

cinémas en mouvement

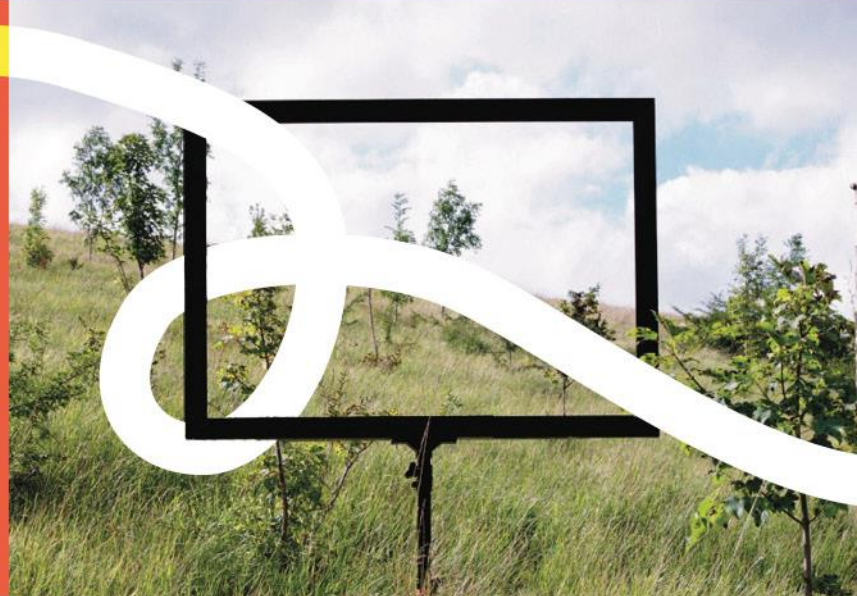


repenser
les mobilités
pour aller
au cinéma



L'Acap rassemble les énergies pour un cinéma accessible et durable.

acic
apo
pôle
régional
image



Soutenu par
GOVERNEMENT
Liberté
Egalité
Fraternité



BANQUE des TERRITOIRES



PICTA NOVO



ekodev

PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE
Liberté
Egalité
Fraternité

Région Hauts-de-France



somme



L'Acap - pôle régional image reçoit le soutien du Ministère de la Culture - DRAC Hauts-de-France, de la Région Hauts-de-France, du Conseil départemental de l'Oise, du Conseil départemental de la Somme et du Centre national du cinéma et de l'image animée

Enquête salariés



Profil des répondants



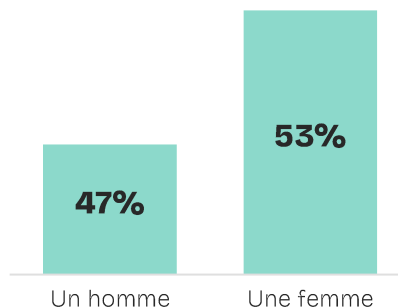
Contexte et structure du panel de répondants

L'enquête auprès des salariés a été diffusée du **6 octobre au 27 décembre 2025**.

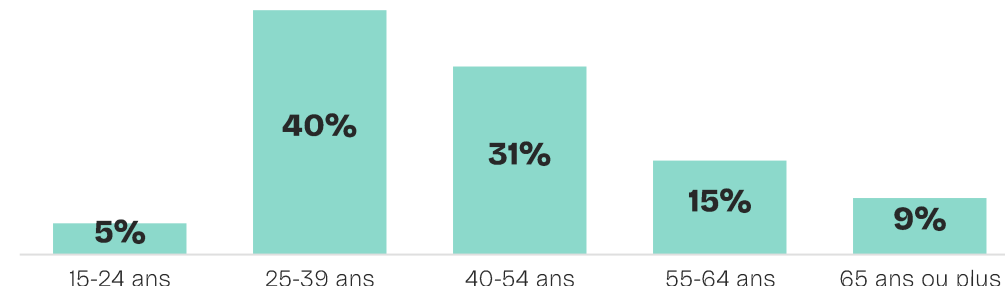
110 réponses ont été récoltées, dont **98 complètes**.

Les salariés répondants sont majoritairement des femmes de moins de 40 ans, habitant en milieu urbain et en étant en CDI.

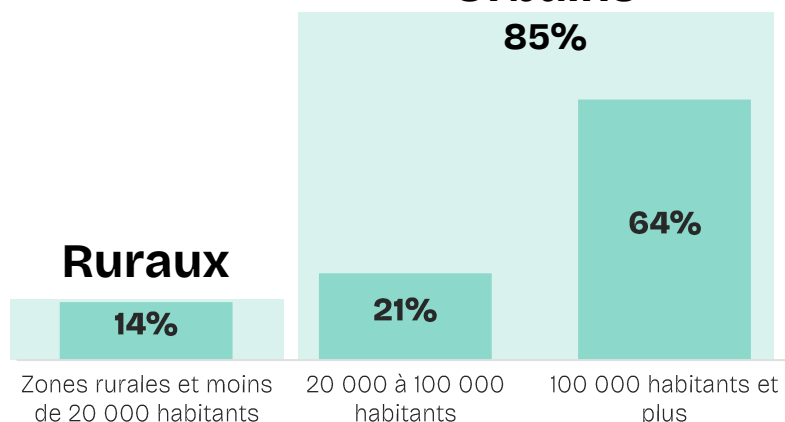
Genre



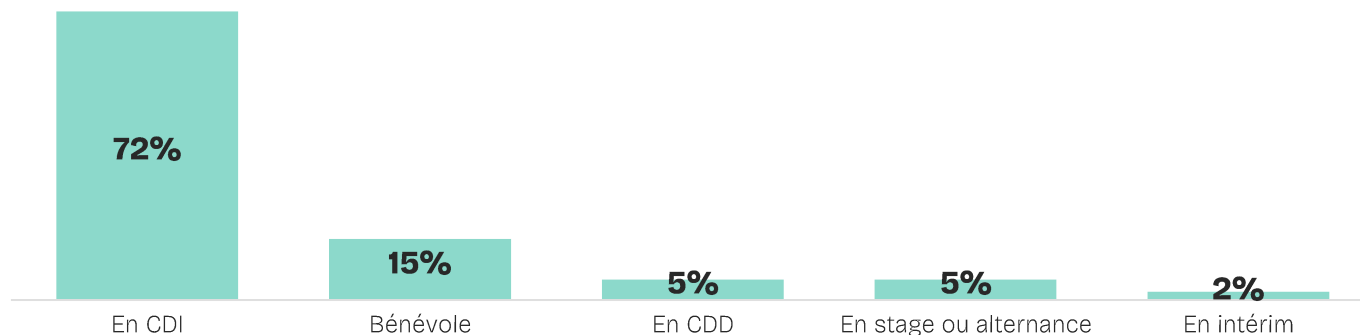
Âge



Urbains



Nature du contrat de travail



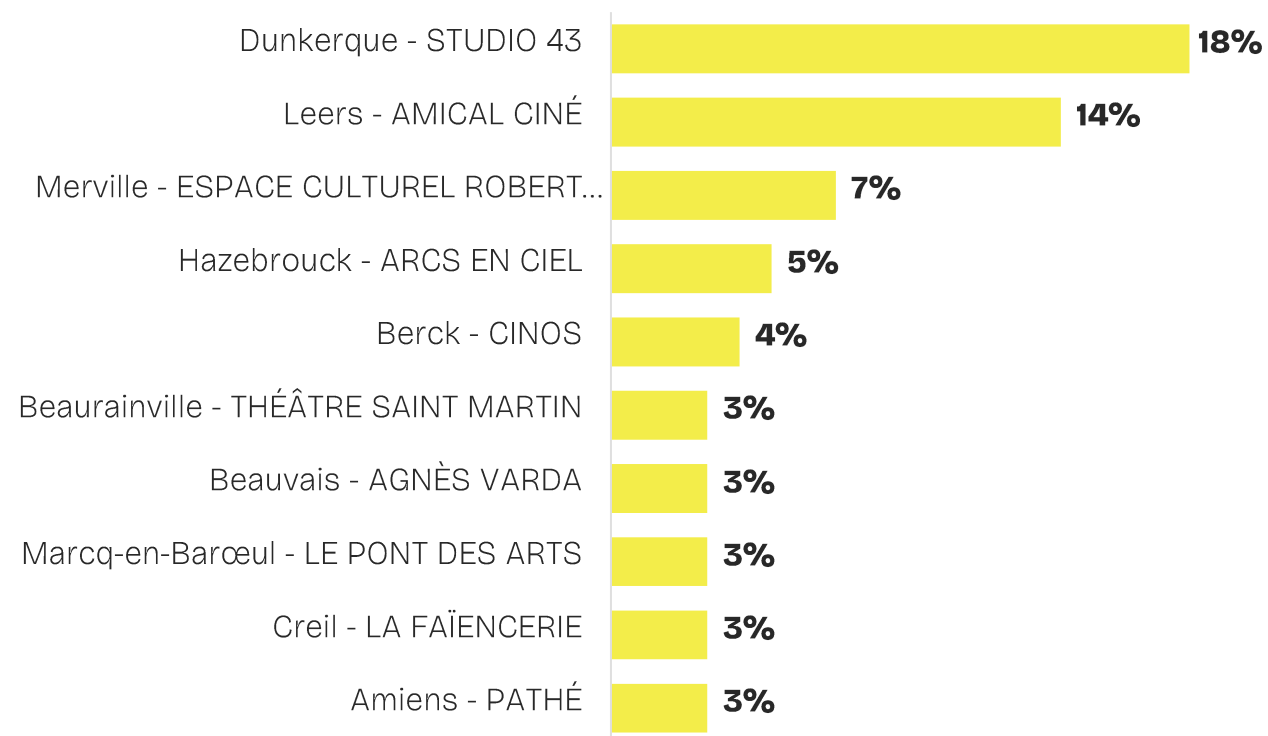
Les répondants travaillent en moyenne 4 jours par semaine et sont 81% à travailler le weekend.

Salles de cinémas représentées

38 établissements participants au total

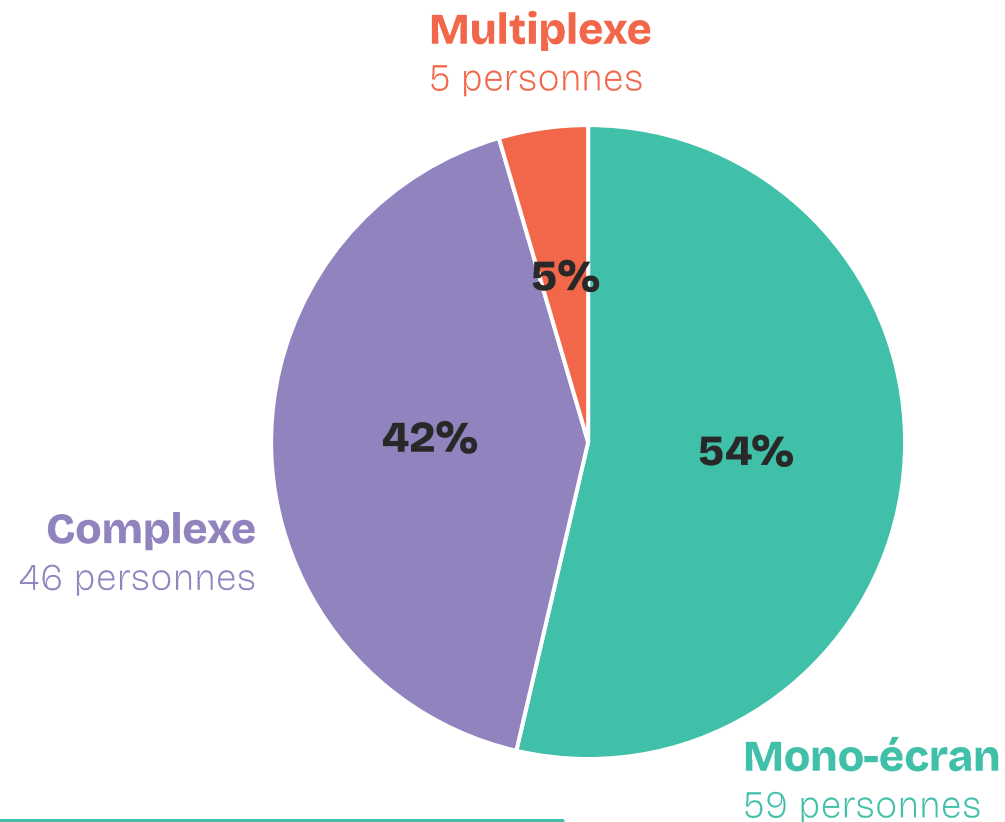
TOP 10 DES CINÉMAS AYANT LE PLUS DE RÉPONSES

Max obtenu : 20 réponses



Les 36% restants sont répartis dans 28 cinémas, allant de 3 à 1 réponse.

61% des réponses viennent du Nord, 11% de l'Oise, 10% de la Somme, 9% du Pas-de-Calais et 7% de l'Aisne.



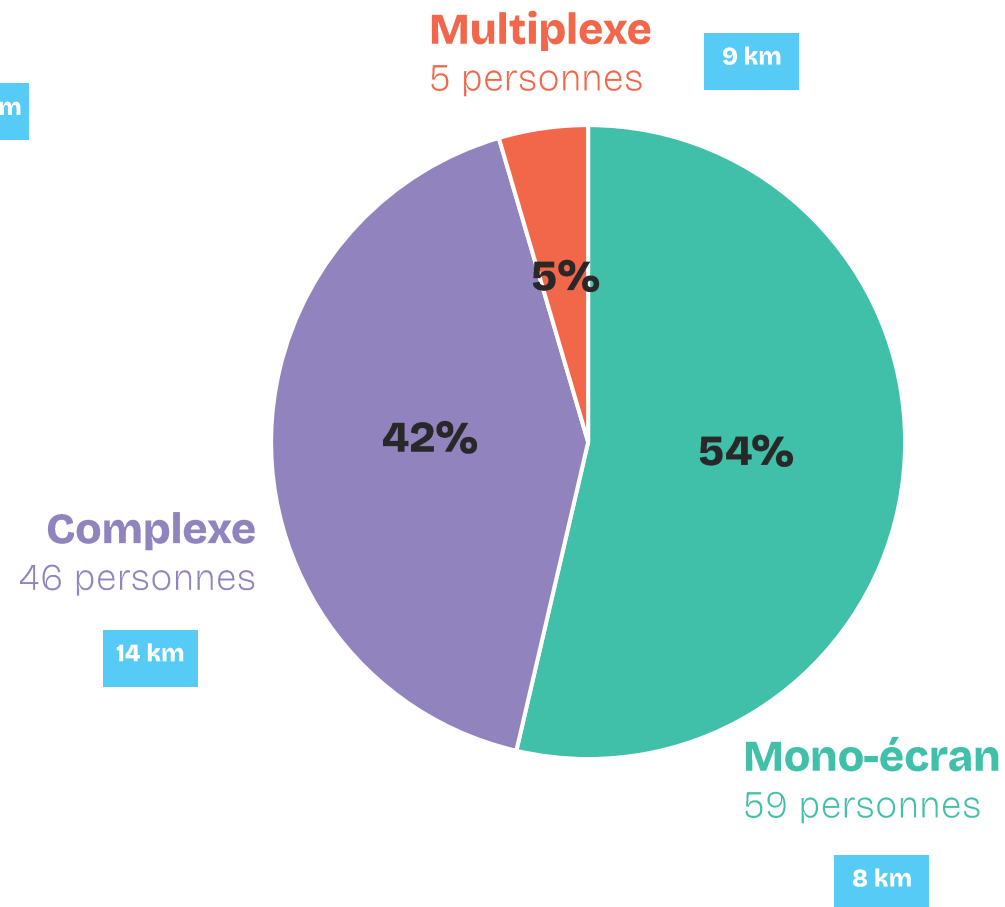
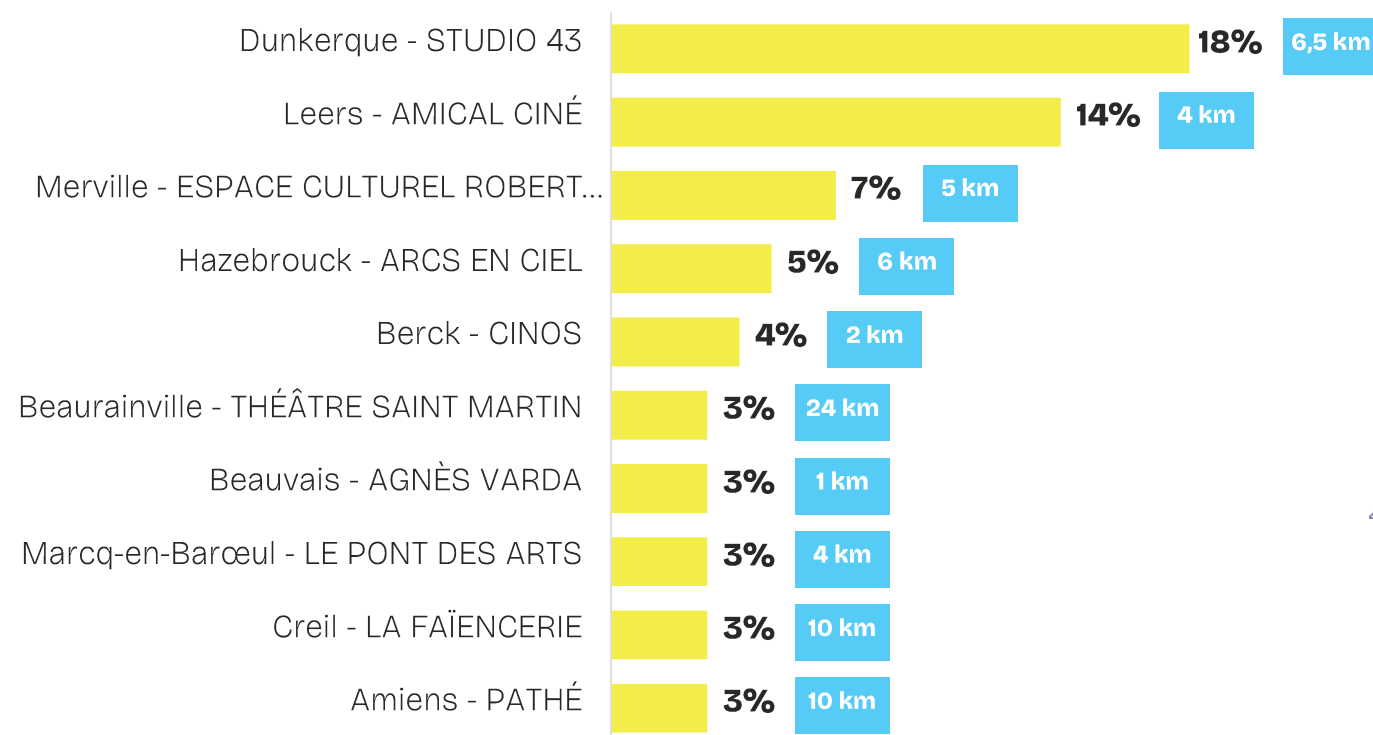
Les cinémas multiplexes sont sous-représentés au sein du panel de répondants.

Salles de cinémas représentées

Des distances moyennes domicile-travail très variées

TOP 10 DES CINÉMAS AYANT LE PLUS DE RÉPONSES

Max obtenu : 20 réponses



La distance domicile-travail moyenne est de 10.5km. La médiane est de 2.6km.

Les complexes cinématographiques ont un rayonnement moyen plus important (14 km), que les multiplexes (9 km) et les mono-écrans (8 km).

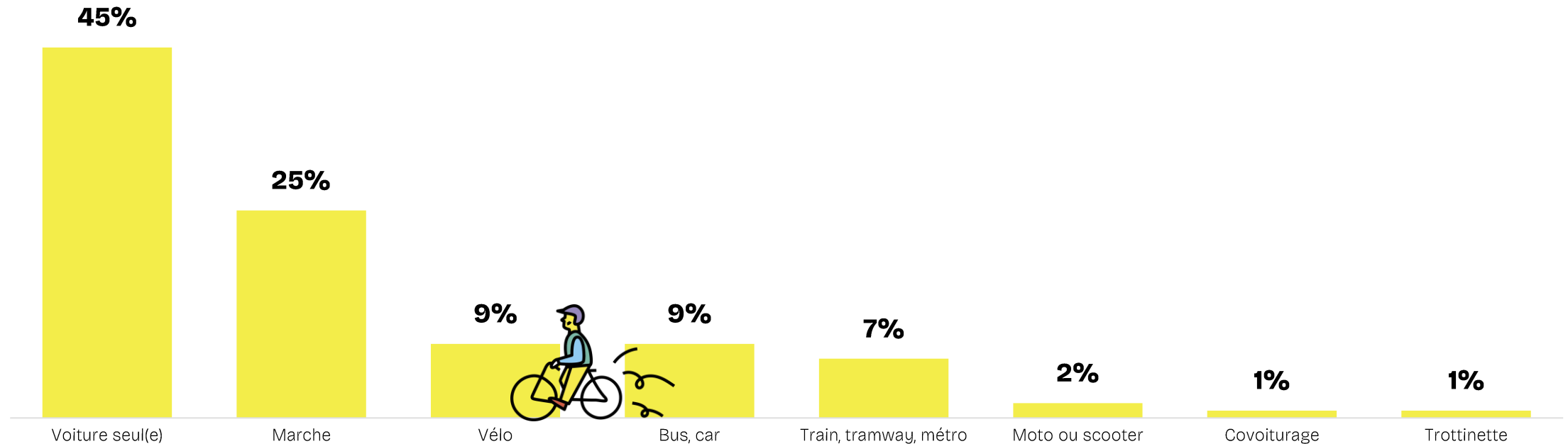
Distance moyenne des répondants pour rejoindre le cinéma

Caractéristiques des déplacements domicile-travail



Le mode principal utilisé pour se rendre au travail

La marche ressort de manière significative, mais la voiture seule (autosolisme) reste le mode de transport privilégié



46% des répondants se déplacent en voiture pour aller au travail, avec seulement une personne faisant du covoiturage. **Aucun répondant n'a utilisé une plateforme de covoiturage**, il s'agit uniquement de covoiturage informel avec des proches.

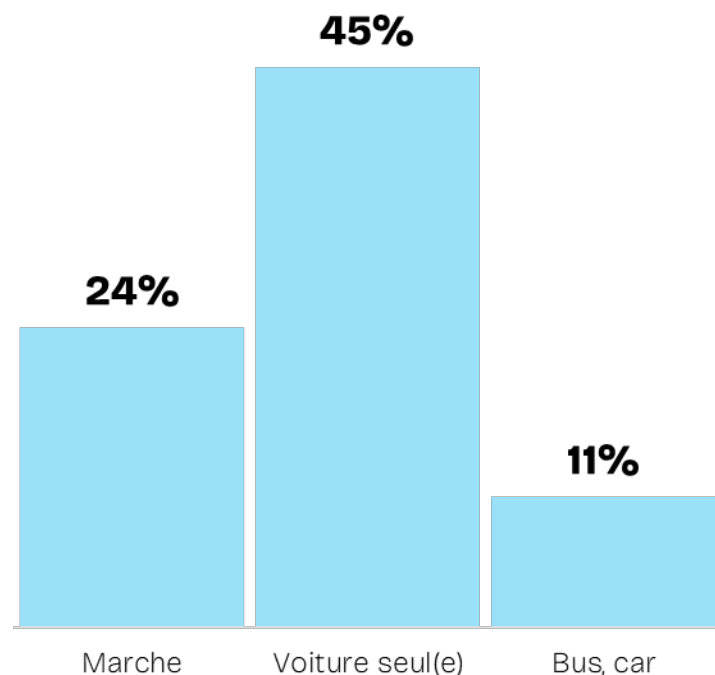
Les transports en commun représentent 16% des déplacements, avec notamment 9% en bus. Le vélo est quant à lui utilisé par 9% des répondants pour leurs trajets quotidiens. À noter que la diffusion lors de la période hivernale a pu influencer les réponses, tout comme la composition du panel.

Le mode principal utilisé pour se rendre au travail

La voiture fait l'unanimité peu importe le territoire

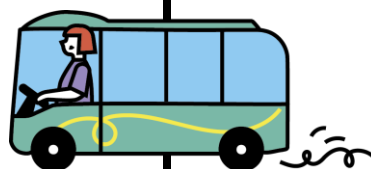
Urbains 95 personnes

+ 20 000 habitants



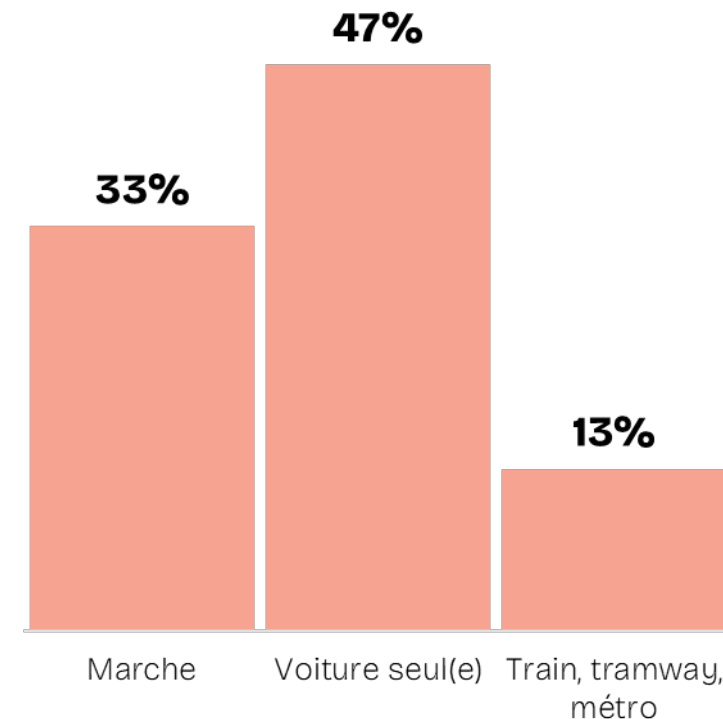
9% vélo

6% train, tramway, métro



Ruraux 15 personnes

- 20 000 habitants



7% vélo

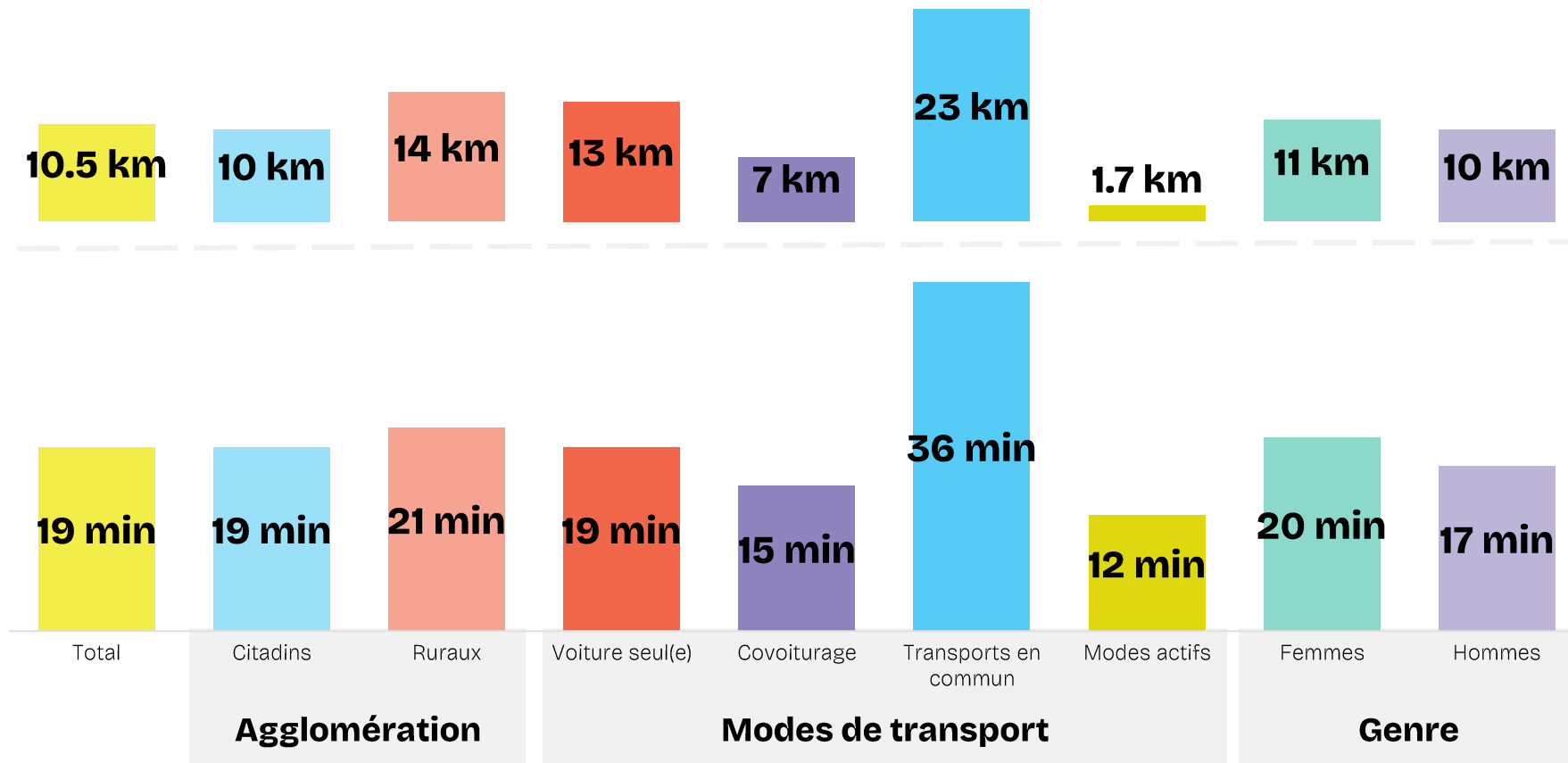
La voiture fortement utilisée dans tous les territoires. La marche est davantage présente en ruralité. **Les transports en commun et le vélo sont légèrement plus présents dans les milieux urbains.** Dans les villes où les transports sont gratuits, 62% des répondants les utilisent.

Les distances et temps de trajet pour aller au travail

Des déplacements d'en moyenne 10,5 kilomètres pour 19 minutes de trajet

Les distances parcourues en milieu rural sont supérieures à l'urbain, bien que le temps de trajet varie peu entre les deux typologies de territoire.

Les distances impactent en revanche fortement le mode de transport choisi : seulement 1,7km en moyenne pour les usagers des modes actifs contre plus de 20 pour les usagers des transports en commun. Les modes actifs et la voiture ont les temps de trajet les plus courts et les transports en commun les plus longs.



À noter que les résultats pour le covoiturage ne concernent qu'un seul répondant.

Motifs de choix du mode de transport

Les horaires de travail comme motif principal de motivation

La cohérence avec les horaires de travail est un levier de motivation très important pour l'ensemble des répondants, particulièrement pour les automobilistes et usagers des transports en commun.

Les automobilistes sont également ceux qui déclarent être les plus contraints dans leur mobilité : 35% n'ont pas d'alternative. C'est le cas pour 71% des automobilistes en milieu rural.

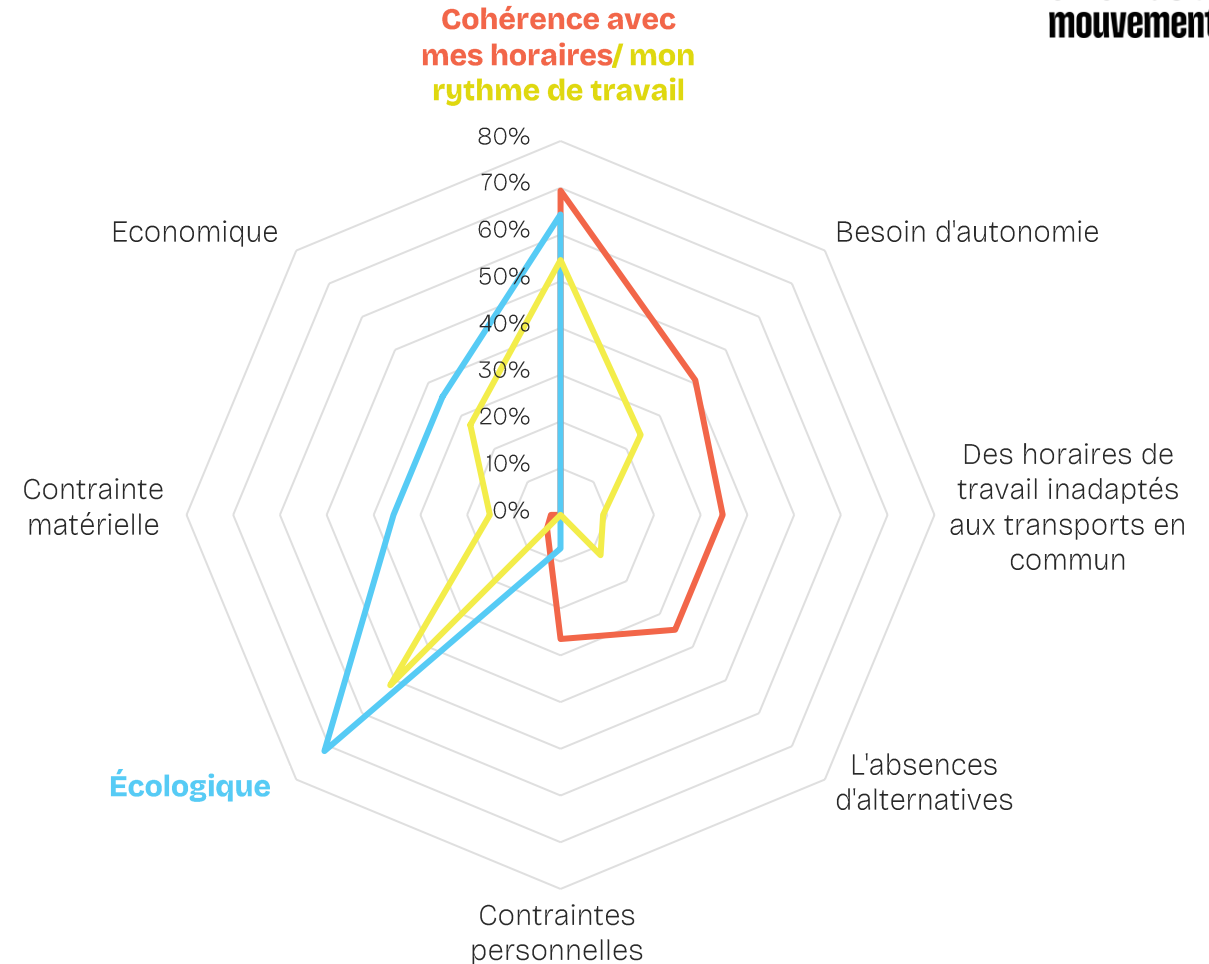
Les leviers de motivation positifs économique et écologique sont très présents chez les usagers des transports en commun et des modes actifs, et complètement absents chez les automobilistes.



Voiture 51 personnes

Transports en commun 18 personnes

Modes actifs (vélo, marche) 39 personnes



Organisation du travail

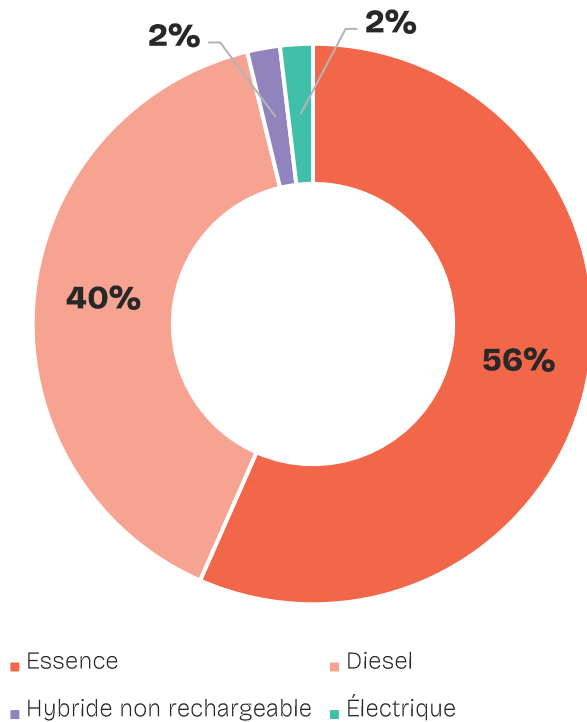
Agir sur les horaires de travail peut permettre d'élargir le choix des salariés, lorsque l'offre et les opportunités existent (réseau de transport, covoiturage).

Zoom sur les pratiques de mobilité

Des actions à porter à différentes échelles

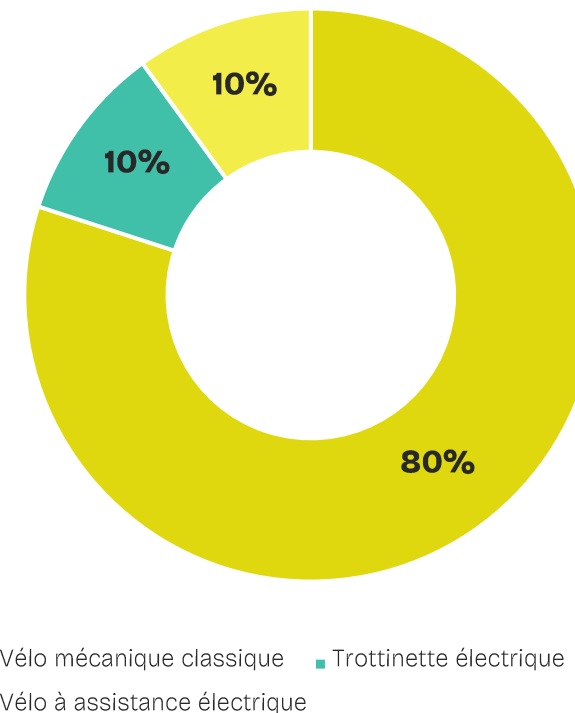
Motorisation des véhicules

53 personnes



Types de vélo

10 personnes



Installation de bornes de recharge

Seuls 26% déclarent avoir des bornes à proximité du lieu de travail, 8% déclarent qu'ils seraient intéressés par le passage à l'électrique si l'équipement était présent



Stationnement des vélos

60% des usagers du vélo stationnent leur vélo à l'intérieur du cinéma à défaut d'infrastructures adaptées

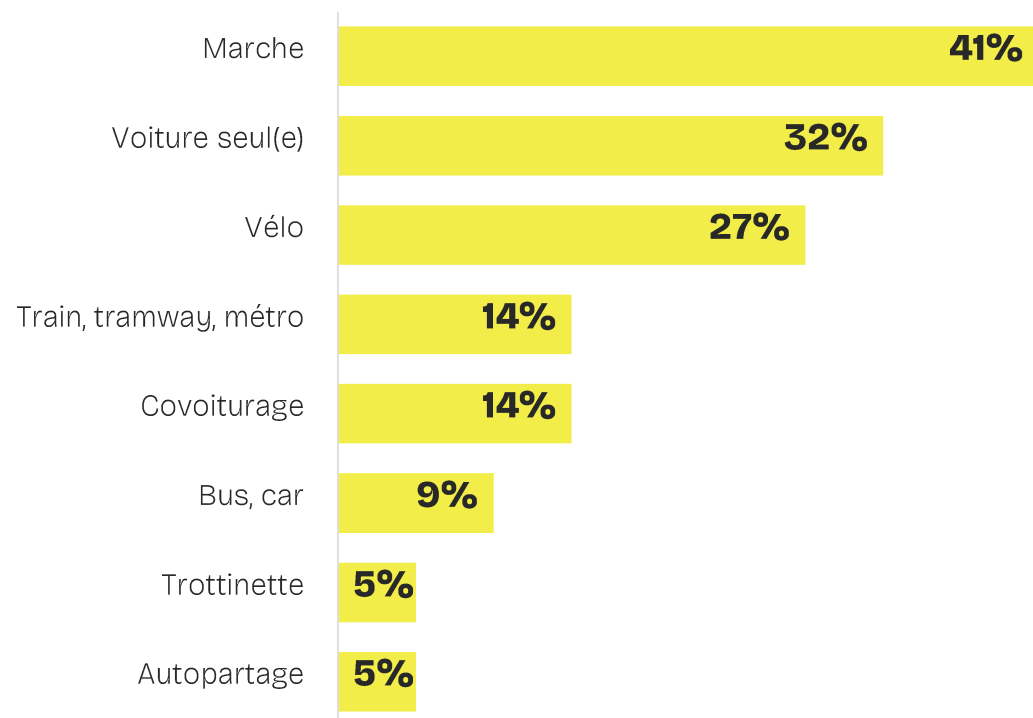
Autres modes de transport utilisés

Les répondants sont fréquemment amenés à changer de mode de transport selon le contexte

Mode complémentaire

Un mode utilisé avec le mode principal sur un même trajet

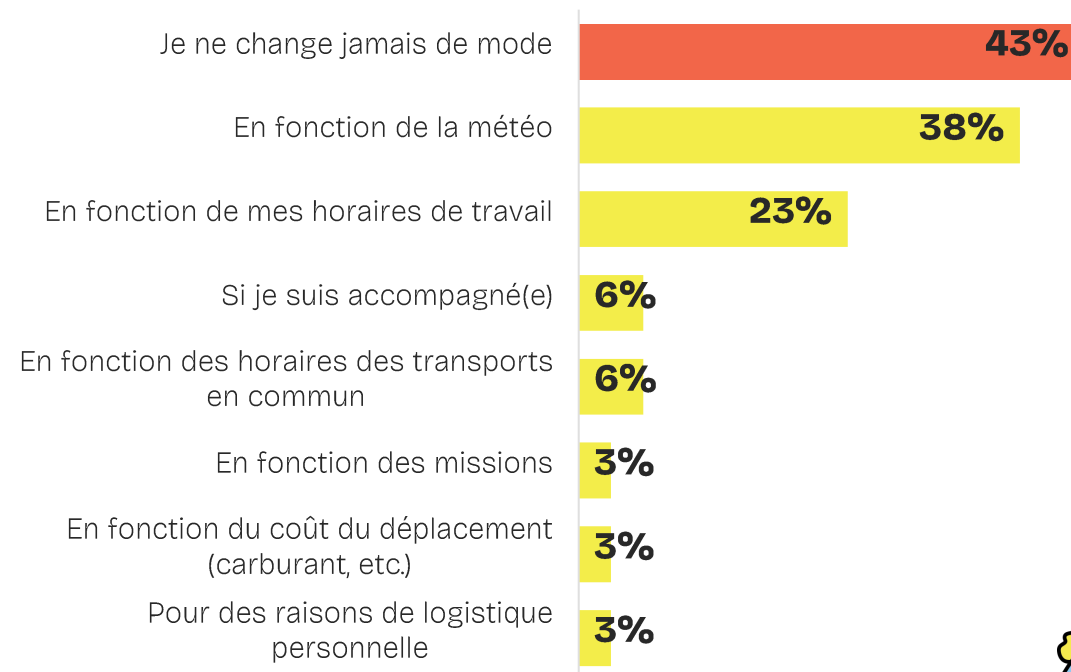
80% des répondants ne sont pas concernés et n'utilisent qu'un seul mode de transport sur leurs trajets domicile-travail.



Mode occasionnel

Un mode utilisé occasionnellement en remplacement du mode principal

43% des répondants ne changent jamais de mode de transport, **la météo et les horaires de travail sont les principaux motifs de changement.**

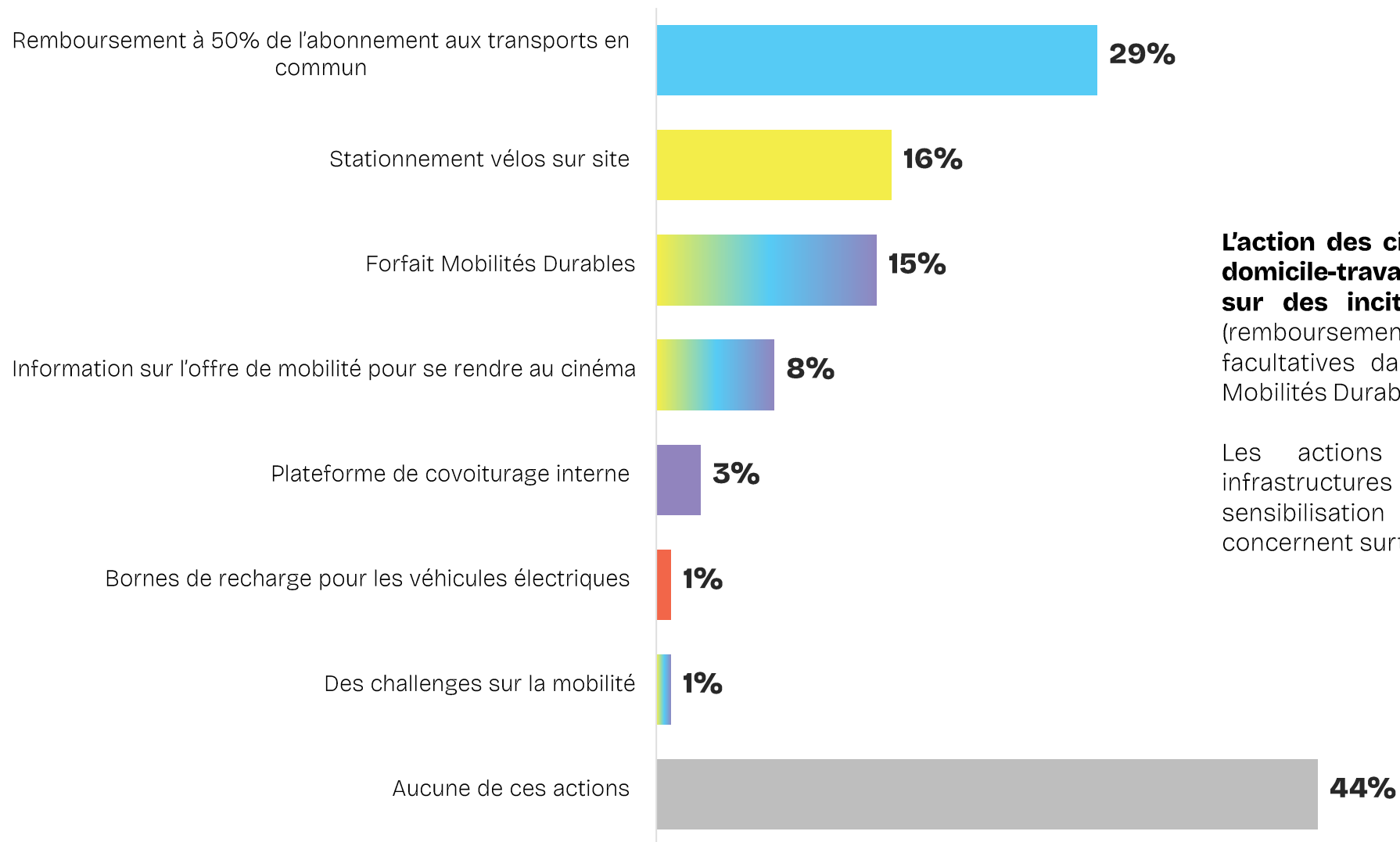


Les modes actifs figurent de manière prééminente dans les modes complémentaires, notamment pour les automobilistes concernés. Cette pratique pourrait être renforcée. Le covoiturage est aussi très légèrement pratiqué dans ce contexte. **Les horaires de travail** ressortent une fois de plus comme un motif de changement de mode de transport pertinent.

Actions & projections



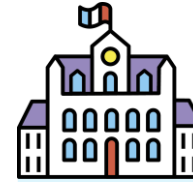
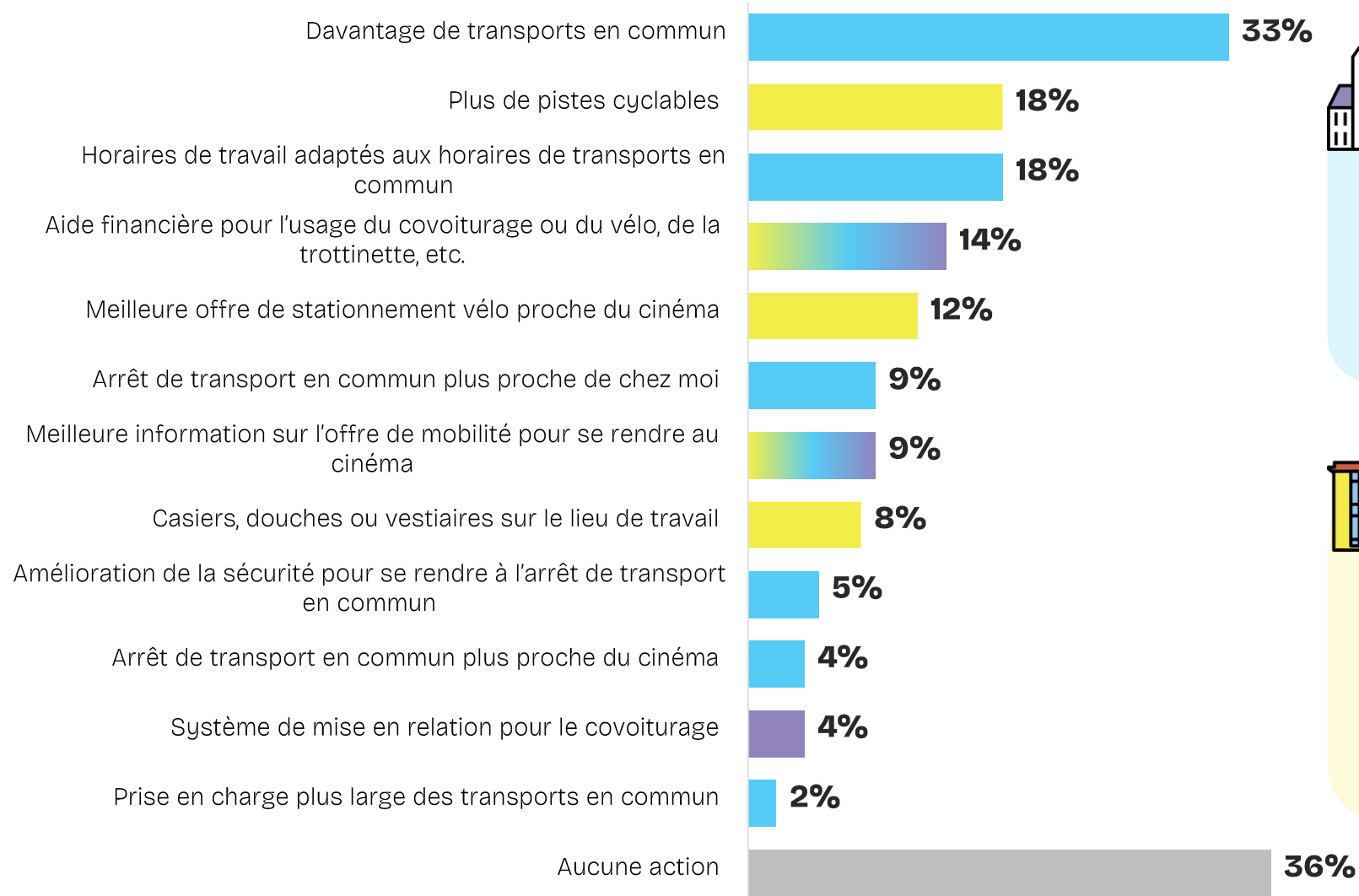
Les actions déjà mises en œuvre par les employeurs



L'action des cinémas en matière de mobilité domicile-travail se concentre principalement sur des incitations financières obligatoires (remboursement des transports en commun) et facultatives dans une moindre mesure (Forfait Mobilités Durables).

Les actions concernant l'équipement en infrastructures et la communication et sensibilisation sont moins présentes et concernent surtout le stationnement vélo.

Intérêt pour des actions encourageant l'usage d'autres modes que la voiture individuelle



Les actions les plus plébiscitées relèvent de l'action territoriale et des acteurs de la mobilité locale :

- Des réseaux de transport plus développés
- Des pistes cyclables desservant le cinéma et les communes alentours



Mais certaines actions concernent aussi directement les cinémas :

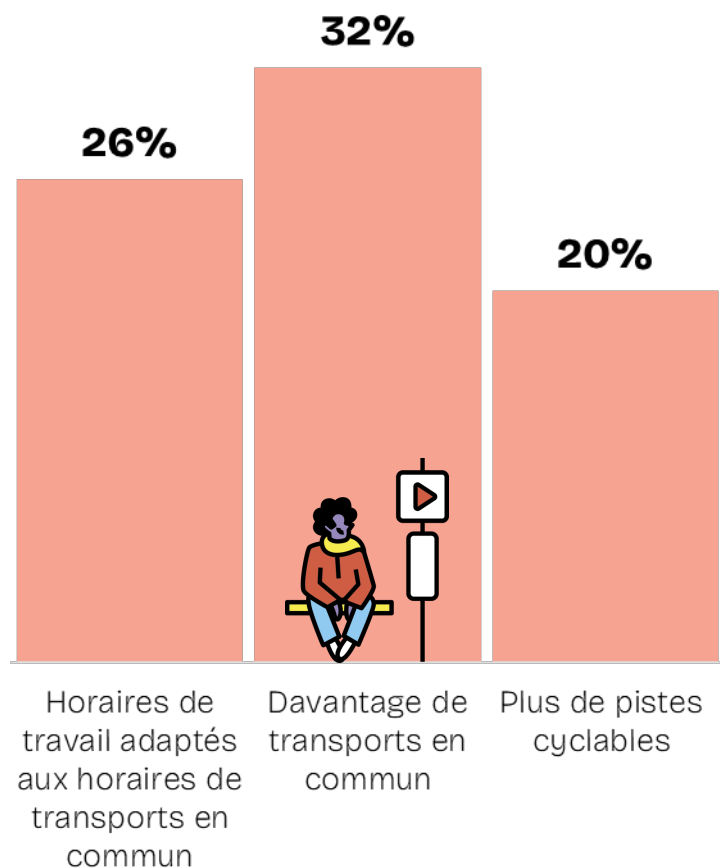
- Adaptation des horaires de travail aux transports en commun
- Davantage d'aides financières pour les usagers des modes alternatifs à la voiture individuelle
- Une offre de stationnement vélo (à travailler avec la collectivité en cas de manque d'espace)

Les actions plébiscitées par les automobilistes

Les transports en commun et le vélo comme principal axe d'évolution pour les automobilistes

Voiture et moto 50 personnes

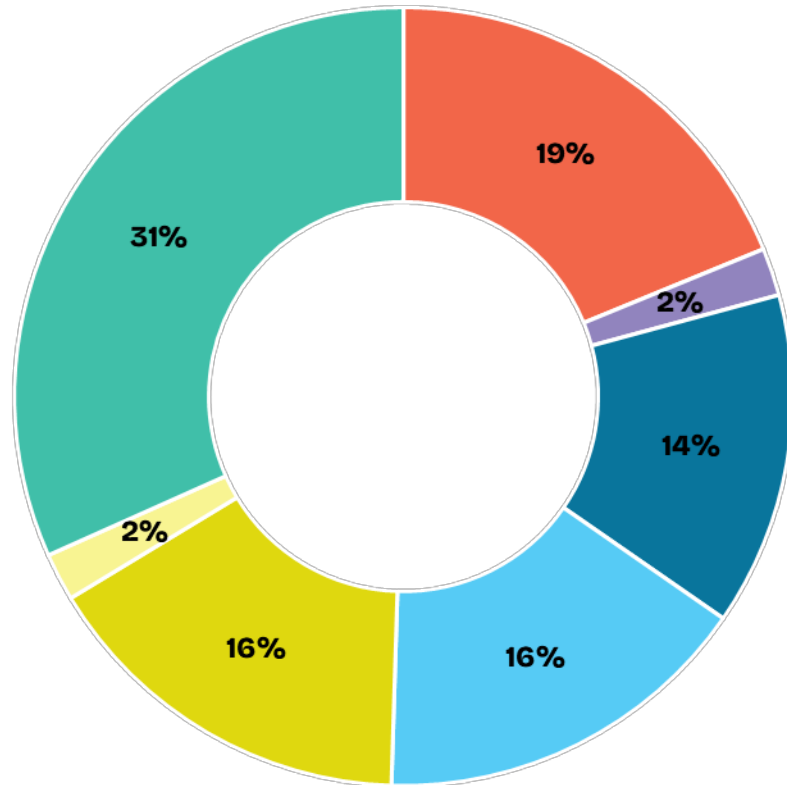
Mode principal



Les actions qui intéressent le plus les automobilistes concernent **le développement des transports en commun** : développement de l'offre desservant le territoire (32%), évolution des horaires de travail pour correspondre aux horaires de passage (26%, par rapport à 18% dans le panel global), communication sur l'offre existante (10%).

Ils sont également intéressés par la **création d'infrastructures pour le vélo et le développement d'aides financières** : 20% pour le développement de pistes, 6% pour la création de stationnement cyclables et 18% pour la mise en place d'une aide à destination des usagers des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Quel serait le mode idéal des répondants pour aller au travail ?



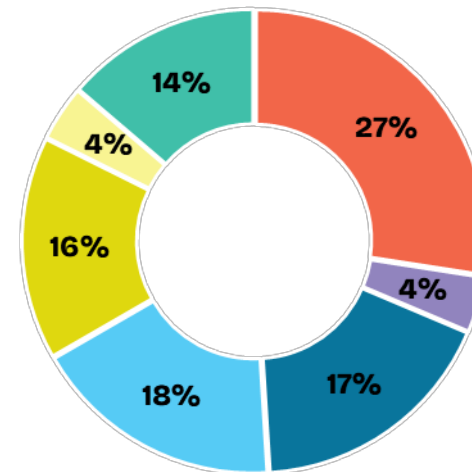
- Voiture seul(e)
- Train, tramway, métro
- Vélo
- Marche
- Covoiturage avec des proches
- Bus, car
- Trottinette

Par rapport à la situation actuelle, si les répondants pouvaient utiliser leur mode de transport idéal, il y aurait :

- **-26 pts % d'usage de la voiture individuelle,**
- **+14 pts % d'usagers des transports en commun,** tout type confondu
- **+7 pts % de cyclistes**
- **+6 pts % de piétons**
- **+1 pts % de recours au covoiturage,**

Zoom sur les autosolistes actuels 51 personnes

Mode principal



La majorité des autosolistes actuels souhaitent continuer à utiliser leur voiture, mais **4% souhaiteraient faire du covoiturage.**

34% d'entre eux se projettent sur des modes actifs : 16% le vélo, 14% la marche et 4% la trottinette. Ces personnes habitent en moyenne à 6km de leur lieu de travail, ce qui est franchissable à vélo.

35% pourraient utiliser les transports en commun.

Les grands enseignements clés de l'enquête

1

Les équipes sont dépendantes de la voiture : la moitié vient en voiture et presque autant ne change jamais de mode

- ▶ Dans le rural, la majorité des automobilistes n'a aucune alternative
- ▶ Les cinémas sont structurellement dépendants de la voiture

2

Le vrai verrou ce sont les horaires de travail : c'est le premier motif de choix et le premier motif de non-changement

3

Les distances sont compatibles avec des alternatives pour une part importante des salariés

- ▶ Il existe un potentiel réel mais ciblé de report modal chez les salariés surtout en urbain et périurbain

4

Les salariés sont très ouverts au changement

- ▶ Le frein est aujourd'hui davantage structurel et organisationnel que culturel

1. Sortir la mobilité des équipes du seul champ RH

L'étude montre que les leviers principaux sont les horaires, l'offre de transport et les aménagements. Il s'agit d'un sujet de projet d'établissement plus que de gestion du personnel.

2. Réconcilier l'ambition écologique et la réalité opérationnelle

Les équipes travaillent le weekend et le soir, en horaires décalés avec des contraintes assez fortes

- ▶ Toute stratégie mobilité doit être compatible avec la réalité d'exploitation des cinémas

3. Faire des salariés des ambassadeurs

Ils sont plutôt volontaires et si on leur donne des marges de manœuvre ils peuvent devenir de vrais alliés dans la stratégie mobilité des cinémas

- ▶ **La transition est socialement acceptable mais bloquée organisationnellement et techniquement**

**Merci de votre attention
Avez-vous des questions ?**

**cinémas en
mouvement**

L'Acap rassemble les énergies pour un cinéma accessible et durable

acap pôle
régional
image

Soutenu
par

