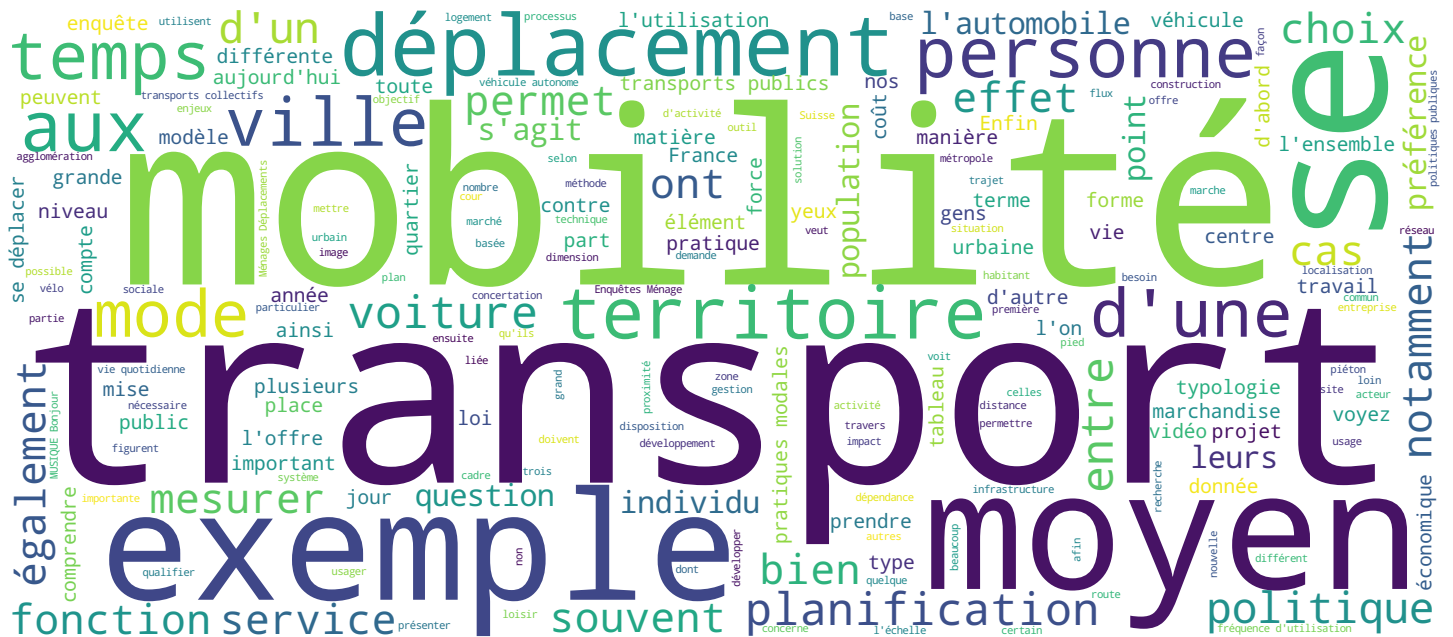




Prof. Vincent Kaufmann



L'analyse de 19 enquêtes EMD



Source : LaSUR

Planification des mobilités

[MUSIQUE] Bonjour à tous. Dans cette vidéo, nous allons explorer comment les grandes enquêtes de mobilité peuvent être utilisées pour comprendre la mobilité et identifier ses déterminants. Nous le ferons à titre d'exemple sur les pratiques modales, en s'intéressant à comment les attitudes et images des moyens de transport se traduisent en pratiques modales. Comment, plus précisément, les dispositions à l'utilisation des moyens de transport et les usages sont associés aux politiques publiques de transport et d'aménagement de l'espace? L'exemple que je vais développer est basé sur les Enquêtes Ménages Déplacements qui permettent, en France, de mesurer la mobilité quotidienne. Ces enquêtes, standardisées depuis les années 1970, sont composées de différents volets, et notamment d'un questionnaire d'opinion. Depuis le début des années 2000, ce volet opinion permet de mesurer les habitudes d'utilisation des principaux moyens de transport et l'image de ces moyens de transport. C'est notamment le cas des 19 Enquêtes Ménages Déplacements sur lesquelles nous allons appuyer notre propos, et dont vous avez sous les yeux une représentation cartographique.

Notes

Summary



L'image des modes de transport



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

Source : LaSUR

Planification des mobilités

Concernant l'image des moyens de transport, les questions posées sont ouvertes. Il s'agit de qualifier chaque mode de transport par trois adjectifs qui sont considérés par la personne qui répond au questionnaire comme étant les plus pertinents pour le qualifier. Il en résulte un corpus d'adjectifs qu'il est possible ensuite de regrouper en fonction des connotations de ces adjectifs. Vous avez sous les yeux un regroupement du corpus d'adjectifs recueillis dans les 19 enquêtes en fonction de leur connotation positive, neutre ou négative à l'égard de leur objet, c'est-à-dire les moyens de transports que sont l'automobile, les transports publics et le vélo.

Notes

Summary



1m 15s

Les adjectifs les plus cités

| 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% | ÉCOLOGIQUE | 13.8% | ÉCOLOGIQUE | 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 | 9.1% | 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% | ÉCOLOGIQUE | 3.9% | ÉCOLOGIQUE | 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% | | | | |

Source : LaSUR

Planification des mobilités

L'examen des adjectifs les plus cités permet d'identifier l'image dominante des moyens de transport. Les citations d'adjectifs peuvent être différenciées en fonction de différents critères comme ici, la fréquence d'utilisation du mode considéré. De telles analyses permettent d'identifier les contours de l'image des modes de transport avec précision. Sur le présent graphique, vous voyez en particulier que lorsqu'on utilise un mode de transport de façon très régulière, on en a une image plus positive que lorsqu'on ne l'utilise pas. On voit également que certains adjectifs varient fortement selon la fréquence d'utilisation en termes de citations, et c'est notamment le cas de l'ensemble des adjectifs qui figurent en gras dans le tableau que vous avez sous les yeux.

Notes

Summary



1m 52s

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

Planification des mobilités

Sur la base de ces questions d'images des moyens de transports et d'utilisation habituelle des moyens de transport, il est possible d'aller plus loin en construisant des typologies. Je vais vous en présenter une que nous avons développée à l'EPFL et qui permet de mesurer les logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales. Vous avez sous les yeux les variables utilisées pour la construction de cette typologie. Elle propose d'identifier les dispositions de la population en matière de pratiques modales, et leur traduction en utilisation de moyens de transport.

Notes

Summary



2m 38s

Les huit types

| 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% |

Source : LaSUR

Planification des mobilités

La typologie ainsi construite comporte huit types. Chacun de ces types correspond à une disposition spécifique à l'égard des moyens de transport. Celle-ci peut être basée d'abord sur des habitudes fortement ancrées en routine, elle peut être basée sur des préférences, la préférence pour l'automobile, la préférence pour les modes alternatifs à la voiture, la préférence pour les modes de transport de proximité. Elle peut aussi être basée sur la recherche d'efficacité ou la recherche de cohérence avec des valeurs dont on est porteur.

Notes

Summary



Mesurer et comparer la dépendance automobile

| Agglomération | 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% |

Source : LaSUR



Planification des mobilités

Cette typologie peut constituer un instrument d'évaluation et de pilotage des politiques de mobilité, car elle permet de mesurer la force de certains comportements de déplacement, et donc d'agir en conséquence. La typologie permet par exemple de mesurer la force de la prédisposition à l'utilisation de l'automobile. Elle permet concrètement d'identifier la part de la population qui préfère utiliser l'automobile plutôt que les transports publics pour se déplacer dans sa vie quotidienne. La typologie permet aussi de mesurer la dépendance à l'automobile. En comparant la part de la population d'automobilistes exclusifs convaincus qui utilisent tous les jours ou presque l'automobile à la part de la population d'écologistes civiques qui utilisent tous les jours ou presque l'automobile, on peut avoir une idée précise de la force de l'obligation d'utiliser la voiture dans la vie quotidienne à cause de la configuration des accessibilités dans une agglomération. C'est ce que vous voyez dans le tableau ci-contre où dans chaque colonne vous avez l'utilisation de la voiture dans chacun de ces deux types, et le différentiel entre les deux types nous donne une idée de la force ou de la faiblesse de la dépendance à l'automobile. Plus le différentiel est fort, plus, d'une certaine manière, c'est la preuve que la dépendance à l'automobile est plutôt faible dans l'agglomération considérée.

Notes

Summary



Mesurer l'efficacité des transports publics



| Agglomération | 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% |

Planification des mobilités
Source : LaSUR

Autre exemple de ce que permet de mesurer cette typologie, elle permet de mesurer l'efficacité des transports publics au sein d'une agglomération. Quand on regarde la fréquence d'utilisation des transports collectifs parmi les comparateurs de temps, c'est-à-dire des gens qui cherchent toujours à utiliser le moyen de transport le plus efficace, ça nous donne une idée précise de l'efficacité des transports publics par rapport à d'autres moyens de transport dans un contexte donné. C'est ce que vous voyez dans le tableau ci-contre. Vous voyez que les agglomérations dans lesquelles circulent des tramways en sites propres ou des métros ont des taux d'utilisation plus fréquents des transports collectifs que dans les autres villes. C'est celles qui figurent en bleu sur ce tableau.

Notes

Summary



5m 12s

Pour conclure



Nous arrivons au terme de cette vidéo. Mon but était de vous montrer que les grandes enquêtes de mobilité peuvent servir à comprendre les déplacements et leurs déterminants. Il s'agit très concrètement d'un outil de pilotage des politiques de mobilité qui permet d'évaluer et de comparer la pertinence de différentes mesures planifiées. J'invite les personnes qui sont intéressées à approfondir ces aspects à consulter les documents qui figurent sur le site du cours. Il y en a plusieurs et notamment des conseils bibliographiques et un certain nombre de documents attachés. Je vous remercie de votre attention.

Notes

Summary



5m 57s