

Qui sont les usagers des transports en France ?



Résultats d'une enquête sur les aspirations et les pratiques de mobilité des Français



Cette étude a été réalisée par le bureau de recherche 6t à partir d'une enquête auprès d'un échantillon de 2 000 personnes représentatif de la population française.



6t-bureau de recherche propose une classification des habitants selon leurs prédispositions à l'usage des différents modes. Ces socio-types des usagers des transports* sont construits à partir de différents critères :

● *Les habitudes des usagers concernant les modes de transport utilisés :*

Les pratiques modales différencient les personnes qui n'utilisent qu'un seul mode de transport de celles qui en utilisent plusieurs. Ce critère s'appuie sur les fréquences d'usage des différents modes de transport : quotidien, hebdomadaire, mensuel.

● *Les préférences des usagers concernant les modes de transport :*

Les attitudes à l'égard des modes de transport différencient les répondants en fonction de leurs préférences d'usage, autrement dit de l'opinion positive, neutre ou négative qu'ils portent aux différents modes de transports. Ce critère est renseigné à partir des adjectifs cités spontanément pour qualifier les modes de transport.

● *Les valeurs des usagers concernant les modes de transport :*

Les répondants qualifiant l'offre de transport en fonction de l'intérêt individuel (rend autonome, confortable, etc.) sont différenciés de ceux qualifiant l'offre de transport en fonction de l'intérêt général (écologique, polluant, bruyant, etc.). Ce critère est également informé par les adjectifs cités spontanément.



Identifier des socio-types de la mobilité

À partir des citations spontanées d'adjectifs pour qualifier les différents modes de transport et des fréquences d'usages de ces modes de transport, ces socio-types des usagers des transports permet :

- de comprendre les **perceptions** et les **usages** des différents modes de transports,
- d'identifier des **segments de marché** pour cibler les potentiels de report modal.

*Ces socio-types ont été initialement construits à partir des travaux de thèse de Vincent Kaufmann (co-fondateur de 6t-bureau de recherche) KAUFMANN V. (1999), *Sociologie de la mobilité urbaine : la question du report modal*, thèse de doctorat en Sociologie à l'EPFL (Suisse).

Habitudes et préférences d'usage des transports

➤ En dehors de l'agglomération parisienne, un usage quotidien de la voiture

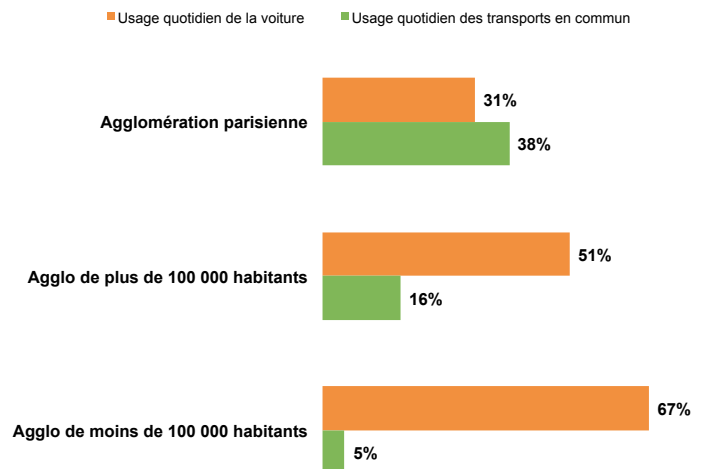
En France la **voiture particulière** en tant que conducteur est utilisée plusieurs fois par semaine par 80 % de la population avec 56 % des Français qui l'utilisent tous les jours et 24 % au moins une fois par semaine. L'automobile reste le mode principal dans les choix des Français.

Au contraire, les usagers des **transports en commun** sont davantage des utilisateurs mensuels (13 %) ou hebdomadaires (9 %) que quotidiens (13 %). Les transports en commun sont donc davantage utilisés de manière occasionnelle.

Concernant le **vélo**, l'utilisation est bien plus faible. Près de deux tiers des Français ne se déplacent jamais à vélo, 14 % l'utilisent régulièrement et 23 % se déplacent à vélo de manière occasionnelle.

Ces tendances sont semblables à celles de l'**Enquête Nationale Transports Déplacements (ENTD)** qui montrent en 2008 que 65 % des déplacements réalisés à moins de 80 kilomètres du domicile sont effectués en voiture. L'ENTD montre que 8 % des déplacements sont réalisés en transports en commun et 3 % à vélo en France.

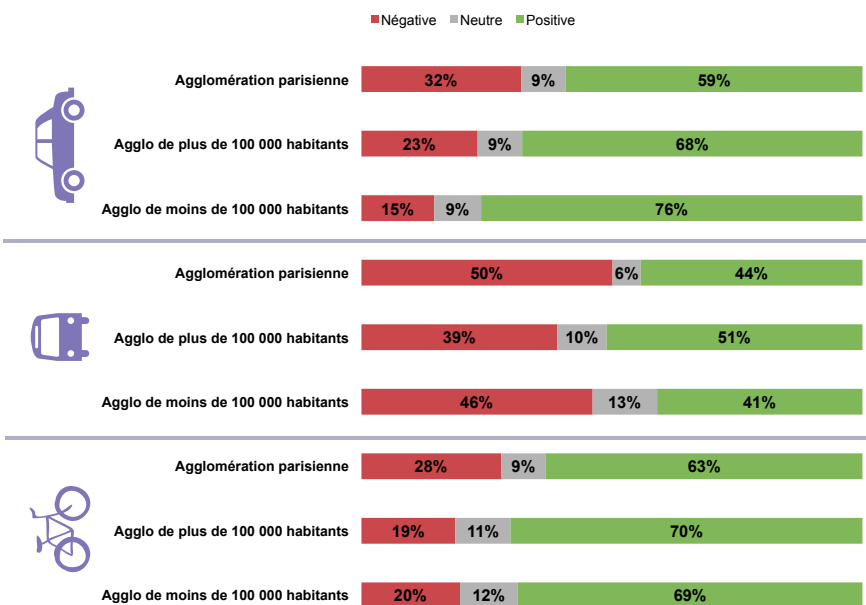
Usage quotidien des modes de transport selon l'agglomération de résidence



D'importantes différences existent entre les **territoires** avec seulement 31 % des habitants de l'agglomération parisienne et 51 % des habitants des agglomérations de plus de 100 000 habitants qui utilisent leur voiture en tant que conducteur tous les jours contre près de 70 % des habitants des agglomérations de moins de 100 000 habitants. En revanche, 38 % des habitants de l'agglomération parisienne se déplacent tous les jours en transports en commun.

➤ Une large préférence pour les modes individuels

Opinion générale des Français sur les différents modes de transports



Les modes de transports individuels jouissent d'une image positive avec près des trois quarts des Français qui ont une opinion positive de la voiture particulière et/ou du vélo. La voiture est particulièrement perçue positivement dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants où son usage est souvent indispensable.

En revanche, les transports en commun ont l'image la moins positive. Seuls les habitants des grandes agglomérations (hors agglomération parisienne) ont une appréciation majoritairement positive des transports en commun. Ils bénéficient à la fois d'une meilleure offre que les plus petites agglomérations et d'une moindre saturation que dans l'agglomération parisienne.

Quelles représentations des modes de transport ?

➤ La voiture particulière est pratique, rend autonome et chère

La voiture est pratique (23 % des adjectifs cités). Ce mode de transport individuel rend autonome ou libre (10 %). Les avantages principaux de la voiture particulière sont le confort (7 %) et la rapidité (5 %). Le deuxième adjectif cité pour qualifier ce mode est l'importance de son coût (17 %). En effet, les frais associés à la possession et à l'usage de la voiture particulière peuvent être élevés. L'autre inconvénient majeur de ce mode est la pollution associée à son usage (4 %).



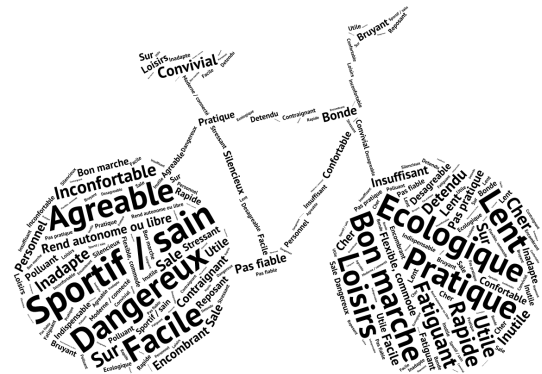
➤ Les transports en commun sont pratiques, mais lents et pas fiables



Comme la voiture particulière, les transports en commun sont avant tout pratiques (18 % des adjectifs cités). Les dimensions économiques des transports en commun sont ambivalentes : ils sont à la fois considérés comme bon marchés (10 %) et chers (8 %), probablement selon les services qu'ils rendent comparativement aux coûts qu'ils engendrent. Considérés comme lents (6 %), pas fiables (5 %) et bondés (5 %), les transports en commun sont plutôt mal perçus par les Français. Leur principal atout est leur dimension écologique (4 %).

➤ Le vélo est sportif et bon pour la santé

A la différence de la voiture particulière et des transports en commun, le premier adjectif cité pour qualifier le vélo n'est pas pratique (13 % des adjectifs cités, en deuxième position), mais sportif et bon pour la santé (16 %). Ecologique (11 %), bon marché (9 %) et agréable (6 %), le principal inconvénient cité pour qualifier le vélo est sa dangerosité (11 %).



➤ Des modes de transport avant tout pratiques

Les trois modes de transport sont considérés comme pratiques. Il s'agit du premier adjectif cité pour l'automobile et les transports en commun, ce qui illustre que ces deux modes de transport sont dominants. Pour le vélo, cet adjectif se place en seconde position dans la mesure où le vélo peut également être utilisé dans un cadre sportif et non pour se déplacer.

La dimension économique des modes de transport est toujours abordée. Pour l'automobile et les transports en commun, il s'agit d'une préoccupation majeure puisque l'adjectif "cher" est cité en seconde position pour la voiture particulière et que les adjectifs "bon marché" et "cher" sont cités en deuxième et troisième position pour les transports en commun. Le vélo est considéré comme un mode de transport bon marché.

Les modes de transports sont également appréhendés selon leur performance : si la voiture est rapide et facile, les transports en commun sont lents et contraignants. Les usages du vélo sont faciles mais les déplacements à vélo sont considérés comme lents.

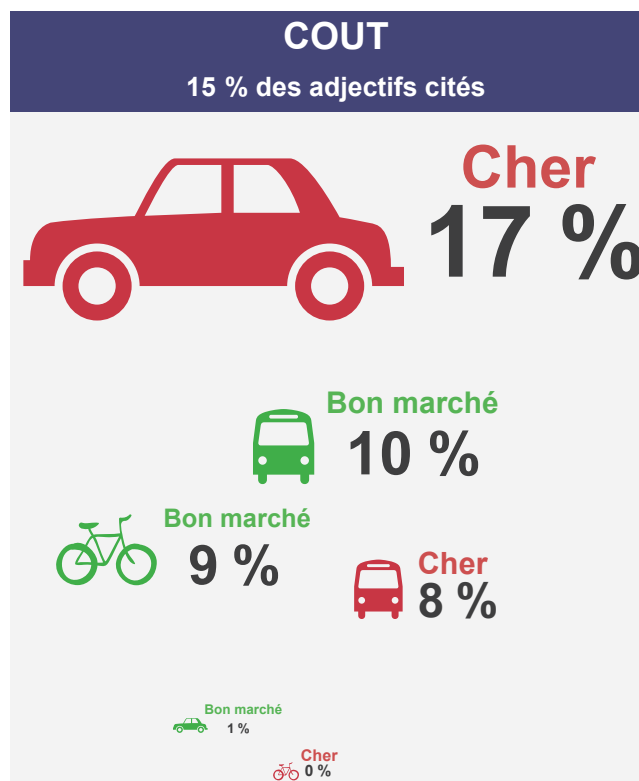
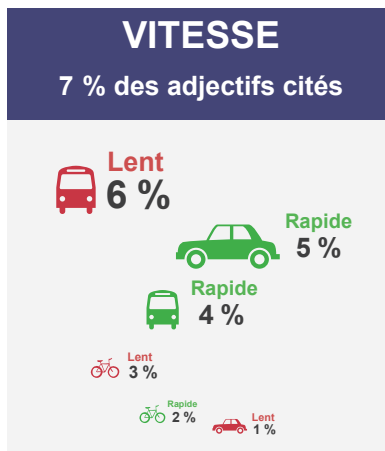
La dimension environnementale des modes de transports est citée, même s'il ne s'agit pas d'une préoccupation majeure. La voiture est polluante alors que les transports en commun et le vélo sont écologiques. Pour la voiture et les transports en commun, cette dimension n'est citée qu'en sixième et septième position.

Enfin, les dimensions du plaisir et du confort importent les Français dans leur appréciation des modes de transports. Les Français considèrent la voiture comme confortable et agréable. Le vélo est également agréable, non pas pour le confort de déplacement qu'il procure mais pour le côté sportif, sain et ludique. Au contraire, les transports en commun sont bondés, donc inconfortables.

Une majorité de Français considèrent de manière positive la voiture et le vélo qui sont pratiques, agréables et faciles d'utilisation. La voiture est considérée comme un mode indispensable. En revanche, plus de la moitié des Français ont une image négative ou neutre des transports en commun. Les principaux inconvénients de ce mode de transport sont sa lenteur, son manque de fiabilité et son inconfort.

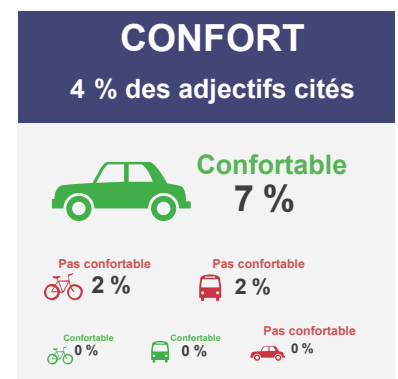
➤ La performance, d'abord une question de coût

Dans les analyses classiques de choix modal, la performance des modes de transport est mesurée à travers la vitesse, le coût et le confort. En ne retenant que ces critères, le coût reste le levier le plus important suivi de la vitesse et du confort.



À la différence de la voiture qui est clairement appréhendée comme chère, la perception du coût pour les transports en commun est contrastée.

Il y a donc un enjeu à communiquer sur le coût réel des transports en commun.



Lecture : 15 % des adjectifs cités pour l'ensemble des modes relèvent de dimension économique - 17 % des adjectifs cités pour qualifier la voiture est "cher".

Les socio-types de la mobilité

➤ Huit types pour comprendre les pratiques, les valeurs et les attitudes



Automobilistes exclusifs convaincus

Ils n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne ; leurs habitudes spatiales se structurent autour des accessibilités offertes par ce moyen de transport ; ils ont une attitude négative face aux transports en commun.



Automobilistes exclusifs ouverts

Ils n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne ; leurs habitudes spatiales se structurent autour des accessibilités offertes par ce moyen de transport ; ils ont une attitude positive face aux transports en commun et sont donc abstraitement ouverts à leur utilisation.



Alternatifs exclusifs

Ce sont des captifs qui n'utilisent jamais l'automobile ; leurs habitudes spatiales se structurent autour des accessibilités offertes par les transports publics, la marche et le vélo.



Ecologistes civiques

Même s'ils peuvent utiliser la voiture particulière, ils privilégient l'usage des moyens de transports écologiques pour être en accord avec leurs convictions.



Compareurs

Ils utilisent le mode de transport le plus efficaces pour le déplacement qu'ils ont à réaliser.



Automobilistes contraints aux transports en commun

Ils préfèrent utiliser l'automobile, mais ils sont contraints, notamment par les conditions de stationnement, à utiliser les transports en commun pour certaines destinations quotidiennes.



Prédisposés aux modes alternatifs

Ils peuvent utiliser la voiture, mais préfèrent utiliser les transports publics, la marche ou le vélo 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 qu'ils soient collectifs ou individuels. Ils habitent principalement dans les centres urbains où l'usage des modes actifs sont faciles d'accès.

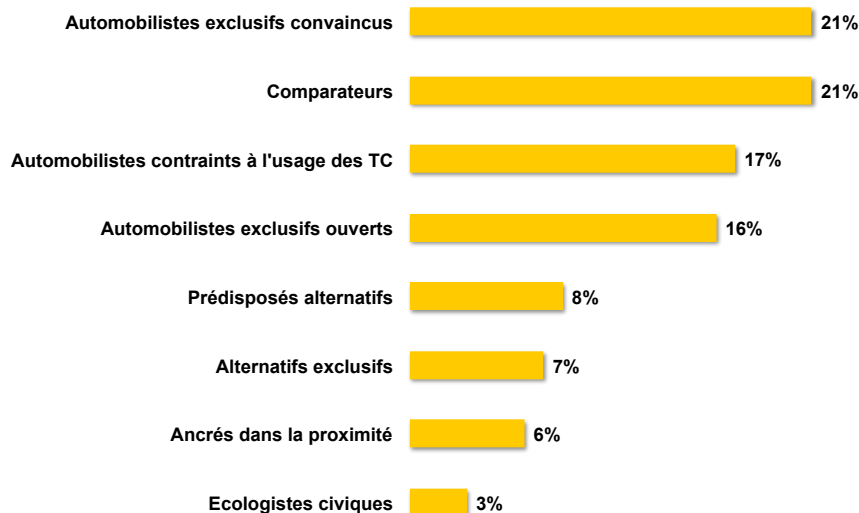
➤ Une disposition des Français à l'usage de l'ensemble des modes

Pour la première fois, les socio-types des usagers des transports ont été identifiés à l'échelle de la France et permettent de montrer que **plus de la moitié des Français ne sont pas exclusifs d'un seul mode de transport, que plus d'un tiers des Français sont des automobilistes exclusifs et qu'un cinquième sont des compareurs.**

Par rapport à la situation en 2010*, les Français qui habitent dans des agglomérations de plus de 100 000 habitants sont de plus en plus prédisposés à l'usage de l'ensemble des modes de transports.

Cette tendance se traduit par une forte hausse de la part des **compareurs** entre 2010 et 2015. La part de ces usagers, qui choisissent le mode de transport le mieux adapté à leurs besoins, **passant de 11 % à 29 %** parmi les habitants des agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Ainsi, lorsque l'alternative existe les Français sont désormais prêts à l'utiliser.



11 %
des habitants de villes de plus de 100 000 habitants étaient compareurs en 2010*

29 %
des habitants de villes de plus de 100 000 habitants étaient compareurs en 2015

*Source : 6t/EPFL, *Et si les Français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête? Evolution de l'image des modes de transport (à partir de l'analyse de 19 Enquêtes Ménages-Déplacements)*, CERTU.

Légende des graphiques :

- Agglomération parisienne
- Agglo de plus de 100 000 habitants
- Agglo de moins de 100 000 habitants

➤ Des socio-types différenciés selon le type d'agglomération



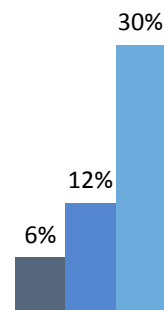
Automobilistes exclusifs convaincus

Les automobilistes exclusifs convaincus sont principalement représentés dans **les agglomérations de petite taille où la voiture particulière est pratique et adaptée**. Ainsi, ils représentent 30 % des habitants des agglomérations de moins de 100 000 habitants contre 12 % des habitants des agglomérations de plus de 100 000 habitants et 6 % de l'agglomération parisienne.

En termes socio-démographique et d'équipement automobile, les automobilistes exclusifs convaincus sont **plus âgés** que la moyenne (49 ans contre 47 ans) et sont **plus motorisés**. 50 % des automobilistes exclusifs convaincus ont au moins deux voitures (contre 40 % en moyenne).

Lecture des graphiques : 30 % des habitants des villes de moins de 100 000 habitants sont des automobilistes exclusifs convaincus, contre 21 % en moyenne.

21 %

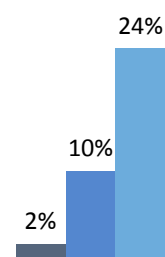


Automobilistes exclusifs ouverts

Les automobilistes exclusifs ouverts résidant dans **des agglomérations de taille plus importantes** que les automobilistes exclusifs convaincus. Ils représentent 24 % des habitants des agglomérations de moins de 100 000 habitants. Les usages des transports en commun sont plus pertinents dans ces villes qui peuvent être desservies.

Les automobilistes exclusifs ouverts ressemblent fortement aux automobilistes exclusifs convaincus **en termes d'âge et de motorisation** : l'âge moyen est de 48 ans et 45 % des automobilistes exclusifs ouverts appartiennent à un ménage possédant au moins deux voitures.

16 %



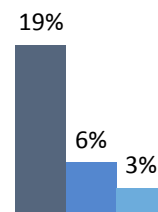
Alternatifs exclusifs

Les alternatifs exclusifs sont sur-représentés dans **l'agglomération parisienne**. 19 % des habitants de l'agglomération parisienne n'utilisent jamais l'automobile et sont captifs des transports en commun.

Les alternatifs exclusifs sont plus **jeunes** avec un âge moyen de 44 ans. En lien avec l'âge, 13 % des étudiants n'utilisent jamais l'automobile pour réaliser leurs déplacements, alors qu'ils ne représentent que 7 % de l'échantillon. La plupart ne sont **pas motorisés** puisque 62 % des alternatifs exclusifs appartiennent à un ménage non-motorisé (contre 7 %).

La contrainte à l'utilisation de la voiture et la densité des offres alternatives en Île-de-France expliquent cette tendance.

7 %



Écologistes civiques

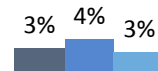
Malgré l'essor des préoccupations environnementales dans la société française, les écologistes civiques sont très peu nombreux (4 %).

Les écologistes civiques sont plutôt **jeunes** avec un âge moyen de 41 ans (contre 47 %).

Cette tendance s'explique par l'importance de la praticité des modes avant leurs impacts écologiques.

Les faibles échantillons ne permettent pas de conclure sur les spécificités résidentielles de ces socio-types.

4 %



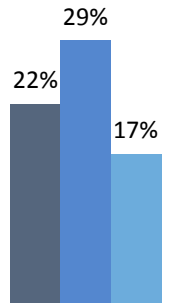


Comparateurs

Les comparateurs sont particulièrement présents dans les **agglomérations de plus de 100 000 habitants et l'agglomération parisienne**. Ils représentent 29 % des habitants des agglomérations de plus de 100 000 habitants et 22 % des habitants de l'agglomération parisienne. Ces territoires disposent en effet des ressources de mobilité nécessaires pour comparer les différents modes entre eux.

Si les comparateurs ne se distinguent pas selon leur âge, le **niveau de diplôme** joue un rôle important : 24 % des détenteurs de diplôme de l'enseignement secondaire sont des comparateurs (contre 21 %). Cette tendance traduit la part importante des diplômés dans les grandes villes et dans l'agglomération parisienne.

21 %

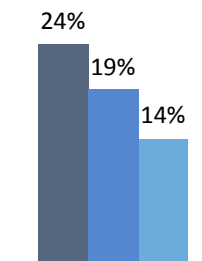


Automobilistes contraints aux transports en commun

Les automobilistes contraints à l'usage des transports en commun sont fortement présents dans l'**agglomération parisienne** avec 24 % des habitants qui appartiennent à cette catégorie. Cette forte proportion s'explique par des réseaux de transports en commun saturés n'ayant pas une bonne image et d'une forte contrainte de l'usage de la voiture particulière, notamment par des niveaux de congestion plus élevés.

Les automobilistes contraints à l'usage des transports en commun sont **actifs** et ont une **45 ans d'âge moyen**.

17 %



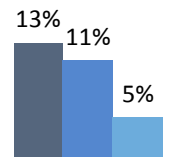
Prédisposés aux modes alternatifs

Les prédisposés aux modes alternatifs résident dans les **agglomérations de plus de 100 000 habitants ou dans l'agglomération parisienne** : ils représentent 11 % des habitants des grandes agglomérations et 13 % des habitants de l'agglomération parisienne. Dans ces contextes, les transports collectifs paraissent souvent plus adaptés que la voiture particulière pour se déplacer en raison des contraintes de stationnement et de circulation.

Les **plus jeunes** sont particulièrement représentés au sein de ce socio-type : les prédisposés aux modes alternatifs représentent 9 % des 18-24 ans (contre 11 %).

S'ils sont **motorisés**, les prédisposés aux modes alternatifs **ne sont pas multimotorisés** avec 32 % des prédisposés aux modes alternatifs appartenant à un ménage ayant plusieurs voitures (contre 40%).

8 %

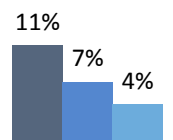


Ancrés dans la proximité

Les ancrés dans la proximité n'aiment pas se déplacer avec des modes motorisés. Ils sont particulièrement présents dans l'**agglomération parisienne** (11 %) pour trois raisons principales :

- une plus mauvaise image des transports en commun,
- des contraintes d'utilisation de la voiture particulière,
- la multiplicité des aménités urbaines de proximité accessibles sans modes motorisés.

6 %



Méthodologie de l'enquête

» Le recrutement :

Le recrutement a été réalisé par un access panel. Cet access panel a permis de réaliser une enquête quantitative en ligne auprès d'un échantillon représentatif de la population française ciblant les plus de 18 ans.



Une enquête auprès
de 2 000 usagers
réalisée en février 2015

Pour constituer un échantillon de 2 000 personnes représentatif de la population française, la diffusion du questionnaire a ciblé différents quotas représentatifs de la population française en termes de sexe, d'âge, de catégorie socio-professionnelle et de taille d'agglomération de résidence. Les données ont ensuite été redressées selon les données de références du recensement général de population de l'INSEE.



» Le questionnaire :

D'une durée d'environ 10 minutes, le questionnaire en ligne portait sur les pratiques de déplacement et les perceptions de ces modes de transports. Pour chacun de ces trois modes, les enquêtés ont donné trois adjectifs correspondant à leur appréciation.

Et vous... quel usager des transports êtes-vous ?

Pour le savoir, faites le test :

<http://etudes.6t.fr/usage-transport/>



Nicolas Louvet
6t-bureau de recherche
01 53 09 26 36

info@6t.fr
www.6t.fr

www.6t.fr/blog
Twitter : @6tRecherche

6t – bureau de recherche en bref - www.6t.fr

L'ambition du bureau de recherche 6t est de se situer à l'interface de la recherche académique et de l'étude appliquée pour répondre à la demande sociale par une expertise de haut niveau, tout en produisant des connaissances scientifiques et techniques au service de la décision.

Les compétences de 6t permettent de mobiliser différents types de méthodes propres à la compréhension de la sociologie, de la géographie et de la prospective urbaine, et de mener des analyses qualitatives, quantitatives et cartographiques.

Cette variété de compétences repose sur une équipe pluridisciplinaire composée de sociologues, géographes, politistes, ingénieurs, économistes et urbanistes qui accompagnent régulièrement les autorités publiques, les aménageurs mais aussi les opérateurs privés et les industriels sur les enjeux urbains en lien avec la mobilité, les usages et les modes de vie. En complément, via notamment la constitution de panels d'usagers des différents modes de transport, 6t réalise de nombreux travaux sur les nouvelles formes de mobilité qui visent à mesurer les évolutions de comportement et à en identifier les tendances.