

# LES MUTATIONS DU CHOIX MODAL EN VILLE

## Les enseignements issus des cas genevois, lausannois et bernois

Sébastien Munafò

EPFL | TraCE | LaSUR



Paris, le 10 novembre 2015

# 1. Introduction

## > Le choix modal en question

- La comparaison des temps de parcours et des prix ne sont pas les seuls facteurs qui expliquent le choix des individus entre un moyen de transport et un autre.
- Les pratiques modales sont basées sur une gamme de raisons beaucoup plus large : elles relèvent de prédispositions, d'habitudes et d'appropriations.
- Objectifs de notre étude : identifier chez des citoyens en situation théorique de choix modal des types d'utilisateurs en fonction de leurs représentations et usages des moyens de transport
- **3 agglomérations :**

Genève



Lausanne



Berne



données **1994** et **2011**

## 2. Principaux résultats

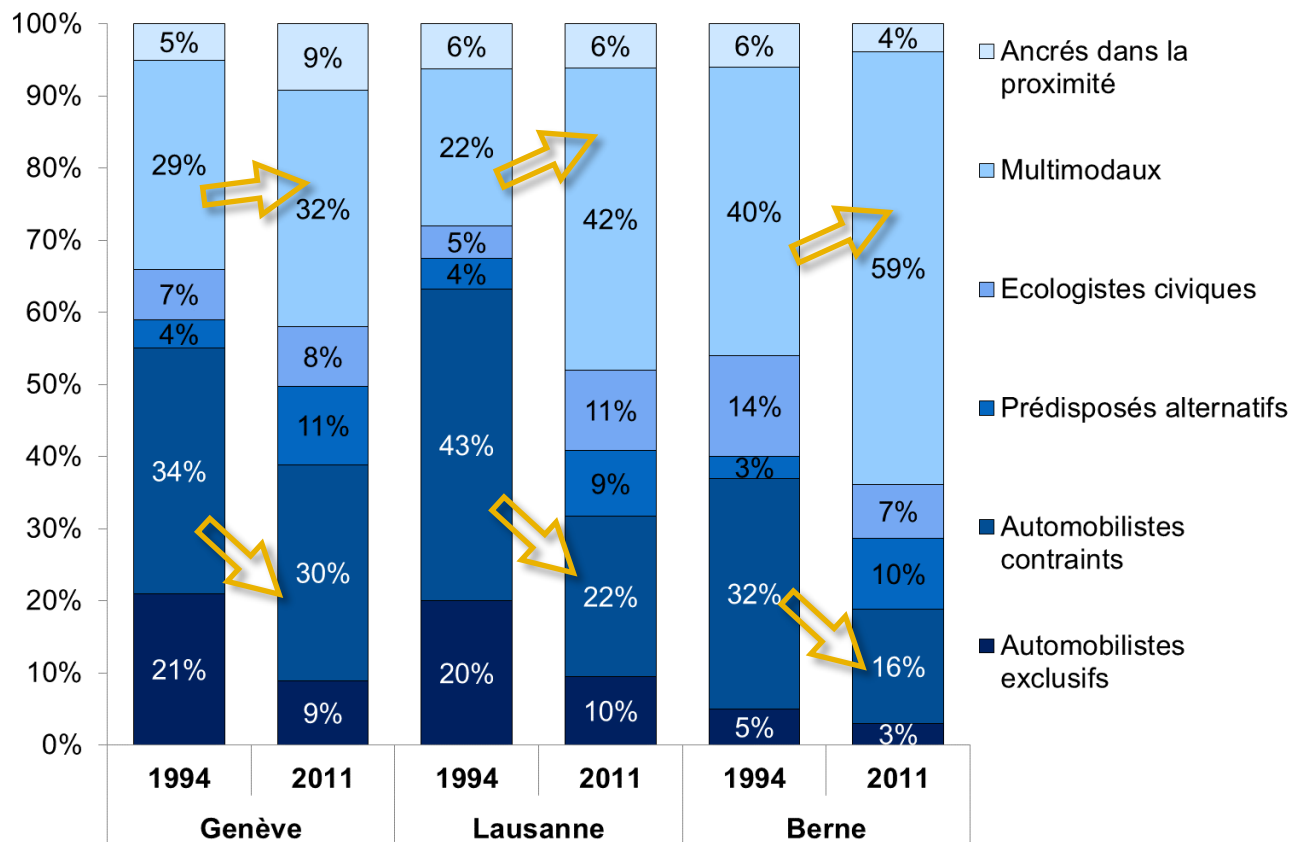
### > Une typologie d'usagers

- Ceux qui préfèrent la voiture (prédisposés automobile) :
  - Les "**automobilistes exclusifs**": ils n'utilisent que l'automobile pour tous leurs déplacements ;
  - Les "**automobilistes contraints à l'utilisation d'autres modes**": ils sont contraints à utiliser un autre moyen de transport pour certaines destinations,
- Ceux qui préfèrent les modes alternatifs (TP et modes doux) :
  - Les "**prédisposés aux modes alternatifs**": ils préfèrent ces modes de par leurs praticité ;
  - Les "**écologistes civiques**": ils préfèrent ces modes de par leurs convictions citoyennes ;
- Ceux qui sont potentiellement ouverts à tous les modes :
  - Les "**multimodaux**": ils choisissent leur moyen de transport en fonction de leur efficacité respective. Selon le motif, l'heure, la destination, les contraintes, ils peuvent aussi bien se déplacer par la route qu'avec le train, les transports publics voire utiliser le vélo ou la marche ;
- Les autres :
  - Les "**individus ancrés dans la proximité**": dans la mesure du possible, ils préfèrent ne pas se déplacer.

## 2. Principaux résultats

### > Une typologie d'usagers : l'évolution 1994 - 2011

- Les parts des logiques basées sur l'utilisation exclusive de la voiture ont très sensiblement diminué. A l'inverse, les logiques basées sur l'utilisation de moyens de transport alternatifs ont enregistré une forte croissance. Les **multimodaux** ont enregistré un bon **spectaculaire**





### 3. Les enseignements

#### > Profils spécifiques des 3 villes



Genève	Lausanne	Berne
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Une réduction très nette de la fréquence d'utilisation de la voiture</li> <li>▪ Des pratiques affirmées des transports publics malgré une image moins bonne qu'ailleurs</li> <li>▪ Succès important des modes doux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un très grand saut qualitatif dans l'offre TP (M2) qui s'est traduit par un important gain d'image</li> <li>▪ Ce formidable gain d'image ne s'est pas encore entièrement répercuté en termes de fréquence d'utilisation. La voiture reste ainsi plus fréquemment utilisée qu'à Genève ou Berne</li> <li>▪ Vers l'émergence d'un réseau à deux vitesses ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un modèle vertueux bernois s'est encore renforcé entre les deux enquêtes. À cela s'ajoute une excellente image des modes doux ;</li> <li>▪ Les actifs motorisés bernois renoncent très fréquemment à l'utilisation de leur voiture.</li> <li>▪ Une logique multimodale dominante.</li> </ul>

## 3. Les enseignements

### > 3 modèles de report modal

- **3 modèles** de report modal peuvent être dessinés à partir des profils spécifiques de nos villes d'étude :

#### **a) Le report modal par la saturation/contrainte > Modèle genevois**

Leviers à l'œuvre : Offre de stationnement publique restreinte, congestion routière (mais aussi dans les transports publics)

#### **b) Le report modal par la séduction et l'image > Modèle lausannois**

Leviers à l'œuvre : Axes TP structurants et performants, urbanisme et espaces publics, branding/design, P+R.

#### **c) Le report modal par la cohérence au niveau régional > Modèle bernois**

Leviers à l'œuvre : Localisation des équipements et services, armature ferroviaire régionale, axes TP structurants et performants, offre de stationnement publique restreinte, urbanisme et espaces publics.