

Bonjour

366
x

PUBLICIS
MEDIA

DIVER *Cités*



Genèse de l'observatoire

366 × George^s ×



366 : une régie représentant des médias puissants à impact dans les territoires : quotidiens, magazines, digital, TV ...



TOUTE LA PQR (55 TITRES)

211 MAGAZINES + DIVERTO (1^{er} MAGAZINE EN EUROPE)



59 SITES & APPS DE PQR

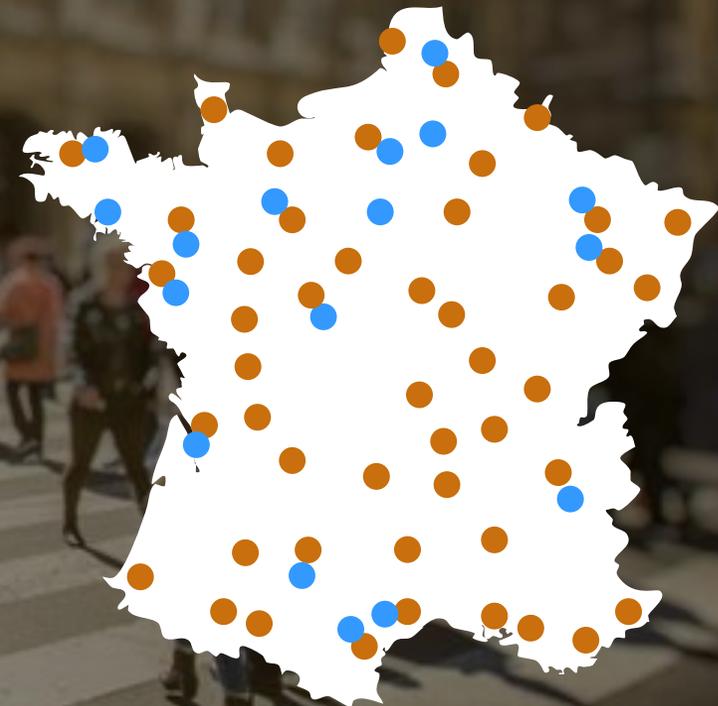
500 M DE STREAMS VIDEO/MOIS



17 CHAINES DE TV LOCALES



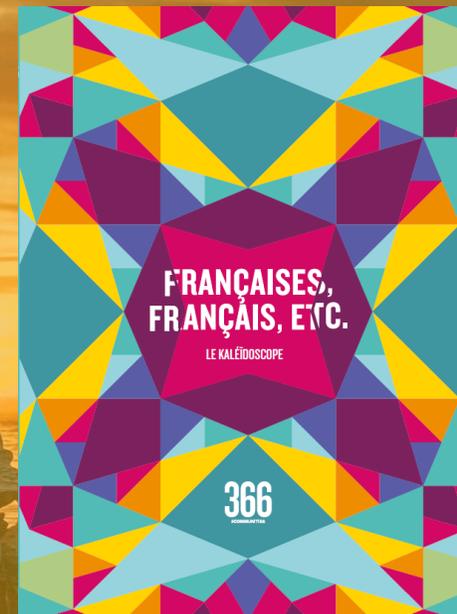
PODCASTS PQR & PURE PLAYERS
3,5 MILLIONS DE STREAMS / MOIS



Une expertise territoriale développée au travers d'outils et de méthodologies innovants

« FRANÇAISES, FRANÇAIS, ETC »

Un programme d'études au long cours, de 2012 à 2024, pour faire le point tous les deux ans sur les tendances qui animent la société Française.



2012 2014 2016 2018 2020

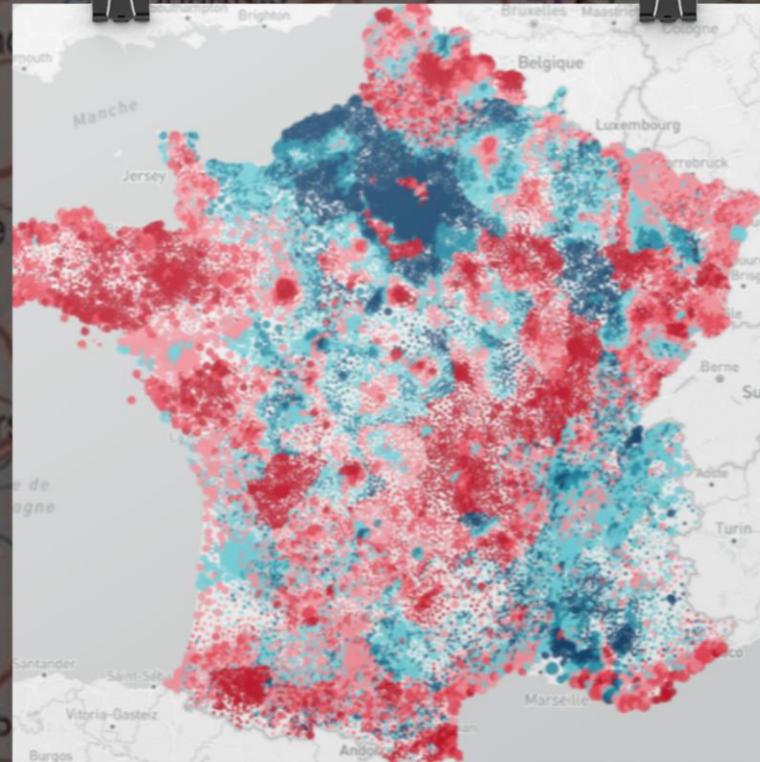


366
#COMMUNITIES

Une expertise territoriale développée au travers d'outils et de méthodologies innovants

HEXAGO DATA

Un outil de connaissance fine des bassins de vie et des audiences basé sur la géostatistique. Une vision des consommations et de la fréquentation des médias jusqu'à l'échelon de l'IRIS



TROPHÉES
**ÉTUDES &
INNOVATIONS**
2023

Un objectif
commun :
déconstruire
les idées
reçues

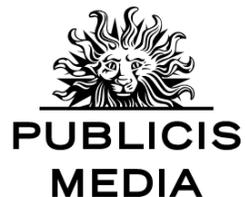
« Un marseillais et un lillois ne
consomment pas de la même manière »

Certes, mais y a-t-il plus de différence entre
2 urbains marseillais et lillois qu'entre un urbain
marseillais et un rurbain en PACA ?

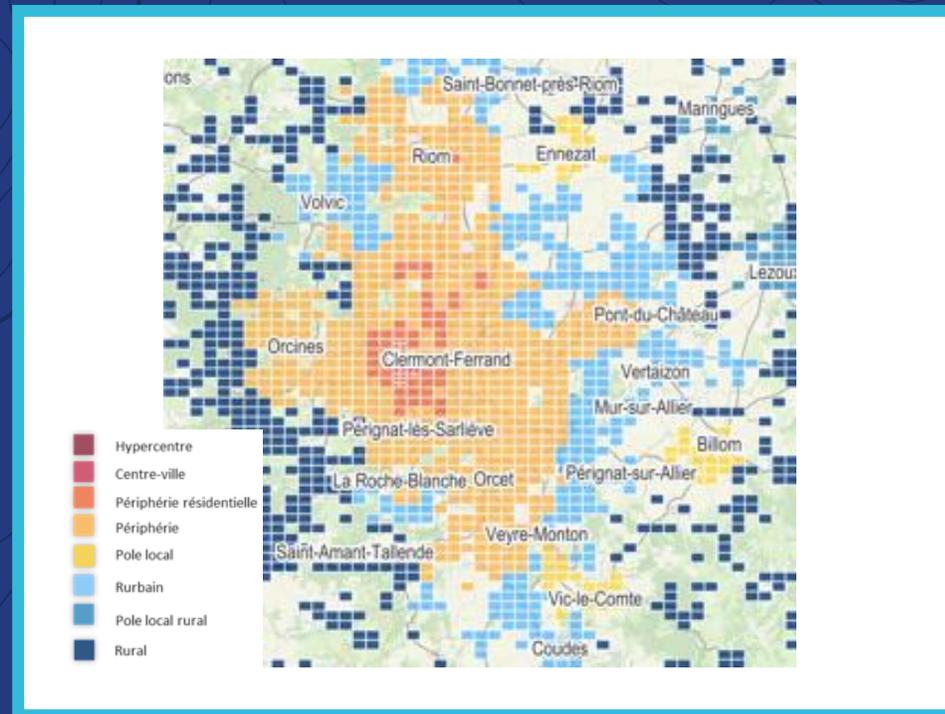
« Moi je cible les 25-49 ans,
ce sont des urbains »

A-t-on conscience que la plupart
des cibles marché comportent
entre 40 et 50% d'habitants rurbains ?

Grâce à une lecture plus fine des audiences et des comportements des Français



- Un outil propriétaire d'insights et d'optimisation média
- Une segmentation territoriale exclusive en 8 classes, du centre à la périphérie
- Un agrégateur de données multi-sources pour qualifier les territoires et piloter la diffusion média



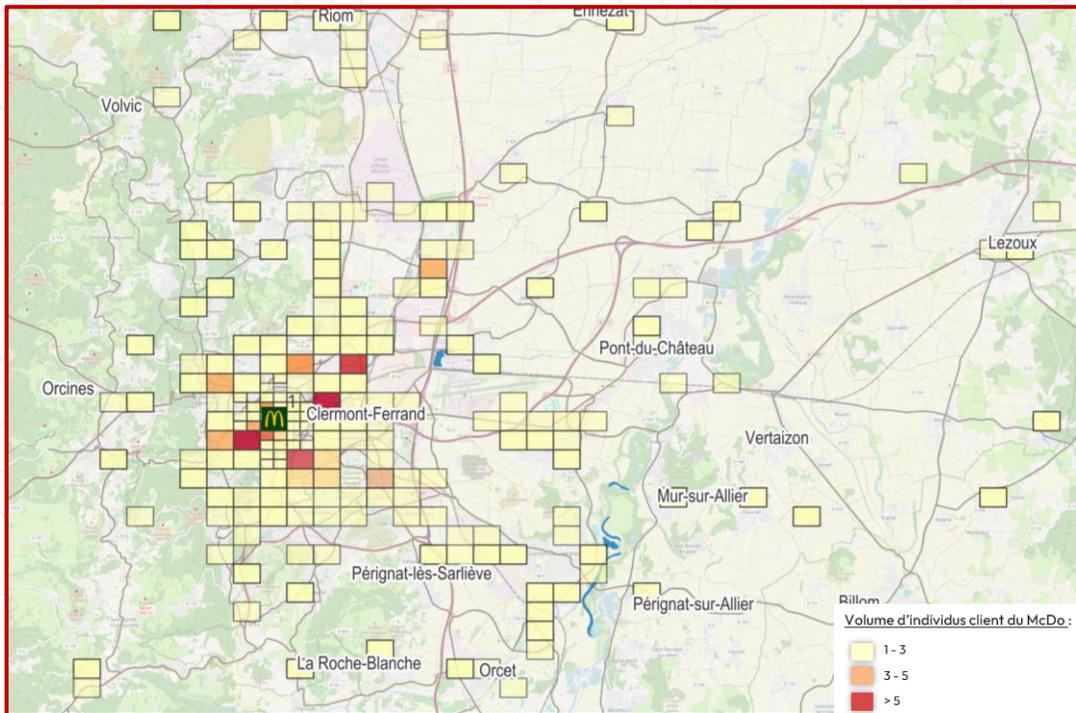
Si proches et pourtant si loin, si loin et pourtant si proches

#GRID une solution pour mieux cerner les comportements de consommation



Mais également pour appréhender la mobilité au sein des agglo comme des zones de chalandises

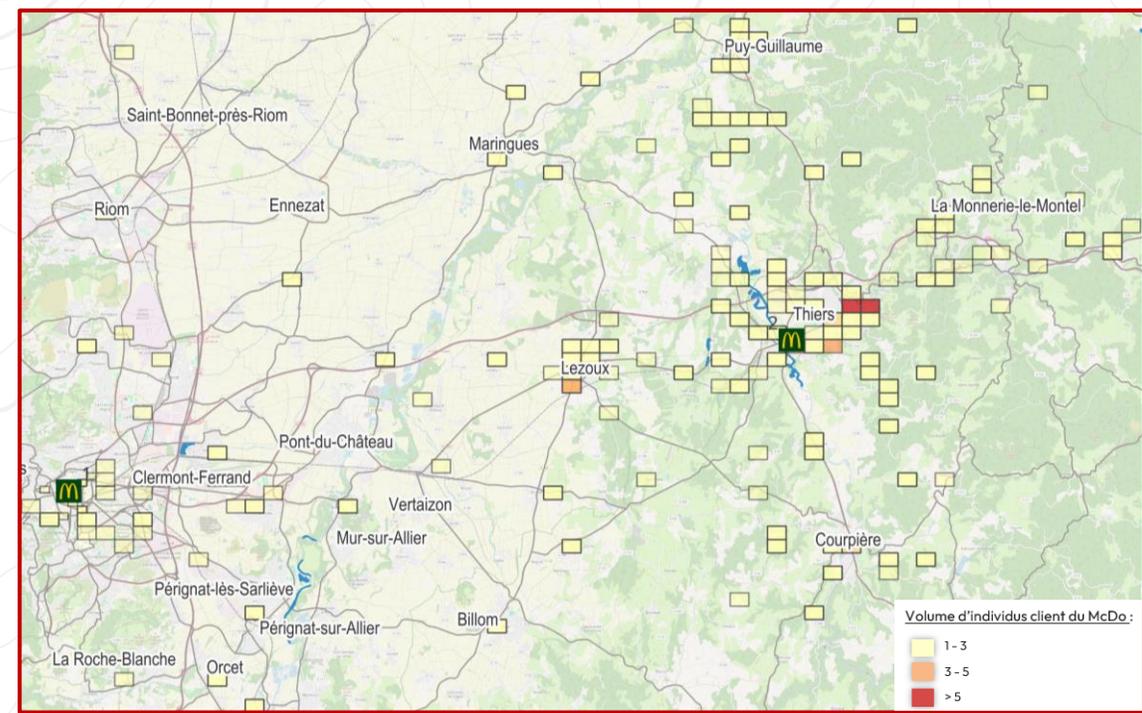
Origine clients
McDo de Clermont - HYPERCENTRE



58% des clients à moins de 12 min
81% des clients à moins de 24 min

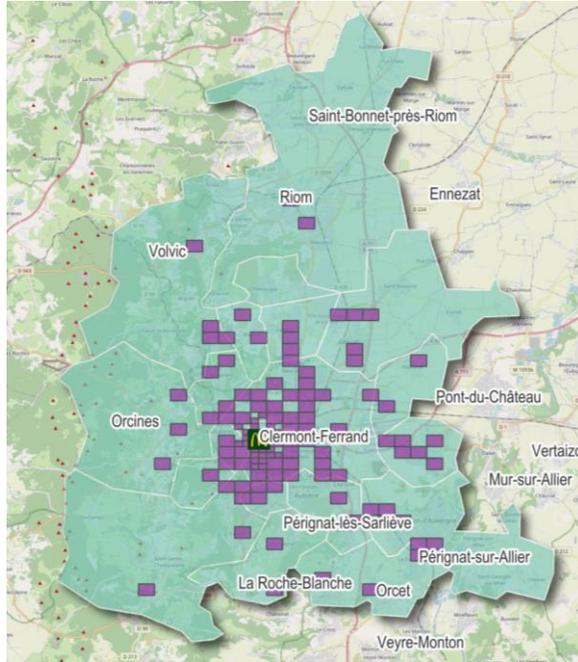
#GRID

Origine clients
McDo de Thiers - RURBAIN



46% des clients à moins de 12 min
76% des clients à moins de 24 min

Afin d'en tirer la plus grande finesse d'optimisation en média



Un McDo de centre-ville
ciblage zone primaire



Code Postal de provenance des
50% de clients les plus proches
= Population 323 000



Carreaux #**GRID** de provenance des
50% de clients les plus proches
= Population 171 000



+30% de
pénétration client

366

x



Diver *Cités*



Un programme ambitieux et novateur

En 2024

01

Territoires & mobilités

02

Distribution

03

Loisirs & médias

Territoires & mobilités



TENSIONS

ADAPTATIONS

TRANSFORMATIONS



366 × George^s × 

Notre approche

4

moments de rencontre en live
(rural, périphérie, rurbain, rural)

3000

Interviews

7

Catégories #GRID



Territoires & mobilités

1

Ici aussi

2

Ancrages
et bulles

3

Perspectives
et conclusion



Ici
aussi

“ Ici aussi ” : réduction des périmètres de sécurité

« Que ce soit arrivé à Arras et pas dans une grande ville, ça montre qu'on n'est plus tranquille nulle part » (Femme, périphérie)

« Les gens sont devenus agressifs et procéduriers » (Homme, Rural)

« Les gens veulent emmerder les autres, ils ne se supportent plus » (Femme, Hyper-centre)

Plus aucun territoire n'est à l'abri : des confirmations à chaque coin de rue, de quartier, de bourg ou de réseau social

L'autre : figure potentiellement “agressante”

Un perte de **confiance** dans le commun et le collectif

Le proche : protecteur et à protéger

Chacun, à son niveau, fabrique et protège sa ZONE
de confort : quartier, ville ou village

La famille, le foyer, la maison, les amis : la sphère
privée, lieu de ré-assurance et de "kiff"

Les solidarités courtes (personnelles et
géographiques) : indispensables communautés
d'épreuves et de solutions

« Ma bulle où j'arrive
encore à me régénérer ?
La nature, les balades
avec ma famille »

(Femme, Rural)

« Si quelqu'un touche à ça,
je lui casse la figure »

(Homme, Rurbain)

Transition : pourquoi pas mais pourquoi moi ?

Un sentiment aigü de la nécessité de bouger, de changer, de s'adapter...

Certains (partout) adoptent des comportements responsables et pionniers...

Mais :

Les efforts sont toujours pour les mêmes (nous)

Les résultats ne sont pas perceptibles (sauf pour les "profiteurs")



« C'est toujours sur moi que ça tombe et ce n'est jamais moi qui en profite » (Femme, Hyper-Centre)

« Leur DPE, c'est n'importe quoi. On dirait qu'ils se demandent comment nous emmerder » (Homme, périphérie)

« On vit au jour le
jour » (Femme, Rurbain)

« Je ne me sens pas assez
stimulé, ça n'avance pas »
(Homme, Centre-ville)

Immobilisés et mobilisés ?

Immobilisés : la **difficulté à se projeter**
socialement et vers demain

Mobilisés : **Les Nouvelles Zones A**
Défendre : les plaisirs simples, le kiff

Les déplacements vécus comme une contrainte plus
que comme une source de liberté

Ancrages et bulles



7,3/10

6,4 en centre-ville

Bien partout, moins en ville

Confirmation de l'attachement
à son « territoire »

45% aimeraient déménager...

... mais choisiraient en priorité
le même environnement

Ils sont malgré tout deux fois plus nombreux (33%) à
souhaiter déménager à la campagne qu'en centre-ville (17%)

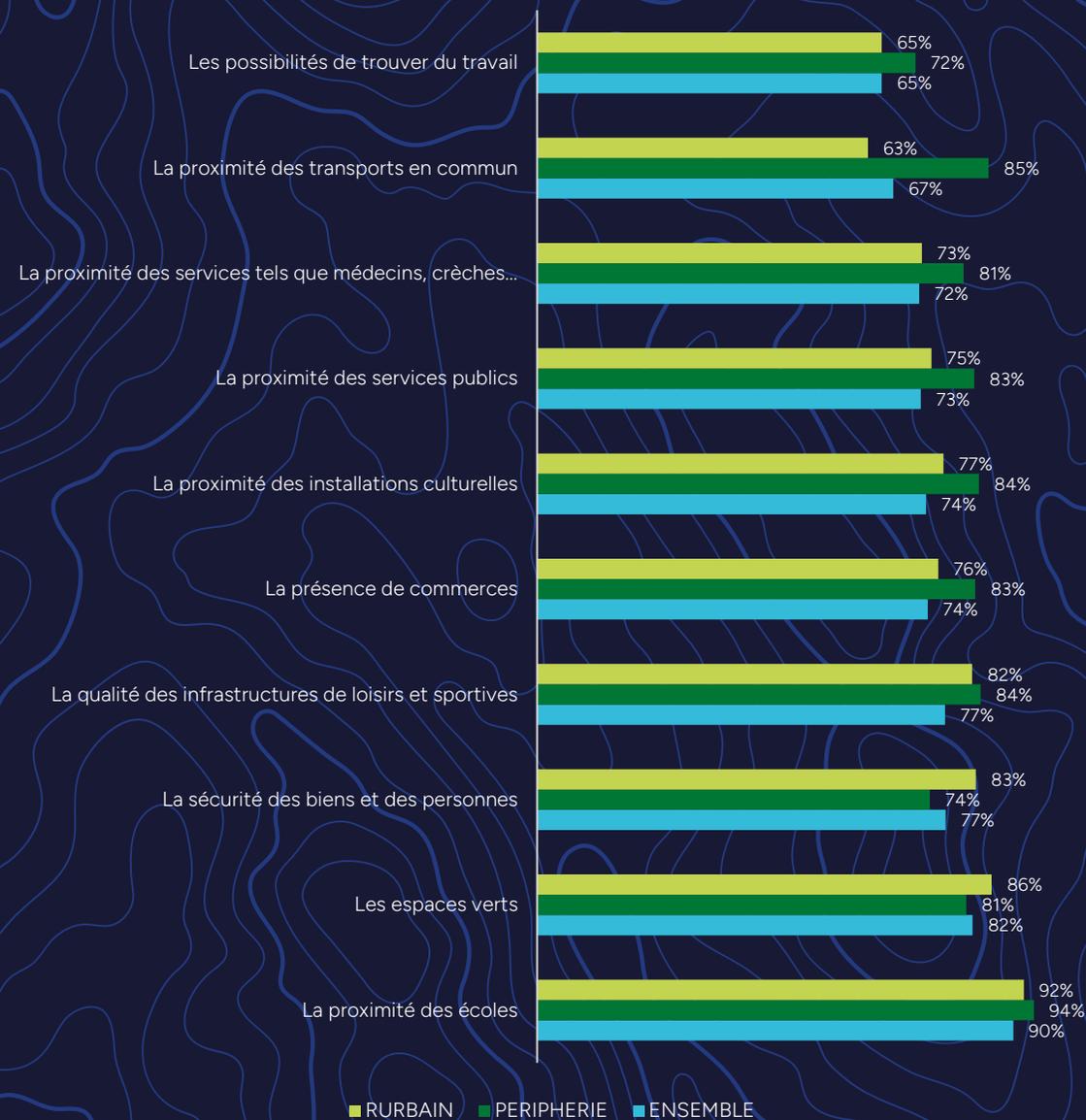
La revanche de la France moche

Habitants des périphéries et rurbains
souvent les plus nombreux à reconnaître
les qualités de l'endroit où ils vivent

Les périphéries :
la proximité sans la densité

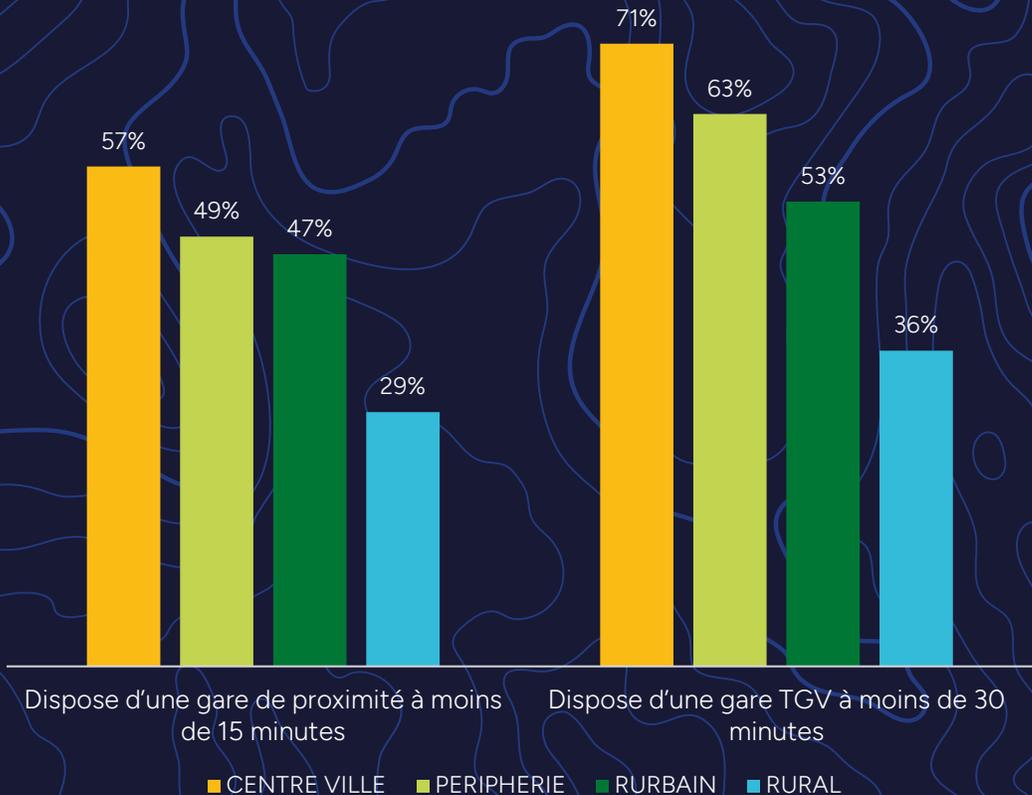
Un mix idéal ou
un **équilibre fragile ?**

Taux de satisfaction à l'égard de services et équipements en fonction du lieu de résidence (Catégories "GRID regroupé")



Mobilités d'abord sous contraintes

Parts de la population disposant
d'une gare de proximité à moins de 15 minutes
et d'une gare TGV à moins de 30 minutes
(Catégories "GRID regroupé")



Disponibilité des transports en commun :
plus de 40 points de satisfaction d'écart entre ruraux
et résidents des périphéries

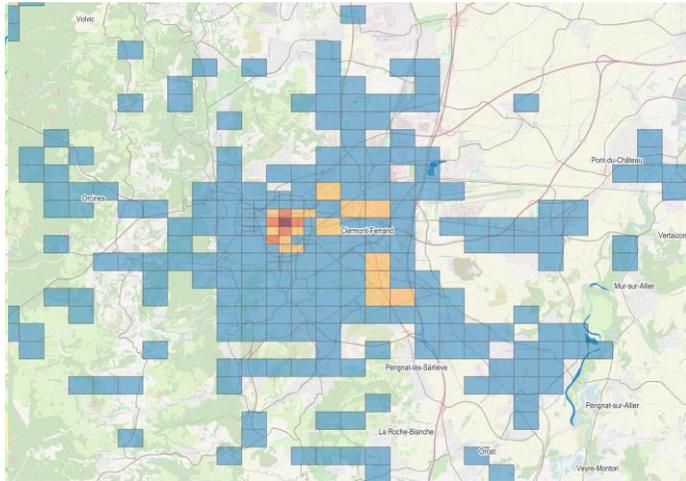
Mais pour tous, la mobilité est sous contrainte :

- l'absence d'alternative pour les ruraux
54% disent dit « ne pas avoir d'autre solution »
- En ville : des alternatives aux transports en commun
« empêchées »

À temps de déplacements quotidiens quasiment iso,
les « périphériques » occupent un espace beaucoup plus important

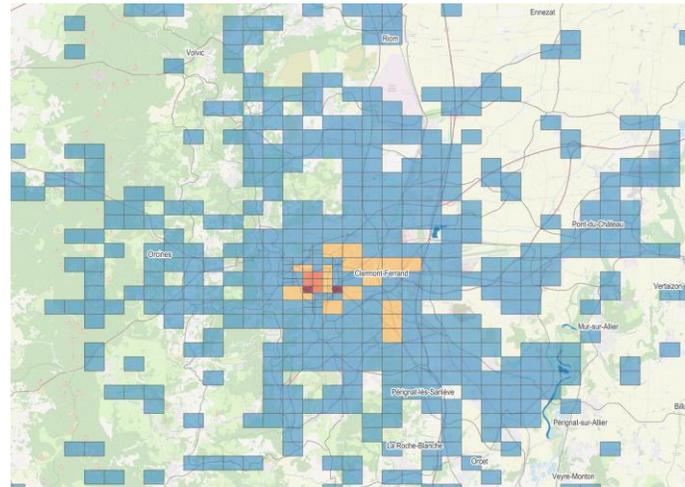
#GRID

Mobilité des habitants de l'hypercentre



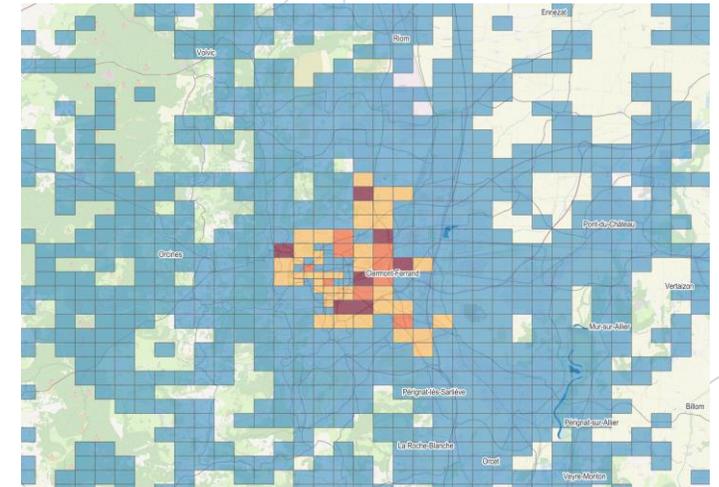
Moyenne temps de déplacement = 21 min

Du centre-ville



Moyenne temps de déplacement = 17 min

De la périphérie résidentielle



Moyenne temps de déplacement = 19 min

« Ce n'est pas moi qui choisis mon moyen de transport, c'est lui qui me choisit » (Homme, Hyper-centre)

Peu de désir de changement

pour les trajets du quotidien : l'idée même d'une possibilité de changement s'efface (effort...)

S'ils changeaient, les hésitants urbains seraient d'abord motivés par **plus de confort** (50%), loin devant les **préoccupations environnementales** (22%)

Les rares hésitants ruraux parlent d'abord **de durée et de coût**

Pourcentage de ceux qui aimeraient modifier leur(s) mode(s) de transport(s) pour les trajets du quotidien (travail, études...) en fonction du lieu de résidence (GRID regroupé)

	OUI	NON	Dont : « parce qu'il n'y a pas d'alternative »
Ensemble	22%	78%	42%
Centre-ville	31%	69%	24%
Peripherie	29%	71%	26%
Rurbain	17%	83%	47%
Rural	12%	88%	66%

La voiture : un idéal contrarié

La voiture est interprétée/rationalisée comme
une « bulle » d'autonomie
permettant de garder le contrôle, d'échapper
pour un temps à l'extérieur potentiellement agressif.

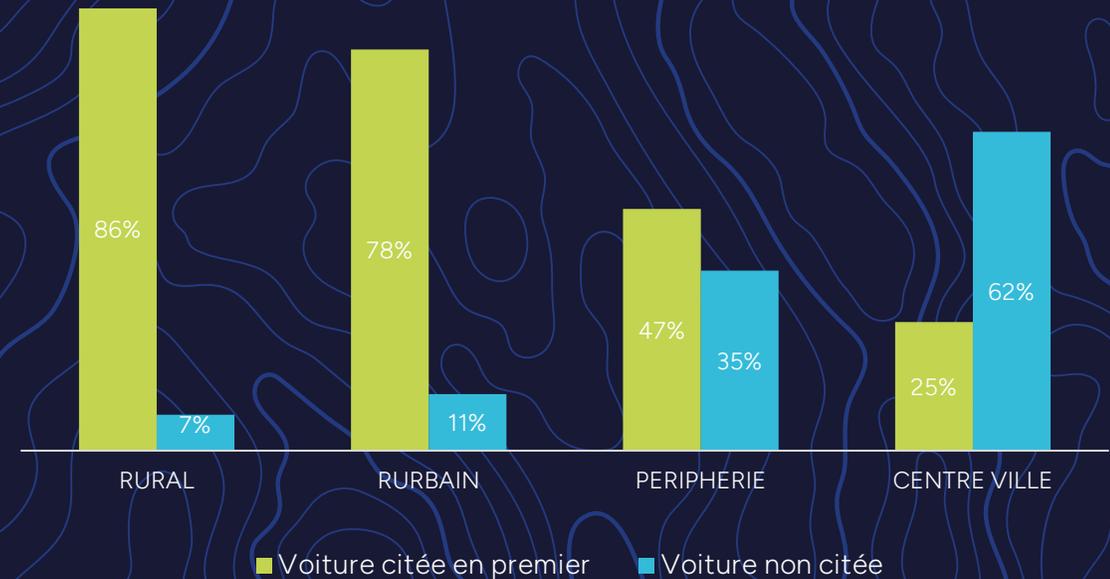
Le mode de transport dont l'idéal de praticité
et d'autonomie peut être mis à mal :

Par les autres (bouchons, bus, vélos...)

Par les aménagements : plan de circulation, travaux, parking

Par le prix : carburant, péage...

La voiture comme mode de transport cité en premier
pour les transports du quotidien en fonction du lieu
de résidence (GRID regroupé)





Transports du quotidien : le problème c'est le "commun"

La dimension « commune »
des transports *en commun* est à l'origine de la plupart
des critiques qui leurs sont adressées

Souvent synonyme de **réduction de sa liberté**,
peu compatible avec l'imaginaire de la mobilité

Un espace où l'on « **subit** » :
les autres, les horaires, les retards, les grèves...

« On charge la voiture, on part quand on veut, on s'arrête où on veut. Tranquilles. » (Homme, Centre-ville)

« Dès que je ferme la porte de chez moi pour aller à l'aéroport, je suis en vacances » (Femme, Rurbain)

« Le TGV : c'est hyper cher et c'est galère avec les bagages les enfants, le parking à la gare... » (Femme, Périphérie)

Déplacements de loisirs : l'imaginaire du voyage

La voiture : la **liberté** et (dès que l'on est plusieurs) une économie acceptable

L'avion : une « **expérience de voyage** » individuelle et aspirationnelle, associée aux loisirs et à la sécurité.
Les « autres » y sont filtrés, contrôlés

Le TGV : une **solution de compromis**, jugée couteuse et globalement peu agréable. Pour les non urbains, l'accès à la gare est un premier obstacle. Pour tous : des « transverses » difficiles et des dessertes insuffisantes



Conclusion & perspectives :



Imaginaires d'aujourd'hui

Malgré des vécus très différents, **les imaginaires positifs de la mobilité** sont partagés par les habitants de l'ensemble des territoires :

Celui du service (l'avion), du privilège et de la vie « rêvée »

Celui de la maîtrise et du contrôle et de la vie privée : la voiture

Les transports en commun terrestres ne participent d'aucun de ces deux imaginaires.

Leur choix -ou leur non-choix- est l'objet d'un **compromis rarement satisfaisant**, malgré leur nécessité reconnue

Pour les plus ruraux : ils sont difficilement accessibles et renforcent leur sentiment « d'oubli »

Pour les plus urbains : ils sont une expérience de la densité et l'insécurité ressentie de la ville



Idéaux de demain

Une **multimodalité heureuse** : la cohabitation harmonieuse de modes de transports (pas conçus les uns contre les autres mais les uns avec les autres)

Réinventer la ville

Simplifier les ruptures de charge

Respecter les bulles : préserver l'individu dans les transports en commun. Une quadrature du cercle ?

La voiture électrique pour ne pas être contraint de renoncer à la « bagnole »



Merci

366
x
SAISON
PUBLI CITE'S
MEDIA

DIVER CITE'S