

# Exploration des logiques qui sous-tendent le choix modal

---

Eloi Bernier, Guillaume Drevon

Journées d'Echanges sur la Mobilité Urbaine – Paris, 14 Mai 2019

# Plan de la présentation

4 temps

- 1. Contexte et objectifs des enquêtes choix modal**
- 2. Images des modes de transport**
- 3. Pratiques des modes de transport**
- 4. Ancienne typologie des logiques de choix modal**
- 5. Nouvelle typologie des logiques de choix modal**

## Contexte et objectifs de l'étude

Comprendre le «choix modal» entre un moyen de transport et un autre est crucial dans un contexte où la mobilité cristallise toujours plus d'enjeux. La comparaison des temps de parcours et des prix ne sont pas les seuls facteurs qui expliquent le choix modal. Les pratiques modales sont basées sur une gamme de raisons beaucoup plus large qui échappe parfois aux planificateurs et aux décideurs.

Dans ce contexte général, la recherche poursuit 3 objectifs :

- > **Disposer d'une vision actualisée des logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales à travers la réalisation d'une typologie permettant de mettre finement en évidence la réactivité de la population à toute une palette d'amélioration des offres de transport.**
- > **Mesurer les changements intervenus dans la demande durant la période 2011-2018.**
- > **Mettre en évidence les enjeux liés à la mobilité douce dans les secteurs étudiés :** lors de l'étude 2011, grâce à un accent également porté sur les modes doux et leur pratique, nous avons pu mettre en évidence des enjeux spécifiques liés à ces moyens de transport qui sont devenus centraux à plus d'un titre dans les politiques de transports.

## Contenu de l'enquête

### > Equipements

- Abonnements
- Disposition de véhicules et motorisation

### > Pratiques modales

- Habitudes modales en dehors des déplacements domicile-travail
- Habitudes modales pour les déplacements domicile-travail
- Budgets temps de transport
- Evolution des pratiques modales (- 5 ans)

### > Configurations de l'emploi

- Horaires
- Conditions de stationnement

### > Image des modes de transport

- Qualification des modes à partir d'adjectifs
- Représentation de l'adéquation des modes dépendamment des activités et des lieux

### > Temps de déplacement

- Activités réalisées pendant le temps de déplacement

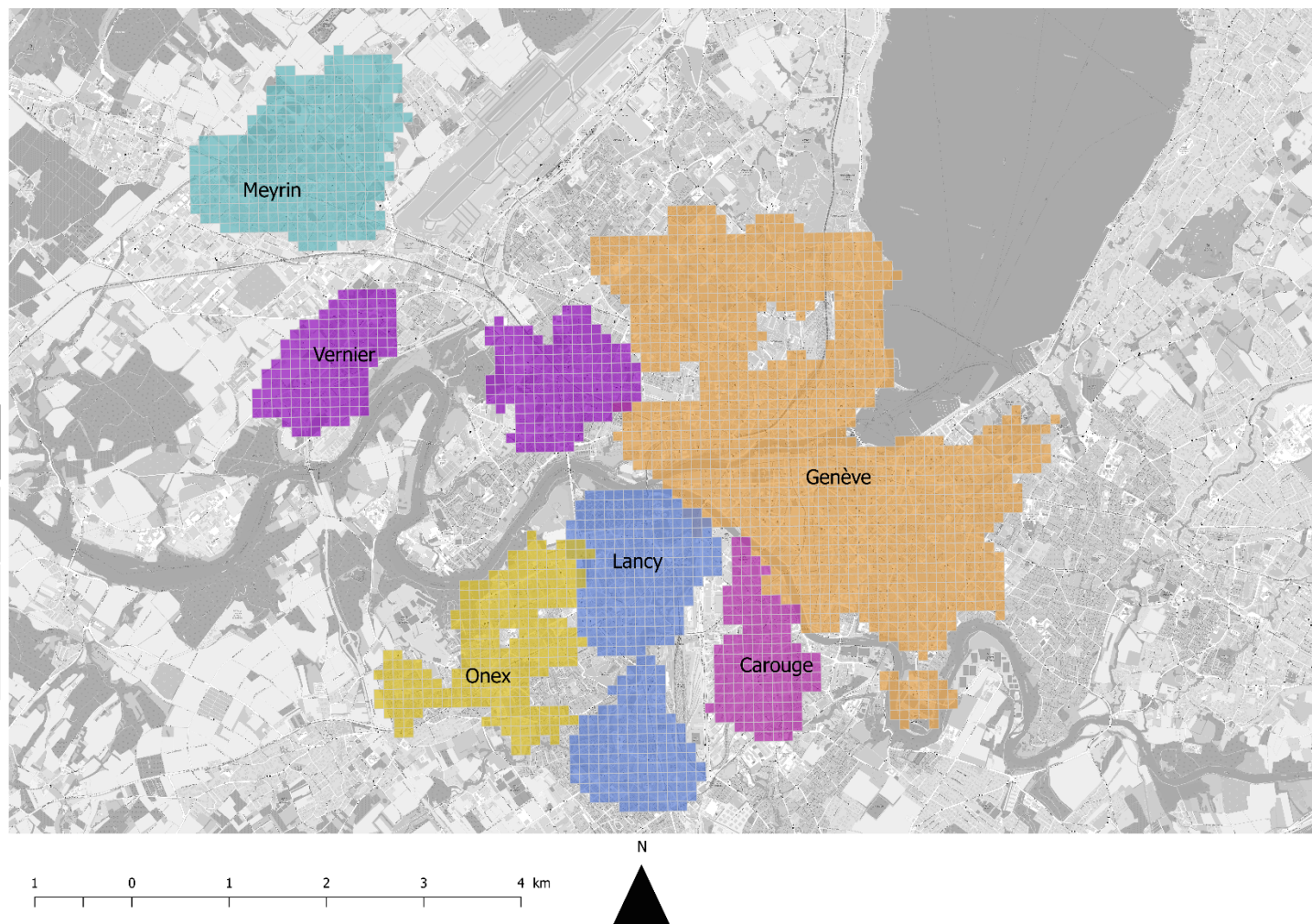
## Configuration expérimentale

Population cible : un échantillon aléatoire, représentatif de la population active interrogée par téléphone dans le Grand Genève, le canton de Vaud et le canton de Berne :

- > **Grand Genève** 2639 enquêtés
- > **Canton de Vaud** 2077 enquêtés
- > **Canton de Berne** printemps 2019

Pour Genève (centre et suburbain) :

Tissu	Communes concernées
Centre métropolitain	Genève
Communes suburbaines CH	Carouge, Lancy, Meyrin, Onex, Vernier

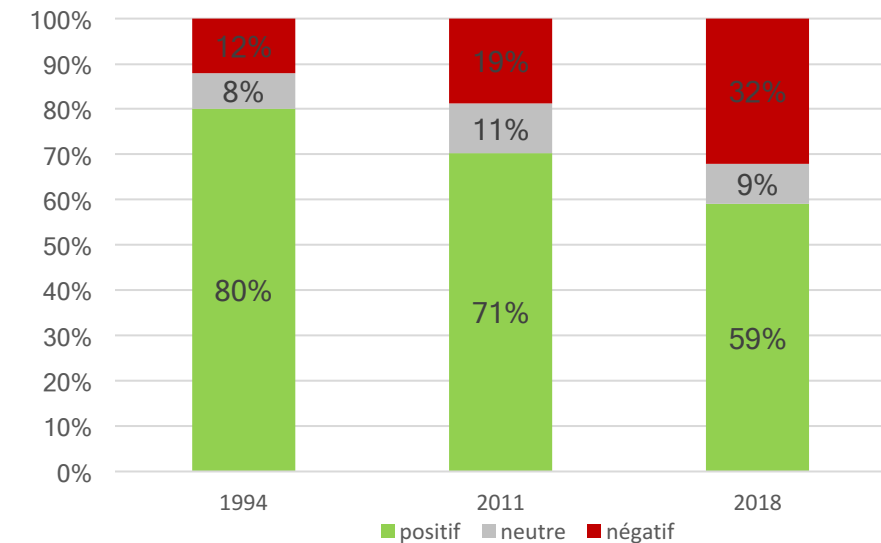


# Image des modes de transport

# 1. Une dégradation de l'image de la voiture

Evolution de l'image des modes : comparaison entre 1994, 2011 et 2018.

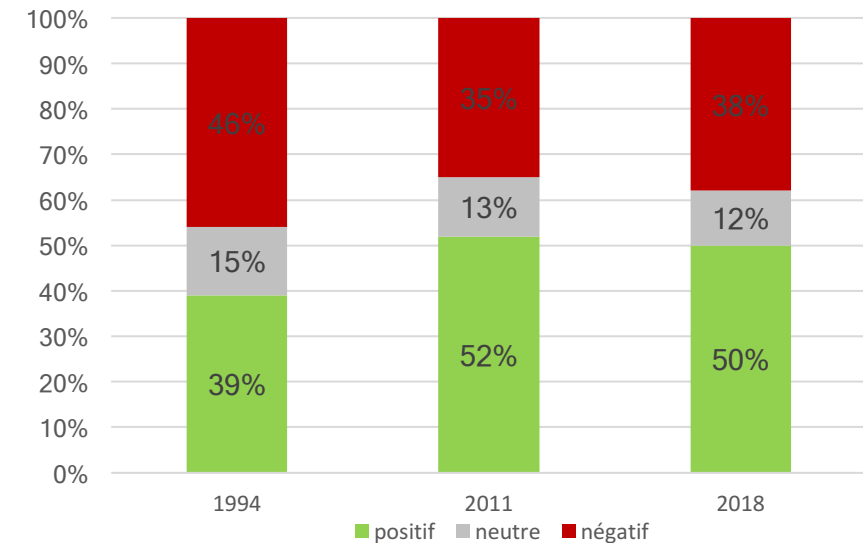
Genève (centre + suburbain)					
1994		2011		2018	
Pratique	25%	Pratique	23%	Pratique	20%
Rapide	19%	Rapide	11%	Polluant	11%
Confortable, convivial	14%	Rend autonome	10%	Confortable, agréable, convivial	10%
Rend autonome	13%	Confortable, convivial	10%	Rapide	10%
Cher	6%	Polluant	9%	Rend autonome (ou libre)	8%



## 2. Une image des transports publics qui reste perfectible

Evolution de l'image des modes : comparaison entre 1994, 2011 et 2018.

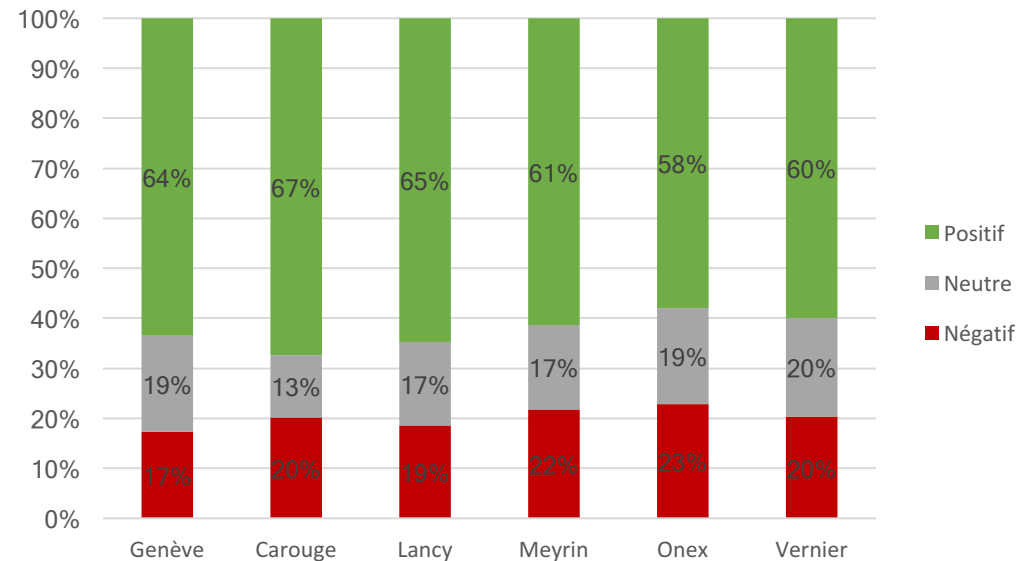
Genève (centre + suburbain)					
1994		2011		2018	
Pratique	17%	Pratique	17%	Pratique	15%
Contraignant	15%	Inconfortable, désagréable	12%	Lent	6%
Lent	15%	Cher	9%	Rapide	6%
Inconfortable, désagréable	11%	Ecologique	8%	Cher	6%
Cher	9%	Rapide	7%	Ecologique	6%



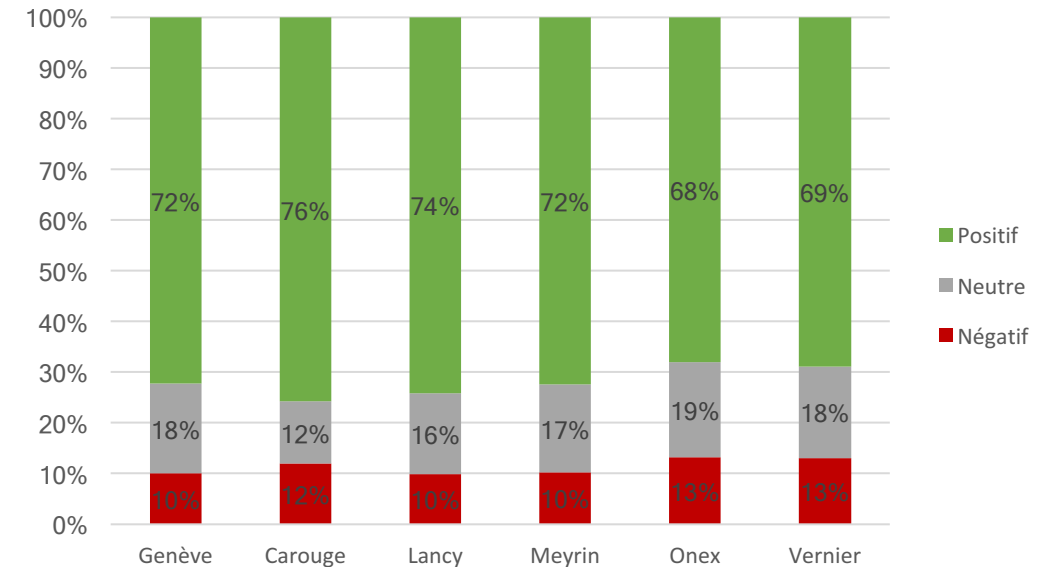


### 3. Une image très positive des modes actifs

#### Image des modes en fonction de la typologie contextuelle



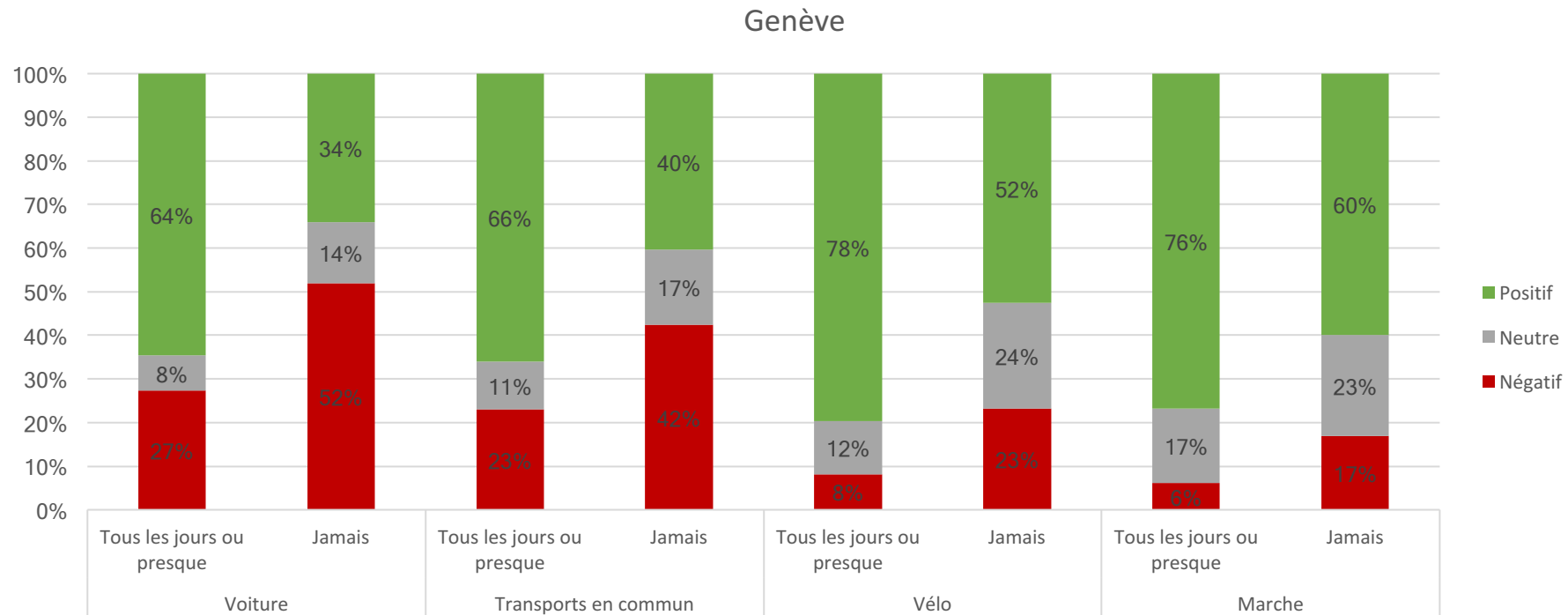
*Image générale positive ou négative du vélo, en % des adjectifs cités*



*Image générale positive ou négative de la marche, en % des adjectifs cités*

## 4. Une association entre l'image et les usages

### Image des modes selon la fréquence d'utilisation



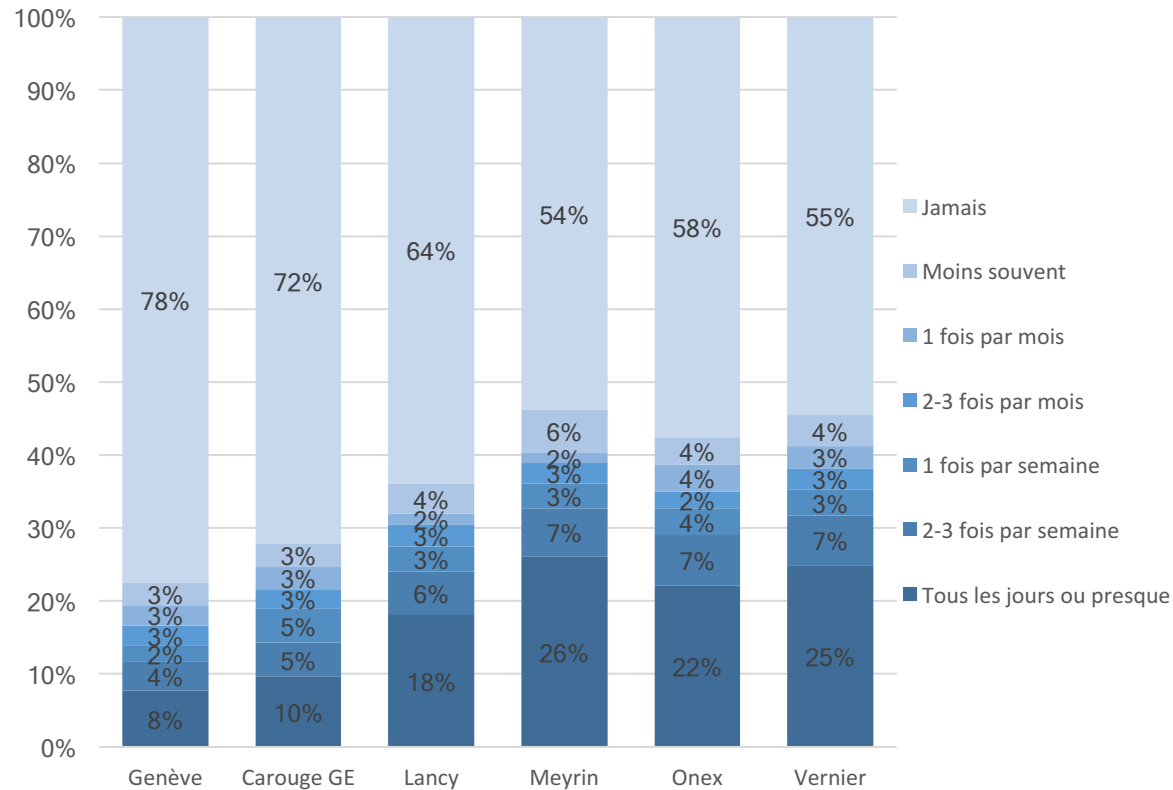
*Connotation des modes selon l'usage, en % des adjectifs cités*

# Pratiques des modes de transport

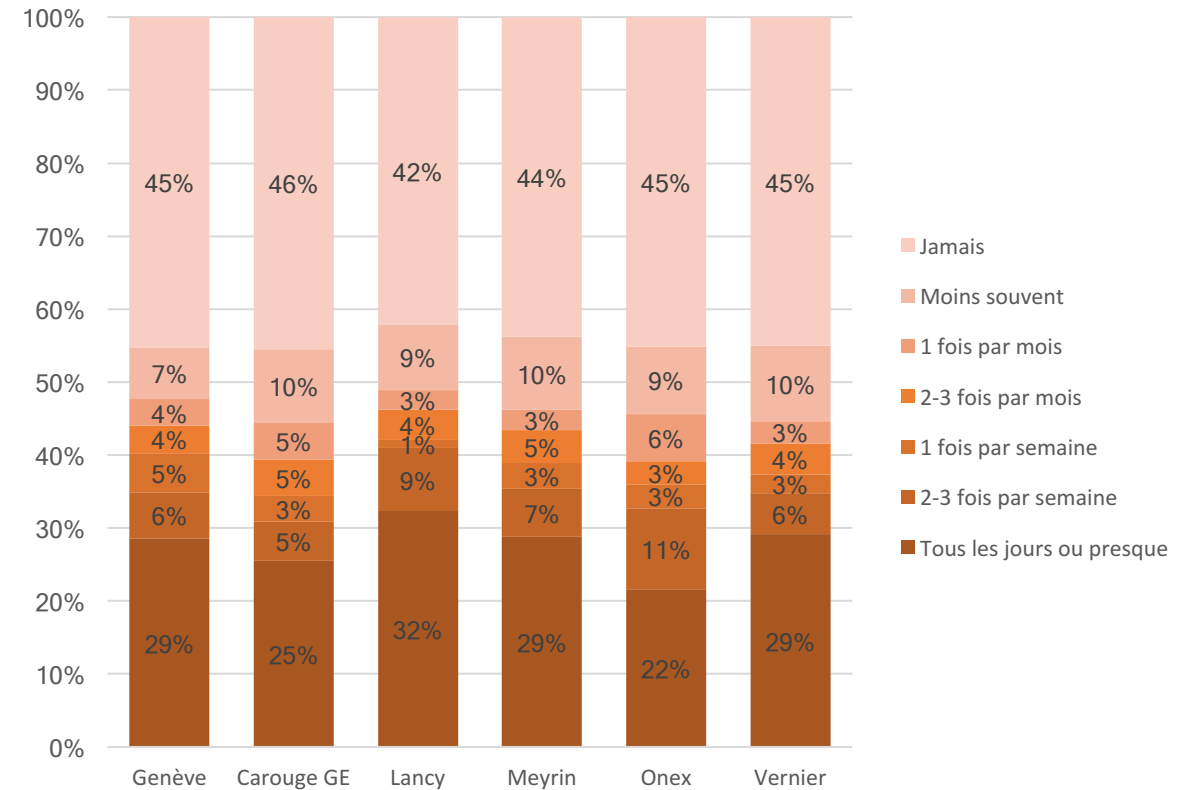
# 1. Généralisation des pratiques multimodales

Voiture en tant que conducteur : Habitudes actuelles, pour le travail et hors travail

Déplacements travail (voiture)



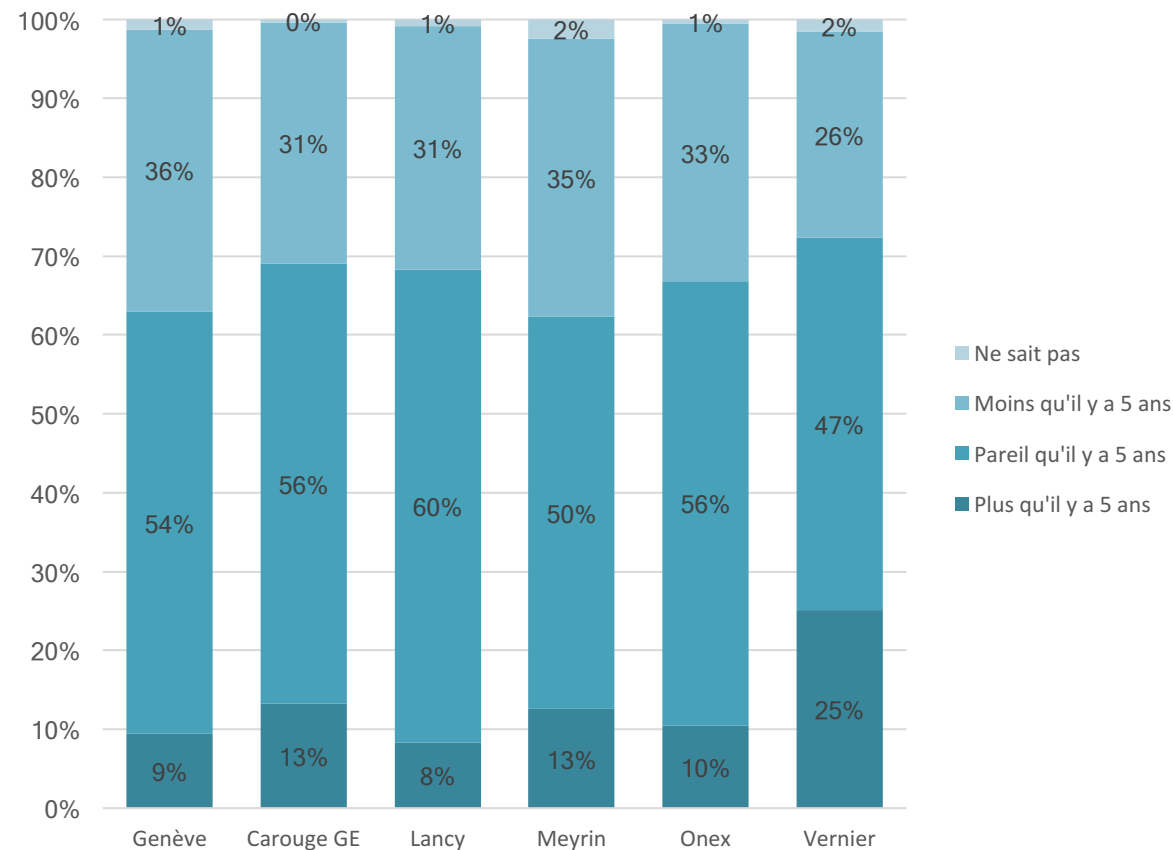
Déplacements travail (TP)



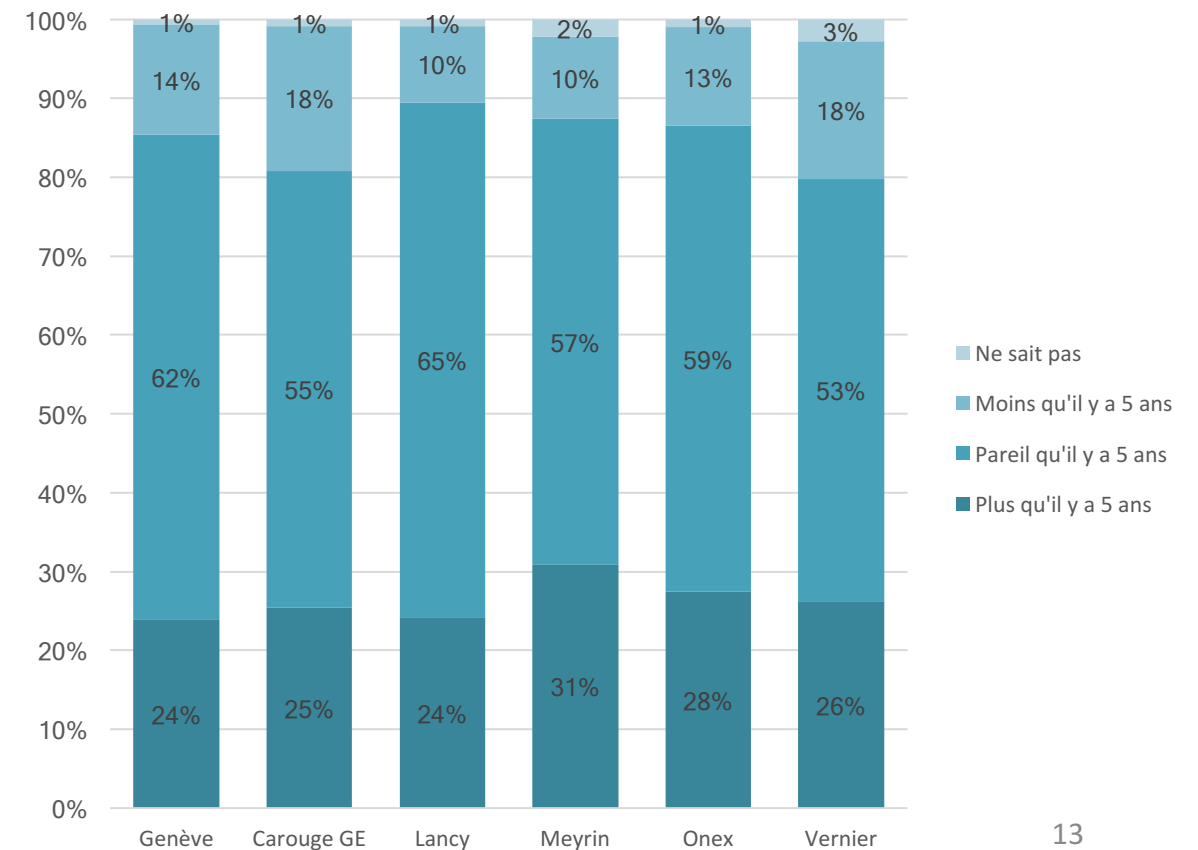
## 2. Des évolutions d'usages contrastées

Evolution des habitudes modales sur 5 ans, tous motifs confondus

Voiture en tant que conducteur



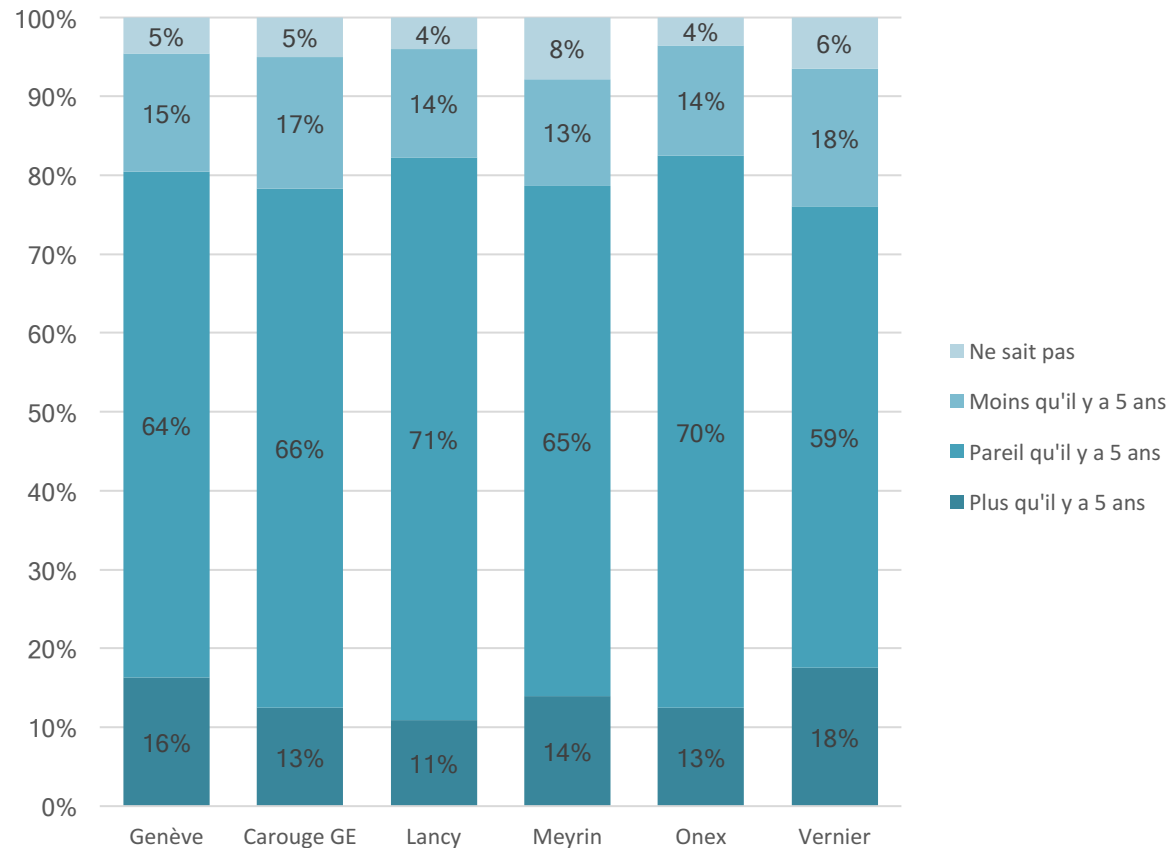
Transports publics urbains



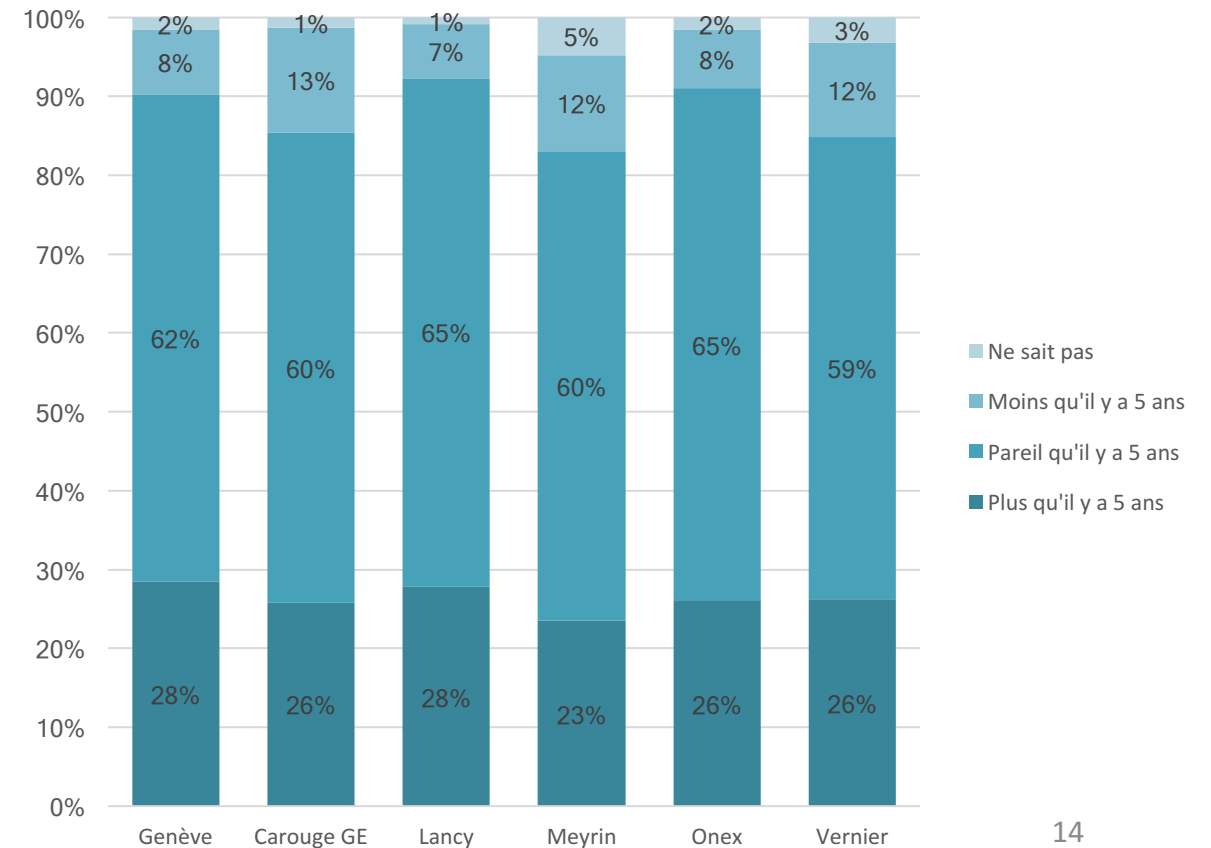
### 3. Des évolutions d'usages contrastées

Evolution des habitudes modales sur 5 ans, tous motifs confondus

Le vélo

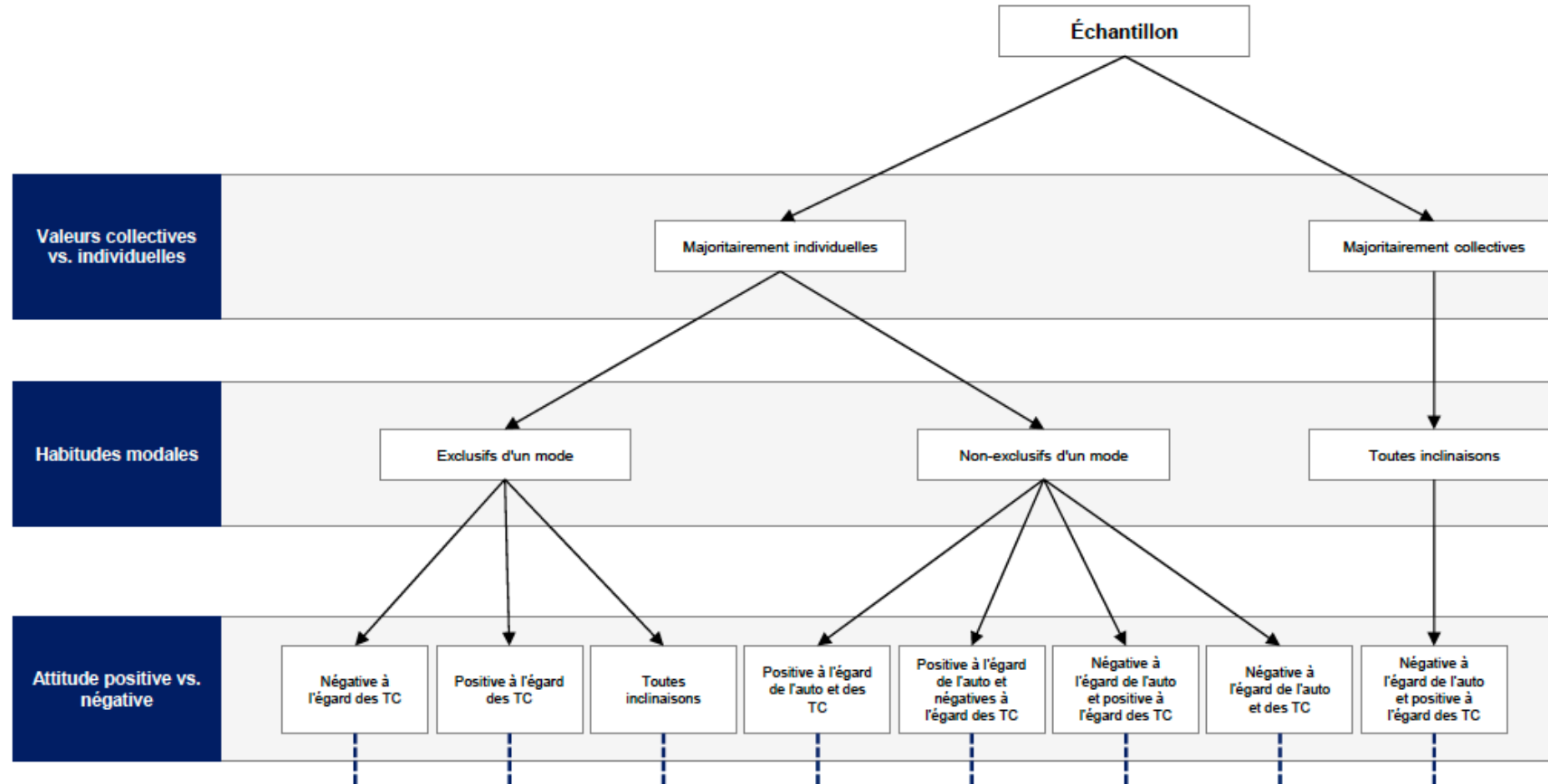


La marche à pied



# Typologie des logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales

# 1. Typologie des logiques de choix modal



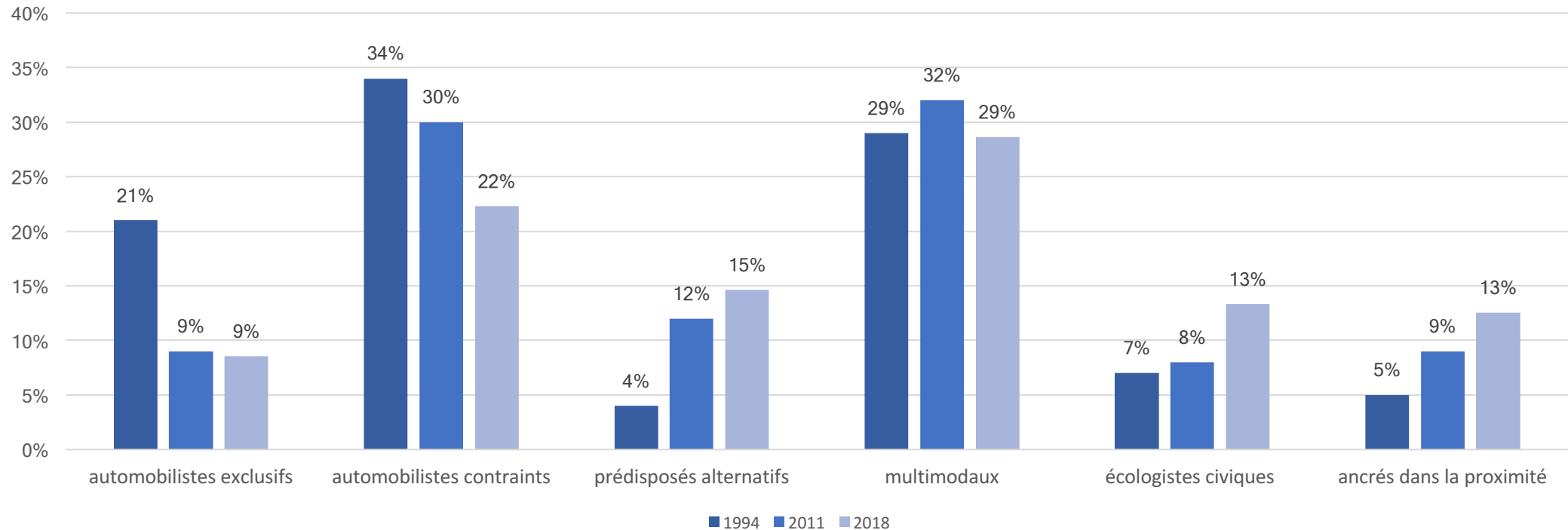


## 2. Groupe de la typologie

- Les "**automobilistes exclusifs convaincus**" : ils n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne ; leurs programmes d'activités se structurent autour des accessibilités offertes par ce moyen de transport ;
- Les "**automobilistes contraints**" : ils préfèrent utiliser l'automobile, mais sont contraints notamment par les conditions de stationnement et de circulation à utiliser un autre moyen de transport pour certaines destinations quotidiennes ;
- Les "**prédisposés aux modes alternatifs**" : ils préfèrent utiliser les transports publics, la marche ou le vélo à l'automobile pour les caractéristiques de la mobilité offertes par ces moyens de transport ;
- Les "**multimodaux**" : ils utilisent le mode de transport le plus efficace selon le motif, la destination, l'heure du déplacement,
- Les "**écologistes civiques**" : ils privilégient l'usage des moyens de transports écologiques pour être en accord avec leurs convictions ;
- Les "**individus ancrés dans la proximité**" : ils éprouvent des difficultés d'accès aux moyens de transport rendant la mobilité problématique.

### 3. Ancienne typologie des logiques de choix modal

Evolution temporelle de la typologie 1994 - 2018



*Evolution de la répartition des enquêtés selon les logiques de choix modal, en % des actifs motorisés.*

## 4. Nouvelle typologie des logiques de choix modal

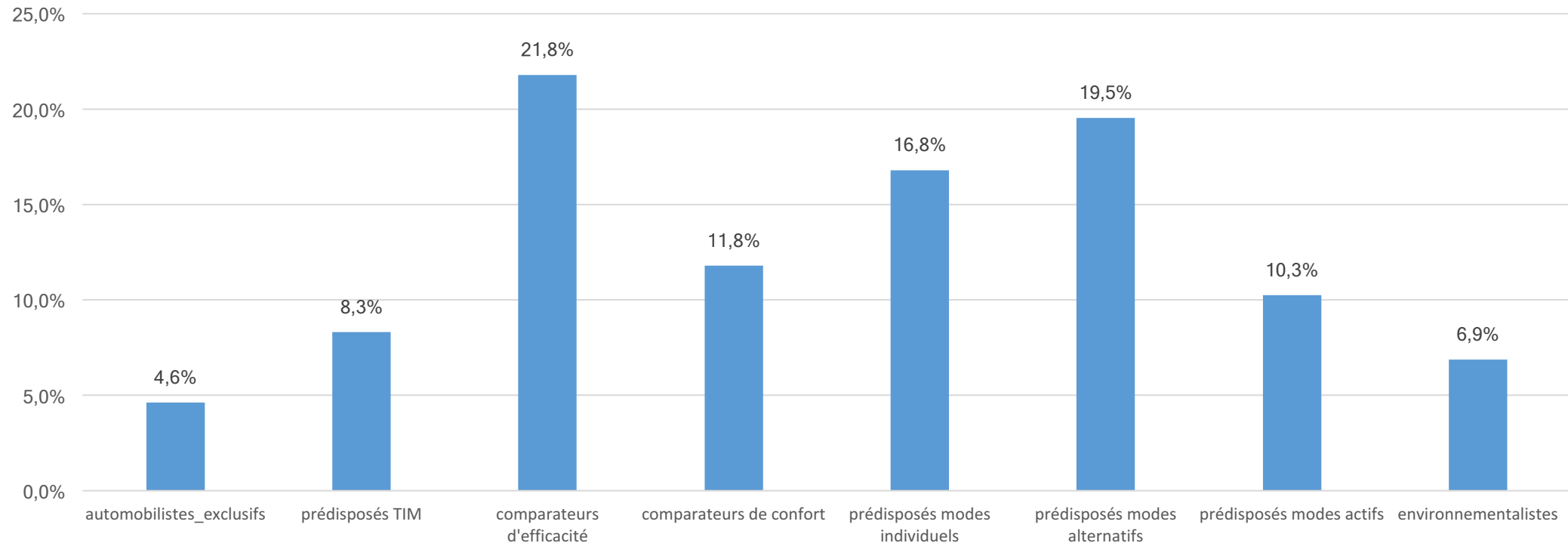
**Intégration de nouveaux enjeux pour le choix modal :**

- **Séparation de la dimension utilitariste du choix modal**
- **Confort**
- **Développement des convictions écologiques**
- **Expérience du déplacement**
- **Rôle des modes doux**

## 5. Nouvelle typologie des logiques de choix modal

- **Automobilistes exclusifs:** Usage par réflexe, choix de destinations en fonction de l'accessibilité TIM
- **Prédisposés aux transports individuels motorisés:** Préférence pour les TIM, utilisation d'autres modes lorsque les conditions sont défavorables.
- **Compareurs d'efficacité:** Sans préférences modales, privilégient les modes les plus efficaces.
- **Compareurs de confort:** Sans préférences modales, privilégient les modes les plus confortables (au plan de l'ergonomie et/ou des sociabilités).
- **Prédisposés aux modes individuels:** Préférence pour les modes de transports individuels, la liberté dans l'espace-temps que cela procure.
- **Prédisposés aux modes alternatifs:** Préférence pour les transports publics, le vélo et la marche.
- **Prédisposés aux modes actifs:** Volonté d'inscrire sa vie quotidienne dans la proximité, préférence pour la marche et le vélo
- **Environnementalistes:** Conviction environnementales fortes avec lesquelles on souhaite être cohérent.

## 6. Nouvelle typologie des logiques de choix modal



*Répartition selon les logiques de choix modal, en % des enquêtés du Grand Genève.*

## 7. Nouvelle typologie des logiques de choix modal

Pratiques modales associées aux logiques de choix modal

TC = TPU + Train		automobilistes exclusifs	prédisposés TIM	comparateurs d'efficacité	comparateurs de confort	prédisposés modes individuels	prédisposés modes alternatifs	prédisposés modes actifs	environnementalistes
Grand Genève	Moins d'une fois par mois	100.0%	40.8%	19.7%	17.7%	33.6%	6.7%	20.3%	14.3%
	Entre une fois par semaine et une fois par mois	0.0%	33.3%	33.2%	30.7%	41.2%	25.3%	44.7%	37.9%
	Plus de deux fois par semaine	<b>0.0%</b>	<b>25.8%</b>	<b>47.1%</b>	<b>51.5%</b>	<b>25.2%</b>	<b>67.9%</b>	<b>35.0%</b>	<b>47.8%</b>

*Utilisation des transports en commun selon les différentes logiques de choix modal, en % des enquêtés.*

# Conclusions et perspectives

Résultats des analyses :

- Dégradation de l'image de la voiture
- Développement des convictions écologiques
- Diminution de l'exclusivité dans l'usage de la voiture
- Importance du confort dans le choix modal

Dimension opérationnelle de l'enquête :

- Perspectives d'évaluation des politiques publiques au niveau local importantes
- Identification des leviers d'action pour les stratégies d'aménagement et de politiques publiques

# Merci pour votre attention!



Eloi Bernier

Guillaume Drevon

LaSUR EPFL. Station 16. BP

CH-1015 Lausanne

[eloi.bernier@epfl.ch](mailto:eloi.bernier@epfl.ch)

[guillaume.drevon@epfl.ch](mailto:guillaume.drevon@epfl.ch)