

# MODES DE DÉPLACEMENT : LA FORCE DES VALEURS, LE POIDS DE L'ANCRAGE

99

JUIN 2013


 MODES DE VIE


Les politiques publiques en matière de déplacements se sont fondées pendant longtemps sur le **coût** et le **temps** des modes de transport.

Or, l'évolution des modes de vie tend à montrer que ces critères **ne sont pas les seuls déterminants** des choix modaux des individus.

A la rationalité économique s'ajoutent d'autres déterminants, en particulier les représentations et les **valeurs** accordées aux différents modes de déplacement, et les habitudes et **ancrages** qui créent des routines difficiles à remettre en cause.

Les résultats de l'Enquête Modes de Vie dans le Bas-Rhin réalisée par l'ADEUS en 2012 permettent une analyse complète des différentes dimensions explicatives des choix modaux. Et du coup, ces dernières apportent des **éclairages nouveaux** sur les leviers d'actions pour les politiques publiques.

En effet, la combinaison des différentes dimensions des choix modaux (coût, temps, représentations, valeurs) permet de construire les grandes logiques de choix modaux qui appellent chacune des leviers d'actions différents.

De plus, les mobilités quotidiennes s'inscrivent dans des ancrages plus larges des modes de vie.

Donc, réfléchir **au-delà du seul champ des transports et anticiper le poids de l'ancrage** sont des éléments essentiels pour une meilleure efficacité des politiques publiques.

# La diversité des choix, le poids des représentations

## Des possibilités de déplacement qui évoluent

Depuis plus de 50 ans, le Bas-Rhin, comme le reste du territoire national, s'est massivement développé sur la base des nouvelles possibilités offertes par l'automobile.

En permettant la déconnexion géographique des lieux d'emplois, d'activités et de résidence, l'automobile a modifié en profondeur le paysage du territoire, notamment par le développement du périurbain.

Aujourd'hui, malgré le développement important des réseaux de transports collectifs, la voiture reste encore le mode de déplacement principal dans les zones les moins bien desservies en transports en commun.

Pour autant, l'évolution des modes de vie entraîne des transformations à la fois des représentations et des façons de se déplacer.

Ainsi, l'automobile tend à perdre la place prépondérante qu'elle a pu occuper par le passé comme symbole de liberté et de réussite sociale. L'intégration des **nouvelles préoccupations énergétiques** et **l'aspiration** croissante à vivre dans la proximité expliquent en partie ce changement.

Dans le même temps, les **améliorations** considérables de la qualité des transports en commun et la place croissante accordée au **vélo** comme mode de déplacement quotidien ont favorisé une amélioration de l'image accordée aux modes alternatifs.

Ainsi, de plus en plus, les **possibilités** en modes de déplacement **tendent** à se **diversifier**. La question est alors de savoir quels sont les critères qui déterminent le choix des ménages pour tel mode plutôt que tel autre.

### QUALITÉS ET DÉFAUTS PERÇUS DES MODES DE DÉPLACEMENT DANS LE BAS-RHIN

	Qualité	Défaut
<b>Voiture</b>	Indispensable	Cher
<b>TC</b>	Bon marché	Mauvaise desserte
<b>Vélo</b>	Sain, sportif	Dangereux

Source : ADEUS, EMV 2012

### Le vélo : un double usage plébiscité

Déjà mis en avant par les travaux réalisés par l'ADEUS à partir des résultats de l'Enquête Ménages Déplacements réalisée 2009, l'engouement des Bas-rhinois pour le vélo est confirmé par les résultats de l'EMV 2012.

A Strasbourg comme dans le reste du département, le vélo est plébiscité. 85 % des Bas-Rhinois en ont une opinion positive (68 % pour la voiture et 66 % pour les TC).

Seule différence entre Strasbourg et le reste du territoire, l'usage : si le vélo est avant tout perçu comme un objet de loisir et de sport dans les villes moyennes et les territoires périurbains, il est davantage vécu comme un mode de déplacement à part entière à Strasbourg.



## Des préférences qui impactent les pratiques

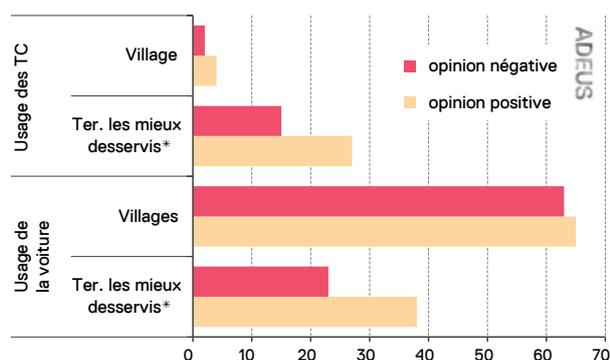
De manière générale et lorsque le choix existe, un lien peut être observé entre l'opinion des ménages à propos des modes de transport et leurs pratiques effectives de déplacement.

Ainsi, dans les territoires les mieux desservis où plusieurs alternatives de déplacement sont possibles, des différences de pratiques s'observent selon la préférence d'usage.

A contrario, dans les espaces périurbains les moins denses et dans les villages où l'offre en transports collectifs est moins performante, l'opinion accordée aux différents modes de déplacement n'a que peu d'impact sur l'usage qui en est fait au quotidien.

Par exemple et comme le montre le graphique ci-contre, parmi les ménages ayant une opinion positive des transports en commun, 27 % les utilisent quand ils habitent un territoire bien desservi, contre 5 % dans les villages. A contrario, une opinion négative de la voiture ne fait pas varier les pratiques dans les villages faute d'une offre alternative, alors qu'elle la fait baisser de manière significative dans les territoires bien desservis.

USAGE QUOTIDIEN DE LA VOITURE ET DES TC SELON LA PRÉFÉRENCE D'USAGE (EN %)



\* Strasbourg et communes limitrophes.

## La société évolue, la mobilité aussi

Au cours du XX<sup>e</sup> siècle, grâce à l'augmentation sans précédent dans l'histoire de l'humanité de l'espérance de vie et à la diminution du temps de travail, le temps libre des français est passé, en moyenne, d'un tiers à l'échelle de la vie à deux tiers aujourd'hui. Cette évolution majeure fait dire au sociologue Jean Viard que nous sommes entrés dans la société des modes de vie au sein de laquelle l'individu se définit certes par son travail, mais de plus en plus par l'ensemble des activités qu'il réalise par ailleurs.

Dans le même temps, les distances parcourues par les individus ont également explosé, passant de 5 km par jour en moyenne au début du XX<sup>e</sup> siècle, à 45 km aujourd'hui grâce au développement technique des moyens de se déplacer.

Augmentation des activités de temps libre, des distances parcourues et des moyens de se déplacer font que la mobilité quotidienne est devenue un système complexe, dont l'étude ne peut plus se borner

à l'analyse des seules relations domicile-travail.

De plus, au travers de ces évolutions, la mobilité apparaît bien aujourd'hui comme une valeur sociale importante de nos sociétés : être restreint dans sa mobilité limite fortement les possibilités d'intégration sociale. En ce sens, l'analyse des mécanismes de construction des mobilités ne peut prendre en compte les seules logiques fonctionnelles qui les composent.



# Les choix modaux : des logiques complexes<sup>1</sup>

## Trois dimensions à la base des arbitrages des ménages

Les logiques de choix d'un mode de déplacement par les individus sont souvent réduites à la seule rationalité économique. Or, pour bien les saisir, il est nécessaire de prendre en compte trois dimensions :

- Une **dimension rationnelle**, consistant à minimiser le coût et/ou la durée des déplacements.
- Une **dimension subjective**, liée aux représentations des différents modes, par exemple la valeur de liberté ou de réussite sociale longtemps associée à la voiture.
- Une **dimension d'ancrage**, forgée par les expériences de la vie quotidienne.

L'analyse combinant les pratiques effectives des individus en matière de déplacement et leurs représentations des différents modes, permet d'identifier **8 grands types de logiques** du choix du mode de déplacement.

- 1. Automobilistes exclusifs convaincus** (10 %<sup>2</sup>) : souvent des familles installées dans le périurbain. N'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne et ont une mauvaise image des transports en commun. Leurs habitudes spatiales se structurent autour des infrastructures routières.
- 2. Automobilistes exclusifs ouverts** (20 %) : souvent des familles installées dans le périurbain. N'utilisent que la voiture dans la vie quotidienne, mais à la différence des automobilistes convaincus, ils ont une bonne image des transports en commun. Ils n'ont cependant pas d'autres alternatives à l'automobile pour leurs déplacements.
- 3. Automobilistes contraints** (10 %) : pour moitié des actifs résidant dans le périurbain et travaillant à Strasbourg ou communes limitrophes. Préfèrent utiliser l'automobile mais sont contraints par les conditions de stationnement et/ou de circulation à utiliser un autre moyen de transport.
- 4. Prédiposés alternatifs** (9 %) : souvent des jeunes, étudiants ou actifs localisés à Strasbourg ou communes limitrophes. Préfèrent utiliser les transports en commun ou le vélo. Ils disposent généralement d'une automobile qu'ils utilisent quand ils n'ont pas d'autres alternatives.
- 5. Ecologistes civiques** (6 %) : souvent de jeunes étudiants ou actifs des professions intellectuelles supérieures, vivant dans l'urbain. Ils privilégient l'usage des moyens de déplacement écologiques pour être en accord avec leurs convictions. Ils n'utilisent la voiture que lorsqu'ils n'ont pas le choix.
- 6. Alternatifs exclusifs** (15 %) : pour moitié, des ménages précaires, locataires du parc social ou privé dans des territoires desservis par les TC. N'utilisent jamais la voiture mais n'en ont pas forcément une mauvaise image. Leurs habitudes spatiales se structurent autour des accessibilités offertes par les TC, le vélo et la marche.
- 7. Compareurs de temps** (25 %) : souvent des ménages en situation de choix modal : motorisés, sans contraintes familiales, disposant de revenus confortables et localisés dans des territoires connectés. Ils connaissent l'offre de TC et de l'automobile et choisissent au cas par cas le plus efficace.
- 8. Ancrés dans la proximité** (5 %) : des ménages aux caractéristiques hétérogènes, mais résident souvent dans des territoires denses favorisant un ancrage dans la proximité. Ils n'aiment pas se déplacer par des moyens de transport motorisés, privilégiant l'usage du vélo et de la marche à pied. Leurs arbitrages s'effectuent avant tout à partir de la dimension des préférences d'usage.



1. L'ensemble de ce chapitre se base sur une méthodologie développée par Vincent Kaufmann, Christophe Jemelin et Jean-Marie Guidez. Voir encart méthode p.8.

2. Part dans les ménages bas-rhinois.

## A chaque type sa dimension privilégiée

Les différentes dimensions (rationalité, valeurs, ancrage) **entrent toutes en jeu dans les logiques de choix modal**. Par contre, elles ne concernent pas tous les individus de la même manière. Certains individus sont d'abord rationnels, d'autres arbitrent surtout en fonction de leurs convictions, etc.

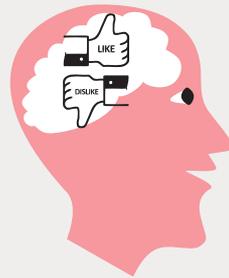


### Rationalité : choix contraint ou principe



La dimension de la rationalité est plus marquée chez les **alternatifs exclusifs** et les **comparateurs de temps** mais pour des raisons différentes. Les premiers subissent leur mobilité et de fait leur choix ne peut être que rationnel puisque contraint. Chez les seconds, la rationalité est presque élevée au rang de principe. Peu importe la manière, le choix est satisfaisant s'il est le plus rapide et le plus économique.

### Valeurs : que votre conviction soit faite



La dimension des valeurs est extrêmement puissante chez les **automobilistes exclusifs convaincus** et les **écologistes civiques**. Ces ménages arbitrent d'abord en fonction de leurs convictions. Leurs choix ne sont pas forcément rationnels mais doivent s'accorder avec un système de valeurs, qu'ils soient pro-automobile ou, à l'inverse, adeptes des mobilités actives.

### Ancrage : ces modes de vie qui nous gouvernent



La dimension de l'ancrage est particulièrement distinctive chez les **automobilistes ouverts**. Ces ménages sont souvent des familles qui résident dans le périurbain. Leur trajectoire résidentielle répond à leurs aspirations en termes de modes de vie. Pour accéder à un logement suffisamment grand et financièrement accessible dans un environnement tranquillisé, ils ont dû faire le choix de l'éloignement. Du coup, la voiture leur est indispensable à la fois parce qu'elle répond le mieux aux organisations complexes qu'exige la prise en charge de la mobilité des enfants, mais aussi parce qu'ils disposent de peu d'alternatives.

# Des logiques modales ancrées dans les modes de vie

## Les habitudes modales définissent des territoires de vie...

Les pratiques modales s'inscrivent dans des logiques globales de modes de vie qui dépassent les seuls déplacements. Les choix résidentiels, les aspirations des ménages à vivre dans certains territoires, induisent des besoins différents de mobilité quotidienne.

Le moyen de déplacement privilégié définit en retour, des opportunités spécifiques en termes d'activités disponibles dans le temps et l'espace.

Un usager des transports en commun n'aura pas le même champ des possibles qu'un automobiliste. Par exemple, un ménage résidant dans le périurbain aura toutes les chances de forger ses pratiques dans un environnement particulièrement favorable à l'usage de l'automobile, que ce soit pour le travail ou pour l'ensemble des déplacements liés aux activités de temps libre.

Ces habitudes modales favoriseront ainsi les achats alimentaires en grandes surfaces commerciales et d'une manière générale la fréquentation des zones d'activités d'entrées de ville.

A l'inverse, une construction des habitudes autour du réseau de transports en commun et encore plus du vélo ou de la marche, permettront davantage une appropriation des centres urbains.

## ... et un ancrage difficilement réversible

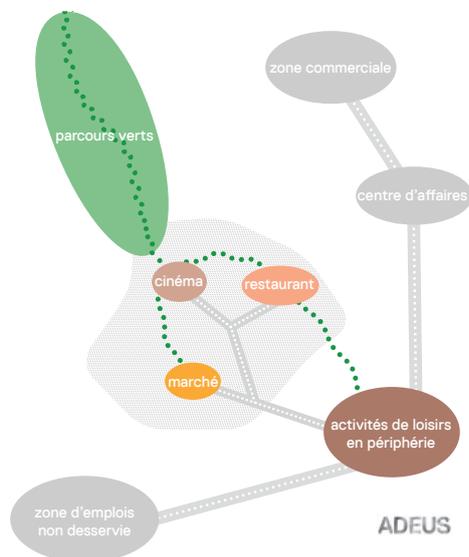
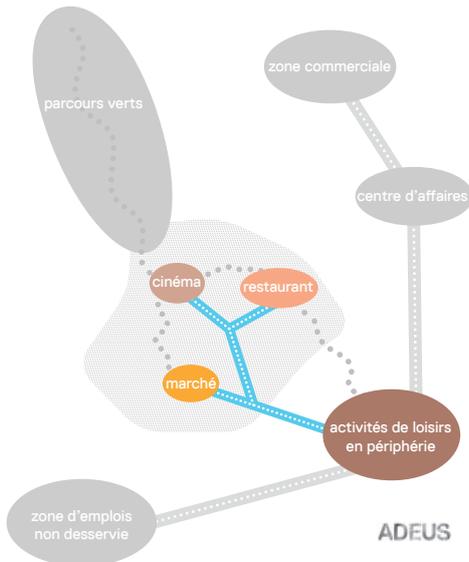
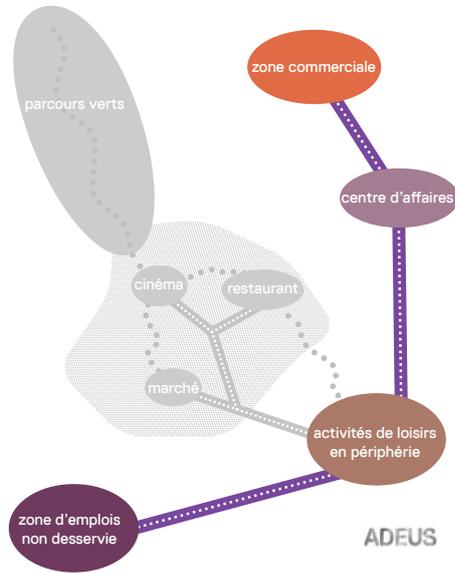
Cette inscription des pratiques dans les habitudes de vie rend particulièrement difficile le changement du mode de déplacement principal. Remettre en cause ses habitudes modales nécessite de revoir son programme d'activités, leur localisation, leur temporalité et en fin de compte de recréer de nouvelles habitudes de vie. On comprend mieux à travers cette dimension pourquoi les mesures, n'intervenant que sur la rapidité et le coût des transports, peinent à produire de réels changements dans les comportements.

### Le caractère mono-modalisant de la voiture

Selon les données de l'Enquête Ménage Déplacement de 2009, à l'échelle d'une journée, 70 % des Bas-rhinois n'utilisent pour se déplacer qu'un seul mode de transport. Seuls 3 % des individus en utilisent plus de deux. Ces ordres de grandeurs renvoient à la construction et l'ancrage des habitudes modales. Dans cette optique, la voiture est d'ailleurs le mode de déplacement ayant le plus fort pouvoir mono-modalisant. Schématiquement, une personne qui monte dans sa voiture le matin n'en ressort que le soir. Les 30 % de multimodaux quotidiens sont très peu nombreux à être automobilistes.



LES HABITUDES MODALES DÉFINISSENT  
DES OPPORTUNITÉS SPÉCIFIQUES





## MÉTHODE

L'enquête sur les modes de vie des Bas-rhinois a été menée en 2012 par l'ADEUS, en partenariat avec le Laboratoire de Sociologie Urbaine de l'École Polytechnique de Lausanne. Elle a porté sur un échantillon représentatif de 3 500 ménages bas-rhinois.

La méthode de typologie des logiques de choix modal a été développée par Vincent Kaufmann, Christophe Jemelin et Jean-Marie Guidez, à partir de l'analyse des résultats de 19 Enquêtes Ménages Déplacements en France. Ce travail permet d'aller plus loin dans la compréhension des problématiques liées à la mobilité quotidienne, en intégrant à l'analyse des pratiques le système de représentation et les préférences d'usage des individus. La même méthodologie est appliquée ici, pour la première fois dans le Bas-Rhin.

Pour plus d'informations, lire : Kaufmann, Tabaka, Louvet, Guidez, « *Et si les français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête* », CERTU (2010), LASUR.



# Conclusion et enjeux

Parmi les évolutions majeures des modes de vie, l'aspiration à la mobilité est de plus en plus partagée, à la fois pour la capacité de déplacement mais surtout pour la valeur sociale qu'elle confère.

En ce sens, la compréhension des choix de mobilité quotidienne ne peut plus se borner à la seule analyse des rationalités économiques (coût, temps). Les préférences d'usage des individus et l'ancrage des déplacements dans la vie quotidienne participent aussi à la construction des choix.

Ces constats induisent la nécessité d'un « changement de lunettes » afin de pouvoir saisir les multiples dimensions qui conditionnent les choix modaux, car c'est ainsi qu'il sera possible de mieux identifier les leviers d'actions.

Ensuite, l'inscription des déplacements quotidiens dans des modes de vie plus larges appelle des réflexions et des actions dépassant le seul champ des transports. Car c'est la façon dont les systèmes de transports sont articulés aux espaces de vie qui détermine l'ancrage des ménages dans des habitudes de vie durables.

L'articulation des politiques des transports et des politiques d'aménagement, déjà en marche notamment dans les PLUI, mérite plus que jamais d'être consolidée. Car prévoir en amont un développement des territoires combinant qualité de desserte et qualité de vie (habitat, services, espaces verts, etc.) est de nature à influencer durablement les choix et l'ancrage territorial des ménages.



L'Agence  
de Développement  
et d'Urbanisme  
de l'Agglomération  
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice Générale de l'ADEUS**  
Équipe projet : **Nadia Monkachi (chef de projet), Simon Giovanini (responsable du livrable), Virginie Muzart** - N° projet : **1.2.2.3**  
Photos : **Jean Isenmann** - Mise en page : **Sophie Monnin**

© ADEUS - Numéro ISSN : 2109-0149

Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS [www.adeus.org](http://www.adeus.org)