamment sur les objectifs de réduction de la consommation énergétique, d'incitation à la mobilité douce, de limitation de la production de déchets et d'incitations en faveur de la biodiversité. De par la nature même de leurs objectifs, les écoquartiers reposent en grande partie sur l'implication des populations résidentes.

72% des personnes interrogées lors de notre enquête se sont montrées personnellement intéressées par le concept d'écoquartier – dont 28% « tout à fait » intéressées. Seul 19% de l'échantillon rejettent l'idée de vivre dans un de ces écoquartiers.

[A propos du concept d'écoquartier] « I think that makes sense, because we have to think more about the environment and doing eco-friendly things in the future, so this kind of endeavor, I think, would be great because they would create homes and neighborhoods and not have as much of a negative impact on the environment as we currently do. So I would be interested in this way of living. I think this is the only way to live, really, in the end. »

(Serge, 29 ans, USA)

"Personnellement, pourriez-vous être intéressé de vivre dans un quartier d'une ville qui s'efforce par ses principes de construction et d'aménagement de réduire au maximum l'impact sur l'environnement ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

L'appétence pour les écoquartiers est particulièrement perceptible en Turquie, en Espagne et dans une moindre mesure en France (pays dans lesquels plus des trois quarts des habitants déclarent être intéressés par le fait d'habiter dans un écoquartier). Elle est légèrement plus faible en Allemagne et aux États-Unis (sans que les réponses ne s'écartent significativement de la moyenne). L'attrait pour les écoquartiers est en revanche beaucoup plus faible au Japon – avec seulement 47% d'avis favorables et 6% d'individus « tout à fait » intéressés, soit un écart de 1 à 9 par rapport à la Turquie.

"Personnellement, pourriez-vous être intéressé de vivre dans un quartier d'une ville qui s'efforce par ses principes de construction et d'aménagement de réduire au maximum l'impact sur l'environnement ?"

	France	Espagne	Allemagne	Etats-Unis	Japon	Turquie
Oui, tout à fait	24%	38%	24%	26%	6%	53%
Oui, plutôt	51%	50%	43%	42%	41%	36%
SOUS-TOTAL OUI	75%	88%	67%	68%	47%	89%
Non, plutôt pas	10%	6%	16%	15%	25%	6%
Non, pas du tout	6%	1%	8%	7%	11%	3%
SOUS-TOTAL NON	16%	7%	24%	22%	36%	9%
Ne sait pas	9%	5%	9%	10%	17%	2%

Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
-------	------	------	------	------	------	------

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

La gated community



Gated community à Sanford, en Floride

Les « gated communities » sont des quartiers fermés dans lesquels l'accent est mis sur la dimension sécuritaire. Ces quartiers sécurisés sont généralement entourés d'un mur ou d'un grillage et disposent d'un certain nombre d'équipements de protection (vidéosurveillance, gardiennage...) qui permettent de l'isoler du tissu urbain environnant. L'accès à ces quartiers est le plus souvent réservé aux seules personnes autorisées.

L'évocation des *gated communities* est probablement un des éléments qui ont été les plus clivants lors de la phase qualitative de l'étude. Répulsif, synonyme de marginalisation et d'exclusion pour certains, ce concept a à l'inverse été spontanément décrit comme le lieu de vie idéal par d'autres.

[A propos du concept de *gated community*] « *That I am interested in. What I find interesting is that these people definitely have money, and this is a closed space, but I think they must have shops inside, because if they don't it's hard to live, so I thought it would be interesting if those shops operate just for the people who live there. I thought it was interesting to have the power to create such a space.* »
(Fujita, 20 ans, Japon)

« *This is what I meant. Living should be like this [...] I mean it is secure, our guests can come in however they want. It has car park. And our children, like I said a place that our children and adults can have nice time. I think this would be the most logical and nicest one.* »
(Abdürrahim, 23 ans, Turquie)

« *It's hard to say because this concept with private residential areas goes back to the idea of a three-class society. I'm sure that nobody here wants this to happen. Because the effort of guarding the community, setting up the whole residential area, driving in and out, there would be so much time and effort involved that I do not personally think it's such a good idea. There are no gated communities here in Potsdam, but there are areas where people say "Only people with a certain level of income live here." Neighborhoods with different social classes.* »

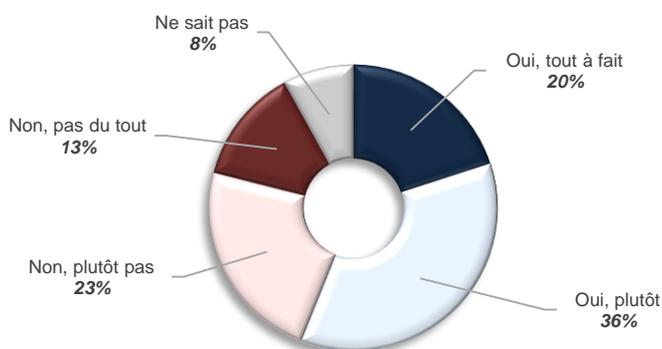
(Peter, 52 ans, Allemagne)

« I hate ghettos [...] It's a perfect ghetto. It's something sought after by people who don't interest me [...] They are trying set out right from the start, who will live with you, what your way of life will be, with whom you have to interact and who you are. »

(Jose, 48 ans, Espagne)

Les résultats de l'enquête confortent le constat d'une opinion divisée sur le sujet des *gated communities*. 56% des personnes interrogées affirment être intéressées par le concept – dont 20% « tout à fait » intéressées. 36% le rejettent – dont 13% qui ne sont « pas du tout » intéressés par la formule.

"Personnellement, pourriez-vous être intéressé de vivre dans un quartier sécurisé qui regroupe des demeures protégées dont l'accès est réservé aux seules personnes autorisées ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

C'est en Turquie que l'on mesure l'attrait le plus élevé à l'égard des gated community – avec plus de 76% des Turcs intéressés par le fait de vivre au sein de l'un de ces quartiers fermés. A l'inverse, c'est en Allemagne et au Japon que le pourcentage d'individus intéressés est le plus faible (45%).

"Personnellement, pourriez-vous être intéressé de vivre dans un quartier sécurisé qui regroupe des demeures protégées dont l'accès est réservé aux seules personnes autorisées ?"

	France	Espagne	Allemagne	Etats-Unis	Japon	Turquie
Oui, tout à fait	19%	21%	14%	25%	6%	39%
Oui, plutôt	35%	37%	31%	35%	39%	37%
SOUS-TOTAL OUI	54%	58%	45%	60%	45%	76%
Non, plutôt pas	22%	23%	30%	23%	26%	13%
Non, pas du tout	16%	12%	18%	10%	15%	7%
SOUS-TOTAL NON	38%	35%	48%	33%	41%	20%
Ne sait pas	8%	7%	7%	7%	14%	4%

Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
-------	------	------	------	------	------	------

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

La maison escargot



La maison mobile ou « maison escargot » est une habitation construite sur un châssis remorquable qui peut être déplacée et réinstallée à volonté dans des endroits différents. Les réactions lors de l'étude qualitative révèlent des avis nuancés sur cette forme d'habitat, plus fréquemment associée à la conception d'une résidence secondaire et à un imaginaire de vacances

« In fact we've already thought about it. We need to hire a motor home one weekend and see if we are capable of doing it. In the area where we normally plan getaways, "Cabo de Gata", we see lots of retired people. Europeans of advanced age with their mobile homes and you think, "Lucky things! Look what a good life they have !" It's a way of achieving freedom at an advanced age, but it allows you to sleep here because I like it, keep going because I don't like it here and then I'll stop somewhere else. »

(Jose, 48 ans, Espagne)

« No. You also want to be settled and put down roots somewhere. If I want to travel with my home then it would be in a camper van on holiday but I wouldn't want to transport my home to some place. That wouldn't be for me. You also want to have your own spot where you live. You don't want to live as if you're in a travelling circus taking all your kit and caboodle with you. »

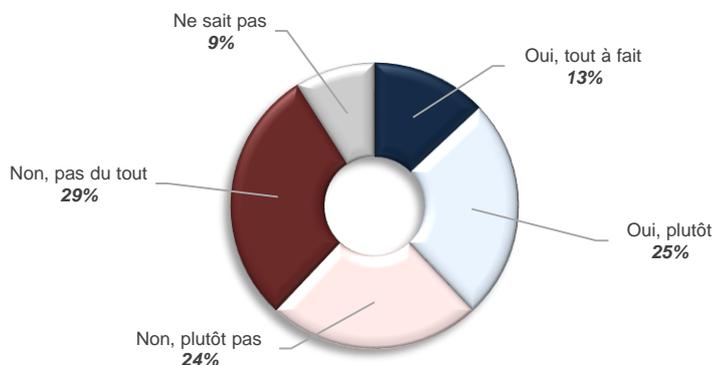
(Lisa, 24 ans, Allemagne)

« No. You can't just take your house, go live wherever you want with a mobile home. You're kind of relegated to certain areas. I've known people that lived in mobile homes and their mobile home actually never moved. [laughter] »

(Dan, 39 ans, USA)

38% des individus interrogés lors de notre enquête ont déclaré être intéressés par le concept de la maison mobile – dont 13% qui sont très intéressés. 53% donnent un avis défavorable – avec, comme pour l'habitat participatif, près d'un répondant sur trois totalement opposés à l'idée d'y vivre.

"Une maison mobile est une habitation construite sur un châssis remorquable pouvant être déplacée et réinstallée à des endroits différents. Personnellement, pourriez-vous être intéressé par cette formule ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

A nouveau, c'est en Turquie que l'on observe l'intérêt le plus répandu pour le concept (63% des répondants sont intéressés). Les résultats gravitent autour de la moyenne dans le reste des pays – avec un attrait légèrement plus faible en Allemagne et au Japon.

"Une maison mobile est une habitation construite sur un châssis remorquable pouvant être déplacée et réinstallée à des endroits différents. Personnellement, pourriez-vous être intéressé par cette formule ?"

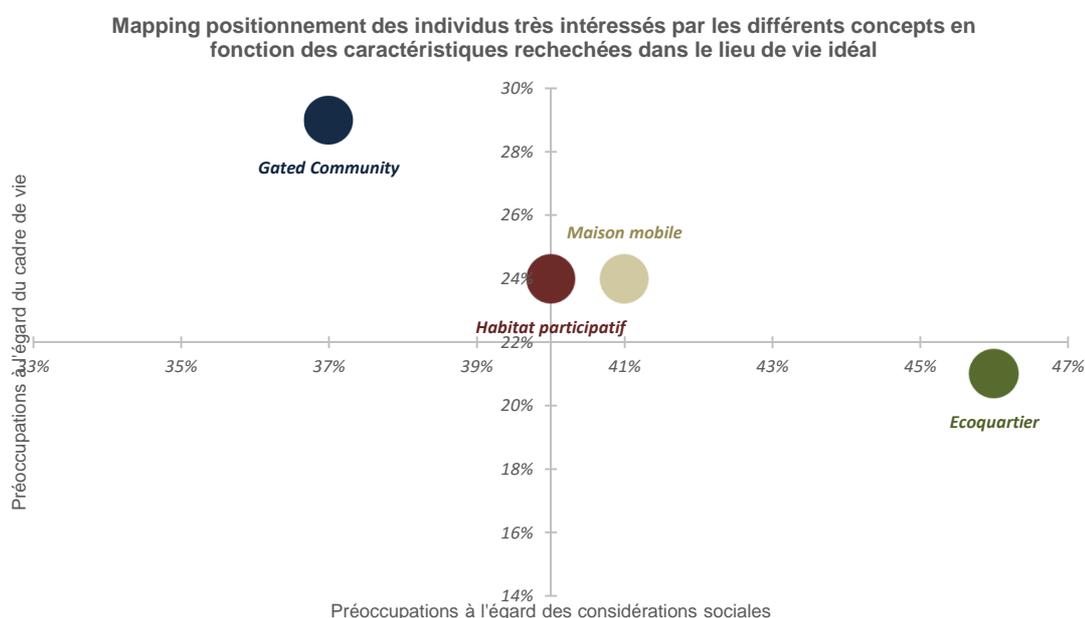
	France	Espagne	Allemagne	États-Unis	Japon	Turquie
<i>Oui, tout à fait</i>	10%	9%	7%	14%	5%	31%
<i>Oui, plutôt</i>	25%	28%	22%	22%	24%	32%
SOUS-TOTAL OUI	35%	37%	29%	36%	29%	63%
<i>Non, plutôt pas</i>	24%	29%	26%	21%	26%	19%
<i>Non, pas du tout</i>	31%	24%	39%	39%	29%	11%
SOUS-TOTAL NON	55%	53%	65%	60%	55%	30%
<i>Ne sait pas</i>	10%	10%	6%	4%	16%	7%
<i>Total</i>	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Un attrait à l'égard des différents concepts porté par des aspirations distinctes

L'adhésion des répondants aux différents concepts que nous leur avons proposés est fortement corrélée à la manière dont ceux-ci imaginent leur lieu de vie idéal.

Le graphique ci-dessous positionne les individus « très intéressés » par les différents concepts en fonction des caractéristiques auxquelles ils associent leur lieu de vie idéal. Plus spécifiquement, il croise le poids donné aux considérations sociales (sécurité, réputation du quartier, richesse de la vie sociale dans le quartier) et celui attribué aux caractéristiques relatives au cadre de vie (climat, contact avec la nature, aménagement du quartier, niveau de pollution...). Confirmant le poids des aspirations (variables en fonction des individus) dans la manière dont sont construits les idéaux-types en matière d'habitat, il démontre une attente beaucoup plus marquée que la moyenne à l'égard des considérations sociales (tirées à la hausse à la fois par les questions de sécurité et de réputation du quartier) chez les individus adhérant au concept de *gated community* - au détriment des considérations relatives au cadre de vie. A l'inverse, les personnes très intéressées par le concept d'écoquartier sont significativement plus nombreuses à désigner le cadre de vie comme leur principale préoccupation dans la manière dont ils décrivent leur lieu de vie idéal.



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les idéaux-types

Toujours dans l'optique d'approfondir la nature des aspirations résidentielles, nous avons confronté les répondants à six illustrations idéal-typiques de lieux de vie. Pour chacune d'entre elles, nous avons demandé aux personnes interrogées dans quelle mesure elles aimeraient y vivre (sur une échelle de -5 à 5). Parmi les représentations proposées :

- une zone pavillonnaire dense (dans un environnement évoquant celui de la campagne)
- une ville dense futuriste dans laquelle se mêle (relativement harmonieusement) nature et grands complexes résidentiels
- une ville futuriste très dense à orientation plus technologique (et des flux de déplacements très rapides qui incarnent l'hypermobilité de ses résidents)

- un quartier participatif qui mêle forte présence de la nature et dynamisme de la vie sociale
- une maison « éco-mobile » isolée (illustration assez proche de la description du concept de maison mobile décrit plus tôt dans le questionnaire, l'aspect écologique représenté par les panneaux solaires en plus)
- une ville dans laquelle se mêle de manière très proche grands complexes résidentiels et agriculture

Très loin devant les autres représentations, celle du quartier participatif, qui combine une présence très forte de la nature, une architecture très peu dense, très aérée, et un dynamisme apparent de la vie sociale (illustré par le nombre de personnes s'affairant devant les habitations), est celle qui remporte le plus de succès auprès des personnes interrogées. La zone pavillonnaire et la ville futuriste en harmonie avec la nature sont classées respectivement en deuxième et troisième position. Elles font également l'objet d'une majorité d'avis positifs. A l'opposé du spectre, la ville technologique incarnant l'hypermobilité est celle qui est la moins fréquemment appréciée et provoque plus d'avis défavorables que de réactions positives.

À nouveau, on retrouve ici dans les aspirations d'une majorité des individus le rejet de l'environnement urbain très dense au profit d'un cadre de vie plus aéré et plus proche de la nature – la représentation convenant le plus aux personnes que nous avons interrogées étant probablement celle qui combine le mieux les avantages de la grande ville (dynamisme de l'activité sociale en particulier) et le cadre de vie propre aux plus petites agglomérations.

Image 1 – La zone pavillonnaire dense



La première illustration est celle d'une zone pavillonnaire relativement dense dans un environnement évoquant celui de la campagne. Les entretiens lors de la phase qualitative de l'étude révélèrent déjà des avis partagés. Appréciee pour les espaces verts, le fait que chacun dispose de son propre jardin, les rues relativement larges et la petite taille des logements, cette représentation était également l'objet de critiques dues au caractère trop uniforme et à la trop grande proximité des habitations.

« There is a sufficient level of green spaces and everybody has his own garden. There is a perfect order. »
(Emine, 51 ans, Turquie)

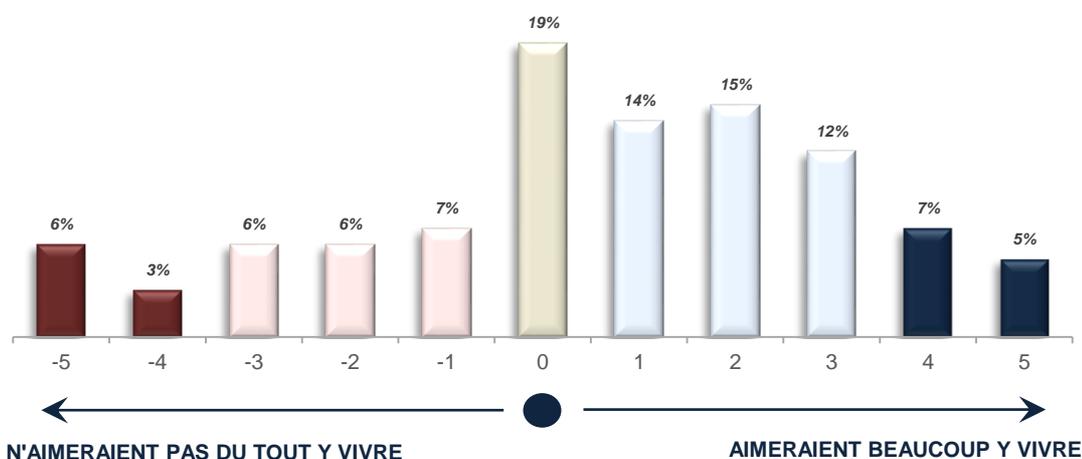
« I like that one. It is similar to what I was talking about before: wide avenues with garden and green areas and flat houses. I like it as long as it isn't a big city »
(Esther, 29 ans, Espagne)

« I don't like it because all the houses look the same somehow and it reminds me of the kind of residential areas outside a city that can sprout up anywhere »
(Karolin, 36 ans, Allemagne)

« It looks like very like everything's the same, very small and very crowded. So not my taste. »
(Nancy, 35 ans, USA)

Les résultats de la phase quantitative confirment ce clivage dans les réactions des individus interrogés – avec une proportion toutefois majoritaire des avis positifs. 53% des répondants attribuent une note positive à cette illustration et signalent ainsi qu'ils seraient enclins à y vivre – dont 12% qui aimeraient beaucoup y vivre (note comprise entre 4 et 5). 19% affichent une position neutre (n'aimeraient pas spécialement y vivre, mais n'ont rien contre non plus ; note égale à 0). 28% n'aimeraient pas y vivre – dont 9% pas du tout (note comprise en -5 et -4). Sur l'ensemble de l'échantillon, la note moyenne attribuée par les répondants est de 0,6.

"Voici 6 images représentant différents cadres de vie que l'on peut imaginer pour le futur. Pour chacune d'entre elles, merci d'indiquer sur une échelle allant de -5 à 5 dans quelle mesure vous aimez y vivre"
- La zone pavillonnaire dense



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

On observe ici des variations significatives selon les pays étudiés. C'est en France et en Allemagne que cette illustration est la moins appréciée – avec une note qui tombe même dans le négatif (-0,1). Les avis sont divisés aux États-Unis et au Japon où la note moyenne dépasse tout juste le 0 (respectivement 0,3 et 0,1). Elle est en revanche significativement plus élevée en Espagne et en Turquie (respectivement 1,4 et 2,0). À noter également un effet d'âge lié au cycle de vie. La note moyenne est très proche de la moyenne chez les plus jeunes (moins de 25 ans). Elle atteint son plus haut niveau chez les 25-34 ans, puis redescend ensuite de manière linéaire pour atteindre un niveau négatif chez les plus de 65 ans. De manière

cohérente avec ces résultats, on observe une note moyenne légèrement supérieure à la moyenne chez les actifs et légèrement plus faible chez les retraités.

Les réactions à ce visuel sont également corrélées au type de territoire dans les lesquelles les répondants aspirent à habiter. Ce sont sans surprise les personnes aspirant à vivre aux limites d'une grande ville, dans un cadre proche de la nature, qui donnent en moyenne la note la plus élevée. Les individus aspirant à la vie dans une grande ville sont également particulièrement attirés par cette représentation. De manière générale, la note moyenne reste positive et varie relativement peu pour l'ensemble des personnes aspirant à vivre proche d'une ville. Elle tombe en revanche dans le négatif pour les individus qui aspirent à vivre à la campagne (que ce soit dans un village ou en habitat isolé).

Note moyenne attribuée à l'illustration de la « zone pavillonnaire dense » en fonction de l'endroit dans lequel les répondants aspirent à vivre

Dans une grande ville	0,9
Dans la périphérie d'une grande ville	0,6
Aux limites d'une grande ville, dans un cadre proche de la nature	1,0
Dans une ville moyenne	0,8
Dans une petite ville	0,6
Dans un village proche d'une ville	0,5
Dans un village à la campagne	-0,3
En habitat isolé à la campagne	-0,9

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Image 2 – La ville dense intégrée à la nature



La représentation de la ville futuriste dense intégrée à la nature rencontre légèrement moins de succès que la précédente. **Clivante**, elle divise l'échantillon, bien que les avis positifs (48%) l'emportent encore assez nettement sur les avis négatifs (35%). Sur l'ensemble de l'échantillon, la note moyenne attribuée par les répondants s'établit à 0,3. 14% aimeraient beaucoup y vivre. 34% un peu. 17% sont partagés. 21% n'aimeraient pas vraiment y vivre et 14% pas du tout. Ce clivage se retrouve dans les réactions des personnes interrogées lors de la phase qualitative de l'étude.

« That's **amazing**. It just looks like Central Park. I don't know it's just – it seems like there's a lot to do there. There's a lot to see. It's very – it seems very industrialized. But again, it's going to be that – the population is dense, so you're going to have to deal with lots of people. »

(Josh, 30 ans, USA)

« I love the shapes of the buildings. It looks like something from the near future, and really cool. Then there's **a lot of greenery, it looks like a space that integrates nature** and I really like that about it. »

(Fujita, 20 ans, Japon)

« I don't like it. I think that this is **the insanity of an architect**. It is a mix between modern cities with tall and new buildings and nature with lakes and mountains. In my view, this leads to chaos. In such a big city, there may be a lot of transport and movement, and this water in middle of the city is odd. It's too modern, but I don't see it feasible or possible. »

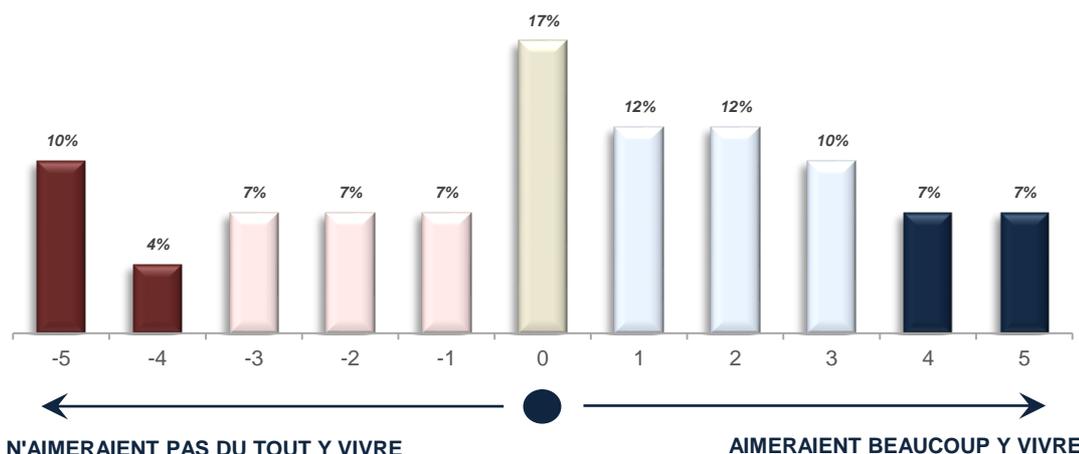
(Pedro, 45 ans, Espagne)

« I see very **vicious buildings** in the nature, **polluting the nature**, a city with vicious buildings disrupting its beauty [...] It is somewhat historical, the sea and nature are nice. The history is nice, but they built huge buildings in the middle of it. I think this disrupts it [...] There is nothing I like about it. A very bad, pessimistic picture. »

(Ünsal, 43 ans, Turquie)

"Voici 6 images représentant différents cadres de vie que l'on peut imaginer pour le futur. Pour chacune d'entre elles, merci d'indiquer sur une échelle allant de -5 à 5 dans quelle mesure vous aimerez y vivre"

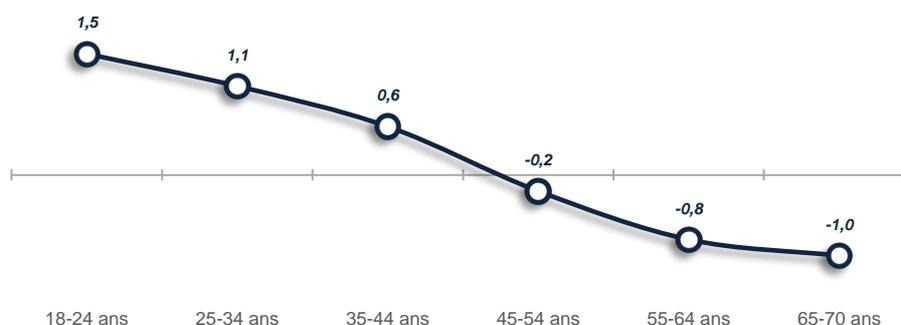
- La ville dense intégrée à la nature



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

A nouveau, la note moyenne est négative en France et en Allemagne. Elle frôle le 0 au Japon et atteint son niveau le plus élevé en Turquie. Les notes sont proches de la moyenne en Espagne et aux États-Unis. Cette image de la ville semble également séduire légèrement plus les hommes que les femmes (bien que les écarts restent modérés ; respectivement 0,4 et 0,1). Elle plait en revanche beaucoup plus aux jeunes qu'à leurs aînés – la corrélation à l'âge étant négative et linéaire (de 1,5 chez les moins de 25 ans à -1,0 chez les plus de 65 ans). On observe également sans grande surprise une corrélation avec le degré d'urbanisation auquel les répondants aspirent. Les individus désirant habiter au sein même d'une grande ville donnent les meilleures notes et sont les plus nombreux à déclarer qu'ils aimeraient vivre dans cet environnement. La note moyenne, bien qu'inférieure, est également positive chez les personnes aspirant à vivre dans une ville moyenne ou aux alentours d'une grande ville. Elle tombe toutefois dans le négatif chez les individus aspirant à vivre dans une petite ville ou à la campagne.

"Voici 6 images représentant différents cadres de vie que l'on peut imaginer pour le futur. Pour chacune d'entre elles, merci d'indiquer sur une échelle allant de -5 à 5 dans quelle mesure vous aimerez y vivre"
- La ville dense intégrée à la nature



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Image 3 – La ville hypermobile



La représentation de la ville « hypermobile », caractérisée par une architecture très dense et des formes de transport à la fois très rapides et manifestement futuristes, est celle qui séduit le moins les personnes que nous avons interrogées. C'est pourtant celle qui se rapproche le plus de la vision habituellement proposée de la ville du futur. Les entretiens réalisés au cours de la phase qualitative de l'étude faisaient déjà état de ce sentiment de malaise face à la vitesse induite par le visuel.

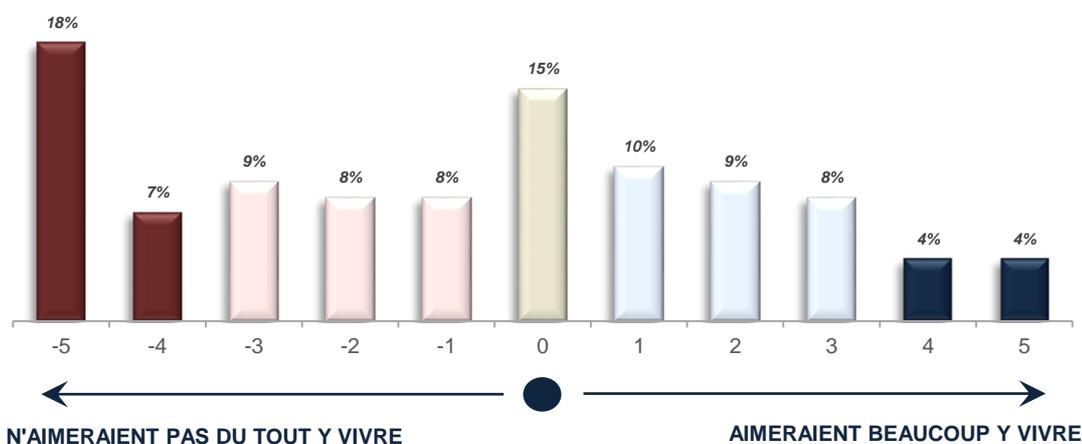
« That just gives me **anxiety**, like it's just such a fast pace, like I don't want that for my family »
(Mykelle, 35 ans, USA)

« That part here seems like the freeways and here there is a lake. This seems the means of transportation, which is all above. They seem to go very fast. It seems to be very bright and without pollution. But it looks like everything is in a rush, like life goes very quick. It seems like **people's feelings have disappeared**. [...] It seems like everything goes very fast and **we are like robots**. This is the feeling I have. [...] I would like something more calm, quiet and relax and not this type of city. **We don't need everything to go so and so fast.** »
(Consuelo, 53 ans, Espagne)

« I don't dislike it but I know it would be **a little saturated**. I know that in cities like this there is a **ton of noise**, a ton of people moving around. I could live there. These cities look like **progress to me**. You see skyscrapers, usually there is more industry and more people living there. I don't know, there are more cars driving around than in a little city like Valladolid. I would end up stressed out for sure. For sure because I'm not accustomed to it. [...] I think I could adapt to it. It looks like an impressive city it looks like something imposing. »
(Jose Carlos, 24 ans, Espagne)

Sur l'ensemble de l'échantillon, la note moyenne attribuée à la ville hypermobile s'établit à -0,8. Seuls 8% aimeraient beaucoup y vivre. 27% un peu. 15% sont partagés. 25% n'aimeraient pas vraiment y vivre et 25% pas du tout. À noter que le mode (note la plus fréquemment donnée par les répondants) est -5 et que si plus d'un répondant sur trois donne une réponse positive, les avis restent dans leur nette majorité nuancés (entre 1 et 3), une part très marginale de l'échantillon se positionnant sur les notes très positives (4 et 5).

"Voici 6 images représentant différents cadres de vie que l'on peut imaginer pour le futur. Pour chacune d'entre elles, merci d'indiquer sur une échelle allant de -5 à 5 dans quelle mesure vous aimerez y vivre"
- La ville hypermobile



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Un effet d'âge très fort et linéaire est à nouveau perceptible dans l'évaluation de cette illustration – les jeunes y étant très nettement plus sensibles que les plus âgés. On observe ici également une dichotomie très nette entre les individus aspirant à vivre au sein d'une grande ville (qui évaluent de manière très positive cette représentation de la ville : 1,7) et le reste de l'échantillon qui est beaucoup plus réservé (-1,4).

Note moyenne attribuée à l'illustration de la « ville hypermobile » en fonction de l'endroit dans lequel les répondants aspirent à vivre

<i>Dans une grande ville</i>	1,7
<i>Dans la périphérie d'une grande ville</i>	-0,1
<i>Aux limites d'une grande ville, dans un cadre proche de la nature</i>	-0,9
<i>Dans une ville moyenne</i>	-0,8
<i>Dans une petite ville</i>	-1,9
<i>Dans un village proche d'une ville</i>	-2,2
<i>Dans un village à la campagne</i>	-2,7
<i>En habitat isolé à la campagne</i>	-2,7

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Image 4 – Le quartier participatif



La représentation du quartier participatif est celle qui est de loin la mieux évaluée par les répondants. Sur l'ensemble de l'échantillon, la note moyenne s'établit à 2,1 – avec 78% d'avis positifs et moins de 11% de réactions négatives. 30% des individus interrogés aimeraient beaucoup y vivre. 49% un peu. 11% sont partagés. 7% n'aimeraient pas vraiment y vivre et 3% pas du tout. Les réactions observées lors de la phase

qualitative de l'étude révèlent une attirance pour cette illustration largement portée par la combinaison d'un cadre de vie très proche de la nature et le dynamisme de la vie sociale propre aux grandes villes (la représentation la plus proche de l'idée de « village dans la ville » que nous relevions plus haut).

« This is my favorite image thus far, because it's people living in a dense... There's a lot of people in one place, but they're surrounded by green and nature and it doesn't feel like a city, but it's so densely populated that it almost is like a city. I like that. »

(Serge, 28 ans, USA)

« That's really nice. I like that people are socializing together, and the balance between the buildings and the greenery. »

(Hisayo, 46 ans, Japon)

« It is like an idyllic place to live in. There is some sort of vegetable garden, houses are flat, there are kids playing... It brings calm and serenity. It seems like here is possible to live and rest. »

(Esther, 29 ans, Espagne)

La majorité des réserves émises à l'égard de cette représentation questionnent la dimension fonctionnelle d'un tel lieu de vie (disponibilité des transports, absence d'infrastructures routières, distance aux différentes formes de commerce...) et plus rarement sa densité et la proximité des habitations entre elles.

« Transportation doesn't strike me to be very effective there. Also these lawns go on and on, so it takes an awful lot of time to get home. Also it depends what kind of shops there are around, and what kind of things they sell. »

(Masaya, 20 ans, Japon)

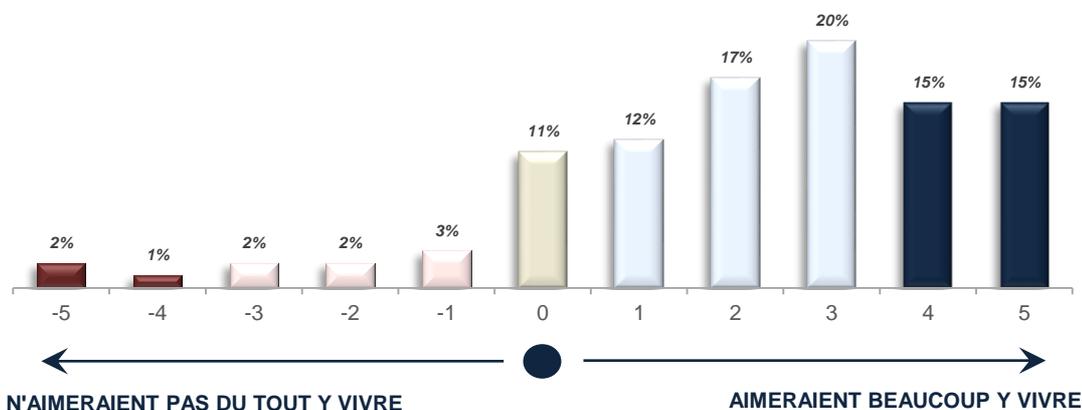
« Looks more like a vacation spot than it does a functioning community. »

(Patrick, 50 ans, USA)

« It looks like there are a lot of people, that's a bit troublesome... »

(Masa, 20 ans, Japon)

"Voici 6 images représentant différents cadres de vie que l'on peut imaginer pour le futur. Pour chacune d'entre elles, merci d'indiquer sur une échelle allant de -5 à 5 dans quelle mesure vous aimez y vivre"
- Le quartier participatif



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Le profil des individus les plus attirés par l'illustration du quartier participatif se rapproche de celui des personnes séduites par la première image (la zone pavillonnaire dense). Ce sont en particulier les individus recherchant un cadre de vie proche de la nature mais aux limites d'une grande ville qui donnent les notes les plus élevées. Celles-ci sont en revanche significativement inférieures chez les personnes aspirant à vivre à la campagne – ce qui semble indiquer que la densité est probablement effectivement un élément négatif pour une partie des répondants. Les individus désignant le contact avec la nature et la richesse de la vie de quartier comme caractéristique essentielle du lieu de vie idéal donnent également des notes significativement supérieures à la moyenne – à l'inverse de ceux aspirant avant tout à la proximité aux zones commerciales ou à la qualité de la desserte par les transports collectifs qui affichent les notes les plus basses.

Image 5 – La maison éco-mobile



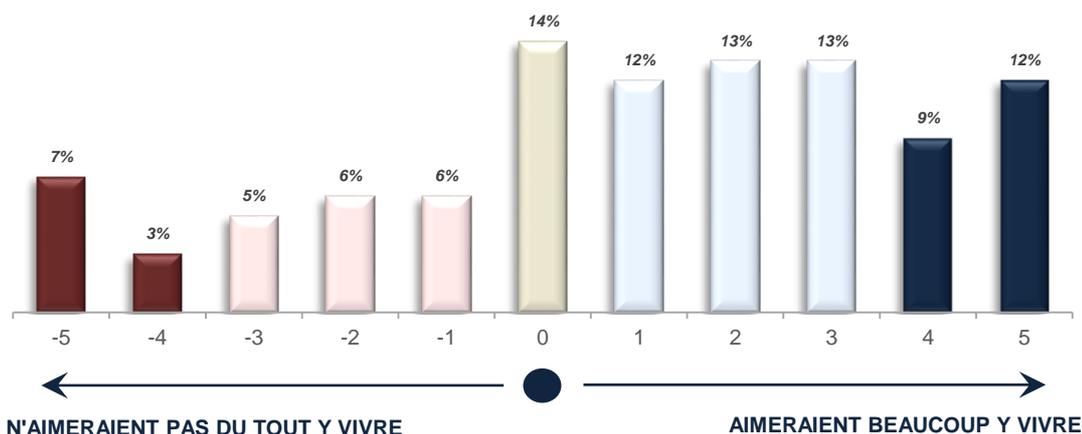
Cette cinquième illustration, montrant une maison mobile équipée de panneaux solaires et installée dans un environnement isolé très proche de la nature, divise à nouveau les répondants. 21% aimeraient beaucoup y vivre. 38% un peu. 14% sont partagés. 17% n'aimeraient pas vraiment y vivre et 10% pas du tout. La note moyenne dans l'ensemble de l'échantillon s'établit à 1,0. Les entretiens réalisés lors de la phase qualitative de l'étude nous avaient permis de constater que la dimension « mobile » de l'habitat était très clivante. Intéressante pour certains, elle était au contraire très répulsive pour d'autres. Les avis positifs louaient ainsi la possibilité de voyager en « emportant sa maison avec soi », le fait de disposer d'un panneau solaire permettant de réduire les dépenses en énergie ainsi que la possibilité de s'installer dans un cadre verdoyant. Les avis négatifs faisaient essentiellement état de l'impression générale d'isolement et d'absence de contact avec le reste de la société que faisait ressortir cette illustration.

« I think that's really interesting. This house gets a lot of direct sunlight so you don't have to pay money for electricity, you could live your life without paying electricity bills, also it has wheels so it can move around, life on wheels while moving around could be really interesting. I like the shape of the house too. »
(Masaya, 20 ans, Japon)

« Personally, I wouldn't like to live here because I would miss more leisure options. For example, theatre, cinema and city activity are lacking in this picture. Although it is stressful, I prefer the town movement. »
(Esther, 29 ans, Espagne)

« The bad thing is that it doesn't look like you come in contact with people very much. Talk about the house next door, you'd have to go over the hill. »
(Takeshita, 28 ans, Japon)

"Voici 6 images représentant différents cadres de vie que l'on peut imaginer pour le futur. Pour chacune d'entre elles, merci d'indiquer sur une échelle allant de -5 à 5 dans quelle mesure vous aimerez y vivre"
- La maison éco-mobile



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Un effet d'âge est perceptible dans l'évaluation de la maison éco-mobile. C'est entre 25 et 34 ans que la note moyenne atteint son plus haut niveau (1,4). Elle diminue ensuite de manière linéaire avec l'âge (jusqu'à -0,2 chez les plus de 65 ans). On observe également à nouveau une corrélation avec le type de

territoire dans lequel aimeraient vivre les répondants – mais cette fois dans le sens opposé à celui relevé précédemment. Ce sont les individus qui aspirent à vivre à la campagne qui donnent les notes les plus élevées (jusqu'à 2,4 chez ceux désignant l'habitat isolé à la campagne comme le lieu de vie idéal contre 0,6 chez ceux aspirant à vivre dans une grande ville). Cette corrélation indique qu'au-delà du caractère mobile de l'habitat, l'environnement général dans lequel il se situe a largement contribué à l'évaluation qu'en ont faite les répondants.

Image 6 – La ville « agricole »



L'illustration montrant un tissu urbain dense et des zones agricoles intégrées à la ville est également très clivante. Sur l'ensemble de l'échantillon, la note moyenne s'établit à 0,1. 11% aimeraient beaucoup vivre dans un tel cadre de vie. 33% un peu. 17% sont partagés. 23% n'aimeraient pas vraiment y vivre et 13% pas du tout.

*« It is horrible. It's a **mix of everything without sense**. If you go to Aviles you will see that. Aviles is an industrial city in Asturias where there is a mix of old houses from mines – which would be the white buildings in this picture – and new buildings with glasses. It's a mix of modernity and old style. That is why I have thought about Aviles when I first saw the picture. »*

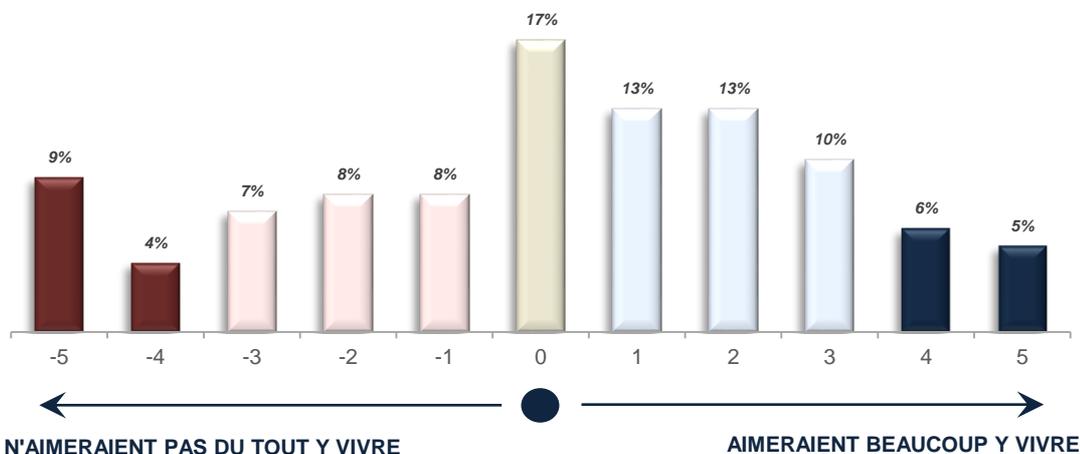
(Pedro, 45 ans, Espagne)

*« I find this **combination really great**. Clearly there are apartment blocks and not far away the green spaces are being used to grow vegetables. Whether there will really still be windmills generating energy in the future is naturally open to debate but the concept looks really quite interesting. With home-generated electricity, water pumps and food. Like I say, it's not such a small city either. The combination is nice. »*

(Karla, 25-34 ans, Allemagne)

"Voici 6 images représentant différents cadres de vie que l'on peut imaginer pour le futur. Pour chacune d'entre elles, merci d'indiquer sur une échelle allant de -5 à 5 dans quelle mesure vous aimez y vivre"

- La ville agricole



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

On observe une nouvelle fois une corrélation au degré d'urbanisation auquel les répondants aspirent. Ce sont les individus aspirant à vivre dans une grande ville qui évaluent le plus positivement cette illustration alors que la densité des habitations représentées a manifestement conduit les personnes aspirant à vivre à la campagne à donner des notes significativement inférieures.

Classement

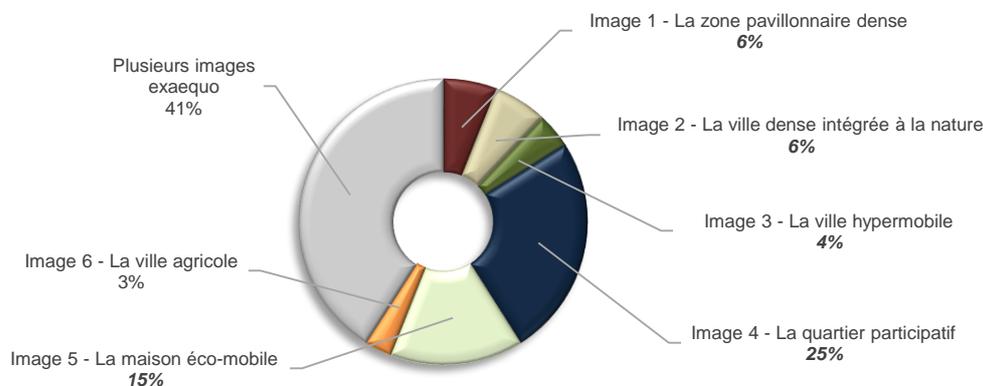
L'image du quartier participatif est celle qui fait le plus fréquemment l'objet de la meilleure évaluation (dans 25% des cas). La maison mobile arrive est préférée par 15% des individus interrogés. La zone pavillonnaire dense et la ville intégrée à la nature sont toutes deux privilégiées par 6% des répondants. La ville hypermobile et la ville agricole arrivent en dernière position avec à chaque fois moins de 5% des répondants qui leur donnent la meilleure note.

A noter par ailleurs que, dans 41% des cas, au moins deux images arrivent en première position⁴. Parmi ces 41%, 31% hésitent entre le quatrième idéal-type, celui du quartier participatif, et un autre.

⁴ Les données ayant fait l'objet d'un contrôle de cohérence lors de la réalisation de l'enquête, ces résultats sont nettoyés de tout répondant ayant donné systématiquement la même évaluation à l'ensemble des images proposées.

Classement des idéaux-type

- % de l'échantillon ayant donné la meilleure évaluation par image



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les données centrées réduites

Afin de corriger les données des variations culturelles et individuelles pouvant influencer notamment sur la manière dont sont attribuées les notes, nous avons procédé au centrage et à la réduction des notes attribuées à chacun des idéaux-types⁵. Les résultats obtenus confirment une évaluation particulièrement positive du visuel représentant le quartier participatif. La maison éco-mobile et la zone pavillonnaire dense affichent également des évaluations en moyenne plus positives que le reste des visuels proposés.

Moyennes centrées réduites des notes attribuées aux différents idéaux-types proposés

Image 1 – La zone pavillonnaire dense	0,04
Image 2 – La ville dense intégrée à la nature	-0,14
Image 3 – La ville hypermobile	-0,60
Image 4 – Le quartier participatif	0,86
Image 5 – La maison éco-mobile	0,17
Image 6 – La ville agricole	-0,23

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

⁵ Statistiquement, centrer et réduire une variable revient à retrancher à chaque donnée la moyenne attribuée sur l'ensemble des images proposées et à diviser toutes ses valeurs par son écart type. Cette opération permet ainsi d'obtenir d'une part des données indépendantes de l'échelle choisie et d'autre part de placer la moyenne donnée par chacun des répondants au point 0 de l'axe des abscisses. Ainsi, un niveau négatif revient à une évaluation non pas négative en soi, mais plus mauvaise que l'évaluation moyenne faite par le répondant. A l'inverse un niveau positif revient à une évaluation au-dessus de l'évaluation moyenne faite par le répondant.

■ Les aspirations relatives au temps

■ L'accélération du temps

Les entretiens réalisés lors de la phase qualitative de l'étude font ressortir un fort désir de ralentissement – perceptible dans l'ensemble des pays étudiés. Confortant la thèse d'Hartmut Rosa sur l'accélération du temps dans les sociétés contemporaines⁶, les discours tenus par les personnes interrogées font état d'un rythme de vie « trop violent », générateur d'un stress qui rendrait les individus « intransigeants et égoïstes », et serait à l'origine d'une dégradation des relations sociales – rythme de vie oppressant dont on ne pourrait s'extraire sans se marginaliser du reste de la société.

« *I think we are all **in too much of a hurry** and we don't really care about the problems of our friends or families* »
(Amparo, 65 ans, Espagne)

« *In such a big city, **with the current fast pace of life, people are very intransigent and selfish**. We are living in this world... »*
(Ana, 43 ans, Espagne)

« *On vit dans un monde où **il faut aller à 200km/h et à force on est entraînés dans le mouvement** et on est obligés de suivre même si ça ne nous plait pas. »*
(Josselin, 24 ans, France)

« *Back in the 1800s, 1900s where the kids just played on the farm and were able to do their chores then, it was a little more open. [...] **My ideal pace would be pretty slow**. [...] I enjoy my children and I like them going out to do their own education or go to school, but I'd like to just be in my home more to cook and teach my children here the different things that they – I would like to be the one teaching them piano if I could »*
(Mykelle, 35 ans, USA)

Les résultats de la phase quantitative de l'étude confirment le caractère largement diffusé de ce sentiment d'un rythme de vie en tension (et en creux une aspiration forte à ralentir). Afin d'appréhender la manière dont les individus évaluent le rythme de vie dans la société contemporaine, nous avons invité les répondants à définir une note sur une échelle de -5 à 5. Le 0 représente ici la note pivot. Il décrit un rythme de vie idéal, ni trop lent, ni trop rapide. Un niveau négatif désigne un rythme de vie jugé trop lent. A l'inverse, plus la note est élevée, plus le rythme de vie est jugé rapide (jusqu'à +5 qui désigne un mode de vie « beaucoup trop rapide »).

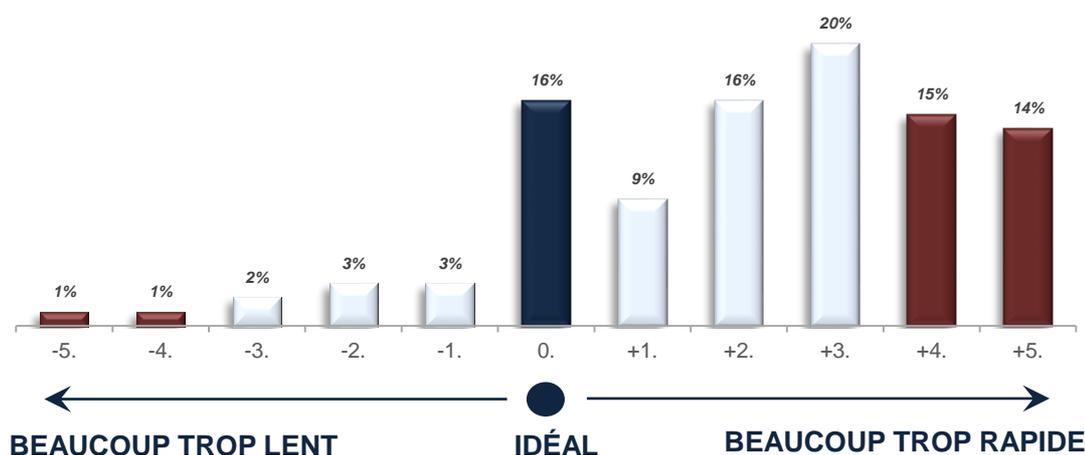
16% des individus interrogés, en se positionnant sur le 0, décrivent un rythme de vie idéal, ni trop lent, ni trop rapide. Seuls 10% choisissent une note négative, désignant un mode de vie trop lent. Les 74% restants jugent le rythme de vie dans la société contemporaine trop rapide. Sur l'ensemble de l'échantillon, la note moyenne s'établit à 2,1.

⁶ H. Rosa, *Accélération. Une critique sociale du temps*, La découverte, 2005

Les personnes interrogées ont été réparties en 5 groupes selon leur évaluation du rythme de vie :

- Les individus qui jugent le rythme de vie **beaucoup trop lent** (note comprise entre -5 et -4 ; 2% de l'échantillon)
- Les individus qui jugent le rythme de vie un **peu trop lent** (note comprise entre -3 et -1 ; 8% de l'échantillon)
- Les individus qui considèrent que le rythme de vie est **idéal** (note égale à 0 ; 16% de l'échantillon)
- Les individus qui jugent que le rythme de vie est un **peu trop rapide** (note comprise entre 1 et 3 ; 45% de l'échantillon)
- Les individus qui jugent que le rythme de vie est **beaucoup trop rapide** (note comprise entre 4 et 5 ; 29% de l'échantillon)

"Sur une échelle de -5 à +5, comment évalueriez-vous le rythme de vie dans la société actuelle ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Parmi les pays étudiés, c'est dans les pays occidentaux le rythme de vie est ressenti le plus souvent comme étant trop rapide (particulièrement en Espagne). La note moyenne est significativement plus faible au Japon et en Turquie – pour des raisons toutefois distinctes. 32% des Japonais décrivent le rythme de vie dans la société comme étant idéal. Seuls 52% d'entre eux le jugent trop rapide (contre 79% en moyenne dans l'échantillon). La proximité de la note moyenne du Japon au niveau idéal s'expliquerait ainsi par une tension plus faible vis-à-vis du rythme lié aux modes de vie contemporains. En revanche, seuls 16% des Turcs évoquent un rythme de vie idéal (soit un pourcentage très proche de la moyenne dans l'ensemble de l'échantillon). La part des individus désignant un rythme de vie trop lent (16%) est en revanche plus de deux fois supérieure que dans l'ensemble de l'échantillon. Le niveau plus faible de la note moyenne donnée par les Turcs s'explique donc moins par une satisfaction plus forte à l'égard du rythme de vie que par un tiraillement plus fort entre la perception d'un mode de vie trop rapide pour les uns et trop lent pour d'autres.

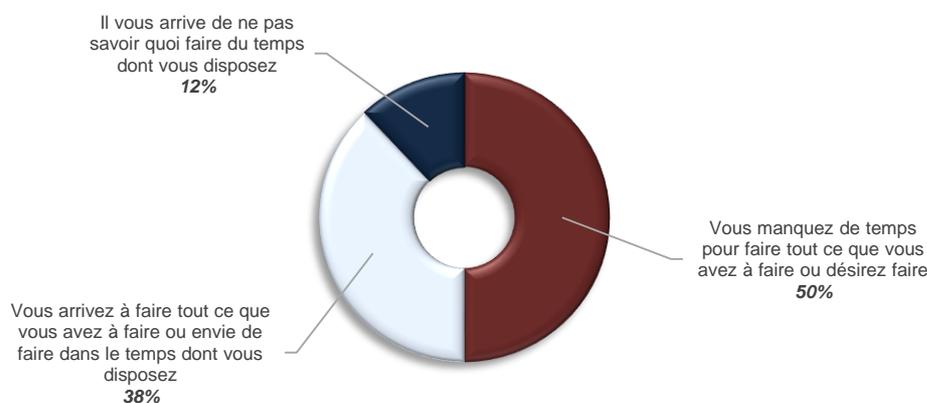
"Sur une échelle de -5 à +5, comment évalueriez-vous le rythme de vie dans la société actuelle ?"

	France	Espagne	Allemagne	Etats-Unis	Japon	Turquie
Note moyenne	2,3	2,6	2,4	2,5	0,9	1,6
Rythme de vie beaucoup trop lent	1%	2%	1%	2%	2%	5%
Rythme de vie un peu trop lent	5%	6%	5%	5%	14%	11%
Rythme de vie idéal	14%	8%	15%	12%	32%	16%
Rythme de vie un peu trop rapide	50%	44%	47%	45%	43%	44%
Rythme de vie beaucoup trop rapide	30%	40%	32%	36%	9%	24%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Cette tension liée au rythme de vie perçu comme trop rapide est décrite par les répondants comme un obstacle à l'aboutissement de leurs aspirations. 50% des personnes interrogées déclarent ainsi manquer de temps pour faire tout ce qu'ils désireraient faire. 38% arrivent tout juste à faire ce qu'ils souhaiteraient dans le temps dont elles disposent. Seuls 12% affirment disposer réellement de temps « morts » qu'ils ne savent pas comment remplir.

"Quelle est l'affirmation qui correspond le mieux à ce que vous pensez ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les femmes sont très légèrement plus nombreuses que les hommes à déclarer manquer de temps (respectivement 52% contre 48%) – un écart que l'on retrouve dans l'ensemble des pays étudiés à l'exception du Japon où les proportions s'équilibrent. Sans surprise, le pourcentage d'individus déclarant manquer de temps diminue nettement après 55 ans (42% chez les 55-64 ans ; 31% au-delà). Il s'élève à 57% chez les actifs occupés (61% chez ceux dont le trajet pour se rendre au travail excède 35 minutes).

La France et l'Espagne sont les pays dans lesquels on observe le pourcentage le plus élevé d'individus qui déclarent manquer de temps (respectivement 61%, et 57%). Le Japon, l'Allemagne et les États-Unis affichent des niveaux inférieurs mais proches (respectivement 52%, 50% et 43%). La Turquie, avec (seulement ?) 38% des répondants affirmant manquer de temps et 22% déclarant ne pas toujours savoir quoi faire du temps dont ils disposent, fait figure d'exception par rapport au reste de l'échantillon.

Bien que l'on observe à une échelle individuelle une corrélation logique entre l'évaluation du rythme de vie actuel et le rapport au temps⁷, il est intéressant de noter que ce ne sont pas toujours les habitants des pays qui évaluent le plus sévèrement le rythme de vie qui sont les plus nombreux à déclarer manquer de temps. Si la corrélation est cohérente pour le cas de la Turquie (qui combine une part significativement inférieure d'individus jugeant le rythme de vie trop rapide et une proportion relativement faible de personnes déclarant manquer de temps), elle l'est beaucoup moins dans le cas du Japon (pays pour lequel la note d'évaluation du rythme de vie est la plus basse, mais où on trouve un pourcentage supérieur à la moyenne d'individus déclarant manquer de temps). On observe ici probablement une spécificité culturelle des Japonais, plus prompts à décorrélérer l'évaluation d'un idéal collectif dynamique à leur propre aspiration individuelle (un élément qui était déjà marquant dans la phase qualitative de l'étude).

"Quelle est l'affirmation qui correspond le mieux à ce que vous pensez ?"

	France	Espagne	Allemagne	États-Unis	Japon	Turquie
<i>Vous manquez de temps pour faire tout ce que vous avez à faire ou désirez faire</i>	61%	57%	50%	43%	52%	38%
<i>Vous arrivez à faire tout ce que vous avez à faire ou envie de faire dans le temps dont vous disposez</i>	30%	34%	42%	45%	35%	40%
<i>Il vous arrive de ne pas savoir quoi faire du temps dont vous disposez</i>	9%	9%	8%	12%	13%	22%
<i>Total</i>	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

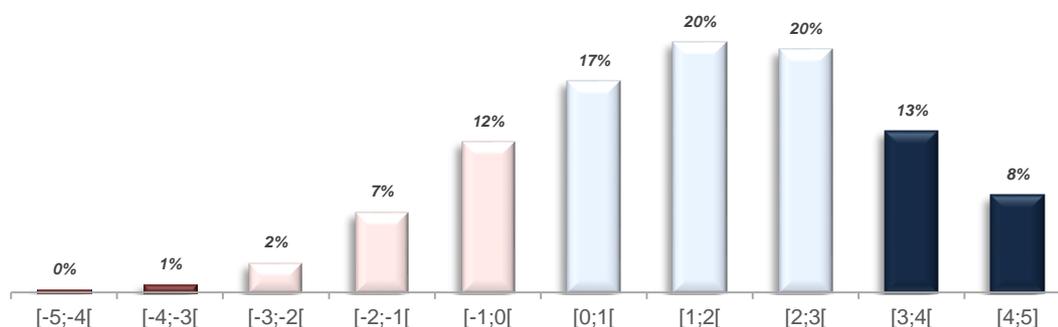
L'indicateur d'intensité de l'aspiration au ralentissement du rythme de vie

A partir des questions mentionnant le désir de ralentissement⁸, nous calculons pour chacun des répondants un *indicateur d'intensité de l'aspiration au ralentissement du rythme de vie* s'étendant sur une échelle de -5 à 5. Plus cet indicateur est élevé, plus il désigne une aspiration forte au ralentissement. Sur l'ensemble de l'échantillon, cet indicateur s'établit à 1,4.

⁷ La note d'évaluation du rythme de vie actuelle s'établit en moyenne à 2,4 chez les individus déclarant manquer de temps contre 1,6 chez ceux affirmant qu'il leur arrive de ne pas savoir quoi faire du temps dont ils disposent.

⁸ Dans le questionnaire, question 6 abordant la perception du rythme de vie actuel, questions 7 et 8 modalité 9, mesurant l'aspiration à « ralentir son rythme de vie en général ». Détail du mode de calcul de l'indicateur en annexes.

Indicateur d'intensité de l'aspiration au ralentissement du rythme de vie
Moyenne : 1,4



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

L'intensité de l'aspiration au ralentissement varie peu selon les différentes catégories de la population étudiée. C'est au milieu du cycle de vie (entre 35 et 55 ans) qu'elle est la plus forte. Elle est également très légèrement plus élevée chez les femmes que chez les hommes. Nous n'observons en revanche pas une corrélation significative au lieu dans lequel les répondants souhaiteraient habiter. Contrairement à ce que l'on pourrait penser intuitivement, il n'y a pas une opposition franche entre une partie de la population qui souhaiterait partir habiter à la campagne pour ralentir et une autre qui souhaiterait habiter en ville et conserver (ou développer) un mode de vie plus actif. Au contraire, l'aspiration au ralentissement est tout aussi répandue chez les « aspirants urbains » que chez les individus qui désignent la campagne comme lieu de vie idéal.

■ Ralentissement et désir de coprésence, étroitement liés dans les aspirations des individus

Interrogés sur la manière dont ils souhaiteraient réorganiser leur rythme de vie dans l'hypothèse d'une levée de l'ensemble des contraintes propres à la vie contemporaine, les individus interrogés font avant tout ressortir leur **aspiration à passer plus de temps avec leurs proches**. Un résultat qui conforte l'analyse faite au cours de la phase qualitative d'une difficulté à concilier vie privée et vie professionnelle – fréquemment décrite comme étant trop prenante et laissant trop peu de place aux relations avec l'entourage proche.

*« Working and family life are very connected and if you want to organize one side, you also have to look at the other side. You have to work in order to live and if you have family, you have to devote your time to your family as well. Therefore, **there is no such thing as conciliation between working and family life**. This is a lie. They sell us that they are enforcing many measures to improve family and working life but companies don't implement them and thus, they are useless. I would make this conciliation real, with flexible working times that would enable people to work and comply with their family responsibilities. »*

(Ana, 43 ans, Espagne)

48% des individus interrogés décrivent ainsi le fait de pouvoir passer plus de temps avec leurs proches comme un élément « très important » dans la manière dont ils réorganiseraient leur rythme de vie s'ils

en avaient la possibilité. 27% des répondants classent même le temps passé avec leurs proches en tête des 9 items proposés relatifs au réaménagement du rythme de vie.

Le temps pour soi-même et l'autonomie dans la gestion du temps (le fait de disposer de marges de manœuvre dans la manière dont on gère son temps) arrivent en deuxième et troisième position (avec respectivement 16% et 13% des personnes interrogées qui les sélectionnent en priorité dans la manière dont ils réorganiseraient leur rythme de vie).

Que ce soit à travers l'évaluation individuelle des différentes propositions sur une échelle mesurant le degré d'importance, ou à travers la hiérarchisation de ces différentes propositions, ces trois éléments (le temps avec les proches, le temps pour soi, et l'autonomie dans la gestion du temps) occupent les trois premières positions, dans cet ordre, le temps passé avec les proches bénéficiant d'une bonne longueur d'avance.

Avec 75% des répondants le décrivant comme un élément « important » (dont 24% « très important »), et 11% qui le classent en première position lorsqu'ils évoquent la manière dont ils réorganiseraient leur rythme de vie, **le ralentissement général** arrive en quatrième place des aspirations relatives au rythme de vie.

Plus bas dans la hiérarchie des différents éléments proposés, **l'accroissement du temps consacré aux loisirs, aux vacances, du temps affecté à aider les autres, ainsi que la réduction du temps dans les transports** sont chacun décrits comme une priorité par moins de 10% des personnes interrogées avec un degré d'importance similaire. À noter tout de même que la réduction du temps de transport est un élément plus clivant – considéré comme « peu », voire « pas du tout » important par près d'un répondant sur trois. La corrélation positive au temps de trajet des actifs pour se rendre sur leur lieu d'activité principal permet d'expliquer cet écart plus marqué entre une aspiration forte à réduire le temps passé à se déplacer et une relative satisfaction à l'égard du temps de déplacement qui invite à reléguer ce point à un second plan.

"Si vous deveniez totalement libre de réorganiser comme il vous plaît votre rythme de vie, quelle importance accorderiez-vous au fait de pouvoir, au regard de votre rythme de vie actuel... ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les actifs qui jugent ainsi « très importante » la réduction du temps passé à se déplacer affichent en moyenne un temps de trajet (aller simple) qui est plus de deux fois supérieur (36 minutes) à ceux qui n'y accordent aucune importance (16 minutes). Comme on peut l'observer dans le tableau ci-dessous, la corrélation entre l'importance accordée à la réduction du temps de transport et le temps de trajet effectif des répondants est positive et linéaire. Le passage entre une évaluation « peu importante » et « assez importante » se situe en moyenne à partir d'un trajet excédant environ 25 minutes.

Temps de trajet moyen des actifs (en minutes) pour se rendre sur leur lieu d'activité principale en fonction de leur évaluation de l'importance de la réduction du temps passé dans les transports

Individus considérant que passer moins de temps dans les transports est « très important »	36
Individus considérant que passer moins de temps dans les transports est « assez important »	29
Individus considérant que passer moins de temps dans les transports est « peu important »	22
Individus considérant que passer moins de temps dans les transports n'est « pas du tout important »	16

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

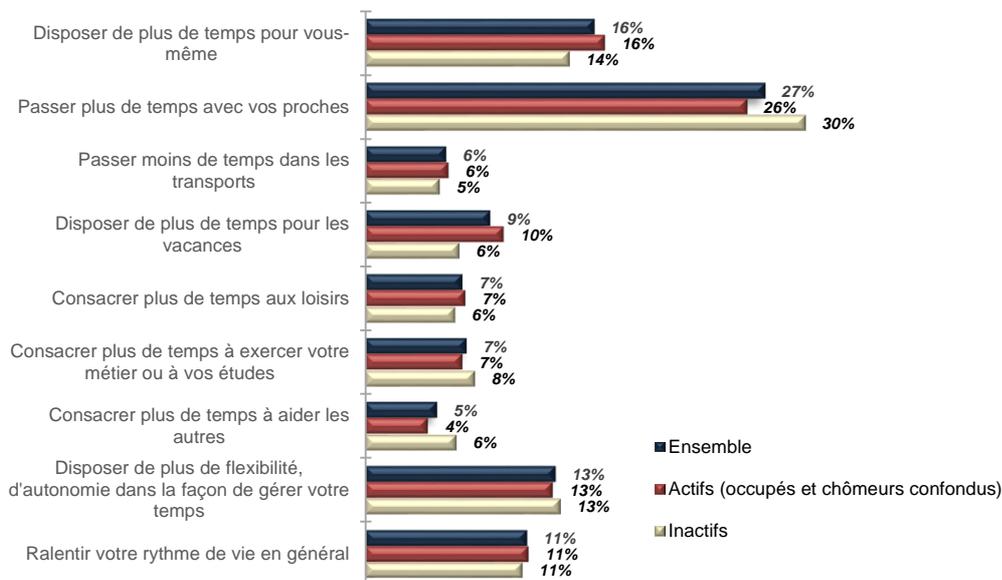
Le fait de consacrer plus de temps à exercer son métier ou ses études est la proposition relative à la réorganisation du rythme de vie qui arrive en dernière position parmi les neuf proposées – jugée comme peu voire pas du tout importante par près de 40% des personnes interrogées. Ce résultat est un nouvel

indice de l'espoir de travailler moins que nous relevions de manière pratiquement systématique lors des entretiens réalisés lors de la phase qualitative de l'étude – un point que nous retrouverons plus loin lorsque nous aborderons plus frontalement les aspirations relatives au travail.

Nous n'observons par ailleurs pas de variations significatives entre actifs et inactifs sur la manière dont les individus imaginent réorganiser leur rythme de vie.

"Toujours dans l'hypothèse ou vous seriez totalement libre de réorganiser comme il vous plaît votre rythme de vie, que choisiriez-vous de changer en priorité ?"

- Réponse sélectionnée "en premier"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

La conciliation vie professionnelle - vie privée : le "travail à la carte"

Interrogés plus spécifiquement sur la meilleure manière de concilier la vie professionnelle et la vie privée, les répondants évoquent cette fois en premier lieu leur aspiration à **une organisation plus « flexible » leur permettant de gérer plus librement leur temps de travail hebdomadaire ou mensuel.**

Cette aspiration à une autonomie plus forte dans la gestion des temps liés au travail est longuement décrite par les personnes interrogées lors de la phase qualitative de l'étude. Cette autonomie est désignée comme une manière de réconcilier la sphère privée et la sphère professionnelle, mais également comme un moyen d'optimiser ses temps de travail, ou encore d'adapter le rythme de travail à son propre rythme biologique. Elle est également largement associée à une aspiration à la réduction du temps de travail, d'une part à travers la récupération des temps travaillés durant les périodes de suractivité, d'autre part à travers l'espoir de supprimer les temps inutiles.

« Des jours on vient au travail juste pour occuper le terrain. C'est inutile, autant ne pas venir »

(Jérôme, 32 ans, France)

« I think employers should send **far more positive signs to families**. I think much more could be done here. Just something **like teleworking and flexible working hours**, self-managed flexitime is also an option. Saying, if someone is good, what I care about is him doing his work, regardless of what his working hours are. »

(Carolin, 36 ans, Allemagne)

[A propos de la manière de faire évoluer le travail vers une situation idéale] « *Genuinely flexible working hours, overtime that is logged so that you get time off in lieu. I don't have a problem with working 10 or 12 hours on an experiment. That's occasionally necessary, but in return I'd want to get, for example, Friday off so that I could go away for a long weekend.* »

(Karla, entre 25 et 34 ans, Allemagne)

« When someone is happy in their work, when they have flexibility and a problem arises, a sick family member, or whatever, when they work, **they work harder and they know that at some point they have done them a favor and they have to reciprocate**. When someone has a serious problem and at work they don't help you at all, no flexibility, no permission to leave... what happens is that you burn out because you are very tense and **there's a fight between your emotional life and professional life and it means that you end up not doing either thing well, neither your family obligations nor you work obligations.** »

(Ana, 57 ans, Espagne)

93% des 12 000 personnes interrogées à travers le monde lors de notre enquête affirment aspirer à un mode d'organisation plus flexible qui leur permettrait de **gérer librement leur temps de travail hebdomadaire ou mensuel** – dont 58% « beaucoup » et 38% qui sélectionnent cette option comme la meilleure des 6 options proposées.

Dans le même état d'esprit, 89% des répondants déclarent qu'ils aimeraient **pouvoir choisir leurs jours de repos hebdomadaires** (dont 50% « beaucoup ») et 78% souhaiteraient **avoir la possibilité de s'arrêter de travailler sur des temps longs** (dont 35% « beaucoup »).

Ces trois options décrivant une organisation plus souple du monde professionnel (organisation libre du temps de travail hebdomadaire ou mensuel, choix des jours de repos hebdomadaires ou possibilité d'arrêter de travailler sur des temps longs) sont celles qui sont les plus fréquemment évoquées par les individus interrogés (parmi les six options proposées) comme étant susceptibles de répondre à leurs aspirations afin de concilier vie professionnelle et vie privée. Elles sont chacune désignées comme souhaitables par plus de trois répondants sur quatre.

"Si vous deveniez totalement libre de choisir la manière d'organiser votre vie professionnelle par rapport à vie privée, dans quelle mesure aimeriez-vous... ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Afin de relier les aspirations en matière de réaménagement du temps lié au travail et les sacrifices auxquels les individus seraient disposés à consentir, nous avons également invité les répondants à se positionner sur trois autres propositions impliquant un arbitrage spécifique : travailler moins quitte à toucher un salaire inférieur, travailler plus intensément pour partir à la retraite plus tôt, ou inversement repousser l'âge de la retraite afin de pouvoir travailler moins intensément (mais sur une durée plus étendue).

Ces trois propositions qui, par définition, impliquent un arbitrage (et donc un sacrifice), sont logiquement moins souvent évoquées comme des alternatives souhaitables par les répondants que les propositions précédentes. On observe toutefois à chaque fois une part significative des répondants y adhérant. 33% déclarent ainsi qu'ils aimeraient « beaucoup » être en mesure de travailler plus intensément pour avancer l'âge de la retraite. 22% sont particulièrement intéressés par l'idée de répartir le travail sur une durée plus longue afin de pouvoir réduire leur temps de travail. 18% (soit près d'une personne sur cinq dans l'échantillon), aimeraient « beaucoup » avoir la possibilité de sacrifier une partie de leurs revenus afin de travailler moins (une aspiration à la démocratisation des temps partiels, voire à la réduction générale du temps de travail dans la société, présente chez plus de 60% des individus interrogés lorsque l'on cumule les individus « un peu » et « beaucoup » intéressés par cette idée).

"Toujours si vous deveniez totalement libre de choisir la manière d'organiser votre vie professionnelle par rapport à votre vie privée, que choisiriez vous en priorité ?"

- Réponse sélectionnée "en premier"

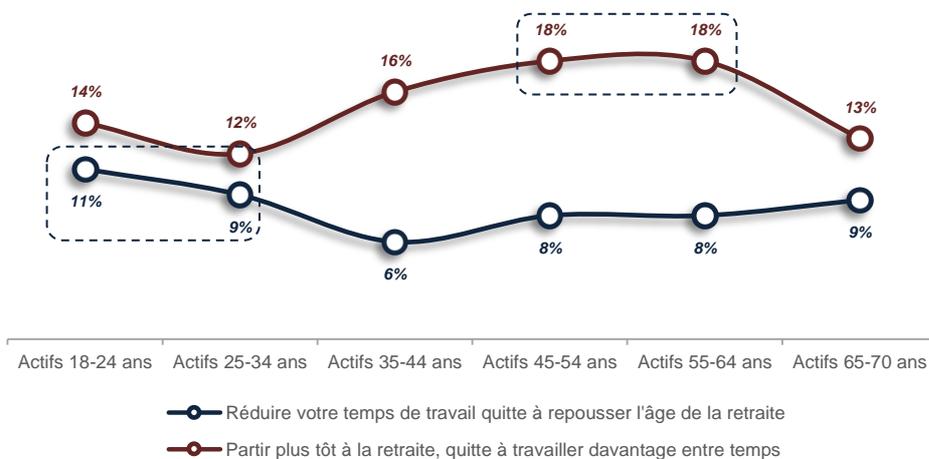


Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

À noter un léger effet d'âge quant aux préférences relatives à l'agencement vie professionnelle – vie privée. Alors que l'aspiration à accroître le rythme de travail pour avancer l'âge de la retraite est plus répandue chez les actifs de plus de 45 ans, les plus jeunes (moins de 35 ans) sont les plus nombreux à aspirer au ralentissement de leur rythme de travail quitte à repousser l'âge de la retraite – ce qui est aussi le cas de l'aspiration à travailler moins quitte à toucher un salaire inférieur. Cet effet d'âge est particulièrement perceptible dans les pays occidentaux de l'échantillon. S'il est tentant d'imputer ces résultats à un effet de génération, la distance (ou à l'inverse la proximité) à l'âge de la retraite est également un facteur d'explication qu'il convient de ne pas sous-estimer.

"Toujours si vous deveniez totalement libre de choisir la manière d'organiser votre vie professionnelle par rapport à votre vie privée, que choisiriez-vous en priorité ?"

- Réponse sélectionnée "en premier"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

À nouveau, on observe une **relative homogénéité dans la hiérarchie des aspirations selon les différents pays étudiés**. On retrouve toutefois un intérêt globalement plus faible au Japon pour l'ensemble des aspirations à remanier l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée. On y observe également un intérêt très nettement inférieur pour l'avancée de l'âge de la retraite en contrepartie de l'intensification du rythme de travail – proposition qui arrive en toute dernière position et n'est évoquée comme une aspiration forte que par 9% des Japonais.

"Si vous deveniez totalement libre de choisir la manière d'organiser votre vie professionnelle par rapport à vie privée, dans quelle mesure aimeriez-vous... ?"

- % de réponses « beaucoup »

	France	Espagne	Allemagne	États-Unis	Japon	Turquie
<i>Pouvoir organiser librement votre temps de travail hebdomadaire ou mensuel</i>	59%	74%	56%	51%	36%	71%
<i>Pouvoir choisir vos jours de repos hebdomadaires</i>	48%	62%	44%	50%	39%	59%
<i>Pouvoir décider de vous arrêter de travailler sur des temps longs (de 6 mois à plusieurs années)</i>	30%	48%	29%	35%	31%	36%
<i>Partir plus tôt à la retraite, quitte à travailler davantage entre temps</i>	34%	45%	32%	34%	9%	47%
<i>Réduire votre temps de travail, quitte à repousser l'âge de la retraite</i>	13%	30%	16%	22%	22%	31%
<i>Travailler moins, quitte à toucher un salaire inférieur</i>	14%	26%	17%	21%	13%	19%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

"Toujours si vous deveniez totalement libre de choisir la manière d'organiser votre vie professionnelle par rapport à votre vie privée, que choisiriez-vous en priorité ?"

- Réponse sélectionnée « en premier »

	France	Espagne	Allemagne	États-Unis	Japon	Turquie
<i>Pouvoir organiser librement votre temps de travail hebdomadaire ou mensuel</i>	42%	42%	42%	32%	30%	39%
<i>Pouvoir choisir vos jours de repos hebdomadaires</i>	17%	14%	17%	23%	24%	17%
<i>Pouvoir décider de vous arrêter de travailler sur des temps longs (de 6 mois à plusieurs années)</i>	11%	14%	9%	14%	23%	9%
<i>Partir plus tôt à la retraite, quitte à travailler davantage entre temps</i>	19%	15%	17%	17%	3%	21%
<i>Réduire votre temps de travail quitte à repousser l'âge de la retraite</i>	5%	8%	7%	7%	12%	9%
<i>Travailler moins, quitte à toucher un salaire inférieur</i>	6%	7%	8%	7%	8%	5%

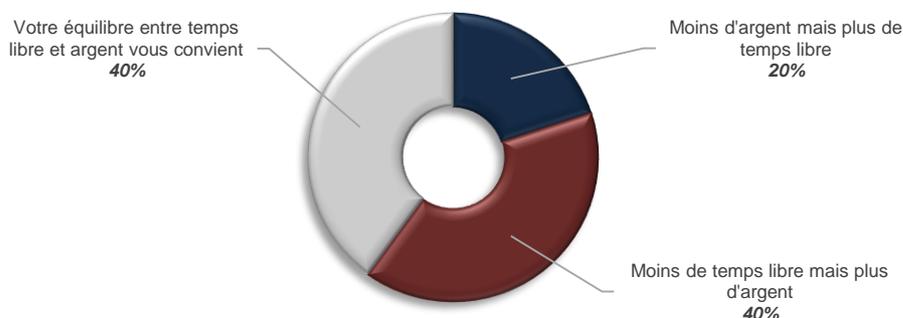
Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

■ Une aspiration à sacrifier une partie de ses revenus en faveur de plus de temps libre particulièrement perceptible auprès des nouvelles générations

Interrogés plus spécifiquement sur leur préférence s'ils pouvaient choisir entre plus d'argent ou plus de temps libre, seulement 20% des répondants expriment explicitement leur inclination en faveur de plus de temps libre. 40% font le choix inverse (plus d'argent, moins de temps libre). Les 40% restants conserveraient leur équilibre actuel.

Malgré une aspiration forte au ralentissement et à la réduction de la place du travail dans les modes de vie, **l'arbitrage entre revenus et temps libre se fait encore deux fois plus souvent en faveur des revenus.**

"Si vous aviez le choix entre plus d'argent ou plus de temps libre, vous choisiriez... ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Deux variables influent très significativement sur les préférences entre argent et temps libre : l'âge et (plus étonnant) l'engagement à l'égard des questions environnementales. Malgré des revenus en moyenne moins élevés, ce sont plutôt les jeunes qui optent pour plus de temps libre (environ 25%, alors que cette part diminue de manière linéaire à partir de 45 ans jusqu'à atteindre 10% chez les plus de 65 ans). Cette variation n'est pas liée à une diminution de l'activité salariée chez les plus âgés, le même phénomène étant observé sur un sous-échantillon composé des seuls actifs occupés. Les individus convaincus de la gravité de la situation sur le plan environnemental et très impliqués dans les questions écologiques sont également les plus nombreux à préférer plus de temps libre quitte à voir leurs revenus diminuer.

"Si vous aviez le choix entre plus d'argent ou plus de temps libre, vous choisiriez... ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

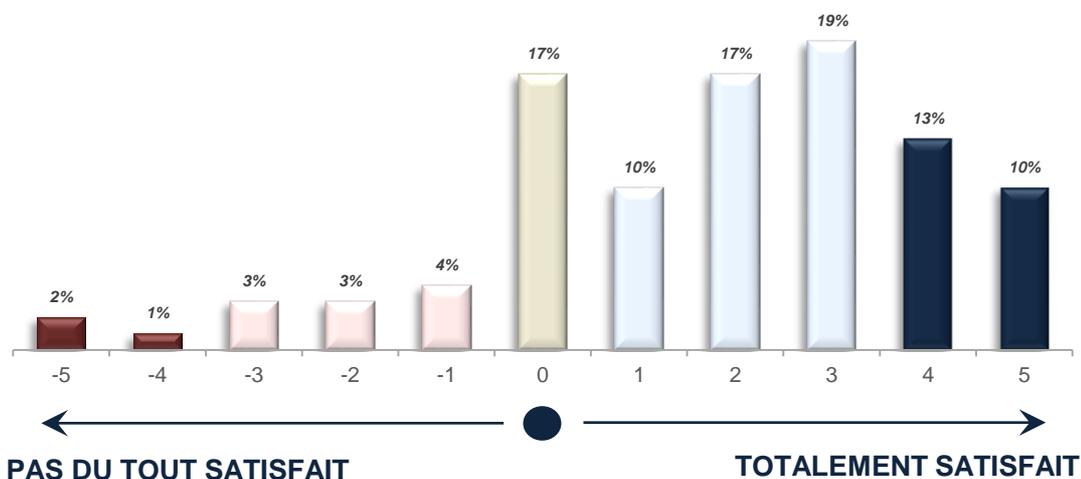
■ Les aspirations relatives à l'espace et aux déplacements

■ Un bon niveau de satisfaction générale à l'égard de la mobilité quotidienne

Afin d'interroger le poids des aspirations liées aux déplacements et à la mobilité quotidienne, les répondants ont été invités à évaluer sur une échelle de -5 à 5 dans quelle mesure ils étaient satisfaits de la manière dont ils vivaient leurs déplacements du quotidien – une note positive indiquant un sentiment global de satisfaction ; une note négative un sentiment global d'insatisfaction ; le 0 correspondant à une position neutre. Cette approche par la satisfaction actuelle à l'égard de la mobilité quotidienne permet, en creux, d'aborder l'intensité des aspirations à faire évoluer ses propres déplacements.

Les résultats révèlent en premier lieu une satisfaction relativement élevée à l'égard des déplacements du quotidien – et de fait des aspirations finalement modérées (en tout cas peu urgentes) à faire évoluer sa mobilité quotidienne chez une majorité des individus interrogés. Seuls 13% affichent ainsi un niveau de satisfaction négatif. 17% sont partagés. Les 70% restants affichent un niveau de satisfaction globalement positif à l'égard de la manière dont ils se déplacent au quotidien – dont 23% un niveau très positif.

"Sur une échelle de -5 à +5, comment évalueriez-vous votre degré de satisfaction à l'égard de la manière dont vous vivez vos déplacements du quotidien ?"
Moyenne : 1,7



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

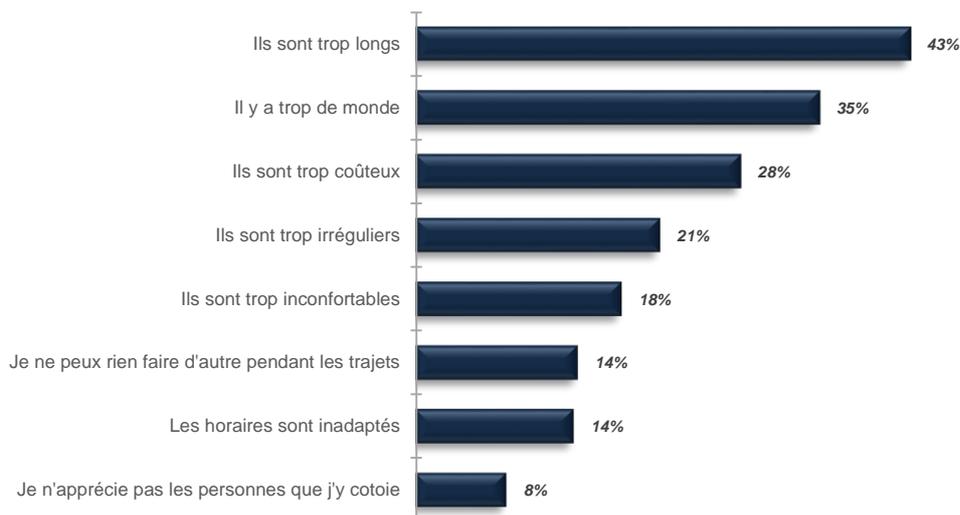
Le degré de satisfaction à l'égard des déplacements du quotidien ne varie que très peu en fonction des principales variables sociodémographiques. On note sans surprise une corrélation forte au temps de trajet des actifs (2,2 chez ceux qui travaillent à moins de 15 minutes de chez eux contre 0 chez les individus dont le temps de trajet excède 60 minutes). Les personnes se déplaçant essentiellement en vélo ou en deux-roues motorisé affichent par ailleurs un degré de satisfaction légèrement supérieur à la moyenne (1,9). Les automobilistes sont tout juste dans la moyenne (1,7). Ce sont les individus ayant recours aux transports collectifs (1,4) ou à d'autres modes de transport que ceux qui étaient proposés (1,0) qui affichent la satisfaction la plus basse. On relève enfin un niveau de satisfaction particulièrement bas en Turquie (0,8) et au Japon (1,0) – contre 2,5 aux Etats-Unis où le score est le plus élevé et 2,2 en Espagne. La France et l'Allemagne, très proches de la moyenne, se situent dans une position intermédiaire.

Quels sont les principaux motifs d'insatisfaction des répondants affichant un degré de satisfaction négatif ? Comme nous le relevons dans la phase qualitative de l'étude, c'est bien le temps consacré au transport qui est le principal problème (un résultat conforté par la corrélation avec le temps de trajet des actifs interrogés). Dans le contexte d'un sentiment croissant d'accélération du rythme de vie, c'est bien l'aspiration à « récupérer » du temps (pour soi-même, pour le passer avec ses proches...) qui domine sur le désir de gagner en confort ou de « remplir » le temps passé dans les transports.

La saturation des réseaux de transport, leur coût, l'irrégularité de la desserte et le manque de confort suivent (dans cet ordre) parmi les principaux motifs d'insatisfaction relatifs à la mobilité du quotidien.

"Quels sont les principaux motifs d'insatisfaction par rapport à la manière dont vous vivez vos déplacements du quotidien ?"

Base : répondants dont le niveau de satisfaction à l'égard de la mobilité quotidienne est inférieur à 0



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Comme nous le relevions plus haut, la satisfaction à l'égard de la mobilité quotidienne est largement corrélée à la durée des trajets réalisés chaque jour. La note de satisfaction (sur une échelle de -5 à 5) est nulle chez les individus dont le principal lieu d'activité (travail pour les actifs, lieu d'apprentissage pour les étudiants) se situe à plus d'une heure de leur domicile. Malgré cette tension liée aux déplacements du quotidien, près des trois quarts des individus dont le trajet quotidien excède 60 minutes affirme ne pas envisager de déménager pour se rapprocher de leur lieu d'activité. Seuls 18% envisagent d'adopter un second lieu de résidence.

Propension des individus éloignés de leur principal lieu d'activité à envisager de revoir leur lieu de résidence afin de réduire les temps de trajets quotidiens

- Base : individus dont le temps de trajet (aller simple) excède 60 minutes

	Oui	Non	Total
Envisagez-vous de déménager afin de réduire le temps de trajet vers votre lieu de travail (ou d'études) ?	26%	74%	100%
Envisagez-vous d'adopter un second lieu de résidence afin de réduire le temps de trajet vers votre lieu de travail (ou d'études) ?	18%	82%	100%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

■ Gratuité des transports, proximité et démobilité en tête des aspirations relatives aux déplacements du quotidien

Interrogés sur la manière dont ils réorganiseraient la ville et les transports s'ils avaient carte blanche, la majorité des répondants s'accorde sur l'idée de **favoriser la proximité** afin de **réduire les temps de déplacement**. 76% déclarent ainsi qu'ils réorganiseraient la région afin de favoriser les services de proximité. 64% feraient en sorte de rendre possible un maximum de choses depuis le domicile afin de limiter les déplacements. 71% s'accordent également sur l'idée de réduire les temps de transport domicile-travail à travers la réorganisation du territoire.

La proposition de **la gratuité des transports** afin d'en faciliter l'accessibilité est également retenue par 66% des personnes interrogées (dont 33% qui y portent un intérêt particulièrement marqué) – un point toutefois relativement clivant, 29% rejetant l'idée (dont 8% y étant complètement opposés). Malgré ce constat d'une opinion divisée, la gratuité des transports est l'élément le plus fréquemment sélectionné en premier (dans 27% des cas) lorsque l'on invite les répondants à classer les six propositions relatives à la réorganisation de la ville et des transports. La notion de service public et de gratuité étaient déjà spontanément évoquées lorsque nous abordions le thème des transports lors des entretiens.

« **Local public transport would definitely have to be free of charge. That's a matter for the state in my view. You pay your taxes and some things should then be provided either cheaply or free of charge, like schools or kindergartens.** »
(Enrico, 47 ans, Allemagne)

"Si vous étiez un magicien et que vous aviez le pouvoir d'agir sur la manière dont les gens se déplacent, la manière dont sont organisées la ville et les transports, pensez-vous que... ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

L'idée de **développer les infrastructures afin de favoriser la circulation automobile**, ou encore celle **d'interdire totalement l'utilisation de véhicules individuels au profit de l'usage de véhicules partagés**

(sur le modèle du covoiturage ou de l'autopartage notamment) divisent encore davantage l'échantillon. Si 61% des personnes interrogées sont favorables à la construction de nouvelles infrastructures afin de faciliter la circulation automobile, 34% s'opposent à cette idée (dont 9% qui y sont farouchement opposés). Des résultats qui confirment une aspiration fréquemment rencontrée lors de la phase qualitative de l'étude à une diminution de l'usage de l'automobile.

*« Déjà **je supprimerais les voitures**. Plus de voitures. Ensuite je développerais les réseaux sous-terrain de RER ou métro. [...] Le mieux serait qu'il y ait des stations dans toutes les villes mais c'est impossible. J'ai entendu parler d'un train en lévitation... des navettes à lévitation, elles auraient l'avantage de ne pas faire de bruit à part le vent. Des navettes sans roues qui voleraient. »*

(Josselin, 24 ans, France)

*« Je continuerais dans l'esprit de la ville de Londres, **diminuer la voiture intramuros, développer les transports en commun**, pour les gens qui ont du mal à laisser leur voiture, faire des parkings pour que les gens laissent leur voiture, que ce soit attractif, que les gens se disent je vais être tranquille. Et ne pas voir une personne dans les voitures, qu'elles soient remplies. Quand je prends le périph je vois les gens tous seuls dans leur voiture... »*

(Christian, 59 ans, France)

*« I like walking. I think it's the best way to get to know a city. We can link it to what we said before. If, in Valladolid, I have to get to certain places to do certain things, or for leisure, **I would like not to have to take my vehicle**. I would like to get there on foot. Maybe you can't always walk or you're tired or it's raining, that's why you have to have some sort of permanent collective and comfortable transportation, which allows you to know that you can use it whenever you need to, that it will get you to where you can continue on foot. So that when you are limited in terms of walking at any given time, the public transport is there as a replacement. »*

(Jose, 48 ans, Espagne)

Cette volonté de réduction de la place de l'automobile est toutefois loin de faire l'unanimité parmi les individus interrogés. Lorsque l'on évoque l'idée d'interdire l'usage des véhicules individuels au profit du développement de modèles de formes de mobilité partagée (comme l'ambitionne notamment la ville de Helsinki d'ici 2025), les avis négatifs (50% dont 22% d'individus franchement opposés à l'idée) l'emportent sur les avis positifs (44% dont 15% d'avis très favorables). À noter toutefois une inversion de la tendance chez les individus aspirant à résider dans une grande ville, significativement plus favorables à l'interdiction des véhicules individuels (54% contre 40% qui y sont opposés) que le reste de l'échantillon.

"Toujours si vous étiez un magicien et que vous aviez le pouvoir d'agir sur la manière dont les gens se déplacent, la manière dont sont organisés la ville et les transports, que changeriez-vous en priorité ?"

- Réponse sélectionnée "en premier"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

La hiérarchie des différentes propositions est similaire dans les différents pays étudiés. La gratuité des transports prend toutefois une place particulièrement importante au Japon et en Allemagne. On observe également une aspiration à la construction de nouvelles infrastructures dédiées à la circulation automobile plus forte en Turquie (où cette proposition arrive en première position) et dans une moindre mesure aux États-Unis.

"Si vous étiez un magicien et que vous aviez le pouvoir d'agir sur la manière dont les gens se déplacent, la manière dont sont organisés la ville et les transports, pensez-vous que... ?"

- % de réponses « oui, tout à fait »

	France	Espagne	Allemagne	États-Unis	Japon	Turquie
<i>Vous réorganiseriez la région pour faire en sorte que chacun puisse disposer de tous les services nécessaires au quotidien à proximité de son domicile</i>	32%	35%	24%	32%	12%	47%
<i>Vous réorganiseriez la région afin de réduire les temps de transport domicile-travail</i>	32%	32%	21%	29%	10%	49%
<i>Vous rendriez tous les transports gratuits et accessibles pour tout le monde</i>	35%	31%	35%	32%	19%	45%
<i>Vous feriez en sorte que les gens puissent faire un maximum de choses de chez eux pour éviter d'avoir à se déplacer</i>	24%	30%	25%	29%	11%	27%
<i>Vous créeriez de nouvelles routes, autoroutes, parkings... afin de faciliter la circulation automobile</i>	17%	21%	16%	26%	10%	51%
<i>Vous interdiriez l'utilisation des voitures dites individuelles au profit des voitures partagées, des transports collectifs et des modes actifs</i>	14%	20%	10%	15%	7%	23%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

"Toujours si vous étiez un magicien et que vous aviez le pouvoir d'agir sur la manière dont les gens se déplacent, la manière dont sont organisés la ville et les transports, que changeriez-vous en priorité ?"

- Réponse sélectionnée « en premier »

	France	Espagne	Allemagne	États-Unis	Japon	Turquie
<i>Vous rendriez tous les transports gratuits et accessibles pour tout le monde</i>	28%	25%	34%	22%	27%	23%
<i>Vous feriez en sorte que les gens puissent faire un maximum de choses de chez eux pour éviter d'avoir à se déplacer</i>	20%	21%	22%	23%	20%	10%
<i>Vous réorganiseriez la région pour faire en sorte que chacun puisse disposer de tous les services nécessaires au quotidien à proximité de son domicile</i>	18%	17%	16%	17%	20%	18%
<i>Vous réorganiseriez la région afin de réduire les temps de transport domicile-travail</i>	16%	11%	10%	14%	11%	19%
<i>Vous créeriez de nouvelles routes, autoroutes, parkings... afin de faciliter la circulation automobile</i>	9%	12%	11%	17%	14%	20%
<i>Vous interdiriez l'utilisation des voitures dites individuelles au profit des voitures partagées, des transports collectifs et des modes actifs (marche à pied, vélo...)</i>	9%	14%	7%	7%	8%	10%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

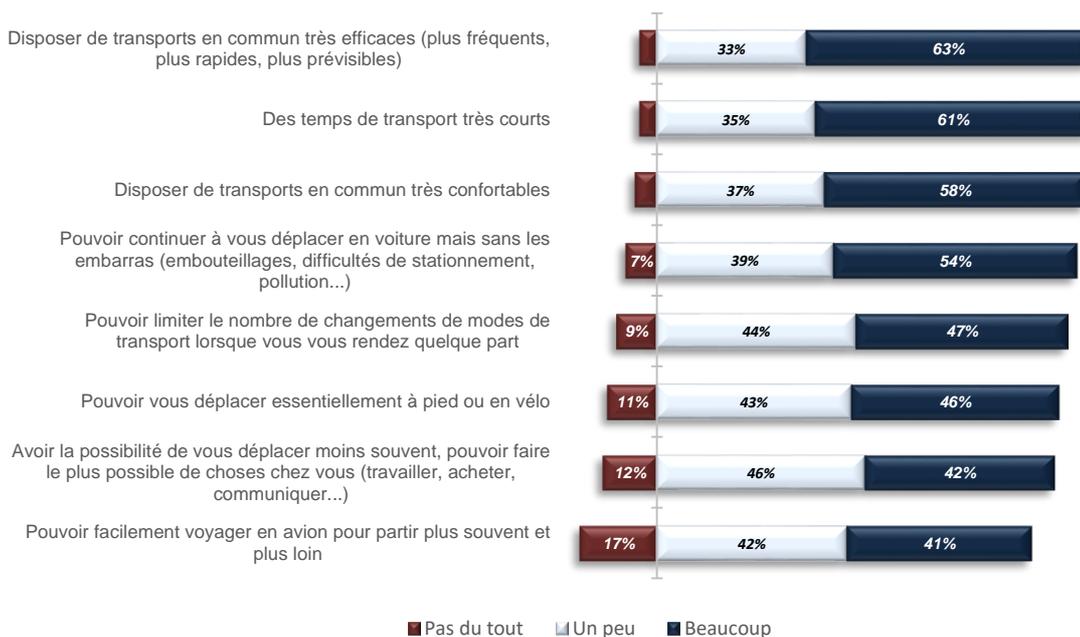
Afin de d'approfondir l'approche des aspirations des individus relatives aux déplacements, nous avons soumis les répondants à une série d'évolutions possibles des modes de déplacement : disposer de transports en commun très efficaces, très confortables, réduire les temps de transport, voire le nombre de déplacements, faire en sorte d'améliorer le trafic pour les véhicules automobiles, avoir la possibilité de ne se déplacer qu'à pied ou en vélo, limiter l'intermodalité en faisant des lignes de transport plus directes, ou encore faciliter le transport aérien... Chaque répondant a été invité à exprimer dans quelle mesure ils aimeraient voir advenir ces évolutions.

Les résultats révèlent des taux d'adhésion à ces différentes propositions proches à un niveau élevés (avec à chaque fois plus de 80% des individus interrogés qui souhaiteraient les voir advenir). Tout juste observe-t-on des avis plus nuancés concernant le développement du transport aérien. A l'opposé du spectre, c'est le fait de disposer de transports en commun très efficaces qui recueillent le pourcentage le plus élevé d'avis favorables.

À noter que l'on n'observe pas une opposition franche entre d'une part des individus aspirant à développer les modes actifs (marche à pied, vélo) ou les transports publics et d'autre part des individus aspirant à voir progresser la circulation automobile. 89% des répondants affirment ainsi qu'ils aimeraient avoir la possibilité de se déplacer essentiellement à pied ou en vélo. Parallèlement, 93% déclarent qu'ils aimeraient pouvoir se déplacer en voiture s'ils avaient la possibilité d'échapper aux contraintes propres à ce mode de déplacement (embouteillages, stationnement, pollution...).

De la même manière, on observe des taux d'adhésion similaires aux propositions relevant de la réduction des déplacements et celles relevant d'une amélioration des modes de transports qui viserait à l'inverse à allonger, voire à accroître les déplacements. 96% des répondants déclarent ainsi qu'ils aimeraient disposer de transports en commun très efficaces. Parallèlement, 88% affirment qu'ils aimeraient avoir la possibilité de se déplacer moins souvent.

"Si vous disposiez d'une baguette magique vous permettant de supprimer toutes les contraintes quant aux manières de se déplacer, dans quelle mesure aimeriez-vous... ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Lorsque les répondants sont invités à classer les propositions selon leurs préférences, les aspirations apparaissent comme plus hétérogènes, même si elles demeurent concentrées autour de quatre points principaux. 16% des répondants optent avant tout pour **des transports en commun très efficaces**. Dans la même proportion, ils préfèrent **faciliter la circulation automobile**. 15% aimeraient avant tout **réduire le nombre de leurs déplacements**. Une part similaire aspire à **favoriser les modes actifs**.

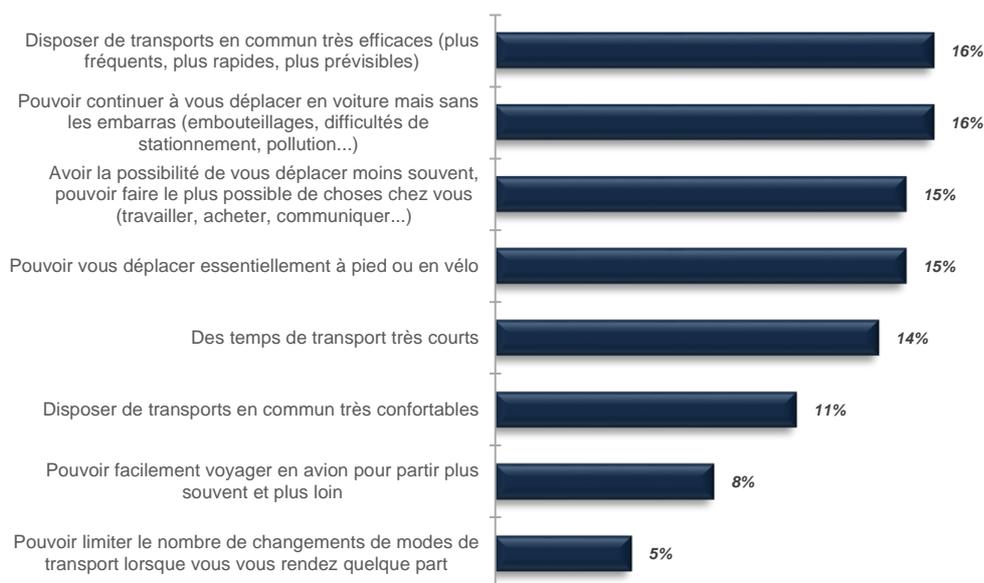
14% des personnes interrogées évoquent en priorité le fait de pouvoir limiter leurs déplacements à des trajets courts (sans attacher une importance particulière au un mode de déplacement particulier). Cumulés aux personnes aspirant à réduire le nombre de leurs déplacements, ces chiffres portent à 29% la part des individus qui décrivent leur mobilité idéale comme étant avant tout une mobilité relativement réduite.

11% des personnes interrogées désignent avant tout le fait de disposer de transports en commun très confortables – une part qui, additionnée aux répondants ayant cité le fait de disposer de transports en communs très efficaces, porte à 27% la part des individus qui évoquent l'amélioration des transports collectifs comme moyen de se rapprocher de leur mobilité idéale.

Le développement du transport aérien et la limitation de l'intermodalité sont cités en premier par moins de 10% des individus interrogés.

"Toujours si vous disposiez d'une baguette magique vous permettant de supprimer toutes les contraintes quant aux manières de se déplacer, que choisiriez-vous en priorité ?"

- Réponse sélectionnée "en premier"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Si la hiérarchie des aspirations à faire évoluer ses déplacements n'est pas radicalement différente selon les pays étudiés, on observe tout de même un certain nombre de spécificités nationales. C'est en France et en Espagne que l'amélioration de l'efficacité des transports en commun est le plus fréquemment évoquée comme la principale aspiration. Elle est à l'inverse significativement plus faible au Japon où c'est la question du confort dans les transports collectifs qui domine. L'aspiration à faciliter la circulation automobile est nettement plus répandue aux États-Unis (où elle arrive en première position). Les modes actifs sont à l'inverse plébiscités en Allemagne. À noter également une aspiration au développement du transport aérien (qui sous-tend un désir de mobilité internationale) légèrement plus répandue en Turquie.

"Si vous disposiez d'une baguette magique vous permettant de supprimer toutes les contraintes quant aux manières de se déplacer, dans quelle mesure aimeriez-vous... ?"

- % de réponses « beaucoup »

	France	Espagne	Allemagne	Etats-Unis	Japon	Turquie
<i>Disposer de transports en commun très efficaces (plus fréquents, plus rapides, plus prévisibles)</i>	66%	83%	54%	56%	39%	79%
<i>Des temps de transport très courts</i>	62%	77%	54%	54%	42%	75%

<i>Disposer de transports en commun très confortables</i>	48%	71%	55%	51%	47%	78%
<i>Pouvoir continuer à vous déplacer en voiture mais sans les embarras (embouteillages, difficultés de stationnement, pollution...)</i>	54%	58%	46%	61%	42%	65%
<i>Pouvoir vous déplacer essentiellement à pied ou en vélo</i>	39%	67%	43%	37%	30%	60%
<i>Pouvoir limiter le nombre de changements de modes de transport lorsque vous vous rendez quelque part</i>	51%	68%	38%	32%	37%	55%
<i>Avoir la possibilité de vous déplacer moins souvent, pouvoir faire le plus possible de choses chez vous (travailler, acheter, communiquer...)</i>	41%	63%	32%	45%	31%	40%
<i>Pouvoir facilement voyager en avion pour partir plus souvent et plus loin</i>	37%	55%	24%	38%	25%	69%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

"Toujours si vous disposiez d'une baguette magique vous permettant de supprimer toutes les contraintes quant aux manières de se déplacer, que choisiriez-vous en priorité ?"

- Réponse sélectionnée « en premier »

	France	Espagne	Allemagne	Etats-Unis	Japon	Turquie
<i>Disposer de transports en commun très efficaces (plus fréquents, plus rapides, plus prévisibles)</i>	21%	20%	13%	14%	11%	18%
<i>Pouvoir continuer à vous déplacer en voiture mais sans les embarras (embouteillages, difficultés de stationnement, pollution...)</i>	18%	11%	16%	24%	15%	13%
<i>Avoir la possibilité de vous déplacer moins souvent, pouvoir faire le plus possible de choses chez vous (travailler, acheter, communiquer...)</i>	15%	16%	15%	18%	16%	10%
<i>Pouvoir vous déplacer essentiellement à pied ou en vélo</i>	14%	16%	19%	10%	15%	14%
<i>Des temps de transport très courts</i>	13%	14%	14%	11%	12%	17%
<i>Disposer de transports en commun très confortables</i>	5%	8%	13%	9%	19%	11%
<i>Pouvoir facilement voyager en avion pour partir plus souvent et plus loin</i>	8%	9%	5%	9%	7%	12%
<i>Pouvoir limiter le nombre de changements de modes de transport lorsque vous vous rendez quelque part</i>	6%	6%	5%	5%	5%	5%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

À quelles solutions les personnes interrogées adhèrent-elles le plus pour se rapprocher de leurs pratiques de mobilité idéale ?

À nouveau, lorsque l'on demande aux personnes interrogées d'évaluer dans quelle mesure une série de solutions leur permettrait de se rapprocher de leur mobilité idéale, **la mise en place de transports en commun plus performants** est la proposition qui rassemble le pourcentage le plus élevé d'avis favorables (96% dont 61% d'avis très favorables). **La baisse du coût de l'essence et le travail à distance** sont plébiscités dans des proportions similaires. On retrouve également un quasi-consensus autour de l'idée

de la réorganisation du territoire dans l'optique de **favoriser les services de proximité** et la réduction des déplacements.

Faciliter l'intermodalité grâce aux outils numériques est également décrite comme une solution susceptible de se rapprocher de leurs aspirations par 90% des personnes interrogées – dont 40% qui jugent que cette évolution les rapprocherait « beaucoup » de ce qu'elle considère comme la manière idéale de se déplacer.

La généralisation de système de véhicules en libre-service (qu'il s'agisse de véhicules motorisés ou non), ainsi que le **développement des formules de location de voitures**, bien que considérées comme des solutions intéressantes par une part très largement majoritaire de l'échantillon, affichent un pourcentage inférieur d'avis favorables.

C'est toutefois **l'adoption d'une fiscalité défavorable à l'usage des véhicules individuels** (ayant pour objectif de favoriser les formes de mobilité partagée) qui divise le plus l'échantillon. Si 30% des individus interrogés y sont très favorables, 28% rejettent totalement l'idée.

"Dans quelle mesure les propositions suivantes vous permettraient-elles de vous rapprocher de ce que vous considérez comme la manière idéale de se déplacer"



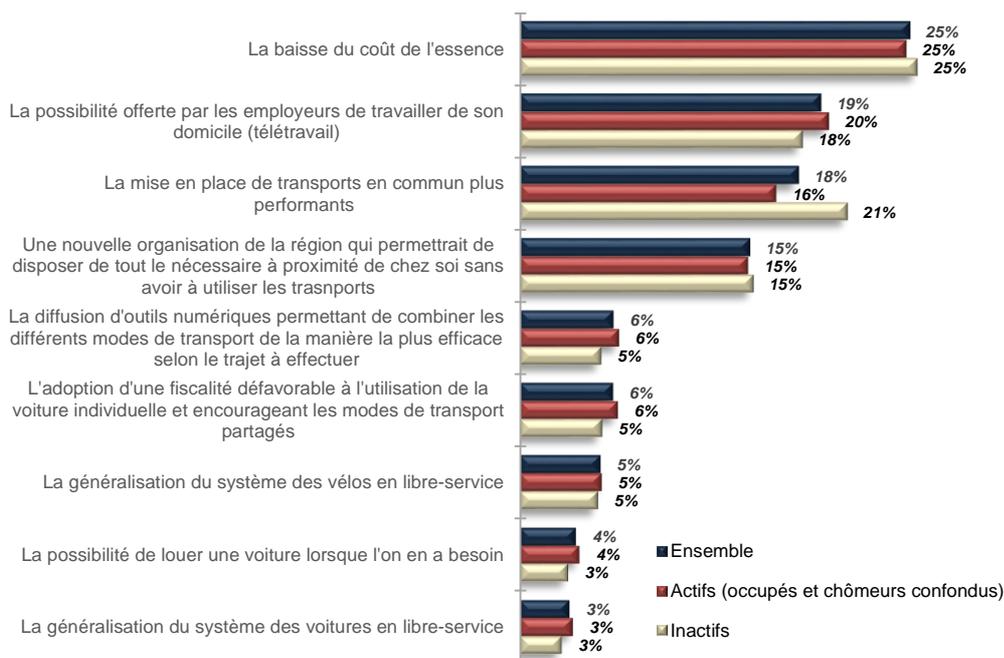
Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Invités à classer les 9 solutions que nous venons d'évoquer, de celle qui leur permettrait le plus de se rapprocher de leur mobilité idéale à celle qui y contribuerait le moins, c'est la baisse du coût de l'essence qui est la plus fréquemment citée en première position (dans 25% des cas). Un résultat qui rappelle que le principal frein évoqué aux aspirations des individus lors de la phase qualitative était « l'argent ». La possibilité de travailler à distance arrive en deuxième position (évoquée par 19% de l'échantillon), suivie

de la mise en place de transports en commun plus performants (18%) et la réorganisation du territoire afin de favoriser une logique de proximité et limiter les déplacements (15%). Les autres propositions sont toutes sélectionnées par une proportion plus marginale de l'échantillon.

"Et parmi ces propositions, quelles sont celles qui contribueraient le plus à vous rapprocher de ce que vous considérez comme la manière idéale de se déplacer ?"

- Réponse sélectionnée "en premier"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

À nouveau, les solutions proposées aux répondants sont évaluées de manière très proche dans les différents pays étudiés. L'évaluation individuelle des différentes propositions révèle toutefois une disposition plus favorable à l'égard de l'adoption d'une fiscalité défavorable à l'usage des véhicules individuels aux États-Unis et en Espagne, et davantage encore en Turquie. Le désir d'un développement des transports en commun est à nouveau relativement faible aux États-Unis. L'appétence au télétravail, qui culmine en Espagne et en Allemagne, est en revanche significativement plus faible en Turquie et au Japon.

"Dans quelle mesure les propositions suivantes vous permettraient-elles de vous rapprocher de ce que vous considérez comme la manière idéale de se déplacer ?"

- % de réponses « beaucoup »

	France	Espagne	Allemagne	États-Unis	Japon	Turquie
La mise en place de transports en commun plus performants	60%	80%	54%	52%	38%	78%

<i>La baisse du coût de l'essence</i>	52%	69%	53%	60%	44%	70%
<i>La possibilité offerte par les employeurs de travailler de son domicile (télétravail)</i>	53%	67%	53%	58%	35%	59%
<i>Une nouvelle organisation de la région qui permettrait de disposer de tout le nécessaire à proximité de chez soi sans avoir à utiliser les transports</i>	53%	64%	43%	44%	33%	63%
<i>La diffusion d'outils numériques permettant de combiner les différents modes de transport de la manière la plus efficace selon le trajet à effectuer</i>	35%	57%	31%	33%	23%	61%
<i>La généralisation du système des vélos en libre-service</i>	35%	49%	18%	27%	20%	45%
<i>La possibilité de louer une voiture lorsque l'on en a besoin</i>	34%	39%	23%	26%	23%	40%
<i>La généralisation du système des voitures en libre-service</i>	30%	37%	22%	24%	18%	37%
<i>L'adoption d'une fiscalité défavorable à l'utilisation de la voiture individuelle et encourageant les modes de transport partagés</i>	22%	38%	18%	30%	17%	51%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

"Et parmi ces propositions, quelles sont celles qui contribueraient le plus à vous rapprocher de ce que vous considérez comme la manière idéale de se déplacer ?"

- Réponse sélectionnée « en premier »

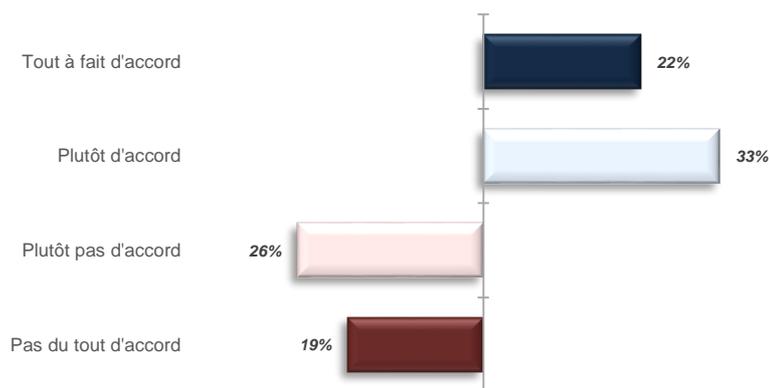
	France	Espagne	Allemagne	Etats-Unis	Japon	Turquie
<i>La baisse du coût de l'essence</i>	23%	19%	25%	31%	24%	27%
<i>La possibilité offerte par les employeurs de travailler de son domicile (télétravail)</i>	18%	22%	24%	21%	15%	15%
<i>La mise en place de transports en commun plus performants</i>	19%	20%	18%	13%	18%	18%
<i>Une nouvelle organisation de la région qui permettrait de disposer de tout le nécessaire à proximité de chez soi sans avoir à utiliser les transports</i>	16%	13%	14%	13%	17%	14%
<i>La diffusion d'outils numériques permettant de combiner les différents modes de transport de la manière la plus efficace selon le trajet à effectuer</i>	5%	6%	5%	5%	7%	7%
<i>La généralisation du système des vélos en libre-service</i>	5%	7%	4%	5%	5%	5%
<i>L'adoption d'une fiscalité défavorable à l'utilisation de la voiture individuelle et encourageant les modes de transport partagés (covoiturage, autopartage...)</i>	5%	5%	4%	7%	6%	9%
<i>La possibilité de louer une voiture lorsque l'on en a besoin</i>	5%	4%	3%	3%	4%	3%
<i>La généralisation du système des voitures en libre-service</i>	4%	4%	3%	2%	4%	2%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

■ Une adhésion variable au principe de libre circulation des personnes

Alors que la mobilité internationale s'accélère, la question de la libre circulation des personnes divise. Si 55% de l'échantillon se positionnent favorablement vis-à-vis de l'idée de supprimer l'existence même des visas et d'instaurer une liberté totale de déplacements, 45% restent opposés à cette idée – le pourcentage d'individus y adhérant totalement excédant par ailleurs la part y étant farouchement opposée (respectivement 22% contre 19%).

*Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec l'affirmation suivante :
"Il faudrait supprimer le système de visas et instaurer la liberté totale de voyager et de s'installer à l'étranger"*



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

La liberté de déplacements à l'échelle internationale est perçue de manière très différente selon les pays étudiés. Ce sont les Japonais qui y sont les plus réticents (avec seulement 36% d'avis favorables), à l'inverse des Turcs, qui y sont dans leur grande majorité favorables (90% dont 63% d'avis très favorables). L'Espagne et l'Allemagne, où les avis positifs dominent, se situent dans une position intermédiaire. Les États-Unis et la France se situent à un niveau très proche de celui du Japon – avec un pourcentage de personnes farouchement opposées (30%) même significativement supérieur à celui du Japon (22%).

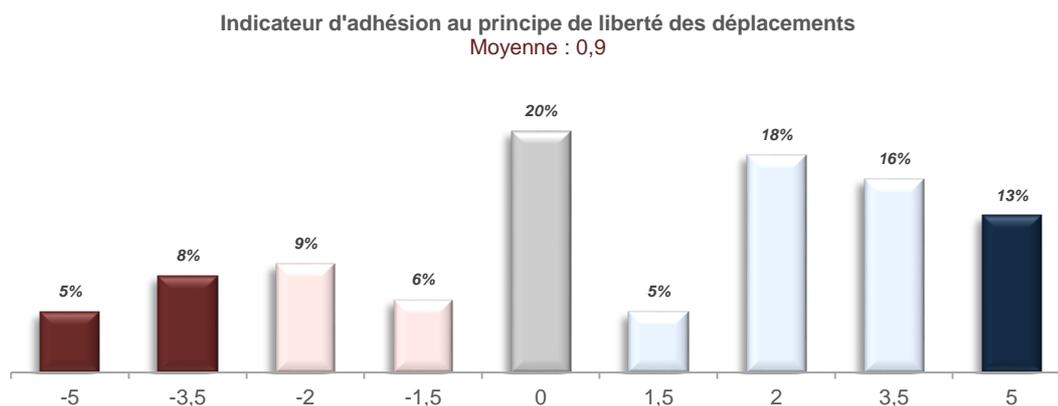
*Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec l'affirmation suivante :
"Il faudrait supprimer le système de visas et instaurer la liberté totale de voyager et de s'installer à l'étranger"*

	France	Espagne	Allemagne	Etats-Unis	Japon	Turquie
<i>Tout à fait d'accord</i>	11%	21%	11%	18%	7%	63%
<i>Plutôt d'accord</i>	27%	47%	41%	24%	29%	27%
<i>Plutôt pas d'accord</i>	32%	19%	26%	28%	42%	9%
<i>Pas du tout d'accord</i>	30%	13%	22%	30%	22%	1%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

L'indicateur d'adhésion au principe de liberté des déplacements

À partir des questions relatives à la notion de liberté de déplacements⁹, nous mesurons pour chacun des répondants un *indicateur d'adhésion au principe de liberté des déplacements* s'étendant sur une échelle de -5 à 5. Au-dessus de 0, cet indicateur révèle une posture globalement favorable à l'idée de libre circulation des personnes. En-dessous, il indique à l'inverse une réticence à cette idée. Sur l'ensemble de l'échantillon, cet indicateur s'établit en moyenne à 0,9.

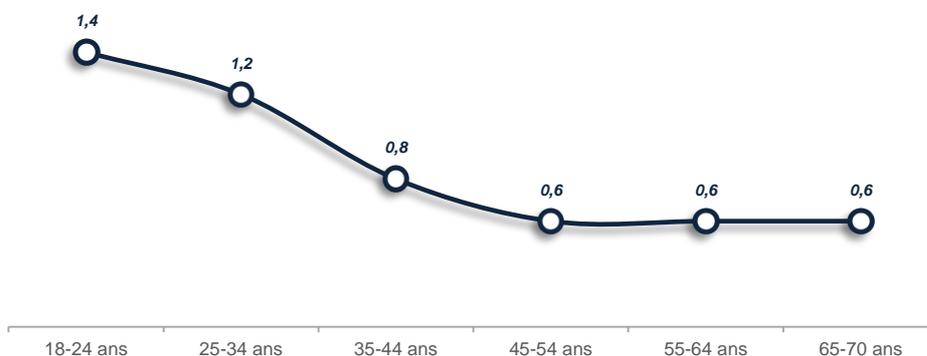


Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

L'adhésion au principe de liberté des déplacements est significativement plus répandue chez les jeunes (l'indicateur atteint 1,4 chez les 18-24 ans, il diminue ensuite de manière linéaire jusqu'à 45 ans où il se stabilise autour de 0,6). Elle est corrélée au niveau de capital culturel des répondants (0,5 chez les individus ayant un niveau inférieur au bac contre 1,1 chez les titulaires d'un diplôme de troisième cycle). Des variations significatives sont également observables en fonction du type de territoire dans lequel les répondants souhaiteraient habiter. Ce sont les individus qui aspirent à vivre en ville (1,8 dans les grandes villes) qui apparaissent ici les plus ouverts au monde alors que le repli sur soi est beaucoup plus perceptible chez les individus aspirant à vivre à la campagne (l'indicateur tombe même à un niveau négatif, -0,2, chez ceux évoquant un « habitat isolé à la campagne »). Mais plus encore, c'est le degré d'optimisme, l'anticipation que les individus font à l'égard de l'avenir qui semble déterminer le degré d'adhésion au principe de liberté des déplacements. Les répondants les plus optimistes, jugeant que les conditions de vie seront meilleures pour les générations suivantes, affichent un indicateur égal à 2 – contre 0,2 chez les individus anticipant une dégradation des conditions de vie à l'avenir.

⁹ Dans le questionnaire, question 2 modalité 7 « si vous pouviez changer le monde contemporain afin de le rendre plus enviable pour vos enfants ou la génération suivante, quelle importance accorderiez-vous au fait que chacun puisse circuler librement au-delà des frontières ? » et question 17 « Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec l'affirmation suivante : "Il faudrait supprimer le système de visas et instaurer la liberté totale de voyager et de s'installer à l'étranger" ». Détail du mode de calcul de l'indicateur disponible en annexes.

Indicateur d'adhésion au principe de liberté des déplacements



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

■ Les aspirations relatives au travail

■ La dimension symbolique, au cœur des aspirations relatives au travail

Interrogés sur la principale modalité de leur emploi qu'ils feraient évoluer s'ils avaient carte blanche, les actifs (occupés) de l'échantillon évoquent en premier lieu leur aspiration à un emploi permettant d'accéder à une rémunération élevée – **dimension « instrumentale » du travail** qui décrit celui-ci non pas comme une fin en soi mais comme un moyen (un « instrument ») permettant d'accéder à un objectif extérieur (motivation extrinsèque). Toutefois, si 18% de l'échantillon désignent la rémunération comme le premier élément de leur emploi qu'ils feraient évoluer, la priorité est ailleurs pour les 82% restants.

Il est à nouveau possible de distinguer différents registres parmi les réponses. Nous opposons tout d'abord **dimension symbolique** et **dimension instrumentale** du travail. La première comporte l'ensemble des éléments relatifs au contenu du travail et dans quelle mesure il permet à l'individu de s'épanouir à travers son emploi (motivation intrinsèque au travail). La seconde relève à l'inverse d'une conception du travail que nous évoquions plus haut comme un étant avant tout un moyen permettant d'accéder à une fin extérieure au travail en lui-même (motivations extrinsèques telles que la rémunération, ou l'implication faible qu'implique un emploi spécifique par exemple). Un troisième registre est celui de la **flexibilité** et de la conciliation que celle-ci autorise avec la vie privée. Le fait de fonctionner suivant une logique horizontale, avec une **grande autonomie et très peu de relations hiérarchiques** constitue un quatrième registre. Enfin, une part significative des répondants font référence à la **sécurité de leur emploi** et au fait de minimiser le risque de chômage.

Le registre le plus fréquemment évoqué par les répondants comme la principale caractéristique qu'ils feraient évoluer est celui relatif à la dimension symbolique du travail (dans 40% des cas) [en vert dans le graphique ci-dessous] – le fait de pouvoir exprimer sa personnalité, son talent, de réaliser une activité vraiment utile à la société, qui permet de voyager ou dont le contenu évolue régulièrement...

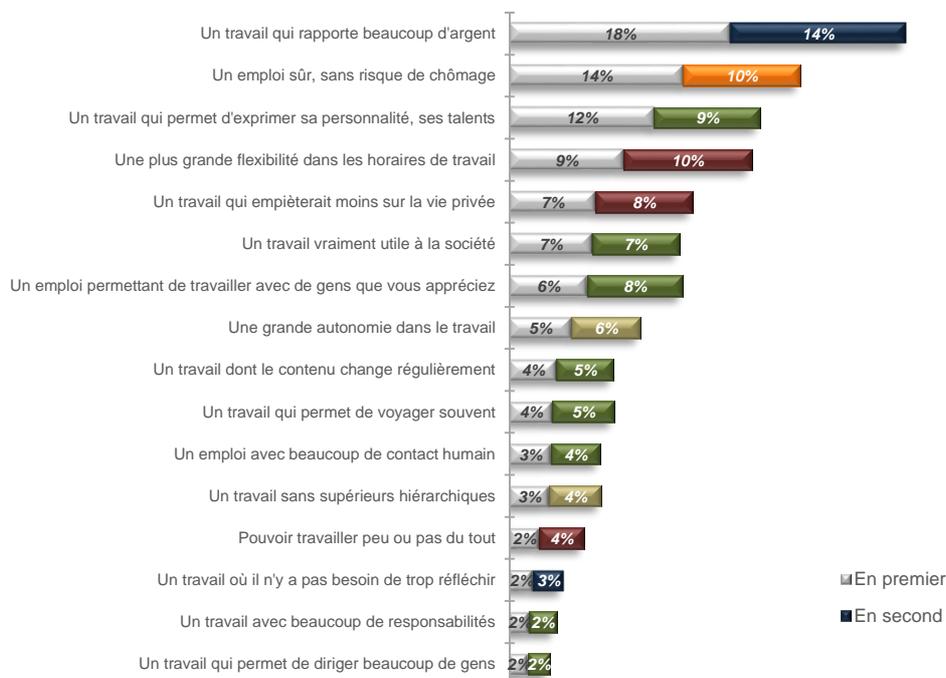
20% en désignant avant tout la rémunération (18%) ou le fait de ne pas devoir s'impliquer intellectuellement (2%) font référence à la dimension instrumentale du travail dans leurs aspirations [en bleu].

18% recherchent avant tout une plus grande flexibilité dans leurs horaires de travail afin d'améliorer la conciliation entre vie privée et vie professionnelle – dont 2% qui évoquent directement le fait de ne pouvoir travailler que très peu voire pas du tout [en rouge].

14% désignent enfin la sécurité de leur emploi, le fait de disposer d'un emploi sûr, sans risque de chômage [en orange]. 8% font avant tout état de leur aspiration d'une autonomie plus forte, voire d'un abolissement de toute structure hiérarchique dans le travail [en beige].

"Si d'un coup de baguette magique, vous pouviez changer votre emploi actuel pour vous rapprocher de ce que vous considérez comme l'emploi idéal, qu'est-ce que vous choisiriez en priorité ?"

Base : actifs occupés



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les caractéristiques sociodémographiques influent peu sur la manière dont les répondants aimeraient faire évoluer leur emploi. Tout juste observe-t-on une relation attendue au niveau des revenus – corrélés négativement à la préoccupation à l'égard de la rémunération. Ce sont également les individus les moins diplômés qui sont les plus nombreux à aspirer un emploi sûr sans risque de chômage. À noter également une corrélation positive avec l'âge de l'aspiration à ne travailler que très peu, voire pas du tout – ce sont les répondants les plus âgés qui sont les plus nombreux à faire part ici de leur volonté à réduire la place du travail dans leur mode de vie.

La dimension instrumentale du travail est plus souvent évoquée en Turquie et aux Etats-Unis (respectivement 25% et 24%) et beaucoup moins en Espagne (13%) – où la sécurité de l'emploi est en revanche une préoccupation de taille. L'autonomie et l'aspiration à une structure horizontale sont quant à elles légèrement plus fréquemment évoquées en France - deux fois plus souvent qu'en Turquie notamment (respectivement 11% et 5%).

« Si d'un coup de baguette magique, vous pouviez changer votre emploi actuel pour vous rapprocher de ce que vous considérez comme l'emploi idéal, qu'est-ce que vous choisiriez en priorité ? »

- Réponse sélectionnée « en premier »

	France	Espagne	Allemagne	Etats-Unis	Japon	Turquie
<i>Un travail qui rapporte beaucoup d'argent</i>	18%	12%	16%	22%	18%	23%
<i>Un travail où il n'y a pas besoin de trop réfléchir</i>	1%	1%	1%	2%	3%	2%
SOUS-TOTAL dimension instrumentale du travail	19%	13%	17%	24%	21%	25%
<i>Un emploi sûr, sans risque de chômage</i>	14%	22%	16%	12%	11%	10%
<i>Un travail qui permet d'exprimer sa personnalité, ses talents</i>	9%	11%	12%	9%	18%	13%
<i>Un travail vraiment utile à la société</i>	6%	7%	4%	6%	7%	10%
<i>Un emploi permettant de travailler avec de gens que vous appréciez</i>	7%	5%	7%	5%	6%	9%
<i>Un travail dont le contenu change régulièrement</i>	4%	3%	7%	4%	3%	2%
<i>Un travail qui permet de voyager souvent</i>	4%	4%	2%	4%	3%	5%
<i>Un emploi avec beaucoup de contact humain</i>	5%	3%	4%	3%	3%	2%
<i>Un travail avec beaucoup de responsabilités</i>	2%	1%	1%	3%	1%	2%
<i>Un travail qui permet de diriger beaucoup de gens</i>	2%	2%	1%	2%	1%	2%
SOUS-TOTAL dimension symbolique du travail	39%	36%	38%	36%	42%	45%
<i>Une plus grande flexibilité dans les horaires de travail</i>	7%	12%	10%	11%	8%	8%
<i>Un travail qui empièterait moins sur la vie privée</i>	6%	8%	9%	4%	7%	8%
<i>Pouvoir travailler peu ou pas du tout</i>	3%	1%	3%	2%	4%	1%
SOUS-TOTAL flexibilité	16%	21%	22%	17%	19%	17%
<i>Une grande autonomie dans le travail</i>	8%	6%	4%	5%	6%	1%
<i>Un travail sans supérieurs hiérarchiques</i>	3%	2%	3%	4%	3%	4%
SOUS-TOTAL autonomie	11%	8%	7%	9%	9%	5%

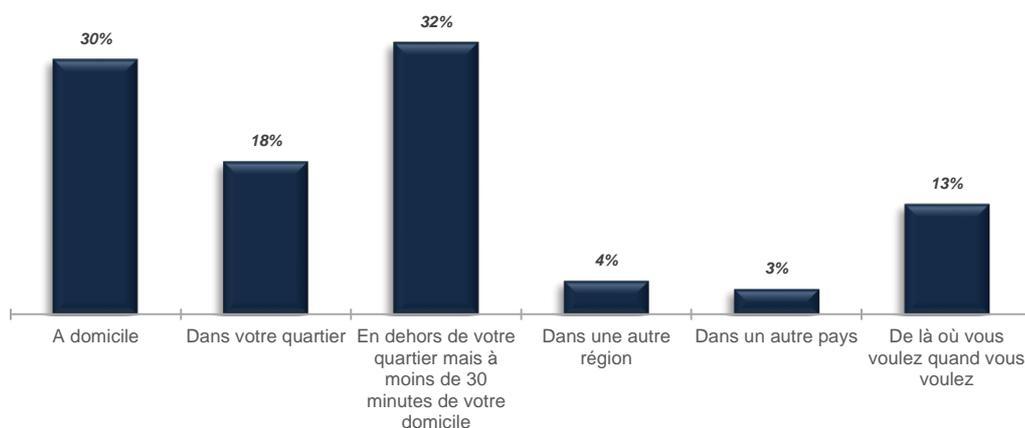
Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Le travail à distance, forme idéale du travail pour plus de 40% des personnes interrogées

Quel serait le lieu de travail idéal pour les individus interrogés ? Sur l'ensemble de l'échantillon, 30% désignent leur domicile, 18% leur quartier – ce qui porte à près de 50% la part des répondants aspirant à

une mobilité domicile-travail très réduite, voire inexistante. Pour 32% toutefois, une certaine distance (moins de 30 minutes) au domicile est préférable. 4% évoquent une autre région. 3% un autre pays. Enfin, 13% mettent avant tout l'accent sur la flexibilité de l'endroit à partir duquel ils voudraient travailler (en répondant qu'ils aimeraient pouvoir travailler de là où ils veulent, quand ils le veulent). Il est notable de constater que cette réponse qui pouvait paraître la plus facile et la plus commode au premier abord est loin d'être celle qui a été la plus souvent sélectionnée par les répondants (ce qui témoigne peut-être d'une aspiration à une certaine stabilité).

"Dans l'idéal, en supposant l'absence de toutes contraintes, où aimeriez-vous exercer votre activité professionnelle?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

La perception du lieu de travail idéal varie peu selon le profil des individus interrogés. L'effet d'âge est notamment pratiquement inexistant. On observe en revanche une corrélation forte au niveau de capital culturel, les individus les moins diplômés désignant beaucoup plus fréquemment leur domicile comme lieu de travail idéal. Étonnamment, ce ne sont pas les personnes qui effectuent les trajets les plus longs qui sont les plus nombreux à souhaiter réduire leurs déplacements et qui désignent un lieu très proche de leur domicile. C'est même plutôt l'inverse qui se produit : ce sont les individus dont le lieu de travail se situe déjà très proche de leur domicile qui sont les plus nombreux à désigner leur domicile ou leur quartier comme lieu de travail idéal. Parallèlement, les répondants ayant déclaré effectuer les trajets quotidiens les plus longs sont aussi ceux qui sont les plus nombreux à considérer qu'une certaine distance à leur lieu de travail est préférable. Notons également une relation marquée entre lieu de vie idéal et lieu de travail idéal. Ce sont les individus aspirant à vivre à la campagne, mais également ceux qui souhaitent vivre dans une grande ville qui désignent le plus fréquemment le domicile comme lieu de travail idéal. Les répondants aspirant à vivre en périphérie d'une grande ville ou dans une ville de taille intermédiaire préfèrent en majorité conserver une certaine distance à leur lieu de travail. Enfin, on relève ici des variations significatives selon les pays étudiés. C'est aux États-Unis et en Allemagne que l'on associe le plus fréquemment le domicile au lieu de travail idéal. Le fait de travailler en dehors de son quartier est préférable et arrive en première position en France et au Japon. Les avis sont plus dispersés en Turquie et en Espagne.

"Dans l'idéal, en supposant l'absence de toutes contraintes, où aimeriez-vous exercer votre activité professionnelle ?"

	France	Espagne	Allemagne	États-Unis	Japon	Turquie
<i>A domicile</i>	26%	29%	36%	41%	22%	25%
<i>Dans votre quartier</i>	17%	24%	16%	15%	26%	12%
<i>En dehors de votre quartier mais à moins de 30 minutes de votre domicile</i>	40%	31%	30%	25%	39%	28%
<i>Dans une autre région</i>	5%	2%	3%	3%	4%	7%
<i>Dans un autre pays</i>	2%	2%	2%	1%	0%	8%
<i>De là où vous voulez quand vous voulez</i>	9%	12%	13%	14%	9%	20%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

■ L'arbitrage travail idéal - temps de trajet et l'impact des politiques de télétravail

Dans quelle mesure le temps de trajet est-il un frein aux aspirations relatives au travail ? Comment les individus arbitrent-ils et jusqu'à quel point les politiques de télétravail de plus en plus couramment mises en place par les employeurs peuvent-elles compenser un temps de trajet de très long au principal lieu d'activité ?

Afin d'étudier ces différentes questions, nous avons segmenté l'échantillon global en deux sous-échantillons que nous avons confronté à deux scénarios différents¹⁰. Dans chacun des scénarios, les répondants étaient amenés à se projeter dans une situation de recherche d'emplois. En réponse à leurs candidatures, deux postes leur étaient proposés. Le premier poste (le poste A) était décrit comme correspondant en tout point à leur emploi idéal. Il contraignait toutefois les répondants à effectuer plus d'une heure et demie de trajet (pour un aller simple, soit plus de trois heures de transport quotidiennement). Le second poste (le poste B), était décrit comme ne correspondant pas à leur emploi idéal. Il se situait toutefois à moins d'un quart d'heure du domicile des personnes interrogées. Dans le premier scénario, seuls ces éléments étaient donnés aux répondants qui devaient alors faire leur choix entre le poste A (emploi idéal) et le poste B (emploi proche de leur domicile). Dans le second scénario, une précision était ajoutée : l'entreprise qui recrutait pour le poste A avait mis en place une politique favorable au télétravail qui permettait de travailler de son domicile jusqu'à 2 jours par semaine.

Dans chacun des deux scénarios, les répondants avaient le choix entre trois possibilités : choisir le poste A et effectuer plus de trois heures de trajet par jour (mobilité quotidienne mais réversible), choisir le poste

¹⁰ Afin de s'assurer que les variations des réponses obtenues ne résultent pas d'effets de structure, les deux sous-échantillons ont fait l'objet d'un appariement – autrement dit, des quotas ont été appliqués de manière à garantir le fait que les deux sous-échantillons soient identiques en termes de structure sociodémographique.

A et déménager à proximité de leur nouveau lieu de travail (mobilité irréversible mais réduction de la mobilité quotidienne), ou choisir le poste B à proximité de leur domicile actuel.

Jusqu'à quel point le temps de trajet et l'attachement à leur lieu de résidence actuel a-t-il été un frein aux aspirations des répondants en termes de travail ? Et dans quelle mesure le fait d'ajouter le télétravail à cette équation influe-t-il sur la décision des candidats potentiels ?

Une nouvelle fois, les résultats ne laissent que très peu d'ambiguïté quant à la place du travail dans les aspirations des individus. Dans les deux cas, une très nette majorité des individus choisissent le poste A correspondant en tout point à leur idéal en termes de travail quitte à devoir déménager ou effectuer plus de trois heures de trajet quotidiennement.

72% des individus interrogés choisissent le poste A lors du premier scénario. Parmi ceux-ci, les deux tiers jugent qu'ils déménageraient alors à proximité de ce nouveau travail. Le tiers restant préfère conserver son domicile actuel et réaliser quotidiennement le trajet. Seuls 28% des répondants renoncent à leur emploi idéal et privilégient la proximité.

Le second scénario révèle une influence intéressante des politiques de télétravail. On observe tout d'abord qu'une part moins importante que dans le premier scénario renoncerait à son emploi idéal (20% contre 28%). Un peu plus d'un quart des individus qui y renonceraient dans le scénario 1 changeraient ainsi d'avis si une politique de télétravail était mise en place. Deuxième effet : le pourcentage d'individus qui déménageraient diminue légèrement (49% dans le scénario 1, 45% dans le scénario 2), alors que s'accroît significativement le pourcentage d'individus qui conserveraient leur domicile et seraient enclins à réaliser le trajet quand ils doivent se rendre sur leur lieu de travail (23% dans le scénario 1 contre 35% dans le 2). Contrairement aux idées reçues, il apparaît donc que les politiques de télétravail ne diminueraient pas toujours les flux liés à la mobilité quotidienne des individus mais contribueraient même parfois à les accroître.

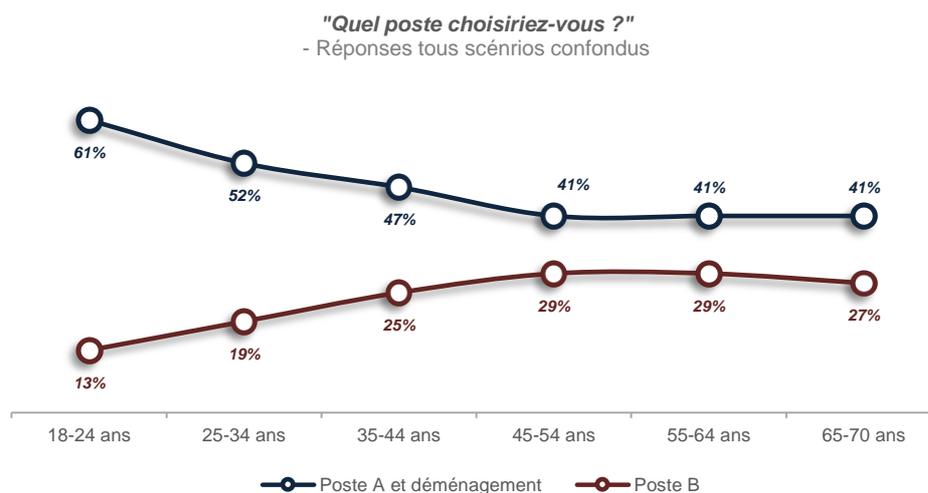
Malgré la possibilité de travailler à distance, 20% des répondants du scénario 2 restent attachés au fait que leur lieu de travail se situe à proximité de leur domicile actuel et renoncent à leur emploi idéal.

"Quel poste choisiriez-vous ?"

	Scénario 1	Scénario 2
<i>Vous choisiriez le poste A et déménageriez à proximité de ce nouveau travail</i>	49%	45%
<i>Vous choisiriez le poste A et vous garderiez votre domicile actuel</i>	23%	35%
<i>Vous choisiriez le poste B</i>	28%	20%
<i>Total</i>	100%	100%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Une analyse plus fine des données révèle que les femmes ont été plus nombreuses que les hommes à choisir de renoncer à leur emploi idéal, en particulier dans le cadre du premier scénario (31% contre 24% chez les hommes). La possibilité de travailler à distance a toutefois eu une influence plus forte chez celles-ci et cet écart diminue nettement lors du second scénario (22% des femmes ont choisi de renoncer à leur emploi idéal contre 19% chez les hommes). Les plus jeunes, plus prompts au déménagement, sont quant à eux deux fois moins nombreux à renoncer à leur emploi idéal que les répondants les plus âgés. Les individus les moins dotés en capital culturel (mesuré ici à travers le diplôme le plus élevé) sont à l'inverse les plus nombreux à y renoncer. On observe également une corrélation au temps de trajet actuel des répondants : les personnes qui effectuent quotidiennement plus de 35 minutes de trajet entre leur domicile et leur lieu de travail choisissent plus fréquemment le poste A tout en conservant leur domicile actuel alors qu'à l'inverse les répondants dont le travail se situe déjà à moins d'un quart d'heure de leur domicile sont significativement plus nombreux à opter pour le poste B. Enfin, des variations significatives sont notables selon le type de territoire dans lequel les répondants aspirent à habiter. Les individus désignant la grande ville ou ses alentours comme lieu de vie idéal sont pratiquement deux fois moins nombreux à renoncer à leur emploi idéal que les personnes aspirant à vivre à la campagne – essentiellement parce que ces derniers sont significativement moins nombreux à accepter de déménager pour se rapprocher de leur lieu de travail.



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

■ Une aspiration marquée à la réduction du temps de travail

La question de la durée du temps de travail dans la société est un sujet clivant, mêlant des positions hédonistes, pragmatiques, politiques, ou morales... Les entretiens réalisés lors de la phase qualitative de l'étude mettaient en évidence un espoir très fréquemment évoqué de réduire le temps consacré au travail – pour le redistribuer notamment en faveur du temps passé avec sa famille, ses proches, voire retrouver un rythme plus lent. Plus encore, la question de la place du travail dans le mode de vie mettait en jeu une remise en cause plus globale de la vie en société.

« More than the job itself, what I don't like is working. I don't know if people usually say that, but I don't like working. I work because I have the obligation to meet certain needs in my life, which oblige me to work. Now, if I had a magic wand, **the first thing I would want would be not to work.** »

(Jose, 48 ans, Espagne)

« I would increase salaries or **reduce working hours**. So that there was less focus on professional and financial things and more on a sense of fellowship [...] I believe people are happy when they have work that makes sense, that they are well qualified for, that satisfies them to a certain extent or to a large extent. However, **it shouldn't always have to be the main focus** ; it's more the case that the work should be suited to people's lifestyles »

(Karla, 25-34 ans, Allemagne)

« I think people should **work probably less**, because I think in New York we work too much, and there's more of an emphasis on work rather than on life. And I think that's a problem. My job, actually, is a pretty good life-work, work-life balance. That's fine, but I think for a lot of my friends, they just work all the time. They're unhappy and I think that maybe there should be – how do you solve that? The underlying problem is the profit driven way by which all business was founded in America. **The problem is with the capitalist system.** You can't – the things we experience today are just symptoms of a major problem. And the symptoms are that we work a lot, we're unhappy, we always feel like we don't have enough things. We always feel like we don't have enough money to buy stuff. That's how we feel. Those are symptoms. Those, that's not the cause. The cause is a capitalist system that rewards profit, and that is based on the **selfish system which is really the foundational issue** and if you wanted to change the way that people work, you have to change the way that governments are structured. You have to change the way that politicians run for office. They run for themselves, they don't run for the people. »

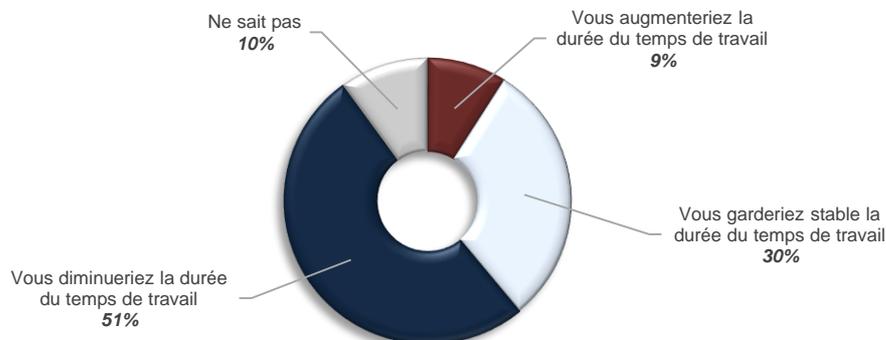
(Serge, 29 ans, USA)

« I think people should simply get out a bit more. Not just work these stupid five days a week but get out and about sometimes. You shouldn't just live in this **stupid rhythm** of getting up, going to work, children, going to bed, instead you also need time for yourself and you need to get out sometimes. I think this makes you happier and more relaxed when you have to go back to your daily routine. »

(Lisa, 24 ans, Allemagne)

De manière cohérente avec l'espoir de travailler moins que nous relevions pratiquement systématiquement au cours de la phase qualitative de l'étude, une courte majorité des répondants (51%) affirment que s'ils avaient le pouvoir de le faire, ils diminueraient la durée du temps de travail. 30% choisiraient de la garder stable. 9% préféreraient l'augmenter. 10% sont indécis.

"Dans ce qui serait pour vous un monde idéal, si vous aviez le pouvoir de modifier la durée du temps de travail dans votre pays, pensez-vous que... ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Le fait d'être un actif occupant un emploi ne change pas significativement le choix que feraient les individus s'ils avaient le pouvoir de modifier la durée du temps de travail. On observe en revanche un léger effet d'âge. Contrairement aux idées reçues ce ne sont pas les plus jeunes qui sont les plus nombreux à aspirer à la diminution du temps de travail. Ce sont même les moins de 35 ans qui sont les plus nombreux à opter pour un accroissement de la durée du temps de travail (12% contre 7% chez les plus de 45 ans). Une corrélation avec le niveau de revenus (faible mais significative) est également observée – les individus appartenant au dernier quintile de revenus dans leur pays étant légèrement plus nombreux à opter pour une diminution du temps de travail que ceux compris dans le premier quintile.

Les résultats sur l'ensemble de l'échantillon cachent ici une très forte hétérogénéité des résultats selon les pays étudiés. L'Espagne, le Japon et la Turquie sont les pays de l'échantillon dans lequel une majorité assez nette des habitants opterait pour une diminution de la durée du temps de travail. Les États-Unis et l'Allemagne (où le pourcentage d'individus déclarant qu'ils diminueraient la durée du temps de travail passe en dessous des 50%) sont dans une position intermédiaire. La France, avec moins de 30% d'avis favorables à la réduction du temps de travail, constitue une exception dans l'échantillon – un résultat qui ne s'explique pas par un temps de travail déjà faible en France, le nombre d'heures annuelles moyen effectuées par travailleur en Allemagne étant nettement inférieur au nombre d'heures travaillées en France (respectivement 1371 contre 1473).

"Dans ce qui serait pour vous un monde idéal, si vous aviez le pouvoir de modifier la durée du temps de travail dans votre pays, pensez-vous que... ?"

	France	Espagne	Allemagne	Etats-Unis	Japon	Turquie
Vous augmenteriez la durée du temps de travail	16%	6%	6%	15%	3%	10%
Vous garderiez stable la durée du temps de travail	44%	27%	32%	32%	23%	23%
Vous diminueriez la durée du temps de travail	29%	60%	49%	41%	63%	63%

Ne sait pas	11%	7%	13%	12%	11%	4%
-------------	-----	----	-----	-----	-----	----

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

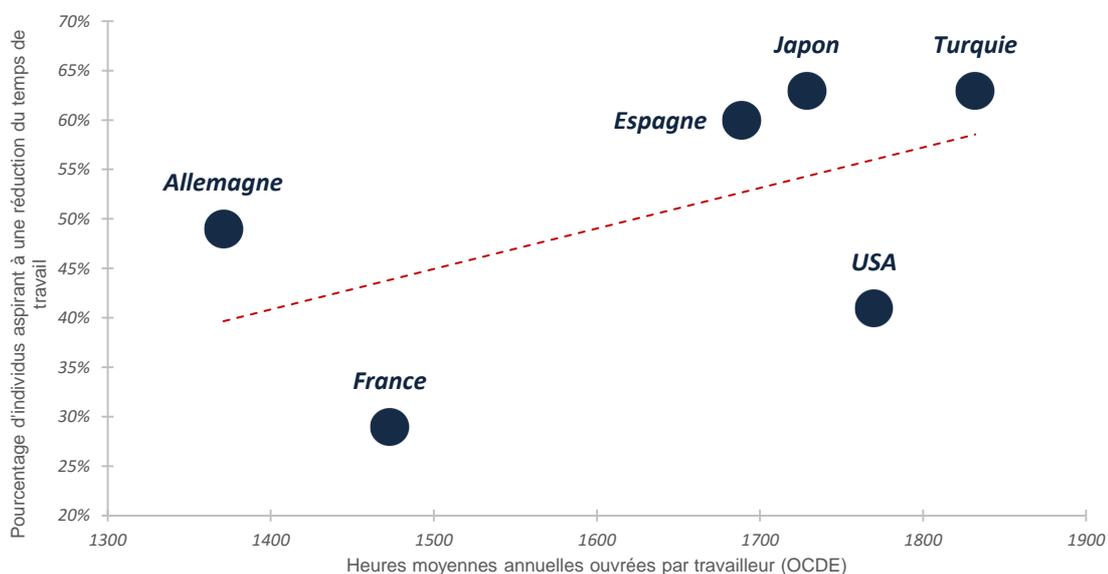
S'il existe bien (dans le périmètre restreint des six pays que nous avons étudiés) une relation statistique entre le pourcentage d'individus favorables à la réduction du temps de travail et le nombre d'heures annuelles déclarées par travailleur, cette corrélation est loin d'être parfaite.

Nous pourrions ainsi regrouper les pays de l'échantillon en 2 groupes : la France et l'Allemagne, où le temps de travail annuel est relativement faible (en-dessous de 1500 heures annuelles en moyenne par travailleur), et l'Espagne, le Japon, les Etats-Unis, la Turquie, groupe de pays dans lesquels le temps de travail est élevé (autour de 1700 heures annuelles, et même au-dessus de 1800 en Turquie). Si les aspirations étaient strictement déterminées par la durée actuelle du travail, alors nous devrions observer une aspiration relativement faible à la réduction du temps de travail en Allemagne et en France et une aspiration plus forte dans le reste des pays étudiés. Or, ce n'est pas tout à fait ce que nous observons. Comme nous le soulignons plus haut, le pourcentage d'individus favorables à une réduction du temps de travail est pratiquement deux fois plus élevé en Allemagne qu'en France malgré un temps de travail nettement plus faible. De la même manière, les Américains, qui travaillent chaque année près de 1800 heures sont également moins nombreux que les Allemands à se positionner en faveur de la réduction du temps de travail. Il est tentant de rapprocher ces résultats des constats faits notamment par Dominique Méda qui décrit la progression d'une dimension morale dans le rapport au travail et l'idée selon laquelle la montée extrêmement forte du chômage dans les pays occidentaux rendrait « *la critique du travail et la raison économique inaudible*¹¹ » - un fait particulièrement marqué en France où la critique permanente et médiatisée autour de la question des 35 heures aurait créé une « *véritable barrière idéologique*¹² » autour de la réduction du temps de travail. Les résultats observés tout le long de notre étude mentionnant la question de la réduction du temps de travail semblent conforter ces analyses – la France se positionnant systématiquement en retrait lorsqu'il s'agit de réorganiser le temps de travail.

¹¹ Méda D. & Vendramin P. [2013], *réinventer le travail*, Presses Universitaires de France

¹² Pour reprendre l'expression employée par Bruno Lamour, président du Collectif Roosevelt. <http://bit.ly/1Svg6vi>

Mapping positionnant les pays en fonction de l'aspiration à la réduction du temps de travail et le nombre d'heures annuelles déclarées par travailleur



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

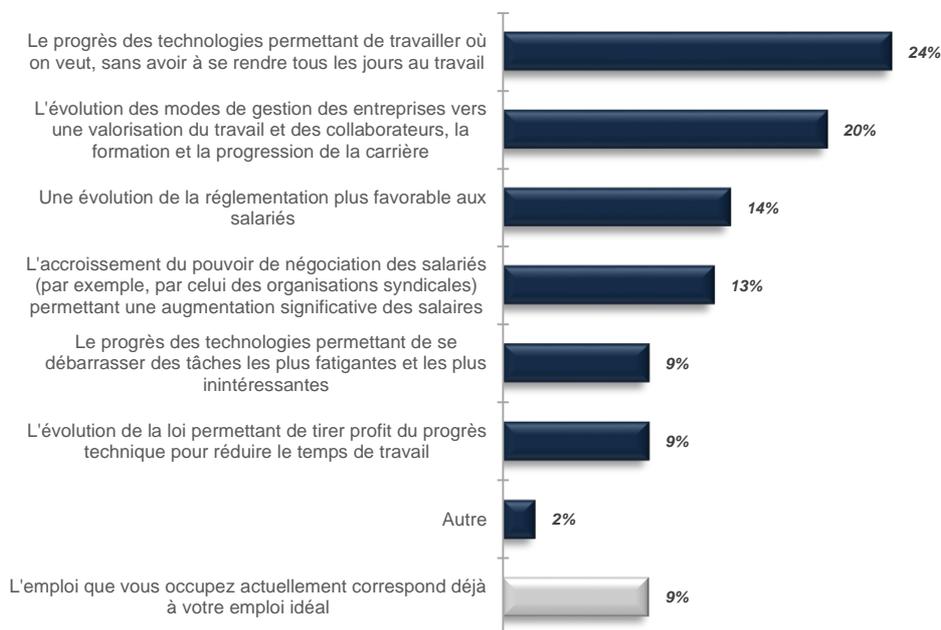
Le télétravail première solution pour se rapprocher des aspirations en termes d'emploi

La progression des technologies de l'information et la démocratisation du travail à distance constituent la solution le plus fréquemment évoquée par les répondants pour se rapprocher de leurs aspirations en termes de travail. L'évolution des modes de management est citée en deuxième position.

A noter en revanche que les avancées techniques qui permettraient de se débarrasser d'une part significative des tâches les plus pénibles et de générer des gains de productivité permettant de réduire drastiquement la durée du temps de travail au niveau macroéconomique (scénario rifkinien de « la fin du travail » également développé par John Maynard Keynes au début du 20^e siècle) ne sont évoquées comme une solution que par une part minoritaire des répondants et arrivent en dernière position parmi les six modalités proposées.

9% des individus interrogés déclarent par ailleurs déjà occuper un emploi qu'ils considèrent correspondre à leur idéal.

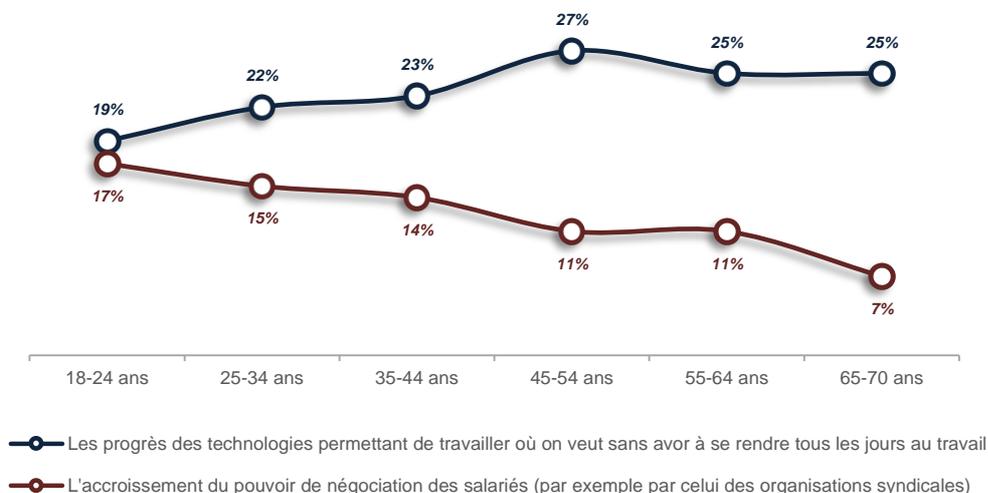
"Qu'est-ce qui pourrait, selon vous, arriver dans un avenir même éloigné qui pourrait rendre imaginable l'accès à votre emploi idéal ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Un effet d'âge est à nouveau perceptible dans l'évaluation des différents leviers permettant de se rapprocher de ses aspirations relatives au travail. Ce sont les répondants les plus âgés qui évoquent le plus fréquemment la démocratisation du travail à distance permise par l'avancée des technologies de l'information alors que les plus jeunes sont deux fois plus nombreux que leurs aînés à désigner un accroissement du pouvoir de négociation des salariés – notamment à travers les organisations syndicales. Une corrélation au niveau de diplôme est également notable : les individus les plus diplômés sont également les plus nombreux à évoquer l'évolution des modes de management vers un modèle valorisant la formation continue et la progression de la carrière. Les répondants les moins diplômés ont quant à eux une attente plus forte à vis-à-vis d'une réglementation plus favorable aux salariés. Plus intéressant encore : si les écarts ne sont pas spectaculaires, on observe tout de même que ce sont les individus les moins diplômés qui déclarent le plus souvent occuper un emploi correspondant à leur idéal (13% chez les détenteurs d'un diplôme équivalent au niveau BEP, CAP contre 7% chez les équivalents bac+2 et 8% chez les titulaires d'un diplôme de second ou troisième cycle). De la même manière on n'observe pas de variations significatives du pourcentage de répondants déclarant occuper un emploi correspondant à leurs aspirations en fonction du niveau de revenus (bien que celui-ci soit mesuré au niveau du ménage et que le revenu du conjoint puisse de fait constituer ici un biais). En revanche, nous relevons une corrélation frappante avec le temps de trajet pour se rendre sur son lieu de travail. Les actifs déclarant mettre moins de 15 minutes à se rendre sur leur lieu de travail sont 12% à considérer que leur emploi correspond à leur idéal – contre 5% chez les actifs dont le trajet est supérieur à 35 minutes.

"Qu'est-ce qui pourrait, selon vous, arriver dans un avenir même éloigné qui pourrait rendre imaginable l'accès à votre emploi idéal ?"

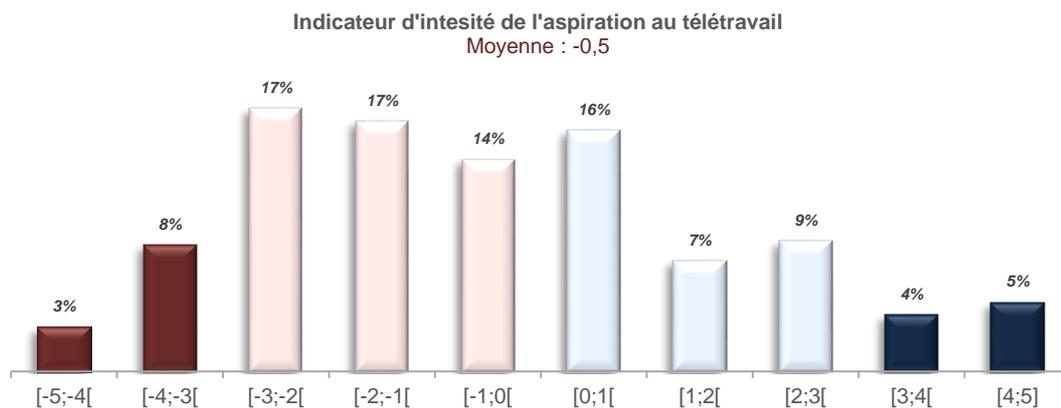


Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

L'aspiration au télétravail, pas significativement liée à la durée actuelle du trajet effectué par les individus

À partir des questions mentionnant la possibilité de travailler de son domicile (ou plus généralement le travail à distance)¹³, nous mesurons pour chacun des répondants un *indicateur d'intensité de l'aspiration au télétravail* s'étendant sur une échelle de -5 à 5. Plus cet indicateur élevé, plus il révèle une aspiration forte au télétravail. A l'inverse, plus il est faible, moins le télétravail est perçu comme une manière de se rapprocher de ses aspirations. Sur l'ensemble de l'échantillon, cet indicateur se situe en moyenne à -0,5.

¹³ Dans le questionnaire, question 15 et 16, modalité 5 mesurant dans quelle mesure « la possibilité offerte par les employeurs de travailler de son domicile » permettrait de se rapprocher de la manière idéale de se déplacer. Question 28, modalité 6, pensez-vous que le fait de « disposer de la possibilité de travailler chez soi, afin de pouvoir habiter à proximité de ses proches, de ses lieux de loisirs... » vous permettrait de d'accéder à votre logement idéal ? Question 33 mentionnant « le domicile » ou « de là ou vous voulez quand vous voulez » comme lieu de travail idéal. Question 34, modalité 4, évoquant « le progrès des technologies permettant de travailler où on veut, sans avoir se rendre tous les jours au travail » comme moyen de se rapprocher du logement idéal. Question 36, modalité 2, mentionnant « le développement du télétravail, vous permettant de consacrer plus de temps à vos loisirs » comme une solution pour se rapprocher de ses aspirations en termes de loisirs. Mode de calcul de l'indicateur disponible en annexes.



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

L'aspiration au travail est légèrement plus répandue au milieu du cycle de vie, entre 35 et 55 ans. Curieusement, elle n'est pas significativement corrélée au temps de trajet des actifs. Elle est en revanche légèrement plus forte chez les individus aspirant à vivre en dehors des villes. À noter également un niveau particulièrement faible au Japon – à l'inverse de l'Allemagne et des États-Unis où l'aspiration au télétravail apparaît particulièrement présente.

■ Les aspirations relatives aux loisirs

■ Coprésence, évasion et nature au centre des aspirations relatives aux loisirs

Les répondants font montre d'aspirations très hétérogènes en matière de loisirs. On retrouve en première position l'appétence à la coprésence avec l'entourage proche et la famille (20%). L'évasion du quotidien et le contact avec la nature sont désignées en deuxième et troisième position (respectivement 17% et 16%). 13% des individus aspirent avant tout à pratiquer des loisirs reposants. 10% mettent l'accent sur la diversité des activités de loisirs qu'ils pratiquent, alors que 8% cherchent avant tout à ne pas s'éloigner trop de leur domicile. Le fait d'accroître son réseau de relations, de faire de nouvelles rencontres, est la proposition la moins fréquemment citée par les personnes interrogées. Un résultat qu'il est tentant de rapprocher de la part déjà très faible de répondants évoquant l'importance de la vie de quartier dans leur description du lieu de vie idéal – étendre son réseau de sociabilité au-delà de l'entourage proche semble manifestement constituer un registre d'aspiration secondaire pour les individus.

"Si d'un coup de baguette magique, vous pouviez faire disparaître toutes les contraintes, quelle est la manière idéale dont vous aimeriez vivre vos activités de loisirs ?"

- 2 réponses possibles



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

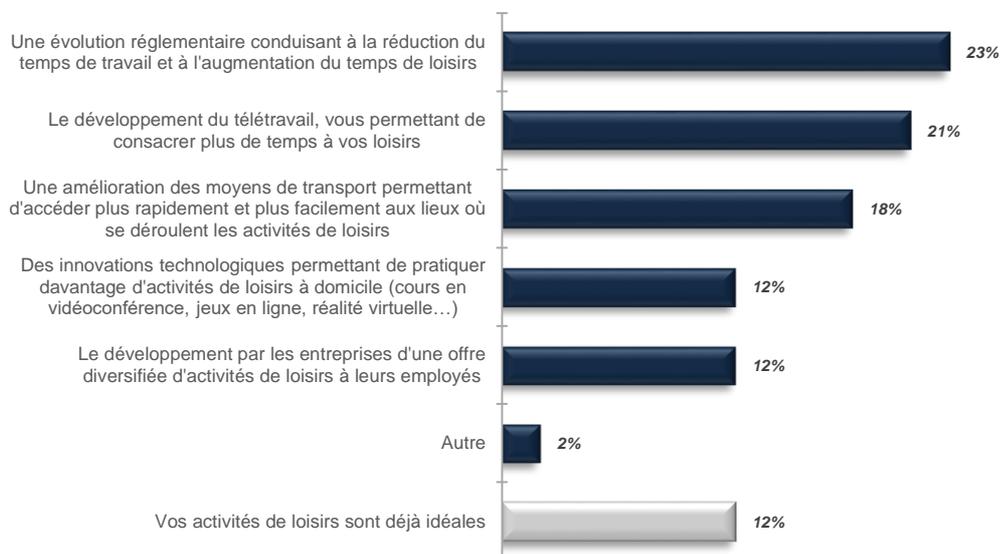
La perception des activités de loisirs idéales varie peu en fonction du profil des individus interrogés. On observe toutefois une variation significative des résultats en fonction du type de territoire dans lequel les répondants aspirent à vivre. Les individus aspirant à vivre au sein même d'une grande ville ou dans sa périphérie associent significativement moins souvent que la moyenne leurs activités de loisirs idéales au contact avec la nature (10% contre 31% chez les individus aspirant à vivre en habitat isolé à la campagne). Ils sont en revanche significativement plus nombreux à évoquer la diversité des activités ainsi que la possibilité de faire de nouvelles rencontres.

■ La réduction du temps de travail, premier levier à l'aboutissement des aspirations en termes de loisirs

Si la réduction du temps de travail était peu fréquemment évoquée comme moyen de se rapprocher d'une forme de travail considérée comme idéale, elle est en revanche le premier levier désigné par les répondants pour améliorer la manière dont ils vivent leurs loisirs. Le développement du télétravail, dans la mesure où il est associé à un gain de temps (soit par l'optimisation de la productivité soit par la réduction des temps de transport), est également évoqué par une part significative des individus interrogés. L'amélioration des transports arrive en troisième position.

A noter par ailleurs que 12% des personnes interrogées décrivent leurs activités de loisirs comme correspondant déjà à ce qu'ils imaginent comme un état idéal.

"Qu'est-ce qui pourrait selon vous arriver dans l'avenir qui pourrait rendre imaginable l'accès à vos activités de loisirs idéales ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

La perception des solutions pour se rapprocher de l'idéal en termes de loisirs varie très peu en fonction du profil des répondants. Tout juste observe-t-on à nouveau une posture à nouveau défavorable en France sur la question de la réduction du temps de travail – significativement moins évoquée que dans les autres pays. L'espoir placé dans le développement du télétravail est plus faible aux Etats-Unis.

C'est par ailleurs en Allemagne et dans une moindre mesure aux Etats-Unis que les activités de loisirs sont le plus fréquemment décrites comme étant « déjà idéales » - respectivement 19% et 16% alors que cette part ne dépasse pas les 5% en Turquie. Le pourcentage d'individus déclarant leurs activités de loisirs actuelles comme correspondant déjà à leur idéal (12% sur l'ensemble de l'échantillon) est également significativement plus bas chez les individus les plus diplômés, ceux désirant habiter une grande ville ou encore ceux affichant un temps de trajet quotidien supérieur à 35 minutes.

" Qu'est-ce qui pourrait selon vous arriver dans l'avenir qui pourrait rendre imaginable l'accès à vos activités de loisirs idéales ?"

	France	Espagne	Allemagne	États-Unis	Japon	Turquie
Une évolution réglementaire conduisant à la réduction du temps de travail et à l'augmentation du temps de loisirs	17%	29%	21%	22%	25%	23%
Le développement du télétravail, vous permettant de consacrer plus de temps à vos loisirs	24%	20%	25%	16%	23%	20%
Une amélioration des moyens de transport [...]	19%	18%	17%	17%	17%	19%

<i>Des innovations technologiques permettant de pratiquer davantage d'activités de loisirs à domicile</i>	9%	10%	6%	16%	10%	18%
<i>Le développement par les entreprises d'une offre diversifiée d'activités de loisirs à leurs employés</i>	16%	12%	10%	10%	13%	14%
<i>Autre</i>	2%	3%	2%	4%	1%	1%
<i>Vos activités de loisirs sont déjà idéales</i>	14%	10%	19%	16%	10%	5%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

■ Les aspirations relatives aux vacances

■ Coprésence, nature et évasion se retrouvent dans la description des vacances idéales

On retrouve le désir de coprésence avec l'entourage proche parmi les aspirations les mieux partagées en matière de vacances idéales. Pour 19 % des personnes interrogées, les vacances idéales passeraient d'abord par le fait de « disposer d'une maison de famille où passer du temps avec ceux qui vous sont chers » (plus 12 % qui place cet item en seconde position). Les valeurs familiales sont ici combinées à un désir apparent d'enracinement. La deuxième proposition la plus fréquemment citée « le soleil, la mer, les amis, la fête » (15%) fait également référence à un temps passé avec son entourage proche. On trouve en troisième position le contact avec la nature (15%) et en quatrième position le désir de découverte (« aller à la rencontres de cultures et de populations très différentes de la vôtre » ; 14%). Temps partagé avec les proches, contact avec la nature et évasion, découverte... on retrouve ici les trois principales dimensions qui avaient également été évoquées lors de la description des activités de loisirs idéales.

"Si vous disposiez d'une baguette magique vous rendant totalement libre de vivre vos vacances idéales, que rechercheriez-vous en priorité ?"
- 2 réponses possibles

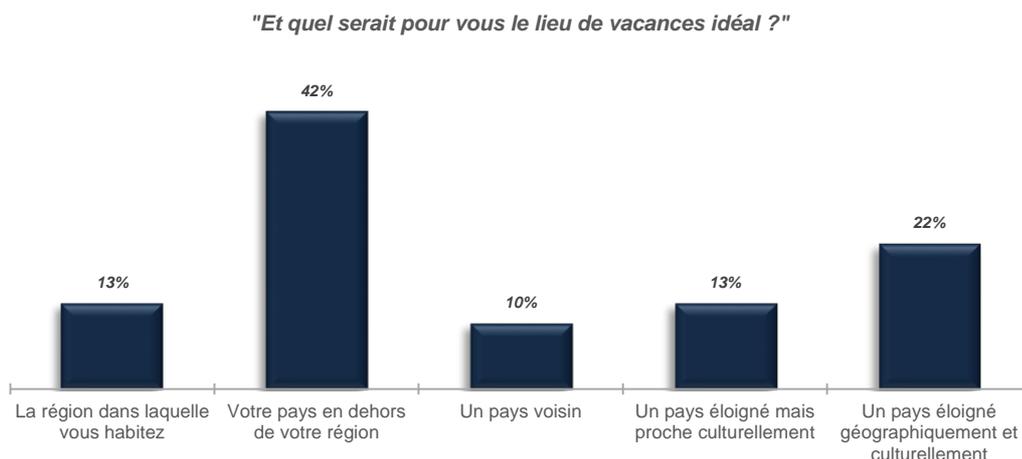


Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

La description des vacances idéales est variable selon le profil des individus et le pays dans lequel ils résident. Un léger effet d'âge (prévisible) est perceptible : alors que la part de répondants citant « le soleil, la mer, les amis, la fête... » tend à décroître avec l'âge, le contact avec la nature est à l'inverse plus fréquemment désignée par les répondants les plus âgés. Le désir de coprésence avec l'entourage proche et l'aspiration à se reposer ou ne rien faire sont plus répandus chez les individus disposant du plus faible capital culturel alors que la « rencontre de cultures et de populations très différentes » est plus fréquemment évoquée par les répondants les plus diplômés. Comme pour les loisirs, nous relevons également une différenciation de la description des vacances idéales entre les personnes aspirant à la vie urbaine (le soleil, la mer, les amis, la fête, ainsi que la pratique intensive d'activités culturelles) et les individus aspirant à la vie rurale (le contact avec la nature en particulier est cité par 29% chez les personnes aspirant à vivre en habitat isolé à la campagne, contre 8% des individus aspirant à vivre au sein même d'une grande ville). On observe enfin des variations significatives entre les pays. Le désir de coprésence avec les proches est particulièrement répandu en France. La rencontre avec des cultures différentes est plus fréquemment évoquée en Espagne. Le contact avec la nature est en revanche davantage recherché par les Turcs. Les Japonais sont, quant à eux, beaucoup moins attirés par « le soleil, la mer, les amis, la fête » que le reste de l'échantillon (seulement 5%). Ils sont à l'inverse beaucoup plus nombreux à désigner le fait de ne rien faire, se reposer, s'isoler et prendre le temps de la réflexion (22% contre 12% dans l'ensemble de l'échantillon).

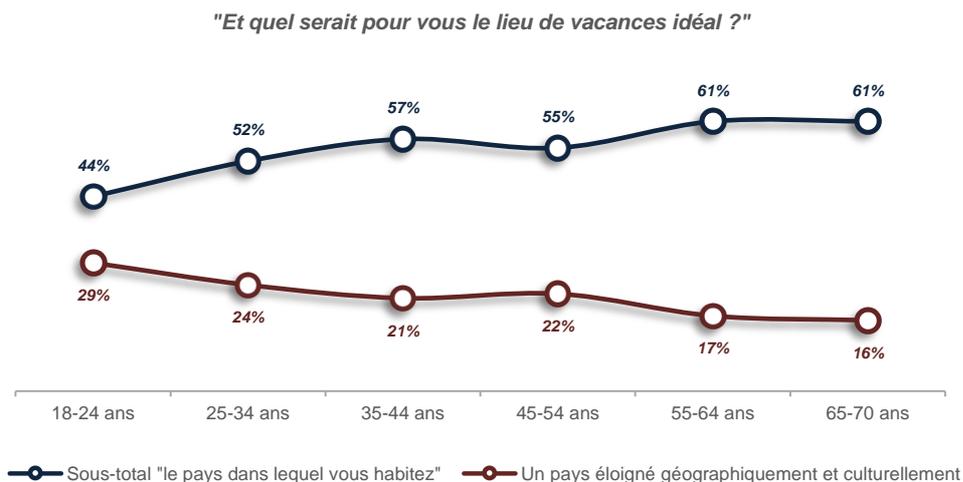
■ Une vision hétérogène du lieu de vacances idéal

La position géographique du lieu de vacances idéal divise les répondants. Un peu plus de la moitié d'entre eux (55%) désigne leur propre pays. La seconde moitié est à nouveau coupée en deux entre les individus évoquant un pays voisin ou proche culturellement (23%) et ceux désignant un pays éloigné à la fois sur le plan géographique et culturel (22%).



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Effet d'âge (et très probablement de génération), la propension à désigner son propre pays est significativement plus forte chez les répondants les plus âgés alors qu'à l'inverse l'aspiration à voyager dans des pays éloignés à la fois géographiquement et culturellement est significativement plus répandue chez les plus jeunes et décline de manière linéaire avec l'âge.



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

À noter également des variations cette fois très significatives selon les pays. Les Japonais, dans leur très grande majorité (82%), désignent leur propre pays, alors que les Allemands sont à l'inverse particulièrement attirés par les pays étrangers (seulement 31% situent leur lieu de vacances idéal en Allemagne). Les États-Unis et la Turquie, dans une position intermédiaire, comptent comme le Japon une majorité d'habitants désignant leur propre pays comme lieu de vacances idéal (60% aux États-Unis ; 58% en Turquie). Les avis sont plus partagés en Espagne et en France (respectivement 48% et 52%).

"Et quel serait pour vous le lieu de vacances idéal ?"

	France	Espagne	Allemagne	États-Unis	Japon	Turquie
<i>La région dans laquelle vous habitez</i>	7%	7%	7%	13%	33%	8%
<i>Votre pays en dehors de votre région</i>	45%	41%	24%	47%	49%	50%
SOUS-TOTAL dans votre pays	52%	48%	31%	60%	82%	58%
<i>Un pays voisin</i>	9%	11%	19%	7%	6%	10%
<i>Un pays éloigné mais proche culturellement</i>	14%	13%	20%	14%	4%	12%
SOUS-TOTAL dans un pays proche culturellement	23%	24%	39%	21%	10%	22%
<i>Un pays éloigné géographiquement et culturellement</i>	25%	28%	30%	19%	8%	20%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

L'arbitrage vacances - emploi idéal

Quel poids les vacances occupent-elles dans les aspirations des individus ? Et comment ceux-ci arbitreraient-ils s'ils avaient à choisir entre un emploi idéal qui réduirait drastiquement la durée de leurs congés ou un emploi qui ne correspondrait pas tout à fait à leurs aspirations mais qui leur permettrait de doubler le nombre de jours de congés dont ils disposent ?

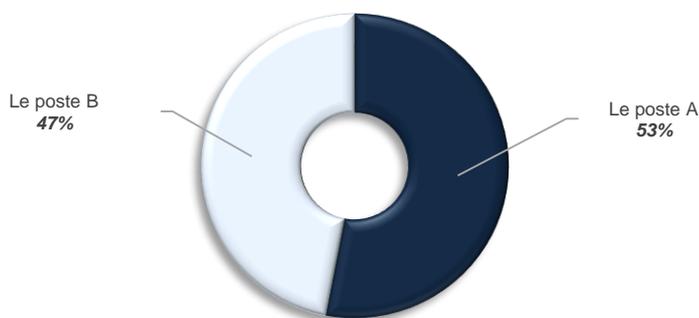
À nouveau, nous avons confronté les répondants à un scénario les mettant dans la peau d'un salarié auquel deux postes sont proposés. À la suite d'une restructuration, leur employeur leur propose deux nouveaux postes dont les modalités diffèrent de celui qu'ils occupent actuellement. Le premier poste (le poste A) correspond en tout point à leur emploi idéal, mais il comprend un nombre de jours de congés significativement inférieur (la période de vacances est divisée par deux). Le second poste (le poste B) ne correspond pas à leur emploi idéal, mais il comprend un nombre de jours de congés significativement supérieur à celui qu'ils occupent actuellement (la période de vacances double).

Comment les répondants ont-ils arbitré entre vacances et emploi idéal ?

Les réponses montrent que les individus interrogés sont cette fois plus divisés que lors de l'arbitrage entre travail idéal et temps de trajet. Si près des trois quarts des répondants étaient prêts à déménager ou à

effectuer des temps de transport très longs pour obtenir leur emploi idéal, 47% ont ici refusé de sacrifier leur temps de vacances au profit d'un emploi idéal.

"Quel poste choisiriez-vous ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Si on observe des variations statistiquement significatives selon le profil des individus interrogés, elles sont modestes. Les hommes sont ainsi légèrement plus nombreux que les femmes à avoir choisi le poste A (et à renoncer de fait à une partie de leurs période de vacances) – respectivement 56% contre 50%. Les moins de 25 ans, tout juste rentrés dans la vie active, sont 65% à opter pour le poste A. Cette part tombe à 55% chez les 25-34 ans et puis gravite autour de 50% au-delà. Les individus les plus diplômés sont également légèrement plus enclins que la moyenne à sacrifier leur temps de vacances (55% chez les titulaires d'un diplôme de deuxième ou troisième cycle). Enfin, c'est en Turquie (65%) et dans une moindre mesure aux États-Unis (59%) que les répondants sont les plus nombreux à choisir le poste A.

" Quel poste choisiriez-vous ?"

	France	Espagne	Allemagne	États-Unis	Japon	Turquie
Le poste A	46%	49%	51%	59%	49%	65%
Le poste B	54%	51%	49%	41%	51%	35%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

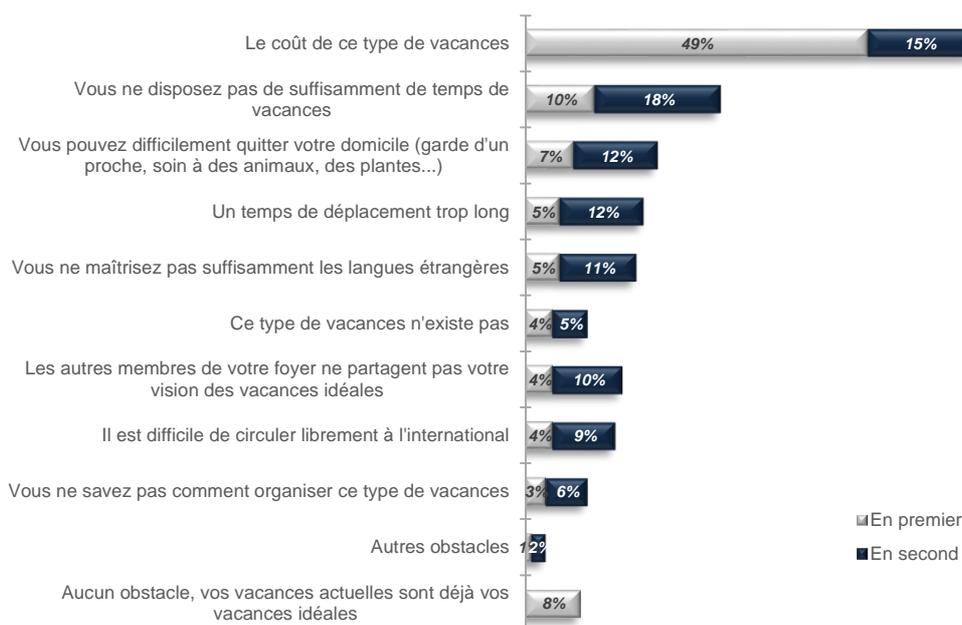
Temps et argent arrivent sans surprise en tête des obstacles à l'aboutissement des vacances idéales

Lorsqu'on les interroge sur les obstacles qui les empêchent d'accéder à leurs vacances idéales, les répondants évoquent en premier lieu la contrainte financière et (loin derrière) le manque de temps. Le

fait de pouvoir difficilement quitter son domicile et les déplacements trop longs arrivent respectivement en troisième et quatrième position.

Seuls 8% des individus interrogés jugent par ailleurs que leurs vacances correspondent déjà à leurs aspirations.

"Quels sont les deux principaux obstacles qui vous empêchent d'accéder à vos vacances idéales ?"
- 2 réponses possibles

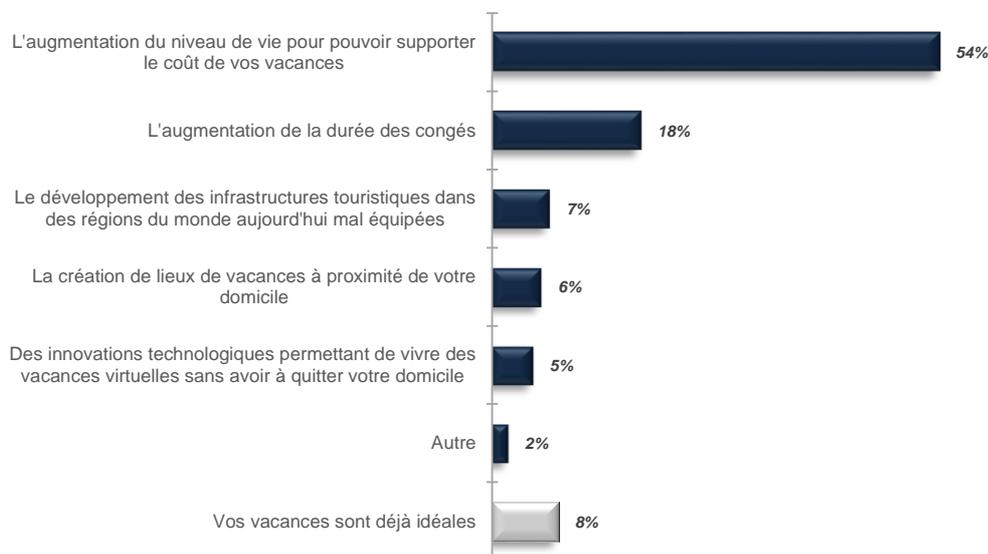


Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les obstacles perçus à l'aboutissement des aspirations en termes de vacances sont proches dans les différentes couches de la population. Le manque de temps est davantage évoqué en-dessous de 45 ans et de manière plus générale chez les actifs. Le poids de cet obstacle recule alors que progresse le pourcentage d'individus jugeant déjà idéales leurs vacances actuelles au-delà de 45 ans. La contrainte financière décroît sans surprise avec le revenus – les deux derniers quintiles de revenus évoquant davantage la manque de temps et moins fréquemment le coût des vacances.

De manière cohérente avec les obstacles perçus, l'accroissement du niveau de vie et l'augmentation de la durée des congés sont perçues comme les principales solutions pour parvenir à l'aboutissement des aspirations.

"Qu'est-ce qu'il pourrait selon vous arriver dans l'avenir qui pourrait rendre imaginable l'accès à vos vacances idéales ?"



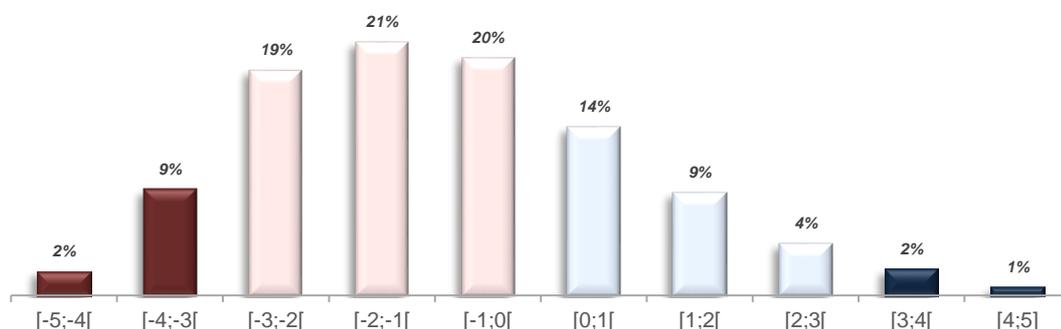
Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

L'indicateur d'intensité de l'aspiration à disposer de plus de temps de vacances

À partir des questions relatives aux vacances¹⁴, nous mesurons pour chacun des répondants un *indicateur d'intensité de l'aspiration à disposer de plus de temps de vacances* s'étendant sur une échelle de -5 à 5. Plus le niveau de cet indicateur s'accroît, plus il souligne une aspiration marquée à disposer de davantage de temps pour les vacances. À l'inverse, plus il est faible, plus il indique que les temps de vacances constituent un registre d'aspiration secondaire pour les individus. Sur l'ensemble de l'échantillon, cet indicateur s'établit en moyenne à -0,9.

¹⁴ Dans le questionnaire, question 7 modalité 4, « si vous deveniez totalement libre de réorganiser comme il vous plaît votre rythme de vie, quelle importance accorderiez-vous au fait de pouvoir, au regard de votre rythme de vie actuel disposer de plus de temps pour les vacances » ; question 8 modalité 4 (classement parmi les 9 propositions du fait de pouvoir disposer de plus de temps pour les vacances) ; question 9 modalité 3 (aspiration à « pouvoir vous arrêter sur des temps longs ») ; question 10 modalité 3 (classement parmi les 6 propositions du fait de pouvoir s'arrêter sur des temps longs) ; question 37 sur l'arbitrage entre emploi idéal et emploi comprenant deux fois plus de vacances ; question 40 modalité 5 évaluant « l'augmentation de la durée des congés » comme levier pour se rapprocher des vacances idéales ; question 41 modalité 5 évaluant le fait de ne pas disposer de suffisamment de temps de vacances comme obstacle aux vacances idéales ; et question 53 évaluant l'inclination à partir en vacances moins souvent en cas de crise écologique majeure. Détail du mode de calcul de l'indicateur disponible en annexes.

Indicateur d'intensité de l'aspiration à disposer de plus de temps de vacances
Moyenne : -0,9



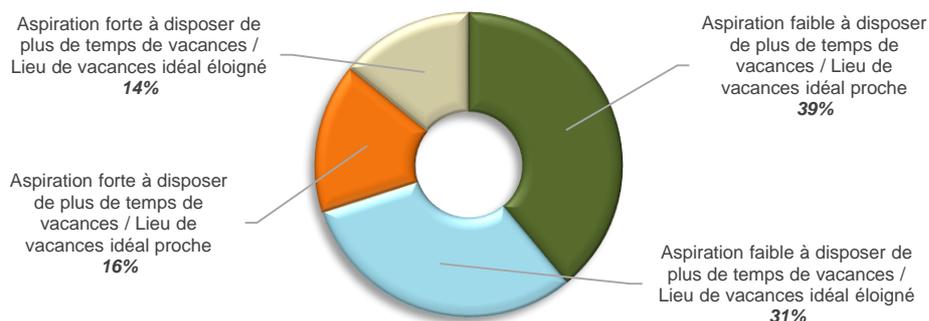
Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

L'aspiration à disposer de davantage de temps de vacances est particulièrement perceptible au Japon (-0,2), moins en Allemagne (-1,2). Elle atteint son plus haut niveau au milieu du cycle de vie (entre 25 et 44 ans), et diminue à ses deux extrémités. Ce sont sans surprise les actifs occupés qui sont les plus nombreux à mettre en avant leur aspiration à disposer de plus de temps de vacances.

Une segmentation des mobilités liées aux vacances

A partir de la question 39 (relative au lieu de vacances idéal) et de l'indicateur d'intensité de l'aspiration à disposer de plus de temps de vacances, nous pouvons établir une segmentation des aspirations des individus en termes de vacances en fonction de la distance à laquelle se situe le lieu de vacances idéal et de leur désir d'accroître leurs périodes de vacances¹⁵.

Segmentation des aspirations en termes de vacances



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

¹⁵ La principale limite de l'exercice se situant dans le fait que nous ne pouvons pas approcher ici une fréquence absolue de départs en vacances auxquels les individus aspireraient mais seulement un niveau dynamique (une volonté d'accroître ses périodes de vacances, sans que l'on puisse distinguer si cette aspiration recouvre une volonté de partir très souvent en vacances ou simplement une durée actuelle très réduite).

Cette segmentation permet de répartir les répondants en 4 groupes :

- Les individus dont l'aspiration au fait de disposer de davantage de temps de vacances est relativement faible [indicateur inférieur à 0] et dont le lieu de vacances idéal est relativement proche de leur lieu de vie [dans le pays de résidence] (39% de l'échantillon).
- Les individus dont l'aspiration au fait de disposer de davantage de temps de vacances est relativement faible et dont le lieu de vacances idéal est relativement éloigné de leur lieu de vie [dans un pays autre que le pays de résidence] (31% de l'échantillon).
- Les individus chez qui nous relevons une aspiration relativement forte au fait de disposer de davantage de temps de vacances [indicateur supérieur ou égal à 0] et dont le lieu de vacances idéal est relativement proche de leur lieu de vie (16% de l'échantillon).
- Les individus chez qui nous relevons une aspiration relativement forte au fait de disposer de davantage de temps de vacances et dont le lieu de vacances idéal est relativement éloigné de leur lieu de vie (14% de l'échantillon).

Le croisement de cette segmentation avec le reste des registres d'aspiration ne fait ressortir que très peu d'écart entre les différents segments. Les deux groupes dont l'aspiration à disposer de plus de temps de vacances est relativement forte affichent également une aspiration plus répandue à travailler moins et au ralentissement de leur rythme de vie (sans que les écarts ne soient spectaculaires sur ce dernier point). On trouve également une adhésion au principe de liberté des déplacements (indiquant de manière plus générale une ouverture sur le monde plus répandue ?) plus perceptible au sein des deux groupes dont le lieu de vacances idéal se situe à l'étranger.

On observe une sous-représentation des Japonais au sein des groupes dont le lieu de vacances idéal se situe à l'étranger alors que les Allemands sont au contraire surreprésentés. Les actifs sont sans surprise surreprésentés dans les deux segments qui affichent une aspiration forte à disposer de plus de temps de vacances. En dehors de ces différents points, les aspirations relatives aux mobilités de vacances semblent indépendantes des autres registres d'aspirations abordées dans l'étude.

■ Les aspirations relatives à la vieillesse

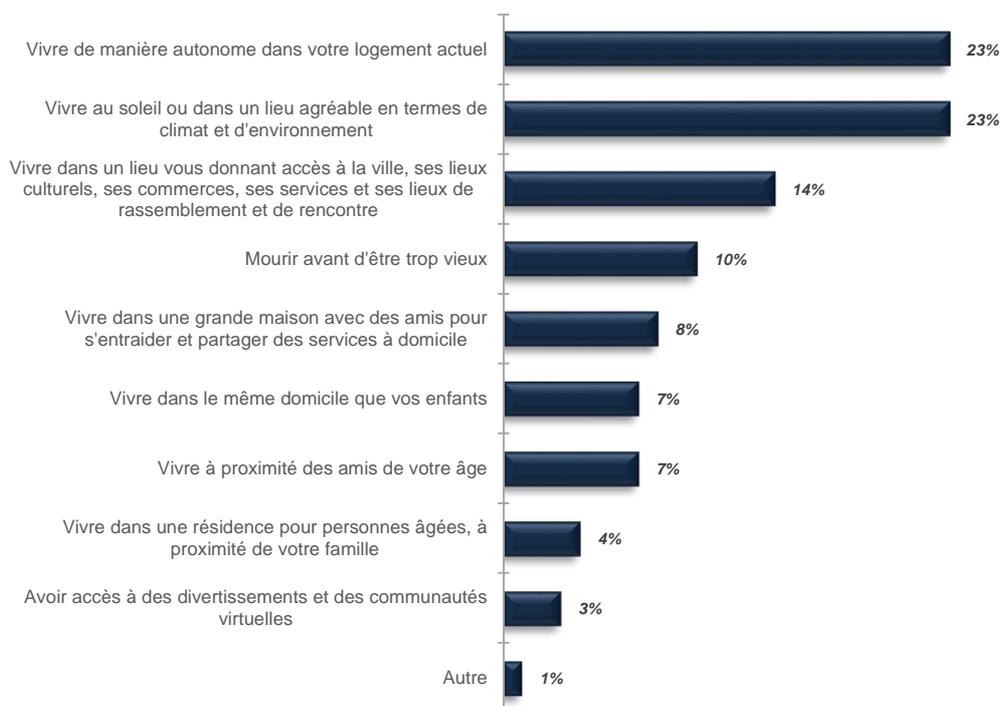
■ La vieillesse idéale : entre autonomie et cadre de vie agréable

Les représentations de la meilleure manière de vivre sa vieillesse sont polarisées autour de deux aspirations dominantes : le désir d'autonomie (désigné par 23% comme l'élément le plus important) et la recherche d'un environnement et d'un climat agréable (23% également). 14% recherchent avant tout la proximité aux espaces d'activité propres à la ville et 10% déclarent vouloir mourir avant d'être trop vieux.

Le désir de coprésence, inclus dans plusieurs des modalités proposées, est ici nettement moins fréquemment évoqué (seulement 7% aspireraient à vivre dans le même domicile que leurs enfants ; la même proportion recherche avant tout la proximité à leurs amis). La maison de retraite n'est également

que très peu souvent évoquée (seulement 4% malgré la proximité de la famille comprise dans la proposition), ce qui est également le cas des divertissements virtuels (3%).

"Dans l'idéal, et en supposant l'absence de toute contrainte, quelle serait pour vous la meilleure manière de vivre sa vieillesse ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Effet d'âge attendu, les répondants les plus jeunes sont significativement moins préoccupés par les questions d'autonomie et citent plus souvent la proximité à leurs amis. Mis à part ce point, les aspirations relatives à la manière de vivre sa vieillesse varient peu en fonction des principales variables sociodémographiques. On observe toutefois à nouveau une opposition citadins-ruraux – les individus aspirant à vivre en ville étant significativement plus nombreux à rechercher la proximité aux grands espaces d'activité alors que l'environnement et le climat sont particulièrement fréquemment évoqués par les personnes souhaitant vivre à la campagne. On note également des différences significatives entre les pays étudiés. Les Japonais sont particulièrement nombreux à déclarer vouloir « mourir avant d'être trop vieux » (20% alors que cette part n'excède 10% dans aucun des autres pays de l'échantillon). Ils sont également les moins préoccupés par les questions relatives à l'environnement et au climat – à l'inverse des Turcs qui y sont eux les plus attentifs. C'est également en Turquie que l'aspiration à finir sa vie dans le même domicile que ses enfants est la plus répandue (13% soit près de deux fois plus que la moyenne dans l'ensemble de l'échantillon).

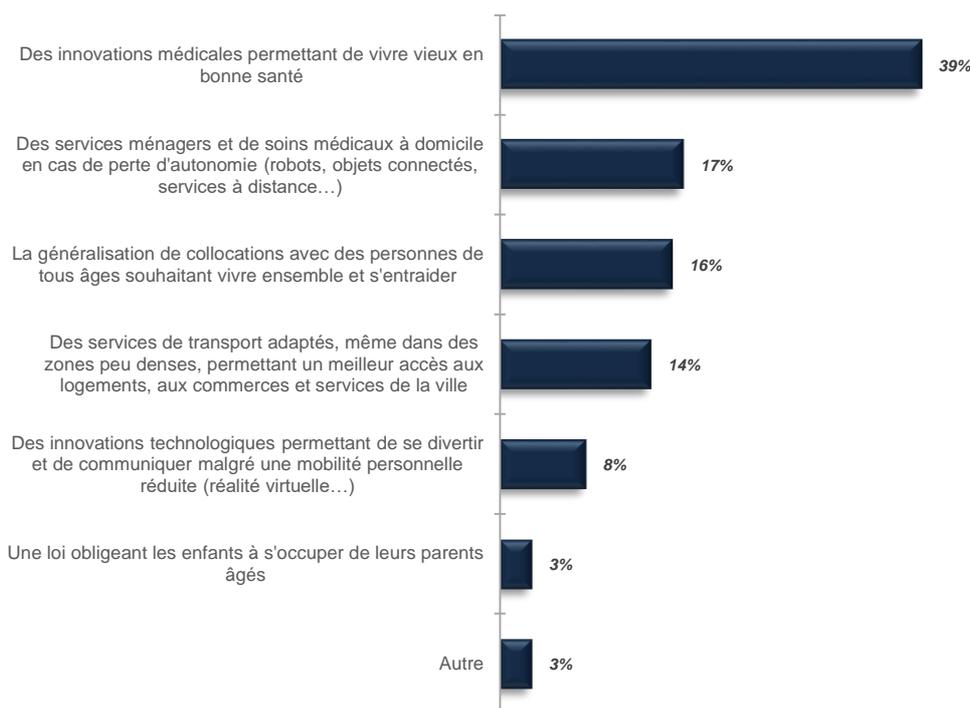
Les avancées technologiques, principal espoir dans l'aboutissement des aspirations relatives à la vieillesse

Le progrès technologique (dans le domaine médical bien plus que dans le domaine des technologies de l'information et de la communication) reste le principal espoir des répondants pour se rapprocher de la manière dont ils aimeraient vivre leur vieillesse.

Les services à domicile qui permettent de compenser la perte d'autonomie et le développement de formules de collocations pour personnes âgées sont également cités par respectivement 17% et 16% des individus interrogés. L'amélioration des services de transport (évoquée par 14% des répondants) arrive en quatrième position.

L'idée d'une législation contraignante qui obligerait les enfants à s'occuper de leurs parents âgés rencontre en revanche peu de succès (seulement 3% des personnes interrogées évoquent cette proposition).

"Qu'est-ce qui pourrait selon vous arriver dans l'avenir qui pourrait rendre imaginable l'accès à ce que vous considérez comme une vieillesse idéale ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

La perception des leviers pour se rapprocher de la vieillesse idéale varie très peu selon les principales variables sociodémographiques, en dehors d'un effet d'âge attendu : les jeunes évoquent moins souvent les innovations médicales et sont plus attirés par les progrès des technologies numériques. Les formules

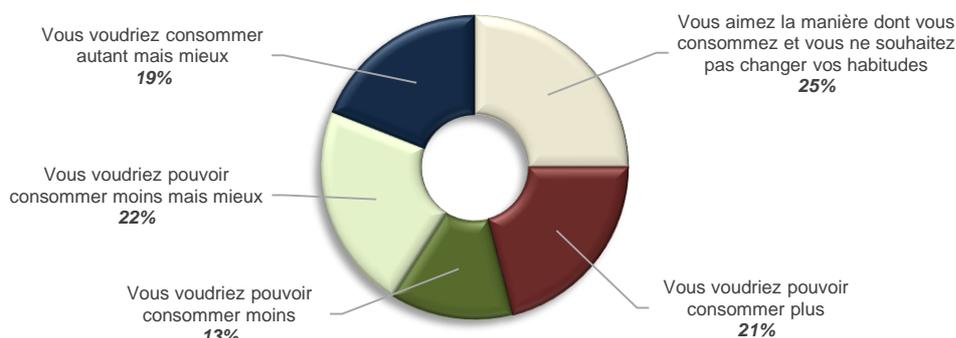
de collocation entre personnes âgées sont beaucoup souvent évoquées en Allemagne et en Turquie que dans le reste de l'échantillon.

■ Les aspirations relatives à la consommation

■ Une aspiration à consommer moins évoquée par plus d'un répondant sur trois

Interrogés sur leurs aspirations en termes de consommation, seuls 21% des répondants déclarent qu'ils aimeraient pouvoir consommer plus. 25%, satisfaits de leurs habitudes, ne souhaitent pas modifier la manière dont ils consomment. 13% souhaiteraient simplement consommer moins. 41% aspirent à consommer « mieux » – dont 22% pour qui consommer mieux passe également par une diminution du volume de produits consommés. Sur l'ensemble de l'échantillon, la part des individus aspirant à une consommation qui occuperait une place moindre dans les modes de vie, à une décroissance de leur volume de consommation (35%), est donc supérieure à celle des individus qui aspirent à consommer plus (21%).

"Laquelle de ces affirmations correspond le mieux à ce que vous pensez ?"

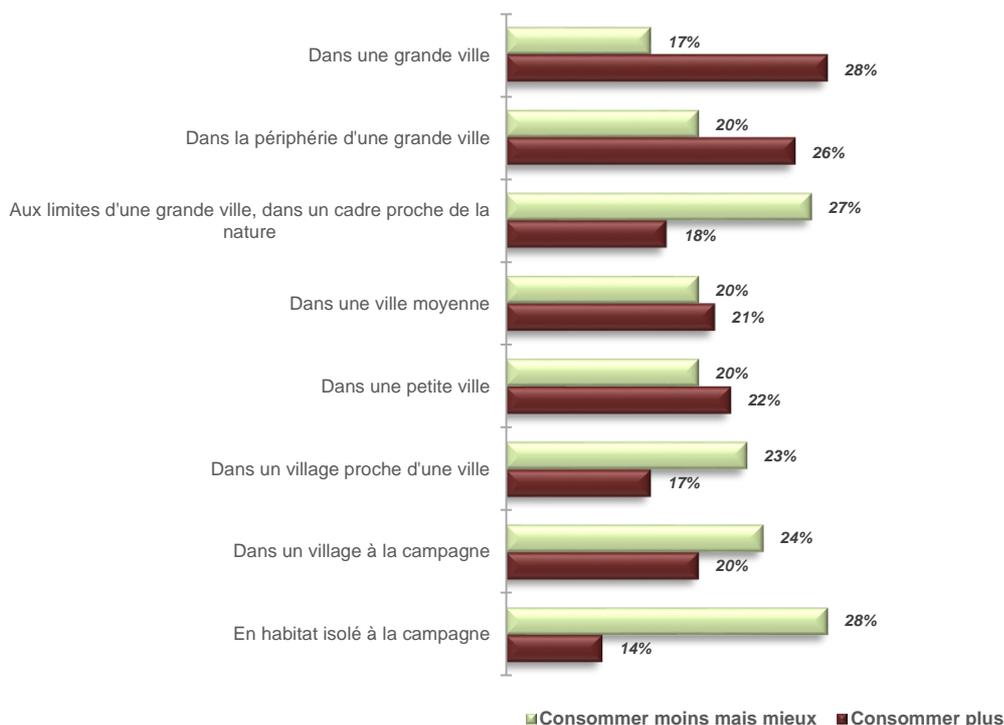


Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les jeunes, par définition moins équipés, sont nettement surreprésentés parmi les personnes aspirant à consommer plus (26% chez les moins de 35 ans contre 12% chez les plus de 65 ans). Plus surprenant, on observe également une surreprésentation des jeunes chez les répondants ayant déclaré vouloir consommer moins (43% « moins » et « moins mais mieux » cumulés chez les moins de 25 ans contre 26% chez les plus de 65 ans). A l'opposé du spectre, le statut quo est plus souvent évoqué par les plus âgés. Le niveau de capital culturel des répondants est largement corrélé à l'aspiration à consommer moins (le cumul « consommer moins » et « consommer moins mais mieux » atteint 27% chez les personnes non diplômées contre 40% chez les titulaires d'un diplôme de deuxième ou troisième cycle). L'aspiration à consommer « moins mais mieux » est par ailleurs significativement plus répandue chez les individus très concernés par les questions environnementales (29% contre 13% chez les répondants ayant déclaré ne pas du tout se sentir concernés par ces problématiques). A l'inverse, l'aspiration à consommer plus est davantage perceptible chez les individus non diplômés et ceux compris dans les premiers quintiles de

revenus. Enfin, un lien est observé avec le degré d'urbanisation auquel aspirent les individus. Alors que les personnes aspirant à vivre dans une grande ville sont particulièrement nombreuses à désirer consommer plus, la volonté de consommer « moins mais mieux » est beaucoup plus répandue chez les personnes aspirant à vivre à la campagne

"Laquelle de ces affirmations correspond le mieux à ce que vous pensez ?"
- Réponses en fonction du lieu de vie idéal



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

À noter également des variations significatives selon les pays étudiés. C'est en France que l'aspiration à consommer plus est la plus répandue – et de manière étonnante en Turquie qu'elle est la plus faible. Le statut quo est plus fréquemment évoqué en Allemagne. Le cumul des réponses « consommer moins » et « consommer moins mais mieux » révèle par ailleurs une aspiration à la décroissance de la consommation particulièrement forte en Turquie et au Japon (respectivement 51% et 44%).

"Laquelle de ces affirmations correspond le mieux à ce que vous pensez ?"

	France	Espagne	Allemagne	Etats-Unis	Japon	Turquie
<i>Vous aimez la manière dont vous consommez et vous ne souhaitez pas changer vos habitudes</i>	19%	27%	39%	26%	19%	18%
<i>Vous voudriez pouvoir consommer plus</i>	28%	22%	23%	17%	26%	11%
<i>Vous voudriez pouvoir consommer moins</i>	8%	11%	8%	15%	23%	14%

<i>Vous voudriez consommer moins mais mieux</i>	23%	20%	15%	20%	21%	37%
<i>Vous voudriez consommer autant mais mieux</i>	22%	21%	16%	23%	12%	20%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

■ Qu'est-ce que consommer mieux ?

La volonté d'acheter des **produits de meilleure qualité** (plus durables et meilleurs pour la santé), la **limitation des achats superflus** et la **dimension responsable** de la consommation (notamment pour l'environnement) sont au cœur de la définition que donnent les répondants à l'expression « consommer mieux ».

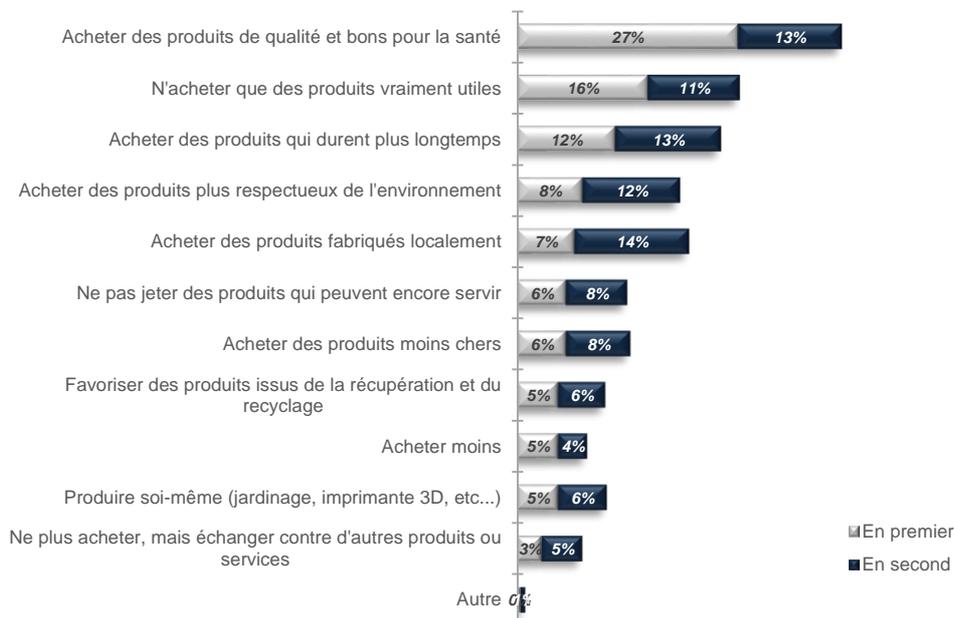
27% évoquent avant tout la volonté d'acheter des produits de qualité. 12% le fait d'acheter des produits qui durent plus longtemps. Pour près de 4 répondants sur 10, consommer mieux passe ainsi par une **consommation de meilleure qualité** (très fréquemment associée dans les études qualitatives à un taux de renouvellement moins élevé et donc un gain financier sur le long terme).

16% évoquent le fait de n'acheter que des produits vraiment utiles. 6% désignent parlent plutôt de ne plus jeter des produits qui peuvent encore servir. On retrouve ici la notion de limitation du **gaspillage** – et l'effet vertueux qui lui est associé à la fois pour l'environnement et au niveau financier.

Enfin, la dimension responsable (pour l'environnement ou pour la société) est directement évoquée par un répondant sur cinq. 8% considèrent ainsi que consommer mieux se traduit en premier lieu par des achats de produits plus respectueux de l'environnement. 7% évoquent la production locale des produits. 5% mentionnent l'idée de favoriser des produits issus de la récupération et du recyclage.

On retrouve ainsi parmi les motivations à consommer mieux la conjonction d'un bénéfice personnel (réaliser des économies, consommer des produits de meilleure qualité...) et d'une action citoyenne, responsable (respect de l'environnement, soutien de la production locale...).

"Parmi les propositions suivantes, quelles sont es deux qui se rapprochent le plus de ce que vous comprenez par "consommer mieux" ?"
- 2 réponses possibles



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

La compréhension de l'idée de « consommer mieux » varie très peu selon les principales variables sociodémographiques ou dans les différentes zones dans lesquelles nous avons réalisé l'étude. Tout juste observe-t-on un léger effet d'âge, la préoccupation pour l'achat de « produits de qualité et bons pour la santé » ainsi que le souhait de n'acheter que des produits vraiment utiles, étant plus répandus chez les répondants les plus âgés. Les Japonais sont également particulièrement réceptifs à l'idée d'acheter des produits qui durent plus longtemps, voire d'acheter simplement moins. Les Français sont quant à eux plus nombreux à considérer que consommer mieux est également associée à la consommation de produits fabriqués localement.

"Parmi les propositions suivantes, quelles sont les deux qui se rapprochent le plus de ce que vous comprenez par "consommer mieux" ?"
- Réponse sélectionnée « en premier »

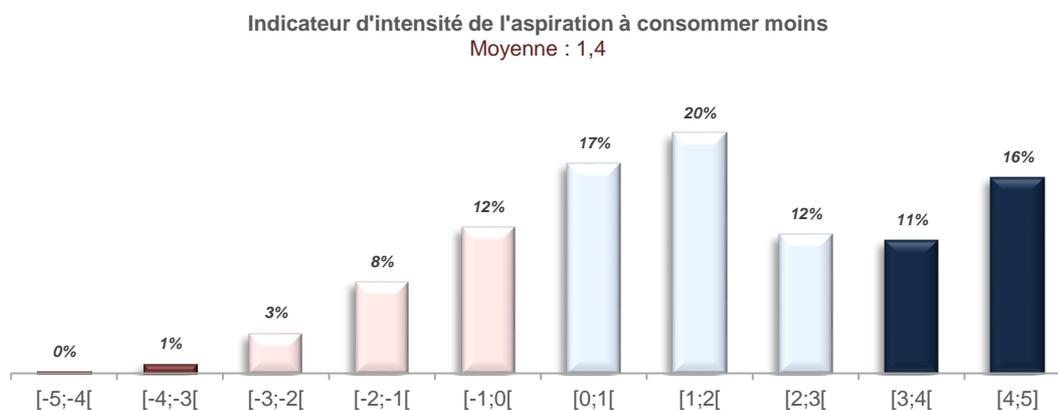
	France	Espagne	Allemagne	Etats-Unis	Japon	Turquie
Acheter des produits de qualité et bons pour la santé	29%	35%	29%	18%	17%	35%
N'acheter que des produits vraiment utiles	10%	18%	15%	15%	19%	17%
Acheter des produits qui durent plus longtemps	11%	9%	10%	15%	21%	8%
Acheter des produits plus respectueux de l'environnement	9%	8%	7%	9%	5%	7%
Ne pas jeter des produits qui peuvent encore servir	6%	6%	9%	6%	7%	3%

Favoriser des produits issus de la récupération et du recyclage	4%	4%	4%	6%	4%	7%
Acheter des produits moins chers	7%	6%	8%	6%	6%	3%
Acheter des produits fabriqués localement	12%	4%	9%	6%	5%	5%
Acheter moins	4%	4%	3%	7%	9%	3%
Ne plus acheter, mais échanger contre d'autres produits ou services	3%	3%	3%	4%	2%	3%
Produire soi-même (jardinage, imprimante 3D, etc...)	5%	5%	3%	7%	5%	7%
Autre	0%	0%	0%	1%	0%	0%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

L'indicateur d'intensité de l'aspiration à consommer moins

A partir des questions relatives à la place de la consommation dans les modes de vie, nous mesurons pour chacun des répondants un *indicateur de l'intensité de l'aspiration à consommer moins* s'étendant sur une échelle de -5 à 5¹⁶. Plus cet indicateur est élevé, plus il indique que les répondants jugent qu'il serait opportun d'accorder une place moins importante à la consommation dans nos modes de vie, qu'ils aspirent eux-mêmes à une consommation plus raisonnée et qu'ils accepteraient aisément de réduire leur volume de consommation en cas de crise écologique majeure. A l'inverse, plus il est faible, plus il indique un attachement fort à la consommation et à un mode de vie matérialiste. Sur l'ensemble de l'échantillon, cet indicateur se situe en moyenne à 1,4.



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

¹⁶ Dans le questionnaire, question 2 modalité 7, mesurant le poids donné au fait « d'accorder moins d'importance à la consommation » afin de créer un « monde plus enviable pour les prochaines générations ». Question 44 évaluant ses propres aspirations en matière de consommation. Question 53 visant notamment à établir dans quelle mesure les répondants seraient prêts à moins consommer si une crise écologique majeure nous contraignait à réviser drastiquement nos modes de vie. Détail du mode de calcul de l'indicateur disponible en annexes.

L'intensité de l'aspiration à consommer moins est particulièrement élevée en Turquie (2,4) et atteint son plus bas niveau au Japon (0,5). Elle varie finalement très peu avec l'âge. Nous relevons en revanche à nouveau une aspiration légèrement plus forte chez les plus diplômés. Les répondants aspirant à vivre à la campagne sont également plus nombreux à vouloir réduire la place occupée par la consommation dans leur mode de vie. C'est toutefois la sensibilité environnementale qui semble déterminer le plus fortement l'aspiration à consommer moins. Les « écologistes engagés », convaincus de la gravité actuelle de la situation et personnellement impliqués dans les questions liées à l'écologie affichent un score supérieur à 2,3 – contre 0,4 chez les « sceptiques ».

■ Les aspirations relatives au commerce

■ Le commerce idéal, entre qualité, proximité et responsabilité

On retrouve parmi les caractéristiques du commerce idéal décrit par les répondants une **appétence marquée pour une offre de meilleure qualité** – qu'il est tentant d'opposer aux offres low-cost qui se sont développées tout au long des années 2000. 20% des répondants désignent l'amélioration de la qualité de l'offre comme la principale caractéristique du commerce idéal pour leurs achats du quotidien.

La **proximité des commerces** et la diminution des déplacements que celle-ci est susceptible d'engendrer est évoquée par 39% des répondants – dont 16% qui mentionnent directement le fait de ne pas avoir à utiliser sa voiture, 12% qui aspirent au développement des achats direct-producteur et 11% qui voient dans la généralisation du e-commerce une manière de se rapprocher de leurs aspirations.

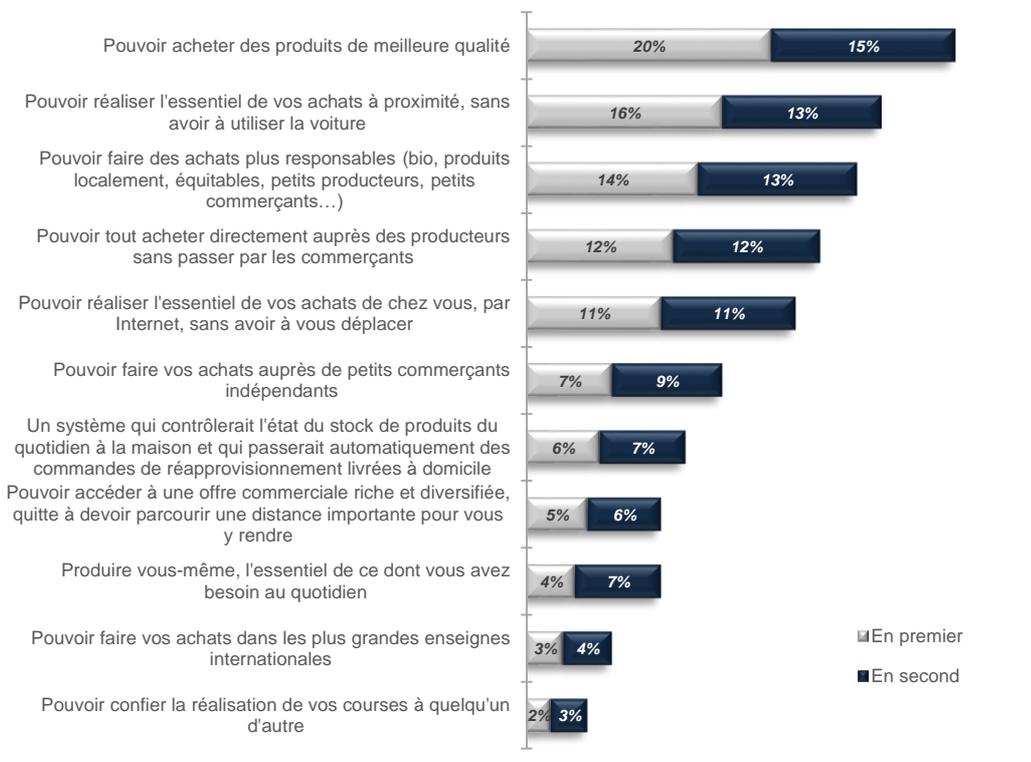
En troisième position, la **dimension responsable** des produits proposés par les commerces est évoquée par 14% des individus interrogés.

La volonté de supprimer les intermédiaires et l'aspiration à réaliser l'essentiel des achats par Internet sont également citées par plus de 10% des répondants.

Plus bas, l'aspiration à produire soi-même, à pouvoir réaliser ses achats dans les plus grandes enseignes internationales, ou encore à confier la réalisation de ses courses à quelqu'un d'autre, ne sont évoquées que par une fraction très minoritaire des personnes interrogées.

"Quelles seraient pour vous les caractéristiques du commerce idéal pour vos achats du quotidien (alimentation, produits d'hygiène-beauté, services de proximité...)"

- 2 réponses possibles



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

L'aspiration à la proximité des commerces progresse de manière linéaire avec l'âge (11% chez les 18-24 ans contre 24% chez les plus de 65 ans). Le souhait d'une offre de meilleure qualité est plus perceptible chez les individus aspirant à vivre dans une grande ville ou à proximité d'une grande ville. A l'inverse, l'aspiration à produire soi-même l'essentiel des produits consommés est plus répandue chez les individus aspirant à vivre à la campagne. Les répondants très concernés par les questions environnementales sont plus nombreux à signaler leur intérêt pour l'achat direct-producteur ou pour le fait de pouvoir réaliser des achats plus responsables. En revanche, nous ne relevons ici aucune corrélation entre le type de territoire dans lequel les individus aspirent à vivre et le désir de proximité aux commerces. Quelques variations entre les pays sont en revanche notables. C'est en Allemagne que l'aspiration à la proximité aux commerces est la plus forte (25%). L'achat direct-producteur est plus souvent évoqué en France (20%). Les Japonais sont quant à eux particulièrement attirés par l'achat en ligne (21%). L'aspiration à une offre de meilleure qualité, bien que légèrement plus répandue en Turquie et au Japon, est forte et arrive en première position dans l'ensemble des pays étudiés (à l'exception de l'Allemagne où le désir de proximité prime).

"Quelles seraient pour vous les caractéristiques du commerce idéal pour vos achats du quotidien (alimentation, produits d'hygiène-beauté, services de proximité...)"

- Réponse sélectionnée « en premier »

	France	Espagne	Allemagne	Etats-Unis	Japon	Turquie
<i>Pouvoir acheter des produits de meilleure qualité</i>	20%	19%	15%	18%	24%	26%
<i>Pouvoir réaliser l'essentiel de vos achats à proximité, sans avoir à utiliser la voiture</i>	13%	16%	25%	11%	18%	10%
<i>Pouvoir faire des achats plus responsables (bio, produits localement, équitables, petits producteurs, petits commerçants...)</i>	13%	17%	17%	13%	8%	18%
<i>Pouvoir tout acheter directement auprès des producteurs sans passer par les commerçants</i>	20%	14%	9%	9%	7%	14%
<i>Pouvoir réaliser l'essentiel de vos achats de chez vous, par Internet, sans avoir à vous déplacer</i>	7%	8%	8%	12%	21%	9%
<i>Pouvoir faire vos achats auprès de petits commerçants indépendants</i>	8%	7%	7%	8%	4%	5%
<i>Un système qui contrôlerait l'état du stock de produits du quotidien à la maison et qui passerait automatiquement des commandes [...]</i>	5%	8%	6%	8%	7%	5%
<i>Pouvoir accéder à une offre commerciale riche et diversifiée, quitte à devoir parcourir une distance importante pour vous y rendre</i>	4%	5%	5%	6%	5%	4%
<i>Produire vous-même, l'essentiel de ce dont vous avez besoin au quotidien</i>	5%	3%	3%	6%	3%	3%
<i>Pouvoir faire vos achats dans les plus grandes enseignes internationales</i>	3%	2%	3%	5%	2%	5%
<i>Pouvoir confier la réalisation de vos courses à quelqu'un d'autre</i>	2%	2%	3%	4%	1%	2%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

■ Un meilleur accès à l'agriculture locale, premier élément évoqué pour se rapprocher du commerce idéal

Le développement des réseaux de consommateurs visant à supprimer les intermédiaires et à l'achat direct-producteur (sur le modèle français des AMAP par exemple) est la solution la plus fréquemment évoquée par les répondants pour se rapprocher de leur commerce idéal (28% la sélectionnent en première position des six modalités proposées). L'implantation de nouveaux commerces ou de marchés et grossistes à proximité de leur lieu de vie est également citée par une part significative des individus interrogés. Moins répandues, les aspirations à voir ouvrir les magasins 24h sur 24, la mise en place de modes de transport très rapides, ou encore la généralisation des objets connectés qui permettraient le réapprovisionnement automatique des produits, sont chacune évoquées par plus de 10% de l'échantillon.

Seuls 9% des répondants estiment par ailleurs que le commerce tel qu'il existe actuellement correspond déjà à la représentation qu'ils se font du commerce idéal.

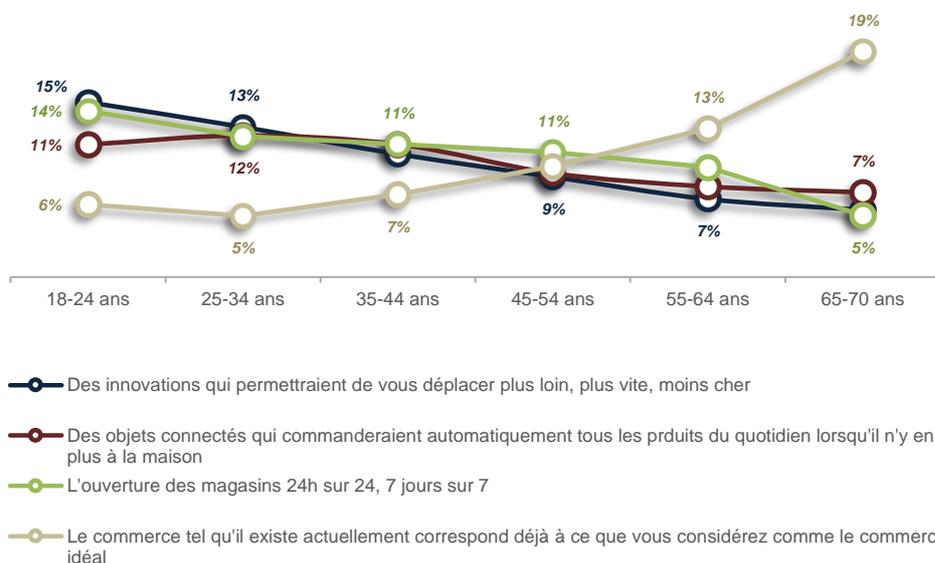
"Qu'est-ce qui pourrait selon vous arriver dans l'avenir qui pourrait rendre imaginable l'accès à ce que vous considérez comme le commerce idéal ?"
- 2 réponses possibles



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

La propension à considérer le commerce actuel comme une forme idéale de commerce est corrélée de manière linéaire à l'âge. Alors que les plus jeunes sont significativement plus nombreux à évoquer les innovations en termes de transports, de dispositifs numériques, ainsi que l'allongement des horaires d'ouverture des magasins comme manière de se rapprocher de leurs aspirations, les répondants les plus âgés sont trois fois plus nombreux à considérer que le commerce tel qu'il existe actuellement est déjà idéal – 6% chez les 18-24 ans contre 19% chez les plus de 65 ans.

"Qu'est-ce qui pourrait selon vous arriver dans l'avenir qui pourrait rendre imaginable l'accès à ce que vous considérez comme le commerce idéal ?"



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les individus aspirant à vivre en ville sont également légèrement plus nombreux à désigner l'implantation de nouveaux commerces de proximité, les innovations dans les transports ou dans les dispositifs numériques permettant le réapprovisionnement automatique, ainsi que l'extension des horaires d'ouverture des magasins alors que les personnes aspirant à vivre à la campagne préfèrent le développement des réseaux de consommateurs permettant l'achat direct-producteur.

Plusieurs variations sont également notables selon les pays : c'est en Allemagne et aux États-Unis que les habitants sont les plus nombreux à considérer qu'ils disposent déjà du commerce idéal (respectivement 16% et 12%). La Turquie atteint sur ce point le score le plus bas (4%). En ce qui concerne la perception des leviers, l'implantation de davantage de commerces de proximité est particulièrement attendue en Allemagne et dans une moindre mesure au Japon. Le développement de réseaux de consommateurs permettant l'achat direct-producteur est quant à lui davantage évoqué en France.

" Qu'est-ce qui pourrait selon vous arriver dans l'avenir qui pourrait rendre imaginable l'accès à ce que vous considérez comme le commerce idéal ?"
- Réponse sélectionnée « en premier »

	France	Espagne	Allemagne	Etats-Unis	Japon	Turquie
<i>L'implantation de davantage de commerces à proximité de vos lieux de vie</i>	14%	13%	20%	15%	18%	12%
<i>Des innovations qui vous permettraient de vous déplacer plus loin, plus vite, moins cher</i>	10%	9%	6%	13%	12%	11%

<i>Des objets connectés qui commanderaient automatiquement tous les produits du quotidien lorsqu'il n'y en a plus à la maison</i>	7%	10%	8%	12%	11%	13%
<i>L'ouverture des magasins 24 h/24, 7 jours sur 7.</i>	10%	10%	10%	13%	12%	9%
<i>Des marchés et grossistes à proximité</i>	14%	16%	16%	19%	22%	16%
<i>Un meilleur accès à l'agriculture locale grâce à des réseaux de consommateurs achetant directement auprès des producteurs</i>	40%	32%	25%	16%	18%	34%
<i>Le commerce tel qu'il existe actuellement correspond déjà à ce que vous considérez comme le commerce idéal</i>	7%	9%	16%	12%	8%	4%

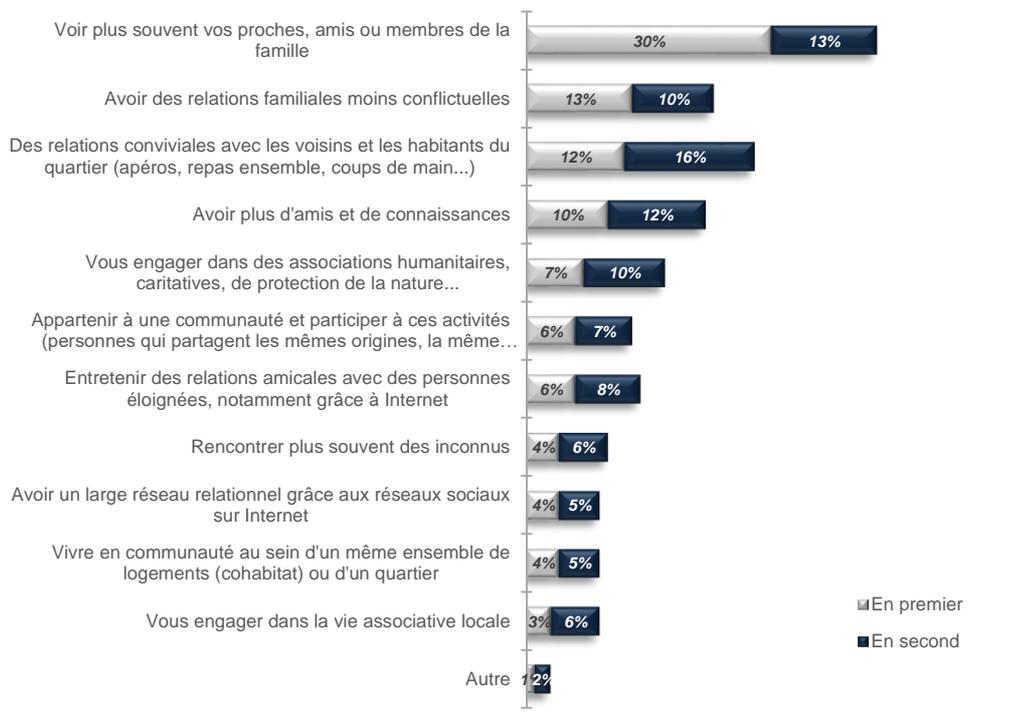
Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

■ Les aspirations relatives à la sociabilité

■ Le temps passé avec ses proches au centre des aspirations

Les aspirations relatives à la transformation de la vie sociale font à nouveau ressortir les tensions que nous relevons dans la phase qualitative de l'étude en termes de distribution du temps – le travail était alors décrit comme occupant une place trop importante au détriment du temps passé avec son entourage proche. Cette **aspiration à la coprésence** est, loin devant les autres, l'élément le plus fréquemment évoqué lorsque nous abordons plus frontalement la question de la vie sociale. Pour près d'un répondant sur trois, la priorité dans la réorganisation de la vie sociale serait donnée au **temps passé avec ses proches**. La deuxième proposition la plus fréquemment citée (le fait d'avoir « des relations familiales moins conflictuelles » ; 13%) fait également référence à l'entourage proche. **L'extension de la sphère sociale** est également évoquée par 22% des répondants (10% aspirent avant tout à étendre leur cercle d'amis et de connaissances ; 12% désignent le fait de développer des relations plus conviviales avec les habitants de leur quartier). A l'opposé du spectre, l'accroissement des activités associatives ou le regroupement en communautés ne sont évoqués que par une part marginale de l'échantillon.

"Si vous disposiez d'une baguette magique qui vous permettrait de transformer votre vie sociale, quelle est le type de vie sociale que vous aimeriez avoir ?"
- 2 réponses possibles



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

A nouveau, les aspirations en termes de vie sociale varient peu en fonction des différentes couches de la population. Le désir de coprésence avec ses proches, particulièrement présent en Espagne, est en revanche beaucoup moins fréquemment évoqué en Turquie et au Japon. L'aspiration au développement de la vie de quartier est plus répandue chez les répondants les plus âgés. Les répondants affichant l'aspiration la plus forte au ralentissement de leur rythme de vie sont également les plus nombreux à souhaiter pouvoir passer davantage de temps avec leur entourage proche.

Une relation ambiguë aux technologies numériques

Les entretiens réalisés lors de la phase qualitative de l'étude faisaient ressortir une relation ambiguë des individus aux technologies numériques et de manière plus générale au développement des technologies de la communication. Les nouvelles technologies, fréquemment louées pour leur aspect pratique et ludique, étaient également fréquemment accusées d'être à l'origine d'une dégradation du lien social, associées à l'accélération du temps et à une perte de qualité de vie.

*« I would reorganize the pace of life by **taking technology out of our lives**. [...] Because that's the whole problem. I think a lot of the time we're so stuck in our phones and our computers that we don't take the time to reflect and to really have real relationships, and I feel like **over the last 10 years that human relationships have deteriorated and the pace of life has increased**, but people aren't doing anything more. They're not being more productive. They're just spending more time, and **wasting more time** on things that are, I think,*

*very unnecessary, aren't really helpful to them long term. Spending a lot of time on your cell phone, for example, is a good example of that. It makes people **anxious**. And it makes the pace of life crazy, because you have so many notifications, you feel like there's so many things to do, but half of those things, or even more than that aren't necessarily worthy of really doing. I think in the future, if this is recognized, maybe there will be some sort of way to calm us down and take these constant distractions out of our lives. »*

(Serge, 29 ans, Allemagne)

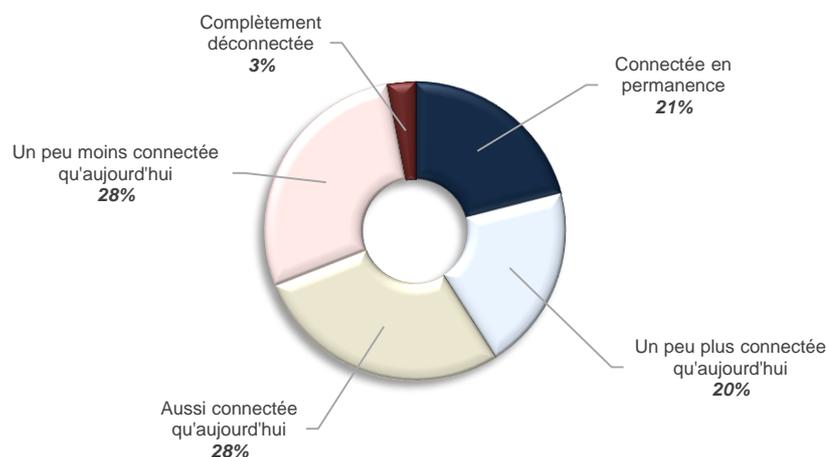
*« Aujourd'hui on peut se déplacer par avion TGV, covoiturage plus facilement, on peut communiquer avec la terre entière, Skype, internet, ça existait pas quand j'avais 15 ans. **On n'avait pas le quart des possibilités d'aujourd'hui, pour autant ça a beaucoup détruit le lien relationnel direct avec la famille ou les personnes.** Il suffit de regarder dans le métro le matin, tout le monde est figé soit sur smartphone, parfois sur un bouquin mais on sent que l'interaction sociale est limitée à la partie dématérialisée pas les gens en face de nous. »*

(Jérôme, 32 ans, France)

Cette relation paradoxale se retrouve lorsque l'on interroge les répondants sur le niveau de connexion idéal de la société de demain. Alors que 41% des répondants aspirent à une nouvelle progression de la mise en réseau des individus, 31% aspirent à l'inverse à une relative déconnexion. A noter toutefois que seule une part extrêmement marginale de l'échantillon considère que la société idéale serait totalement déconnectée (3%).

« Ces dernières années, le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication (Internet, smartphones, objets connectés...) ont permis aux individus d'être de plus en plus connectés entre eux, d'échanger et de partager de l'information de plus en plus rapidement, d'accéder à de nouveaux services...

Dans le même temps, certains considèrent que ces développements nuisent à la qualité des relations sociales et à la qualité de vie. L'accélération du rythme de vie, que ces technologies entraînent, peut générer du stress. Selon vous, pour les générations à venir, la société idéale devrait être... ? »

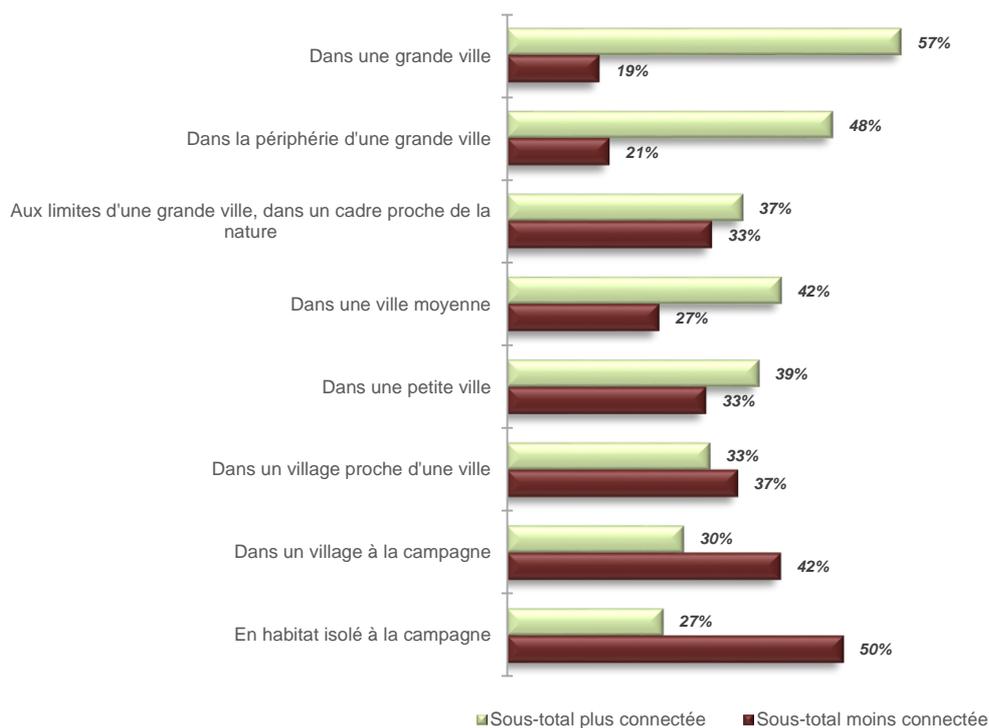


Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les hommes sont plus nombreux que les femmes à espérer voir advenir une société plus connectée qu'aujourd'hui (respectivement 47% contre 36%). Un effet d'âge est également perceptible, la volonté de déconnexion étant particulièrement répandue chez les répondants ayant plus de 45 ans. Plus encore, l'appréciation de la qualité de vie dans les grandes villes et le degré d'urbanisation auquel les répondants

aspirent est largement corrélée à l'aspiration à la déconnexion. Les individus aspirant à vivre dans une grande ville sont ainsi 57% à vouloir voir advenir une société plus connectée qu'aujourd'hui – contre 19% qui aspirent plutôt à une déconnexion. A l'opposé du spectre, ces proportions sont pratiquement inversées : 50% des répondants aspirant à vivre en habitat isolé à la campagne évoquent un désir de déconnexion alors que seulement 27% d'entre eux espèrent voir advenir une société plus connectée qu'aujourd'hui.

"Selon vous, pour les générations à venir, la société idéale devrait être... ?"
- Réponses en fonction du lieu de vie idéal



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

C'est en France et en Turquie que culmine l'aspiration à la déconnexion alors que les Espagnols et les Japonais sont les plus nombreux à espérer voir progresser la mise en réseau des individus par les technologies numériques.

"Selon vous, pour les générations à venir, la société idéale devrait être... ?"

	France	Espagne	Allemagne	Etats-Unis	Japon	Turquie
Connectée en permanence	15%	28%	13%	28%	22%	21%
Un peu plus connectée qu'aujourd'hui	16%	23%	18%	18%	26%	19%
SOUS-TOTAL PLUS CONNECTEE	31%	51%	31%	46%	48%	40%

<i>Aussi connectée qu'aujourd'hui</i>	30%	26%	37%	25%	34%	18%
<i>Un peu moins connectée qu'aujourd'hui</i>	35%	22%	30%	27%	15%	37%
<i>Complètement déconnectée</i>	4%	1%	2%	2%	3%	5%
SOUS-TOTAL MOINS CONNECTEE	39%	23%	32%	29%	18%	42%
<i>Total</i>	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

■ Une typologie des aspirations à la mobilité

A partir des questions relatives à la mobilité et au mode de vie recherché, nous avons élaboré une typologie des modes de vie mobiles auxquels aspirent les individus. Afin d'appréhender le plus précisément possible les grands registres d'aspiration liés à la mobilité, des indicateurs mesurant chacun un registre d'aspiration spécifique ont été construits. Les indicateurs sélectionnés pour la construction de la typologie sont les suivants :

- Indicateur d'intensité de l'aspiration au ralentissement du rythme de vie
- Indicateur d'intensité de l'aspiration à travailler moins, à disposer de plus de temps libre
- Indicateur d'intensité de l'aspiration à la démobilité, au fait de réduire ses déplacements
- Indicateur d'intensité de l'aspiration à la déconnexion
- Indicateur d'intensité de l'aspiration à la coprésence, au fait de passer plus de temps avec ses proches
- Indicateur d'intensité de l'aspiration à disposer d'une plus grande flexibilité dans la gestion de son temps
- Indicateur d'intensité de l'aspiration à la réduction de l'usage de l'automobile individuelle
- Indicateur d'intensité de l'aspiration au développement des transports collectifs
- Indicateur d'intensité de l'aspiration à ne recourir qu'aux modes actifs (marche à pied, vélo...) dans la mobilité quotidienne
- Indicateur d'intensité de l'aspiration au développement du télétravail

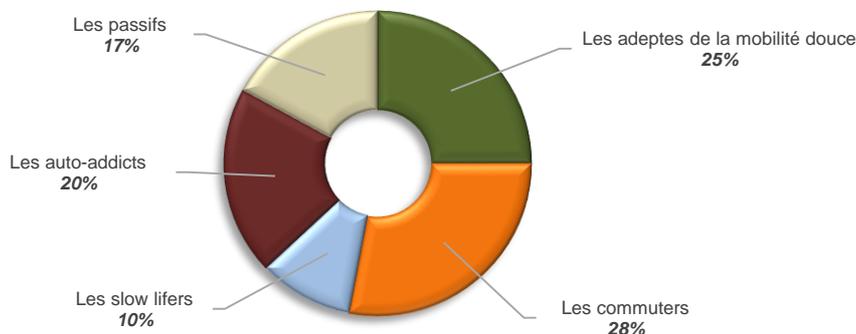
Comme pour les indicateurs utilisés plus haut dans le rapport, ceux-ci s'étendent sur une échelle de -5 à 5¹⁷. Plus ces indicateurs atteignent un niveau élevé, plus ils révèlent un degré d'intensité élevé de l'aspiration mesurée. A l'inverse, plus leur niveau est bas, plus ils soulignent une intensité faible de cette aspiration.

A partir de ces indicateurs, une analyse en composantes principales (ACP) puis une classification ascendante hiérarchique (CAH) ont été réalisées¹⁸. Les résultats aboutissent à la création de 5 groupes, 5 registres d'aspiration qui se distinguent parmi les individus interrogés.

¹⁷ Détail de calcul de l'ensemble des indicateurs utilisés lors de l'étude disponible en annexe.

¹⁸ L'ACP est une méthode d'analyse factorielle dont le principal objectif est de définir la structure des corrélations entre un grand nombre de variables en déterminant un ensemble de dimensions communes appelées « axes » ou « facteurs ». Elle permet d'une part de résumer les données en regroupant différentes variables de manière à pouvoir les décrire de manière synthétique et

Une typologie des aspirations à la mobilité



Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Le premier regroupement est établi à partir d'une aspiration convergente chez 25% des individus interrogés à une forme de « **mobilité douce** » (au sens de non motorisée), caractérisée à la fois par un rejet de l'automobile individuelle et une recherche marquée d'accroître la place des modes actifs (marche à pied, vélo...) dans leurs pratiques de mobilité quotidienne.

Le deuxième registre d'aspiration relevé est également caractérisé par un souhait marqué de réduction de la place de l'automobile individuelle dans les déplacements du quotidien, mais cette fois au profit du développement d'un **réseau de transports collectifs très développé**. Nous avons qualifié les individus qui constituent ce groupe de *commuters* (28% dans l'échantillon).

C'est le **ralentissement du rythme de vie**, le fait de **retrouver du « temps de vie » avec son entourage proche**, qui forme le troisième registre d'aspiration. Cette aspiration à récupérer du temps se traduit par une volonté affichée de réduction du temps passé dans les transports, un espoir perceptible de réduire la place du travail dans le mode de vie et une recherche de « déconnexion ». C'est également parmi ce groupe d'individus (que nous avons qualifiés de « *slow-lifers* » ; 10% dans l'échantillon), que la demande d'autonomie et de flexibilité dans la gestion des temps (notamment des temps de travail) est la plus forte.

Le quatrième groupe, qui compte pour 20% des individus interrogés, est constitué « *d'auto-addicts* », **très attachés à l'usage de l'automobile individuelle**, réticents au fait de se déplacer à pied ou en vélo dans leurs pratiques de mobilité quotidienne, peu intéressés par le développement des transports collectifs, et qui aimeraient encore voir se développer les infrastructures routières.

Enfin, le dernier regroupement révèle une **attitude plus passive (plus conservatrice ?)** en matière de mobilités (chez 17% des individus interrogés). Ce groupe se distingue essentiellement en négatif sur la majorité des registres d'aspiration mesurés. Il se caractérise par un relatif attachement à l'usage de l'automobile individuelle (toutefois beaucoup moins prononcé que chez les « auto-addicts »). C'est

d'autre part de réduire les données en calculant des scores pour chaque dimension qu'elle substitue aux variables originelles. C'est à partir de ces scores sur chacune des dimensions qu'est réalisée la classification ascendante hiérarchique, qui regroupe les individus en fonction de leur similarité.

également le groupe qui accorde le moins d'intérêt au développement des transports collectifs ou encore à celui du télétravail – et qui est le moins favorable à la réduction de la place du travail dans le mode de vie. Il n'est en revanche pas réticent à la marche à pied ou au vélo dans les pratiques de mobilité quotidiennes.

Variations des scores obtenus sur les variables actives de la typologie
[échelle de -5 à 5]

	Les adeptes de la mobilité douce	Les commuturs	Les slow-lifers	Les passifs	Les auto-addicts
Indicateur "aspiration au ralentissement"	1,5	1,1	3,1	0,4	1,8
Indicateur "aspiration à travailler moins, à disposer de plus de temps libre"	-0,8	-1,0	0,1	-1,8	-1,9
Indicateur "aspiration à la démobilité, au fait de réduire ses déplacements"	1,8	1,2	1,6	0,3	0,9
Indicateur "aspiration à la déconnexion"	-1,7	-1,4	1,1	-0,4	0,2
Indicateur "aspiration à la coprésence, au fait de passer plus de temps avec ses proches"	-0,8	-1,3	0,4	-1,1	0,0
Indicateur "aspiration à disposer d'une plus grande flexibilité dans la gestion de son temps"	0,4	,04	1,2	-0,6	0,5
Indicateur "aspiration à la réduction de l'automobile personnelle"	0,7	0,2	-0,3	-0,9	-2,7
Indicateur "aspiration au développement des transports collectifs"	-0,5	1,5	0,1	-0,7	-0,2
Indicateur "aspiration à ne recourir qu'aux modes actifs"	3,1	-0,3	1,5	1,3	-1,5
Indicateur "aspiration au télétravail / travail à distance"	0,3	-1,0	-0,5	-1,2	0,2

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les adeptes de la mobilité douce

Le premier registre d'aspiration que nous observons parmi les individus interrogés est celui d'une aspiration à une forme de mobilité douce, qui se caractérise d'une part par un rejet de l'usage de l'automobile individuelle (ou tout du moins une volonté marquée de réduire la place de l'automobile patrimoniale dans les pratiques de mobilité quotidiennes) et d'autre part un désir d'accroître la place des modes actifs dans la mobilité quotidienne. Le recours aux modes actifs impliquant des trajets nécessairement courts, on trouve de manière concomitante chez ces « adeptes de la mobilité douce » (25% des individus interrogés) une logique de réduction des déplacements (tant dans leur durée que dans leur volume). Le fait qu'ils se distinguent également par une aspiration particulièrement forte au développement du télétravail indique par ailleurs une forme de relation pragmatique à la mobilité quotidienne – qu'ils souhaiteraient ainsi voire réduite à l'essentiel.

En termes de profil, les adeptes de la mobilité douce sont légèrement plus jeunes que le reste de l'échantillon (41 ans en moyenne). Bien que les écarts restent modérés, on observe tout de même une moyenne d'âge de plus de 6 ans d'écart avec les auto-addicts (47 ans), groupe auxquels ils s'opposent le

plus en termes de préférences modales. Si leur description pourrait laisser penser que les retraités sont surreprésentés parmi ces adeptes de la mobilité douce, ce n'est en réalité pas le cas. On y observe au contraire une légère surreprésentation des actifs occupés alors que les retraités y sont au contraire moins présents que dans l'ensemble de l'échantillon (respectivement 11% contre 15%). La relation au territoire révèle également une appétence pour la vie au sein d'une grande ville relativement forte chez les adeptes de la mobilité douce. Les écarts restent modérés lorsqu'on raisonne par rapport à la moyenne dans l'ensemble de l'échantillon, ils sont en revanche édifiants lorsqu'on les compare aux autres groupes, notamment aux auto-addicts, au sein desquels l'aspiration à vivre dans une grande ville est plus de deux fois moins répandue (9% contre 22% chez les adeptes de la mobilité douce). Plus surprenant, sans que les données permettent de statuer de manière définitive sur les raisons de cet écart, les adeptes de la mobilité douce sont également les plus optimistes pour les futures générations. A nouveau, la comparaison aux auto-addicts, très attachés à l'usage de leur automobile, révèle un écart allant pratiquement du simple au double (42% des adeptes de la mobilité douce jugent que la vie pour les futures générations sera meilleure, quand ce n'est le cas que de 23% des auto-addicts). S'il est tentant d'imputer cet écart à une représentation du monde et de l'avenir plus cynique chez les individus qui font le choix de conserver de l'automobile comme principal mode de transport, il est également tout à fait possible que celui-ci résulte d'un effet de structure (par exemple une surreprésentation des individus situés dans des environnements ruraux parmi les auto-addicts...).

Au-delà des considérations strictement modales, les adeptes de la mobilité douce constituent le groupe au sein duquel l'aspiration à vivre dans une société de plus en plus connectée est la plus répandue. C'est également le groupe le plus sensible au développement du télétravail. L'aspiration à cette mobilité douce ne s'inscrit donc pas dans une perception rétrograde de la société de demain. Au contraire, les adeptes de la mobilité douce semblent partager une vision profondément moderne de la société idéale – ce qui s'observe dans leur relation à la technologie, leur adhésion à une vision progressiste malgré les difficultés actuelles, ou encore leur ouverture sur le monde (ce sont les plus nombreux à être favorable à l'instauration de la liberté totale de déplacement). Ils constituent le groupe le plus concerné par les questions environnementales (à égalité avec les slow-lifers) au sein duquel se retrouve également une aspiration répandue à consommer moins – un résultat qui confirme une dimension engagée, si ce n'est militante, qui inscrit le schéma de mobilité imaginé ici dans une vision plus globale du fonctionnement de la société à venir.

Profil des adeptes de la mobilité douce	Les adeptes de la mobilité douce		Ensemble
	N/%	Ecart	N/%
Age moyen	41	-	44
% d'actifs occupés	66%	=/+	62%
% d'individus aspirant à vivre dans une grande ville	22%	+	18%
% d'individus aspirant à une société plus connectée	57%	++	41%
% d'individus optimistes pour les générations futures	42%	+	33%

Aspiration au ralentissement	1,5	=	1,4
Aspiration à travailler moins, à disposer de plus de temps libre	-0,8	+	-1,2
Aspiration à consommer moins	1,9	+	1,4
Aspiration à la démobilité, à réduire ses déplacements	1,8	+	1,2
Aspiration à la déconnexion	-1,7	--	-0,8
Aspiration à la coprésence, au fait de passer plus de temps avec ses proches	-0,8	=	-0,8
Aspiration à disposer de plus de temps de vacances	-0,8	=	-0,9
Aspiration à plus de flexibilité dans la gestion du temps	0,4	=/+	0,2
Aspiration à la réduction de l'usage de l'automobile individuelle	0,7	++	-0,5
Aspiration au développement des transports collectifs	-0,5	-	0,1
Aspiration à ne recourir qu'aux modes actifs	3,1	++	0,8
Aspiration au développement du télétravail	0,3	+	-0,5
Adhésion au principe de liberté des déplacements	1,7	+	0,9
Aspiration à gagner plus d'argent, à consommer plus	-1,8	-	-1,4
Acceptabilité à agir en faveur de l'environnement	2,3	+	1,5
Sensibilité environnementale	3,2	+	2,6

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les Espagnols et les Turcs sont légèrement surreprésentés parmi les adeptes de la mobilité douce alors que les Allemands, les Japonais et les Français sont légèrement moins présents que dans l'ensemble de l'échantillon.

Les commuters

Comme chez les adeptes de la mobilité douce, le deuxième registre d'aspiration relevé est également caractérisé par un souhait marqué de réduction de la place de l'automobile individuelle dans les pratiques de mobilité quotidiennes, mais cette fois au profit du développement d'un réseau de transports collectifs très développé. Ce groupe d'individus, que nous avons qualifiés de *commuters*, compte pour 28% des individus interrogés. Avec une moyenne d'âge strictement identique à celle observée dans l'ensemble de l'échantillon, les commuters partagent avec les adeptes de la mobilité douce une relation globalement positive à la technologie et une aspiration répandue à vivre dans un environnement urbain dense – avec 60% des commuters qui désignent comme lieu de vie idéal une zone proche d'une grande ville (dont 25%

qui aspirent à vivre au sein même d'une grande ville), c'est le groupe le plus « urbain » de notre typologie. Ils se distinguent en revanche nettement des adeptes de la mobilité douce par leur réticence franche à recourir à la marche à pied ou au vélo dans leurs déplacements du quotidien (réticence qui ne s'explique pas par un temps de trajet actuel significativement supérieur).

Le profil des commuters s'écarte relativement peu de ce que l'on trouve dans l'ensemble de l'échantillon. Avec 44 ans d'âge moyen ils sont très exactement dans la moyenne globale constatée dans l'ensemble de l'échantillon. Ce résultat cache en réalité une certaine dispersion des individus aspirant à voir les transports collectifs se développer, les commuters constituant le groupe qui comporte le pourcentage le plus élevé de retraités (19% contre 10% chez les slow-lifers et 11% chez les adeptes de la mobilité douce par exemple), alors que les actifs occupés y sont légèrement sous-représentés. La dimension idéologique que nous relevions chez les adeptes de la mobilité douce semble en revanche disparaître complètement. Les commuters n'affichent ainsi pas une conscience écologique particulièrement développée. Ils ne se distinguent pas significativement du reste de l'échantillon en matière d'aspiration à consommer moins ou à réduire leurs déplacements. Ils sont même en retrait à l'égard du développement du télétravail. Leur appétence technologique et leur ouverture sur le monde les inscrit malgré tout également dans un registre d'aspiration relativement progressiste.

Profil des commuters	Les commuters		Ensemble
	N/%	Ecart	N/%
Age moyen	44	=	44
% d'actifs occupés	57%	-	62%
% de retraités	19%	+	15%
% d'individus aspirant à vivre dans une grande ville	25%	+	18%
% d'individus aspirant à une société plus connectée	53%	++	41%
Aspiration au ralentissement	1,1	=/-	1,4
Aspiration à travailler moins, à disposer de plus de temps libre	-1,0	=/+	-1,2
Aspiration à consommer moins	1,4	=	1,4
Aspiration à la démobilité, à réduire ses déplacements	1,2	=	1,2
Aspiration à la déconnexion	-1,4	--	-0,8
Aspiration à la coprésence, au fait de passer plus de temps avec ses proches	-1,3	-	-0,8
Aspiration à disposer de plus de temps de vacances	-1,0	=/-	-0,9
Aspiration à plus de flexibilité dans la gestion du temps	0,0	=/-	0,2

Aspiration à la réduction de l'usage de l'automobile individuelle	0,2	+	-0,5
Aspiration au développement des transports collectifs	1,5	++	0,1
Aspiration à ne recourir qu'aux modes actifs	-0,3	--	0,8
Aspiration au développement du télétravail	-1,0	-	-0,5
Adhésion au principe de liberté des déplacements	1,4	+	0,9
Aspiration à gagner plus d'argent, à consommer plus	-1,4	=	-1,4
Acceptabilité à agir en faveur de l'environnement	1,5	=	1,5
Sensibilité environnementale	2,8	=/+	2,6

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Si les écarts restent très modérés, on observe une légère surreprésentation des Turcs et des Japonais parmi les commutants, alors que les Français et les Américains semblent les moins nombreux à privilégier le développement des transports collectifs dans leurs aspirations.

Les slow-lifers

Le troisième registre d'aspiration, qui forme le troisième groupe de notre typologie, est caractérisé par une aspiration marquée au ralentissement du rythme de vie associée à un espoir perceptible de retrouver du « temps de vie » avec sa famille et son entourage proche. La tension déjà relevée résultant d'une conciliation difficile entre vie professionnelle et vie privée amène ces *slow-lifers* (10% de l'échantillon) à considérer une diminution de la place du travail dans leur mode de vie et un désir de « déconnexion » - association entre place du travail et déconnexion qu'il est tentant de rapprocher de la revendication émergente à un « droit à la déconnexion », une notion qui s'inscrit progressivement dans les revendications sociales et devrait bientôt être inclus dans le code du travail français.

Les *slow-lifers* constituent le groupe qui est probablement le plus avide de changement dans la conception actuelle des modes de vie. Critiques à l'égard du rythme de vie, ils affichent une aspiration au ralentissement plus de deux fois plus forte que dans l'ensemble de l'échantillon (respectivement 3,1 contre 1,4). Ils sont 74% à se positionner en faveur d'une réduction du temps de travail (contre 51% dans l'ensemble de l'échantillon et 39% chez les passifs). Ils constituent le groupe qui affiche l'aspiration la plus forte à disposer d'une plus grande autonomie dans la gestion de leur temps de travail (1,2 contre 0,2 dans l'ensemble de l'échantillon et -0,6 chez les passifs), à passer davantage de temps avec leurs proches (0,4 contre -0,8 dans l'ensemble de l'échantillon et -1,3 chez les commutants) et à la déconnexion (1,1 contre -0,8 dans l'ensemble de l'échantillon et -1,7 chez les adeptes de la mobilité douce).

Comme les adeptes de la mobilité douce, les *slow-lifers* aspirent à réduire à l'essentiel leur mobilité, mais davantage dans une logique de gain de temps que dans une vision tranchée d'une « bonne » mobilité. Ainsi, si on retrouve chez les *slow-lifers* une dimension militante, perceptible notamment à travers une

conscience écologique supérieure à la moyenne et une volonté de réduire la place de la consommation dans les modes de vie, ceux-ci ne se distinguent pas par une position franche en termes de modes de déplacements. Ils ne s'éloignent que très peu de la moyenne observée dans l'ensemble de l'échantillon en matière de rapport à l'automobile. Le développement des transports collectifs ne les intéressent pas plus que le reste de l'échantillon. Dans une logique de mobilité réduite, ils sont en revanche favorables au fait d'accroître la place des modes actifs dans leurs pratiques de mobilité quotidiennes (mais affichent à cet égard un enthousiasme beaucoup moins marqué que les adeptes de la mobilité douce). A l'inverse des adeptes de la mobilité douce, les slow-lifers semblent rejeter la ville et préférer les territoires moins denses. On observe notamment que seuls 14% des slow-lifers désignent la grande ville comme lieu de vie idéal contre 22% chez les adeptes de la mobilité douce et 25% chez les commuters. Ils se distinguent également par une réception particulièrement critique du troisième visuel de lieu de vie que nous avons proposé (celui de la ville hypermobile).

Tout porte en fait à croire qu'une forme de « fatigue », « burn-out » de la vie active, associée à une difficulté à concilier vie privée et professionnelle, contribue (au moins partiellement) à la construction de cette aspiration au ralentissement. Les slow-lifers sont ainsi composés en nette majorité d'actifs occupés (70%). Y sont surreprésentés les individus déclarant manquer de temps (65%) et les ménages avec enfants (52%).

Profil des slow-lifers	Les slow-lifers		Ensemble
	N/%	Ecart	N/%
Age moyen	42	=/-	44
% de femmes	58%	+	50%
% d'actifs occupés	70%	+	62%
% de ménages avec enfants	52%	++	41%
% d'individus déclarant manquer de temps	65%	++	50%
% d'individus aspirant à vivre dans une grande ville	14%	-	18%
% d'individus aspirant à une société plus connectée	12%	--	41%
Aspiration au ralentissement	3,1	++	1,4
Aspiration à travailler moins, à disposer de plus de temps libre	0,1	++	-1,2
Aspiration à consommer moins	2,1	+	1,4
Aspiration à la démobilité, à réduire ses déplacements	1,6	+	1,2
Aspiration à la déconnexion	1,1	++	-0,8

Aspiration à la coprésence, au fait de passer plus de temps avec ses proches	0,4	++	-0,8
Aspiration à disposer de plus de temps de vacances	-0,5	+	-0,9
Aspiration à plus de flexibilité dans la gestion du temps	1,2	++	0,2
Aspiration à la réduction de l'usage de l'automobile individuelle	-0,3	=/+	-0,5
Aspiration au développement des transports collectifs	0,1	=	0,1
Aspiration à ne recourir qu'aux modes actifs	1,5	+	0,8
Aspiration au développement du télétravail	-0,5	=	-0,5
Adhésion au principe de liberté des déplacements	1,0	=	0,9
Aspiration à gagner plus d'argent, à consommer plus	-2,1	-	-1,4
Acceptabilité à agir en faveur de l'environnement	2,3	+	1,5
Sensibilité environnementale	3,2	+	2,6

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les Espagnols sont surreprésentés parmi les slow-lifers (24% contre 17% dans l'ensemble de l'échantillon) alors que les Japonais sont pratiquement trois fois moins présent (moins de 9%).

Les auto-addicts

Le quatrième groupe, qui compte pour 20% des individus interrogés, est constitué « *d'auto-addicts* », **très attachés à l'usage de l'automobile individuelle**, réticents au fait de se déplacer à pied ou en vélo dans leurs pratiques de mobilité quotidienne, peu intéressés par le développement des transports collectifs, et qui aimeraient encore voir se développer les infrastructures routières.

Les auto-addicts constituent le groupe le plus âgé de notre typologie (47 ans en moyenne). On y observe une légère surreprésentation des femmes (55% contre 45% d'hommes), et une proportion relativement faible de moins de 35 ans (24% contre 33% dans l'ensemble de l'échantillon). Ils ne se distinguent pas particulièrement en matière d'activité professionnelle (62% sont des actifs occupés, soit une part exactement similaire à ce que l'on observe dans l'ensemble de l'échantillon).

C'est parmi les auto-addicts que le rejet de la grande ville est le plus perceptible (9% seulement désignent la grande ville comme lieu de vie idéal). Les réponses aux questions sur la mobilité résidentielle faisant état d'une inertie très forte vis-à-vis du lieu de vie, il y a fort à parier que les auto-addicts constituent en fait une population déjà relativement éloignée des zones très denses du territoire (et des infrastructures de transport développées qu'elles comportent). Le fait que nous ayons ici affaire à une population n'ayant que peu d'accès aux transports en commun contribue certainement à expliquer leur attachement fort à l'automobile. Leur vision de la mobilité idéale s'inscrit toutefois dans un schéma de pensée plus large qui

se distingue sur un certain nombre de points. Les auto-addicts démontrent ainsi un intérêt pour les questions environnementales très relatif et se révèlent relativement peu enclins à modifier leurs comportements si devait advenir une crise écologique majeure. Les « sceptiques » à l'égard des questions écologiques y sont deux fois plus présents que dans le reste de l'échantillon. Ils adhèrent plus que la moyenne à un registre de valeurs matérialistes qui les poussent à rechercher une hausse de leur niveau de vie et un accroissement de leur volume de consommation. Ils affichent une vision plus critique de la mondialisation et sont majoritairement opposés à la notion de liberté de déplacement. Ils constituent également le groupe le plus pessimiste pour les futures générations (seuls 23% anticipent une amélioration des conditions de vie pour les générations à venir). Au-delà d'un attachement fort à l'usage de l'automobile individuelle, ces résultats semblent en fait indiquer une forme de rejet des valeurs de la modernité au profit d'un ancrage dans des valeurs plus traditionnelles (qui s'observe également par une aspiration plus forte à la coprésence, familiale notamment).

Profil des auto-addicts	Les auto-addicts		Ensemble
	N/%	Ecart	N/%
Age moyen	47	+	44
% de femmes	55%	+	50%
% de moins de 35 ans	24%	-	33%
% d'actifs occupés	62%	=	62%
% d'individus aspirant à vivre dans une grande ville	9%	--	18%
% d'individus aspirant à une société plus connectée	26%	--	41%
% d'individus optimistes pour les générations à venir	23%	-	33%
Aspiration au ralentissement	1,8	+	1,4
Aspiration à travailler moins, à disposer de plus de temps libre	-1,9	-	-1,2
Aspiration à consommer moins	0,8	-	1,4
Aspiration à la démobilité, à réduire ses déplacements	0,9	-	1,2
Aspiration à la déconnexion	0,2	+	-0,8
Aspiration à la coprésence, au fait de passer plus de temps avec ses proches	0,0	+	-0,8
Aspiration à disposer de plus de temps de vacances	-0,8	=	-0,9
Aspiration à plus de flexibilité dans la gestion du temps	0,5	=/+	0,2
Aspiration à la réduction de l'usage de l'automobile individuelle	-2,7	--	-0,5

Aspiration au développement des transports collectifs	-0,2	=/-	0,1
Aspiration à ne recourir qu'aux modes actifs	-1,5	--	0,8
Aspiration au développement du télétravail	0,2	+	-0,5
Adhésion au principe de liberté des déplacements	-0,4	--	0,9
Aspiration à gagner plus d'argent, à consommer plus	-0,8	+	-1,4
Acceptabilité à agir en faveur de l'environnement	0,8	-	1,5
Sensibilité environnementale	1,9	-	2,6

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les Français et les Américains sont surreprésentés parmi les autoaddicts (respectivement 24% et 25% contre 17% dans l'ensemble de l'échantillon), à l'inverse des Turcs et des Espagnols qui sont nettement sous-représentés.

Les passifs

Le cinquième et dernier registre d'aspiration révèle une attitude plus passive en matière de mobilités (chez 17% des individus interrogés). Ce groupe se distingue essentiellement en négatif sur la majorité des registres d'aspiration mesurés. Il se caractérise par un relatif attachement à l'usage de l'automobile individuelle (toutefois beaucoup moins prononcé que chez les « auto-addicts »). C'est également le groupe qui accorde le moins d'intérêt au développement des transports collectifs ou encore à celui du télétravail – et qui est le moins favorable à la réduction de la place du travail dans le mode de vie. Il n'est en revanche pas réticent à la marche à pied ou au vélo dans les pratiques de mobilité quotidiennes.

Les passifs ne se distinguent pas très significativement par leur profil du reste de l'échantillon. La structure en termes d'âges et de composition du foyer est très proche de ce que l'on observe en moyenne dans l'ensemble de l'échantillon. Au niveau des valeurs, les passifs sont assez proches des auto-addicts. Peu ouverts sur le monde, ils sont plutôt réticents à l'idée de liberté des déplacements. Ils sont légèrement plus nombreux que la moyenne à se positionner en faveur d'une société moins connectée et affichent une volonté de gagner plus d'argent et de consommer davantage légèrement plus répandue que dans l'ensemble de l'échantillon. Ils sont en revanche sur chacun de ces points beaucoup plus nuancés que les auto-addicts. Les écarts les plus marqués semblent finalement se situer sur le rapport au temps. On observe de manière concomitante une sous-représentation des actifs occupés (légère), des individus déclarant manquer de temps (cette fois beaucoup plus nette), et une surreprésentation des personnes habitant à moins de 15 minutes de leur lieu de travail (45% contre 36% dans l'ensemble de l'échantillon).

Ces indices nous amène à penser que ce dernier regroupement d'individus, plus passifs, moins revendicatifs à l'égard de leur mobilité et de leur mode de vie, est au moins partiellement généré par une relative satisfaction (indifférence ?) à l'égard de ces problématiques. Plutôt traditionalistes dans leur schéma de pensée, les passifs se sentent relativement peu concernés par les questions

environnementales. La dimension militante que nous observons ainsi chez les adeptes de la mobilité douce semble donc ici inexistante. La tension ressentie chez les slow-lifers semble également absente. Les passifs sont les moins critiques à l'égard du rythme de vie actuel. Ce sont les moins intéressés par le fait de disposer de plus d'autonomie dans leur gestion du temps. L'aspiration à réduire le temps passé dans les transports n'est que très peu perceptible...

Profil des passifs	Les passifs		Ensemble
	N/%	Ecart	N/%
Age moyen	43	=/-	44
% d'actifs occupés	58%	=/-	62%
% d'individus déclarant manquer de temps	41%	-	50%
% d'actifs habitant à moins de 15 minutes de leur travail	45%	+	36%
% d'individus aspirant à vivre dans une grande ville	14%	-	18%
% d'individus aspirant à une société plus connectée	35%	-	41%
Aspiration au ralentissement	0,4	--	1,4
Aspiration à travailler moins, à disposer de plus de temps libre	-1,8	-	-1,2
Aspiration à consommer moins	1,0	-	1,4
Aspiration à la démobilité, à réduire ses déplacements	0,3	--	1,2
Aspiration à la déconnexion	-0,4	+	-0,8
Aspiration à la coprésence, au fait de passer plus de temps avec ses proches	-1,1	-	-0,8
Aspiration à disposer de plus de temps de vacances	-1,0	=/-	-0,9
Aspiration à plus de flexibilité dans la gestion du temps	-0,6	-	0,2
Aspiration à la réduction de l'usage de l'automobile individuelle	-0,9	-	-0,5
Aspiration au développement des transports collectifs	-0,7	-	0,1
Aspiration à ne recourir qu'aux modes actifs	1,3	+	0,8
Aspiration au développement du télétravail	-1,2	-	-0,5
Adhésion au principe de liberté des déplacements	0,2	-	0,9
Aspiration à gagner plus d'argent, à consommer plus	-1,1	+	-1,4

Acceptabilité à agir en faveur de l'environnement	0,9	-	1,5
Sensibilité environnementale	2,1	-	2,6

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les registres d'aspiration dans les différents types de territoire

Dans quel type de territoire les différents groupes de notre typologie aspirent-ils à vivre ?

Les commuturs constituent le groupe le plus attiré par la grande ville (et symétriquement celui qui aspire le moins au village et à la campagne). 25% des commuturs désignent la grande ville comme lieu de vie idéal (soit un écart de pratiquement 1 à 3 par rapport aux autoaddicts). 60% se voient vivre soit dans une grande ville, soit dans ses alentours. Seuls 17% évoquent le village ou la campagne (deux fois moins que les autoaddicts ou que les slow-lifers). Dans une moindre mesure, les adeptes de la mobilité douce constituent une catégorie également relativement attirée par la grande ville et ses alentours. A l'inverse les slow-lifers, passifs et auto-addicts sont significativement moins séduits par le modèle de la grande ville (ce qui est particulièrement le cas des auto-addicts). Il est intéressant de noter que la distinction en termes d'aspiration résidentielles ne se situe pas dans les territoires de densité intermédiaire (chaque groupe aspire dans les mêmes proportions à vivre dans une petite ou moyenne ville), mais bien dans une opposition entre grande ville et campagne. Ainsi, on opposera les deux premiers groupes, particulièrement attirés par la grande ville, aux deux suivants qui affichent une aspiration plus répandue à l'égard du modèle du village et de la campagne. On notera également que si des variations significatives sont présentes entre les groupes, aucun d'entre eux ne se positionne de manière quasi-exclusive dans un type spécifique de territoire – et qu'il conviendra donc de ne pas adopter un raisonnement dichotomique (tel groupe aspirant à vivre dans tel lieu en opposition à tel autre groupe qui souhaiterait vivre dans un autre).

Aspirations résidentielles en fonction des groupes de la typologie

	Les adeptes de la mobilité douce	Les commuturs	Les slow-lifers	Les auto-addicts	Les passifs
Dans une grande ville	22%	25%	14%	9%	14%
Dans la périphérie d'une grande ville	8%	11%	6%	9%	9%
Aux limites d'une grande ville, dans un cadre proche de la nature	23%	24%	27%	25%	25%
SOUS-TOTAL grande ville ou ses alentours	53%	60%	47%	43%	48%
Dans une ville moyenne	15%	16%	13%	13%	17%
Dans une petite ville	8%	7%	8%	10%	9%
SOUS-TOTAL ville de taille intermédiaire	23%	23%	21%	23%	26%
Dans un village proche d'une ville	10%	9%	15%	14%	10%
Dans un village à la campagne	8%	5%	9%	12%	9%

<i>En habitat isolé à la campagne</i>	6%	3%	8%	8%	7%
SOUS-TOTAL village / campagne	24%	17%	32%	34%	26%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Une autre manière d'approcher les préférences en termes de lieu de vie est de regarder comment se répartissent les différents groupes de notre typologie parmi les individus qui aspirent à vivre dans un type de territoire spécifique. Si les chiffres varient, les conclusions restent similaires. Les commuters et adeptes de la mobilité douce sont surreprésentés parmi les individus qui aspirent à vivre dans une grande ville ou ses alentours, à l'inverse des slow-lifers et des auto-addicts qui y sont moins présents que dans le reste de l'échantillon (et vice-versa lorsque l'on s'intéresse au village et à la campagne). Les passifs restent dans une position intermédiaire.

Regarder les résultats dans ce sens comporte toutefois un intérêt par rapport à l'approche précédente : la prise en compte du poids des différents groupes dans l'ensemble de l'échantillon. Les deux premiers groupes (adeptes de la mobilité douce et commuters) étant les plus importants en termes de poids, on constate que malgré une sous-représentation dans les territoires peu denses, ils constituent une part importante de ce que serait la population des différents types de territoire si chacun aboutissait à ses aspirations...

Pénétration des groupes de la typologie en fonction du type de territoire auquel on aspire à vivre

	Les adeptes de la mobilité douce	Les commuters	Les slow-lifers	Les auto-addicts	Les passifs	Total
<i>Dans une grande ville</i>	30%	39%	7%	9%	15%	100%
<i>Dans la périphérie d'une grande ville</i>	22%	33%	7%	18%	20%	100%
<i>Aux limites d'une grande ville, dans un cadre proche de la nature</i>	23%	27%	11%	18%	21%	100%
SOUS-TOTAL grande ville ou ses alentours	25%	32%	9%	15%	19%	100%
<i>Dans une ville moyenne</i>	24%	29%	8%	16%	23%	100%
<i>Dans une petite ville</i>	25%	23%	10%	20%	22%	100%
SOUS-TOTAL ville de taille intermédiaire	25%	27%	9%	17%	22%	100%
<i>Dans un village proche d'une ville</i>	24%	22%	13%	23%	18%	100%
<i>Dans un village à la campagne</i>	24%	17%	11%	26%	22%	100%
<i>En habitat isolé à la campagne</i>	24%	15%	14%	24%	23%	100%
SOUS-TOTAL village / campagne	24%	19%	13%	24%	20%	100%

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Le découpage plus fin des groupes de notre typologie en fonction des types de territoire dans lesquels ils aspirent à résider est révélateur de la manière dont certains registres d'aspirations sont associés à un mode de vie propre à certaines formes spécifiques de lieu de vie.

Ainsi, on observe une recherche de contact avec la nature ainsi qu'un désir de déconnexion très nettement plus répandus chez les individus qui aspirent à vivre dans les types de territoires les moins denses (villages, habitat isolé à la campagne) – une logique transversale qui s'observe dans l'ensemble des groupes de la typologie. Ainsi, si les adeptes de la mobilité douce et les commutants constituent une population qui aspirent à un avenir relativement connecté, il existe également une partie d'entre eux qui imaginent leur mode de vie dans un territoire peu dense, plus au contact avec la nature et globalement moins connecté. A l'inverse, il existe aussi chez les slow-lifers une partie des individus qui optent plutôt pour un mode de vie urbain plus connecté que ce qu'imaginent le reste du groupe. On observe également une aspiration au télétravail légèrement plus répandue chez les individus aspirant en habitat isolé à la campagne – dans l'ensemble des groupes, à l'exception des passifs et des auto-addicts chez qui les scores sont relativement proches tous types de territoire confondus. On notera également une adhésion au principe de liberté des déplacements systématiquement plus forte chez les individus qui aspirent à vivre au sein même d'une grande ville – un résultat qui s'observe à nouveau dans l'ensemble des groupes et qui soulignerait une plus grande ouverture sur le monde des populations urbaines.

Au-delà de ces logiques propres au mode de vie que les répondants associent manifestement à un type de territoire spécifiques (des logiques qui sont par ailleurs transversales aux différents groupes, qui s'observent de fait chez chacun d'entre eux et que nous relevons plus haut lors de l'étude des aspirations relatives au lieu de vie), les individus qui composent les groupes dans chacun des segments que nous avons identifiés ne se distinguent pas significativement sur le reste des registres d'aspiration que nous avons identifiés.

Les adeptes de la mobilité douce – Registres d'aspirations en fonction des types de territoires

	Grande ville	Périphérie GV	Limites GV, dans un cadre proche de la nature	Ville moyenne	Petite ville	Village proche d'une ville	Village à la campagne	Habitat isolé à la campagne
<i>Aspiration au ralentissement</i>	1,6	1,4	1,4	1,6	1,6	1,5	1,8	1,7
<i>Aspiration à travailler moins, à disposer de plus de temps libre</i>	-0,8	-0,6	-0,9	-0,7	-1,0	-0,9	-0,8	-0,9
<i>Aspiration au contact avec la nature</i>	-3,3	-3,4	-1,6	-3,0	-2,2	-1,7	-1,0	0,0
<i>Aspiration à consommer moins</i>	1,6	1,6	2,1	1,8	1,9	2,2	2,0	2,5
<i>Aspiration à la démobilité</i>	2,0	1,8	1,7	1,6	1,5	1,8	1,7	1,7
<i>Aspiration à la déconnexion</i>	-2,7	-2,3	-1,2	-1,7	-1,6	-1,3	-1,2	-0,9
<i>Aspiration à la coprésence, au fait de passer plus de temps avec ses proches</i>	-1,0	-1,0	-0,8	-0,8	-0,7	-0,5	-0,9	-1,2
<i>Aspiration à disposer de plus de temps de vacances</i>	-0,9	-0,9	-0,8	-0,7	-0,9	-0,8	-0,9	-0,9
<i>Aspiration à disposer de plus de flexibilité dans la gestion de son temps</i>	0,3	0,4	0,5	0,4	0,4	0,5	0,3	0,4
<i>Aspiration à la réduction de l'automobile personnelle</i>	0,9	0,3	0,6	0,7	0,6	0,6	0,7	0,9

Aspiration au développement des transports collectifs	-0,4	-0,5	-0,4	-0,5	-0,6	-0,5	-0,6	-0,6
Aspiration à ne recourir qu'aux modes actifs	2,9	2,7	3,3	3,3	3,3	3,3	3,0	3,2
Aspiration au télétravail	0,1	0,0	0,3	-0,2	0,3	0,7	0,4	1,0
Adhésion au principe de liberté des déplacements	2,5	1,5	1,6	1,4	1,5	1,5	1,4	1,2
Aspiration à gagner plus, consommer plus	-1,5	-1,8	-1,8	-1,8	-1,9	-2,0	-1,8	-1,9
Acceptabilité à agir en faveur de l'environnement	2,4	1,7	2,3	2,0	2,5	2,6	2,6	2,8
Sensibilité environnementale	3,3	2,8	3,3	2,9	3,3	3,3	3,3	3,5
Distance du lieu de vacances idéal	0,2	0,6	0,7	0,4	0,5	1,0	0,5	1,3

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les commuters – Registres d'aspirations en fonction des types de territoires

	Grande ville	Périphérie GV	Limites GV, dans un cadre proche de la nature	Ville moyenne	Petite ville	Village proche d'une ville	Village à la campagne	Habitat isolé à la campagne
Aspiration au ralentissement	1,1	1,2	1,0	1,1	1,2	1,3	1,2	1,0
Aspiration à travailler moins, à disposer de plus de temps libre	-1,1	-0,9	-1,0	-1,0	-1,0	-1,2	-1,2	-0,9
Aspiration au contact avec la nature	-3,7	-3,8	-2,1	-3,2	-2,4	-2,1	-0,9	-0,5
Aspiration à consommer moins	1,2	0,8	1,6	1,4	1,5	1,8	1,6	1,7
Aspiration à la démobilité	1,3	0,8	1,3	1,3	1,3	1,2	1,3	1,2
Aspiration à la déconnexion	-2,0	-1,6	-1,0	-1,3	-1,2	-1,2	-0,8	-0,7
Aspiration à la coprésence, au fait de passer plus de temps avec ses proches	-1,4	-1,5	-1,2	-1,2	-1,0	-1,0	-1,0	-1,7
Aspiration à disposer de plus de temps de vacances	-0,9	-0,7	-0,9	-1,2	-1,1	-1,1	-1,0	-0,7
Aspiration à disposer de plus de flexibilité dans la gestion de son temps	0,1	0,1	0,1	-0,1	0,0	0,1	0,0	-0,2
Aspiration à la réduction de l'automobile personnelle	0,4	-0,1	0,1	0,3	0,3	0,2	0,2	0,7
Aspiration au développement des transports collectifs	1,5	1,5	1,6	1,4	1,7	1,6	1,6	1,3
Aspiration à ne recourir qu'aux modes actifs	-0,4	-0,5	-0,3	-0,3	-0,2	-0,2	-0,2	-0,4
Aspiration au télétravail	-0,8	-1,3	-1,3	-1,3	-0,9	-1,2	-0,5	-0,3
Adhésion au principe de liberté des déplacements	1,8	0,6	1,6	1,1	1,4	1,3	1,0	0,2
Aspiration à gagner plus, consommer plus	-1,3	-1,2	-1,4	-1,6	-1,5	-1,6	-1,4	-1,2
Acceptabilité à agir en faveur de l'environnement	1,5	0,7	1,5	1,4	1,8	2,0	2,1	2,0
Sensibilité environnementale	2,8	2,1	3,0	2,7	2,6	2,8	3,2	2,9
Distance du lieu de vacances idéal	0,3	-0,5	0,6	0,2	0,3	0,6	0,2	0,8

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les slow-lifers – Registres d'aspirations en fonction des types de territoires

	Grande ville	Périphérie GV	Limites GV, dans un cadre proche de la nature	Ville moyenne	Petite ville	Village proche d'une ville	Village à la campagne	Habitat isolé à la campagne
<i>Aspiration au ralentissement</i>	3,0	3,1	2,9	3,0	3,2	3,1	3,4	3,5
<i>Aspiration à travailler moins, à disposer de plus de temps libre</i>	0,3	0,2	0,0	0,4	0,0	0,1	-0,1	0,1
<i>Aspiration au contact avec la nature</i>	-3,3	-3,6	-1,9	-3,3	-2,4	-2,2	-0,3	-0,5
<i>Aspiration à consommer moins</i>	2,2	1,7	2,0	2,1	2,1	2,2	2,4	2,5
<i>Aspiration à la démobilité</i>	1,9	1,4	1,6	1,5	1,5	1,5	1,2	1,4
<i>Aspiration à la déconnexion</i>	0,6	0,5	1,2	0,9	1,3	1,0	1,7	2,0
<i>Aspiration à la coprésence, au fait de passer plus de temps avec ses proches</i>	0,2	0,3	0,4	0,3	0,5	0,6	0,3	0,1
<i>Aspiration à disposer de plus de temps de vacances</i>	-0,3	0,0	-0,4	-0,9	-0,4	-0,8	-0,7	-0,6
<i>Aspiration à disposer de plus de flexibilité dans la gestion de son temps</i>	1,3	1,4	1,1	1,3	1,1	1,0	0,9	1,1
<i>Aspiration à la réduction de l'automobile personnelle</i>	0,2	-0,4	-0,4	-0,2	-0,5	-0,4	-0,3	-0,3
<i>Aspiration au développement des transports collectifs</i>	0,3	0,2	0,1	0,0	0,2	0,1	0,1	0,0
<i>Aspiration à ne recourir qu'aux modes actifs</i>	1,6	1,1	1,6	1,7	1,4	1,6	1,4	1,4
<i>Aspiration au télétravail</i>	-0,7	-0,5	-0,4	-0,7	-0,6	-0,8	-0,3	0,1
<i>Adhésion au principe de liberté des déplacements</i>	1,9	0,6	1,3	0,9	0,6	0,9	0,2	0,1
<i>Aspiration à gagner plus, consommer plus</i>	-1,9	-1,7	-2,0	-2,3	-2,2	-2,3	-2,2	-2,3
<i>Acceptabilité à agir en faveur de l'environnement</i>	2,2	1,6	2,1	2,3	2,2	2,5	2,5	2,5
<i>Sensibilité environnementale</i>	3,2	3,1	3,4	2,9	3,0	3,2	3,3	3,2
<i>Distance du lieu de vacances idéal</i>	1,1	1,1	0,7	0,8	1,2	0,4	1,0	1,2

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les passifs – Registres d'aspirations en fonction des types de territoires

	Grande ville	Périphérie GV	Limites GV, dans un cadre proche de la nature	Ville moyenne	Petite ville	Village proche d'une ville	Village à la campagne	Habitat isolé à la campagne
<i>Aspiration au ralentissement</i>	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,5	0,6	0,2
<i>Aspiration à travailler moins, à disposer de plus de temps libre</i>	-1,9	-1,8	-1,8	-1,7	-1,7	-2,0	-1,9	-1,8
<i>Aspiration au contact avec la nature</i>	-3,6	-3,6	-2,2	-3,3	-2,6	-2,3	-1,3	-0,8
<i>Aspiration à consommer moins</i>	0,9	0,4	1,2	1,0	1,0	1,2	1,2	1,2
<i>Aspiration à la démobilité</i>	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3	0,4	0,1

Aspiration à la déconnexion	-1,1	-1,0	-0,4	-0,4	-0,5	0,0	0,1	0,8
Aspiration à la coprésence, au fait de passer plus de temps avec ses proches	-1,5	-1,4	-1,0	-1,2	-0,8	-0,8	-0,9	-1,5
Aspiration à disposer de plus de temps de vacances	-1,1	-0,8	-1,0	-0,9	-1,1	-1,1	-1,3	-1,3
Aspiration à disposer de plus de flexibilité dans la gestion de son temps	-0,6	-0,6	-0,5	-0,7	-0,8	-0,5	-0,7	-0,7
Aspiration à la réduction de l'automobile personnelle	-0,7	-1,0	-1,1	-0,6	-1,0	-0,9	-1,0	-0,8
Aspiration au développement des transports collectifs	-0,6	-0,7	-0,6	-0,7	-0,8	-0,6	-0,8	-0,9
Aspiration à ne recourir qu'aux modes actifs	1,0	1,0	1,5	1,2	1,5	1,4	1,4	1,3
Aspiration au télétravail	-1,3	-1,2	-1,0	-1,5	-1,2	-1,0	-1,1	-0,9
Adhésion au principe de liberté des déplacements	1,0	0,1	0,5	0,2	0,1	0,1	-0,4	-0,9
Aspiration à gagner plus, consommer plus	-0,8	-0,7	-1,1	-1,2	-1,1	-1,1	-1,4	-1,4
Acceptabilité à agir en faveur de l'environnement	0,7	0,2	1,0	0,8	1,1	1,4	1,2	1,2
Sensibilité environnementale	2,0	1,5	2,5	1,9	2,0	2,4	2,1	1,7
Distance du lieu de vacances idéal	0,6	0,0	0,0	0,0	0,1	1,1	-0,2	1,1

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

Les auto-addicts – Registres d'aspirations en fonction des types de territoires

	Grande ville	Périphérie GV	Limites GV, dans un cadre proche de la nature	Ville moyenne	Petite ville	Village proche d'une ville	Village à la campagne	Habitat isolé à la campagne
Aspiration au ralentissement	1,6	1,5	1,8	1,7	1,9	1,9	2,1	2,2
Aspiration à travailler moins, à disposer de plus de temps libre	-1,8	-1,8	-1,6	-1,9	-1,9	-2,1	-2,0	-1,9
Aspiration au contact avec la nature	-4,2	-4,2	-2,7	-3,8	-3,2	-2,5	-1,9	-1,2
Aspiration à consommer moins	0,3	0,6	0,9	0,7	0,7	1,0	1,1	1,3
Aspiration à la démobilité	1,2	0,8	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	0,7
Aspiration à la déconnexion	-0,4	-0,1	0,0	0,1	0,3	0,4	0,6	0,8
Aspiration à la coprésence, au fait de passer plus de temps avec ses proches	0,0	-0,3	-0,3	0,2	0,3	0,0	0,2	-0,2
Aspiration à disposer de plus de temps de vacances	-0,4	-0,7	-0,7	-0,8	-0,8	-1,0	-0,9	-1,3
Aspiration à disposer de plus de flexibilité dans la gestion de son temps	0,6	0,6	0,7	0,4	0,2	0,4	0,3	0,2
Aspiration à la réduction de l'automobile personnelle	-2,4	-2,7	-2,7	-2,6	-2,9	-2,7	-2,7	-2,9
Aspiration au développement des transports collectifs	0,3	-0,2	-0,1	-0,2	-0,3	-0,2	-0,3	-0,7
Aspiration à ne recourir qu'aux modes actifs	-1,6	-1,7	-1,6	-1,6	-1,4	-1,4	-1,3	-1,6
Aspiration au télétravail	0,1	-0,2	0,1	-0,3	0,1	0,3	0,7	0,6
Adhésion au principe de liberté des déplacements	0,7	-0,9	-0,1	-0,3	-0,5	-0,5	-1,1	-1,5

Aspiration à gagner plus, consommer plus	-0,3	-0,7	-0,9	-0,8	-0,6	-1,0	-0,9	-1,1
Acceptabilité à agir en faveur de l'environnement	0,2	0,2	0,8	0,6	0,8	1,2	1,0	1,3
Sensibilité environnementale	1,7	1,5	2,4	1,6	1,6	2,0	1,8	1,8
Distance du lieu de vacances idéal	0,9	0,4	0,5	0,9	0,1	1,0	-0,1	0,6

Source : L'ObSoCo, Forum Vies Mobiles, 2015

■ Annexes

■ Précision méthodologique - Les intervalles de confiance statistiques

Les réponses obtenues dans l'enquête sont issues de la consultation d'un échantillon de personnes représentatives de la population de six pays (France, Espagne, Allemagne, Etats-Unis, Japon, Turquie). Toutefois, ces résultats ne peuvent être généralisés à l'ensemble de la population étudiée qu'en respectant certaines précautions, notamment quant à l'interprétation des proportions observées.

Les intervalles de confiance permettent de faire cette extrapolation, de l'échantillon de l'enquête à la population totale. Ceux-ci dépendent de la taille de l'échantillon (12 074 personnes ici) et du niveau de confiance exigé.

La table ci-dessous permet de connaître les intervalles de confiance associés à différentes proportions, pour un échantillon de 12 000 personnes et un risque de 5% ($p\text{-value} = 0,05$).

Résultats %	2	3	5	6	8	10	13	15	20	25	28	30	35	40	45	50
Intervalle de confiance	0,3	0,3	0,4	0,5	0,5	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0
Résultats %	98	97	95	94	92	90	87	85	80	75	72	70	65	60	55	50

Ainsi, pour un échantillon de 12 000 personnes, si 50% de l'échantillon a choisi une réponse, on peut considérer (avec une probabilité égale à 95%) que la part de la population étudiée qui aurait choisi cette réponse si elle avait été interrogée de manière exhaustive est comprise entre 49,0% ($50 - 1,0$) et 51,0% ($50 + 1,0$).

Ces intervalles de confiance varient en fonction de la base statistique sur laquelle nous raisonnons. Si les intervalles de confiance présentés plus haut sont valables lorsque l'on raisonne sur l'ensemble de l'échantillon, ceux s'accroissent nettement lorsque l'on s'intéresse à des segments de l'échantillon global. Le tableau ci-dessous présente par exemple les intervalles de confiance lorsque nous établissons des comparaisons par pays (avec un échantillon de 2000 personnes par pays).

Résultats %	2	3	5	6	8	10	13	15	20	25	28	30	35	40	45	50
Intervalle de confiance	0,6	0,7	1,0	1,0	1,2	1,3	1,5	1,6	1,8	1,9	2,0	2,0	2,1	2,1	2,2	2,2
Résultats %	98	97	95	94	92	90	87	85	80	75	72	70	65	60	55	50

Les indicateurs synthétiques : détail de la construction des variables

- I01 - L'aspiration au ralentissement
- I02 - Le désir de travailler moins, de disposer de plus de temps libre
- I03 - L'aspiration à vivre dans une grande ville
- I04 - L'aspiration au contact avec la nature (mesurée dans le lieu de vie, les loisirs et les vacances)
- I05 - L'aspiration à consommer moins
- I06 - L'aspiration à la démobilité (réduction des déplacements, diminution du temps passé dans les transports)
- I07 - L'aspiration à la déconnexion
- I08 - L'aspiration à la coprésence / au désir de passer plus de temps avec ses proches
- I09 - L'aspiration à disposer de plus de temps de vacances
- I10 - L'aspiration à une plus grande flexibilité dans la gestion du temps
- I11 - L'aspiration à la réduction de l'automobile
- I12 - L'aspiration au développement des transports collectifs
- I13 - L'aspiration à ne recourir qu'aux modes actifs dans ses déplacements du quotidien (marche à pied, vélo)
- I14 - L'aspiration au télétravail / au travail à distance
- I15 - L'adhésion au principe de liberté des déplacements
- I16 - L'aspiration à gagner plus d'argent / à consommer plus
- I17 - La sensibilité environnementale
- I18 - L'acceptabilité à agir en faveur de l'environnement
- I19 - La distance du lieu de vacances idéal

- **Indicateur : aspiration au ralentissement**

Q6 : Evaluation du rythme de vie actuel

- Aucune recodification

Q7 – Modalité 9 – Aspiration à « Ralentir votre rythme de vie en général »

- Très important : 5 points
- Assez important : 2 points
- Peu important : -2 points
- Pas du tout important : -5 points

Q8 – Modalité 9 – Aspiration à « Ralentir votre rythme de vie en général »

- 1^e position : 5 points
- 2^e position : 3,75 points
- 3^e position : 2,50 points
- 4^e position : 1,25 point
- 5^e position : 0 point
- 6^e position : -1,25 point
- 7^e position : -2,50 points
- 8^e position : -3,75 points
- 9^e position : -5 points

Indicateur = $[Q6 + (Q7.9 + Q8.9)/2] / 2$

- **Indicateur : aspiration à travailler moins / disposer de plus de temps libre**

Q9 – Modalité 4 et 6 – Aspiration à « Réduire votre temps de travail quitte à repousser l'âge de la retraite » « Travailler moins quitte à toucher un salaire inférieur »

- Beaucoup : 5 points
- Un peu : 2 points
- Pas du tout : -5 points

Q10 – Modalité 4 et 6 – Aspiration à « Réduire votre temps de travail quitte à repousser l'âge de la retraite » « Travailler moins quitte à toucher un salaire inférieur »

- 1^e position : 5 points
- 2^e position : 3 points
- 3^e position : 1 point
- 4^e position : -1 point
- 5^e position : -3 points
- 6^e position : -5 points

Q30 « Décision si possibilité de modifier la durée du temps de travail »

- Vous augmenteriez la durée du temps de travail : -5 points
- Vous garderiez stable la durée du temps de travail : 0 point
- Vous diminueriez la durée du temps de travail : 5 point
- Vous ne savez pas : Moyenne sur l'ensemble de l'échantillon

Q34 – Modalité 5 – Levier pour le travail idéal « L'évolution de la loi permettant de tirer profit du progrès technique pour réduire le temps de travail »

- Sélectionnée : 5 points
- Non sélectionnée : -5 points

Q36 – Modalité 4 « Une évolution règlementaire conduisant à la réduction du temps de travail et à l'augmentation du temps de loisirs »

- Sélectionnée : 5 points
- Non sélectionnée : -5 points

Q55 – Arbitrage argent / temps libre

- Moins d'argent mais plus de temps libre : 5 points
- Moins de temps libre mais plus d'argent : -5 points
- Votre équilibre entre temps libre et argent vous convient : 0 point

$$\text{Indicateur} = [(Q9.4 + Q10.4)/2 + (Q9.6 + Q10.6)/2 + Q30 + Q34.5 + Q36.4 + Q55] / 6$$

- **Indicateur d'aspiration à vivre dans une grande ville**

Q18 – Lieu de vie idéal

- Dans une grande ville : 5 points
- Dans la périphérie d'une grande ville : 2 points
- Aux limites d'une grande ville, dans un cadre proche de la nature : 2 points
- Dans une ville moyenne : -5 points
- Dans une petite ville : -5 points
- Dans un village proche d'une ville : -5 points
- Dans un village à la campagne : -5 points
- En habitat isolé à la campagne : -5 points

Q21 – Perception de la qualité de vie dans les grandes villes

Aucune recodification

$$\text{Indicateur} = (Q18 + Q21) / 2$$

- **Indicateur aspiration au contact avec la nature**

Q20 – Modalité 8 – Caractéristique du lieu de vie idéal « Le contact avec la nature »

- Sélectionnée en premier : 5 points
- Sélectionnée en second : 2 points
- Non sélectionnée : -5 points

Q35 – Modalité 3 – Caractéristique des activités de loisirs idéales « Pratiquer des loisirs qui vous mettent au contact de la nature »

- Sélectionnée en premier : 5 points
- Sélectionnée en second : 2 points
- Non sélectionnée : -5 points

Q38 – Modalité 6 – Caractéristique des vacances idéales « Vivre au contact de la nature »

- Sélectionnée en premier : 5 points
- Sélectionnée en second : 2 points
- Non sélectionnée : -5 points

Indicateur = (Q20.8 + Q35.3 + Q38.6) / 3

- **Indicateur aspiration consommer moins**

Q2 – Modalité 7 – Pour rendre le monde lus enviable « le fait d'accorder moins d'importance à la consommation »

- Très important : 5 points
- Assez important : 2 points
- Peu important : -2 points
- Pas du tout important : -5 points

Q44 – Aspirations relatives à la consommation

- Vous aimez la manière dont vous consommez et vous ne souhaitez pas changer vos habitudes : -2 points
- Vous voudriez pouvoir consommer plus : -5 points
- Vous voudriez pouvoir consommer moins : 5 points
- Vous voudriez consommer moins mais mieux : 5 points
- Vous voudriez consommer autant mais mieux : 0 point

Q53 – Inclination à « consommer moins » en cas de crise écologique majeure

- Oui, tout à fait : 5 points
- Oui, plutôt : 2 points
- Non, plutôt pas : -2 points
- Non, pas du tout : -5 points
- Je le fais déjà : 5 points
- Sans objet : moyenne sur l'ensemble de l'échantillon

Indicateur = (Q2.7 + Q44 + Q53) / 3

- **Indicateur aspiration à la démobilité / réduction des déplacements**

Q2 – Modalité 5 – Pour rendre le monde plus enviable « le fait de tout avoir à portée de main, de ne plus avoir à se déplacer »

- Très important : 5 points
- Assez important : 2 points
- Peu important : -2 points
- Pas du tout important : -5 points

Q7 – Modalité 3 – Aspiration à « passer moins de temps dans les transports »

- Très important : 5 points
- Assez important : 2 points
- Peu important : -2 points
- Pas du tout important : -5 points

Q8 – Modalité 3 – Aspiration à « passer moins de temps dans les transports »

- 1^e position : 5 points
- 2^e position : 3,75 points
- 3^e position : 2,50 points
- 4^e position : 1,25 point
- 5^e position : 0 point
- 6^e position : -1,25 point
- 7^e position : -2,50 points
- 8^e position : -3,75 points
- 9^e position : -5 points

Q11 – Modalité 2 – Réorganisation de la ville et des transports « vous réorganiseriez la région afin de réduire les temps de transport domicile-travail »

- Oui, tout à fait : 5 points
- Oui, probablement : 2 points
- Non, probablement pas : -2 points
- Non, certainement pas : -5 points
- Ne sait pas : moyenne obtenu sur l'ensemble de l'échantillon

Q12 – Modalité 2 – Réorganisation de la ville et des transports « vous réorganiseriez la région afin de réduire les temps de transport domicile-travail »

- 1^e position : 5 points
- 2^e position : 3 points
- 3^e position : 1 point
- 4^e position : -1 point
- 5^e position : -3 points
- 6^e position : -5 points

Q15 – Modalité 9 – Levier pour améliorer la mobilité « une nouvelle organisation de la région qui permettrait de disposer de tout le nécessaire à proximité de chez soi sans avoir à utiliser les transports »

- Beaucoup : 5 points
- Un peu : 2 points
- Pas du tout : -5 points

Q16 – Modalité 9 – Levier pour améliorer la mobilité « une nouvelle organisation de la région qui permettrait de disposer de tout le nécessaire à proximité de chez soi sans avoir à utiliser les transports »

- 1^e position : 5 points
- 2^e position : 3,75 points
- 3^e position : 2,50 points
- 4^e position : 1,25 point
- 5^e position : 0 point
- 6^e position : -1,25 point
- 7^e position : -2,50 points
- 8^e position : -3,75 points
- 9^e position : -5 points

$$\text{Indicateur} = [Q2.5 + (Q7.3 + Q8.3)/2 + (Q11.2 + Q12.2)/2 + (Q15.9 + Q16.9)/2] / 4$$

- **Indicateur aspiration à la déconnexion**

Q4 – Niveau de connexion de la société idéale

- Connectée en permanence : -5 points
- Un peu plus connectée qu'aujourd'hui : -2 points
- Aussi connectée qu'aujourd'hui : 0 point
- Un peu moins connectée qu'aujourd'hui : 2 points
- Complètement déconnectée : 5 points

- **Indicateur aspiration à la coprésence / à passer plus de temps avec ses proches**

Q7 – Modalité 2 – Aspiration à « passer plus de temps avec vos proches »

- Très important : 5 points
- Assez important : 2 points
- Peu important : -2 points
- Pas du tout important : -5 points

Q8 – Modalité 2 – Aspiration à « passer plus de temps avec vos proches »

- 1^e position : 5 points
- 2^e position : 3,75 points
- 3^e position : 2,50 points
- 4^e position : 1,25 point
- 5^e position : 0 point

- 6^e position : -1,25 point
- 7^e position : -2,50 points
- 8^e position : -3,75 points
- 9^e position : -5 points

Q23 – Modalité 1 – Obstacle au lieu de vie idéal « la force des attaches familiales et amicales là ou vous vivez actuellement »

- Sélectionnée en premier : 5 points
- Sélectionnée en second : 2 points
- Non sélectionnée : -5 points

Q35 – Modalité 6 – Aspiration à « partager des activités de loisirs avec les autres membres de votre famille »

- Sélectionnée en premier : 5 points
- Sélectionnée en second : 2 points
- Non sélectionnée : -5 points

Indicateur = $[(Q7.2 + Q8.2)/2 + Q23.1 + Q35.6] / 3$

● **Indicateur aspiration à disposer de plus de temps de vacances**

Q7 - Modalité 4 – Aspiration à « disposer de plus de temps pour les vacances »

- Très important : 5 points
- Assez important : 2 points
- Peu important : -2 points
- Pas du tout important : -5 points

Q8 – Modalité 4 – Aspiration à « disposer de plus de temps pour les vacances »

- 1^e position : 5 points
- 2^e position : 3,75 points
- 3^e position : 2,50 points
- 4^e position : 1,25 point
- 5^e position : 0 point
- 6^e position : -1,25 point
- 7^e position : -2,50 points
- 8^e position : -3,75 points
- 9^e position : -5 points

Q9 – Modalité 3 – Aspiration à « pouvoir vous arrêter de travailler sur des temps longs (de 6 mois à plusieurs années) »

- Beaucoup : 5 points
- Un peu : 2 points
- Pas du tout : -5 points

Q10 – Modalité 3 - – Aspiration à « pouvoir vous arrêter de travailler sur des temps longs (de 6 mois à plusieurs années) »

- 1^e position : 5 points
- 2^e position : 3 points
- 3^e position : 1 point
- 4^e position : -1 point
- 5^e position : -3 points
- 6^e position : -5 points

Q37 – Arbitrage entre poste A (idéal mais vacances divisées par 2) et poste B (pas idéal mais deux fois plus de vacances)

- Poste A : -5 points
- Poste B : 5 points

Q40 – Modalité 5 - Levier pour les vacances idéales « l'augmentation de la durée des congés »

- Sélectionnée : 5 points
- Non sélectionnée : -5 points

Q41 – Modalité 5 – Obstacle pour les vacances idéales « vous ne disposez de pas suffisamment de temps de vacances »

- Sélectionnée en premier : 5 points
- Sélectionnée en second : 2 points
- Non sélectionnée : -5 points

Q53 – Inclination à « partir en vacances moins souvent » en cas de crise écologique majeure

- Oui, tout à fait : -5 points
- Oui, plutôt : -2 points
- Non, plutôt pas : 2 points
- Non, pas du tout : -5 points
- je le fais déjà : -5 points
- Sans objet : moyenne sur l'ensemble de l'échantillon

$$\text{Indicateur} = [(Q7.4 + Q8.4)/2 + (Q9.3 + Q10.3)/2 + Q37 + Q40.5 + Q41.5 + Q53] / 6$$

- **Indicateur aspiration à disposer de plus de flexibilité dans la gestion du temps**

Q7 – Modalité 8 – Aspiration à « disposer de plus de flexibilité, d'autonomie dans la façon de gérer votre temps »

- Très important : 5 points
- Assez important : 2 points
- Peu important : -2 points
- Pas du tout important : -5 points

Q8 – Modalité 8 – Aspiration à « disposer de plus de flexibilité, d'autonomie dans la façon de gérer votre temps »

- 1^e position : 5 points
- 2^e position : 3,75 points
- 3^e position : 2,50 points
- 4^e position : 1,25 point
- 5^e position : 0 point
- 6^e position : -1,25 point
- 7^e position : -2,50 points
- 8^e position : -3,75 points
- 9^e position : -5 points

Q9 – Modalité 2 – Aspiration à « pouvoir organiser librement votre temps de travail hebdomadaire ou mensuel »

- Beaucoup : 5 points
- Un peu : 2 points
- Pas du tout : -5 points

Q10 – Modalité 2 – Aspiration à « pouvoir organiser librement votre temps de travail hebdomadaire ou mensuel »

- 1^e position : 5 points
- 2^e position : 3 points
- 3^e position : 1 point
- 4^e position : -1 point
- 5^e position : -3 points
- 6^e position : -5 points

Q31 – Modalité 14 – Caractéristique de l'emploi idéal « une plus grande flexibilité dans les horaires de travail »

- Sélectionnée en premier : 5 points
- Sélectionnée en second : 2 points
- Non sélectionnée : -5 points

$$\text{Indicateur} = [(Q7.8 + Q8.8)/2 + (Q9.2 + Q10.2)/2 + Q31.14] / 3$$

- **Indicateur aspiration à la réduction de l'automobile individuelle**

Q11 – Modalité 1 – Réorganisation de la ville et des transports « vous interdirez l'utilisation de voitures dites individuelles au profit de voitures partagées, des transports collectifs et des modes actifs (marche à pied, vélo...) »

- Oui, tout à fait : 5 points
- Oui, probablement : 2 points

- Non, probablement pas : -2 points
- Non, certainement pas : -5 points
- Ne sait pas : moyenne obtenu sur l'ensemble de l'échantillon

Q12 – Modalité 1 – Réorganisation de la ville et des transports « vous interdirez l'utilisation de voitures dites individuelles au profit de voitures partagées, des transports collectifs et des modes actifs (marche à pied, vélo...) »

- 1^e position : 5 points
- 2^e position : 3 points
- 3^e position : 1 point
- 4^e position : -1 point
- 5^e position : -3 points
- 6^e position : -5 points

Q13 – Modalité 7 – Aspiration à « pouvoir continuer à vous déplacer en voiture mais sans les embarras »

- Beaucoup : -5 points
- Un peu : -2 points
- Pas du tout : 5 points

Q14 – Modalité 7 – Aspiration à « pouvoir continuer à vous déplacer en voiture mais sans les embarras »

- 1^e position : -5 points
- 2^e position : -3,57 points
- 3^e position : -2,14 points
- 4^e position : -0,71 point
- 5^e position : 0,71 point
- 6^e position : 2,14 points
- 7^e position : 3,57 points
- 8^e position : 5 points

Q15 – Modalité 8 – Levier pour la mobilité idéale « l'adoption d'une fiscalité défavorable à l'utilisation de la voiture individuelle et encourageant les modes de transports partagés »

- Beaucoup : 5 points
- Un peu : 2 points
- Pas du tout : -5 points

Q16 – Modalité 8 – Levier pour la mobilité idéale « l'adoption d'une fiscalité défavorable à l'utilisation de la voiture individuelle et encourageant les modes de transports partagés »

- 1^e position : 5 points
- 2^e position : 3,75 points
- 3^e position : 2,50 points
- 4^e position : 1,25 point
- 5^e position : 0 point
- 6^e position : -1,25 point
- 7^e position : -2,50 points
- 8^e position : -3,75 points

- 9^e position : -5 points

Q53 – Inclination à « réduire fortement ou abandonner l’usage de votre automobile personnelle » en cas de crise écologique majeure

- Oui, tout à fait : 5 points
- Oui, plutôt : 2 points
- Non, plutôt pas : -2 points
- Non, pas du tout : -5 points
- Je le fais déjà : 5 points
- Sans objet : moyenne obtenu sur l’ensemble de l’échantillon

$$\text{Indicateur} = [(Q11.1 + Q12.1)/2 + (Q13.7 + Q14.7)/2 + (Q15.8 + Q16.8)/2 + Q53] / 4$$

- **Indicateur aspiration au développement des transports collectifs**

Q13 – Modalités 4 et 5 – Aspiration à disposer de transports en commun « très efficaces » et « très confortables »

- Beaucoup : 5 points
- Un peu : 2 points
- Pas du tout : -5 points

Q14 – Modalités 4 et 5 – Aspiration à disposer de transports en commun « très efficaces » et « très confortables »

- 1^e position : 5 points
- 2^e position : 3,57 points
- 3^e position : 2,14 points
- 4^e position : 0,71 point
- 5^e position : -0,71 point
- 6^e position : -2,14 points
- 7^e position : -3,57 points
- 8^e position : -5 points

Q15 – Modalité 6 – Levier pour la mobilité idéale « la mise en place de transports en commun plus performants »

- Beaucoup : 5 points
- Un peu : 2 points
- Pas du tout : -5 points

Q16 – Modalité 6 – Levier pour la mobilité idéale « la mise en place de transports en commun plus performants »

- 1^e position : 5 points
- 2^e position : 3,75 points
- 3^e position : 2,50 points

- 4^e position : 1,25 point
- 5^e position : 0 point
- 6^e position : -1,25 point
- 7^e position : -2,50 points
- 8^e position : -3,75 points
- 9^e position : -5 points

Q20 – Modalité 12 – Caractéristique du lieu de vie idéal « la qualité de la desserte par les transports collectifs »

- Sélectionnée en premier : 5 points
- Sélectionnée en second : 2 points
- Non sélectionnée : -5 points

Q22 – Modalité 5 – Caractéristique du lieu de vie idéal « la qualité de la desserte par les transports collectifs »

- Sélectionnée : 5 points
- Non sélectionnée : -5 points

Indicateur = $[(Q13.4 + Q14.4)/2 + (Q13.5 + Q14.5)/2 + (Q15.6 + Q16.6)/2 + Q20.12 + Q22.5] / 5$

- **Indicateur aspiration à ne recourir qu'aux modes actifs (marche à pied, vélo)**

Q13 – Modalité 1 – Aspiration à « pouvoir vous déplacer essentiellement à pied ou en vélo »

- Beaucoup : 5 points
- Un peu : 2 points
- Pas du tout : -5 points

Q14 – Modalité 1 – Aspiration à « pouvoir vous déplacer essentiellement à pied ou en vélo »

- 1^e position : 5 points
- 2^e position : 3,57 points
- 3^e position : 2,14 points
- 4^e position : 0,71 point
- 5^e position : -0,71 point
- 6^e position : -2,14 points
- 7^e position : -3,57 points
- 8^e position : -5 points

Q22 – Modalités 2 et 4 – Caractéristique du lieu de vie idéal : l'accessibilité à vos lieux d'activité « à pied » et « en vélo »

- Une des deux modalités sélectionnées : 5 points
- Aucune des deux modalités sélectionnée : -5 points

Q53 – Inclination à « Vous déplacer davantage à pied ou à vélo » en cas de crise écologique majeure

- Oui, tout à fait : 5 points
- Oui, plutôt : 2 points
- Non, plutôt pas : -2 points
- Non, pas du tout : -5 points
- Je le fais déjà : 5 points
- Sans objet : moyenne obtenu sur l'ensemble de l'échantillon

Indicateur = [(Q13.1 + Q14.1)/2 + Q22 + Q53] / 3

- **Indicateur aspiration au télétravail / au travail à distance**

Q15 – Modalité 5 – Levier pour la mobilité idéale « la possibilité offerte par les employeurs de travailler de son domicile »

- Beaucoup : 5 points
- Un peu : 2 points
- Pas du tout : -5 points

Q16 – Modalité 5 – Levier pour la mobilité idéale « la possibilité offerte par les employeurs de travailler de son domicile »

- 1^e position : 5 points
- 2^e position : 3,75 points
- 3^e position : 2,50 points
- 4^e position : 1,25 point
- 5^e position : 0 point
- 6^e position : -1,25 point
- 7^e position : -2,50 points
- 8^e position : -3,75 points
- 9^e position : -5 points

Q28 – Modalité 6 – Levier pour le logement idéal « disposer de la possibilité de travailler chez soi, afin de pouvoir habiter à proximité de ses proches, de ses lieux de loisirs... »

- Oui, tout à fait : 5 points
- Oui, plutôt : 2 points
- Non, plutôt pas : -2 points
- Non, pas du tout : -5 points
- Ne sait pas : Moyenne sur l'ensemble de l'échantillon

Q33 – Lieu de travail idéal

- « A domicile » ou « de là ou vous voulez quand vous voulez » : 5 points
- Tout le reste : -5 points

Q34 – Modalité 4 – Levier pour l'emploi idéal « le progrès des technologies permettant de travailler où on veut, sans avoir à se rendre tous les jours au travail »

- Sélectionnée : 5 points
- Non sélectionnée : -5 points

Q36 – Modalité 2 – Levier pour les activités de loisirs idéales « le développement du télétravail, vous permettant de consacrer plus de temps à vos loisirs »

- Sélectionnée : 5 points
- Non sélectionnée : -5 points

Indicateur = $[(Q15.5 + Q16.5)/2 + Q28.6 + Q33 + Q34.4 + Q36.2] / 5$

- **Indicateur adhésion au principe de liberté des déplacements**

Q2 – Modalité 4 – Pour rendre le monde plus enviable « le fait que chacun puisse circuler librement au-delà des frontières »

- Très important : 5 points
- Assez important : 2 points
- Peu important : -2 points
- Pas du tout important : -5 points

Q17 – Adhésion à l'idée selon laquelle « il faudrait supprimer le système de visas et instaurer la liberté totale de voyager et de s'installer à l'étranger »

- Tout à fait d'accord : 5 points
- Plutôt d'accord : 2 points
- Plutôt pas d'accord : -2 points
- Pas du tout d'accord : -5 points

Indicateur = $(Q2.4 + Q17) / 2$

- **Indicateur aspiration à gagner plus d'argent / consommer plus**

Q5 – Modalité 3 – Principal domaine de la vie actuelle que l'on aimerait voir évoluer « le niveau de vie »

- Sélectionnée : 5 points
- Non sélectionnée : -5 points

Q31 – Modalité 3 – Levier pour l'emploi idéal « un travail qui rapporte beaucoup d'argent »

- Sélectionnée en premier : 5 points
- Sélectionnée en second : 2 points
- Non sélectionnée : -5 points

Q44 – Aspirations relatives à la consommation

- Vous aimez la manière dont vous consommez et vous ne souhaitez pas changer vos habitudes : 0 points

- Vous voudriez pouvoir consommer plus : 5 points
- Vous voudriez pouvoir consommer moins : -5 points
- Vous voudriez consommer moins mais mieux : -5 points
- Vous voudriez consommer autant mais mieux : 0 point

Q53 – Inclination à « consommer moins » en cas de crise écologique majeure

- Oui, tout à fait : -5 points
- Oui, plutôt : -2 points
- Non, plutôt pas : 2 points
- Non, pas du tout : 5 points
- Je le fais déjà : -5 points
- Sans objet : moyenne obtenu sur l'ensemble de l'échantillon

Q55 – Arbitrage argent / temps libre

- Moins d'argent mais plus de temps libre : -5 points
- Moins de temps libre mais plus d'argent : 5 points
- Votre équilibre entre temps libre et argent vous convient : 0 point

Indicateur = (Q5.3 + Q31.3 + Q44 + Q53 + Q55) / 5

● **Indicateur d'acceptabilité à agir en faveur de l'environnement**

Q53 – Sacrifices que les répondants seraient enclins à consentir en cas de crise écologique majeure

- Oui, tout à fait : 5 points
- Oui, plutôt : 2 points
- Non, plutôt pas : -2 points
- Non, pas du tout : -5 points
- Je le fais déjà : 5 points
- Sans objet : moyenne obtenu sur l'ensemble de l'échantillon

Indicateur = moyenne des scores obtenus sur chacune des modalités

● **Indicateur de sensibilité environnementale**

Q2 – Modalité 1 – Pour rendre le monde plus enviable « le fait d'accorder plus d'importance à la nature, à l'environnement »

- Très important : 5 points
- Assez important : 2 points
- Peu important : -2 points
- Pas du tout important : -5 points

Q49 – Perception de la gravité de la situation sur le plan environnemental

- La situation est alarmante... : 5 points
- La situation est très préoccupante, il est urgent d'agir : 4 points
- La situation est préoccupante mais... : 2 points
- Vous avez des doutes quant à la gravité de la situation... : -2 points
- Les propos alarmistes sur l'écologie sont de la manipulation... : -5 points

Q51 – Sentiment d'implication personnelle dans les questions environnementales

- Très : 5 points
- Assez : 2 points
- Peu : -2 points
- Pas du tout : -5 points

Indicateur = (Q2.1 + Q49 + Q51) / 3

• **Indicateur de distance du lieu de vacances idéal**

Q39 – Lieu de vacances idéal

- La région dans laquelle vous habitez : -5 points
- Quelque part dans votre pays : -2 points
- Dans un pays voisin : 2 points
- Dans un pays éloigné mais proche culturellement : 5 points
- Dans un pays éloigné géographiquement et culturellement : 5 points