

## Et si les Français n'avaient plus seulement **UNE VOITURE DANS LA TÊTE ?**



### Évolution de l'image des modes de transport (à partir de l'analyse de 19 Enquêtes Ménages Déplacements)

# 1

## Une image des modes alternatifs à la voiture très positive

### OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE

La perception des moyens de transport a-t-elle changé depuis les années 90 ?

Le cas échéant, comment cela se traduit-il dans l'utilisation des moyens de transport ?

Quels sont les liens entre les politiques de transports, l'image et l'usage des moyens de transport au quotidien ?

Cette analyse se base sur les données du module « Opinion » des Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) « standard Certu ». Ce module recueille les adjectifs cités pour qualifier les trois modes de déplacements (voiture, transports collectifs et vélo). Les personnes interrogées, répondant au questionnaire « opinion », ont été amenées à citer trois adjectifs correspondant, le mieux selon elles, à chacun des trois modes (voir la carte des EMD ci-dessous).

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



**63** % des Français ont une opinion positive du vélo

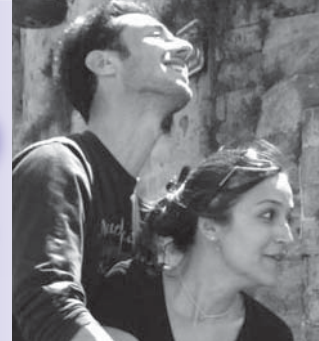
La voiture garde une image très majoritairement positive, moins qu'auparavant toutefois. L'élément nouveau et intéressant est l'image désormais très favorable des transports collectifs et du vélo. Par rapport aux enquêtes antérieures du même type, on constate une évolution très nette.

Pour reprendre le titre de la recherche, « Et si les Français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête ? », il y a désormais dans leur tête bien d'autres modes de transport, selon les lieux, les heures, les motifs, les circonstances, pour satisfaire leur demande de mobilité...

L'émergence des préoccupations environnementales et les politiques menées depuis maintenant plusieurs décennies (développement de l'offre en modes alternatifs à la voiture, plans de déplacements urbains, régulation de la place de la voiture en circulation ou en stationnement, etc.) ont fini par porter leurs fruits... La France se rapproche des pays précurseurs en ce domaine, et souvent cités en « bonnes pratiques »...

# Les « fondamentaux » de l'image des modes

# 2



Tout d'abord, presque systématiquement, les enquêtés justifient l'usage de leur mode : les usagers fréquents survalorisent les qualités du mode utilisé, et les non-usagers survalorisent ses prétendus défauts...

## L'image des modes selon leur utilisation

VOITURE	Tous les jours ou presque	%	Jamais	%
	PRATIQUE	20,0 %	PRATIQUE	18,3 %
	CHER	11,5 %	POLLUANT	13,5 %
	POLLUANT	10,5 %	CHER	11,4 %
	RAPIDE	8,9 %	RAPIDE	8,6 %
	UTILE	6,1 %	UTILE	7,0 %
	CONFORTABLE	5,6 %	<b>DANGEREUX</b>	5,3 %
	<b>REND AUTONOME</b>	5,1 %	CONFORTABLE	5,3 %
	<b>INDISPENSABLE</b>	4,4 %	NÉCESSAIRE	3,2 %
	NÉCESSAIRE	4,0 %	<b>BRUYANT</b>	3,0 %
	LIBERTÉ	3,4 %	REND AUTONOME	2,9 %
	DANGEREUX	2,8 %	INDISPENSABLE	2,5 %

TRANSPORTS COLLECTIFS	Tous les jours ou presque	%	Jamais	%
	PRATIQUE	18,3 %	PRATIQUE	15,1 %
	ÉCONOMIQUE	7,4 %	ÉCONOMIQUE	7,2 %
	<b>RAPIDE</b>	5,1 %	UTILE	5,7 %
	CHER	4,9 %	CHER	5,3 %
	UTILE	4,9 %	LENT	5,3 %
	LENT	4,1 %	<b>CONTRAIGNANT</b>	4,7 %
	ÉCOLOGIQUE	3,9 %	ÉCOLOGIQUE	4,6 %
	SÛR	3,0 %	<b>INSÉCURITÉ</b>	3,4 %
	<b>CONFORTABLE</b>	2,6 %	SÛR	2,8 %
	BONDÉ	2,5 %	RAPIDE	2,8 %
			NÉCESSAIRE	2,5 %
		POLLUANT	2,5 %	

VÉLO	Tous les jours ou presque	%	Jamais	%
	ÉCOLOGIQUE	13,8 %	ÉCOLOGIQUE	14,2 %
	PRATIQUE	12,4 %	<b>DANGEREUX</b>	13,4 %
	SPORTIF	9,1 %	SPORTIF	9,7 %
	DANGEREUX	8,1 %	PRATIQUE	8,8 %
	ÉCONOMIQUE	8,1 %	ÉCONOMIQUE	7,4 %
	<b>RAPIDE</b>	6,4 %	AGRÉABLE	4,5 %
	<b>AGRÉABLE</b>	6,1 %	FATIGANT	3,9 %
	BON POUR LA SANTÉ	5,5 %	BON POUR LA SANTÉ	3,9 %
			RAPIDE	2,7 %
			DÉTENTE	2,6 %

Si l'on excepte le mot « pratique », presque toujours cité en tête, il est très significatif de pointer les qualités et les défauts les plus cités pour chaque mode...

	Voiture	Transports collectifs	Vélo
<b>Qualité</b>	Rapide	Économique	Écologique
<b>Défaut</b>	Polluant, cher	Cher, lent	Dangereux

La pédagogie sur le **coût** des transports collectifs reste largement à faire

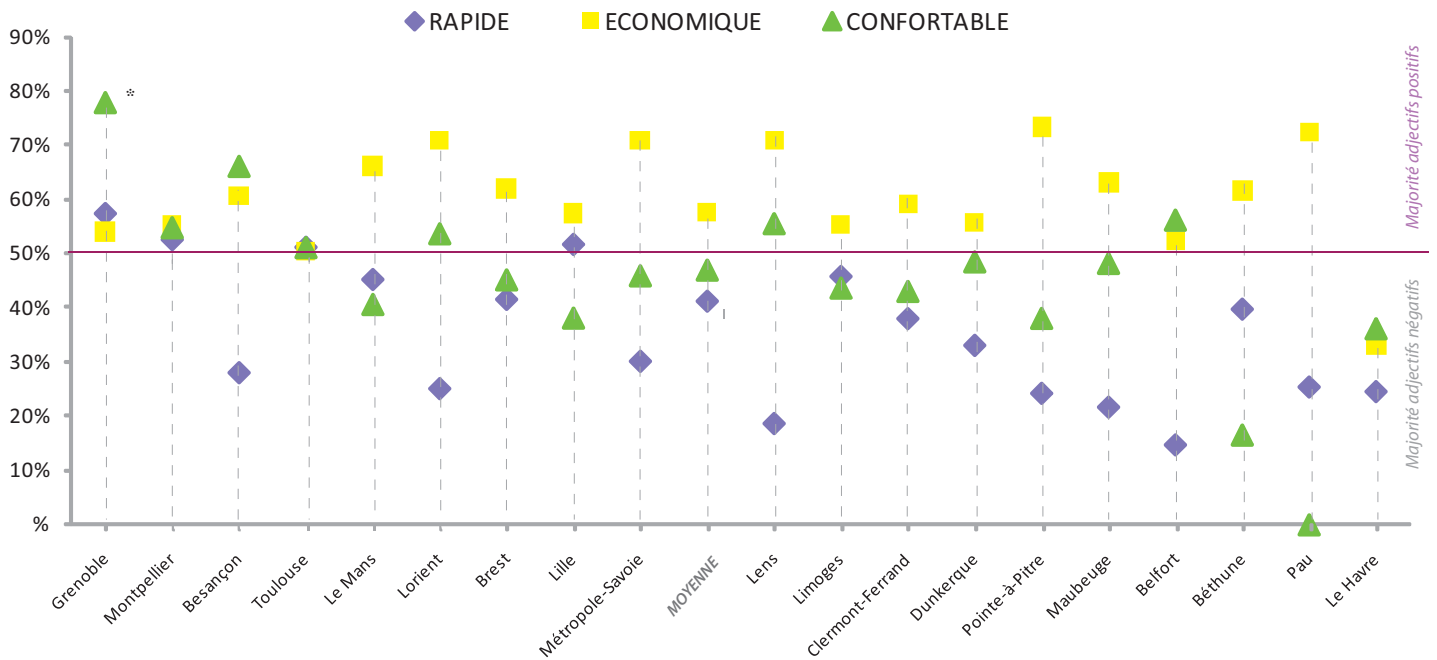
Pas de surprise : en général, les enquêtés font preuve d'un jugement fiable ou bien ils ont remarquablement intégré certains messages politiques ou de communication...

Il semble utile de s'attarder un peu sur les TC : la perception de cherté des TC montre que la pédagogie sur le coût des TC reste largement à faire. En effet, les transports collectifs sont perçus de manière ambiguë : économiques et chers ! Le coût perçu doit bien sûr être rapporté à la qualité de l'offre... On sent bien là un terrain un peu « mouvant » par les temps qui courent, entre promesses politiquement payantes et perspectives financières hasardeuses... Les débats (ou non-débats) sur la gratuité ou, mieux, la « pseudo-gratuité » (TC à 1 € ou à 2 € dans les départements ou les régions...) trouvent ici tout leur sens !

# 3

## L'image des transports collectifs selon les villes

### Proportion d'adjectifs positifs cités pour qualifier les transports collectifs



\* À Grenoble, parmi les enquêtés ayant cité spontanément la notion de « confort », 80 % l'ont fait avec une connotation positive, et donc 20 % avec une connotation négative.

### Indicateur « qualité ressentie des TC » selon les villes

Grenoble	195
Montpellier	170
Besançon	151
Toulouse	150
Le Mans	148
Lorient	145
Brest	142
Lille	139
Savoie	138
Lens	137
Limoges	133
Clermont-Ferrand	132
Dunkerque	131
Pointe-à-Pitre	130
Maubeuge	129
Belfort	120
Béthune	119
Pau	105
Le Havre	84

Dans les villes françaises, les transports collectifs sont considérés comme **économiques**

Nous avons ici privilégié trois notions très utilisées dans les modèles de déplacements et caractérisant l'offre : la vitesse, le coût, le confort.

Tout d'abord, le TC est partout considéré majoritairement comme économique. Il y a nettement plus de variabilité pour le confort ou la vitesse. Les seules villes où les TC sont jugés comme rapides sont des villes à Transport Collectif en Site Propre (TCSP) (Grenoble, Montpellier, Toulouse, Lille).

Sans vouloir faire un « hit-parade » des villes étudiées selon l'image des TC, l'indicateur « qualité » somme des trois sous-indicateurs (coût, rapidité, confort) donne des résultats quelque peu rassurants – au-delà des grandes tendances sociétales – sur l'impact de la qualité de l'offre sur la perception des habitants...

# La « morale de l'histoire »

# 4



## Des cultures différentes selon les villes

**Part de la population enquêtée ayant à la fois une image positive de l'automobile et négative des transports collectifs**

Besançon	39 %	Lille	49 %
Montpellier	39 %	Maubeuge	54 %
Le Mans	40 %	Le Havre	55 %
Grenoble	41 %	Dunkerque	56 %
Lorient	42 %	Lens	56 %
Toulouse	42 %	Limoges	56 %
Savoie	44 %	Pau	56 %
Clermont-Ferrand	45 %	Pointe-à-Pitre	60 %
Béthune	47 %	Belfort	61 %
Brest	48 %		

Après des décennies de politiques de transport assez différenciées selon les villes, plus ou moins favorables dans la durée à la voiture ou aux modes alternatifs, il est tout à fait instructif de voir si les efforts d'investissement, de fonctionnement ou de communication ont porté leurs fruits dans l'évolution de l'image de la voiture et des transports collectifs.

Le pourcentage d'enquêtés qui reste à convaincre d'une approche plus équilibrée des modes de transport varie de 40 % à 60 %, ce qui n'est pas rien... On ne sera pas surpris de voir en tête de classement les villes qui ont déjà une longue « histoire » de la mobilité urbaine, ou des villes à TCSP...

## Le stationnement plus que jamais central

On sait par ailleurs l'importance primordiale du stationnement comme levier d'action pour toute politique de déplacements urbains, en particulier le stationnement sur le lieu de travail (cf. *Les citoyens face à l'automobilité*, 1998). Sans entrer dans les considérations du style « poule et œuf », on ne peut que constater que les villes ayant une bonne offre et une bonne image des TC auprès des habitants sont également celles où le stationnement est vécu comme le plus difficile... La taille des villes intervient également. Remarquons la grande variabilité des résultats (de 30 % à 73 %), ce que d'aucuns appelleraient une grande « marge de manœuvre »...

**Part des actifs n'éprouvant aucune difficulté de stationnement à leur lieu de travail**

Lille	30 %	Brest	53 %
Montpellier	36 %	Lorient	53 %
Besançon	38 %	Pau	53 %
Grenoble	38 %	Lens	54 %
Toulouse	38 %	Pointe-à-Pitre	55 %
Le Mans	43 %	Belfort	58 %
Limoges	44 %	Dunkerque	63 %
Savoie	45 %	Maubeuge	63 %
Clermont-Ferrand	46 %	Béthune	68 %
		Le Havre	73 %

## Une efficacité des TC très variable

**Part des usagers « comparateurs de temps » utilisant plus de 2-3 fois par semaine les transports publics**

Grenoble	46 %	Savoie	22 %
Montpellier	42 %	Lorient	21 %
Le Mans	40 %	Dunkerque	18 %
Besançon	30 %	Lens	15 %
Brest	27 %	Maubeuge	15 %
Toulouse	27 %	Lille	14 %
Pau	26 %	Pointe-à-Pitre	10 %
Clermont-Ferrand	24 %	Béthune	12 %
Le Havre	24 %	Belfort	9 %
Limoges	22 %		

Les usagers « comparateurs de temps » (voir page 6 la typologie), comme leur nom l'indique, choisissent leur mode de transport selon des critères rationnels de comparaison des temps entre les TC et la voiture. Leurs habitudes modales permettent donc de mesurer l'efficacité comparée des modes de transports.

La variabilité des résultats est forte. Au-delà des critères de taille d'agglomération et de densité, on retrouve à peu près le même classement que plus haut (image des TC, facilités de stationnement). À remarquer que le TCSP n'est pas indispensable pour bien figurer... Taille d'agglomération, densité, « culture » des modes alternatifs, etc., ne sont pas sans importance.

**En clair, les politiques pérennes et soutenues de développement de modes alternatifs à la voiture finissent par payer.**

# 5

## Évolution dans le temps des comportements

Certaines agglomérations (en France et en Suisse) disposent de deux enquêtes permettant de mesurer l'évolution des logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales. Cette évolution peut être perçue au travers d'une typologie présentée ci-après. Les enquêtes marquées d'un \* ne sont pas des EMD, mais des enquêtes téléphoniques. La comparaison a été faite uniquement sur les personnes en situation théorique de « choix modal » (disposant d'une automobile et de transports collectifs à proximité de leur domicile).

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

### Automobilistes exclusifs

N'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne

### Automobilistes contraints à l'usage des transports publics

Préfèrent utiliser l'automobile, mais sont contraints par les conditions de stationnement à utiliser un autre moyen de transport pour certaines destinations quotidiennes

### Prédisposés aux modes alternatifs

Préfèrent utiliser les transports collectifs, la marche ou le vélo plutôt que l'automobile

### Comparateurs de temps

Utilisent le mode de transport le plus rapide ; connaissent l'offre de transport collectif et de l'automobile, choisissent au cas par cas

### Écologistes civiques

Privilégient l'usage des moyens de transports écologiques pour être en accord avec leurs convictions

### Ancrés dans la proximité

N'aiment pas se déplacer par des moyens de transports motorisés

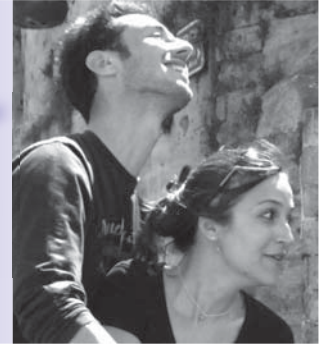
Tout d'abord, on retrouve les différences (culturelles ?) bien connues entre villes françaises et suisses. Par exemple, les automobilistes exclusifs sont, dans les dernières enquêtes, 26 % à Grenoble et Toulouse, 8 % à Berne et 13 % à Genève...

La part d'automobilistes exclusifs baisse notablement partout. Les comparateurs de temps augmentent également partout. On retrouve donc ici aussi une tendance lourde actuelle :

**La voiture, quand il y a alternative crédible, bien sûr, devient de plus en plus un mode comme les autres, mis en concurrence avec les autres modes...**

## En conclusion

6



Une enquête assez ancienne (Ademe, Certu, Gart, UTP) sur l'opinion des citoyens par rapport à la mobilité urbaine, et en particulier sur le rapport à la voiture, s'était intitulée « Élus-citoyens : le décalage ». Dans leurs déclarations, les citoyens semblaient bien plus sensibilisés aux modes alternatifs à la voiture que leurs élus, et surtout plus sensibilisés que leurs élus ne l'imaginaient...

Quelques années plus tard, la même enquête aurait pu s'intituler « Sur la voie du consensus ? ». En effet, nous avons constaté que la moitié du décalage avait été résorbée.

Aujourd'hui, au vu des résultats ci-dessus, on pourrait dire que nous sommes « au pied du mur »... C'est-à-dire ? Nous avons vu que l'image des modes alternatifs à la voiture s'est améliorée. Il faut cependant fortement revoir la pédagogie (et freiner « l'anti-pédagogie »...) sur le coût des TC en prenant en compte la dimension sociale, et rendre le vélo objectivement moins dangereux.

Il est également clair qu'une politique pérenne de rééquilibrage entre modes de déplacement (développement de l'offre des modes alternatifs à la voiture et régulation de l'usage de la voiture) finit toujours, tôt ou tard, par être perçue et efficace... En France ou à l'étranger, il n'est pas bien complexe, en raisonnant de manière analogique, de tirer des leçons des « bonnes pratiques ». Alors, pourquoi **AU PIED DU MUR ?**

Parce que les gens sont nettement plus prêts qu'avant, pour de multiples raisons, à passer aux modes alternatifs à la voiture. Mais est-ce que l'investissement en transports collectifs a suivi ? Est-ce que la manière de « faire la ville » a radicalement changé ?

Sauf à souhaiter une « démobilité » par la congestion, la baisse du niveau de service, ou les effets de la crise économique, peut-être est-il temps de vraiment faire la « ville fiable » (où l'on ne garantira pas toujours une vitesse importante, mais au moins un mode de transport efficace) ou la « ville équilibrée », la voiture étant devenue un mode parmi d'autres ? En ces temps d'argent public de plus en plus rare, le pari est d'importance...

**Le moment est venu (avons-nous le choix ?)**

**d'anticiper sur les problèmes à venir**

**(énergétiques, environnementaux, sociaux, économiques)  
en accentuant les politiques de mobilité durable.**

**L'opinion publique n'y a jamais été aussi favorable...**

# Pour en savoir plus

À partir des résultats de 19 Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) réalisées en France, il est possible d'observer l'image de trois modes de déplacement (voiture, transports collectifs et vélo) et son évolution dans le temps. Il est également possible d'observer les différences d'images selon les agglomérations. Nous pouvons donc, comme pour des données plus quantitatives (les parts de marché par exemple), analyser les tendances lourdes communes à toutes les agglomérations et la variabilité de cette image selon les agglomérations. Cette variabilité résulte des formes urbaines, des cultures locales et des politiques de déplacements menées depuis quelques décennies.

On constate une amélioration nette de l'image des modes alternatifs à la voiture et une grande variabilité selon les villes, à analyser en fonction des politiques menées...

Même si un rééquilibrage entre les modes de transports n'est jamais chose simple à mener politiquement, le contexte est infiniment plus favorable qu'il y a quelques années. Une politique transparente et pérenne finit toujours par être perçue tôt ou tard. L'opinion publique est nettement plus réceptive. De toute façon, on n'a pas le choix ! L'anticipation, plus que jamais, est toujours payante...



Prix : 25 €

## SOMMAIRE

1. Objectif
2. Contexte de l'étude
3. Plan de l'ouvrage
4. Méthodologie
5. Photographie des déplacements
6. Les dispositions à l'utilisation des moyens de transport
7. Qualité de l'offre, dispositions et utilisation des moyens de transport
8. L'évolution des dispositions et de l'utilisation des moyens de transport
9. Synthèse et conclusions

## Pour l'obtenir

### Certu

9, rue Juliette Récamier  
69456 Lyon Cedex 06

Bureau de vente :  
Tél. 04 72 74 59 59  
Fax : 04 74 58 57 80  
[www.certu.fr](http://www.certu.fr)

## Contacts

### Vincent Kaufmann

+41 21 693 32 32 - [vincent.kaufmann@epfl.ch](mailto:vincent.kaufmann@epfl.ch)

### Kamila Tabaka

+41 21 693 32 32 - [kamila.tabaka@epfl.ch](mailto:kamila.tabaka@epfl.ch)

### Jean-Marie Guidez

04 72 74 59 22 - [jean-marie.guidez@developpement-durable.gouv.fr](mailto:jean-marie.guidez@developpement-durable.gouv.fr)

### Nicolas Louvet

01 53 09 26 36 - [nicolas.louvet@6t.fr](mailto:nicolas.louvet@6t.fr)