(6-t)

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Liberté · Égalité · Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

RÉGION AQUITAINE

Gironde
CONSEIL GÉNERAL

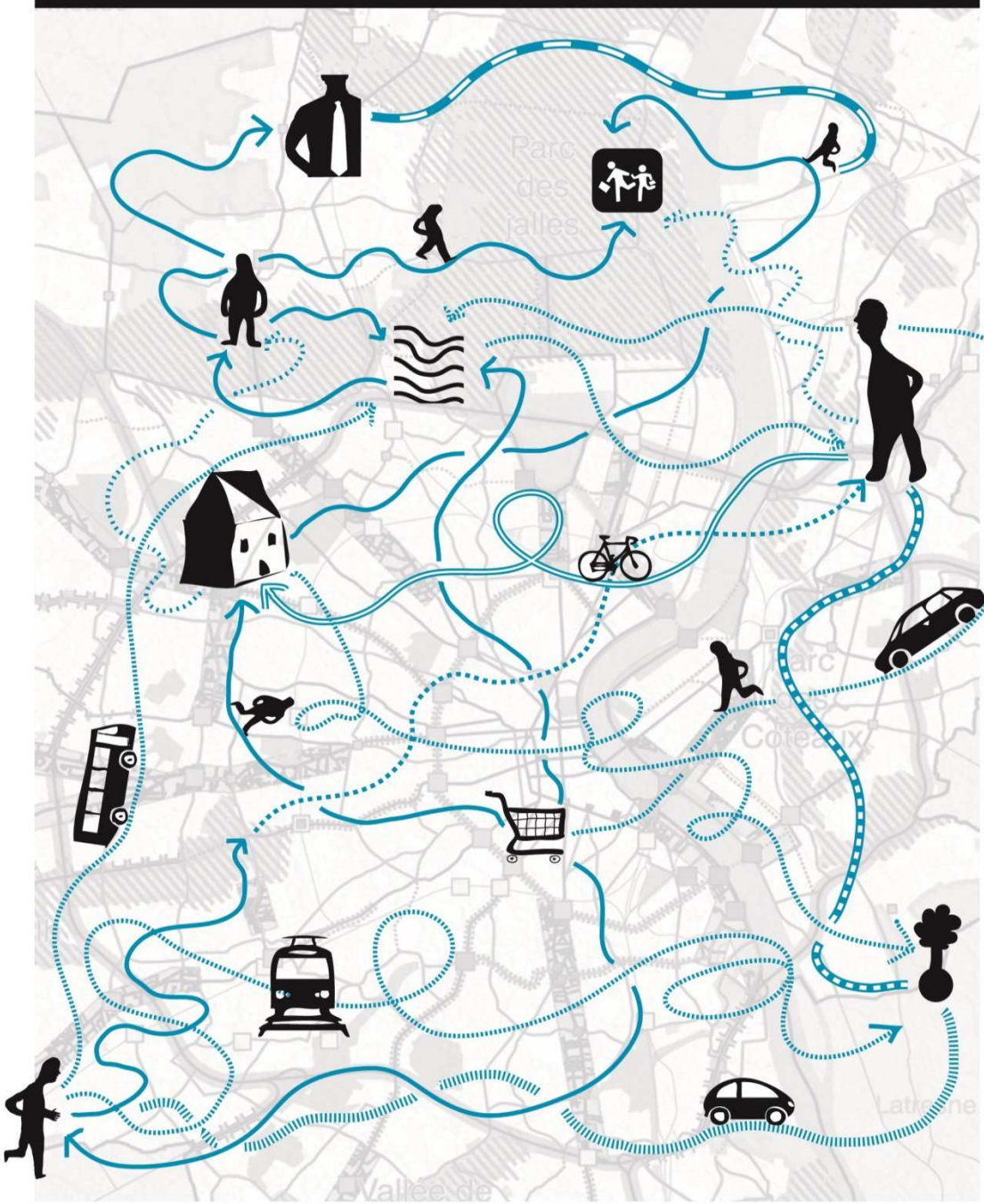
COMMUNAUTÉ URBAINE DE BORDEAUX
LA CUB

cahier 7

Typologie des usagers des transports dans l'agglomération bordelaise

septembre 2014

Enquêtes // ménages déplacements
// déplacements grand territoire



Objet de l'étude

Le bureau d'études 6-t a travaillé à l'identification des logiques d'action en matière de déplacements, à partir de données issues de la fiche Opinion de l'Enquête Ménages Déplacements réalisée en 2009 sur l'agglomération bordelaise. L'étude vise à établir une analyse des usagers en croisant différents critères relatifs à l'image et à la fréquence d'usage des différents modes de transport.

Elle propose une typologie des logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales dans la vie quotidienne. Cette typologie, éprouvée à partir d'autres Enquêtes Ménages Déplacements en France mais aussi à l'étranger (Suisse, Allemagne, Chili), permet notamment de proposer des pistes d'actions des politiques publiques pour un report modal des usagers de la voiture particulière vers d'autres modes.

Équipe projet a'urba

Sous la direction de :
Antonio Gonzalez Alvarez

Équipe projet :
Valérie Diaz
Louise Chasset
6-t – Bureau d'études

Avec la collaboration de :
Nathalie Morlans – Assistante d'équipe

Composition de l'étude

Le rapport d'analyse est structuré en trois parties :

- la première expose les fondements de la typologie des logiques d'actions en matière de choix modal. Celle-ci repose sur la combinaison de trois dimensions relatives au comportement de chaque individu : la dimension des habitudes est fondée sur les fréquences d'usage, la dimension des attitudes repose sur l'image positive ou négative des modes de transport et la dimension des valeurs s'appuie sur la qualification des modes de transports.
- la typologie des logiques d'action permet de dresser un portrait des usagers des transports dans l'agglomération bordelaise. Dans la deuxième partie du rapport, cette typologie est analysée sous l'angle des caractéristiques individuelles, des lieux de résidence et d'occupation (lieu de travail ou lieu d'étude), ainsi que selon les pratiques de mobilité des différents types définis.
- dans la dernière partie, les enjeux territoriaux, mis en évidence par la typologie des logiques d'action, permettent de proposer des pistes pour favoriser le report modal dans l'agglomération bordelaise. Plusieurs indicateurs sont construits afin d'appréhender les dispositions à l'usage de la voiture, l'efficacité des transports en commun ou alors la dépendance à la voiture particulière. Ces indicateurs sont construits sur la base de la typologie et des fréquences d'usage. Des pistes pour le report modal sont alors identifiées, à mettre en place au regard de l'analyse des opinions. Les impacts sur le nombre de déplacements réalisés en voiture sont estimés.

Sommaire

Note de synthèse **6**
Préambule méthodologique **8**
1 | Habitudes, valeurs et images des modes de transport **12**
1.1 | La dimension des habitudes : l'utilisation des différents modes de transport 12
1.2 | La dimension des attitudes : les opinions générales vis-à-vis des modes de transport 13
1.3 | La dimension des valeurs : les adjectifs les plus cités pour qualifier les modes de transport 14
2 | Analyse des logiques d'action **26**
2.1 | Typologie des logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales 26
2.2 | De nombreux comparateurs de temps dans l'agglomération bordelaise 27
2.3 | La typologie des logiques d'action selon les caractéristiques individuelles 29
2.4 | La typologie des logiques d'action selon les secteurs géographiques 33
2.5 | Les pratiques de mobilité selon les logiques d'action 40
2.6 | Les adjectifs cités selon les logiques d'action 44
3 | Enjeux territoriaux et pistes d'action pour favoriser le report modal **52**
3.1 | Rappel : demande et offre de mobilité dans l'agglomération bordelaise 52
3.2 | Qualifier l'offre de transport à travers les logiques d'action 53
3.3 | Changer les logiques d'action : les objectifs 62
3.4 | Pistes d'actions et quantification du report modal selon les territoires de résidence 68
4 | Conclusion **86**
5 | Annexes **90**
5.1 | Annexe 1 : Analyses et comparaison avec d'autres agglomérations françaises 90
5.2 | Annexe 2 : Les adjectifs pouvant être cités au cours des entretiens 92
5.3 | Annexe 3 : Appréciation des modes de transport selon le territoire de résidence 94
5.4 | Annexe 4 : L'image des modes de transport - fiches détaillées 96
5.5 | Annexe 5 : Confort, rapidité, et coût : indicateurs de la qualité des offres de transport 118
5.6 | Annexe 6 : Logiques d'action selon caractéristiques individuelles/géographiques 124
5.7 | Annexe 7 : Les références pour les calculs de modélisation de report modal 126
5.8 | Annexe 8 : Vers une nouvelle typologie 128

Note de synthèse

Alors qu'une simple analyse des parts modales permet de connaître les pratiques, la typologie proposée pour les habitants de l'agglomération bordelaise permet de comprendre les logiques d'action des habitants à travers les usages mais également les images des modes de transport, pour ensuite identifier les leviers d'interventions possibles. Les habitudes, les valeurs et les attitudes renseignent en effet sur les degrés de changement : par exemple, un conducteur fréquent de voiture particulière ayant une image positive des transports en commun aura moins de difficultés à se reporter vers les transports en commun qu'un conducteur fréquent en ayant une image négative.

La typologie des usagers des transports montre une forte dépendance à l'usage de la voiture particulière (par ailleurs peu contrainte et efficace) dans les secteurs en dehors du cœur d'agglomération, mais en même temps une faible prédisposition à cet usage, ce qui est positif pour l'incitation au report modal.

Comparativement aux autres agglomérations, l'agglomération bordelaise présente une forte part d'usagers multimodaux qui montre que cette pratique prend de plus en plus d'importance dans les mentalités comme dans les usages.

Les individus exclusifs d'un mode représentent moins de 40 % de la population alors qu'ils atteignent 50 % à Montpellier et plus de 70 % à Lille.

Les *comparateurs de temps*[1] (autrement dit les usagers des transports qui comparent les avantages et les inconvénients des différents modes de transport avant d'en choisir un en fonction de leurs besoins) sont nombreux dans l'agglomération bordelaise : il s'agit d'un terrain favorable au développement de l'usage des offres alternatives à la voiture particulière. En effet, si la voiture particulière est comparativement moins avantageuse, les habitants n'auront pas de difficulté à se tourner vers l'usage d'autres modes de transport.

Cette réflexion offre également une représentation de la répartition spatiale des différentes logiques d'action, ce qui permet la définition d'enjeux territorialisés et de propositions d'actions ciblées. Ainsi *les automobilistes contraints à l'usage des transports collectifs* qui utilisent les transports collectifs (parce qu'ils ne disposent pas toujours d'une voiture ou son usage est trop contraint) mais qui aimeraient pouvoir s'en passer, sont fortement représentés dans les espaces périurbains de la

1 Figurent en italique, dans l'ensemble de ce rapport, les différentes catégories d'usagers issues de la typologie définie

Cub. Une attention particulière doit y être apportée car le risque de « basculement » est présent.

Les *écologistes civiques* qui tendraient à privilégier l'usage des moyens de transports alternatifs à la voiture particulière afin d'être en accord avec leur conviction sont présents dans l'hypercentre mais également en grande périphérie ; leur répartition ne correspond donc pas aux pratiques modales.

La comparaison des logiques d'action des habitants de l'agglomération bordelaise et celles d'autres agglomérations permet enfin d'estimer des volumes de report modal théoriques atteignables selon les territoires. Au total, jusqu'à 75 000 déplacements réalisés en voiture pourraient être « évités » quotidiennement.

Préambule méthodologique

Le matériau utilisé : l'Enquête Ménages-Déplacements de 2009

L'Enquête Ménages Déplacements de Bordeaux (EMD) de 2009 est une enquête réalisée auprès d'un échantillon représentatif de 6 011 ménages (13 321 personnes) résidant dans le périmètre d'enquête retenu, soit les 96 communes de l'agglomération bordelaise (les 27 communes de la Communauté Urbaine de Bordeaux et 69 communes limitrophes à ce territoire) afin d'observer et de comprendre les pratiques de mobilité des habitants de ce territoire.

Dans le questionnaire utilisé pour cette enquête, la fiche « Opinion » comprend notamment un module sur les représentations de la voiture particulière, des transports en commun et du vélo, à partir de la citation d'adjectifs pour qualifier les trois modes. Pour chacun d'entre eux, les personnes interrogées ont pu donner jusqu'à trois adjectifs correspondant à leur appréciation. Au total, sur les 6 011 enquêtés[2], plus de 49 500 adjectifs ont été recensés (soit taux de non-réponse d'environ 8 %).

Grâce à cette base de données, il est possible de saisir l'image des trois modes de transport et d'appréhender les liens entre ces représentations et les pratiques habituelles de déplacements. L'analyse des adjectifs cités permet de déterminer, pour chaque personne, l'image négative, neutre ou positive de la voiture, des transports en commun et du vélo. Ces représentations sont ensuite confrontées aux fréquences d'utilisation des trois modes de transport ce qui permet d'identifier différents types de logiques de choix modal.

Cette méthodologie d'identification des logiques d'action a été développée par le bureau d'études 6-t qui l'a éprouvée sur divers territoires en France mais aussi à l'étranger (Suisse, Allemagne, Chili) avant de l'appliquer à l'agglomération bordelaise. L'étude de 19 EMD réalisée par 6-t en 2010 a d'ailleurs fait l'objet d'une publication (« Et si les français n'avaient pas seulement une petite voiture dans la tête ? Evolution de l'image des modes de transport », Edition Certu, 2010).

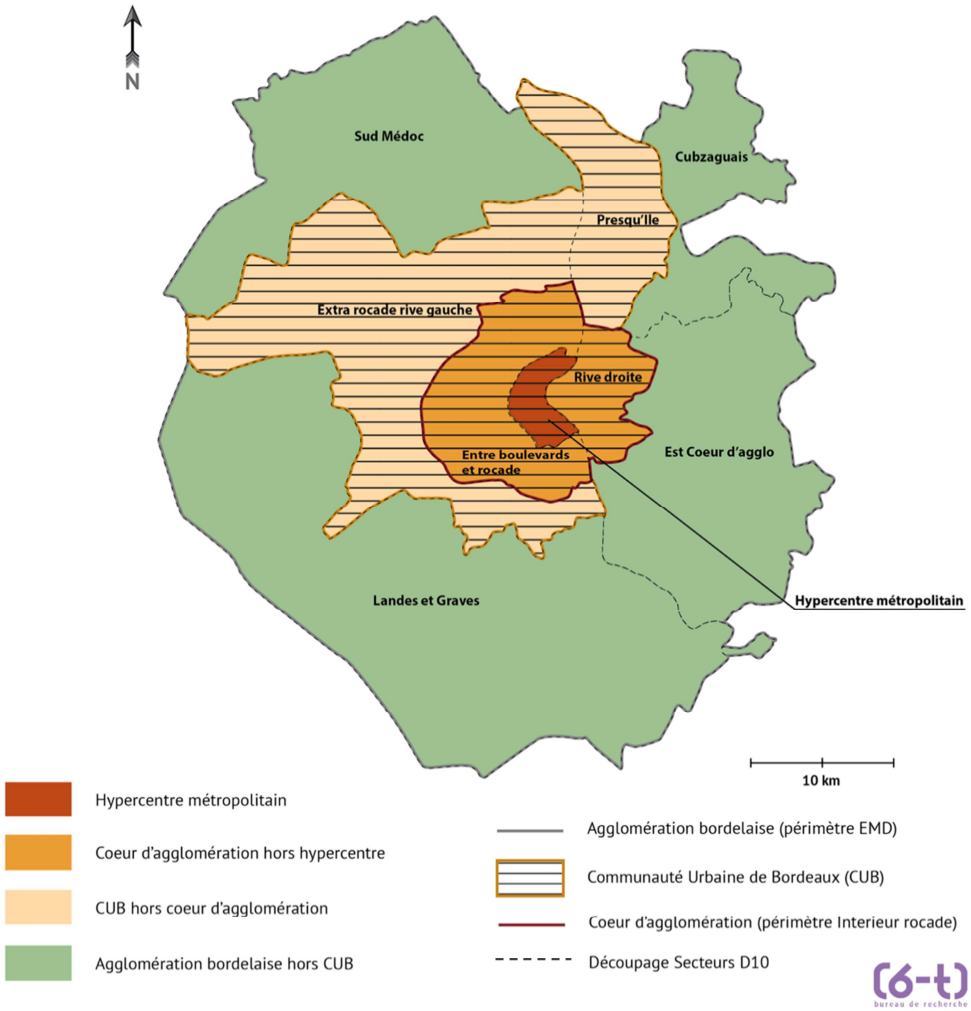
[2] La fiche opinion du questionnaire n'est passée qu'auprès d'une personne de chaque ménage tiré au sort parmi les personnes âgées de 16 ans et plus

Le découpage territorial

L'ensemble des analyses du présent document est croisé avec le découpage territorial suivant :

- hypercentre métropolitain (intra-boulevards) ;
- cœur d'agglomération hors hypercentre (entre boulevards et rocade) ;
- Cub hors cœur d'agglomération (Cub extra-rocade) ;
- agglomération bordelaise hors Cub.

Les différents périmètres constitutifs de l'agglomération bordelaise



Comparaison avec d'autres agglomérations

L'agglomération de Bordeaux est comparée à celles de Montpellier, Toulouse, Lille, et Grenoble, dont la taille, la densité humaine et l'offre en transports en commun sont assez similaires (cf. annexe 1 pour plus de détails sur les modalités d'enquête).

1 | Habitudes, valeurs et images des modes de transport

1 | Habitudes, valeurs et images des modes de transport

Afin de mieux comprendre les logiques d'action en matière de mobilité, il est proposé de classer les habitants de l'agglomération bordelaise selon leurs prédispositions à l'usage des différents modes. La typologie utilisée pour cela, développée par 6-t bureau de recherche, rend compte de la combinaison des trois dimensions relatives au comportement de chaque individu :

- la dimension des habitudes : qui différencie les personnes qui n'utilisent qu'un mode de transport, de celle qui en utilisent plusieurs ;

- la dimension des attitudes : qui différencie les personnes selon l'image positive, ou négative qu'elles portent aux différents modes de transport ;

- la dimension des valeurs : qui différencie les personnes selon qu'elles qualifient les modes de transport en fonction de l'intérêt individuel ou en fonction de l'intérêt général.

C'est par le croisement de ces trois dimensions que huit types de logiques d'action sont déterminés. Le présent chapitre revient sur les étapes de construction de cette typologie.

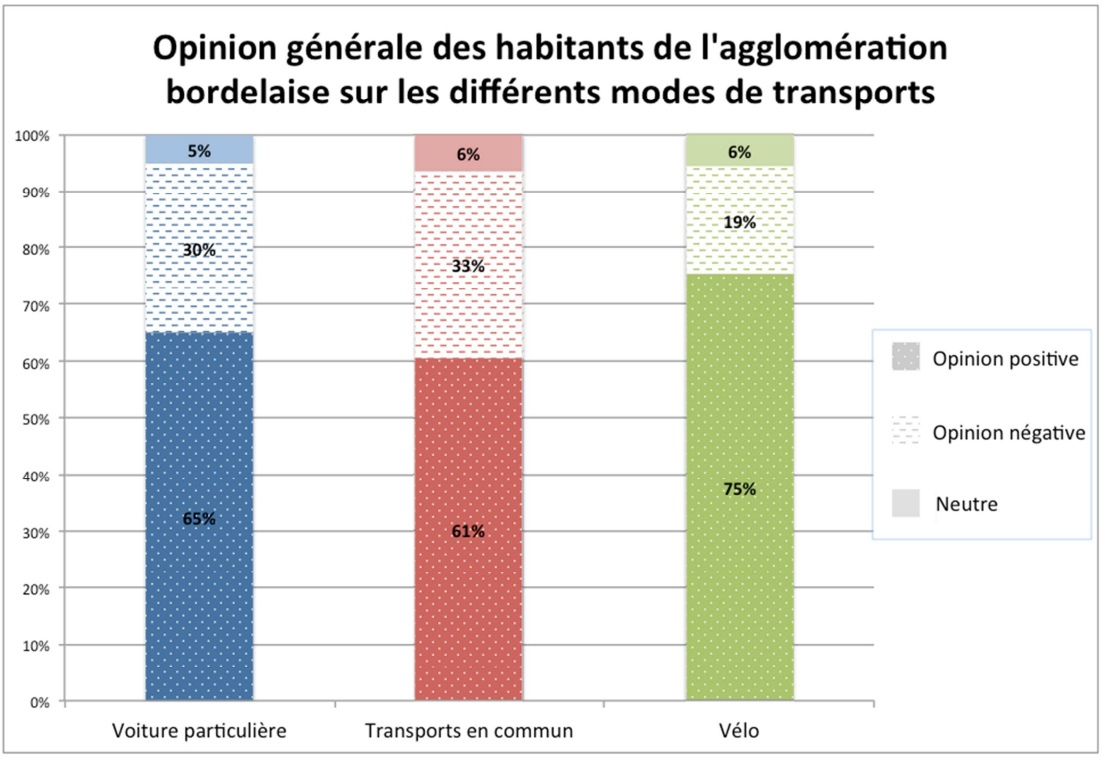
1.1 | La dimension des habitudes : l'utilisation des différents modes de transport

La dimension des habitudes traduit l'utilisation effective des différents modes de transports. Cette modalité est renseignée par les fréquences d'usage des différents modes de transport que fournit l'Enquête Ménages Déplacements.

Ainsi, la voiture particulière en tant que conducteur est la plus régulièrement utilisée sur l'agglomération : plus de deux fois par semaine par plus de 70 % de la population âgée de 16 ans et plus. Cette prédominance se vérifie d'autant plus que les usagers habitent et/ou travaillent à l'extérieur de l'hypercentre. En comparaison, la voiture utilisée en tant que passager, les transports en commun et le vélo sont moins souvent utilisés. Cependant dans l'hypercentre il y a un peu plus d'utilisateurs réguliers des TC que de la voiture particulière.

1.2 | La dimension des attitudes : les opinions générales vis-à-vis des modes de transport

La fiche « opinion » questionne les représentations des enquêtés au sujet de la voiture, du vélo et des transports en commun à partir de la citation d'adjectifs. Pour chacun des trois modes, les enquêtés citent trois adjectifs afin de les qualifier. Ces adjectifs sont ensuite triés entre les adjectifs positifs (rapide, silencieux, confortable, flexible …), et les adjectifs négatifs (lent, bruyant, dangereux, contraignant …). Si autant d'adjectifs positifs que négatifs sont cités, l'opinion générale de la personne sera jugée neutre. L'annexe 2 détaille le classement positif/négatif des adjectifs pouvant être cités dans l'enquête. Les trois modes de transports étudiés jouissent d'une image globalement positive.



Les trois quarts des habitants de l'agglomération bordelaise ont une opinion positive du vélo et près des deux tiers (65 %) appréhendent positivement la voiture particulière. Ce sont les transports en commun qui ont l'image la moins positive, mais 61 % sont toutefois des avis positifs.

Il y a d'importants écarts dans l'image associée à la voiture particulière en fonction des territoires de résidence : 41 % des habitants de l'hypercentre en ont une opinion négative. En sortant de l'hypercentre, la part d'avis négatifs diminue : 29 % dans le reste du cœur d'agglomération et seulement 22 % en dehors de la Cub.

L'image attribuée aux transports en commun suit la tendance inverse, mais avec des écarts plus faibles entre les différentes zones de résidence. Au regard de l'offre

de transports en commun, la part des avis positifs varie peu. En effet, alors que l'offre de transports en commun est plus faible en périphérie, les habitants ont une appréciation positive de ce mode.

À l'extérieur du cœur d'agglomération, le vélo a une très bonne image (environ 80 % d'avis positifs). Le cadre de vie, la proximité de la nature, permettent en grande périphérie une pratique saine et agréable du vélo. Les habitants de l'hypercentre ont également une image très positive du vélo (76 %). Dans ces zones urbaines denses, il constitue un mode de transport à part entière qui peut concurrencer, sur de courtes distances, la voiture ou les transports en commun. Dans les espaces périurbains intermédiaires (cœur d'agglomération hors hypercentre), la part d'avis positifs diminue (71 % d'avis positifs) : ces espaces moins denses ne disposeraient pas du même cadre de vie que la grande périphérie et ne permettraient pas une pratique régulière du vélo.

1.3 | La dimension des valeurs : les adjectifs les plus cités pour qualifier les modes de transport

L'opinion sur les différents modes de transports donne une idée de la vision globale des habitants de l'agglomération en fonction de leur lieu de résidence.

Ces résultats restent cependant très généraux et pour comprendre les représentations associées à chaque mode de transports, il apparaît pertinent d'observer en profondeur les adjectifs les plus cités pour qualifier le vélo, les transports en commun et la voiture. Ils permettent de comprendre les représentations associées à chaque mode.

Afin de permettre une compréhension simple des appréciations concernant les différents modes, les dix adjectifs les plus cités pour qualifier chaque mode ont été retenus. Des analyses croisées ont permis d'observer les différences dans la citation d'adjectifs selon plusieurs critères :

- l'unité territoriale de résidence (cf. annexe 3) ;
- la fréquence d'utilisation des différents modes. À noter que pour chaque mode, une attention particulière a été portée aux écarts d'appréciation entre les usagers quotidiens et les non-usagers ;
- le genre ;
- l'avancée dans le parcours de vie (l'âge) ;
- l'activité (distinction des actifs et des inactifs).

Les paragraphes ci-après dressent rapidement le tableau de la voiture, des transports en commun et du vélo, puis présentent un point marquant des qualificatifs utilisés pour les décrire. Les fiches complètes de chacun des modes de transport figurent en annexe 4.

1.3.1 |La voiture, un mode pratique, polluant et cher

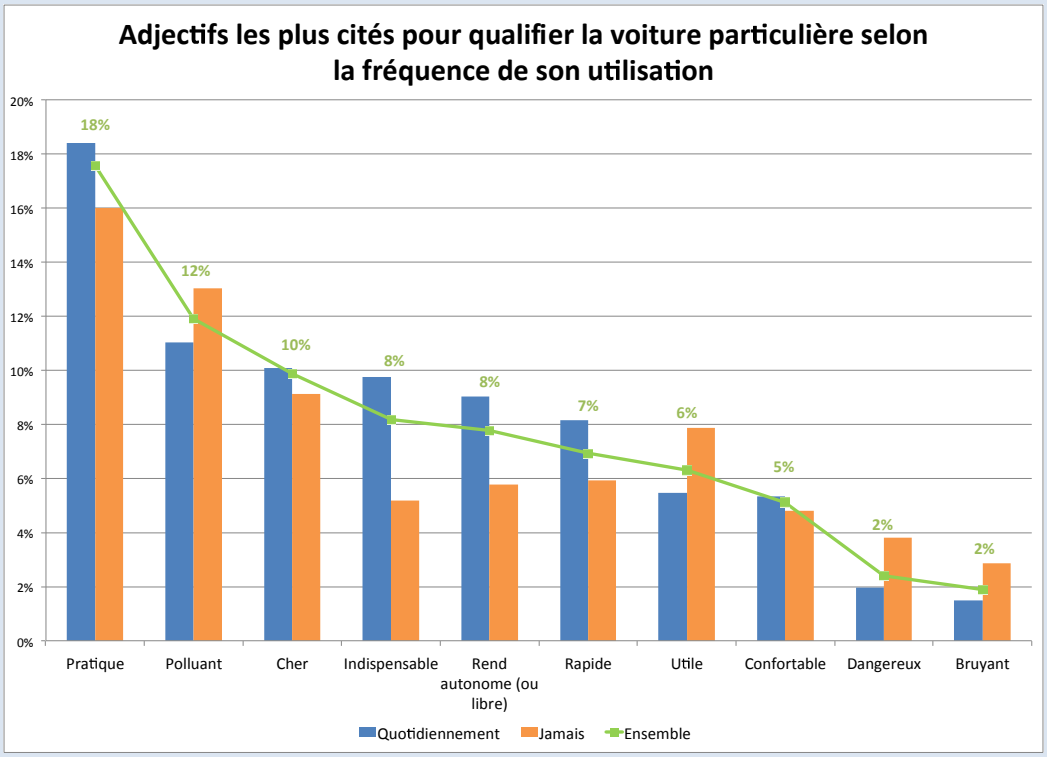
La voiture particulière jouit d'une image positive auprès de 65 % des habitants de l'agglomération bordelaise. Observer les adjectifs les plus cités pour qualifier ce mode permet de préciser cette appréciation générale pour comprendre les perceptions positives et négatives des habitants.

Les représentations de la voiture diffèrent selon le lieu de résidence, en lien avec la facilité ou les contraintes à l'usage et les ressentis des nuisances. Ainsi, ce mode de transport apparaît comme indispensable et permettant d'acquérir de l'autonomie en grande périphérie, alors que les adjectifs négatifs liés aux nuisances comme polluant ou bruyant ressortent plus pour les habitants de l'hypercentre.

Concernant les caractéristiques individuelles des usagers, les représentations de la voiture restent inchangées selon le genre. De manière générale, les adjectifs en lien avec la sensibilité environnementale sont cités plus fréquemment par les personnes jeunes. Finalement, les actifs citent d'avantage les mots polluant, cher, rapide, ce qui peut être lié au fait qu'ils utilisent davantage la voiture. Les inactifs citent eux plus souvent utile.

Les aspects négatifs mis en avant par les non-usagers

La perception des modes de transports diffère selon leur utilisation ou non. L'analyse de ces différences permet de mettre en exergue les idées reçues ou, au contraire, les problèmes insoupçonnés par les non-usagers. Le graphique suivant distingue deux catégories : les personnes utilisant la voiture particulière tous les jours et ceux ne l'utilisant jamais.

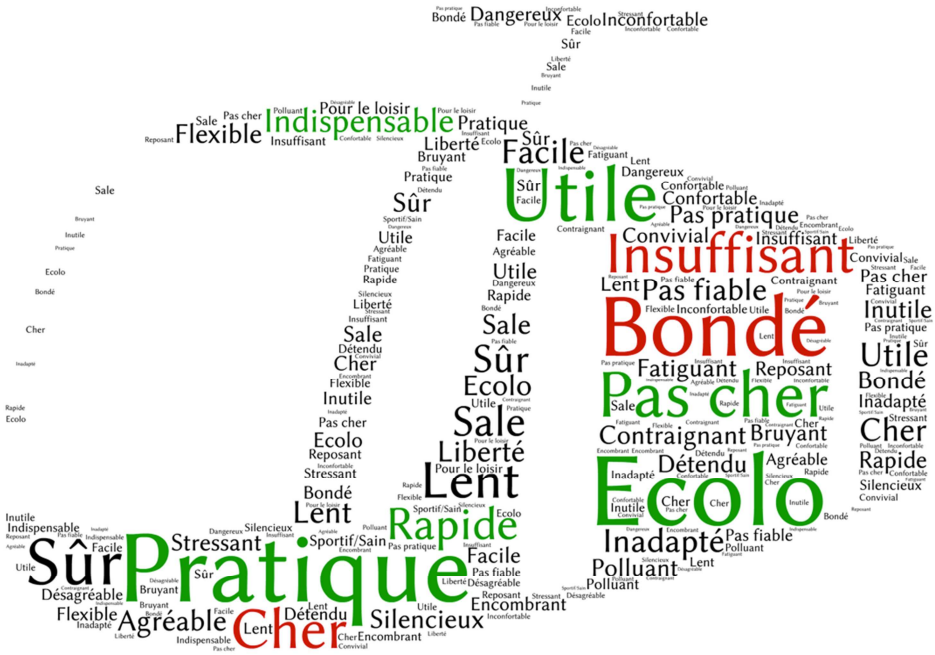


Les personnes utilisant la voiture quotidiennement en tant que conducteur sont plus nombreuses à citer des adjectifs liés à ses aspects indispensable, pratique, rapide ou permettant d'acquérir de l'autonomie que les personnes ne l'utilisant jamais. Il est tout de même intéressant de constater que les personnes n'utilisant pas la voiture sont conscientes de ces caractéristiques, notamment de son caractère indispensable à la mobilité. L'adjectif utile est même davantage cité par les habitants n'utilisant jamais la voiture que par ceux l'utilisant tous les jours.

Les personnes n'utilisant pas la voiture particulière ont davantage fait ressortir les inconvénients de la voiture : ils citent plus le caractère polluant et bruyant et perçoivent un peu plus le caractère dangereux de ce mode de transport. N'utilisant jamais la voiture, ils ont tendance à en subir les aspects négatifs sans profiter de ses avantages.

1.3.2 |Les transports en commun, un mode pratique, bon marché, mais aussi insuffisant et bondé

61 % des habitants de l'agglomération bordelaise ont une image positive des transports en commun.

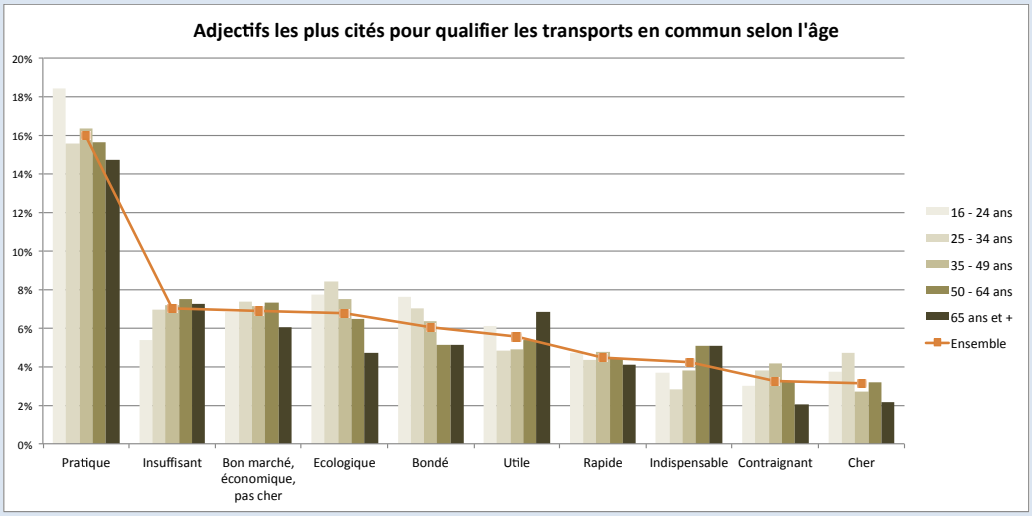


L'image des transports en commun diffère selon le lieu de résidence : insuffisance et contraintes ressortent en périphérie, alors que rapidité, saturation et praticité sont plus souvent évoqués par les habitants du centre. L'insuffisance et la contrainte associées aux transports en commun sont par ailleurs davantage citées chez les non-usagers.

L'image des transports en commun est peu différenciée selon le genre ou selon l'activité.

L'âge conditionne fortement la perception des transports en commun

L'image que véhiculent les transports en commun est différente selon l'âge de la personne.



L'aspect pratique des transports en commun est de moins en moins cité avec l'âge. Les jeunes entre 16 et 24 ans mettent moins en avant l'insuffisance des transports en commun que les autres. Pour les lycéens, utilisateurs de transports scolaires, une offre suffisante (minimum) est garantie sur l'ensemble du territoire. Les étudiants de l'enseignement supérieur ont, quant à eux, accès à des transports collectifs urbains performants reliant le centre de l'agglomération (regroupant plusieurs universités et grandes écoles) aux autres sites universitaires.

L'adjectif écologique est de moins en moins utilisé avec l'âge pour qualifier les transports collectifs. Il existe un effet générationnel. Les personnes de plus de 50 ans citent également moins souvent le côté bondé des transports en commun.

Les classes extrêmes (les plus jeunes et les plus âgés) citent davantage le caractère utile des transports en commun. Il s'agit de personnes plus contraintes à l'utilisation des transports en commun, soit parce qu'elles ne possèdent pas ou plus de voiture, soit parce qu'elles n'ont pas le permis, soit parce qu'il est difficile pour elles de conduire. Au-delà d'être utiles, il apparaît que les transports en commun sont davantage perçus comme indispensables par les plus de 50 ans.

L'aspect contraignant des transports en commun est davantage mis en avant par les 25-49, qui sont souvent actifs et avec enfants. Ces personnes ont besoin d'une flexibilité accrue pour l'organisation de leur journée et l'utilisation des transports en commun est souvent perçue comme une contrainte. La voiture est plus compétitive en matière de flexibilité et de praticité.

1.3.3 |Le vélo, un mode écologique, sain et dangereux

Le vélo a une image très positive pour 75 % des habitants. L'analyse plus approfondie des adjectifs cités pour le décrire permet de préciser cette appréciation générale.

Les usagers quotidiens du vélo semblent convaincus par ce mode de transport qu'ils jugent pratique et rapide. Au contraire, les non-usagers mettent davantage en avant son aspect dangereux et fatiguant.

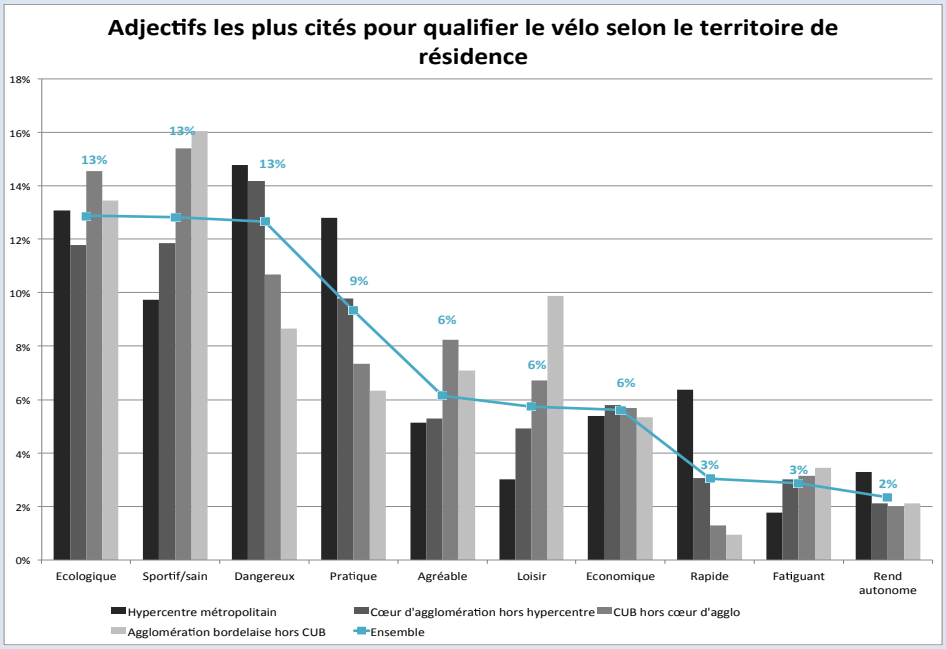
D'autre part, l'image du vélo diffère selon l'âge : de nouveau un effet générationnel. Sont notamment en cause l'éducation, la perception du danger, les types d'utilisation du vélo et les capacités physiques.

La perception du vélo diffère peu entre les hommes et les femmes.

Les actifs citent davantage les aspects liés aux loisirs, à la nature et au sport pour décrire le vélo, alors que les inactifs mettent en avant sa praticité et sa dangerosité.

Le vélo, entre le centre et la périphérie : deux images, deux façons de l'utiliser

Les représentations du vélo sont fortement différenciées selon la zone de résidence ce qui traduit deux usages différents du vélo entre les habitants du centre et ceux de la périphérie.



Plus on s'éloigne du centre de l'agglomération, plus le vélo à l'image d'un mode récréatif (loisir), agréable et sportif. En effet, l'aspect sportif ne représente qu'environ 10 % des adjectifs cités par les habitants de l'hypercentre contre 15 à 16 % pour les personnes vivant en dehors du cœur d'agglomération. Il en est de même pour les adjectifs : loisir et agréable.

Dans le cœur d'agglomération, au contraire, et notamment dans l'hypercentre, le vélo est vu comme pratique (13 % dans l'hypercentre contre 6 % à 7 % au-delà du cœur d'agglomération) et rapide (1 % au-delà du cœur d'agglomération et 6 % dans l'hypercentre). Les habitants du cœur d'agglomération mettent aussi particulièrement en avant son caractère dangereux.

Il existe donc deux perceptions différentes du vélo qui correspondent à deux usages distincts. D'une part, dans le centre urbain dense, le vélo est un mode pratique pour se déplacer. Il permet de réaliser des distances courtes rapidement et d'échapper à la congestion routière ou à la saturation des transports en commun, mais présente également un danger plus fort.
Au-delà du cœur d'agglomération, le vélo semble être un mode récréatif, utilisé pour les loisirs, dans un cadre de vie agréable qui caractérise la grande périphérie. Un usage quotidien semble plus difficile en raison des distances à parcourir. Le vélo est ainsi davantage jugé fatiguant par les habitants de la périphérie que ceux du centre de l'agglomération.

1.3.4 | Synthèse comparative de l'image des trois modes de transport

Les dix adjectifs les plus cités pour chacun des trois modes sont comparés les uns aux autres.

Les trois modes de transports apparaissent pratiques et rapides. Seuls ces deux adjectifs sont communs aux trois modes.

La voiture et les transports en commun sont considérés comme beaucoup plus pratiques que le vélo. La voiture apparaît plus rapide que les transports en commun qui sont eux-mêmes perçus comme plus rapides que le vélo. Pour que le vélo devienne un véritable mode de transport et atteigne des parts modales importantes, il est indispensable que les habitants le considèrent comme un mode pratique et moins dangereux.

La voiture et les transports en commun sont jugés chers, utiles et indispensables. La voiture est estimée comme plus chère et plus indispensable que les transports en commun. Les transports en commun et le vélo sont des modes perçus comme économiques et écologiques. La voiture et le vélo sont des modes individuels considérés comme rendant autonomes, mais tous deux dangereux.

Voiture particulière	Transport en commun	Vélo
Pratique	Pratique	Ecologique
Polluant	*Insuffisant*	*Sportif/sain*
Cher	Bon marché, économique, pas cher	Dangereux
Indispensable	Ecologique	Pratique
Rend autonome (ou libre)	*Bondé*	*Agréable*
Rapide	Utile	*Loisir*
Utile	Rapide	Bon marché, économique, pas cher
Confortable	Indispensable	Rapide
Dangereux	*Contraignant*	*Fatiguant*
Bruyant	Cher	Rend autonome (ou libre)

En italique : les adjectifs cités seulement pour un mode de transport parmi les 10 premiers adjectifs cités

De manière globale, le coût, la rapidité, l'impact écologique ou sanitaire et le confort sont des caractéristiques clés dans la description des modes de transport. La notion de coût (cher ou pas cher) est par exemple citée dans près d'un cas sur trois pour décrire la voiture et les transports en commun. La voiture est majoritairement considérée comme chère, confortable et rapide. Les avis sont partagés quant aux transports en commun. L'annexe 5 revient plus précisément sur l'analyse de ces trois caractéristiques pour comparer l'image de la voiture et des transports en commun.

Synthèse - Image des modes de transport : que retenir ?

- *La voiture est indispensable en périphérie pour ceux qui l'utilisent quotidiennement, mais chère et polluante pour les habitants de l'hypercentre.*
- *Les transports en commun sont bon marché, mais insuffisants en périphérie et bondés dans le centre.*
- *Le vélo est écologique et sain, mais dangereux pour ceux qui ne l'utilisent jamais.*
- *L'image de la voiture particulière est moins différenciée selon les territoires que celle des transports en commun ou des vélos.*
- *Les adjectifs cités pour la voiture montrent que ce mode est utilisé par besoin, alors que les transports en commun ou le vélo sont appréciés pour leurs qualités propres.*
- *Plus un mode de transport est utilisé, plus il est apprécié et plus il est considéré comme indispensable, à l'exception des transports en commun qui sont considérés comme bondés par les usagers réguliers.*

2 | Analyse des logiques d'action

2 | Analyse des logiques d'action

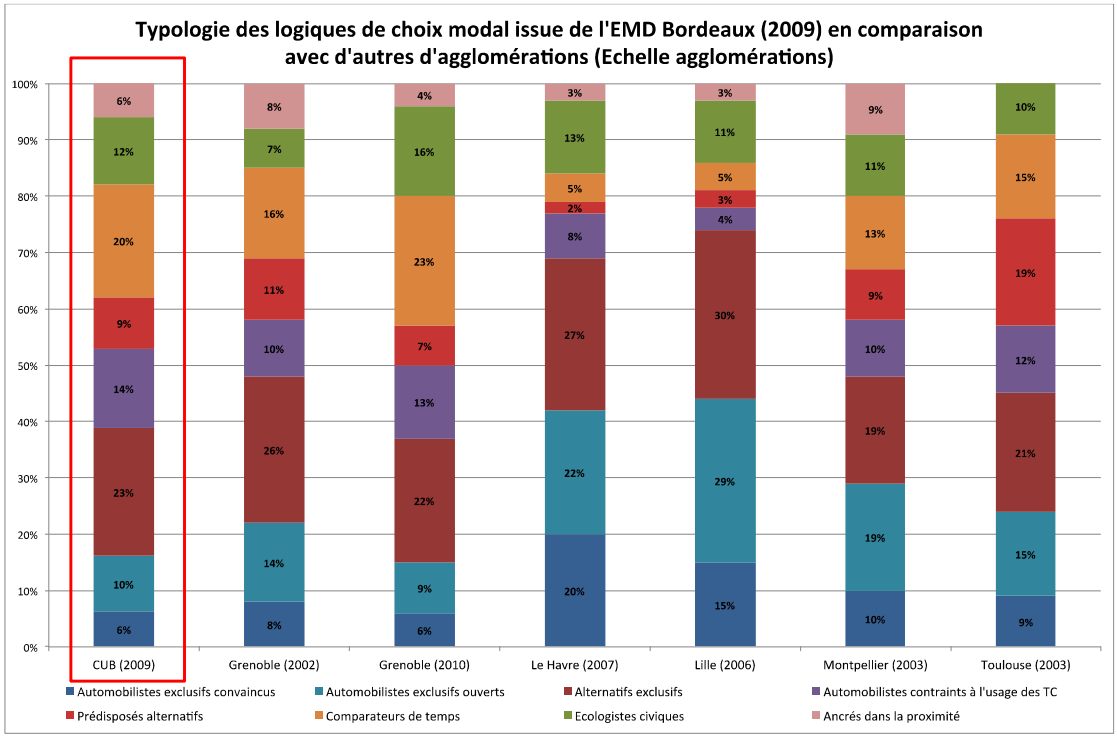
2.1 | Typologie des logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales

Construite sur la base des habitudes modales, des représentations de l'automobile, des transports publics, du vélo et des conditions d'utilisation des trois modes, la typologie développée compte huit types, répondant chacun à une combinaison de logiques d'action spécifique .
Le schéma suivant présente les modalités de construction de la typologie.

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.
Automobilistes exclusifs ouverts	La seule différence par rapport aux *automobilistes exclusifs convaincus* est qu'ils ont une attitude positive des transports publics et sont donc abstraitement ouverts à leur utilisation.
Alternatifs exclusifs	Ils n'utilisent jamais l'automobile ; leurs programmes d'activité se structurent autour des accessibilités offertes par les transports publics, la marche et le vélo.
Ecologistes civiques	Ils privilégient l'usage des moyens de transports écologiques pour être en accord avec leurs convictions.
Comparateurs de temps	Ils utilisent le mode de transport le plus rapide, connaissent l'offre de transport public et de l'automobile et choisissent au cas par cas.
Automobilistes contraints (à l'utilisation des transports en commun)	Ils préfèrent utiliser l'automobile, mais sont contraints, notamment par les conditions de stationnement, à utiliser un autre moyen de transport pour certaines destinations quotidiennes.
Prédisposés alternatifs	Ils préfèrent utiliser les transports publics, la marche ou le vélo (plutôt que l'automobile) pour les caractéristiques de la mobilité offerte par ces moyens de transport.
Ancrés dans la proximité	Ils n'aiment pas se déplacer par des moyens de transports motorisés ; ils sont (ou souhaiteraient être) fortement ancrés dans la proximité.

2.2 | De nombreux *comparateurs de temps* dans l'agglomération bordelaise

La typologie des logiques d'action en matière de choix modal déjà réalisée et standardisée permet de comparer avec d'autres agglomérations de taille ou de densité similaires. Ces comparaisons permettent de préciser les usages des transports dans l'agglomération bordelaise.



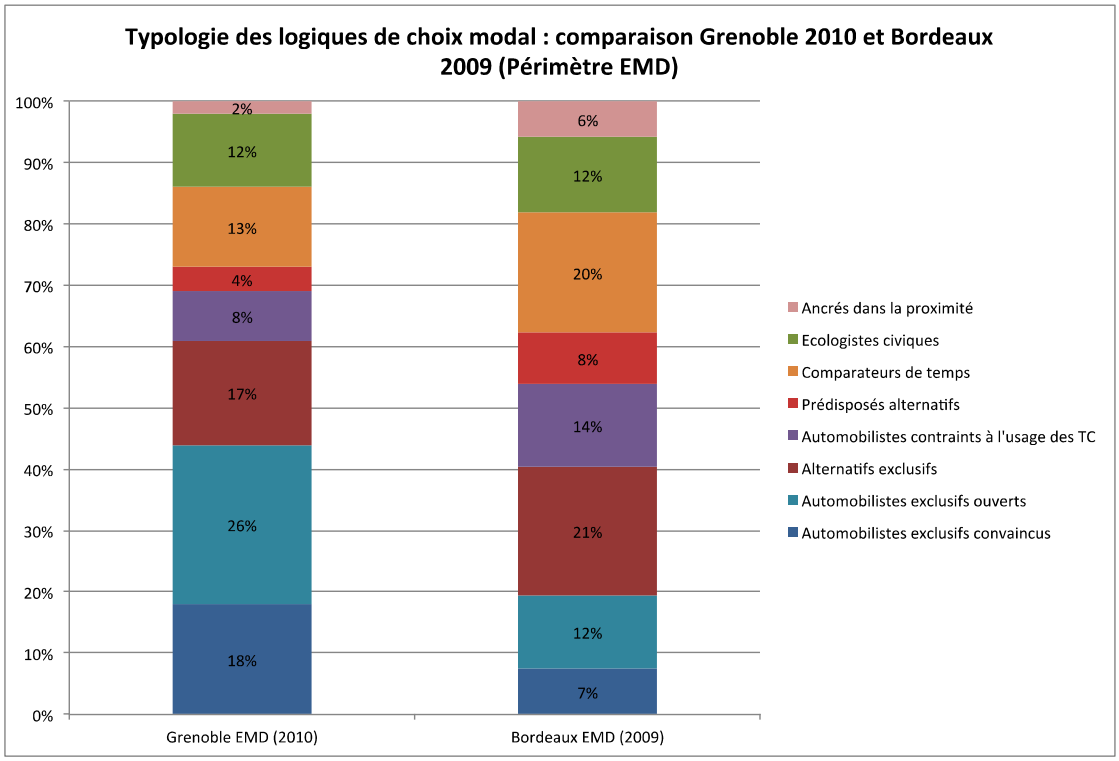
Comparativement aux autres agglomérations, la Cub présente une forte part d'usagers multimodaux, similaire à celle de la communauté d'agglomération de Grenoble. Les individus exclusifs d'un mode représentent moins de 40 % de la population alors qu'ils atteignent 50 % à Montpellier et 70 % au Havre ou à Lille.

La part de *comparateurs de temps* est particulièrement importante (24 %), c'est-à-dire d'usagers multimodaux choisissant au cas par cas entre les transports alternatifs (les transports en commun notamment) et la voiture particulière selon l'efficacité et la rapidité du mode pour leur déplacement.

Le réflexe multimodal prend de plus en plus d'importance et s'installe dans les mentalités (en raison de la recherche de gain de temps, du coût de la voiture, etc.) ce qui peut expliquer que les enquêtes les plus récentes (Bordeaux 2009 et Grenoble 2010) comptent une part plus grande de *comparateurs de temps*.

La part *d'automobilistes contraints à l'usage des transports en commun* est également élevée (14 %). De fortes contraintes à l'usage de la voiture (problèmes de congestion et de saturation du stationnement par exemple) peuvent expliquer ce taux élevé.

À l'échelle des périmètres institutionnels des agglomérations, les logiques d'actions qui sous-tendent les pratiques de mobilité sont fortement similaires entre Bordeaux et Grenoble. Cela dit, il apparaît qu'à l'échelle du périmètre de l'EMD, les résultats diffèrent. En effet, la différence principale se place dans la part d'automobilistes exclusifs (ouverts ou convaincus) qui n'atteint que 19 % à Bordeaux contre 44 % pour Grenoble. Au contraire, on constate une part plus importante de multimodaux (*ancrés dans la proximité*, *comparateurs de temps*, *prédisposés alternatifs* et *automobilistes contraints à l'usage des TC*) et d'*alternatifs exclusifs* sur le territoire de l'EMD bordelaise.



Ces écarts importants dans la distribution des différents types sont fortement liés à la question des périmètres. La Communauté Urbaine de Bordeaux tient un poids important dans l'agglomération bordelaise (échelle EMD) dont le périmètre est moins étalé que celui de la Grande Région Grenobloise. Le profil des répondants et les territoires enquêtés sont donc plus urbains à Bordeaux qu'à Grenoble.

La Grande Région Grenobloise inclut en effet des territoires ruraux de haute montagne extrêmement reculés.

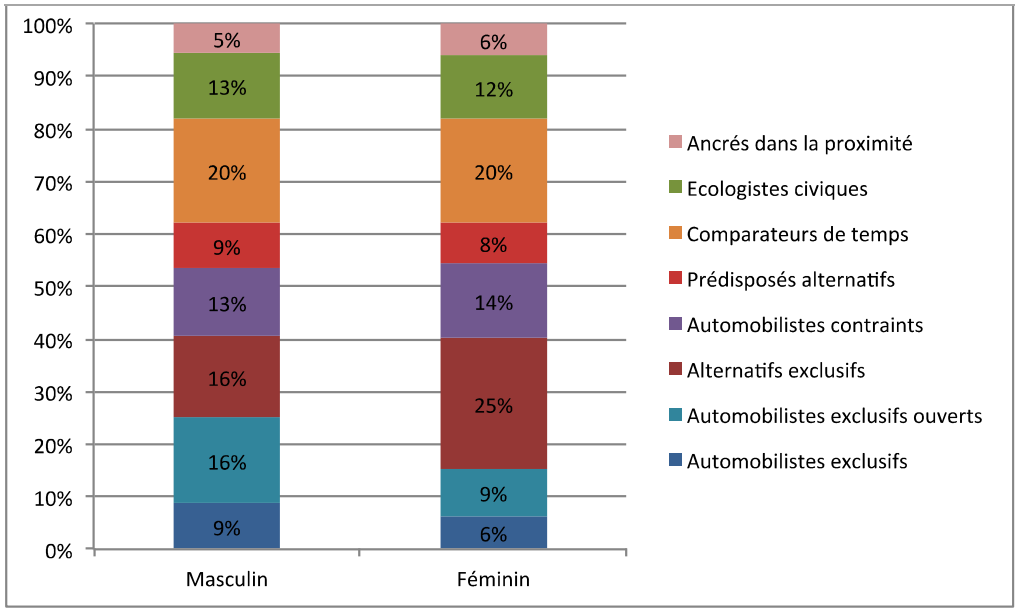
2.3 | La typologie des logiques d'action selon les caractéristiques individuelles

L'étude des adjectifs cités par les enquêtés peut être précisée au regard des caractéristiques individuelles (le genre, l'âge, l'occupation), puis géographiques discriminantes quant aux logiques d'action en matière de mobilité.

2.3.1 | Le genre, faiblement différenciateur des logiques de choix modal

La distribution des différents types de logiques d'actions sous-tendant le choix modal varie peu selon le genre. Les principales différences se situent chez les personnes utilisant exclusivement un seul mode de transport.

Typologie des logiques de choix modal selon le genre dans l'agglomération bordelaise en 2009



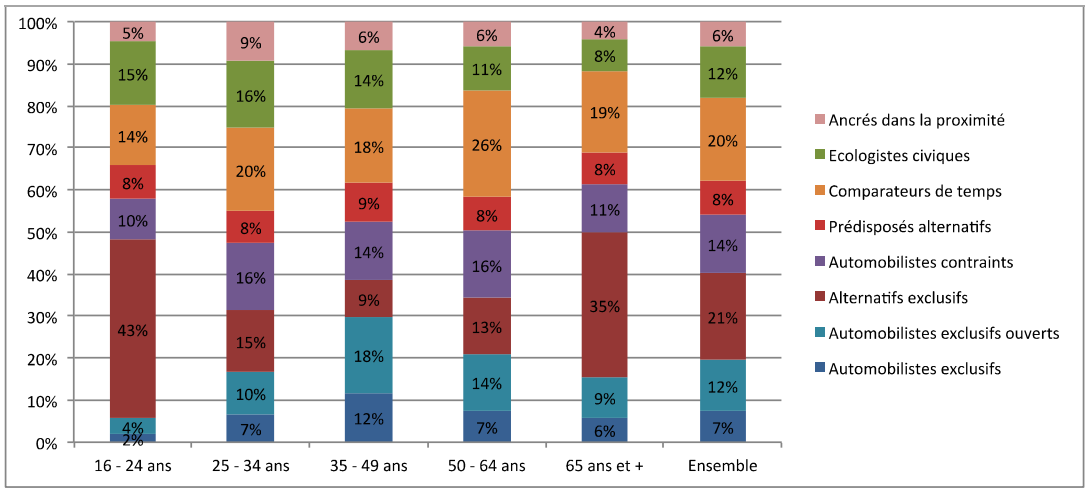
Quel que soit le sexe, les exclusifs d'un mode représentent environ 40 % des habitants. Il y a cependant plus d'*alternatifs exclusifs*, c'est-à-dire de personnes utilisant uniquement les transports en commun et les modes actifs parmi les femmes (25 %) que parmi les hommes (16 %).

Les *automobilistes exclusifs ouverts* sont quant à eux particulièrement représentés chez les hommes (16 % contre 9 % chez les femmes).

2.3.2 | Des différences de logiques marquées selon la position dans le parcours de vie

La position dans le cycle de vie est fortement différenciatrice des logiques qui sous-tendent les pratiques modales car à chaque âge correspondent des besoins, des contraintes et des valeurs différents.

Typologie des logiques de choix modal selon l'âge dans l'agglomération bordelaise en 2009



Tout d'abord, il apparaît que la part *d'écologistes civiques* décroît avec l'âge. Il existe un phénomène générationnel : le « moindre intérêt » envers l'environnement des plus de 50 ans renvoie à un ensemble de valeurs et d'habitudes, à une époque durant laquelle la question environnementale n'était pas mise en avant. Ils ont grandi dans la génération du tout-voiture et de son avènement et n'ont pas été confrontés jeunes aux problématiques environnementales que les jeunes générations connaissent.

La forte présence d'*écologistes civiques* parmi les jeunes (16-24 ans) montre un nouveau rapport à la voiture marqué dans l'agglomération bordelaise.

De plus, les classes extrêmes (16-24 ans et 65 ans et plus) présentent une forte part d'alternatifs exclusifs. Ils sont en effet les plus dépendants des modes alternatifs : les niveaux de vie, plus faibles chez ces catégories, ne permettent pas toujours l'acquisition et l'entretien d'une voiture.

Les difficultés de déplacements des personnes âgées peuvent par ailleurs les priver de l'usage de la voiture (déficience visuelle, motrice, etc.).

Concernant les plus jeunes, les mineurs ne disposent pas du permis et peuvent être dépendants des transports scolaires pour l'accès à leur établissement.

Enfin, les 50-64 ans sont ceux qui comparent le plus, au cas par cas, l'efficacité d'un mode par rapport à un autre. Cela rejoint le fait qu'ils sont parmi les automobilistes exclusifs, proportionnellement, les plus ouverts aux transports en commun.

Au contraire, les 25-64 ans utilisent davantage la voiture, de manière exclusive ou pas. La part de personnes utilisant uniquement la voiture atteint 30 % chez les 35-49 ans. Après eux, ce sont les 50-65 ans qui comptent le plus d'utilisateurs exclusifs de la voiture particulière. Les 25-64 constituent la classe « active ». C'est particulièrement le cas des 35-49 ans qui sont au cœur de leur carrière et ont souvent des enfants en bas âge. Cela explique majoritairement leur préférence pour la voiture face aux modes alternatifs.

Les *automobilistes exclusifs ouverts* représentent en moyenne 60 % des personnes utilisant exclusivement la voiture.

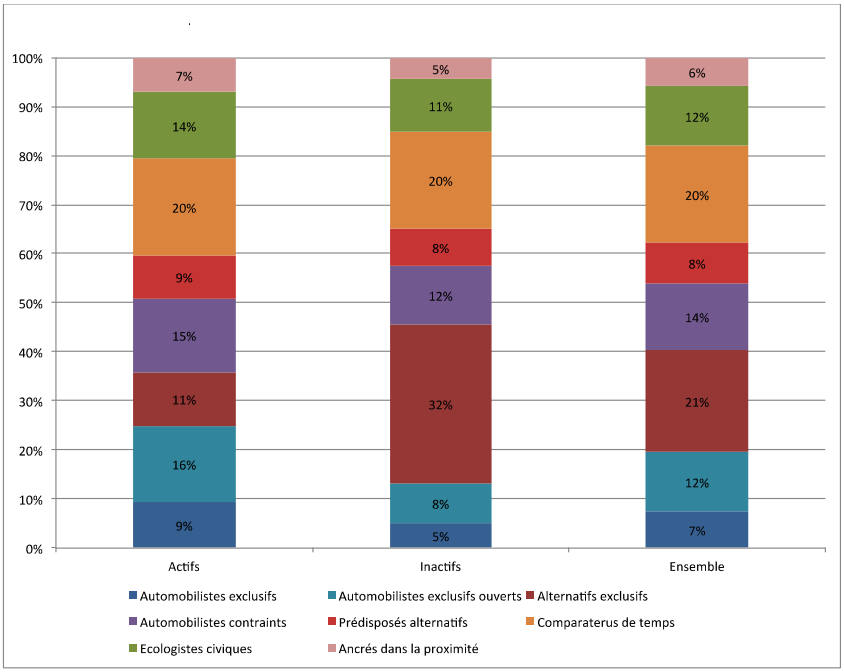
Les *automobilistes contraints à l'utilisation des transports en commun* sont plus nombreux chez les 25-64 ans. Les difficultés de stationnement et la congestion complexifient l'utilisation de la voiture, notamment pour ces tranches actives qui se déplacent particulièrement aux heures où les réseaux routiers et les espaces de stationnement sont saturés.

Finalement, les 25-34 ans sont un peu plus *ancrés dans la proximité*.

2.3.3 | Les actifs, plus fortement tournés vers la multimodalité et l'automobilité

Les actifs et les inactifs ont des pratiques de mobilité différentes : les actifs se déplacent davantage, utilisent plus la voiture individuelle et parcourent davantage de kilomètres. Ces caractéristiques impactent également les logiques d'action qui sous-tendent leur choix modal.

Typologie des logiques de choix modal selon l'activité dans l'agglomération bordelaise en 2009



Tout d'abord, les actifs sont plus nombreux à être *automobilistes exclusifs* (ouverts ou pas) ou *automobilistes contraints à l'usage des transports en commun* que les inactifs, tandis qu'il existe davantage d'*alternatifs exclusifs* parmi les inactifs (majoritairement des jeunes et des personnes âgées).

Les *comparateurs de temps* et les *prédisposés alternatifs*, qui sont des multimodaux (utilisateurs de la voiture particulière et des transports en commun) ayant une vision positive des transports en commun, ne varient pas selon l'activité.

Les *ancrés dans la proximité* sont un peu plus nombreux parmi les actifs, c'est-à-dire qu'il existe une part plus importante d'actifs qui aimerait ne pas se déplacer par des moyens de transport motorisés. La pénibilité des déplacements aux heures de pointe, la saturation des transports en commun, des axes routiers et des espaces de stationnement, le coût de la voiture et du stationnement peuvent expliquer l'opinion négative portée aux modes de transports motorisés par une part plus importante d'actifs que d'inactifs.

De manière plus précise (cf. annexe 6), les chômeurs (considérés comme actifs), présentent des comportements différents des actifs ayant un emploi : la part des « exclusifs » y est plus importante (42% contre 35%). Ils sont beaucoup plus nombreux à être des *alternatifs exclusifs* (31 % contre 9 % chez les actifs occupés), c'est-à-dire à ne jamais utiliser la voiture et à favoriser les transports en commun et les modes actifs. Enfin, les actifs occupés sont davantage des *comparateurs* : ils sont 20 % (contre 16 % chez les chômeurs) à envisager autant les transports en commun que la voiture et à choisir au cas par cas selon leur efficacité respective.

Comparativement à l'ensemble de la population de l'agglomération bordelaise, les étudiants/scolaires comme les retraités/inactifs comprennent une part importante d'*alternatifs exclusifs* et une faible part *d'utilisateurs exclusifs de la voiture*. Les retraités sont ceux qui comparent le plus le temps entre les transports en commun et la voiture pour effectuer leur choix modal au cas par cas (22 %).

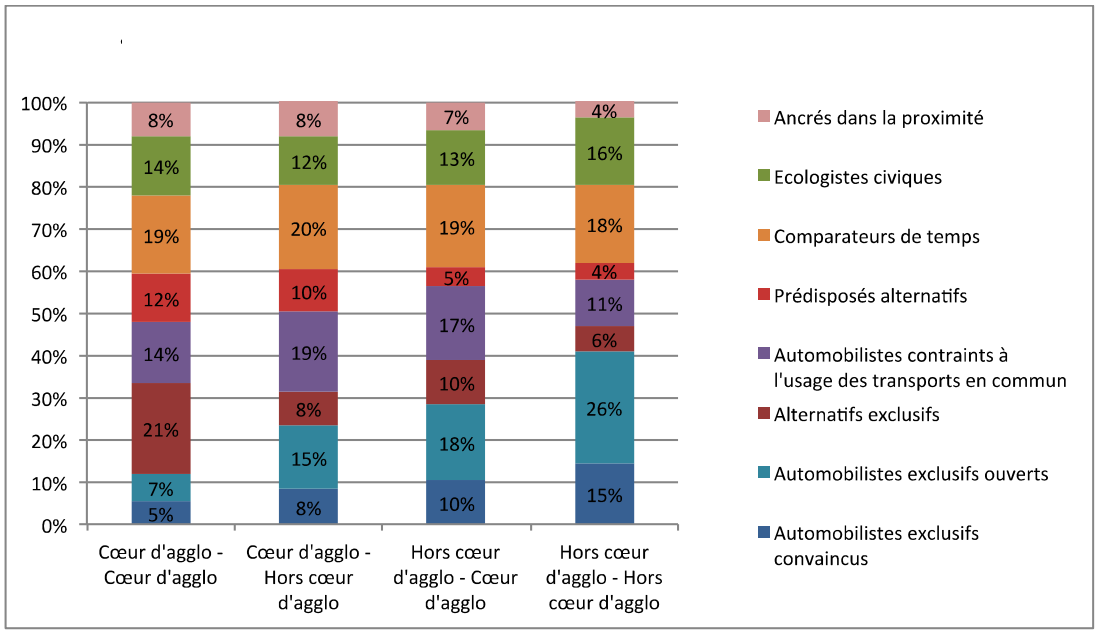
2.4 | La typologie des logiques d'action selon les secteurs géographiques

2.4.1 | Lieu de résidence et lieu d'emploi expliquent la répartition des différents types

Le croisement des lieux de résidence avec les lieux d'emploi permet d'affiner les analyses. Si les individus disposent d'une offre alternative à proximité de leur domicile qui leur permet d'accéder facilement à leur lieu de travail, ils auront tendance à être des *alternatifs exclusifs*, des *comparateurs de temps*, des *écologistes civiques* ou des *automobilistes contraints à l'usage des transports en commun*. Au contraire, les individus qui résident et travaillent dans des zones peu desservies par les transports en commun auront tendance à être des *automobilistes exclusifs* qu'ils soient convaincus ou ouverts à l'usage des transports en commun.

Ainsi, 21 % des habitants du cœur d'agglomération qui travaillent dans ce même territoire sont des *alternatifs exclusifs* (contre 6 % chez les personnes qui habitent et travaillent en dehors du cœur d'agglomération) ou 12% des *prédisposés aux modes alternatifs*. Au contraire, 26 % des habitants de l'extérieur du cœur d'agglomération qui y travaillent sont des *automobilistes exclusifs convaincus* et 15 % des *automobilistes exclusifs convaincus*.

Typologie des logiques de choix modal selon le lieu de résidence et le lieu de travail dans l'agglomération bordelaise en 2009



Le lieu de résidence détermine davantage les prédispositions aux usages des différents modes de transports que le lieu d'occupation. En effet, 10 % des habitants du cœur d'agglomération qui travaillent à l'extérieur du cœur d'agglomération sont *prédisposés aux modes alternatifs*, alors qu'ils ne sont que 5 % parmi les habitants de l'extérieur du cœur d'agglomération qui travaillent en cœur d'agglomération. Ainsi, les *prédisposés aux modes alternatifs* habitent davantage dans le cœur d'agglomération qu'ils n'y travaillent.

Les *automobilistes contraints à l'usage des TC* sont fortement présents parmi les personnes qui effectuent des déplacements d'échange (19 % et 17 %) pour leurs déplacements domicile-travail. Il s'agit d'actifs qui se déplacent aux heures de pointe.

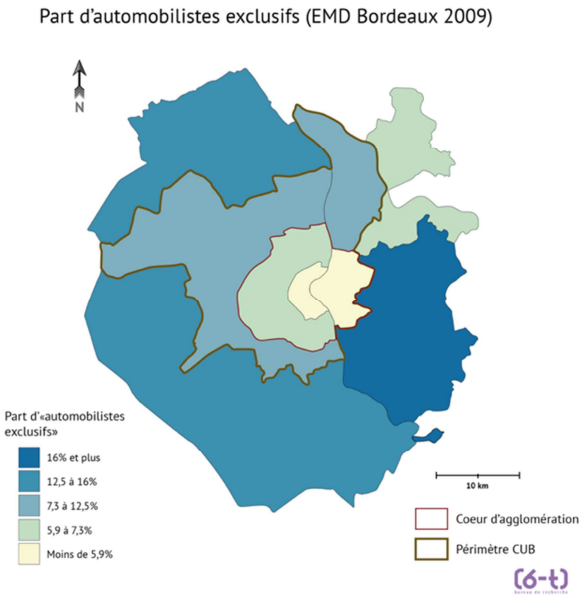
2.4.2 | Analyse détaillée des différents types selon leur répartition géographique

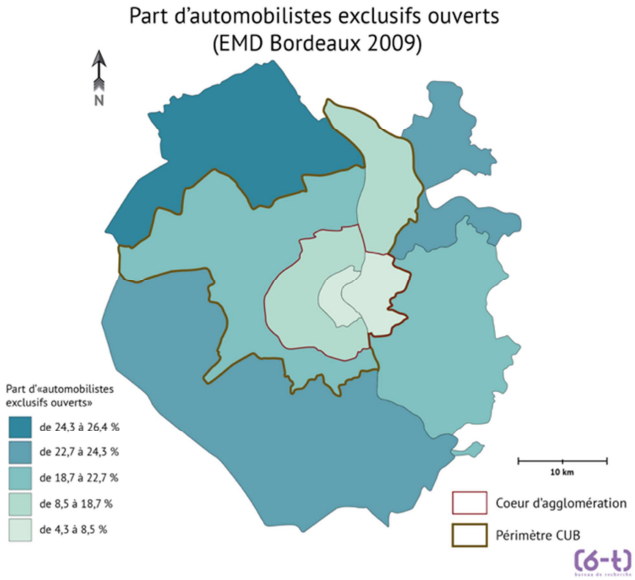
Les automobilistes exclusifs convaincus et ouverts

Les automobilistes exclusifs, qu'ils soient ouverts à l'utilisation des transports en commun ou convaincus par la voiture, sont particulièrement présents à l'extérieur de la Cub. D'une manière générale, la part d'automobilistes exclusifs croît avec l'éloignement à l'hypercentre. Cette tendance peut être liée au niveau d'offre de transports en commun qui est très élevé dans l'hypercentre et diminue en périphérie. Les transports collectifs ne présentent pas un niveau d'offre globalement suffisant en périphérie pour concurrencer la voiture particulière.

Les *automobilistes exclusifs ouverts* représentent 26 % de la population du Sud-Médoc. Les *automobilistes exclusifs convaincus* sont, quant à eux, les plus nombreux dans le secteur Est Cœur d'Agglo (16 %).

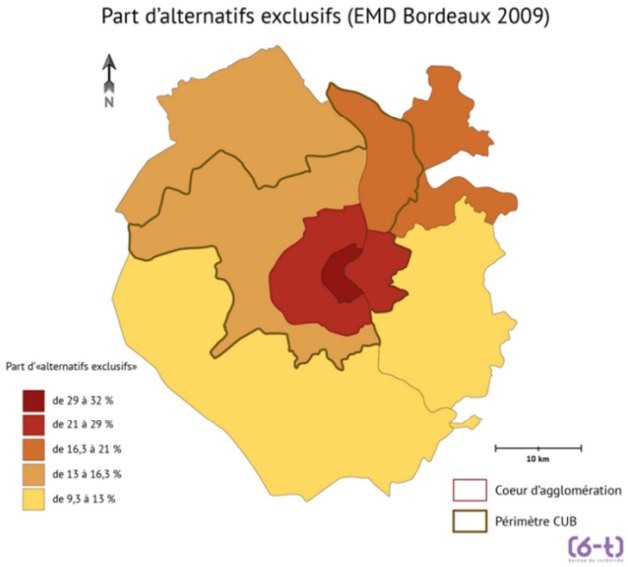
Parmi les *automobilistes exclusifs*, les personnes ouvertes, c'est-à-dire qui ont une image positive des transports en commun et du vélo, représentent plus de 3 personnes sur 5.





Les *alternatifs exclusifs*

Les *alternatifs exclusifs* regroupent des personnes qui n'utilisent jamais la voiture particulière pour se déplacer et qui utilisent uniquement les transports en commun, la marche et le vélo. Ce choix modal est indépendant de leur appréciation des différents modes. Il ne s'agit donc pas forcément de personnes convaincues par les transports en commun ou les modes actifs.



En effet, l'opinion des *alternatifs exclusifs*, relative aux différents modes est sensiblement similaire à celle de l'ensemble de la population.

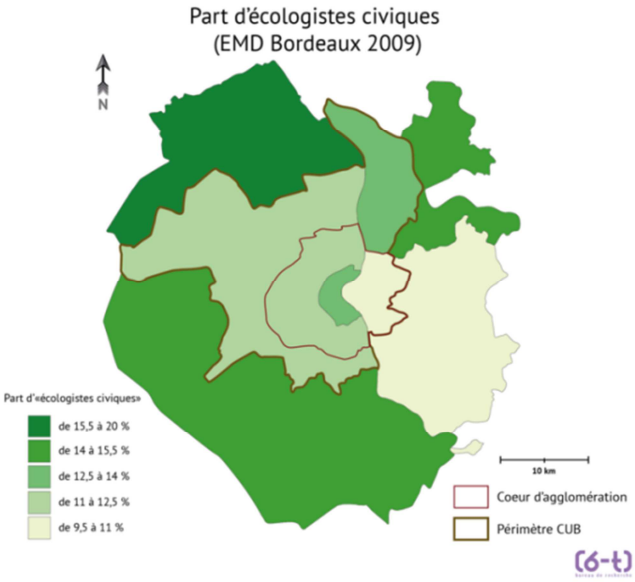
Ils sont principalement présents dans les espaces au sein desquels il est possible de se passer de la voiture particulière, c'est-à-dire dans l'hypercentre et le cœur d'agglomération. Ces espaces denses et bien desservis par les transports en commun permettent une utilisation exclusive des modes actifs et des transports collectifs.

Au nord, certains secteurs (Presqu'île, Cubzaguais notamment) comptent également une part importante d'*alternatifs exclusifs* ce qui peut être liée à un ancrage fort dans la proximité ou de plus faibles revenus.

C'est au sud de la Cub que la part d'*alternatifs exclusifs* est la plus faible.

Les *écologistes civiques*

Les *écologistes civiques* sont les personnes, qui, si elles en ont le choix, privilégient les modes de transports écologiques. En d'autres termes, les *écologistes civiques* préfèrent utiliser les modes de transports qui correspondent à leurs convictions.



La répartition des écologistes civiques ne correspond pas aux habitudes modales.
Il apparaît que la part des *écologistes civiques* est plus importante en grande périphérie, notamment dans le Sud Médoc, les Landes et Graves et le Cubzaguais. La forte présence d'*écologistes civiques* dans ces secteurs pourrait s'expliquer par une prise de conscience des effets néfastes d'une mobilité importante en voiture et une proxi--mité avec la nature.
Dans l'hypercentre, la part « d'écologistes civiques » est plus forte que dans le reste du cœur d'agglomération ou de la Cub. La plus forte part de jeunes (davantage sensibilisés) peut expliquer cette part élevée dans l'hypercentre.

Utilisation régulière de la voiture	Ecologistes civiques	Ensemble *
Hypercentre métropolitain	35 %	48 %
Cœur d'agglomération hors hypercentre	69 %	68 %
Cub hors cœur d'agglo	74 %	80 %
Agglomération hors Cub	90 %	84 %

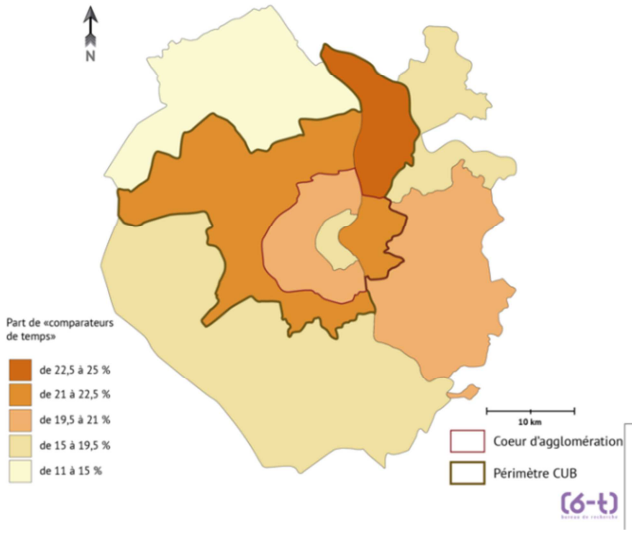
* ensemble de la population du secteur

Les *écologiques civiques* se situent dans des secteurs qui sont particulièrement dépendants de la voiture (faible offre TC). Le tableau ci-dessus permet d'observer qu'il n'y a que dans l'hypercentre que les écologistes peuvent se passer de la voiture davantage que les autres (part d'utilisateurs réguliers de la voiture : 48 % contre 35 % chez les écologistes).

Les multimodaux qui perçoivent positivement les TC…

… et positivement la voiture :

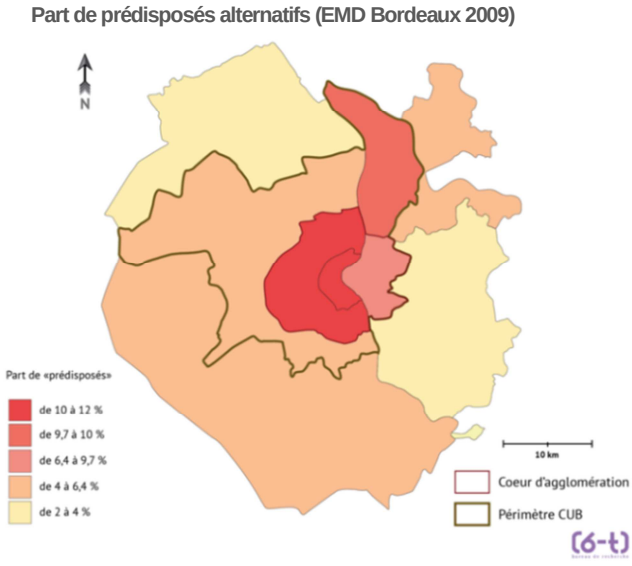
Part de comparateurs de temps (EMD Bordeaux 2009)



Les *comparateurs de temps* sont des personnes utilisant la voiture et les transports en commun. Ils sont multimodaux et choisissent au cas par cas le mode qui répond le mieux à leur déplacement, le mode le plus efficace, le plus rapide. Les *comparateurs de temps* sont nombreux dans les espaces intermédiaires que constitue la partie de la CUB extérieure au cœur d'agglomération. Dans le cœur d'agglomération, l'offre performante en transports en commun donne la possibilité à une grande part de la population d'être des *alternatifs exclusifs*. Au contraire, en grande périphérie, l'offre TC est plus réduite et beaucoup d'habitants doivent utiliser exclusivement la voiture particulière. Les *comparateurs de temps* sont donc nombreux dans les espaces peu denses de la CUB qui nécessitent à la fois l'usage de la voiture particulière mais qui disposent d'une offre en transports en commun qui peut s'avérer efficace pour certains déplacements.

… et négativement la voiture :

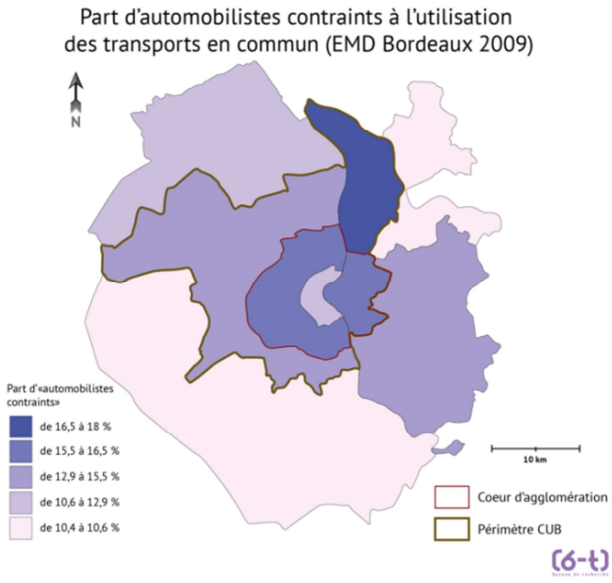
Part de prédisposés alternatifs (EMD Bordeaux 2009)



Les *prédisposés alternatifs* sont également des multimodaux (ils utilisent les transports en commun et la voiture) mais ils préfèrent utiliser les transports en commun pour des raisons individuelles (confort, fatigue, etc.) et les caractéristiques de mobilité offertes par ce mode. Ils ont une opinion négative de la voiture et positive des transports en commun. Les *prédisposés alternatifs* sont particulièrement présents dans le cœur d'agglomération et la CUB plus généralement, c'est-à-dire dans les espaces desservis en transports en commun et dans lesquels l'usage de la voiture est contraint par les conditions de stationnement et de circulation.

Les multimodaux qui perçoivent négativement les TC…

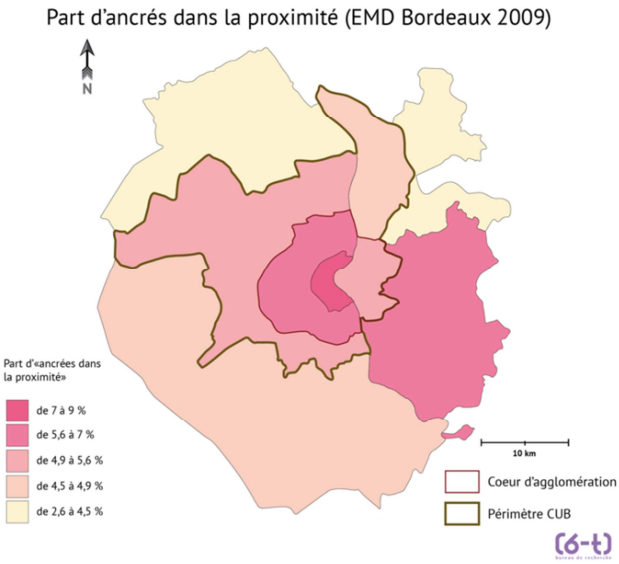
… et positivement la voiture :



Les *automobilistes contraints à l'usage des TC* utilisent à la fois la voiture et les transports en commun mais aimeraient pouvoir se passer des transports en commun dont ils ont une image négative. Cependant, la voiture particulière présente une trop forte contrainte (stationnement, circulation) ou est partagée avec les autres membres du ménage, ce qui les oblige à l'utilisation des transports en commun.

Les *automobilistes contraints à l'usage des transports en commun* sont fortement représentés dans les espaces périurbains de la Cub. Les zones extérieures à la Cub comptent une faible part *d'automobilistes contraints* car les TC sont très peu développés et l'usage de la voiture particulière est facilité en termes de circulation et de stationnement. Les espaces périurbains connaissent la situation intermédiaire, ce qui oblige les personnes qui y résident à l'usage des transports en commun malgré un attachement à la voiture.

… et négativement la voiture :



Les *ancrés dans la proximité* sont les personnes qui n'aiment ni la voiture particulière ni les transports en commun mais qui utilisent les deux. Autrement dit, ils sont contraints à l'utilisation des modes motorisés et les utilisent le moins possible. Ils sont, ou aimeraient être, ancrés dans la proximité. Ils sont particulièrement présents dans le cœur d'agglomération (hors secteur rive droite). Les conditions de circulation et de stationnement, associées à la saturation des transports en commun, en sont les principaux facteurs. Le secteur Est Cœur d'Agglo contient également une forte part d'*ancrés dans la proximité*, et semble avoir une image particulièrement négative des transports en commun.

2.5 | Les pratiques de mobilité selon les logiques d'action

La typologie des logiques d'action qui sous-tendent le choix modal est fortement fondée sur les attitudes et les valeurs (les opinions et les représentations) des habitants vis-à-vis de l'automobile et des transports en commun. Les habitudes modales sont prises en compte, dans la construction de la typologie, par l'intermédiaire des fréquences d'utilisation de la voiture et des transports en commun. Analyser l'intensité de la mobilité des habitants selon leur appartenance aux différents types de logiques d'actions qui sous-tendent le choix modal permet de comprendre les pratiques de mobilité associées aux différentes logiques d'actions.

2.5.1 | La mobilité individuelle des *alternatifs exclusifs* est faible

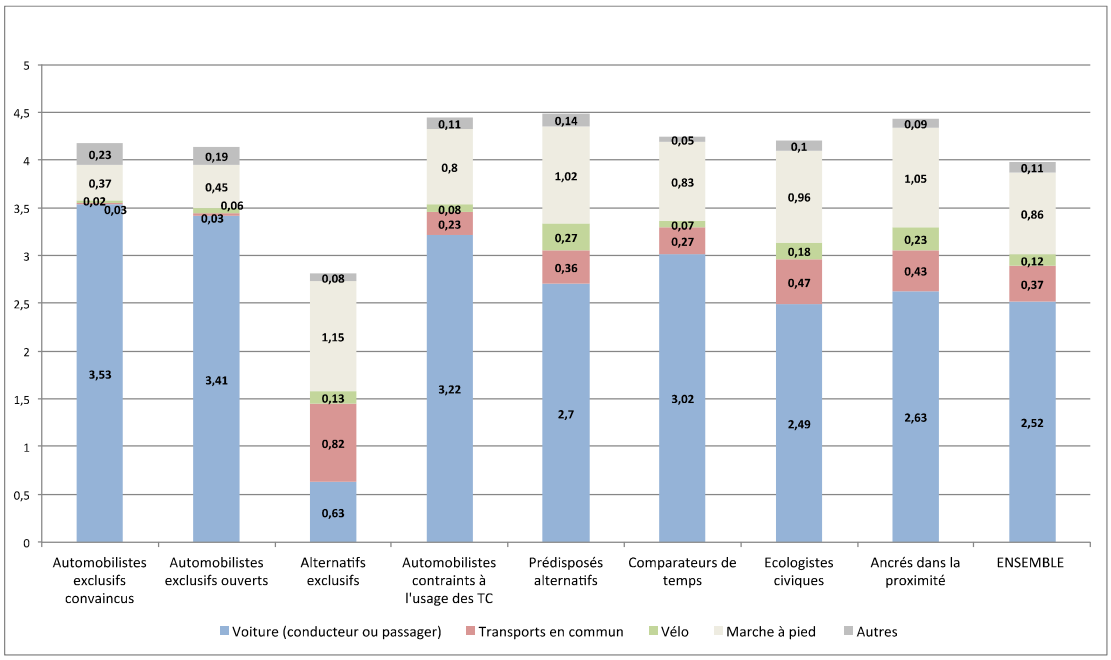
La mobilité individuelle est homogène pour les 8 typologies, à l'exception des *alternatifs exclusifs*, n'utilisant jamais la voiture, qui se déplacent moins (2,8 déplacements par jour et par personne, contre 4,3 en moyenne[3]). La voiture semble donc constituer un moyen pour réaliser davantage de déplacements. Elle est le mode de transport qui permet le mieux d'enchaîner des déplacements (aller au travail, faire ses courses à la pause méridienne, aller chercher ses enfants à l'école avant de rentrer au domicile) tandis que les transports en commun, moins flexibles, contraignent ces pratiques et sont plutôt adaptés aux aller-retours.

2.5.2 | Les parts modales selon les différentes logiques d'action

Croiser la typologie des logiques d'action avec la mobilité individuelle par mode de transport permet de comprendre les liens entre les perceptions des modes, les fréquences d'usages estimées par les répondants et la mobilité la veille de l'enquête. Ainsi, même si les répondants estiment qu'ils utilisent peu certains modes de transport, ils peuvent avoir été amenés à les utiliser la veille de l'enquête.

[3] La mobilité est ici calculée uniquement sur les personnes de 16 ans et plus car ce sont les seules personnes qui répondent à la fiche « Opinion » du questionnaire des Enquêtes Ménages Déplacements

Mobilité individuelle par mode de transport selon le type de logiques de choix modal dans l'agglomération bordelaise en 2009



La mobilité en voiture individuelle[4] est élevée pour les *automobilistes exclusifs*, pour les *automobilistes contraints à l'usage des transports en commun* et pour les *comparateurs de temps*. Les contraintes à l'utilisation de l'automobile ne sont donc pas très importantes dans l'agglomération bordelaise et celle-ci reste un mode de transport efficace. En effet, *les comparateurs de temps* utilisent moins les transports en commun que *les prédisposés aux modes alternatifs* ou les *écologistes civiques*, ce qui indique une faible efficacité des transports en commun.

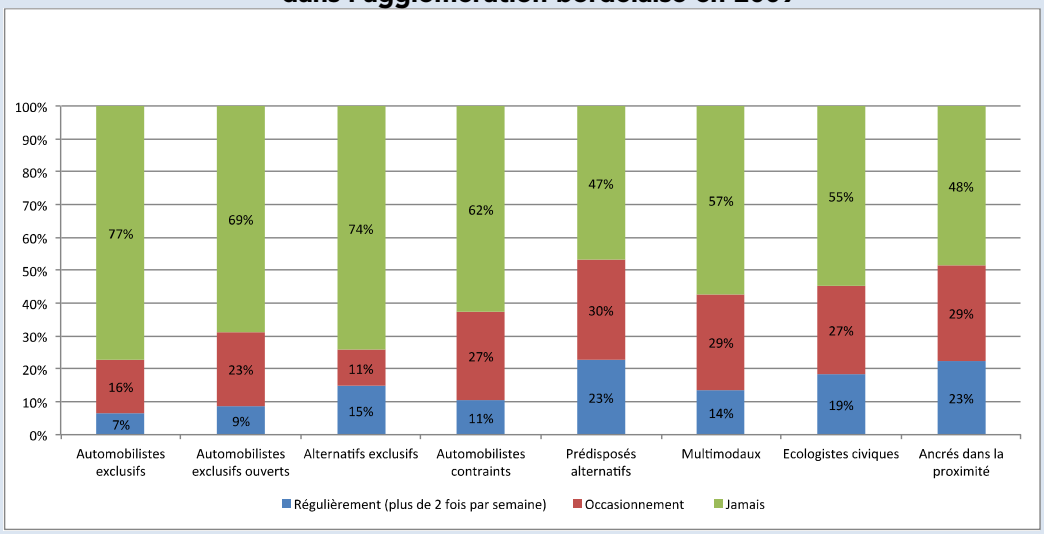
La marche est assez efficace puisque les *comparateurs de temps* ont une mobilité individuelle piétonne relativement élevée.

Par ailleurs, on observe certains décalages entre les logiques d'action et les pratiques réelles : *les automobilistes contraints à l'usage des TC* et les *écologistes civiques* utilisent tout de même majoritairement la voiture. D'autre part, les *comparateurs de temps* et les *prédisposés alternatifs*, à priori enclins à d'autres pratiques que la voiture particulière, l'utilisent cependant pour plus de la moitié de leurs déplacements. La voiture est donc attractive et nécessaire.

[4] La mobilité individuelle en voiture comprend les déplacements effectués en voiture en tant que conducteur et en tant que passager ce qui explique la mobilité en voiture des alternatifs exclusifs ; il s'agit, dans ce cas, de déplacements qu'ils effectuent en tant que passager.

Zoom : les utilisations du vélo

Fréquence d'utilisation du vélo selon la typologie des logiques de choix modal dans l'agglomération bordelaise en 2009



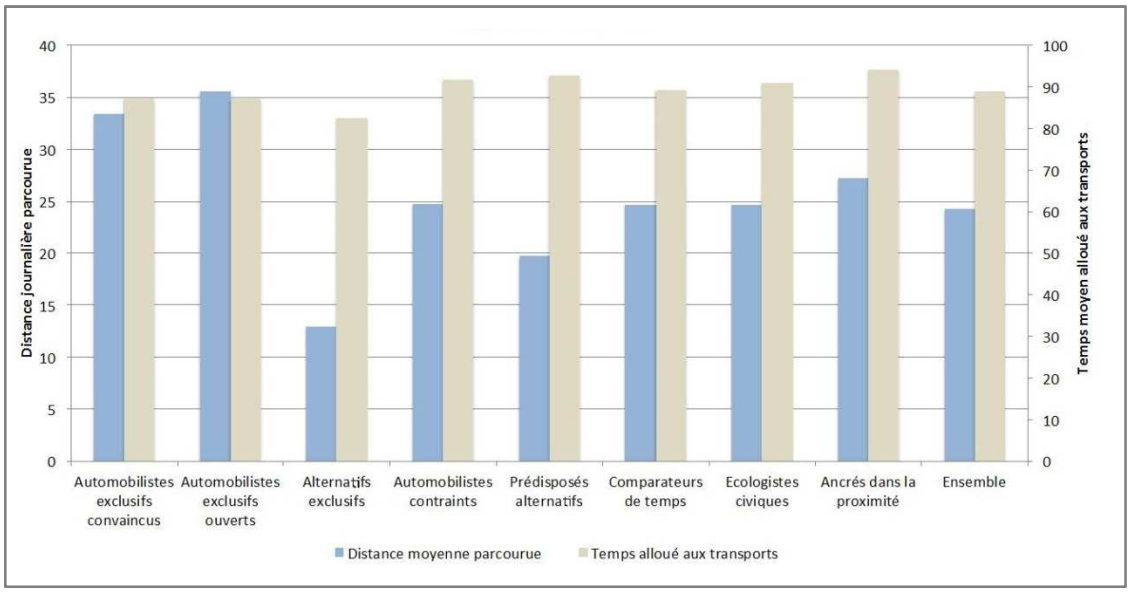
Les automobilistes exclusifs ou contraints utilisent moins le vélo que les autres, et notamment les *automobilistes exclusifs convaincus*. Les *alternatifs exclusifs* (qui n'utilisent jamais la voiture) sont également de moindres utilisateurs du vélo. La mobilité des *alternatifs exclusifs* semble essentiellement être portée par les transports en commun et la marche.

Au contraire, les *prédisposés alternatifs*, les *écologistes civiques* et les *ancrés dans la proximité* sont les trois logiques d'action qui font le plus une utilisation régulière (plus de deux fois par semaine) du vélo. Les *ancrés dans la proximité* et les *prédisposés alternatifs* se reportent davantage vers les modes actifs. Il existe donc une corrélation entre l'opinion négative de la voiture (et/ou positive des transports en commun) et l'usage du vélo.

2.5.3 | Distance et temps de transport selon les types

Les habitants de l'agglomération bordelaise (tous types confondus) consacrent en moyenne 1h30 par jour à leurs déplacements et réalisent environ 25 km. Le budget-temps quotidien consacré aux déplacements est homogène quel que soit le type de logique d'action. La distance parcourue au cours de la journée varie cependant, ce qui met en avant des différentiels de vitesse de déplacements : modes de transport différents, inégalité face à la congestion…mais reste directement liée au choix modal. Les *automobilistes exclusifs*, qu'ils soient convaincus ou ouverts, parcourent les plus longues distances (respectivement 33 et 36 km par jour en moyenne). Les *alternatifs exclusifs* effectuent eux 13 km par jour en moyenne. Les *ancrés dans la proximité* qui, pour mémoire, n'aiment pas se déplacer par les modes de transports motorisés, réalisent près de 25km par jour, une distance proche de la moyenne de l'agglomération. Au regard des distances parcourues, les *ancrés dans la proximité* se déplacent donc « autant » que les autres. Leur opinion négative des modes motorisés ne semblent pas aller de pair avec une baisse de leur utilisation, qui signifierait un vrai ancrage dans la proximité.

Temps alloué aux transports et distances parcourues selon la typologie des logiques de choix modal dans l'agglomération bordelaise en 2009



2.6 | Les adjectifs cités selon les logiques d'action

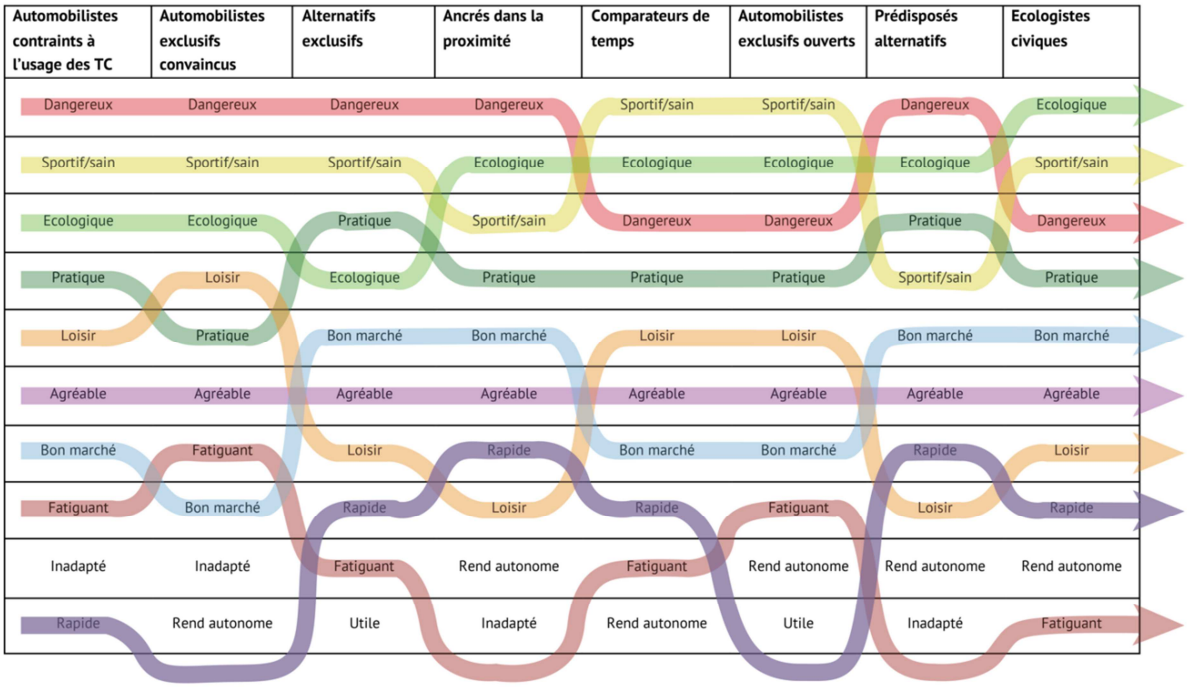
L'analyse détaillée des adjectifs cités selon les types permet de comprendre les images associées aux différents modes selon les logiques qui sous-tendent le choix modal. En effet, si la typologie est fondée sur les valeurs (collectives ou individuelles) et les attitudes (positives, négatives ou neutres à l'égard des modes), elle ne prend pas en compte les adjectifs en eux-mêmes.

S'intéresser à la citation d'adjectifs selon les types permet de préciser les attitudes relatives aux modes et d'expliquer les logiques de choix modal.

Cela a un intérêt opérationnel : saisir les liens entre les pratiques modales et les images associées aux modes constitue un véritable levier pour le changement, soit par une amélioration de l'offre de transports existante, soit par des opérations de communication, de sensibilisation.

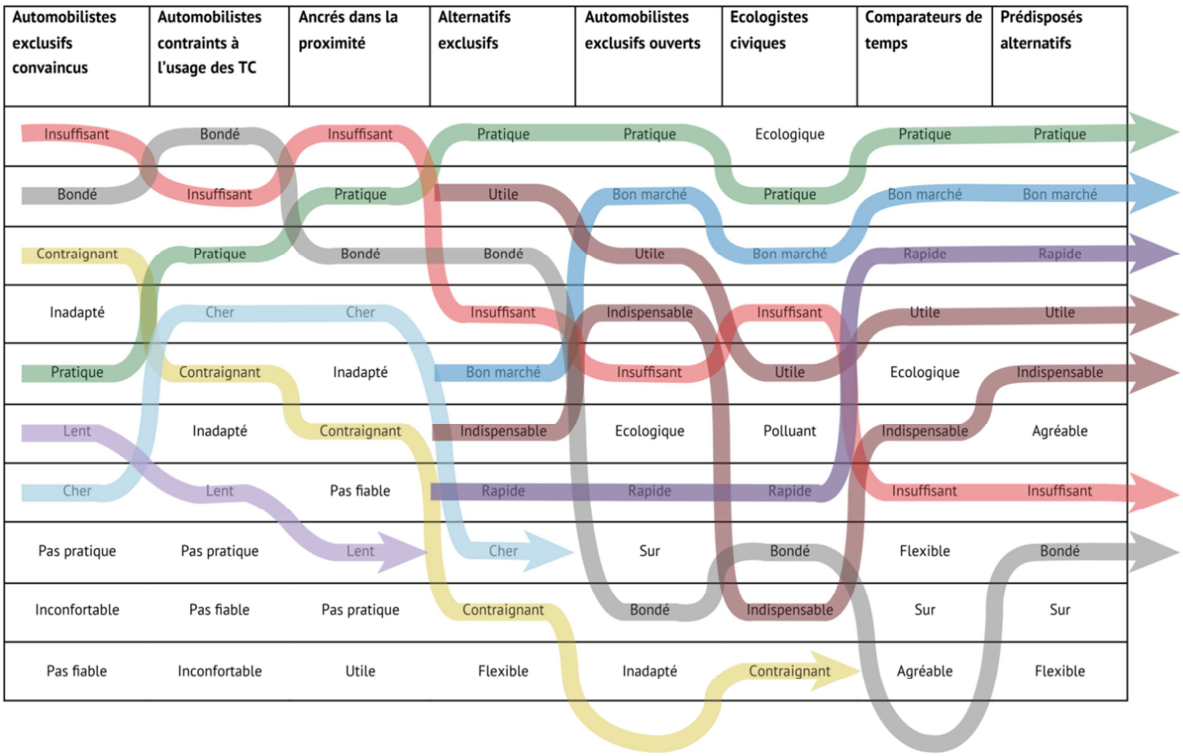
Les trois schémas suivants présentent, pour chaque mode, les dix adjectifs les plus cités par les différents types.

Le vélo



La citation d'adjectifs pour le vélo selon les types est très peu variable.
Il y a de très faibles variations de l'adjectif pratique qui oscille entre le 3ème et le 5ème adjectif le plus cité.
Le caractère agréable du vélo est invariant. L'aspect agréable du vélo n'est pas donc différenciateur des logiques de choix modal.
Les types fortement utilisateurs de la voiture particulière (*automobilistes exclusifs convaincus* ou convaincus, *automobilistes contraints aux TC* et *comparateurs de temps*) associent davantage le vélo aux loisirs et le considèrent donc moins comme un mode utilitaire. Ils considèrent également le vélo comme un mode dangereux et fatiguant.
Les types multimodaux, tournés vers les modes alternatifs, perçoivent davantage le vélo comme un mode bon marché et le qualifient de rapide sans toutefois que ces qualificatifs soient les plus cités.
Pour favoriser l'usage du vélo, il est important de modifier son image, par le développement de l'offre et des opérations de sensibilisation. Le rendre davantage pratique semble prioritaire, car contrairement aux autres modes, l'adjectif pratique est beaucoup moins cité par l'ensemble des types.
Valoriser son caractère utilitaire, afin qu'il soit moins considéré comme un mode de loisir et communiquer sur son coût très avantageux par rapport à la voiture semblent également important.
Enfin, il est pertinent de proposer des services (vélos à assistance électrique ?) et des aménagements garantissant la sécurité des cyclistes et diminuant leur fatigue. Au contraire, communiquer sur les aspects écologique et « bon pour la santé » semble inutile car ce sont des images du vélo partagées par tous les types.

Les transports en commun



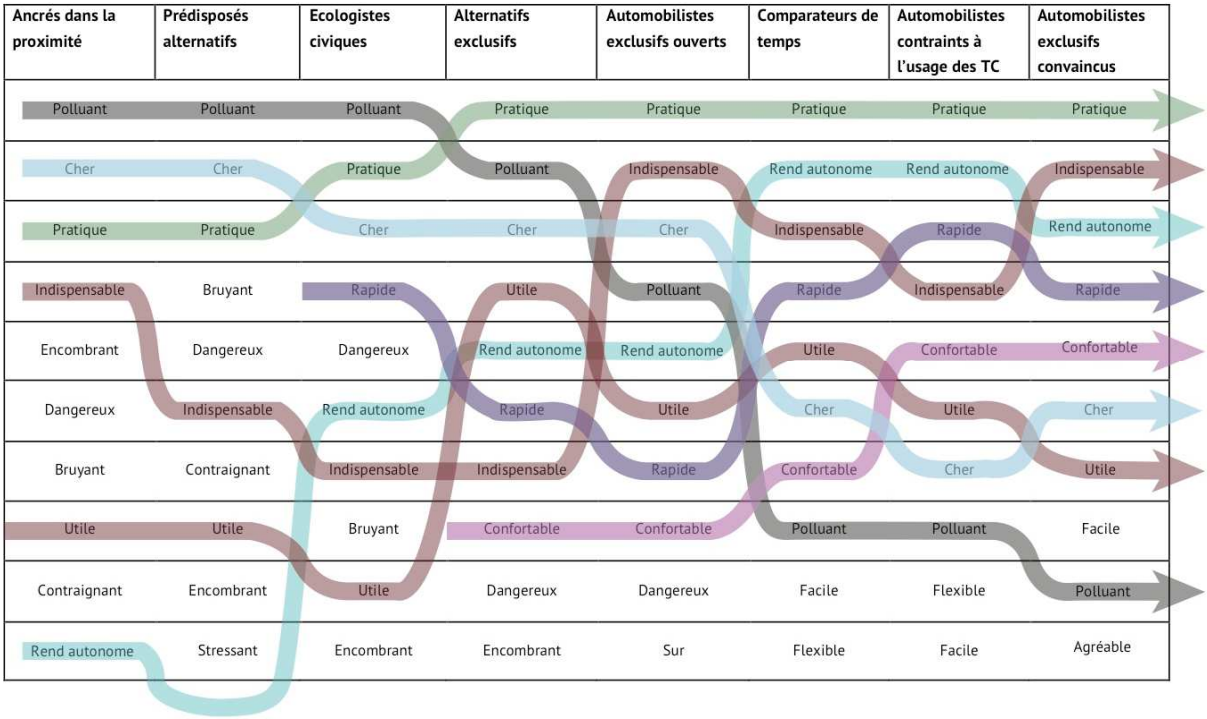
Les différences de perceptions entre les types sont plus fortes pour les transports en commun que pour le vélo.

Les trois types ayant une image particulièrement négative des transports en commun (*automobilistes exclusifs convaincus*, *automobilistes contraints à l'usage des TC*, et *ancrés dans la proximité*) mettent davantage en avant le caractère bondé, insuffisant et contraignant des transports en commun. Ces citations peuvent vraisemblablement correspondre à un faible niveau d'offre en transports en commun pour ces habitants. Il peut également s'agir d'idées reçues concernant les transports en commun. L'utilisation des transports en commun peut en effet sembler complexe et contraignante et il est important d'accompagner les changements de pratique pour les valoriser.

Pour ces trois types, les transports en commun sont chers et lents tandis que les autres types les trouvent plutôt rapides et bon marché.

Il est important de modifier l'image des transports collectifs pour mettre en avant son côté peu onéreux comparativement à la voiture dont les coûts sont en général sous-estimés.

La voiture particulière



Les logiques d'action les plus attachées à la voiture particulière citent peu, comparativement aux autres, son caractère polluant et cher. Au contraire, ils évoquent davantage son aspect confortable, rapide, utile et indispensable. La voiture particulière est fortement utile pour les *alternatifs exclusifs*, ce qui signifie qu'elle pourrait répondre à certains de leurs besoins de mobilité que les transports en commun ne satisfont pas. L'autonomie que procure la voiture est davantage citée par les personnes qui l'utilisent le plus.

Le caractère polluant de la voiture est globalement bien connu de la population. Ses effets néfastes sont cependant relégués au second plan, car la voiture apparaît pour beaucoup comme un mode indispensable, rapide, confortable, et surtout pratique.

S'il est important de communiquer les conséquences environnementales de l'usage de la voiture particulière, il faut également sensibiliser sur son coût monétaire, que les ménages ont du mal à percevoir dans sa globalité (prise en compte du prix du stationnement, des réparations, de l'assurance, de l'achat, etc.). De même, les pouvoirs publics pourraient casser les a priori concernant sa rapidité (calcul intégrant temps de congestion, temps de recherche de stationnement, etc.).

Synthèse - Analyse des logiques d'action : que retenir ?

- *Les comparateurs de temps sont nombreux dans l'agglomération bordelaise : il s'agit d'un terreau favorable au développement des usages des offres alternatives.*
- *Cette part importante de comparateurs de temps indique que le réflexe multimodal prend de plus en plus d'importance dans les mentalités comme dans les pratiques.*
- *Si le genre détermine peu les logiques d'action, la forte présence d'écologistes civiques parmi les jeunes (16-24 ans) montre que le nouveau rapport à la voiture est une tendance marquée dans l'agglomération bordelaise.*
- *Le lieu de résidence détermine davantage les prédispositions aux usages des différents modes de transports que le lieu d'occupation (emploi ou études).*
- *Les alternatifs exclusifs se déplacent moins et moins loin que les autres types.*
- *Pour favoriser l'usage du vélo, il est important de le rendre « pratique », de valoriser son caractère utilitaire et de communiquer sur son coût très avantageux par rapport à la voiture.*
- *Pour favoriser le report modal de la voiture vers les transports en commun, il est indispensable de communiquer sur leurs coûts respectifs.*

3 | Enjeux territoriaux et pistes d'action pour favoriser le report modal

3 | Enjeux territoriaux et pistes d'action pour favoriser le report modal

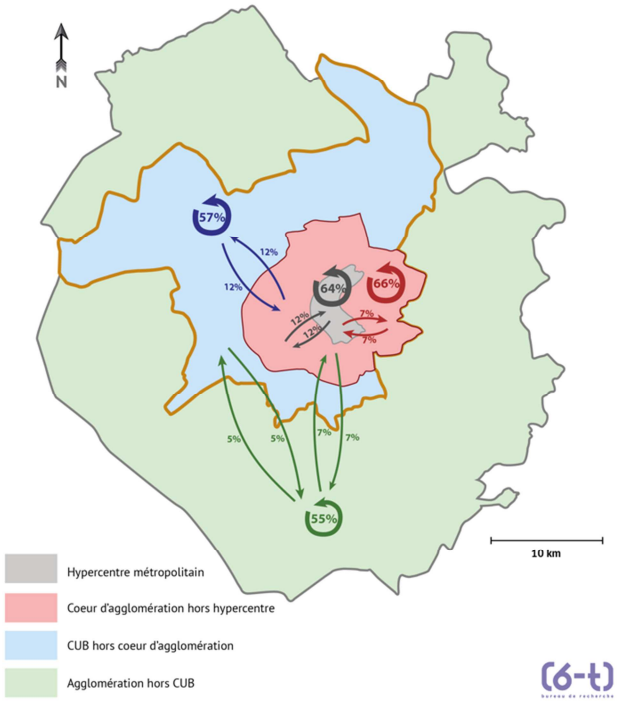
3.1 | Rappel : demande et offre de mobilité dans l'agglomération bordelaise

L'analyse des flux de déplacements des habitants des différentes entités territoriales ainsi que de leurs lieux de travail enrichit la compréhension des pratiques de mobilité permise par la typologie des logiques d'action.

Une part importante d'actifs et d'étudiants « travaillent » dans leur secteur de résidence. Cette part est particulièrement élevée pour les habitants du secteur entre Boulevards et rocade (59 %). D'autre part, les personnes vivant en grande périphérie (à l'extérieur de la Cub) sont davantage dépendantes de la Cub pour l'emploi. Seulement 40 % travaillent au sein de leur secteur de résidence.

Flux principaux par entité territoriale de résidence

Les flux de moins de 5% des déplacements ne sont pas représentés



Tous les territoires sont fortement autonomes, et particulièrement le cœur d'agglomération : entre 64 % (pour l'hypercentre) et 66 % (pour le reste du cœur d'agglomération) des déplacements restent dans leur entité territoriale de résidence. Les territoires situés à l'extérieur du cœur d'agglomération sont également autonomes (environ 55 % des déplacements sont intra-territoires) et leur mobilité est très fortement portée par la voiture. Pour les résidents à l'extérieur de la Cub, il existe une dépendance à la Cub, essentiellement au secteur situé entre Boulevards et rocade.

3.2 | Qualifier l'offre de transport à travers les logiques d'action

L'examen de la fréquence d'utilisation des différents modes de transports selon les huit logiques d'actions renseigne sur différents aspects des offres de transports sur l'agglomération. En effet, la typologie est grandement fondée sur les valeurs et les attitudes relatives aux différents modes de transports. La comparaison entre les différentes logiques d'action et leurs pratiques de mobilité met en exergue les possibilités qui s'offrent aux habitants et les tensions entre leurs attitudes ou valeurs et leurs pratiques effectives. Un tel examen permet donc d'affiner la perception de la qualité des offres de transports (transports en commun, voiture particulière, vélo, marche) et d'observer leur efficacité, les contraintes, les dépendances.

3.2.1 | La voiture : faible prédisposition, forte dépendance

Une forte dépendance à la voiture particulière en dehors du cœur d'agglomération

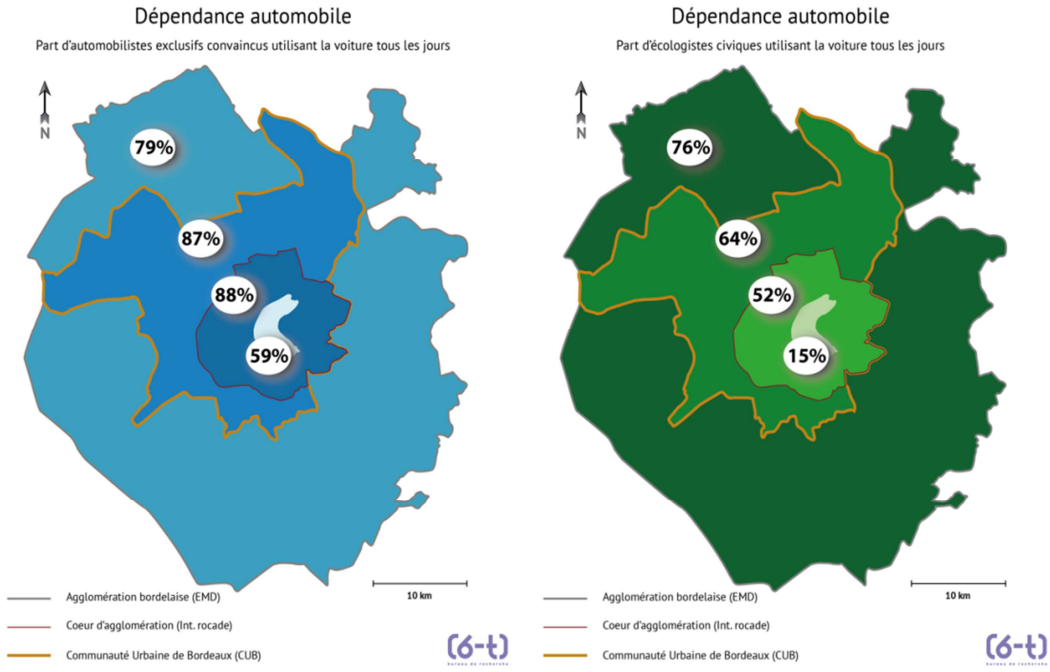
La dépendance automobile est appréhendée à partir des usages quotidiens de la voiture particulière par les automobilistes exclusifs convaincus et les écologistes civiques. *La dépendance à l'automobile peut être définie comme l'indispensabilité de la voiture pour pouvoir accéder aux différentes activités (travail, santé, éducation, etc.). L'étalement urbain et la généralisation de l'automobile comme norme de consommation ont créé des territoires dépendants de la voiture, trop diffus pour permettre le développement de réseaux de transports efficaces.* ***En ce sens, la dépendance automobile peut être perçue comme l'indicateur inverse de l'efficacité de l'offre de transports en commun.***

Parmi les habitants de la Cub les plus opposés, par principe, à l'utilisation de la voiture (les *écologistes civiques*), plus de la moitié est contrainte d'utiliser la voiture tous les jours. Ce résultat met en évidence une forte dépendance automobile.

Ce taux est identique à celui de Montpellier. À Toulouse, la dépendance automobile est encore plus forte (61 % des *écologistes civiques* utilisent la voiture tous les jours).

À l'échelle de l'agglomération bordelaise, la dépendance automobile varie fortement selon les territoires. La dépendance automobile est très forte en dehors de la Cub dans la mesure où 76 % des *écologistes civiques* utilisent la voiture tous les jours, tandis qu'ils sont 79 % à l'utiliser quotidiennement parmi les *automobilistes exclusifs convaincus*. La dépendance automobile décroit avec le rapprochement de l'hypercentre, où seulement 15 % des *écologistes civiques* utilisent quotidiennement l'automobile.

	Année EMD	Part d'*automobilistes exclusifs convaincus* utilisant la voiture tous les jours	Part d'*écologistes civiques* utilisant la voiture tous les jours
Toulouse	2003	80%	61%
BORDEAUX	**2009**	**82%**	**51%**
Montpellier	2003	83%	51%
Lille	2006	82%	46%
Grenoble	2010	91%	36%



De faibles obstacles à l'utilisation de la voiture particulière

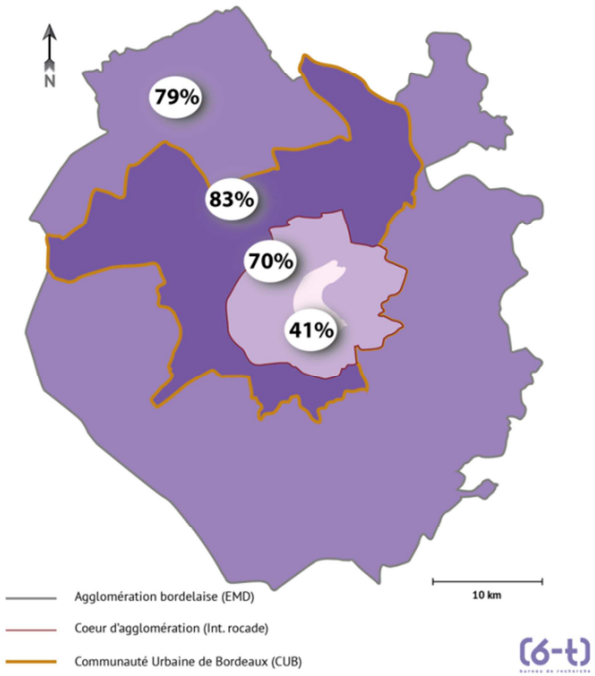
Les automobilistes contraints à l'usage des TC sont les individus ayant des pratiques multimodales (ils utilisent la voiture ET les transports en commun) mais qui ont une image négative des transports en commun et positive de la voiture particulière. L'indicateur est construit à partir de leur fréquence d'usage de la voiture : s'ils l'utilisent quotidiennement, les usages de la voiture ne sont que peu contraints. *Parce qu'ils utilisent les transports en commun malgré l'opinion qu'ils en ont, ils sont considérés comme étant contraints à leur usage. Plusieurs facteurs peuvent contraindre l'utilisation des transports en commun : situations de congestion sur les trajets quotidiens (vers le travail notamment), problème de stationnement sur le lieu de travail, travaux par exemple.* ***Cet indicateur renseigne sur les obstacles à l'utilisation de la voiture.***

Les *automobilistes contraints à l'usage des TC* peuvent avoir un usage exceptionnel ou occasionnel comme un usage quotidien de la voiture. La part en faisant un usage quotidien permet d'évaluer à quel point le territoire étudié contraint à l'usage de la voiture.

Les *automobilistes contraints à l'usage des TC* sont davantage contraints dans l'hypercentre métropolitain. En effet, la part d'*automobilistes contraints à l'usage des TC* utilisant la voiture tous les jours est plus faible dans l'hypercentre (41 %) qu'en périphérie même si elle reste relativement élevée.

Obstacle à l'usage de l'automobile

Part *d'automobilistes contraints à l'usage des TC* utilisant la voiture tous les jours



Une forte efficacité de la voiture particulière

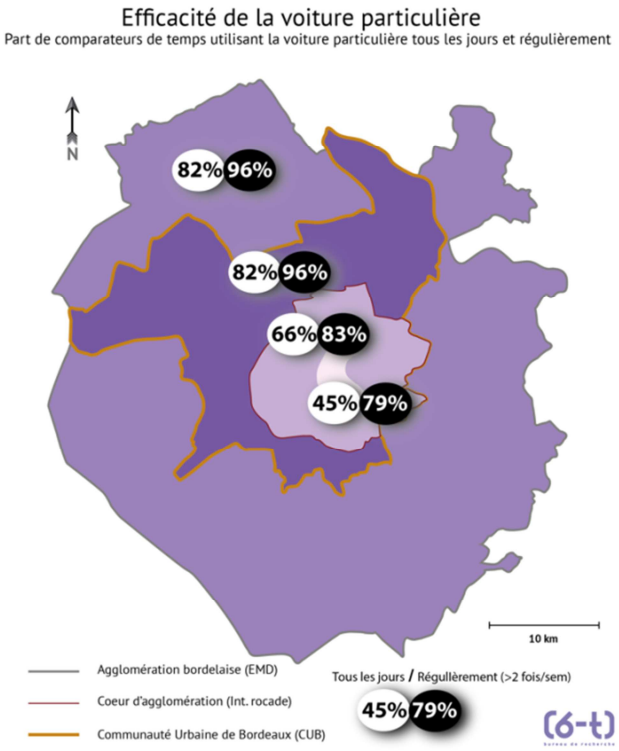
L'efficacité de la voiture particulière est calculée à partir de l'analyse des fréquences d'usages de la voiture par les comparateurs de temps. *Ils adoptent un comportement strictement rationnel dans leur choix modal qu'ils effectuent par la comparaison des temps de déplacements. La part de comparateurs de temps utilisant la voiture quotidiennement ou régulièrement (plus de deux fois par semaine), permet de quantifier l'efficacité de l'offre automobile.* ***Une utilisation régulière de la voiture par cette catégorie de la population signifie que l'offre automobile est efficace et performante.***

Dans l'hypercentre de l'agglomération, 45 % des *comparateurs de temps* utilisent la voiture tous les jours ou presque (contre 19 % qui utilisent les transports en commun) et 79 % utilisent la voiture régulièrement.

Même dans l'hypercentre bordelais, la voiture particulière reste un mode de transport assez efficace.

En dehors de l'hypercentre, la part des *comparateurs de temps* utilisant régulièrement la voiture est supérieure à 80 %.

Ainsi, s'il existe des possibilités alternatives à la voiture particulière dans le cœur d'agglomération, en dehors de l'hypercentre les offres semblent très limitées.

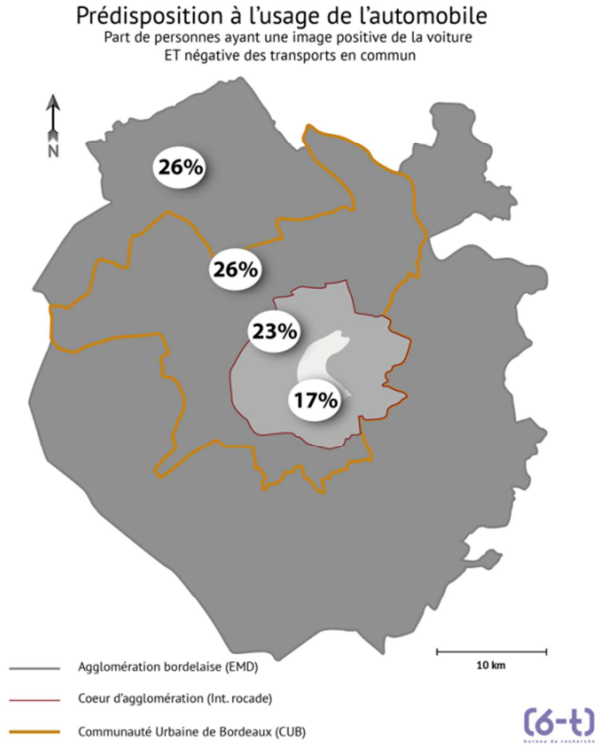


Une faible prédisposition à l'usage de la voiture particulière

La prédisposition à l'usage de la voiture est calculée à partir de la dimension des attitudes, c'est-à-dire de l'opinion (négative, neutre ou positive) de la voiture et des transports en commun. *Les personnes ayant une image positive de la voiture et négative des transports en commun sont prédisposées à l'usage de la voiture : elles préfèrent a priori la voiture aux transports publics.* ***Cet indicateur montre si le contexte est favorable ou non au développement des modes alternatifs à la voiture particulière.***

22 % des habitants (de plus de 16 ans) de l'agglomération bordelaise sont prédisposés à l'usage de la voiture. Seule l'agglomération de Grenoble enregistre une part de prédisposés plus faible (20 %). Dans l'agglomération bordelaise, les transports en commun ont donc une bonne image à laquelle participe grandement le réseau de tramway.

	Année EMD	Part de personnes ayant une image positive de la voiture ET négative des TC
Grenoble	2010	20 %
BORDEAUX	**2009**	**22 %**
Montpellier	2003	39 %
Toulouse	2003	42 %
Lille	2006	49 %



À l'échelle de l'agglomération, la part de prédisposés à l'usage de la voiture est de 26 % à l'extérieur du cœur d'agglomération et plus faible dans le cœur d'agglomération en particulier dans l'hypercentre où seuls 17 % des habitants sont prédisposés à l'usage de la voiture particulière. Les différences sont assez faibles entre l'hypercentre et le reste de l'agglomération.

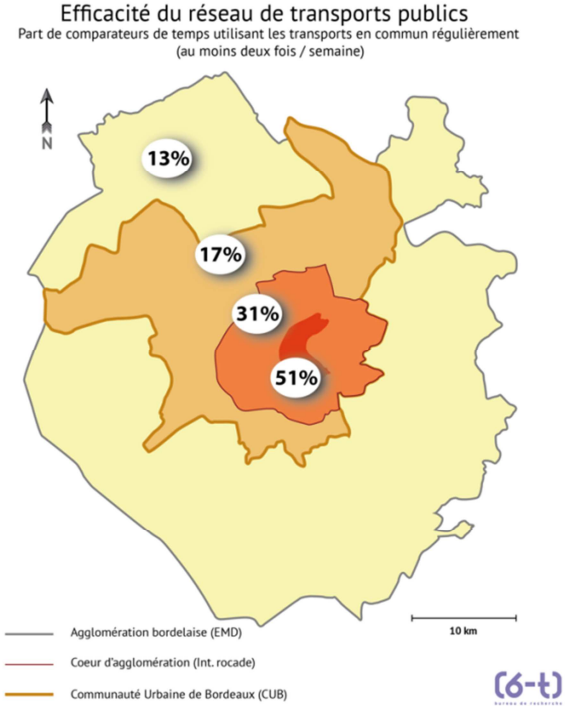
3.2.2 | Modes alternatifs à la voiture : efficaces dans le cœur d'agglomération

Une efficacité moyenne de l'offre de TC

L'efficacité de l'offre de transports en commun est calculée à partir de l'analyse des fréquences d'usages des transports en commun par les comparateurs de temps. *Ils ont une opinion positive des transports en commun et de la voiture et adoptent un comportement strictement rationnel dans leur choix modal qu'ils effectuent par la comparaison des temps de déplacements. La part de comparateurs de temps utilisant les transports en commun régulièrement, c'est-à-dire plus de deux fois par semaine, permet de quantifier l'efficacité de l'offre de transports en commun.* ***Une utilisation régulière des transports en commun par cette catégorie de la population signifie que les transports en commun sont suffisamment efficaces et performants pour être compétitifs par rapport à la voiture.***

L'agglomération bordelaise dispose d'une efficacité moyenne de l'offre de transports en commun qui se situe en dessous des agglomérations de Montpellier et de Grenoble et au-dessus de celles de Toulouse et Lille.

	Année EMD	Part de comparateurs utilisant les TC régulièrement (au moins 2 fois par semaine)
Lille	2006	14 %
Toulouse	2003	27 %
BORDEAUX	**2009**	**28 %**
Montpellier	2003	42 %
Grenoble	2010	44 %

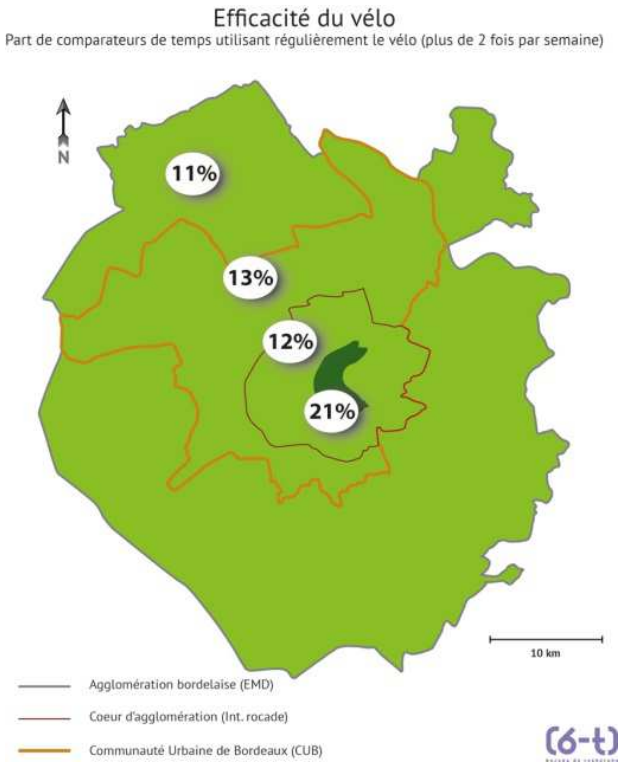


Dans l'hypercentre de l'agglomération, plus de la moitié des *comparateurs de temps* utilisent les transports en commun régulièrement ce qui montre leur efficacité. Celle-ci décroit avec l'éloignement à l'hypercentre : seulement 13 % des *comparateurs de temps* résidant à l'extérieur de la Cub prennent les transports en commun régulièrement.

Une offre cyclable surtout efficace dans l'hypercentre

L'efficacité de l'offre cyclable est calculée à partir de l'analyse des fréquences d'usages du vélo par les comparateurs de temps. Ils adoptent un comportement strictement rationnel dans leur choix modal qu'ils effectuent par la comparaison des temps de déplacements. La part de comparateurs de temps utilisant le vélo régulièrement, c'est-à-dire plus de deux fois par semaine, permet de quantifier l'efficacité de l'offre cyclable. ***Une utilisation régulière du vélo par cette catégorie de la population signifie que l'offre cyclable est efficace et performante.***

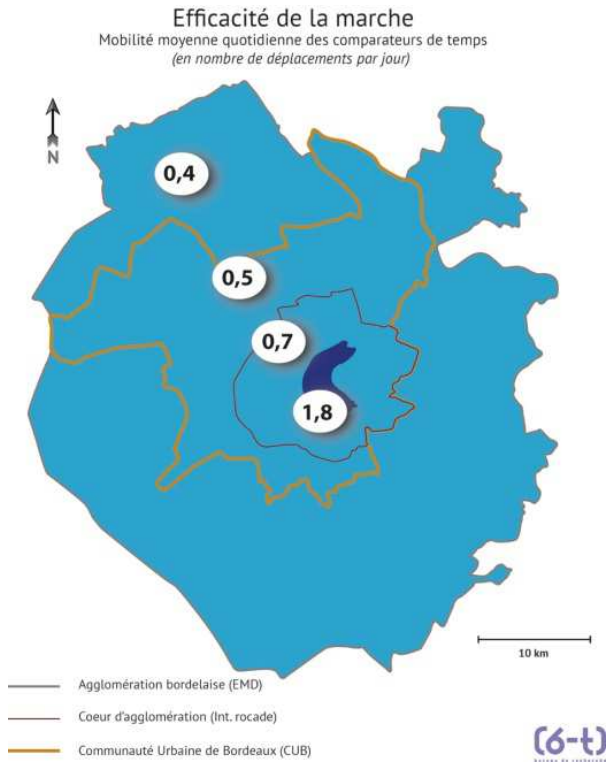
Dans l'hypercentre de l'agglomération, 21 % des *comparateurs de temps* utilisent le vélo régulièrement. En dehors de l'hypercentre, la part des *comparateurs de temps* utilisant régulièrement le vélo est autour de 12 %. Ces résultats montrent une relative efficacité du vélo dans l'hypercentre, et une moindre efficacité du vélo dans le reste de l'agglomération bordelaise.



La marche est surtout efficace dans l'hypercentre

L'efficacité de la marche est calculée à partir du nombre moyen de déplacements à pied par jour des comparateurs de temps. Ces derniers adoptent un comportement strictement rationnel dans leur choix modal qu'ils effectuent par la comparaison des temps de déplacements. ***Si le nombre moyen de déplacements à pied des comparateurs de temps est fort, cela signifie que la marche est efficace.***

Dans l'hypercentre de l'agglomération, le nombre moyen de déplacements à pied réalisés quotidiennement par les *comparateurs de temps* est de 1,8. En dehors de l'hypercentre, ce nombre moyen est beaucoup plus faible. Ces résultats montrent une relative efficacité de la marche dans l'hypercentre, et une moindre efficacité de la marche dans le reste de l'agglomération bordelaise.



3.3 | Changer les logiques d'action : les objectifs

3.3.1 | Jouer sur les habitudes, les valeurs et les attitudes

Une des pistes pour utiliser la typologie pour orienter l'action publique est de cibler les groupes d'habitants qui seraient amenés à réduire leurs usages de la voiture particulière en **favorisant le report modal** de la voiture particulière utilisée de façon autosoliste vers les autres modes de transports (transports en commun, vélo, marche, mais aussi voiture partagée comme les pratiques de covoiturage ou d'autopartage).

Pour cela, il est proposé d'agir pour modifier les logiques d'action, et donc sur les trois dimensions que sont :

- les pratiques modales de la voiture particulière :
  - un objectif est la multimodalité (c'est-à-dire que les habitants soient de moins en moins exclusifs de la voiture particulière) ;
  - un objectif est une réduction des fréquences d'usage quotidiennes de la voiture particulière en tant que conducteur (c'est-à-dire que les habitants utilisent moins fréquemment la voiture particulière).
- les valeurs associées à la voiture particulière et aux modes alternatifs à la voiture particulière :
  - le postulat est que si les habitants ont une valeur collective des modes, ils sont davantage prédisposés à utiliser les modes alternatifs à la voiture particulière autosoliste.
- les attitudes face à la voiture particulière et aux modes alternatifs à la voiture particulière :
  - un objectif est que les habitants soient conscients des aspects négatifs de la voiture autosoliste ;
  - un objectif est que les habitants aient une image positive des modes alternatifs à la voiture autosoliste.

Si les offres alternatives à la voiture particulière sont efficaces, l'objectif est que la part des *comparateurs de temps* augmente. En effet, les *comparateurs de temps* choisissent l'offre la mieux adaptée à leurs besoins de mobilité. En ce sens, ils cherchent à optimiser les offres existantes.

En revanche, ***si les offres alternatives à la voiture particulière ne sont pas efficaces*** ou que les usages de la voiture sont peu contraints, l'objectif est une augmentation des *écologistes civiques* et des *prédisposés aux modes alternatifs* :

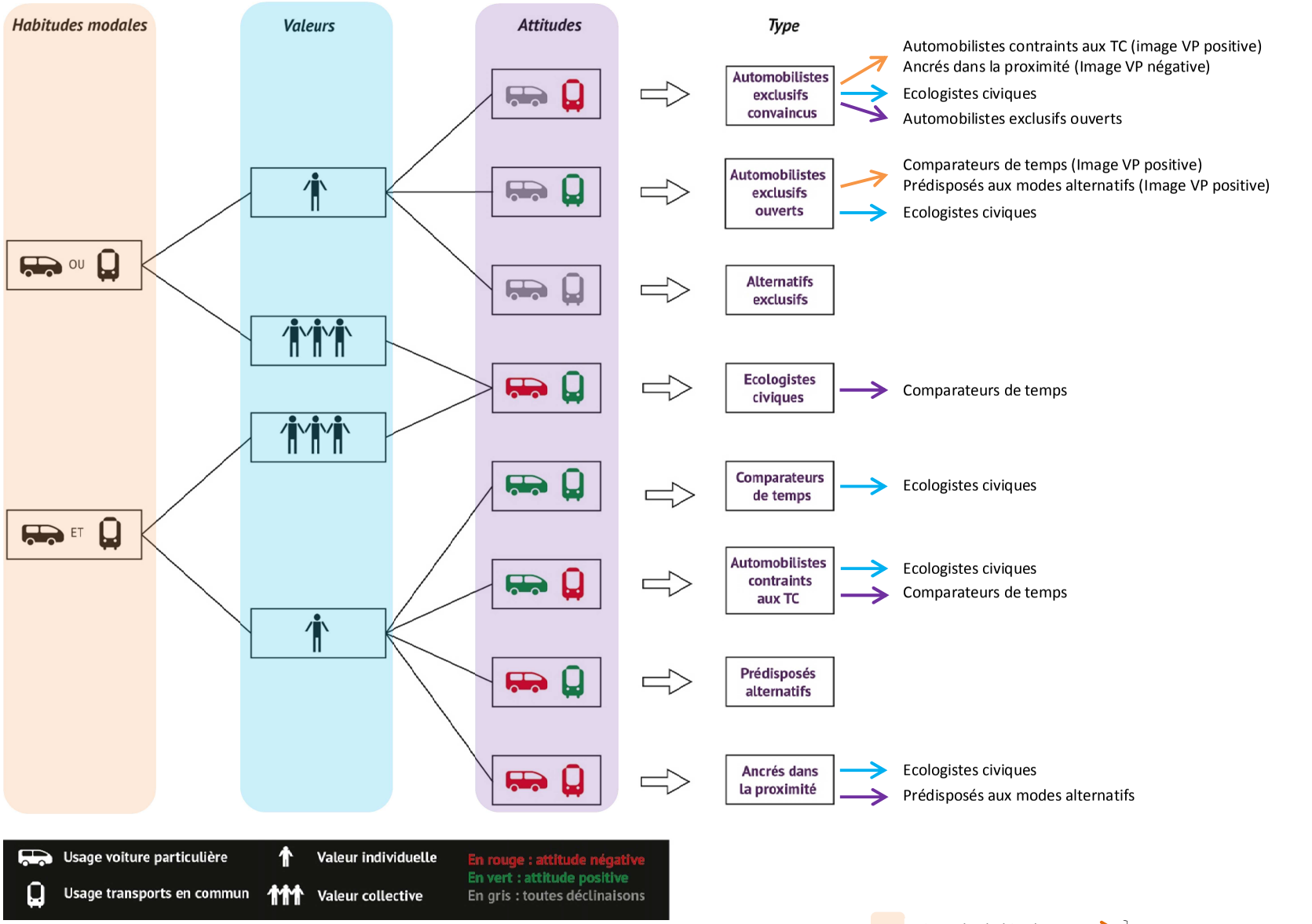
- les *écologistes civiques* vont chercher à utiliser les modes alternatifs à la voiture particulière, même si l'offre n'est pas optimale, en raison de leurs valeurs ;

- les *prédisposés aux modes alternatifs* vont également chercher à utiliser les offres alternatives en raison de leur représentation négative de la voiture particulière.

Trois « familles » d'actions sont présentées : en jouant sur les habitudes, les valeurs et les attitudes.

Le découpage est théorique : les actions se combinent les unes aux autres dans les politiques à mener et dans les résultats escomptés.

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



Agir sur les habitudes modales

Une des actions possibles pour favoriser le report modal est d'encourager la multimodalité pour que les habitants combinent plusieurs modes de transport et n'utilisent pas la voiture particulière systématiquement.

Pour agir sur les habitudes modales, les mesures sont les suivantes :

- Développer et renforcer les offres alternatives à la voiture particulière (transports en commun, covoiturage, autopartage, vélo, marche, etc.).

- Accompagner les usages des modes alternatifs par des actions de marketing individualisé.

- Contraindre les usages de la voiture particulière (limitation de vitesse, réduction de la place dédiée à la voiture, péage, etc.).

- Développer ou améliorer les offres de proximité (commerces, services, etc.) pour inciter à l'usage des modes de proximité comme la marche ou le vélo.

Les actions ciblent donc les *automobilistes exclusifs*. Les *alternatifs exclusifs* ne sont pas ciblés dans la mesure où leurs pratiques de mobilité sont multimodales entre les transports en commun, la marche ou le vélo. En utilisant ponctuellement un mode alternatif, les *automobilistes exclusifs convaincus* pourraient devenir des *automobilistes contraints à l'usage des TC* ou des *ancrés dans la proximité*. De leur côté, les *automobilistes exclusifs ouverts* pourraient devenir des *comparateurs de temps* ou *des prédisposés aux modes alternatifs*.

Agir sur les valeurs

Une autre action possible pour favoriser le report modal est de développer la dimension collective de l'usage des modes de transport pour amener les habitants à considérer les impacts de leurs pratiques modales.

À noter que l'atteinte de cet objectif peut être facilitée par les tendances actuelles au développement d'une plus forte conscience écologique notamment chez les jeunes générations (16-35 ans).

Pour agir sur les valeurs, les mesures sont les suivantes :

- Accompagner et encourager le développement tendanciel de la montée des valeurs environnementales (informations, communication, etc.).

- Développer la conscience environnementale chez les publics plus âgés (communication dans les entreprises pour les actifs par exemple).

Les actions ciblent donc l'ensemble des types à l'exception :

- des *écologistes civiques* qui cherchent à utiliser le maximum les modes alternatifs à la voiture pour des raisons collectives,

- des *alternatifs exclusifs* qui utilisent au maximum les modes alternatifs à la voiture en raison de **leurs pratiques modales** (non-motorisation par exemple),

- et les *prédisposés aux modes alternatifs* qui utilisent au maximum les modes alternatifs à la voiture en raison de **leurs attitudes** : ils préfèrent utiliser les transports en commun plutôt que la voiture particulière.

Agir sur les attitudes

Une dernière « famille » d'actions possibles pour favoriser le report modal est d'améliorer l'image des modes alternatifs à la voiture particulière et de dégrader l'image de la voiture particulière utilisée de manière autosoliste. L'objectif d'une amélioration de l'image des modes alternatifs est le passage à l'usage.

Pour agir sur les images, les mesures d'action sont les suivantes :

- Communiquer sur les offres alternatives à la voiture particulière (transports en commun, covoiturage, autopartage, vélo, marche, etc.).

- Communiquer sur les aspects négatifs de la voiture particulière autosoliste (dimension écologique, économique, etc.).

- Accompagner les usages des modes alternatifs par des actions de marketing individualisé.

Les actions ciblent donc les logiques d'action qui reposent sur une image négative des modes alternatifs et/ou une image positive de la voiture particulière. En ayant une meilleure image des modes alternatifs à la voiture particulière :

- les *automobilistes exclusifs convaincus* pourraient devenir *des automobilistes exclusifs ouverts*,

- les *écologistes civiques* pourraient devenir des *comparateurs de temps*,

- les *automobilistes contraints à l'usage des TC* pourraient devenir des comparateurs de temps,

- et les *ancrés dans la proximité* pourraient devenir des *prédisposés aux modes alternatifs*.

3.3.2 | Principes d'action selon les territoires

L'analyse des logiques d'action des habitants selon les territoires permet de conclure à des situations géographiques différenciées. L'objectif de changement de comportement (habitudes, valeurs et attitudes), ainsi que les pistes d'actions à mettre en place sont donc distinguées selon le territoire considéré.

⇨ Dans l'hypercentre, les actions pour favoriser le report modal reposent sur une augmentation des contraintes à l'usage de la voiture particulière (revoir la politique de stationnement, instaurer un péage urbain, limiter les vitesses, etc.).

⇨ Entre boulevards et rocade, pour favoriser le report modal il convient d'agir sur les pratiques et les images des modes de transport en profitant de l'extension de l'offre de TC. Les actions à mener seraient de proposer du marketing individualisé, de promouvoir les offres alternatives à la voiture particulière et aux transports en commun (vélo, voiture partagée, etc.), d'agir sur les déplacements/le stationnement des actifs et d'accompagner les déplacements intermodaux.

⇨ Au-delà de la rocade, les actions pour favoriser le report modal sont d'agir sur les images des modes de transport pour encourager les offres de mobilité alternative et les offres de proximité. Une communication sur les aspects négatifs de la voiture et notamment sur ses coûts encouragerait le partage de la voiture (covoiturage domicile-travail, covoiturage domicile-école, etc.).

⇨ Dans l'ensemble de l'agglomération bordelaise, les actions pour favoriser le report modal sont d'agir sur les valeurs des modes de transport par des actions de sensibilisation, de la communication, pour viser les publics les moins jeunes et moins sensibles aux questions environnementales.

3.4 | Pistes d'actions et quantification du report modal selon les territoires de résidence

3.4.1 | Méthodologie

À partir des objectifs de transfert entre les types précédemment exposés et les pistes d'actions identifiées, la méthode propose une ***estimation*** des potentiels de report modal dans l'agglomération bordelaise. Ces estimations s'effectuent à partir de deux hypothèses : une baisse des usages de la voiture au sein d'une même logique d'action et un transfert entre les logiques (cf. annexe 7).

L'objectif de **baisse des usages quotidiens de la voiture particulière au sein d'une même logique d'action :** par exemple, au sein des *écologistes civiques* (habitants non-contraints agissant selon leurs valeurs), il s'agit de viser une moindre fréquence d'utilisation de la voiture, soit une accentuation des engagements.

Afin d'estimer les parts de transfert et changement de pratiques atteignables, les agglomérations de Berne et de Grenoble sont prises en exemple.

Pour chacun des quatre grands territoires, les objectifs **de transfert entre les logiques d'action** permettent d'estimer le nombre d'habitants qui pourraient en changer, et ainsi modifier leurs usages des modes de transports. Le postulat est que les habitants qui changent de type ont des usages des modes de transport comparables à la moyenne du groupe qu'ils rejoignent.

3.4.2 | Hypercentre :

20 % des habitants de l'agglomération bordelaise.

Pratiques :

38 % des habitants n'utilisent jamais la voiture et 48 % en sont des usagers réguliers.

58 % n'utilisent jamais le vélo et ¼ en sont des usagers réguliers.

53 % sont des usagers réguliers des transports collectifs et 12 % seulement ne les utilisent jamais.

Opinions :

Vélo et TC ont une image plus positive que la voiture (30 % seulement des habitants ont une image négative des TC et 18 % une image négative du vélo).

41 % des habitants ont une image négative de la voiture dont l'usage est jugé contraignant.

Types d'usages :

La part *d'alternatifs exclusifs et de prédisposés aux modes alternatifs* est élevée et à l'inverse on ne compte que 7 % *d'automobilistes exclusifs.*

Enjeux :

La dépendance à la voiture des habitants est faible puisque parmi *les écologistes civiques* seulement 15 % utilisent la voiture tous les jours.

La contrainte à l'usage de la voiture est faible puisque 41 % *des automobilistes contraints à l'usage des TC* qui résident dans l'hypercentre utilisent la voiture tous les jours. Bien que plus faible que dans le reste de l'agglomération cette part demeure importante.

Les transports en commun y apparaissent efficaces puisque 51 % des *comparateurs de temps* les utilisent régulièrement.

Les habitants sont faiblement prédisposés à l'usage de la voiture puisque moins d'une personne sur 5 préfère la voiture aux TC.

Objectifs :

Diminution du nombre des *usagers exclusifs de voiture* par transfert d'une partie d'entre eux vers les *comparateurs de temps*

Par rapport à la typologie des logiques d'action du centre de Berne, l'hypercentre de Bordeaux compte une part plus importante *d'automobilistes contraints à l'usage des TC* (11 % contre 15 % à Berne), *d'ancrés dans la proximité* (8 % contre 5 % à Berne). Au contraire, la part des *comparateurs de temps* est faible : 17 % dans l'hypercentre de Bordeaux contre 55 % à Berne.

L'ensemble des *automobilistes exclusifs* est donc transféré vers les *comparateurs de temps*. Le centre de Berne ne compte aucun *automobiliste exclusif*.

Baisse des usages de la voiture notamment parmi les *comparateurs de temps* et les *automobilistes contraints à l'usage des transports collectifs*

Parmi les *comparateurs de temps* et *les automobilistes contraints à l'usage des transports collectifs*, les actions mises en place amènent la baisse des fréquences quotidiennes de la voiture particulière. **Ces fréquences d'usages devraient approcher celles des *écologistes civiques*.**

Actions :

⇨ Diversifier les usages des *automobilistes exclusifs* par des actions de communication en faveur des modes alternatifs (VCub, autopartage…).

⇨ Communiquer sur les aspects négatifs de la voiture particulière et positifs des transports en commun pour convaincre les *automobilistes contraints à l'usage des TC*.

⇨ Etudier de nouvelles contraintes à l'usage de la voiture (extension des périmètres de circulation apaisée…).

BILAN : une baisse de la part modale de la voiture de 3,2 points

Dans l'hypercentre, qui concentre près de 81 000 habitants soit 20 % des habitants de l'agglomération bordelaise, la part modale de la voiture particulière (conducteur et passager) est en 2009 de 29,8 %. Si les objectifs sont atteints, près de 18 000 déplacements réalisés en voiture particulière pourraient être évités. La part modale de la voiture pourrait alors atteindre 26,5 %, soit une diminution d'un peu plus de 3 points.

Bilan des déplacements en voiture particulière si les objectifs sont atteints	
Nombre total de déplacements (EMD 2009)	550 336
Nombre de déplacements VP (EMD 2009)	163 872
Part modale VP (EMD 2009)	29,8%
Potentiel report modal de la voiture vers les modes alternatifs	3,2 points
Part modale VP après report modal	26,5%
Nb de déplacement VP « évités » si les objectifs sont atteints	**17 848**

3.4.3 | Entre boulevards et rocade : profiter de l'extension du réseau de transport en commun pour encourager les usages par des actions de marketing individualisé

43 % des habitants de l'agglomération bordelaise.

Pratiques :

Les usagers réguliers de la voiture augmentent fortement par rapport à l'hypercentre (68 % contre 48 %).

Seuls 22 % des habitants n'utilisent jamais les TC alors qu'ils sont 25 % à ne jamais utiliser la voiture.

La part des usagers réguliers du vélo (12 %) est deux fois plus faible que dans l'hypercentre (au profit des usagers occasionnels).

Opinions :

Les habitants, contrairement à ceux de l'hypercentre, ont une meilleure image de la voiture que des TC qui sont dans ce territoire moins performants. 29 % ont une image négative de la voiture contre 41 % des habitants de l'hypercentre.

L'image du vélo est un peu moins bonne que dans l'hypercentre mais reste très largement positive. 23 % des habitants ont une image négative du vélo contre 18 % des habitants de l'hypercentre.

Types d'usages :

La part *d'automobilistes exclusifs (15 %)* est plus élevée que dans l'hypercentre (7 %) mais plus faible qu'en périphérie.

Les *alternatifs exclusifs* restent nombreux (23 %).

La part *d'automobilistes contraints à l'usage des TC* (16 %) est la plus élevée de toute l'agglomération.

Enjeux :

La dépendance à la voiture des habitants est plus élevée que dans l'hypercentre : plus de la moitié des *écologistes civiques* utilisent la voiture tous les jours

La contrainte à l'usage de la voiture est très faible puisque 70 % des *automobilistes contraints à l'usage des TC* qui résident sur ce territoire utilisent la voiture tous les jours.

L'efficacité des transports en commun diminue.

Les habitants sont faiblement prédisposés à l'usage de la voiture puisque moins d'un quart préfère la voiture aux TC.

Objectifs :

Transfert des *automobilistes contraints aux TC* vers les *comparateurs de temps*

Les *comparateurs de temps*, les *écologistes civiques* (multimodaux individualistes qui ont une image positive des TC et une image négative de la voiture) et les *automobilistes contraints à l'usage des TC* (multimodaux individualistes qui ont une image négative des TC et une image positive de la voiture) sont variablement sensibles à l'image des modes de transport, ce qui joue sur leurs pratiques de mobilité.

L'hypothèse est prise du transfert des *automobilistes contraints à l'usage des TC* vers les *comparateurs de temps*. En 2009, le territoire intra-rocade enregistre 16 % d'*automobilistes contraints à l'usage des TC* et l'hypercentre de Bordeaux 11 %. Considérant que la situation de l'hypercentre est atteignable dans tout le secteur de l'intra-rocade, la part des *automobilistes exclusifs* peut être réduite d'un tiers.

Transfert des *automobilistes exclusifs* vers les *prédisposés aux modes alternatifs*

En théorie, les actions sur les pratiques conduisent au transfert d'une part des *automobilistes exclusifs convaincus* vers les *automobilistes contraints à l'usage des TC* et vers les *ancrés dans la proximité* et au transfert d'une part des *automobilistes exclusifs convaincus* vers les *comparateurs de temps* et vers *les prédisposés aux modes alternatifs*.

Par rapport à la typologie de l'hypercentre de Bordeaux, le cœur d'agglomération hors hypercentre compte une part importante de *comparateurs de temps* (21 % contre 17 % dans l'hypercentre) et d'*automobilistes contraints à l'usage des TC* (16 % contre 11 % dans l'hypercentre). Au contraire, les parts sont plus faibles concernant les *prédisposés aux modes alternatifs* (9 % contre 11 % dans l'hypercentre) et les *ancrés dans la proximité* (6 % contre 8 % dans l'hypercentre).

Les *automobilistes exclusifs* sont donc transférés vers les *prédisposés aux modes alternatifs*. En 2009, le territoire intra-rocade enregistre 15 % *d'automobilistes exclusifs* et l'hypercentre de Bordeaux 8 %. La part des *automobilistes exclusifs* peut donc être réduite de moitié.

Baisse des usages de la voiture particulière des *comparateurs de temps*

Une baisse des fréquences quotidiennes de la VP est recherchée pour les *comparateurs de temps*. **Ces fréquences d'usages devraient approcher celles des *écologistes civiques*.**

Actions :

Les objectifs pour ce territoire sont surtout ciblés autour de l'amélioration des connaissances de l'offre et des changements de comportements de mobilité possibles :

⇨ Développer des politiques de marketing individualisé pour inciter au report modal

⇨ Diversifier les usages par des actions de communication en faveur des modes alternatifs (VCub, autopartage…)

⇨ Accompagner les déplacements intermodaux (notamment à destination de l'hypercentre) à l'occasion des extensions de l'offre de transports collectifs

⇨ Etudier l'extension de quartiers à circulation apaisée

BILAN : une baisse de la part modale de la voiture de 2,6 points

Dans l'agglomération entre la rocade et les boulevards, territoire qui concentre plus de 165 000 habitants soit 43 % des habitants de l'agglomération bordelaise, la part modale de la voiture particulière (conducteur et passager) est en 2009 de 61,6 %. Si les objectifs sont atteints, plus de 33 000 déplacements réalisés en voiture particulière pourraient être évités. La part modale de la voiture pourrait alors atteindre 59 %, soit une diminution de 2,6 points.

Bilan des déplacements en voiture particulière si les objectifs sont atteints	
Nombre total de déplacements (EMD 2009)	1 289 889
Nombre de déplacements VP (EMD 2009)	794 717
Part modale VP (EMD 2009)	61,6%
Potentiel report modal de la voiture vers les modes alternatifs	2,6 points
Part modale VP après report modal	59,0%
Nb de déplacement VP "évités" si les objectifs sont atteints	**33 204**

3.4.4 | La CUB en extra-rocade : développer le covoiturage domicile-travail et les offres de proximité

19 % des habitants de l'agglomération bordelaise.

Pratiques :

La voiture devient indispensable pour les habitants de ce territoire : 80 % d'entre eux l'utilisent régulièrement alors qu'ils ne sont que 17 % d'usagers réguliers des TC.

Le vélo fait surtout l'objet d'une pratique récréative : 56 % des habitants ne l'utilisent jamais et 33 % de manière occasionnelle.

Opinions :

70 % des habitants ont une image positive de la voiture qui répond mieux à leurs besoins que des TC, qui sont dans ce territoire moins performants.

L'image du vélo est très bonne, portée par une pratique jugée récréative, saine et agréable.

Types d'usages :

La part des *alternatifs exclusifs* chute par rapport à l'intra-rocade.

La part *des automobilistes exclusifs* augmente mais une part relativement importante d'entre eux seraient prêts à utiliser les TC si l'offre le leur permettait (*automobilistes exclusifs ouverts)*. La part *d'automobilistes contraints à l'usage des TC* est la plus élevée de toute l'agglomération : ces personnes préfèreraient utiliser la voiture mais son usage est trop contraint.

Enjeux :

La dépendance à la voiture est forte : près de deux tiers d*es écologistes civiques* utilisent la voiture tous les jours.

La contrainte à l'usage de la voiture est très faible puisque 79 % des *automobilistes contraints à l'usage des TC* qui résident sur ce territoire utilisent la voiture tous les jours.

L'offre en transports en commun semble très insuffisante : seulement 17 % des *comparateurs de temps* utilisent régulièrement les TC car ceux-ci n'apparaissent pas concurrentiels à la voiture.

Les habitants sont faiblement prédisposés à l'usage de la voiture puisque seulement un quart préfère la voiture (et ce malgré les conditions de mobilité enregistrées dans ce territoire)

Objectifs :

Baisse de l'usage de la voiture des *comparateurs de temps* et des *écologistes civiques*

Parmi *les comparateurs de temps et les écologistes civiques*, 50 % d'entre eux verraient une baisse des fréquences quotidiennes de la pratique de la voiture. **Ces fréquences d'usages devraient approcher respectivement celles des *écologistes civiques* et des *alternatifs exclusifs*.**

Actions :

⇨ Favoriser le covoiturage domicile-travail. Ce système peut être contraignant et séduira d'abord et surtout les habitants sensibles aux questions environnementales. Leur fréquence d'usage de la voiture pourrait alors être semblable à celles des *alternatifs exclusifs* (Cf. « Contrats employeurs-salariés-collectivités » une des actions du Grenelle des Mobilités);

⇨ Encourager plus globalement toutes les formes de partage de la voiture ;

⇨ Communiquer sur les offres alternatives pour les déplacements de proximité (Cf. « A l'école sans voiture » une des actions du Grenelle des Mobilités) ;

⇨ Encourager les déplacements intermodaux, notamment vers l'hypercentre. Si les contraintes de la voiture dans l'hypercentre sont mises en place, il sera plus avantageux d'utiliser deux modes de transports pour s'y rendre. Cette action ciblera en priorité les *comparateurs de temps (*Cf. étude « interconnexions des réseaux », a'urba, 2014).

BILAN : une baisse de la part modale de la voiture de 1,6 point

Dans la Cub, en dehors du cœur d'agglomération, territoire qui concentre plus de 74 000 habitants soit 19 % des habitants de l'agglomération bordelaise, la part modale de la voiture particulière (conducteur et passager) est en 2009 de 76,5 %. Si les objectifs sont atteints, plus de 11 000 déplacements réalisés en voiture particulière pourraient être évités. La part modale de la voiture pourrait alors atteindre 74,9 %, soit une diminution de 1,6 point.

Bilan des déplacements en voiture particulière si les objectifs sont atteints	
Nombre total de déplacements (EMD 2009)	703 286
Nombre de déplacements VP (EMD 2009)	537 815
Part modale VP (EMD 2009)	76,5%
Potentiel report modal de la voiture vers les modes alternatifs	1,6 point
Part modale VP après report modal	74,9%
Nb de déplacement VP « évités » si les objectifs sont atteints	**11 287**

3.4.5 | L'agglomération hors Cub : développer le covoiturage domicile-travail et les offres de proximité

18 % des habitants de l'agglomération bordelaise.

Pratiques :

Les possibilités de choix modal s'avèrent restreintes : on compte 84 % d'usagers réguliers de la voiture.

La part des usagers réguliers du TC (9 %) est encore plus faible que celle des usagers du vélo.

Opinions :

Les TC ont une moins bonne image que sur les territoires de la Cub.

La voiture bénéficie d'une image très positive.

Le vélo dispose d'une image positive mais sa pratique est surtout récréative.

Types d'usages :

La part *des automobilistes exclusifs* est la plus forte du territoire mais 2/3 d'entre eux restent ouverts à l'utilisation des modes alternatifs.

Les *alternatifs exclusifs* ne représentent que 12 % de la population ce qui traduit une insuffisance de l'offre.

Enjeux :

La voiture est indispensable : Trois quarts d*es écologistes civiques* utilisent la voiture tous les jours.

Il n'y a pas de contrainte à l'usage de la voiture puisque 83 % des *automobilistes contraints à l'usage des TC* qui résident sur ce territoire utilisent la voiture tous les jours.

L'offre en transports semble très insuffisante : seulement 13 % des *comparateurs de temps* utilisent régulièrement les TC.

Les habitants sont faiblement prédisposés à l'usage de la voiture puisque seulement un quart préfère la voiture (et ce, malgré les conditions de mobilité enregistrées dans ce territoire).

Objectifs :

Baisse des usages de la voiture par les *comparateurs de temps* et les *écologistes civiques*

Parmi les *comparateurs de temps* et les *écologistes civiques*, 30 % verraient une baisse des fréquences quotidiennes d'usage de la voiture. **Ces fréquences d'usages devraient approcher respectivement celles *des écologistes civiques* et des *alternatifs exclusifs*.**

Actions :

⇨ Favoriser le covoiturage domicile-travail. Ce système peut être contraignant et séduira d'abord et surtout les habitants sensibles aux questions environnementales. Leur fréquence d'usage de la voiture particulière pourrait alors être semblable à celles des *alternatifs exclusifs* ;

⇨ Encourager plus globalement toutes les formes de partage de la voiture ;

⇨ Communiquer sur les offres alternatives pour développer les pratiques de proximité (Cf., entre autre, « A l'école sans voiture » ou « vélos électriques » des actions du Grenelle des Mobilités) ;

⇨ Développer les facilités pour des déplacements intermodaux vers l'hypercentre. Si l'usage de la voiture est plus contraint dans l'hypercentre, il sera plus avantageux d'utiliser deux modes de transport pour s'y rendre. Cette action ciblera en priorité les *comparateurs de temps* (Cf. « Réseau de transport collectif métropolitain » une des actions du Grenelle des Mobilités).

BILAN : une baisse de la part modale de la voiture de 1,1 point

Le territoire de l'agglomération bordelaise hors Cub concentre près de 69 000 habitants soit 18 % des habitants de l'agglomération bordelaise, et la part modale de la voiture particulière (conducteur et passager) y est en 2009 de 80,6 %. Si les objectifs sont atteints, plus de 7 600 déplacements réalisés en voiture particulière pourraient être évités. La part modale de la voiture pourrait alors atteindre 79,5 %, soit une diminution de 1,1 point.

Bilan des déplacements en voiture particulière si les objectifs sont atteints	
Nombre total de déplacements (EMD 2009)	680 768
Nombre de déplacements VP (EMD 2009)	548 638
Part modale VP (EMD 2009)	80,6%
Potentiel report modal de la voiture vers les modes alternatifs	1,1 point
Part modale VP après report modal	79,5%
Nb de déplacement VP « évités » si les objectifs sont atteints	**7 623**

3.4.6 | Sur l'ensemble de l'agglomération bordelaise : accompagner les tendances en jouant sur les valeurs et les images

Dans l'ensemble de l'agglomération bordelaise, une tendance identifiée par l'analyse de la typologie des usagers des transports est la montée des préoccupations environnementales en lien avec la mobilité et les déplacements, surtout de la part des jeunes générations.

Actions :

⇨ Accompagner les évolutions tendancielles vers plus de considérations pour l'environnement (cf. Pionniers de la mobilité du PLU 3.1).

⇨ Mieux organiser les connaissances de l'ensemble des offres, de leurs coûts, etc…

Objectifs :

Hausse de la part des *écologistes civiques* et des *comparateurs de temps*

L'objectif est d'accompagner les changements de valeurs pour atteindre une part d'*écologistes civiques* (individus qui ont une attitude collective avec une image négative de la voiture et positive des transports en commun) de 16 %, soit une hausse de près de 15 000 individus. L'agglomération bordelaise compte en effet 12 % d'*écologistes civiques* contre 16 % dans l'agglomération de Grenoble. Les *prédisposés aux modes alternatifs* (individus qui ont une attitude individualiste avec une image négative de la voiture et positive des transports en commun) sont particulièrement visés.

Il s'agit également de communiquer autour des avantages des offres alternatives à la voiture particulière pour atteindre une part de *comparateurs de temps* de 23 %, soit une hausse de plus de 12 000 individus, et ce notamment grâce à un report des *automobilistes contraints à l'usage des TC* (multimodaux individualistes qui ont une image négative des TC et une image positive de la voiture). L'agglomération bordelaise compte en effet 20 % de *comparateurs de temps* contre 23 % dans l'agglomération de Grenoble.

BILAN : une baisse de la part modale de la voiture de 0,2 point

Dans l'agglomération bordelaise, la part modale de la voiture particulière (conducteur et passager) est en 2009 de 63,4 %. Si les objectifs sont atteints, plus de 6 500 déplacements réalisés en voiture particulière pourraient être évités.

La part modale de la voiture pourrait alors atteindre 63,2 %, soit une diminution de la part modale de 0,2 point.

Bilan des déplacements en voiture particulière si les objectifs sont atteints	
Nombre total de déplacements (EMD 2009)	3 224 280
Nombre de déplacements VP (EMD 2009)	2 045 042
Part modale VP (EMD 2009)	63,4 %
Potentiel report modal de la voiture vers les modes alternatifs	0,2 point
Part modale VP après report modal	63,2 %
Nb de déplacement VP « évités » si les objectifs sont atteints	**6 549**

Bilan quantitatif des évolutions de choix modal

Au total, près de 77 000 déplacements en voiture particulière pourraient être évités, soit une diminution de la part modale de 2,4 points. Cette diminution serait plus forte dans l'hypercentre et dans le périmètre intra-rocade qui bénéficie d'une bonne desserte en transports en commun et d'une offre efficace pour l'utilisation du vélo et de la marche.

L'analyse a montré la grande facilité à l'utilisation de la voiture à Bordeaux, y compris dans l'hypercentre. Une nouvelle politique de stationnement dans l'hyper-entre permettrait d'enregistrer une baisse de la part modale de 3,2 points.

Entre boulevards et rocade, l'accompagnement de l'extension des offres de mobilité alternative à l'automobile par du marketing individualisé permettrait de réduire la part modale de la voiture de 2,6 points.

Périmètre	Hypercentre	Entre Boulevards et rocade	Cub extra-rocade	Agglomération Hors Cub	Ensemble de l'agglo. bordelaise	TOTAL
Nombre total de déplacements (EMD 2009)	550 336	1 289 889	703 286	680 768	3 224 280	**3 224 280**
Nombre de déplacements VP (EMD 2009)	163 872	794 717	537 815	548 638	2 045 042	**2 045 042**
Part modale VP (EMD 2009)	29,8 %	61,6 %	76,5 %	80,6 %	63,4 %	**63,4 %**
Potentiel report modal de la voiture vers les modes alternatifs	3,2 points	2,6 points	1,6 point	1,1 point	0,2 point	**2,4 points**
Part modale VP après report modal	26,5 %	59,0 %	74,9 %	79,5 %	63,2 %	**61,1 %**
Nb de déplacement VP « évités » si les objectifs sont atteints	**17 848**	**33 204**	**11 287**	**7 623**	**6 549**	**76 511**

Ces données sont des estimations sans aucune modification des offres. Les actions ciblent les usagers des transports de l'agglomération bordelaise en proposant des actions sur les pratiques, les valeurs et les images.

Synthèse – les pistes d'action et le report modal : que retenir ?

- *Les enjeux sont territorialisés en fonction du niveau des offres alternatives à la voiture.*

- *Il est indispensable de profiter de l'extension de l'offre de transports collectifs à venir dans le reste du cœur d'agglomération pour favoriser les changements de comportements de mobilité. Pour ce faire, le marketing individualisé semble être une action efficace.*

- *La dépendance automobile en extra-rocade ne permet pas de contraindre les usages, mais le partage de la voiture et les offres de proximité peuvent être encouragées pour favoriser le report modal.*

4 | Conclusion

4 | Conclusion

L'intérêt de la typologie proposée est d'appréhender les logiques d'action des habitants à travers les pratiques et les images des modes de transport. Comprendre les **logiques de choix des habitants** est indispensable pour identifier des leviers d'actions, de manière complémentaire aux analyses plus « classiques ».

L'analyse de la **typologie des logiques d'action** a montré que l'agglomération bordelaise enregistrait une part importante de *comparateurs de temps,* autrement dit d'usagers des transports multimodaux qui comparent les avantages et les inconvénients des différents modes avant d'en choisir. Cette tendance est un fort avantage pour initier une politique de report modal : si la voiture particulière est comparativement moins avantageuse, les habitants n'auront pas de difficulté à se tourner vers l'usage d'autres modes de transport. À l'inverse, la part *d'automobilistes exclusifs*, qu'ils soient convaincus ou ouverts, est plutôt faible dans l'agglomération bordelaise, confirmant le **fort potentiel de report modal des habitants**. En effet, ces derniers ne sont pas fermés à l'usage des transports en commun.

Les contextes territoriaux différenciés de l'agglomération bordelaise conduisent à des usages différenciés des modes de transports. Si les usages mono-modaux sont fortement corrélés aux caractéristiques du lieu de résidence, les usages multimodaux sont répartis de manière relativement homogène sur le territoire.

Un des apports de la typologie des logiques d'action est une mise en valeur des enjeux territoriaux. Ainsi, l'analyse des fréquences d'utilisation des modes de transports par les différentes logiques d'action renseigne sur les prédispositions des habitants à utiliser la voiture particulière, sur la dépendance automobile dans l'agglomération, ainsi que sur l'efficacité des transports en commun. Au regard des autres agglomérations françaises, les habitants de la Communauté Urbaine de Bordeaux sont **faiblement disposés à utiliser la voiture** dans un contexte de **forte dépendance automobile**. **Les transports en commun ont une bonne image malgré une efficacité moyenne**. Des **propositions de pistes d'actions** permettent de saisir la mesure des possibilités de changement de comportement des habitants.

5 | Annexes

5 | Annexes

5.1 | Annexe 1 : Analyses et comparaison avec d'autres agglomérations françaises

Une fois réalisée sur l'EMD de l'agglomération de Bordeaux, la typologie des logiques d'actions est croisée avec de nombreuses variables : les lieux de résidence et de travail, l'âge, le genre, l'activité, l'occupation principalement. Cela permet notamment de savoir qui compose les différents types de logiques de choix modal et où ils se situent. Les différents types de logiques de choix modal sont également mis en regard des pratiques effectives. Cela est une source d'analyse des différences entre les valeurs et les attitudes vis-à-vis des différents modes et les pratiques.

Pour compléter l'analyse, une comparaison avec d'autres agglomérations est également réalisée et permet d'observer les différences d'attachement à la voiture, d'usage des transports en commun, de contraintes, de dépendances, etc. L'agglomération de Bordeaux est comparée à Montpellier, Toulouse, Lille, et Grenoble, qui sont des villes de taille, de densité humaine et d'offre en transports en commun similaires.

Une attention particulière doit cependant être portée aux périmètres des enquêtes EMD qui ne sont pas standardisés par le CERTU, mais également aux périmètres institutionnels des intercommunalités qui diffèrent grandement selon les contextes.

	Année EMD	Population (en milliers d'habitants)			Densité (nb hab/km2)		Offre TC (à la date EMD)			
		EMD	*Agglo*	*Ville-centre*	*Agglo*	*Ville-centre*	*BUS*	*BHNS*	*Tram*	*Métro*
Bordeaux	2009	881	698	237	1 266	4 796	OUI	NON	OUI	NON
Montpellier	2003	474	390	245	920	4 500	OUI	NON	OUI	NON
Toulouse	2004	935	700	420	1 500	3 600	OUI	NON	OUI	OUI
Lille	2006	1 090	1 090	220	1 800	6 500	OUI	NON	OUI	OUI
Grenoble	2010	800	398	156	1 259	8 600	OUI	NON	OUI	NON

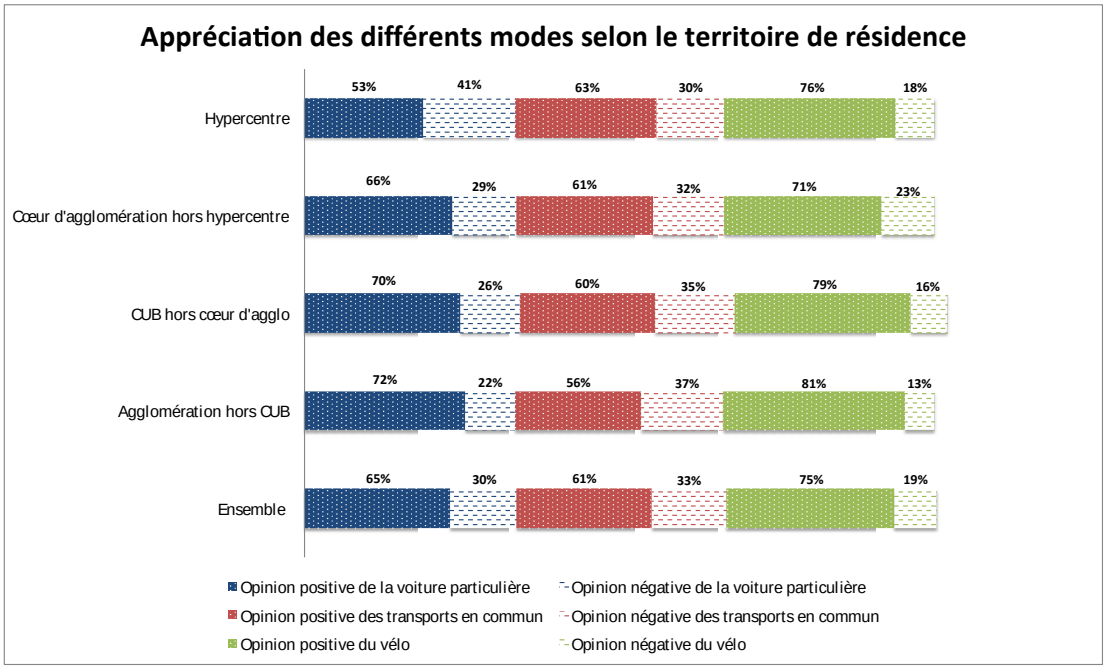
Par exemple, l'EMD de Lille (2006) est réalisée selon le périmètre de la Communauté Urbaine de Lille (Lille Métropole) qui est très étalée relativement à d'autres agglomérations. De même, la communauté d'agglomération de Grenoble compte 398 000 habitants tandis que le périmètre de l'EMD compte 800 000 habitants. Dans ce cas, c'est le périmètre de l'EMD qui est particulièrement étalé.

5.2 | Annexe 2 : Les adjectifs pouvant être cités au cours des entretiens

La fiche « Opinion » questionne les représentations des enquêtés au sujet de la voiture, du vélo et des transports en commun à partir de la citation d'adjectifs. Pour chacun des trois modes, les enquêtés doivent citer trois adjectifs afin de les qualifier.

ADJECTIFS POSITIFS			ADJECTIFS NÉGATIFS		
Rapide	Autonomie	Indispensable	Lent	Contraignant	Inadapté
Bon marché	Silencieux	Convivial	Cher	Bruyant	Bondé
Pratique	Reposant	Loisir	Pas pratique	Fatiguant	Sale
Ecologique	Utile	Facile	Polluant	Inutile	Encombrant
Sûr(e)	Agréable	Sportif / sain	Dangereux	Désagréable	Pas fiable
Confortable	Détendu	Flexible	Inconfortable	Stressant	Insuffisant

5.3 | Annexe 3 : Appréciation des modes de transport selon le territoire de résidence



5.4 | Annexe 4 : L'image des modes de transport - fiches détaillées

La voiture, un mode pratique, polluant et cher

La voiture particulière jouit globalement d'une image positive, 65 % des habitants de l'agglomération bordelaise en ayant une vision positive. Observer les adjectifs les plus cités pour qualifier la voiture particulière permet de préciser cette appréciation générale pour comprendre les perceptions positives et négatives des habitants.

Taux de citation des dix adjectifs les plus cités pour qualifier la voiture :

1. Pratique	17,6%	6. Rapide	6,9%
2. Polluant	11,9%	7. Utile	6,3%
3. Cher	9,9%	8. Confortable	5,1%
4. Indispensable / vital / nécessaire	8,2%	9. Dangereux	2,4%
5. Rend autonome (ou libre)	7,8%	10. Bruyant	1,9%

Il y a un rapport assez paradoxal à la voiture. Malgré une perception globalement positive de la voiture particulière, les 2ème et 3ème adjectifs les plus cités sont des qualificatifs négatifs : « Polluant » représente en moyenne 11,9 % des adjectifs cités et « Cher » en constitue 9,9 %. Dans une moindre mesure, la voiture particulière est également perçue comme étant « Dangereuse » (2,4 %) et « Bruyante » (1,9 %).

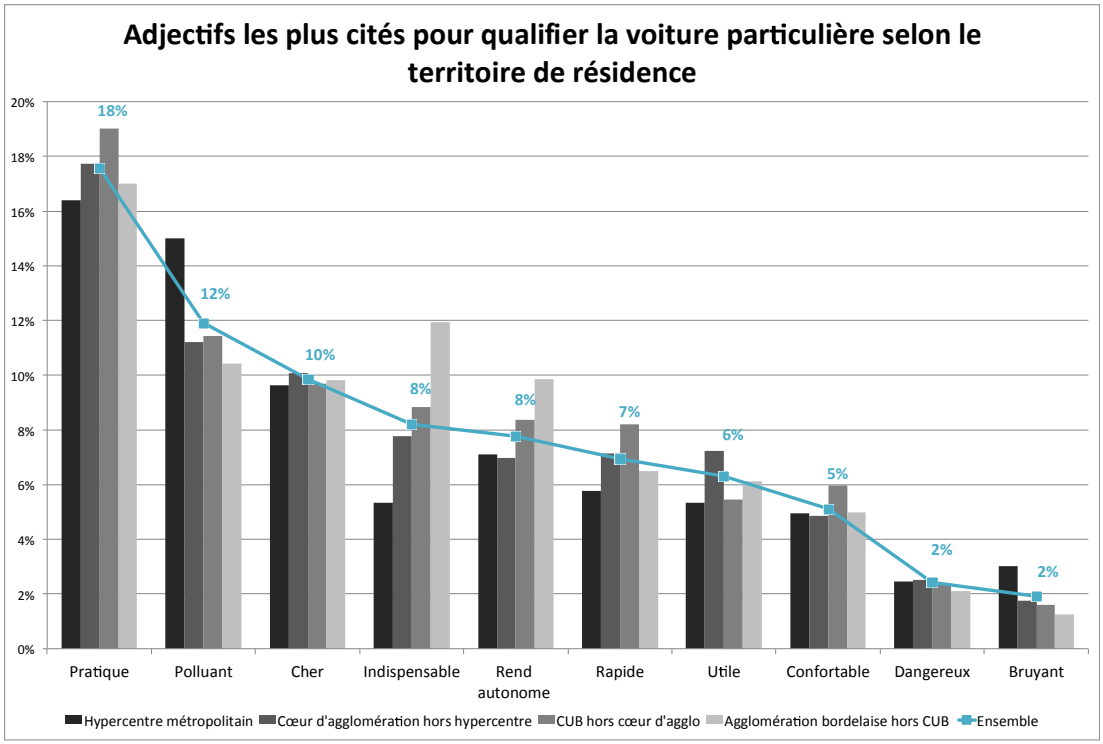
L'aspect « Pratique » reste cependant le premier adjectif utilisé pour qualifier la voiture (17,6 % des adjectifs cités). Les caractères « Indispensable », « Utile » et « Rendant autonome » sont également très présents : ils représentent à eux trois 21 % des adjectifs cités pour qualifier la voiture individuelle. Le confort qu'elle procure est également mis en avant (5,1 %).

La voiture semble donc comporter des qualités liées à sa praticité. Elle apparaît également comme un mode de transport utile et indispensable, ce qui laisse entendre qu'une partie de la population en est dépendante pour se déplacer. Les inconvénients bien connus de la voiture particulière semblent admis par le plus grand nombre : elle pollue et coûte cher.

Ces grands traits cachent cependant des réalités différenciées selon les zones de résidence et les caractéristiques individuelles (l'âge, le genre, la fréquence d'utilisation des différents modes de transports ainsi que l'occupation principale).

Un mode « indispensable » en grande périphérie, des nuisances fortement perçues dans l'hypercentre

Les représentations relatives à la voiture diffèrent selon le territoire de résidence en lien avec la facilité d'usage ou les contraintes à l'usage, le ressenti des nuisances, etc.



Hypercentre	Entre Boulevards et rocade	Cub extra-rocade	Extra-Cub
Pratique	Pratique	Pratique	Pratique
Polluant	Polluant	Polluant	Polluant
Cher	Cher	Cher	Cher
Rend autonome (ou libre)	Indispensable	Indispensable	Indispensable
Rapide	Utile	Utile	Rend autonome (ou libre)
Indispensable	Rapide	Rapide	Rapide
Utile	Rend autonome (ou libre)	Rend autonome (ou libre)	Confortable
Confortable	Confortable	Confortable	Utile
Encombrant	Dangereux	Dangereux	Dangereux
Bruyant	Bruyant	Bruyant	*Facile*

En italique : les adjectifs cités seulement pour un territoire parmi les 10 premiers adjectifs cités

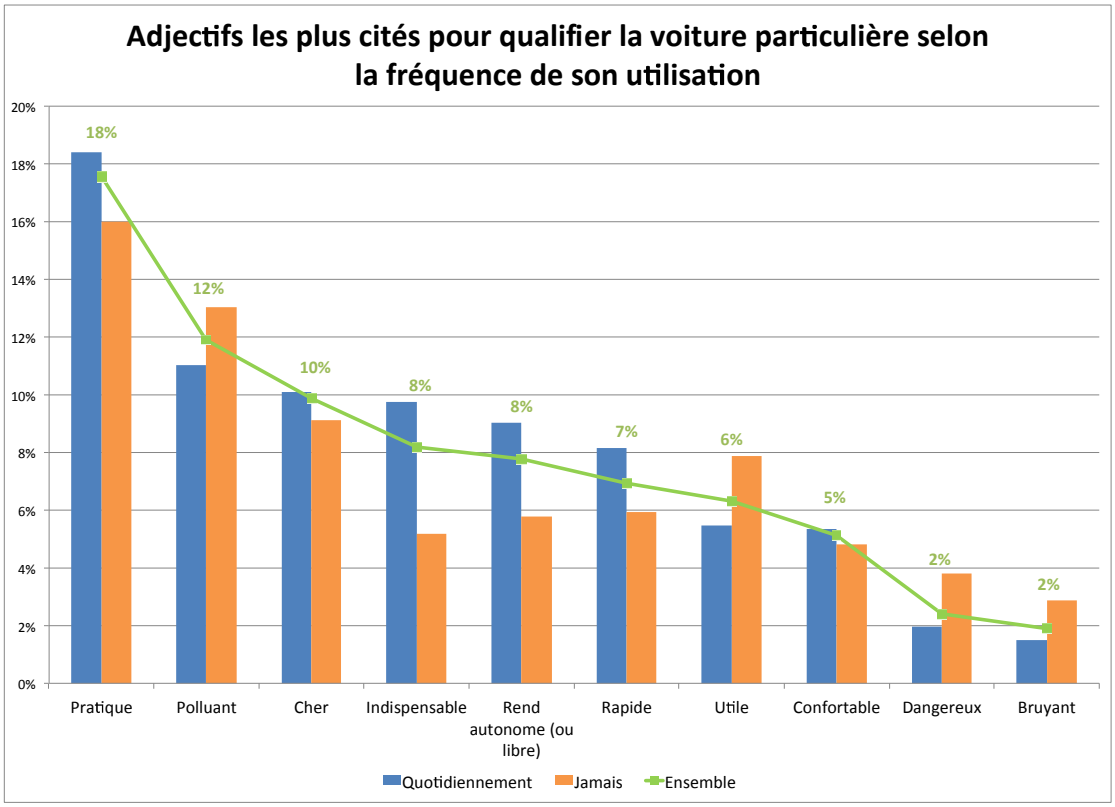
Les adjectifs les plus cités varient selon la zone de résidence. En effet, les habitants de la grande périphérie (résidant hors de la communauté urbaine de Bordeaux) perçoivent davantage la voiture particulière comme un mode de transport indispensable à la mobilité et permettant d'acquérir de l'autonomie que les habitants de l'hypercentre de l'agglomération, qui disposent de nombreuses alternatives à la voiture individuelle (transports collectifs, modes actifs, autopartage, etc.).

Au contraire, les aspects bruyants et polluants de la voiture particulière sont plus fortement cités par les habitants de l'hypercentre qui subissent davantage les effets néfastes de la voiture (situation de congestion, cohabitation entre les différents modes, pollution directe plus fortement ressentie).

Les habitants des zones périurbaines de la Cub (Cub hors cœur d'agglomération) citent davantage les aspects confortable et rapide de la voiture individuelle que les autres, tandis qu'ils se situent proche de la moyenne en ce qui concerne son caractère indispensable et utile. Cette partie de la population semble donc particulièrement attachée à la voiture particulière.

Les aspects négatifs mis en avant par les non-usagers

Les perceptions des modes de transports peuvent fortement différer selon leur utilisation ou non. L'analyse de ces différences permet de mettre en exergue les idées reçues ou au contraire les problèmes insoupçonnés par les non-usagers. Le graphique suivant distingue deux catégories : les personnes utilisant la voiture particulière tous les jours et ceux ne l'utilisant jamais.

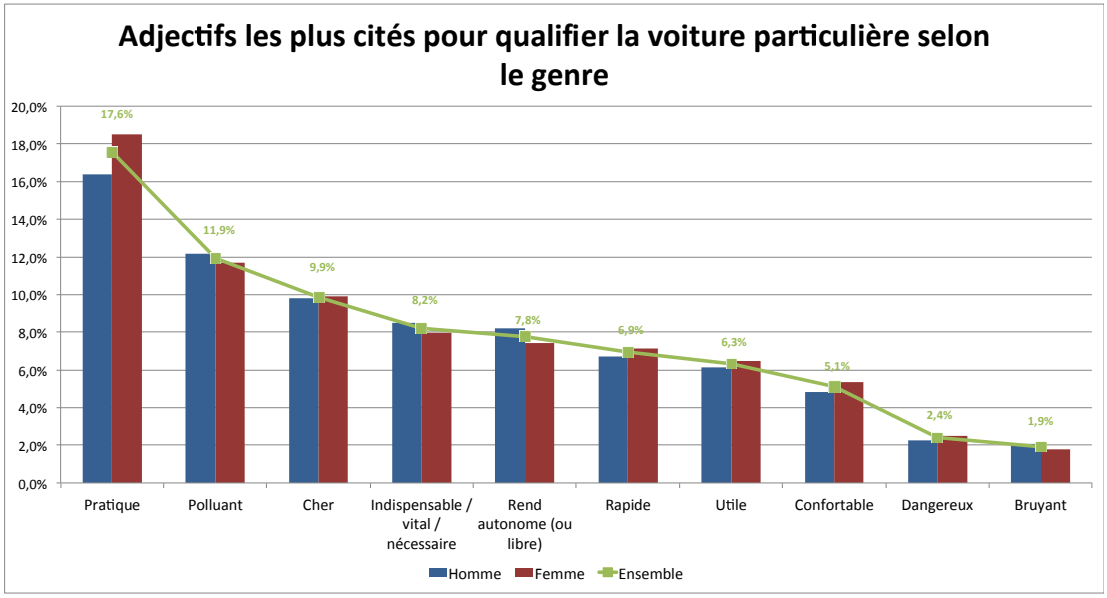


Tout d'abord, les personnes utilisant la voiture quotidiennement en tant que conducteur sont plus nombreuses à citer des adjectifs liés à ses aspects : indispensable, pratique, rapide ou permettant d'acquérir de l'autonomie que les personnes ne l'utilisant jamais. Il est tout de même intéressant de constater que les personnes n'utilisant pas la voiture sont conscientes de ces caractéristiques, notamment de son indispensabilité à la mobilité. L'adjectif « utile » est même davantage cité par les gens n'utilisant jamais la voiture que par ceux l'utilisant tous les jours.

Les personnes n'utilisant pas la voiture particulière ont davantage fait ressortir les inconvénients de la voiture : ils citent plus le caractère polluant et bruyant et perçoivent plus fortement le caractère dangereux de ce mode de transport. N'utilisant jamais la voiture, ils ont tendance à subir plus fortement les aspects négatifs de la voiture sans profiter de ses avantages.

Des représentations indifférenciées selon le genre

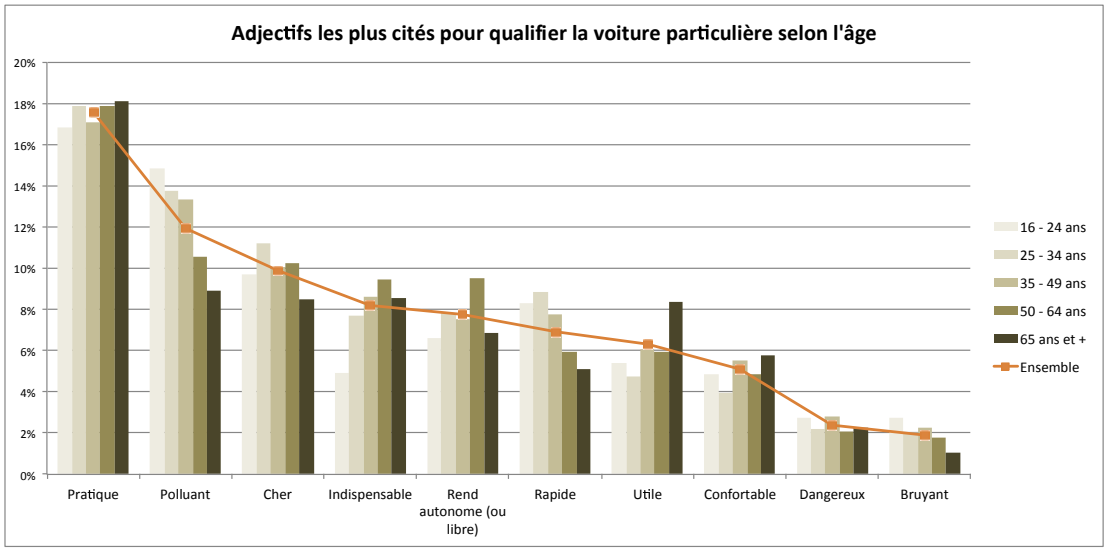
La voiture apparaît comme un mode de transport faiblement « genré » dans les perceptions.



Les femmes insistent cependant particulièrement sur son caractère pratique, ce qui laisse supposer qu'elles ont une vision moins affective et plus détachée de l'objet « voiture » que les hommes.

Une sensibilité écologique plus importante chez les jeunes

L'avancée dans le parcours de vie est fortement différenciatrice des représentations associées à la voiture. L'éducation, les capacités physiques, la législation sont autant de facteurs explicatifs de ces différences marquées.



Tout d'abord, l'adjectif « Pratique », qui est l'adjectif le plus utilisé pour qualifier la voiture particulière, est cité de manière quasiment indifférenciée selon l'âge.

Les effets néfastes de la voiture, c'est-à-dire ses aspects polluant et bruyant, sont de moins en moins cités avec l'âge, notamment à partir de 50 ans : il existe un effet générationnel. Les problématiques environnementales se sont largement démocratisées et les conséquences écologiques de la voiture sont aujourd'hui admises. Le moindre intérêt envers l'environnement chez les plus de 50 ans peut être du fait qu'ils adoptent un comportement bien spécifique et stéréotypé (un habitus) qu'il est difficile de modifier. Enfin, les personnes de plus de 50 ans ont grandi dans la génération du tout-voiture, celle de l'avènement de l'automobile.

De même, l'indispensabilité de la voiture est davantage citée avec l'âge. Du fait du même effet générationnel, les personnes moins jeunes envisagent plus difficilement l'utilisation d'un autre mode de transport que la voiture. Cela dit, pour les plus âgés, il peut être plus difficile de se déplacer via les transports en commun ou les modes actifs. De même, les familles avec enfants nécessitent souvent la voiture pour la flexibilité qu'elle permet et son caractère pratique.

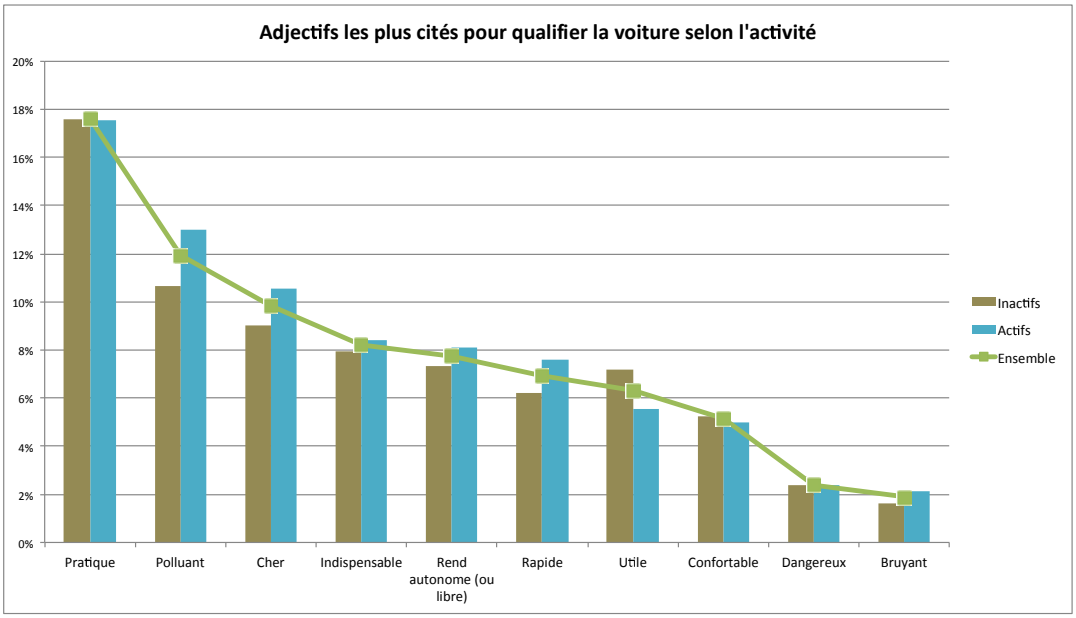
L'important coût économique de la voiture varie peu selon l'âge (entre 8 % et 11 % des adjectifs cités). Ce sont les personnes de 25 à 34 ans qui trouvent le plus que la voiture coûte cher. Souvent jeunes actifs, les personnes de 25 à 34 ans nécessitent une voiture sans pour autant disposer des ressources nécessaires à son usage. Les plus de 65 ans sont ceux qui mettent le moins en avant l'aspect « cher » de la voiture particulière.

Le caractère « rapide » de la voiture est davantage perçu par les jeunes. On observe en effet que la fréquence d'utilisation de cet adjectif pour qualifier la voiture diminue avec l'âge.

Enfin, les personnes de plus de 65 ans citent davantage les côtés utile et confortable de la voiture que les autres classes d'âge.

Les adjectifs selon l'activité

Les comportements de mobilité des actifs et des inactifs sont fortement différents. Les actifs se déplacent davantage, utilisent plus la voiture individuelle et parcourent davantage de kilomètres. En outre, leur mobilité est davantage contrainte par le travail et par les enfants.



Les principales différences entre les actifs, c'est-à-dire les actifs occupés et les chômeurs, et les inactifs (étudiants, scolaires, retraités, personnes restant au foyer, etc.) se situent au niveau des adjectifs : polluant, cher, rapide et utile :

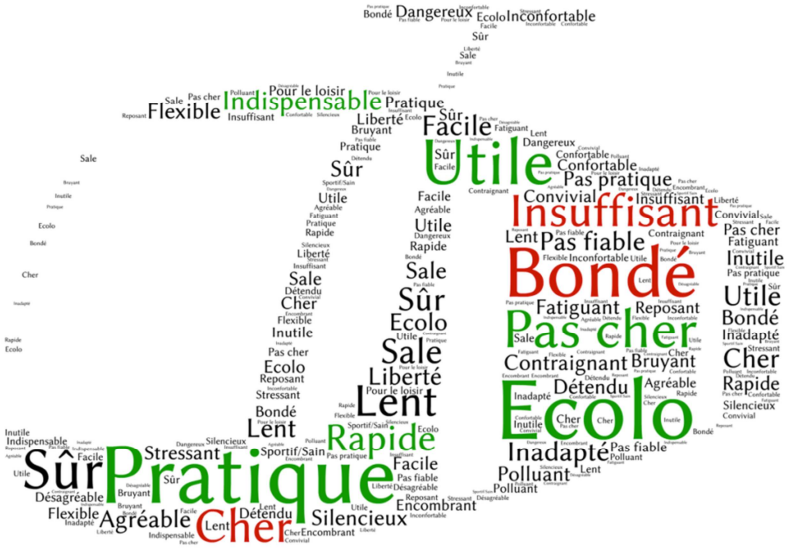
- Les actifs citent davantage l'aspect polluant de la voiture.

- Les actifs trouvent davantage que la voiture particulière coûte cher. Cela est lié au fait qu'ils l'utilisent plus et peut être que leur ménage est davantage équipé.

- Les actifs perçoivent la voiture comme un mode rapide, malgré des déplacements majoritairement réalisés aux heures de pointe.

- Les inactifs trouvent davantage que la voiture est utile (peut-être lié aux horaires non concordants des TC pour les retraités ou les personnes restant au foyer).

Les transports en commun, un mode pratique, bon marché, mais aussi insuffisant et bondé



Comme nous l'avons vu précédemment, 61 % des habitants de l'agglomération bordelaise ont une image positive des transports en commun. L'analyse des adjectifs utilisés pour qualifier ce mode de transport permet de dépasser cette observation générale et de comprendre les caractéristiques de ce mode de transport qui jouent un rôle dans les perceptions de la population.

Taux de citation des dix adjectifs les plus cités pour qualifier la voiture :

1. Pratique	16,0%	6. Utile	5,6%
2. Insuffisant	7,0%	7. Rapide	4,4%
3. Bon marché, économique, pas cher	6,9%	8. Indispensable, vital, nécessaire	4,2%
4. Ecologique	6,8%	9. Contraignant	3,3%
5. Bondé	6,0%	10. Cher	3,1%

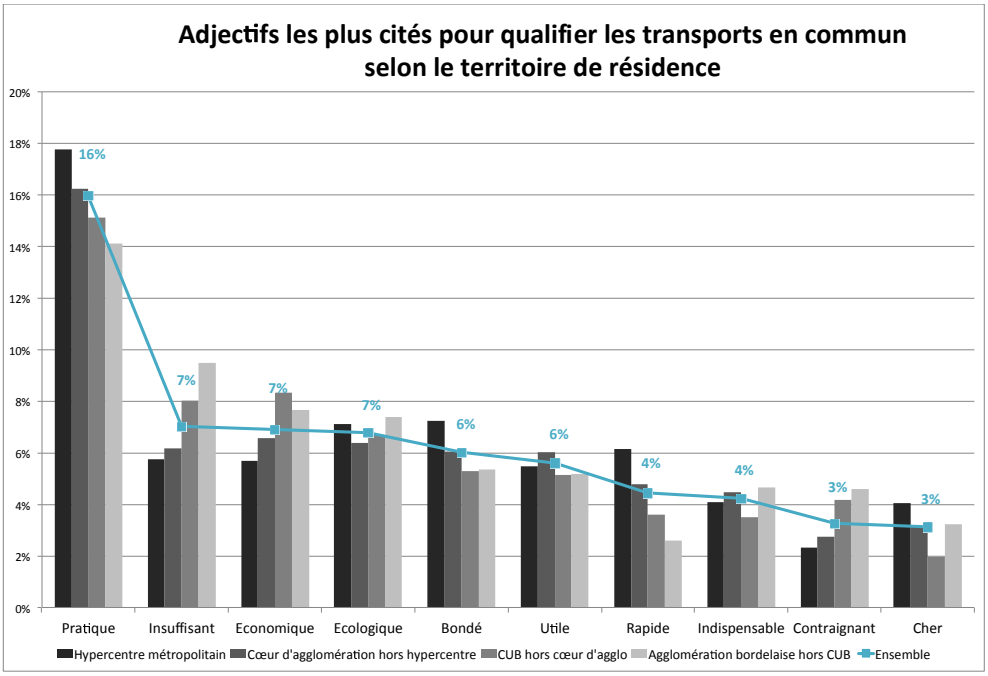
Les dix adjectifs les plus cités représentent 63 % des adjectifs cités, tandis que ce taux s'élève à 78 % en ce qui concerne la voiture. Pour les transports collectifs, les réponses sont plus étalées, les perceptions globales sont moins facilement identifiables que dans le cas de la voiture particulière.

D'autre part, il apparaît que la praticité des transports en commun est leur premier atout cité par les habitants de l'agglomération bordelaise : l'adjectif « Pratique » représente 16 % des adjectifs cités. Il constitue un pic fort puisque les quatre adjectifs suivants représentent chacun entre 6 à 7 % des adjectifs cités. L'image positive des transports en commun se fonde également sur son caractère écologique (6,8 %) et économique (6,9 %). Dans une moindre mesure, ils sont également vus comme utiles (5,6 %) voire indispensables (4,2 %).

Enfin, les points négatifs mis en avant par les enquêtés pour qualifier les transports en commun concernent principalement leur saturation (6 %) et l'insuffisance de l'offre (7 %). Ces traits négatifs ne relèvent pas des caractéristiques du mode.

Insuffisance et contrainte en périphérie, rapidité, saturation, et praticité dans le centre

Les différentes entités territoriales ont un niveau de desserte et de performance de l'offre de transports en commun différentes. Quelles sont les différences de représentations entre les espaces de l'agglomération en lien avec ces différences d'offres ?



Hypercentre	Entre Boulevards et rocade	Cub extra-rocade	Extra-Cub
Pratique	Pratique	Pratique	Pratique
Bondé	Bon marché, économique, pas cher	Bon marché, économique, pas cher	Insuffisant
Ecologique	Ecologique	Insuffisant	Bon marché, économique, pas cher
Rapide	Insuffisant	Ecologique	Ecologique
Insuffisant	Bondé	Bondé	Bondé
Bon marché, économique, pas cher	Utile	Utile	Utile
Utile	Rapide	Contraignant	Indispensable
Indispensable	Indispensable	Rapide	Contraignant
Cher	Cher	Indispensable	Inadapté
Agréable	Inadapté	Lent	Cher

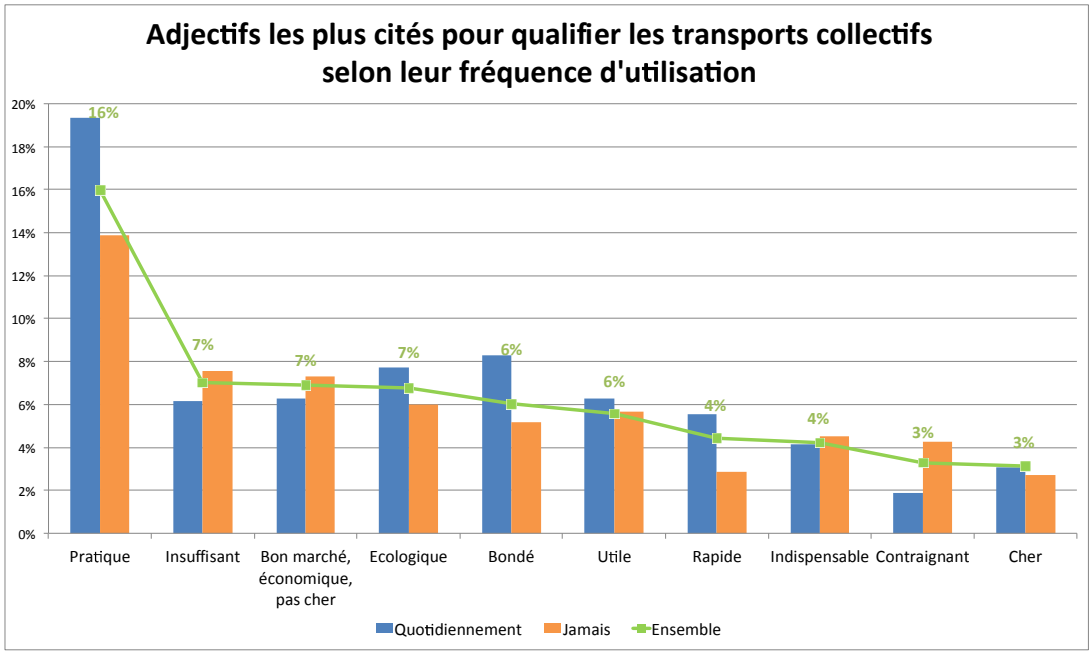
En italique : les adjectifs cités seulement pour un territoire parmi les 10 premiers adjectifs cités

Il existe des différences marquantes en fonction de la zone de résidence. L'adjectif « pratique » est de moins en moins cité lorsqu'on s'éloigne de l'hypercentre. En moyenne et grande périphérie, l'offre en transports collectifs se raréfie, ce qui rend son usage très contraignant. Il apparaît d'ailleurs que la part des adjectifs « insuffisant » et « contraignant » croît avec l'éloignement à l'hypercentre.

Les caractères économique (7 %) et écologique (7 %) des transports en commun sont également mis en avant. La vision écologique des transports collectifs varie peu en fonction des lieux de résidence tandis que les personnes éloignées de l'hypercentre citent davantage leur aspect économique. Les longues distances peuvent être une source de dépenses importante si elles sont parcourues en voiture.

L'adjectif bondé représente 6 % des adjectifs cités. Il est davantage cité dans le cœur d'agglomération, là où les transports en commun sont les plus développés et utilisés. Il en est de même pour la rapidité (4 %) : l'efficacité du réseau de transport dans l'hypercentre (offre très développée, fréquences élevées) permet de concurrencer la voiture particulière, ce qui n'est pas le cas en périphérie.

L'insuffisance et la contrainte associées aux transports en commun sont davantage citées chez les non-usagers



Seule une partie de la population utilise les transports en commun. Comment les perceptions de ce mode varient-elles selon l'usage du mode ? Quels aspects rendent les non-usagers particulièrement réticents à l'utilisation des transports publics ? Au contraire, quelles caractéristiques plaisent et déplaisent aux usagers quotidiens ?

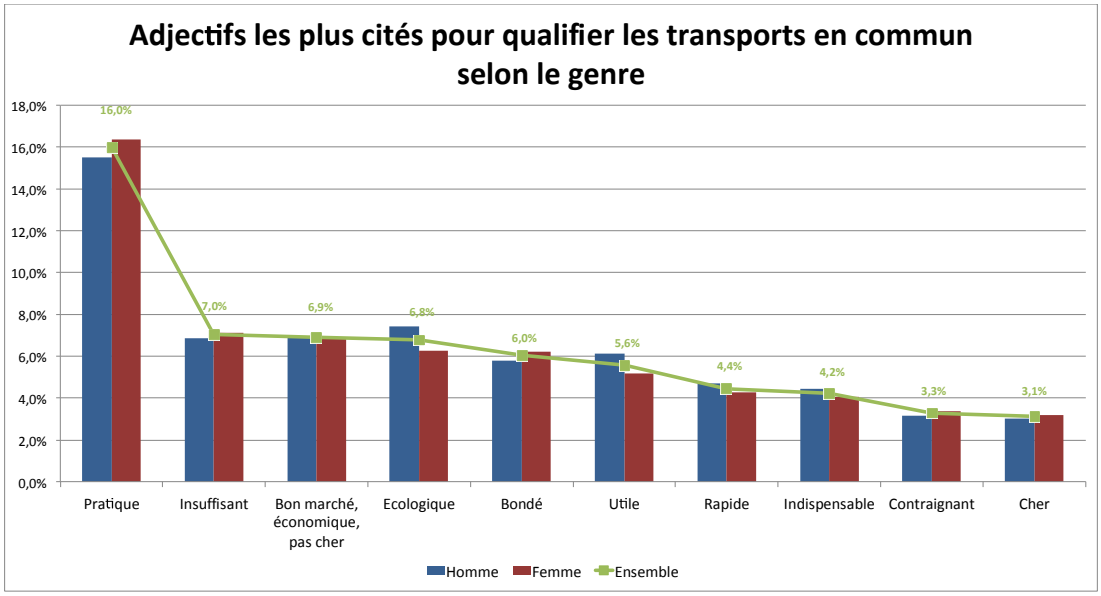
Les personnes qui n'utilisent pas les transports en commun trouvent davantage que l'offre proposée est insuffisante et trop contraignante. Deux facteurs explicatifs sont envisageables. Pour une partie des non-usagers des transports en commun, l'offre est réellement trop faible, voire inexistante pour permettre leur utilisation. Si une offre existait, ils pourraient être amenés à les utiliser. Pour d'autres, cela peut s'expliquer par une méconnaissance des réseaux de transport qui constitue un frein fort à leur utilisation.

Les personnes utilisant les transports en commun quotidiennement évoquent plus les aspects pratiques, rapides et écologiques des transports en commun. Ils sont en ce sens satisfaits de leur usage. Concernant ces adjectifs, les personnes n'utilisant pas les transports collectifs ont une vision plus négative que les autres. Pour valoriser les transports en commun, il peut être intéressant d'insister sur les aspects pratiques, écologiques et rapides des transports en commun.

Les utilisateurs quotidiens citent également davantage l'adjectif « bondé » et moins l'adjectif « bon marché ». Concernant ces deux adjectifs, les personnes n'utilisant pas les transports en commun ont un point de vue plus positif.

Une représentation des transports en commun peu différenciée selon le genre

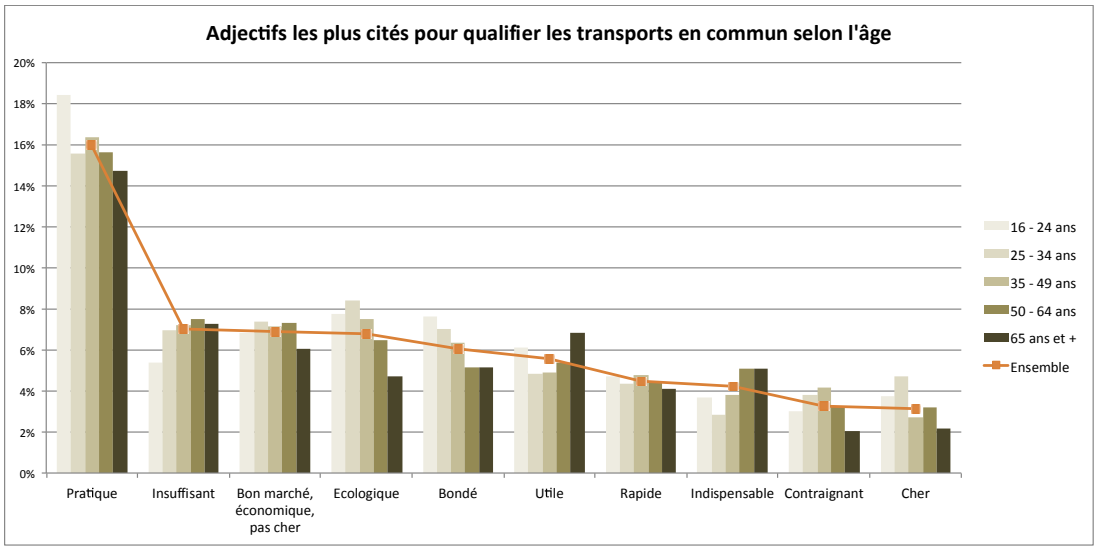
L'image des transports en commun n'est pas différenciée selon le genre des individus.



Généralement, les femmes ont une vision négative des transports en commun car ils sont perçus comme dangereux, comme étant le lieu d'incivilités ou d'agressions. Les transports en commun de l'agglomération bordelaise ne semblent pas avoir cette image négative.

L'âge conditionne fortement la perception des transports en commun : écologie, insuffisance, praticité, utilité, saturation, contrainte ?

L'image qu'ont les transports en commun est fortement différente selon la position dans le parcours de vie.



L'aspect pratique des transports en commun est de moins en moins cité avec l'âge. Ils sont particulièrement pratiques pour les plus jeunes (plus de 18 % des adjectifs cités) qui ne disposent pas du permis ou de voiture. Au contraire, les personnes de plus de 65 ans (14 % des adjectifs cités) peuvent trouver ce mode moins pratique en lien avec la pénibilité et l'inconfort qui peuvent y être associés.

Les jeunes entre 16 et 24 ans mettent moins en avant l'insuffisance des transports en commun que les autres. Pour les lycéens, les transports scolaires sont les « services réguliers publics routiers créés pour assurer, à titre principal et à l'intention des élèves, la desserte des établissements d'enseignement » (art. R. 213-3 du code de l'éducation). En cela, une offre suffisante (minimum) est garantie sur l'ensemble du territoire. Les étudiants de l'enseignement supérieur ont, quant à eux, accès à des transports collectifs urbains performants du centre, soit parce qu'ils vivent dans des campus grandement autonomes, soit parce que les principales universités, concentrées dans l'hypercentre, proposent des logements étudiants, ou soit parce que les étudiants ne résidant pas dans un logement étudiant vivent majoritairement dans l'hypercentre.

L'adjectif « écologique » est de moins en moins utilisé avec l'âge pour qualifier les transports collectifs. Il existe un effet générationnel. Les problématiques environnementales et les effets bénéfiques des transports en commun sont aujourd'hui très valorisés, mais les personnes de plus de 50 ans paraissent moins sensibles à ces questions.

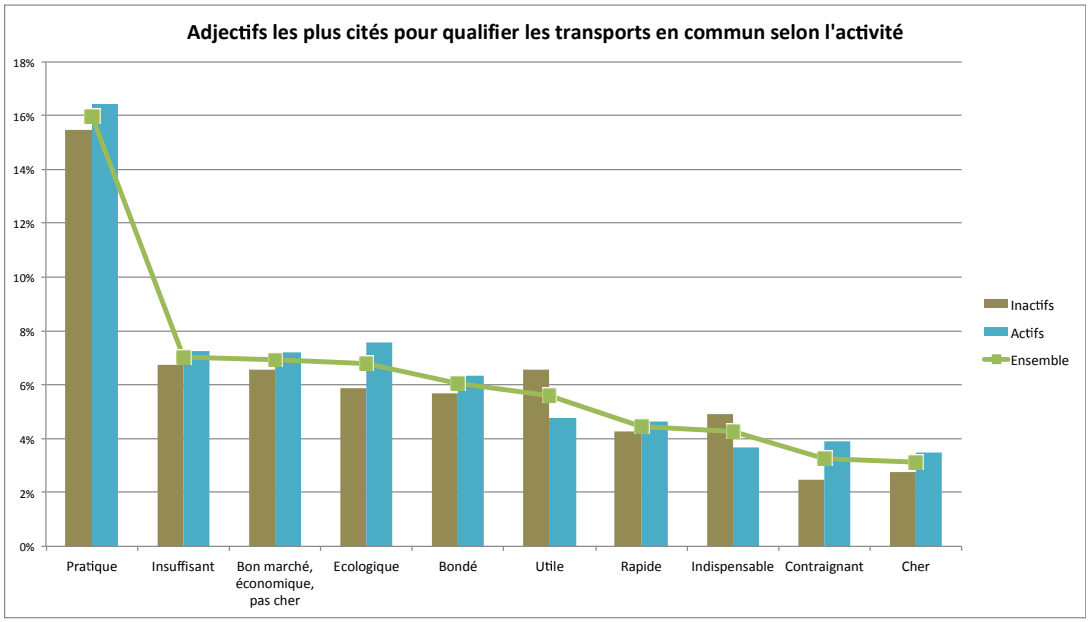
Les personnes de plus de 50 ans citent également moins le côté bondé des transports en commun. Les classes d'âge élevé utilisent moins les transports en commun. Or, il a été observé que les personnes n'utilisant pas les transports collectifs citent moins son aspect « bondé » que ceux qui les utilisent régulièrement.

Les classes extrêmes (les plus jeunes et les plus âgées) citent davantage le caractère utile des transports. Il s'agit de personnes étant plus contraintes à l'utilisation des transports en commun, soit parce qu'elles ne possèdent pas ou plus de voiture, soit parce qu'elles n'ont pas le permis, soit parce qu'il est difficile pour elles de conduire. Au-delà d'être utiles, il apparaît que les transports en commun sont davantage perçus comme indispensables par les plus de 50 ans.

L'aspect contraignant des transports en commun est davantage mis en avant par les 25-49, qui sont dans l'âge actif et ont des enfants. Ils nécessitent une flexibilité accrue pour l'organisation de leur journée et l'utilisation des transports en commun est souvent perçue comme une contrainte. La voiture est plus compétitive en matière de flexibilité et de praticité.

Faible différenciation de l'image des transports en commun selon l'activité

L'image des transports en commun diffère peu selon l'activité.



D'une manière générale, les actifs perçoivent légèrement davantage les transports en commun comme un mode de transport pratique (ils peuvent constituer une alternative efficace à la voiture, notamment aux heures de pointe), écologique (les actifs semblent plus sensibilisés aux problématiques environnementales) et contraignant (il est difficile de concilier une organisation quotidienne complexe (travail, enfants, etc.) avec l'utilisation des transports en commun). Au contraire, les inactifs mettent davantage en avant l'utilité et même l'indispensabilité des transports en commun (les jeunes et retraités en sont souvent dépendants, ne disposant pas de voiture particulière).

Le vélo, un mode écologique, sain et dangereux

Le vélo a une image positive pour 75 % des habitants de l'agglomération.

Taux de citation des dix adjectifs les plus cités pour qualifier la voiture :

1. Ecologique	12,9%	6. Loisir	5,7%
2. Sportif/sain	12,8%	7. Bon marché, économique, pas cher	5,6%
3. Dangereux	12,7%	8. Rapide	3,0%
4. Pratique	9,3%	9. Fatiguant	2,9%
5. Agréable	6,1%	10. rend autonome (ou libre)	2,3%

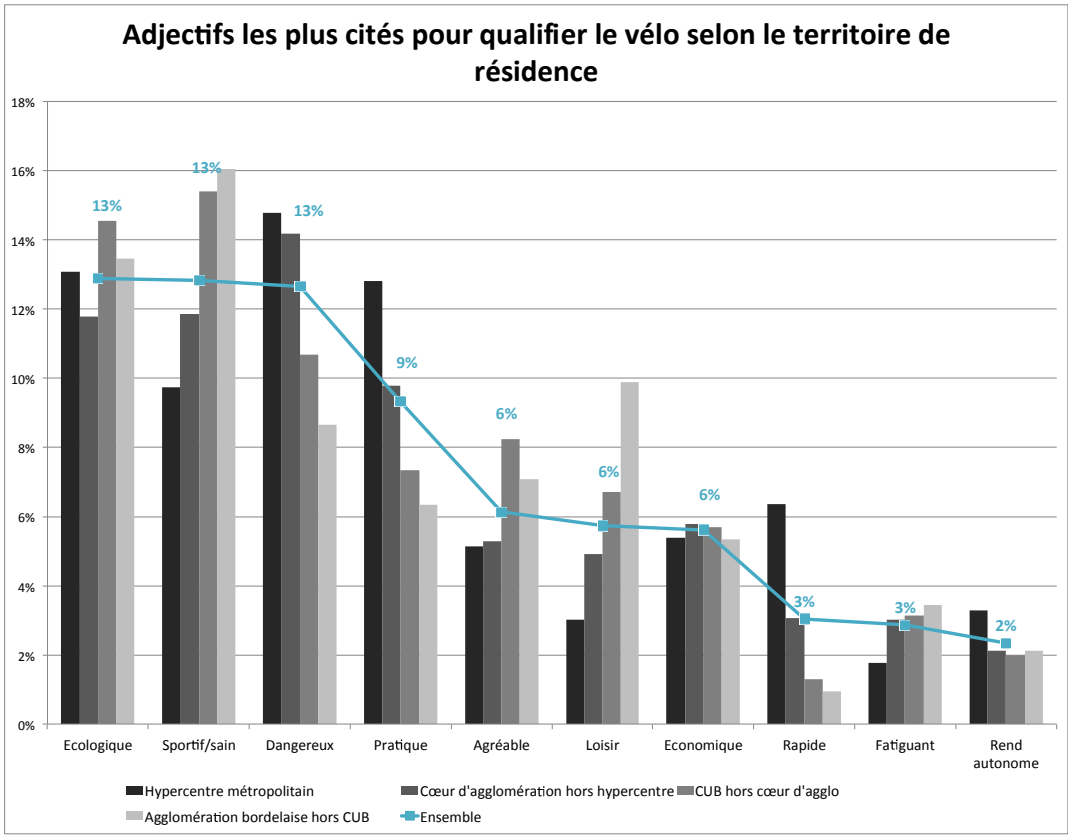
Le vélo est un mode de transport écologique (12,9 % des adjectifs cités). Son aspect sportif et bon pour la santé est également fortement cité (12,8 %).

Le troisième adjectif cité concerne le caractère dangereux du vélo, qui, notamment en milieu urbain, est confronté aux autres modes de transport (voitures, bus, piétons particulièrement). C'est le principal inconvénient cité pour qualifier le vélo. Il est également perçu comme étant fatiguant (2,9 %). Les autres adjectifs cités sont tous positifs : pratique (9,3 %), agréable (6,1 %), loisir (5,7 %), bon marché (5,6 %) et rapide (3 %).

Au vu des adjectifs positifs cités, le vélo semble être un mode de transport idéal (écologique, économique, bon pour la santé, agréable, récréatif et rapide). Les deux inconvénients cités pour le qualifier montrent cependant deux choses : d'une part, c'est un mode qui n'est pas accessible à l'ensemble de la population, nécessitant un effort physique ; les personnes âgées, nous le verrons, l'utilisent peu et le trouvent davantage fatiguant. D'autre part, la perception du danger associé à ce mode est forte. Il est en effet au cœur des conflits d'usages avec les autres modes de déplacements.

Entre le centre et la périphérie : deux images, deux façons d'utiliser le vélo

Les représentations du vélo sont fortement différenciées selon la zone de résidence ce qui traduit deux usages différents du vélo entre les habitants du centre et les habitants de la périphérie.



Hypercentre	Entre boulevards et rocade	Cub extra-rocade	Extra-Cub
Dangereux	Dangereux	Sportif/sain	Sportif/sain
Ecologique	Sportif/sain	Ecologique	Ecologique
Pratique	Ecologique	Dangereux	Loisir
Sportif/sain	Pratique	Agréable	Dangereux
Rapide	Bon marché, économique, pas cher	Pratique	Agréable
Bon marché, économique, pas cher	Agréable	Loisir	Pratique
Agréable	Loisir	Bon marché, économique, pas cher	Bon marché, économique, pas cher
Rend autonome (ou libre)	Rapide	Fatiguant	Fatiguant
Loisir	Fatiguant	Rend autonome (ou libre)	*Détendu*
Inadapté	Inadapté	*Silencieux*	Rend autonome (ou libre)

En italique : les adjectifs cités seulement pour un territoire parmi les 10 premiers adjectifs cités

Plus on s'éloigne du centre de l'agglomération, plus le vélo a l'image d'un mode récréatif et agréable et sportif. En effet, l'aspect sportif ne représente qu'environ 10 % des adjectifs cités par les habitants de l'hypercentre contre 15 à 16 % pour les personnes vivant en dehors du cœur d'agglomération. Il en est de même pour l'adjectif « loisir » (3 % dans l'hypercentre contre 10 % dans l'agglomération hors CUB) et l'adjectif « agréable » (7 à 8 % en dehors du cœur d'agglomération contre 5 % dans le cœur d'agglomération).

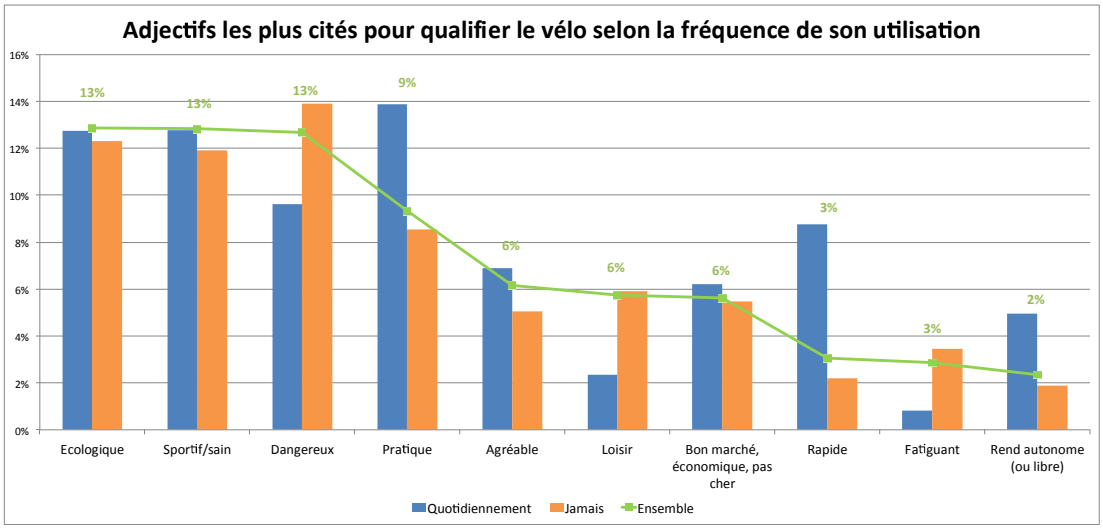
Au contraire, dans le cœur d'agglomération, et notamment dans l'hypercentre, le vélo est vu comme pratique (13 % dans l'hypercentre contre 6 % à 7 % au-delà du cœur d'agglomération) et rapide (1 % au-delà du cœur d'agglomération et 6 % dans l'hypercentre). Aussi, les habitants du cœur d'agglomération mettent particulièrement son caractère dangereux en avant (14 % des adjectifs cités contre 8 % à 10 % pour le reste de l'agglomération).

Il existe donc deux perceptions différentes du vélo qui correspondent à deux usages distincts. D'une part, dans le centre urbain dense, le vélo est un mode pratique pour se déplacer, il permet de réaliser des distances courtes rapidement et d'échapper à la congestion routière ou à la saturation des transports en commun, mais présente également un danger plus fort ; d'autre part, au-delà du cœur d'agglomération, le vélo semble être un mode récréatif, utilisé pour les loisirs, dans le cadre de vie agréable qui caractérise la grande périphérie.

Un usage quotidien semble plus difficile au vu des distances à parcourir. Le vélo apparaît en effet comme étant plus fatiguant en périphérie que dans le centre de l'agglomération.

Praticité et rapidité du vélo mises en avant par les usagers quotidiens

Les usagers quotidiens du vélo semblent convaincus par ce mode qu'ils jugent pratique et rapide. Au contraire, les non-usagers mettent davantage en avant son aspect dangereux et fatiguant.



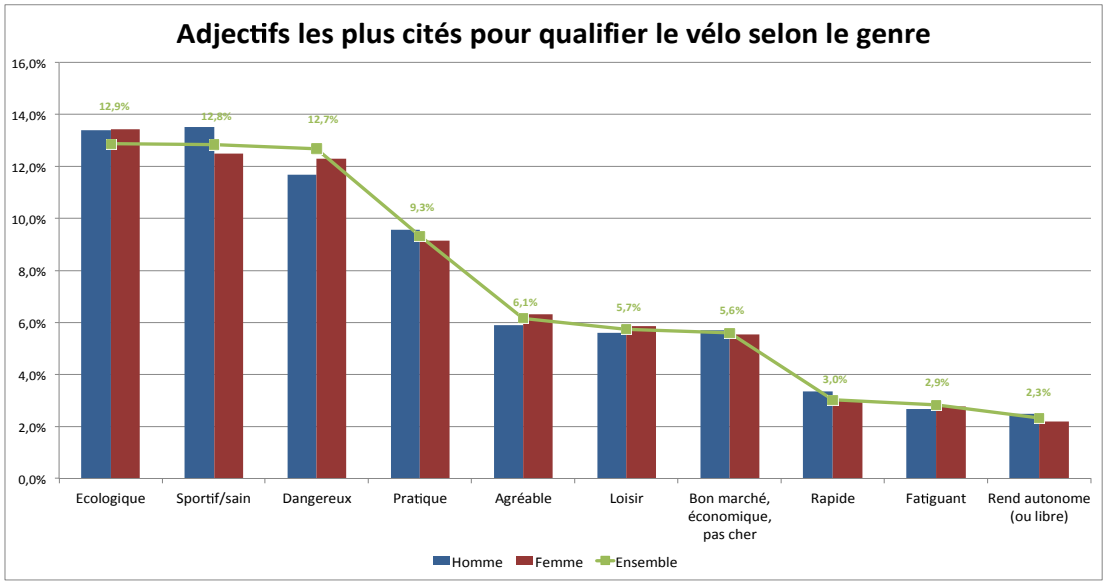
Les personnes n'utilisant jamais le vélo citent davantage son aspect dangereux et fatiguant, qui sont les deux seuls inconvénients cités pour qualifier le vélo.

Les adjectifs utiles ou indispensables sont très peu cités. L'usage du vélo n'est majoritairement pas un usage contraint. Il correspond à un choix modal conscient pour diminuer le coût ou l'impact écologique de la mobilité, faire du sport, etc. Les personnes utilisant le vélo quotidiennement citent très peu son caractère fatiguant, mais sont conscientes du danger qui y est associé, même si elles le citent moins que les non-usagers. Les utilisateurs mettent fortement en avant sa rapidité et sa praticité, ainsi que l'autonomie qu'il apporte.

Les aspects sportifs, écologiques et économiques sont partagés. Les non-usagers perçoivent plus fortement les aspects négatifs, tandis que les usagers quotidiens mettent en avant l'efficacité de ce mode actif.

La perception du vélo diffère très peu entre les hommes et les femmes

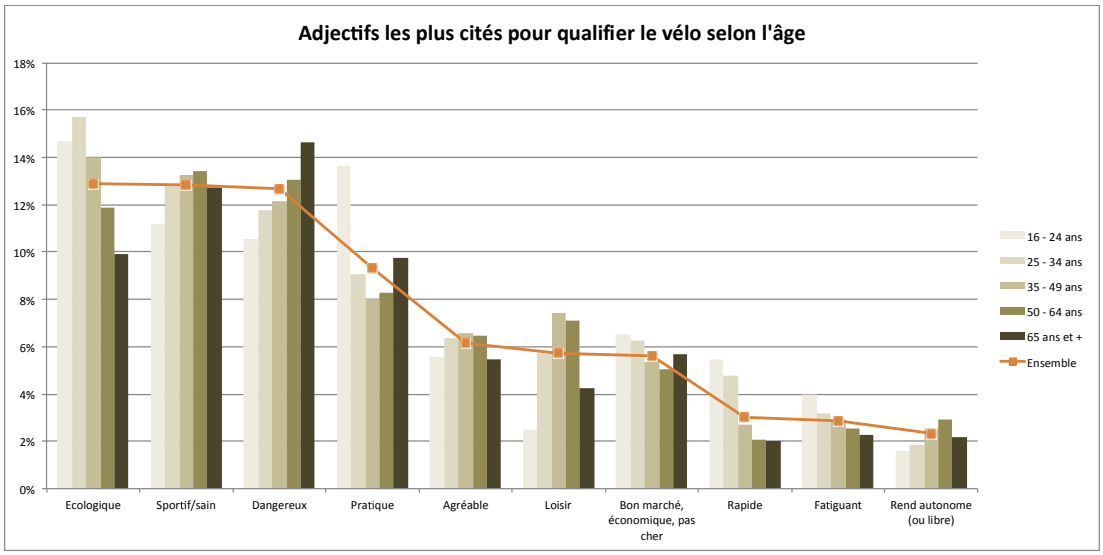
Les adjectifs cités pour qualifier le vélo diffèrent peu selon le sexe des enquêtés.



Les femmes citent cependant très légèrement davantage les aspects dangereux et agréable que les hommes et font plus souvent référence aux loisirs. Les hommes, au contraire, semblent avoir une vision plus utilitaire du vélo : ils citent davantage « pratique » et « rapide ». Ils citent également davantage l'aspect sportif du vélo, ce qui peut renvoyer à une pratique de loisir.

La position dans le parcours de vie est fortement différenciatrice de l'image du vélo

Les adjectifs cités pour qualifier le vélo différent grandement entre les jeunes et les plus âgés. Sont notamment en cause l'éducation, la perception du danger, les types d'utilisation du vélo, les capacités physiques.



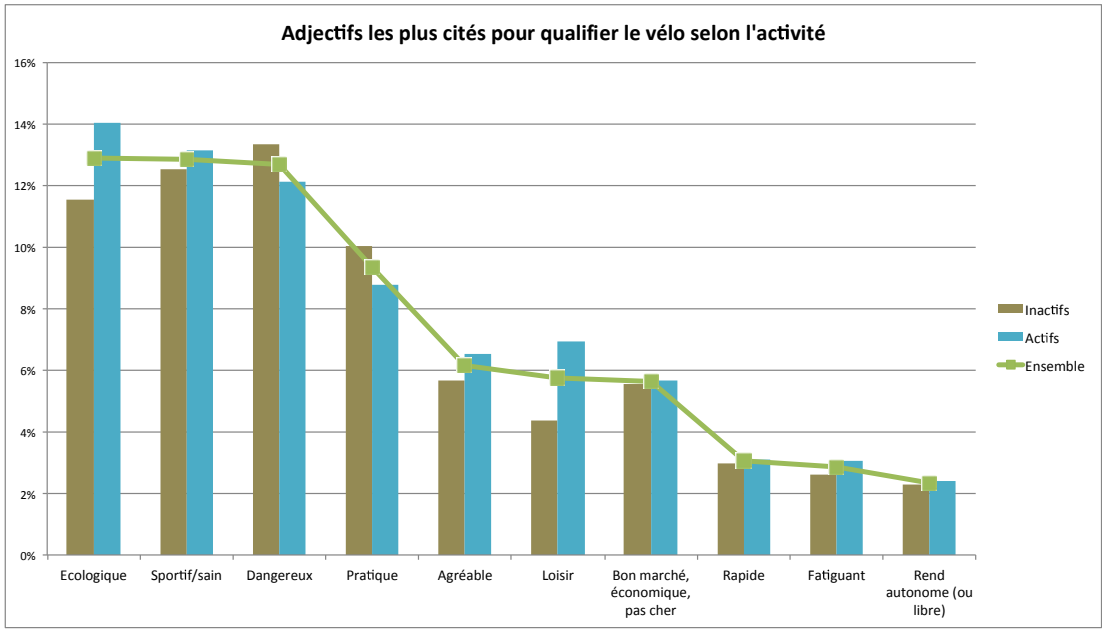
Le caractère écologique du vélo est de moins en moins cité avec l'âge (16 à 10 % des adjectifs cités). Il y a un effet générationnel : les préoccupations environnementales sont davantage présentes chez les jeunes que chez les plus âgés, qui n'ont pas été sensibilisés étant jeunes.

Les plus jeunes mettent en avant le côté pratique du vélo (14 % contre 9 % en moyenne) qui peut se substituer, au moins partiellement, à la voiture. Ils citent moins souvent ses côtés sportif et sain et l'associent moins aux loisirs ce qui suppose une pratique régulière. Au contraire, les 35-54 ans citent davantage le côté loisir, agréable, et sportif/sain, ce qui correspond à une pratique récréative et occasionnelle du vélo.

Les jeunes voient davantage le vélo comme un mode rapide, ce qui rejoint l'idée d'une pratique régulière et d'optimisation de la mobilité quotidienne pour cette partie de la population. Les jeunes trouvent également le vélo plus fatiguant que les plus âgés, car ils l'utilisent plus.

Les actifs associent le vélo à la nature et aux loisirs

Les différences de perception sont faibles entre les actifs et les inactifs, mais reflètent tout de même un usage davantage récréatif du vélo chez les actifs.



L'analyse des différences d'image du vélo entre les actifs et les inactifs permet de dégager deux types d'usages. Pour qualifier le vélo, les actifs citent davantage les aspects liés aux loisirs et son caractère écologique et agréable que les inactifs. Cela renvoie à un usage récréatif, de loisir, et occasionnel. Au contraire, les inactifs mettent en avant sa praticité et le danger qu'on lui associe, ce qui suppose un usage quotidien du vélo, qui constitue dans ce cas une alternative efficace à la voiture ou aux transports collectifs. Les étudiants et scolaires, qui représentent une part importante des inactifs, utilisent fortement le vélo pour leurs déplacements quotidiens.

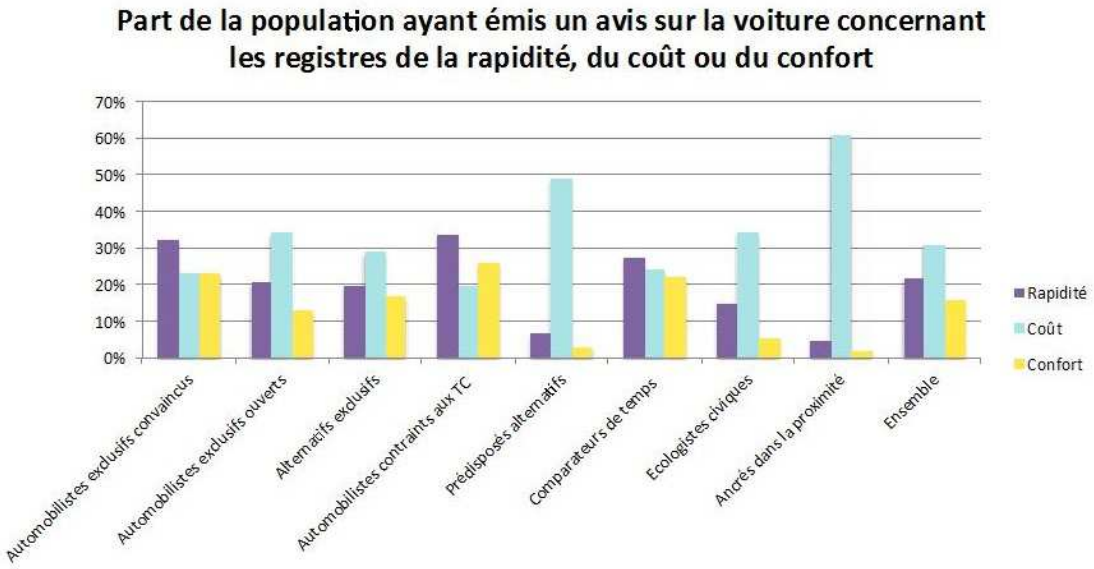
5.5 | Annexe 5 : confort, rapidité, et coût : indicateurs de la qualité des offres de transport

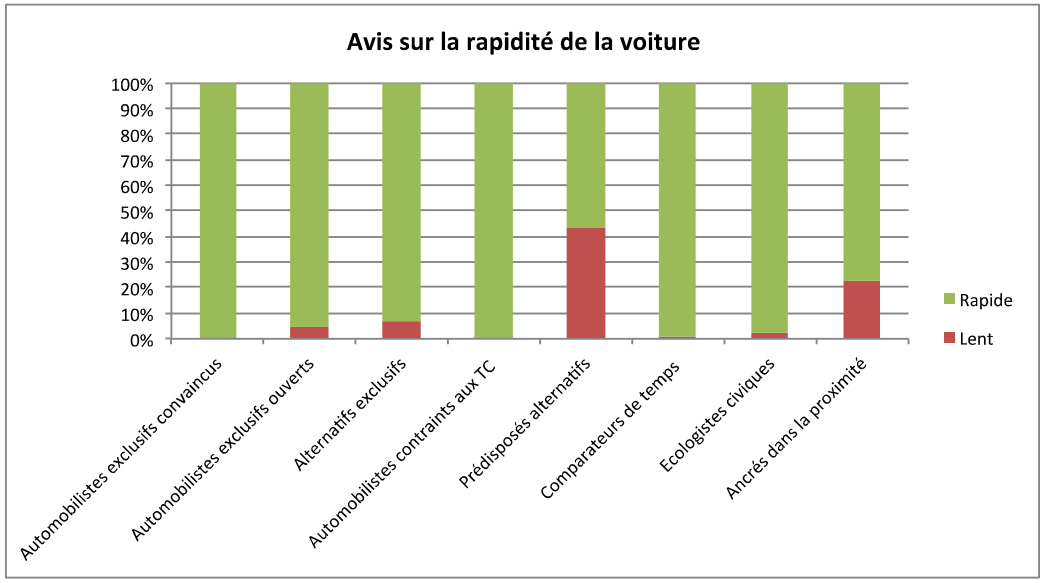
Le coût, la rapidité et le confort sont des caractéristiques clés pour qualifier les offres de transports. Elles déterminent souvent les logiques de choix modal. Nous allons donc observer si, dans le cas de l'agglomération de Bordeaux, ces qualificatifs sont déterminants pour des logiques qui sous-tendent le choix modal entre les transports en commun et la voiture. Le coût (cher ou bon marché ?), la rapidité (lent ou rapide ?) et le confort (confortable ou inconfortable ?) sont-ils déterminants de l'utilisation des transports en commun ou de la voiture ?

La voiture

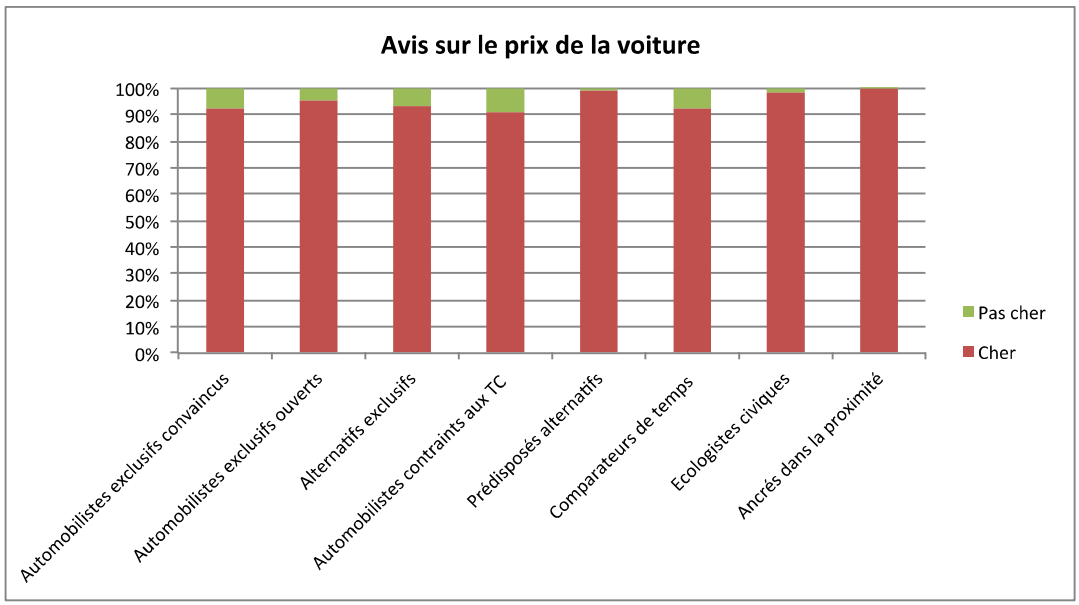
Il apparaît que les personnes utilisent davantage le registre du coût pour qualifier la voiture particulière (jusqu'à 60 % chez les *ancrés dans la proximité*). Le registre du confort est le registre le moins cité des trois. Moins de 5 % des *prédisposés aux modes alternatifs*, des *ancrés dans la proximité* et des *écologistes civiques* évoquent le confort. La rapidité est également peu citée parmi ces trois types. Les *automobilistes contraints aux TC* ou *automobilistes convaincus* et les *comparateurs de temps* sont les types qui ont le plus cité le registre de la vitesse.

A priori, les registres du confort, du prix et de la rapidité, déterminent faiblement la pratique de la voiture. D'une part, ces registres sont assez faiblement évoqués par la population ; d'autre part, parmi les personnes utilisant ces différents registres, les avis sont faiblement différenciés selon les types.

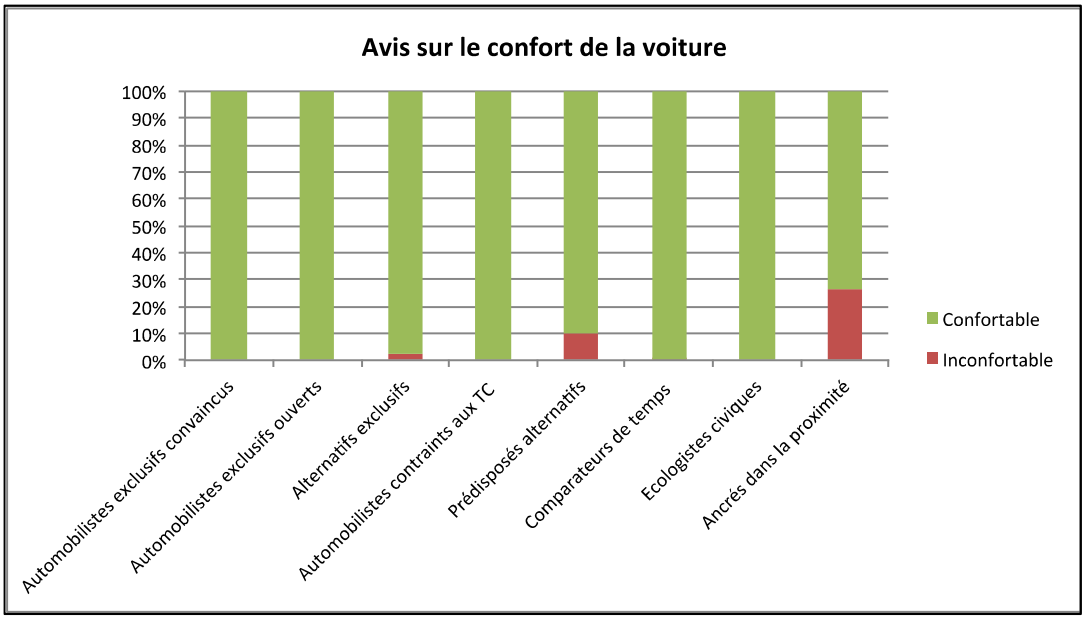




Parmi les personnes ayant cité, pour qualifier la voiture particulière, le registre de la rapidité (environ 22 % en moyenne), l'essentiel la dit « rapide ». Il n'y a que parmi les *prédisposés alternatifs* et les *ancrés dans la proximité* qu'une partie de la population (respectivement 40 % et 20 %) trouvent la voiture particulière « lente ».



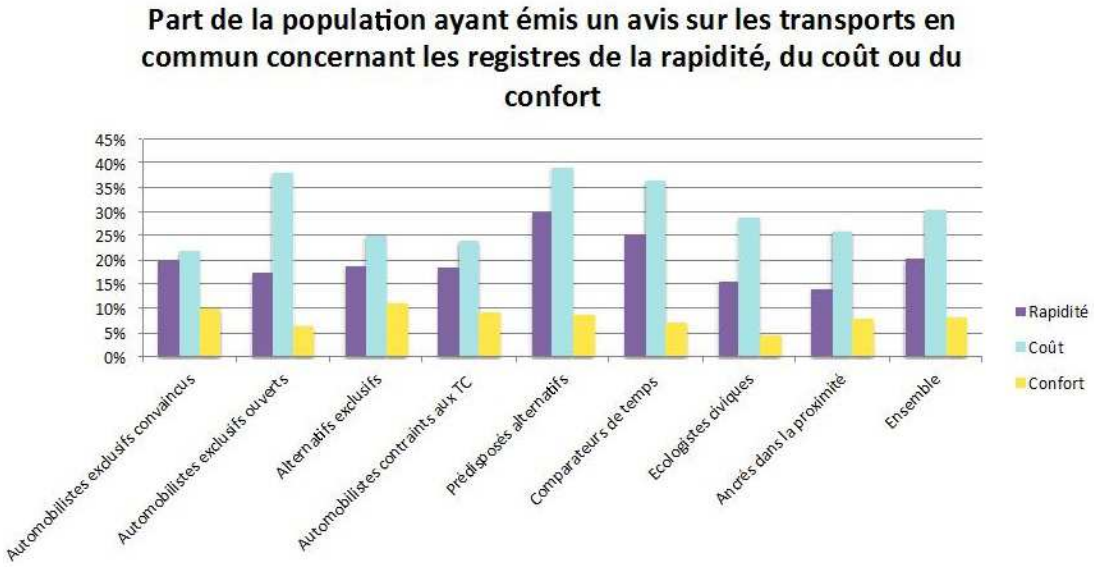
Selon les types, entre 90 % et 100 % des individus ayant utilisé le registre du prix pour qualifier la voiture particulière la trouvent « chère ». Cependant, environ 70 % de la population n'évoque pas le registre du prix pour qualifier la voiture. Il est donc important, dans un objectif de report modal, de communiquer sur le coût monétaire élevé de la voiture particulière.



Le registre du confort est utilisé pour décrire la voiture par environ 15% de la population. Sur ces individus, une écrasante majorité considère la voiture comme étant « confortable ». Seuls les « prédisposés aux modes alternatifs » et les *ancrés dans la proximité* la trouvent davantage « inconfortable » (respectivement 10 % et 25 %).

Les transports en commun

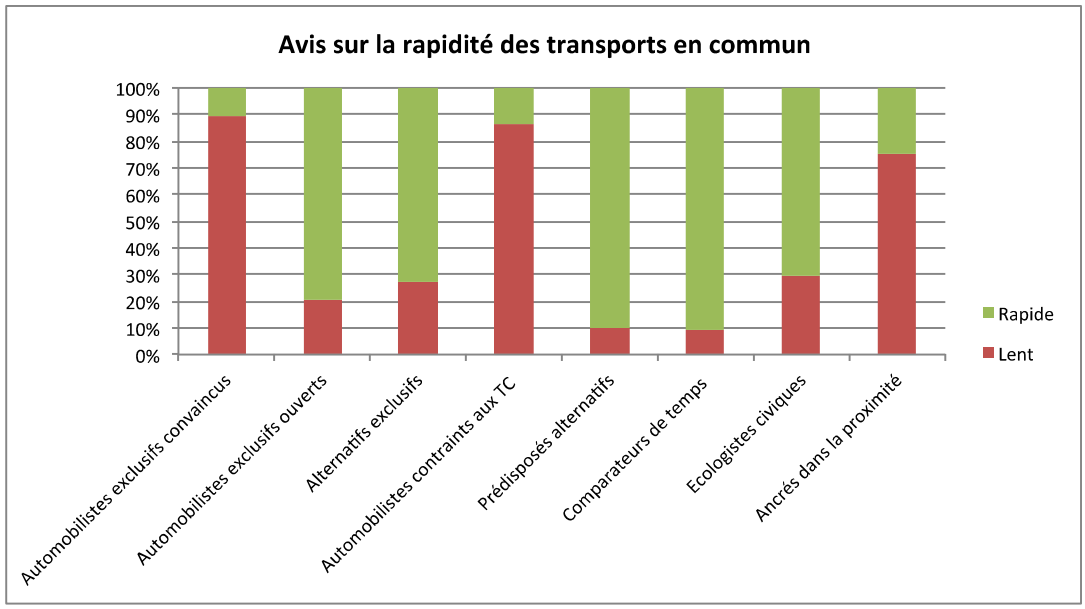
Parmi les trois registres, le coût est le plus utilisé pour qualifier les transports en commun (30% en moyenne). Il est particulièrement utilisé par les *prédisposés alternatifs*, les *comparateurs de temps* et les *automobilistes exclusifs ouverts*. Au contraire, les *automobilistes exclusifs convaincus* l'évoquent moins que les autres types.



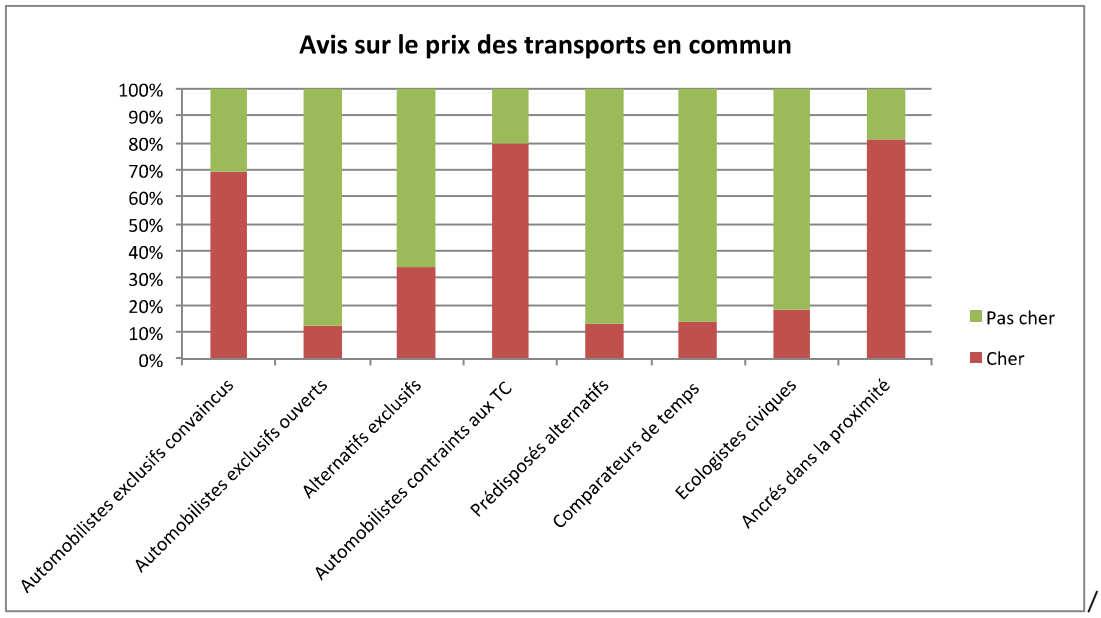
Le registre de la rapidité est cité par 20 % des habitants. Les « prédisposés aux modes alternatifs » et les *comparateurs de temps* sont, là aussi, ceux qui utilisent le plus ce registre pour qualifier les transports en commun.

Le confort est le registre le moins utilisé (environ 8% de la population en moyenne). Le confort des transports publics ne semble pas être un aspect très important pour la population relativement au coût ou la rapidité.

Les avis concernant la rapidité des transports en commun diffèrent fortement selon les types. Parmi les personnes ayant utilisé le registre de la rapidité (utilisé par 30 % de population en moyenne), les *ancrés dans la proximité* (75%), les *automobilistes contraints à l'usage des TC* (85 %) et les *automobilistes exclusifs convaincus* (90%), trouvent que les transports en commun sont « lents ». Pour les autres types, les transports en commun sont rapides (entre 70 % et 90 % trouvent les TC rapides selon les types). Il apparaît que les *écologistes civiques* et les *alternatifs exclusifs* voient davantage les TC comme un mode lent parmi les types ayant une image positive des TC.

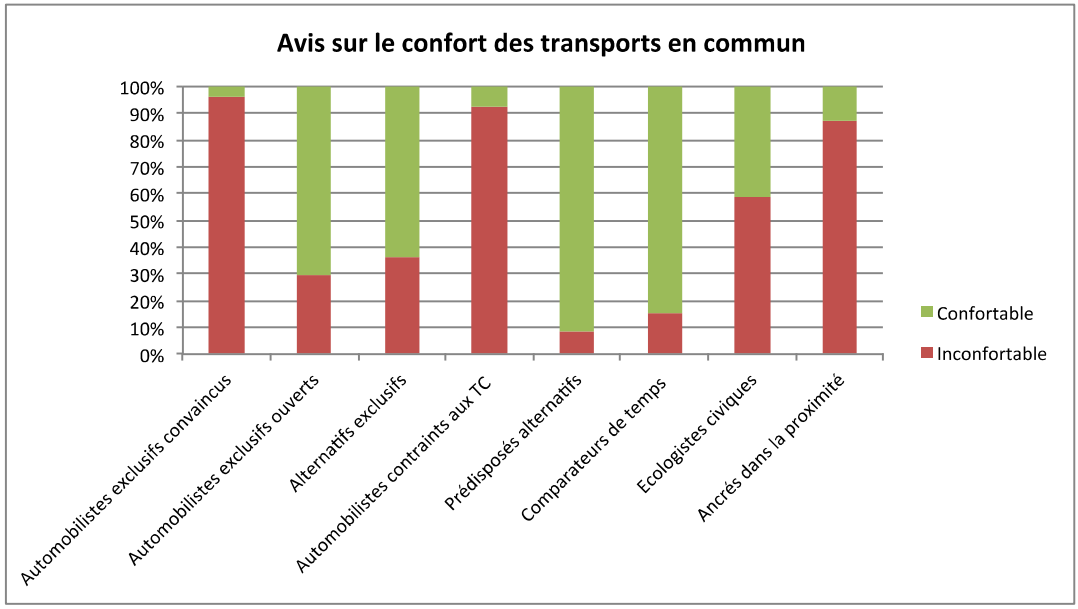


Concernant le prix des transports en commun, les *ancrés dans la proximité*, les *automobilistes contraints à l'usage des TC* et les *automobilistes exclusifs convaincus* les trouvent davantage cher que les autres types. Parmi les types ayant une image majoritairement positive des TC, les *alternatifs exclusifs* les trouvent davantage « chers » (30 % contre 10 % à 20 % pour les autres types).



/

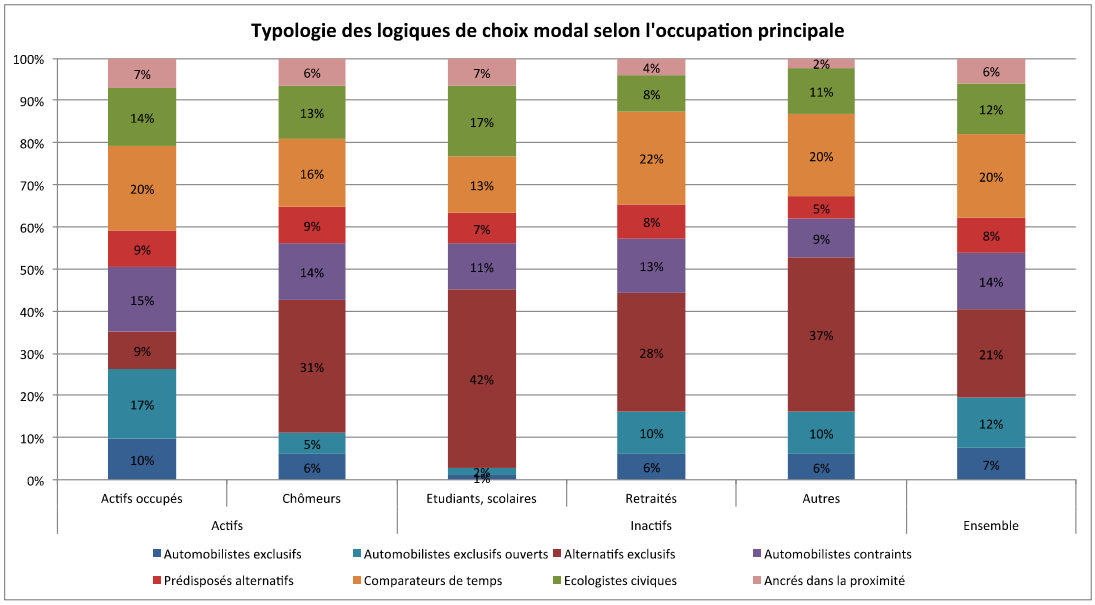
Enfin, la citation de l'adjectif « inconfortable » pour les transports en commun est largement majoritaire parmi les trois types en ayant une image négative. Parmi les autres types, l'inconfort des TC est particulièrement cité par les *écologistes civiques* (60 %), et, dans une moindre mesure, par les *automobilistes exclusifs ouverts* et les *alternatifs exclusifs*.



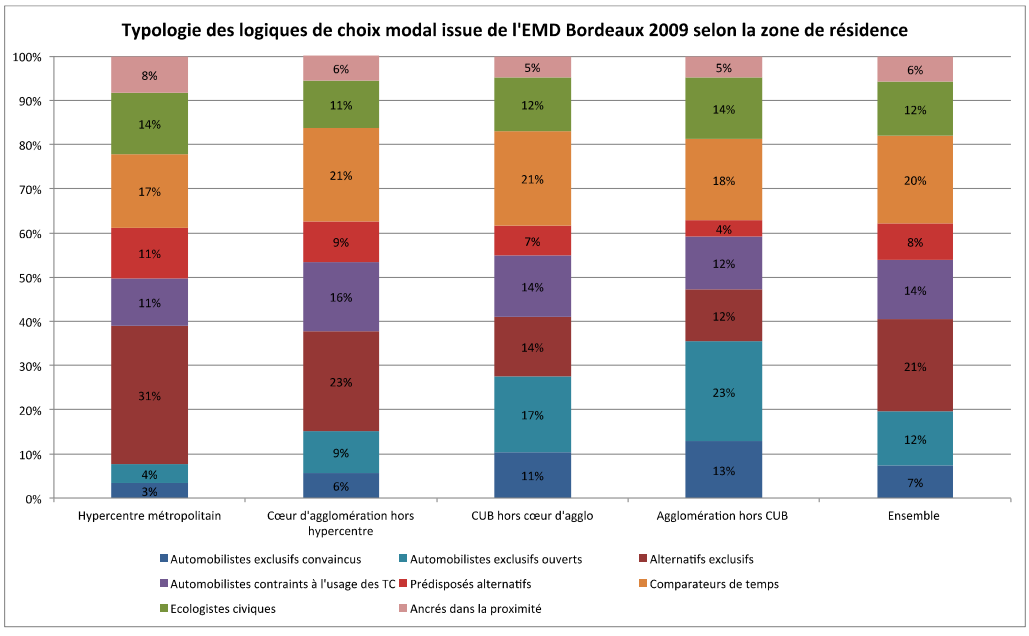
Les *ancrés dans la proximité*, les *automobilistes contraints à l'usage des TC* et les *automobilistes exclusifs convaincus* sont les trois types qui, dans la construction de la typologie des logiques de choix modal, ont une opinion négative des transports en commun. Il est donc logique qu'ils considèrent les transports en commun comme un mode lent, inconfortable et cher. Il est cependant intéressant d'observer les différences parmi les types ayant une image positive des transports en commun. Pour les trois registres, les *alternatifs exclusifs*, les *écologistes civiques* et les *automobilistes exclusifs ouverts* sont moins positifs que les autres types. Pour ces deux derniers types, ces avis moins positifs, peuvent constituer des freins à l'usage des TC.

5.6 | Annexe 6 : logiques d'action selon caractéristiques individuelles/géographiques

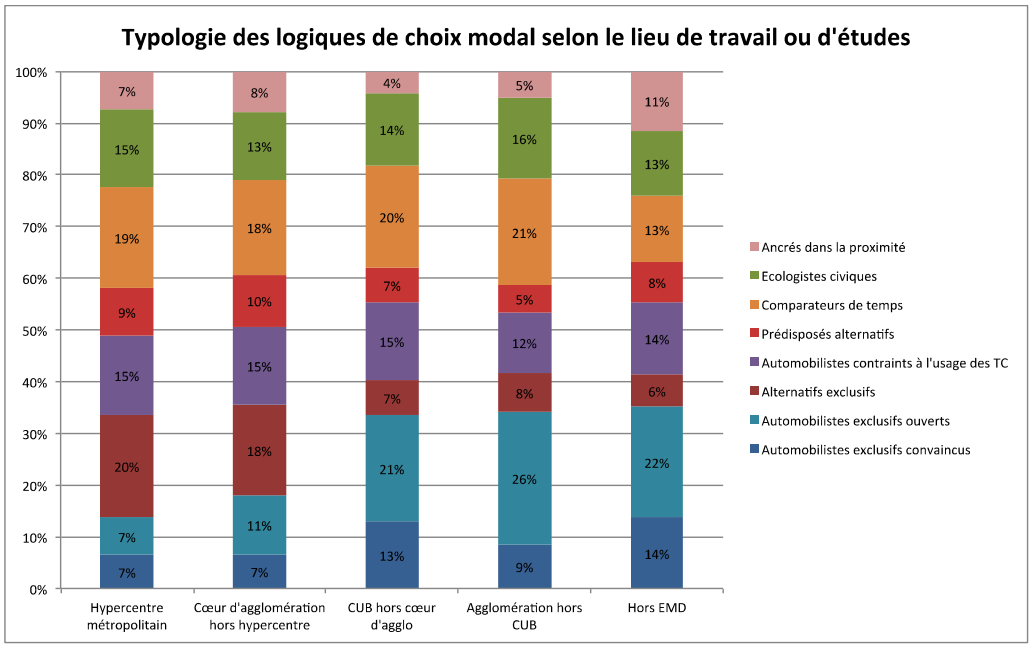
La répartition des différents types selon leur occupation principale



La répartition des différents types selon leur lieu de résidence



La répartition des différents types selon leur lieu d'occupation



5.7 | Annexe 7 : les références pour les calculs de modélisation de report modal

Une baisse des usages de la voiture au sein d'une même logique d'action

Pour calculer le nombre de déplacements en voiture « évités » par cette baisse des usages de la voiture au sein d'un même type, la méthode est de multiplier le nombre d'habitants qui réduiraient leurs usages de la voiture par le différentiel entre la mobilité individuelle en voiture particulière.

Un transfert entre les types

Pour calculer le nombre de déplacements en voiture « évités » par ce transfert entre des types, la méthode est de multiplier le nombre d'habitants qui réduiraient leurs usages de la voiture par le différentiel entre la mobilité individuelle en voiture particulière.

Les références varient selon les territoires ciblés :

- Pour l'hypercentre de Bordeaux, la référence est la typologie du centre de Berne (Suisse). En effet, depuis les années 1990, la ville de Berne a développé un modèle de planification en matière de transport et d'aménagement autour d'une forte coordination des différents secteurs. Les offres de transports en commun et des modes alternatifs sont développées et les usages de la voiture contraints avec un stationnement fortement contraint.

- Pour le cœur d'agglomération en dehors de l'hypercentre de Bordeaux, la référence est l'hypercentre de Bordeaux. Au regard de l'analyse des offres de mobilité et des prévisions d'extensions des offres (transports en commun, offres cyclables), les habitants du cœur d'agglomération pourraient avoir une mobilité semblable à celle des habitants de l'hypercentre.

- Pour les territoires en dehors de l'hypercentre où la dépendance automobile reste forte l'usage de la voiture fait par les types qui cherchent à optimiser les offres existantes est pris comme référence.

- Pour l'ensemble de l'agglomération bordelaise, deux références différentes sont prises en considération :

    - D'une part, la part des *écologistes civiques* de l'agglomération grenobloise, où la population est plutôt sensible à la dimension collective et aux pollutions. Cette proportion correspond à celle des 25-34 ans dans l'agglomération bordelaise (16 %).

- D'autre part, la part des *comparateurs de temps* de l'agglomération de Berne, où les habitants ont développé depuis les années 1990 une forte capacité à utiliser l'ensemble des modes de transport.

Les données de référence sont disponibles dans les rapports suivants : Munafò S, Christie D, Vincent-Geslin S, Kaufmann V, 2012, Typologie et évolution des logiques de choix modal chez les actifs motorisés urbains, Etude comparée des agglomérations de Genève, Lausanne, Berne et Yverdon-les-Bains, rapport de l'EPFL, téléchargeable :
http://www.unige.ch/ses/geo/oum/Choix modal-apport final.pdf
consulté en décembre 2013.

Enquête Ménages-Déplacements – Grande Région Grenobloise, 2010, téléchargeable :
http://www.smtc-grenoble.org/sites/default/files/et_aussi/emd-granderegion-bd_0.pdf consulté en décembre 2013.

5.8 | Annexe 8 : vers une nouvelle typologie

a. Pourquoi une autre typologie des logiques d'action modales ?

La typologie utilisée dans le présent document présente un certain nombre d'avantages opérationnels qui expliquent largement son succès, mais elle n'est pas exempte de défauts et nous proposons de repenser sa construction et ses fondements afin de proposer une « typologie des registres d'actions qui sous-tendent les pratiques modales ».

Au chapitre des avantages, relevons en particulier :

- Une facilité de compréhension,
- La reproductibilité du fait qu'il s'agit d'une typologie analytique et non multivariée,
- L'identification de segments de marché,
- La simplicité de passation.

Au chapitre des défauts, relevons cependant :

- Une certaine obsolescence, liée au fait que la typologie a été conçue il y a presque 20 ans, dans une période où le débat se concentrait sur la question de l'utilisation des transports publics, sans intégration des modes de transports de proximité et des nouveaux modes de transport (autopartage, vls, etc.), qui n'existaient pas encore.
- L'absence de possibilité d'isoler chacune des dimensions constitutives de la typologie.
- La non-prise en compte de certains registres d'action, comme le rapport social au monde.

Pour répondre aux défauts identifiés, tout en gardant les avantages qui viennent d'être rappelés, il est proposé de réaliser une nouvelle typologie de la manière suivante :

• En reconfigurant la construction de la typologie autour du triptyque d'échelles proposé par Laurent Thévenot (2006), à savoir : personnel, inter-personnel et collectif.

> Pour le niveau de la personne :

• L'efficacité : ce qui relève des prix et des durées.

• Le plaisir sensoriel : ce qui relève du confort au sens large

> Le niveau inter-personnel :

• L'affirmation de soi : toutes les citations relevant de l'affirmation d'une individualité (« rend autonome », « contraignant »).

• Le rapport aux autres : toutes les citations relatives à la présence d'autrui.

> Le niveau collectif :

• Les valeurs collectives : tout ce qui relève de l'invocation du bien commun (la différenciation « individuel-collectif » existante).

• En proposant un « système » de typologies permettant une analyse séparée des différentes dimensions qui la composent, à savoir : la mono ou multimodalité, les attitudes à l'égard des modes de transport, et les registres de l'action.

• La codification des adjectifs selon les trois registres d'action que sont « fonctionnel », « sensible » et « social ».

• En sortant totalement l'utilisation des modes de transports de la typologie. L'utilisation des différents modes dans les différents types sont alors un résultat qui peut être analysé en tant que tel et par rapport à n'importe quel nouveau mode en émergence.

b. Les indicateurs construits pour la nouvelle typologie des registres d'action

L'indicateur de multimodalité : construction d'un indice de multimodalité de faible à forte, indépendamment des modes utilisés. Le degré de multimodalité est un indice de multimodalité fondé sur la fréquence d'utilisation des modes de transport « automobile comme conducteur », « transports publics » et « vélo ».

Attitudes : **indice de « positivité »** à l'égard des différents modes de transport. Les attitudes, positive, négative ou neutre à l'égard des moyens de transport sont exprimées dans un indice de « positivité » par rapport à la voiture, aux transports en commun, et au vélo (reprise de la méthodologie décrite dans le rapport).

Registres d'action : analyse des dispositions en fonction desquelles les modes de transports sont qualifiés

Les registres sont identifiés à partir de la qualification des adjectifs cités, pour l'ensemble des modes de transport. En croisant les échelles et les registres, cinq indices sont identifiés.

L'indicateur d'efficacité est cité si un répondant a mentionné au moins un des adjectifs suivants pour le vélo, la voiture particulière ou les transports en commun (22,6 % des personnes interrogées) :

Attitude	Adjectifs
Attitude positive	Rapide, Sûr/Fiable, Bon marché
Attitude négative	Lent, non fiable/incertain, Cher

L'indicateur de plaisir est cité si un répondant a mentionné au moins un des adjectifs suivants pour le vélo, la voiture particulière ou les transports en commun (32,4 % des personnes interrogées) :

Attitude	Adjectifs
Attitude positive	Facile, Flexible/commode, Confortable, Agréable, Convivial, Reposant, Détendu, Silencieux, Loisirs
Attitude négative	Inadapté, Insuffisant, Inconfortable, Désagréable, Bondé, Fatiguant, Stressant, Bruyant

L'indicateur d'affirmation de soi est cité si un répondant a mentionné au moins un des adjectifs suivants pour le vélo, la voiture particulière ou les transports en commun (30,1 % des interrogés) :

Attitude	Adjectifs
Attitude positive	Flexible / commode, Indispensable, Rend autonome, Sportif / bon pour la santé
Attitude négative	Inadapté, Insuffisant, Contraignant

L'indicateur de rapport aux autres/social est cité si un répondant a mentionné au moins un des adjectifs suivants pour le vélo, la voiture particulière ou les transports en commun (4,3 % des interrogés) :

Attitude	Adjectifs
Attitude positive	Agréable, Convivial
Attitude négative	Désagréable, Bondé, Sale, Dangereux

L'indicateur de valeurs collectives est cité si un répondant a mentionné au moins un des adjectifs suivants pour le vélo, la voiture particulière ou les transports en commun (22,4 % des interrogés) :

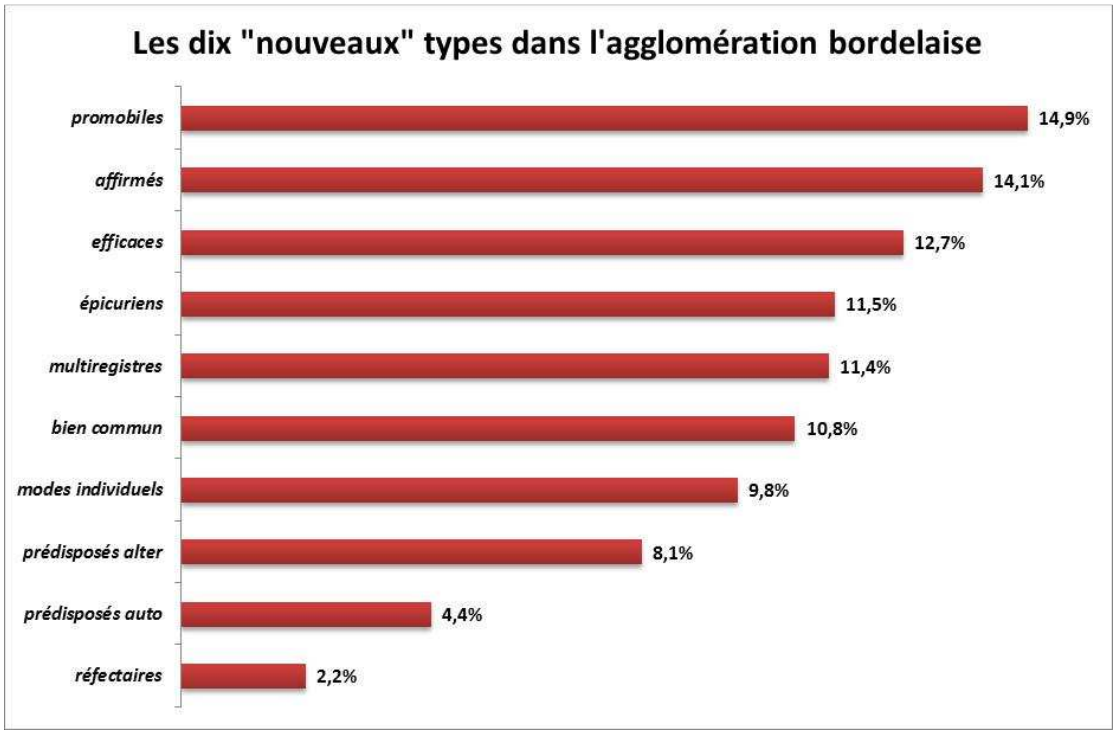
Attitude	Adjectifs
Attitude positive	Silencieux, écologique
Attitude négative	Bruyant, polluant, dangereux

c. Quelques éléments d'analyse

- 66 % des habitants de l'agglomération sont multimodaux.
- Seuls 15,5 % des habitants de l'agglomération bordelaise ont une attitude exclusive vis-à-vis de la voiture particulière.
- Le registre le plus cité pour qualifier les modes de transports est le plaisir (32,4 %) suivi de l'affirmation de soi (30,1 %), de l'efficacité (22,6 %), du collectif (22,4 %), et du registre du social qui est très peu cité (4,3 %).
- Les registres : social, plaisir et collectif sont associé dans les citations. Les registres plaisir et efficacité s'opposent dans les citations.
- L'analyse montre une forte distinction entre les habitants attachés à des modes, et d'autres habitants attachés à la recherche de certaines qualités, quel que soit le mode considéré (le plaisir du déplacement, son efficacité, etc.).

d. Dix types nouveaux, basés sur les registres d'action

Efficaces	Attendent des moyens de transport de l'efficacité, c'est-à-dire un rapport prix/performance compétitif. Privilégient dans les pratiques modales les modes de transports les plus efficaces.
Épicuriens	Attendent des moyens de transport qu'ils procurent un moment agréable. Privilégient dans les pratiques modales les modes de transports les plus confortables.
Affirmés	Attendent des moyens de transport qu'ils permettent de se mettre en valeur vis-à-vis d'autrui. Privilégient dans les pratiques modales les modes de transports qui donnent l'image de leur point de vue la plus valorisante, y compris dans une logique de distinction sociale.
Bien commun ou conscients	Attendent des moyens de transport qu'ils contribuent au bien-être collectif. Privilégient dans les pratiques modales les modes de transports qui sont les plus citoyens en termes de consommation énergétique, de pollution atmosphérique, etc. Ces personnes cherchent avant tout à être en accord avec leurs convictions profondes.
Exigeants ou multiregistres	Attendent des moyens de transport qu'ils offrent des qualités variées, allant de l'intérêt individuel au bien commun. Privilégient dans les pratiques modales les modes de transports qui combinent des qualités individuelles comme l'efficacité et le confort, tout en étant souhaitables d'un point de vue collectif.
Prédisposés aux modes individuels	Attachés à l'expérience procurée par l'utilisation de l'automobile et du vélo. Privilégient ces modes de transports dans leur vie quotidienne car ils en ont l'habitude et connaissent très bien les possibilités de déplacements qu'ils offrent.
Prédisposés à l'automobile	Attachés à l'expérience procurée par l'utilisation de l'automobile. Privilégient l'utilisation de la voiture dans leur vie quotidienne car ils en ont l'habitude et connaissent très bien les possibilités de déplacements offertes par ce moyen de transport (plan de circulation, localisation des embouteillages, des places de stationnement disponibles aux différentes heures de la journée, etc.).
Prédisposés aux modes alternatifs	Attachés à l'expérience procurée par l'utilisation des transports publics et du vélo. Privilégient ces modes de transports dans leur vie quotidienne car ils en ont l'habitude et connaissent très bien les possibilités de déplacements qu'ils offrent (les horaires, les lignes, etc.).
Réfractaires	N'apprécient pas de se déplacer, quel que soit le mode de transport. L'expérience du déplacement est négative.
Pro-mobiles	Apprécient de se déplacer quel que soit le mode de transport. Attitude positive à l'égard de la mobilité


Les dix "nouveaux" types dans l'agglomération bordelaise
promobiles
14,9%
affirmés
14,1%
efficaces
12,7%
épicuriens
11,5%
multiregistres
11,4%
bien commun
10,8%
modes individuels
9,8%
prédisposés alter
8,1%
prédisposés auto
4,4%
réfectaires
2,2%

e. Fréquence d'usage des modes de transports selon les registres d'action

L'analyse des usages des différents modes de transports par les types montre que près de 60 % des « prédisposés aux modes individuels » et des « prédisposés à l'automobile » se déplacent tous les jours en voiture particulière, contre moins de la moitié des « prédisposés aux modes alternatifs » et des « biens communs ».

Ces deux derniers types utilisent pour près d'un cinquième d'entre eux les transports en commun tous les jours ou presque.

Registre d'action	Auto tous les jours ou presque	TC tous les jours ou presque	Vélo tous les jours ou presque
Efficaces	53%	16%	9%
Épicuriens	55%	16%	6%
Affirmés	56%	11%	8%
Bien commun	45%	19%	8%
Multiregistres	47%	15%	6%
Prédisposés modes individuels	62%	9%	5%
Prédisposés automobile	59%	10%	1%
Prédisposés aux modes alternatifs	42%	21%	13%
Réfractaires	53%	14%	9%
Pro-mobiles	54%	12%	5%

f. Comparaison de la typologie des logiques d'action et de la typologie des registres d'action

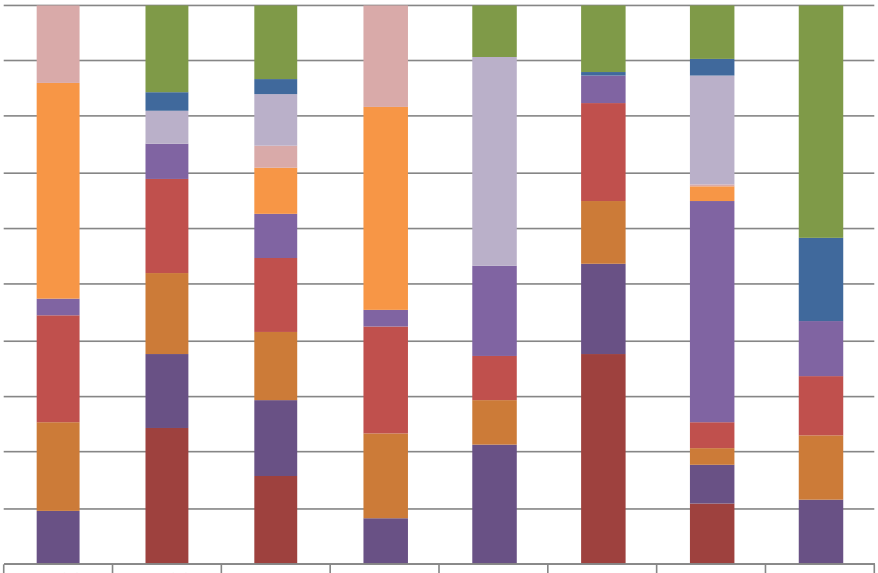
La construction de la « nouvelle typologie » renseigne sur les registres des logiques d'actions qui sous-tendent les pratiques modales. Elle s'avère ainsi assez différente de la typologie « ancienne », qui mesure les logiques d'action, sans les décliner en fonction des registres. Ainsi, les *automobilistes exclusifs convaincus* sont « prédisposés aux modes individuels » (39%), « affirmés » (19 %) et « épicuriens » (16 %). Les *automobilistes contraints à l'usage des TC* ont un profil proche des *automobilistes exclusifs convaincus* avec une forte proportion de « prédisposés aux modes individuels » (36 %), d'« affirmés » (19 %) et d'« épicuriens » (15 %).

Les *automobilistes exclusifs ouverts* sont plutôt « pro-mobiles » (24 %) traduisant une attitude positive face à l'ensemble des modes de transport. Ils sont également « efficaces » (14 %), « multiregistres » (13 %) et « affirmés » (13 %).

Leur profil est proche de celui des *comparateurs de temps* avec une forte part de « promobiles » (38 %), d'« affirmés » (17 %), d'« efficaces » (16 %), et de « multiregistres » (12 %).

Par voie de corollaire, les *prédisposés alternatifs* sont « prédisposés alternatifs » (37 %), mais cette nouvelle typologie montre qu'ils sont à la recherche d'« efficacité » (21 %) et du « bien commun » (16 %). Les *écologistes civiques* cherchent le « bien commun » (40 %) et sont également « prédisposés aux modes alternatifs » (20 %). Les *ancrés dans la proximité* sont majoritairement « multiregistres ou exigeants » (42 %).

Répartition des "anciens types"



	Automobilistes exclusifs convaincus	Automobilistes exclusifs ouverts	Alternatifs exclusifs	Automobilistes contraints	Prédisposés alternatifs	Comparateurs de temps	Ecologistes civiques	Ancrés dans la proximité
multiregistres	0%	16%	13%	0%	9%	12%	10%	42%
réfectaires	0%	3%	3%	0%	0%	1%	3%	15%
prédisposés alter	0%	6%	9%	0%	37%	0%	20%	0%
prédisposés auto	14%	0%	4%	18%	0%	0%	1%	0%
modes individuels	39%	0%	8%	36%	0%	0%	3%	0%
bien commun	3%	6%	8%	3%	16%	5%	40%	10%
affirmés	19%	17%	13%	19%	8%	17%	5%	11%
épicuriens	16%	15%	12%	15%	8%	11%	3%	11%
efficaces	9%	13%	14%	8%	21%	16%	7%	12%
promobiles	0%	24%	16%	0%	0%	38%	11%	0%

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine

Hangar G2 – Bassin à flot n°1 BP 71 – F-33041 Bordeaux cedex

tél.: 33 (0)5 56 99 86 33 | fax : 33 (0)5 56 99 89 22

contact@aurba.org | www.aurba.com

© aurba I Septembre 2014