

ET SI LES FRANÇAIS N'AVAIENT PLUS DE VOITURE DANS LA TÊTE ?

EVOLUTION DE L'IMAGE DES MODES DE TRANSPORT :
ANALYSE DE 19 ENQUÊTES MÉNAGES DÉPLACEMENTS

Vincent Kaufmann
Kamila Tabaka
Jean-Marie Guidez
Nicolas Louvet

Journées d'échanges sur la mobilité urbaine CERTU, Paris, 26 janvier

PLAN DE LA PRÉSENTATION

- OBJECTIF DE L'ÉTUDE
- MÉTHODOLOGIE
- LES DISPOSITIONS À L'ÉGARD DES MODES
- LA TYPOLOGIE DU « CHOIX » MODAL
- EVOLUTIONS TEMPORELLES
- PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

1. OBJECTIF DE L'ÉTUDE

- Mesurer les dispositions à l'utilisation des différents moyens de transports
- Explorer comment les attitudes et images des moyens de transports se traduisent en pratiques modales
- Comment les dispositions à l'utilisation des moyens de transport et les usages sont associés aux politiques publiques de transports et d'aménagement de l'espace ?

2. MÉTHODOLOGIE



19 EMD : 2003 – 2007

Analyse du volet « Opinion »

3 adjectifs spontanés cités
pour qualifier :

La voiture

Les transports publics

Le vélo

3. LES DISPOSITIONS À L'ÉGARD DES MODES

	Voiture	Transports publics	Vélo
Image positive	57%	54%	63%
Image négative	33%	40%	24%
Neutre	10%	6%	13%

Image des modes alternatifs à la voiture généralement positive

IMAGE DES MODES ET FRÉQUENCE D'USAGE

AUTOMOBILE				TRANSPORTS PUBLICS				VELO			
Tous les jours ou presque	%	Jamais	%	Tous les jours ou presque	%	Jamais	%	Tous les jours ou presque	%	Jamais	%
PRATIQUE	20.0%	PRATIQUE	18.3%	PRATIQUE	18.3%	PRATIQUE	15.1%	ECOLOGIQUE	13.8%	ECOLOGIQUE	14.2%
CHER	11.5%	POLLUANT	13.5%	ECONOMIQUE	7.4%	ECONOMIQUE	7.2%	PRATIQUE	12.4%	DANGEREUX	13.4%
POLLUANT	10.5%	CHER	11.4%	RAPIDE	5.1%	UTILE	5.7%	SPORTIF	9.3%	SPORTIF	9.7%
RAPIDE	8.9%	RAPIDE	8.6%	CHER	4.9%	CHER	5.3%	DANGEREUX	8.1%	PRATIQUE	8.8%
UTILE	6.1%	UTILE	7.0%	UTILE	4.9%	LENT	5.3%	ECONOMIQUE	8.1%	ECONOMIQUE	7.4%
CONFORTABLE	5.6%	DANGEREUX	5.3%	LENT	4.1%	CONTRAIGNANT	4.7%	RAPIDE	6.4%	AGREABLE	4.5%
REND AUTONOME	5.1%	CONFORTABLE	5.3%	ECOLOGIQUE	3.9%	ECOLOGIQUE	4.6%	AGREABLE	6.1%	BON POUR LA SANTE	3.9%
INDISPENSABLE	4.4%	NECESSAIRE	3.2%	SUR	3.0%	INSECURITE	3.4%	BON POUR LA SANTE	5.5%	FATIGANT	3.9%
NECESSAIRE	4.0%	BRUYANT	3.0%	CONFORTABLE	2.6%	SUR	2.8%			RAPIDE	2.7%
LIBERTE	3.4%	REND AUTONOME	2.9%	BONDE	2.5%	RAPIDE	2.8%			DETENTE	2.6%
DANGEREUX	2.8%	INDISPENSABLE	2.5%			NECESSAIRE	2.5%				
						POLLUANT	2.5%				

* Liste correspondant à au moins 2,5% des adjectifs cités

VOITURE

- Non-utilisateurs : *nuisances*
- Utilisateurs fréquents : *liberté, autonomie, nécessité*

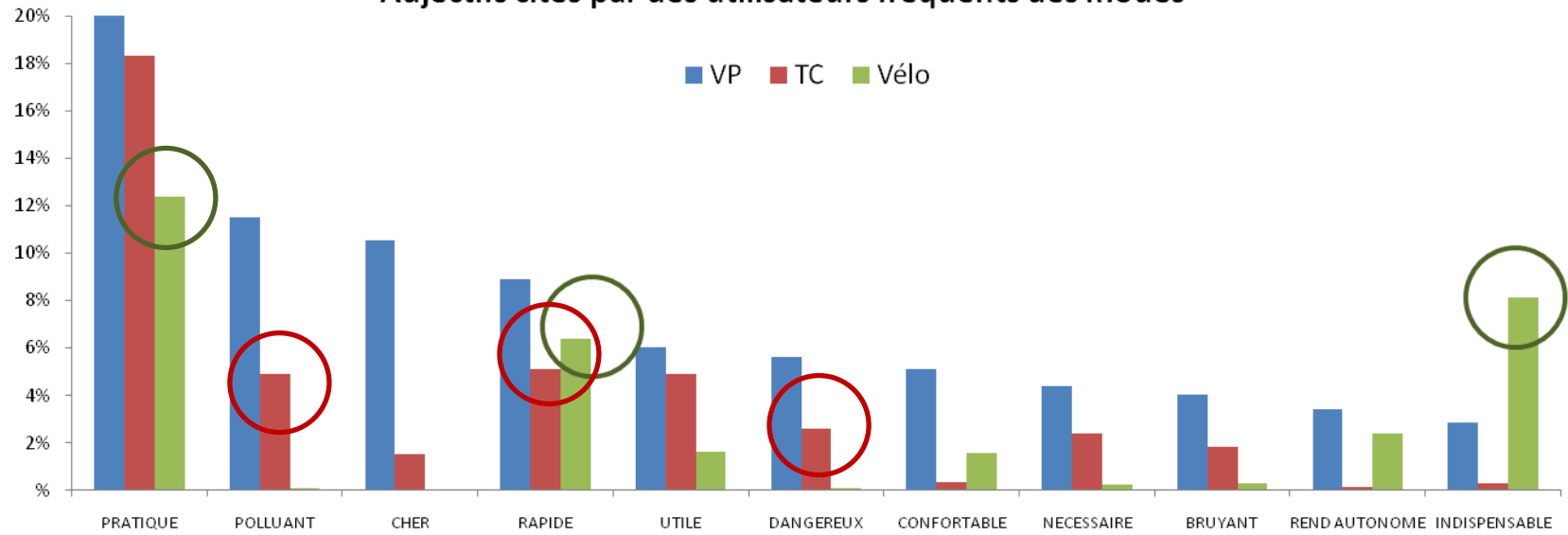
TRANSPORTS PUBLICS

Appréciations différentes autour de la question de la *rapidité* et des *contraintes*

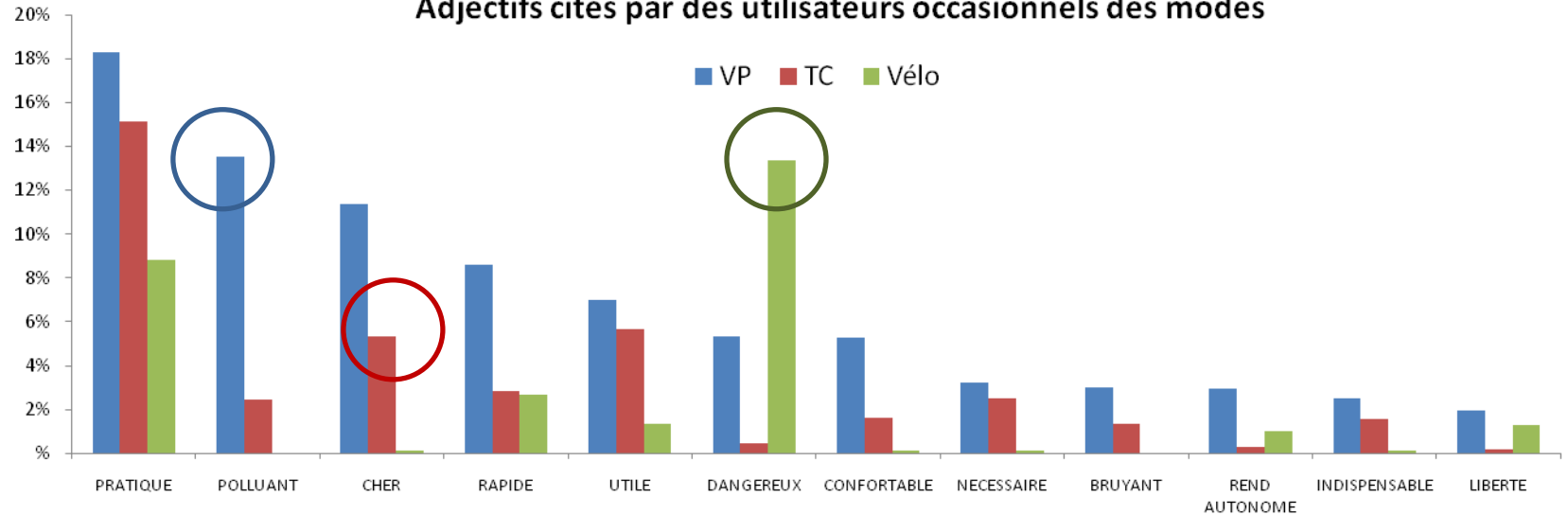
VELO

- Non-utilisateurs : *danger*
- Utilisateurs : *rapidité* et *bien-être*

Adjectifs cités par des utilisateurs fréquents des modes



Adjectifs cités par des utilisateurs occasionnels des modes



L'IMAGE DE LA VOITURE SELON LE TYPE DE TISSU URBAIN DE DOMICILE

Ville-centre de plus de 100.000 habitants	%	Ville-centre de moins de 100.000 habitants	%	Communes suburbaines – banlieue dense	%	Communes périurbaines – banlieue pavillonnaire	%
PRATIQUE	17.8%	PRATIQUE	19.8%	PRATIQUE	20.4%	PRATIQUE	20.3%
POLLUANT	14.0%	POLLUANT	11.9%	CHER	11.9%	CHER	12.1%
CHER	11.1%	CHER	9.9%	POLLUANT	11.5%	POLLUANT	9.4%
RAPIDE	8.8%	RAPIDE	8.7%	RAPIDE	10.0%	RAPIDE	8.3%
CONFORTABLE	5.5%	UTILE	7.1%	NECESSAIRE	7.2%	UTILE	6.3%
UTILE	5.5%	INDISPENSABLE	4.9%	UTILE	7.1%	CONFORTABLE	5.6%
REND AUTONOME	4.3%	REND AUTONOME	4.8%	CONFORTABLE	3.0%	INDISPENSABLE	5.5%
DANGEREUX	3.3%	CONFORTABLE	4.8%	REND AUTONOME	3.3%	REND AUTONOME	4.9%
LIBERTE	2.9%	DANGEREUX	3.9%	DANGEREUX	3.3%	NECESSAIRE	3.6%
BRUYANT	2.6%	NECESSAIRE	2.8%	LIBERTE	2.8%	LIBERTE	3.4%
INDISPENSABLE	2.5%					DANGEREUX	3.4%

* Liste correspondant à au moins 2,5% des adjectifs cités

- Image plutôt consensuelle et paradoxale : « pratique – chère – polluante – rapide »
- En s'éloignant des centres denses – augmentation de sa « praticité » et « nécessité » mais aussi « cherté »
- « Bruyante » pour les habitants de grands centres

L'IMAGE DES TRANSPORTS PUBLICS SELON LE TYPE DE TISSU URBAIN DE DOMICILE

Ville-centre de plus de 100.000 habitants	%	Ville-centre de moins de 100.000 habitants	%	Communes suburbaines – banlieue dense	%	Communes périurbaines – banlieue pavillonnaire	%
PRATIQUE	16.2%	PRATIQUE	17.5%	PRATIQUE	15.9%	PRATIQUE	15.1%
CHER	7.0%	ECONOMIQUE	7.4%	ECONOMIQUE	8.2%	ECONOMIQUE	7.3%
ECONOMIQUE	6.7%	UTILE	6.6%	UTILE	6.0%	LENT	5.6%
ECOLOGIQUE	5.1%	LENT	4.5%	CHER	5.7%	UTILE	5.5%
RAPIDE	4.8%	ECOLOGIQUE	4.1%	ECOLOGIQUE	5.3%	CONTRAIGNANT	5.4%
UTILE	4.6%	CHER	4.1%	INSECURITE	4.9%	CHER	4.2%
LENT	4.4%	CONTRAIGNANT	3.8%	LENT	4.7%	ECOLOGIQUE	3.6%
CONTRAIGNANT	2.9%	RAPIDE	2.9%	RAPIDE	3.7%	SUR	3.5%
BONDE	2.7%	SUR	2.6%	NECESSAIRE	3.5%	INSECURITE	2.8%
		INDISPENSABLE	2.5%	CONTRAIGNANT	3.2%	POLLUANT	2.6%
				PAS FREQUENT	2.6%		
				SUR	2.5%		

* Liste correspondant à au moins 2,5% des adjectifs cités

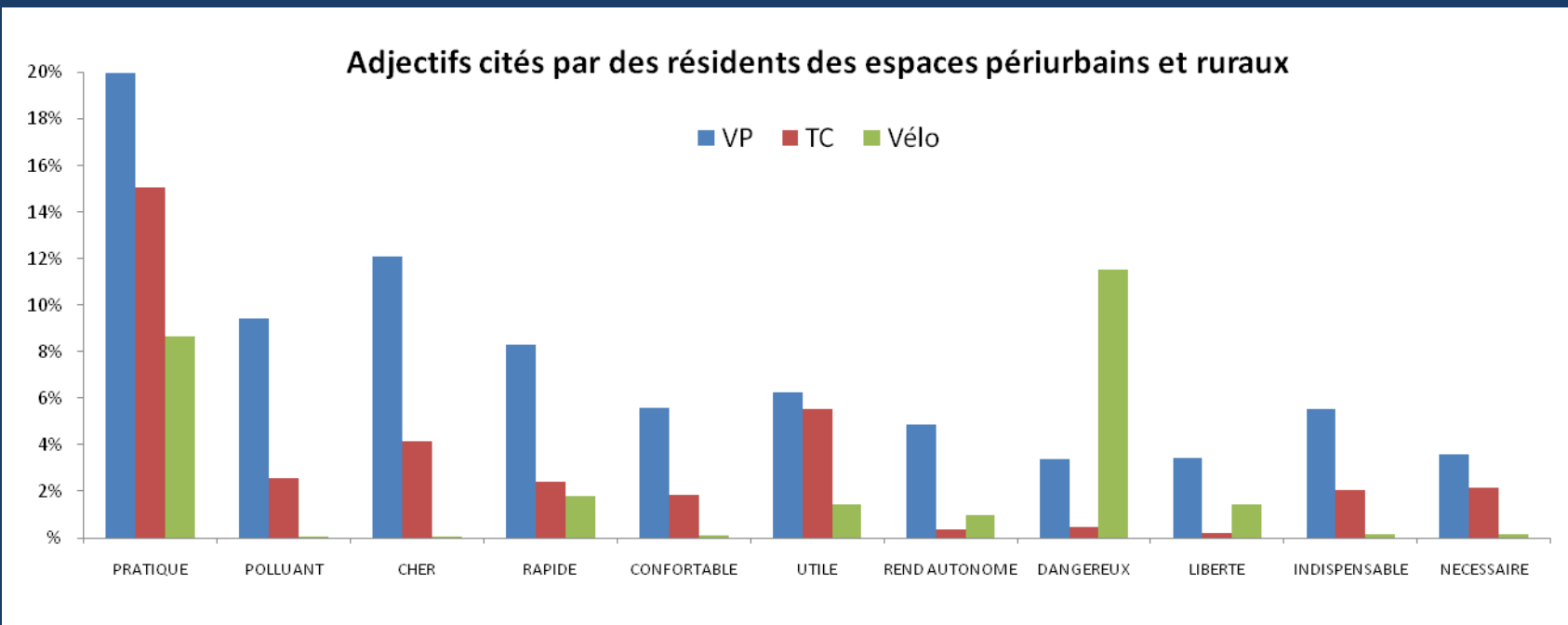
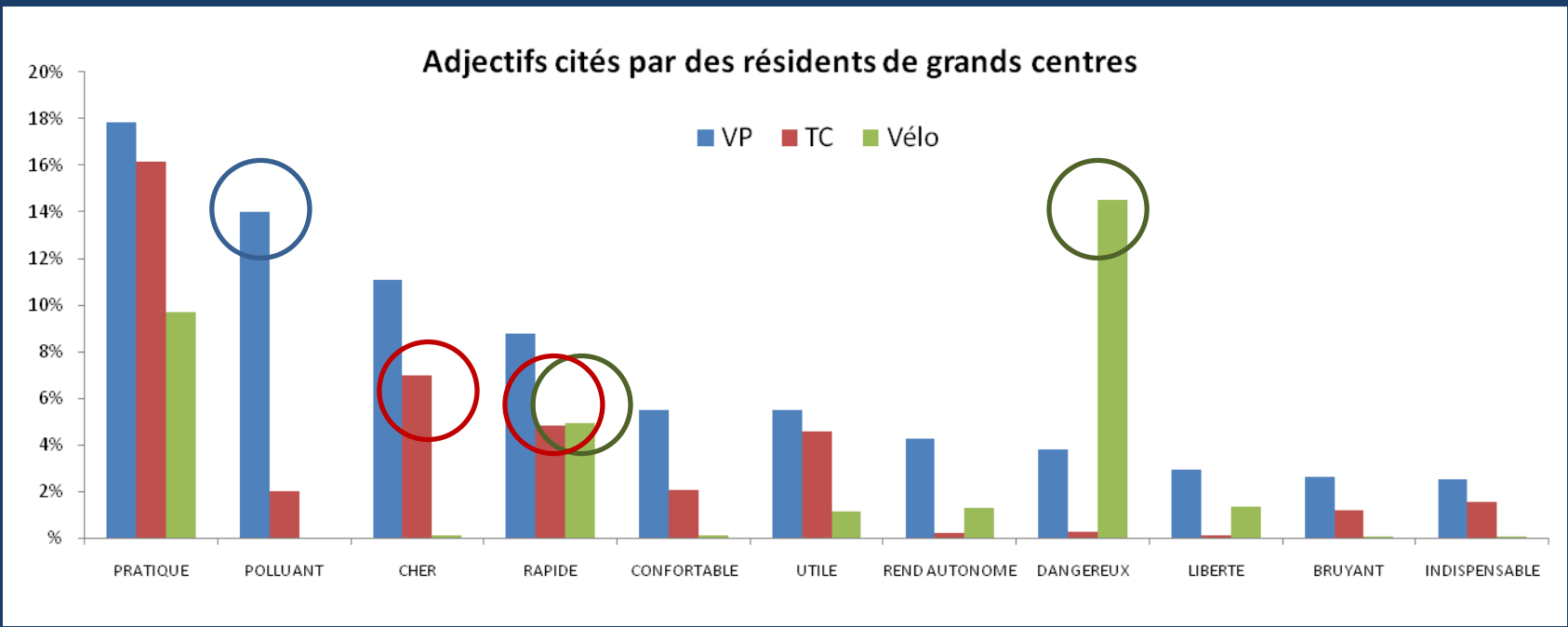
- Image peu consensuelle.
- Liens forts avec le contexte.

L'IMAGE DU VÉLO SELON LE TYPE DE TISSU URBAIN DE DOMICILE

Ville-centre de plus de 100.000 habitants	%	Ville-centre de moins de 100.000 habitants	%	Communes suburbaines – banlieue dense	%	Communes périurbaines – banlieue pavillonnaire	%
DANGEREUX	14.5%	ECOLOGIQUE	13.6%	ECOLOGIQUE	15.5%	ECOLOGIQUE	13.6%
ECOLOGIQUE	14.3%	DANGEREUX	14.4%	SPORTIF	11.8%	DANGEREUX	11.5%
PRATIQUE	9.7%	PRATIQUE	10.1%	DANGEREUX	11.2%	SPORTIF	10.2%
SPORTIF	7.8%	SPORTIF	9.1%	PRATIQUE	8.9%	PRATIQUE	8.6%
ECONOMIQUE	6.9%	ECONOMIQUE	7.5%	ECONOMIQUE	7.8%	ECONOMIQUE	7.6%
RAPIDE	4.9%	AGREABLE	4.4%	AGREABLE	5.4%	AGREABLE	5.4%
AGREABLE	3.9%	BON POUR LA SANTE	4.1%	DETENTE	4.9%	BON POUR LA SANTE	4.7%
FATIGANT	3.7%	RAPIDE	3.9%	BON POUR LA SANTE	4.1%	FATIGANT	3.6%
BON POUR LA SANTE	3.3%	FATIGANT	2.5%	FATIGANT	3.8%	LOISIR	3.3%
						DETENTE	3.1%

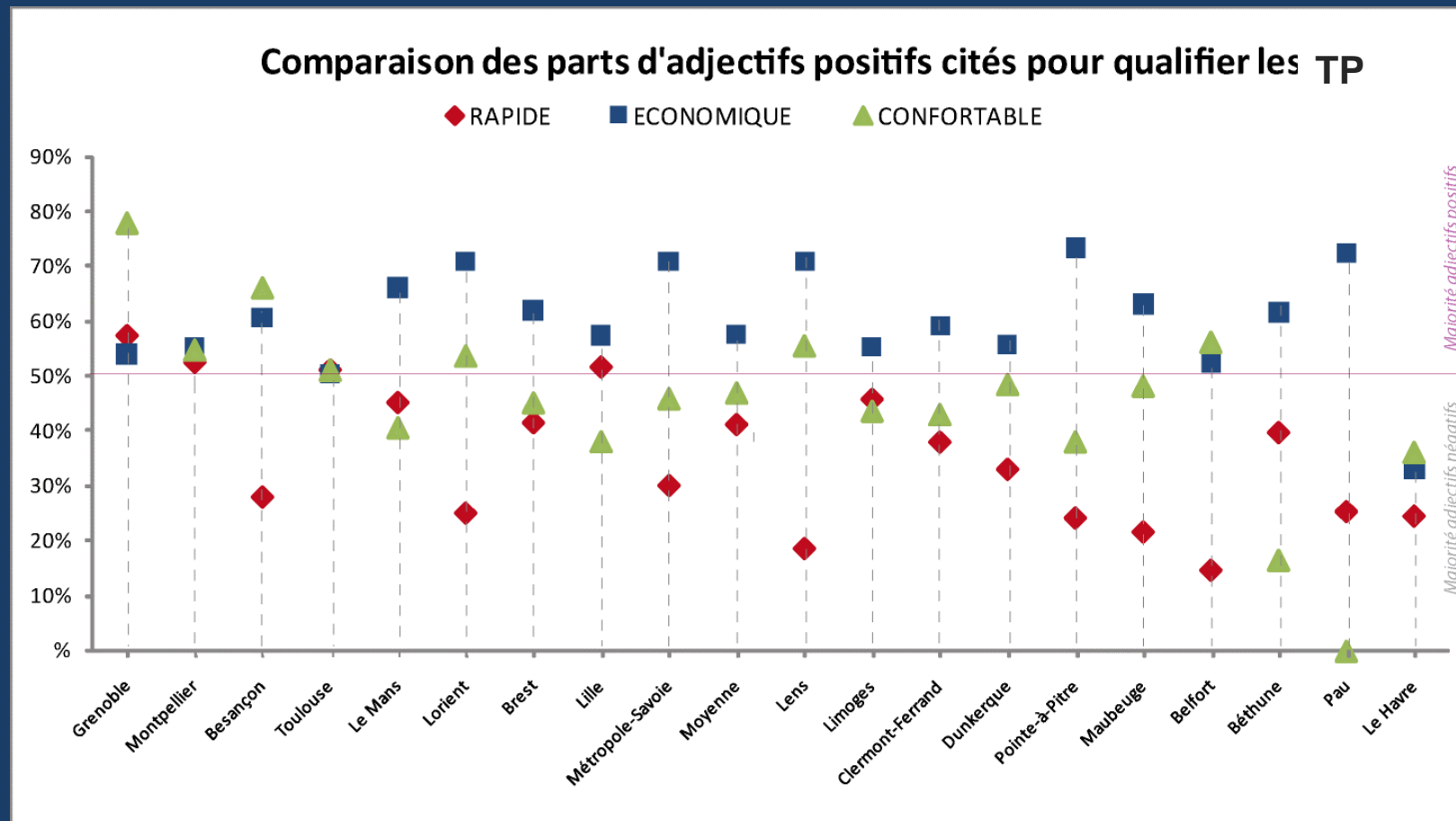
* Liste correspondant à au moins 2,5% des adjectifs cités

- Image « double » : un moyen de transport comme un autre (*rapide, économique*) mais aussi un loisir en soi ou un équipement de loisirs (*sportif, détente, agréable*)
- Davantage considéré comme un « mode de transport » par les habitants des grands centres.
- Davantage perçu comme « loisir » par les habitants des communes périurbaines.



TC : « Dangereux » cité comme tel (≠ Insécurité : 1. 3,4%, 2. 2.8%)

IMAGE ET QUALITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS



L'image positive des transports publics est associée à la qualité de l'offre : TCSP et/ou offre de transport étoffée

4. TYPOLOGIE DU « CHOIX » MODAL

Modalités de construction de la typologie

- La dimension des habitudes modales différencie les personnes qui :
 - n'utilisent qu'un seul mode de transport
 - de celles qui en utilisent plusieurs
- La dimension des valeurs différencie les répondants qualifiant l'offre de transport en fonction de :
 - l'intérêt individuel (*rend autonome, confortable, etc.*)
 - de ceux qualifiant l'offre de transport en fonction de l'intérêt général (*écologique, bruyant, etc.*)
- La dimension des attitudes différencie les répondants en fonction de leurs préférences d'usage

TYPOLOGIE DES LOGIQUES D'ACTION QUI SOUS-TENDENT LES PRATIQUES MODALES

Type	Total 19 EMD
Automobilistes exclusifs convaincus [n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne et ont une mauvaise image des TC ; leurs habitudes spatiales se structurent autour des accessibilités offertes par ce moyen de transport]	15%
Automobilistes exclusifs ouverts [n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne et ont une bonne image des TC ; leurs habitudes spatiales se structurent autour des accessibilités offertes par ce moyen de transport]	28%
Modes alternatifs exclusifs [captifs n'utilisent jamais l'automobile ; leurs habitudes spatiales se structurent autour des accessibilités offertes par les transports publics, la marche et le vélo]	23%
Automobilistes contraints à l'usage des transports publics [Préfèrent utiliser l'automobile, mais contraints par les conditions de stationnement à utiliser un autre moyen de transport pour certaines destinations quotidiennes]	6%
Prédisposés aux modes alternatifs [Préfèrent utiliser les transports publics, la marche ou le vélo à l'automobile pour les caractéristiques de la mobilité offerte par ces deux moyens de transport]	5%
Comparateurs de temps [utilisent le mode de transport le plus rapide ; connaissent l'offre de transport public et de l'automobile, choisissent au cas par cas]	9%
Ecologistes civiques [Privilégient l'usage des moyens de transports écologiques pour être en accord avec leurs convictions]	10%
Ancrés dans la proximité [N'aiment pas se déplacer par des moyens de transports motorisés, sont fortement ancrés dans la proximité]	4%

AUTOMOBILE ET TRANSPORTS PUBLICS : IMAGE COMPARÉE

EMD	Image positive et l'automobile et négative des transports publics
Besançon	39%
Montpellier	39%
Le Mans	40%
Grenoble	41%
Lorient	42%
Toulouse	42%
Savoie	44%
Clermont-Ferrand	45%
Béthune	47%
Brest	48%
Lille	49%
Maubeuge	54%
Le Havre	55%
Dunkerque	56%
Lens	56%
Limoges	56%
Pau	56%
Pointe-à-Pitre	60%
Belfort	61%

CONDITIONS DE STATIONNEMENT AU LIEU DE TRAVAIL

EMD	Part des actifs n'éprouvant aucune difficulté de stationnement à leur lieu de travail
Lille	30%
Montpellier	36%
Besançon	38%
Grenoble	38%
Toulouse	38%
Le Mans	43%
Limoges	44%
Savoie	45%
Clermont-Ferrand	46%
Brest	53%
Lorient	53%
Pau	53%
Lens	54%
Point-à-Pitre	55%
Belfort	58%
Dunkerque	63%
Maubeuge	63%
Béthune	68%
Le Havre	73%

MESURER ET COMPARER LA DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE

EMD	Automobilistes exclusifs convaincus	Ecologistes Civiques
Lens	85%	45%
Lille	82%	46%
Le Havre	83%	47%
Point-à-Pitre	90%	49%
Besançon	82%	49%
Le Mans	92%	51%
Montpellier	83%	51%
Grenoble	86%	52%
Dunkerque	86%	55%
Maubeuge	81%	55%
Belfort	82%	57%
Clermont-Ferrand	80%	57%
Limoges	87%	59%
Savoie	80%	60%
Toulouse	81%	61%
Lorient	74%	63%
Pau	83%	63%
Brest	86%	66%
Béthune	81%	67%

MESURER L'EFFICACITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS PAR RAPPORT A LA VOITURE

EMD	Part des « Comparateurs de temps » utilisant souvent les transports publics
Grenoble	46%
Montpellier	42%
Le Mans	40%
Besançon	30%
Brest	27%
Toulouse	27%
Pau	26%
Clermont-Ferrand	24%
Le Havre	24%
Limoges	22%
Savoie	22%
Lorient	21%
Dunkerque	18%
Lens	15%
Maubeuge	15%
Lille	14%
Point-à-Pitre	10%
Béthune	12%
Belfort	9%

5. LA COMPARAISON TEMPORELLE

EVOLUTION TEMPORELLE DE LA TYPOLOGIE DU « CHOIX MODAL » POUR LES PERSONNES AYANT ACCES A L'AUTOMOBILE ET AUX TC

	Grenoble * 1994	Grenoble 2001	Genève* 1993	Genève* 1999	Berne* 1993	Berne* 1999	Toulouse* 1994	Toulouse 2003
Automobilistes exclusifs	30%	26%	21%	13%	5%	8%	36%	26%
Automobilistes contraints	30%	20%	34%	33%	32%	29%	36% ¹	20%
Prédisposés alternatifs	4%	11%	4%	6%	3%	2%	3%	14%
Comparateurs de temps	27%	36%	29%	37%	40%	52%	16%	19%
Ecologistes civiques	3%	2%	7%	5%	14%	6%	2%	10%
Ancré dans la proximité	6%	5%	5%	6%	6%	3%	7%	11%

* par sondage téléphonique

^[1] Le contraste observé à Toulouse entre les deux enquêtes concernant les « Automobilistes contraints » est amplifié par le changement de méthodologie des enquêtes (la première est une enquête téléphonique, la seconde une enquête EMD).

EVOLUTION TEMPORELLE DE LA FREQUENCE D'UTILISATION DES TRANSPORTS PUBLICS AU SEIN DES TYPES, POUR LES PERSONNES AYANT ACCES A L'AUTOMOBILE ET AUX TC

	Grenoble * 1994	Grenoble 2001	Genève* 1993	Genève* 1999	Berne* 1993	Berne* 1999	Toulouse* 1994	Toulouse 2003
Automobilistes exclusifs	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Automobilistes contraints	24%	11%	28%	23%	47%	43%	21%	19%
Prédisposés alternatifs	34%	40%	56%	61%	65%	66%	40%	38%
Comparateurs de temps	30%	39%	40%	57%	73%	61%	32%	30%
Ecologistes civiques	33%	38%	55%	56%	63%	68%	33%	21%
Ancré dans la proximité	13%	16%	7%	9%	25%	27%	24%	28%

* par sondage téléphonique

6. PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

- 1. Il existe un potentiel de report modal dormant important**
2. La population française ne se caractérise plus par une forte prédisposition à l'utilisation de l'automobile
3. Les dispositions positives à l'égard des offres alternatives à la voiture ne se traduisent pas complètement en comportements modaux:
 - Dans bien des cas, ces dispositions ne rencontrent pas des offres adéquates en termes d'accessibilités.
 - Une politique de stationnement au travail aurait un effet considérable sur l'usage des transports publics dans les agglomérations disposant d'une offre TC performante.

*Etude complète à paraître
aux éditions CERTU en 2010*