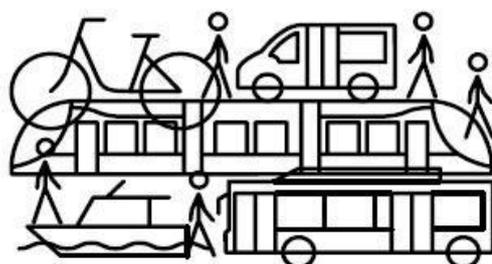


L'opération Bordeaux #SansMaVoiture Édition Automne 2017

Le report modal par l'accompagnement au changement

Synthèse



#SansMaVoiture

**Forum
urbain**

Centre d'innovation
sociétale sur la ville

université
de **BORDEAUX**

Réalisation de l'étude

Equipe projet Université de Bordeaux – Master 2 IDET

Sous la direction de :

Guillaume POUYANNE, Maître de Conférences en Economie, GREThA (UMR CNRS 5113),
Université de Bordeaux

Etudiants :

Vianney CHARPENTIER
Amaury CLÉMENT
Sylvain DESMIER
Anthony GUILLOT
Alan GUILLOU
Jean-Philippe KADJOMOU
Yoann LE VOGUER
Rémy RENEAU

Avec la collaboration de :

Julie CLERC, chargée de Mission, Forum Urbain

Référents Bordeaux Métropole :

Direction de la Multimodalité, Direction Générale Mobilité
Emilie AUMONT, cheffe de Centre Marketing
Nina PIERQUET, chargée de mission modes actifs

Introduction

Présentation de l'opération Bordeaux #SansMaVoiture

Du 17 septembre au 20 octobre 2017, Bordeaux Métropole a souhaité mettre en place, pour la deuxième fois, l'opération #SansMaVoiture. Pendant un mois, 52 volontaires se sont vus offrir un kit de mobilité leur permettant de se déplacer au quotidien, en semaine comme le week-end, en échange de quoi ils acceptaient de se passer de leur véhicule personnel pour toute la durée de l'opération. Ce kit de mobilité permettait l'accès gratuit à un bouquet de modes alternatifs à l'automobile : réseau de transports en commun de Bordeaux Métropole, accès aux vélos et aux voitures en libre service (Vcub et BlueCub), aux services d'autopartage en boucle Citiz et en free-floating Yea !, etc.

L'objectif de #SansMaVoiture était de faire prendre conscience aux habitants de Bordeaux Métropole qu'il était possible de se déplacer sur le territoire sans leur véhicule personnel, ou du moins d'en limiter l'usage, dans une procédure d'expérimentation au changement.

Les partenaires de l'opération



Présentation de la méthode d'évaluation utilisée

Un enjeu majeur, et c'est l'objet de cette étude, a été d'évaluer les nouveaux comportements de mobilité des usagers, en termes de modes de déplacement utilisés notamment. Cette évaluation a été menée en trois étapes :

- une enquête auprès des participants *pendant* l'opération, pour obtenir des éléments quantitatifs quant aux nouvelles habitudes de déplacement ;
- des échanges collectifs à *la clôture* de l'opération (*focus group*), pour faire ressortir de façon plus qualitative le ressenti des participants sur l'opération ;
- des entretiens individuels *deux mois après* l'opération pour savoir dans quelle mesure les nouvelles habitudes de déplacement se sont perpétuées *ex post*.

Ce matériau a permis d'analyser l'adaptation au changement des participants à l'opération dans toutes ses dimensions, et de tester dans quelle mesure les nouvelles habitudes contractées durant l'opération ont été prolongées une fois l'opération terminée. Il a également été possible d'explorer des voies d'amélioration de l'offre de mobilité alternative de la Métropole, ainsi que sur l'opération elle-même et la méthode permettant d'évaluer son efficacité.

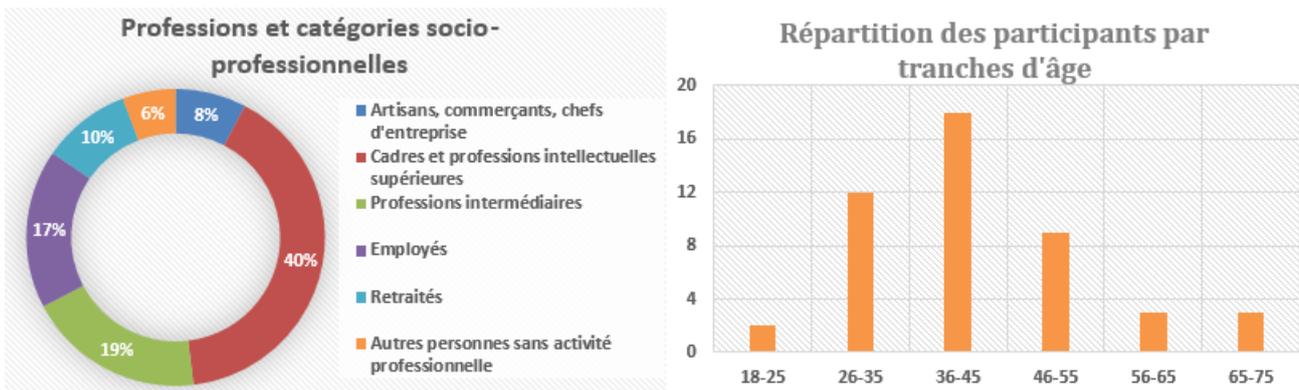
Analyse statistique

Description des participants

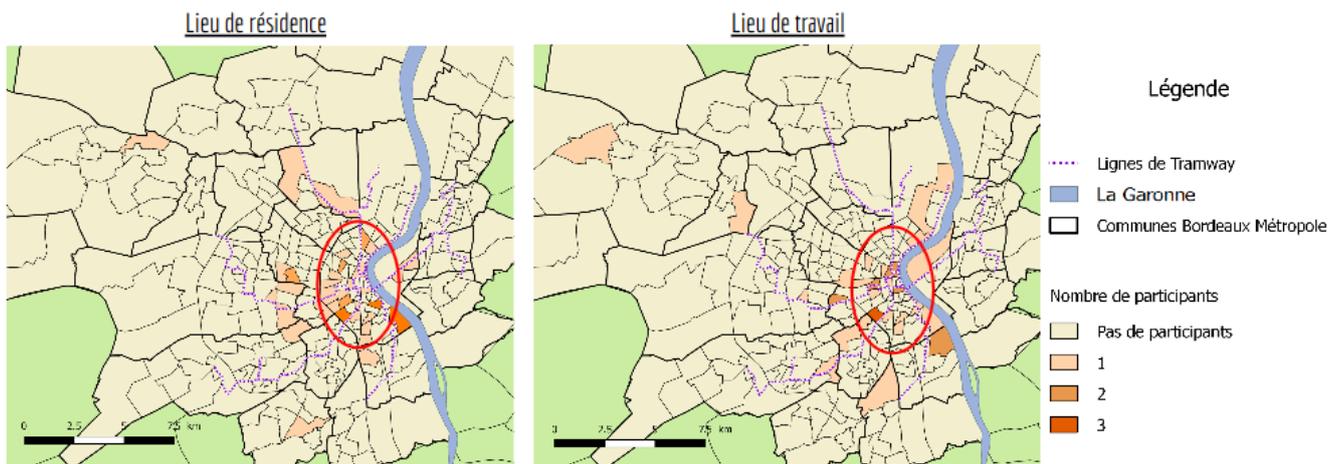
Avant d'analyser les résultats de l'opération, il est nécessaire de connaître le groupe de participants afin d'identifier des éléments qui peuvent influencer sur leur comportement de mobilité.

Les participants étaient 52, pour la plupart des actifs ayant entre 26 ans et 55 ans avec une forte proportion de cadres. Ils sont assez représentatifs de la population de la métropole, avec toutefois une surreprésentation d'habitants du centre de Bordeaux. Ceci introduit un biais dans l'analyse, dans la mesure où il s'agit d'individus peu exposés à la dépendance automobile, bien au fait des solutions de transport alternatives.

Graphique 1. Caractéristiques notables des participants : PCS et tranche d'âge



Carte 1. Localisation des participants selon le quartier de leurs lieux de résidence et de travail (à l'IRIS)



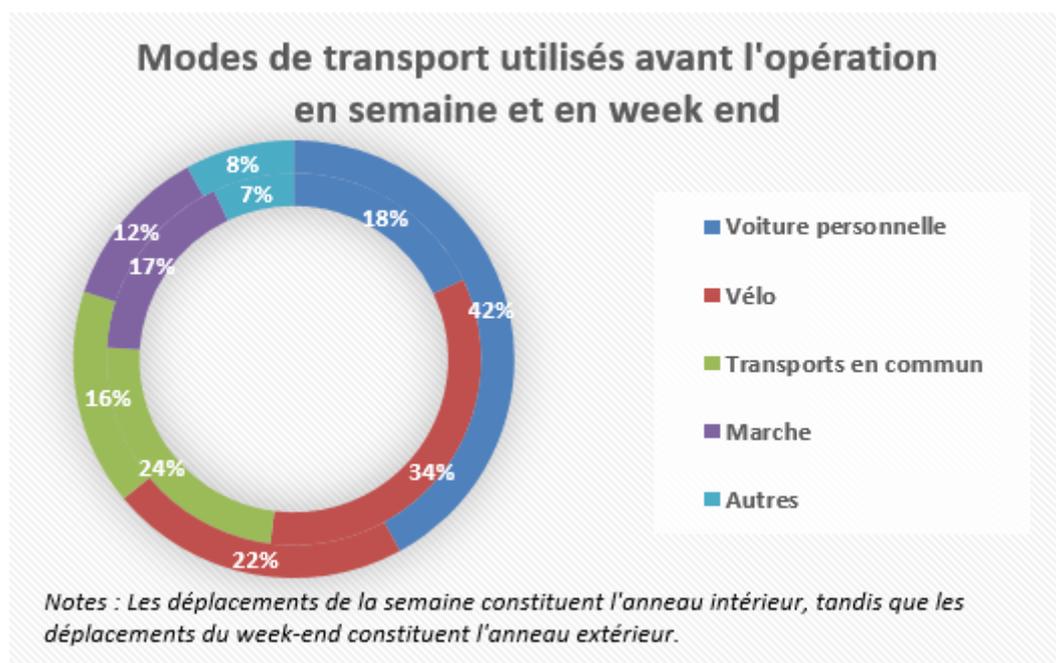
I. Evaluation de l'opération #SansMaVoiture 2017

1. Les habitudes de déplacement avant l'expérience

La surreprésentation des habitants du centre se retrouve dans les habitudes de déplacement en semaine, avec une faible utilisation de l'automobile (18%, contre près de 50% pour la métropole, au profit des TC, et surtout des deux-roues).

En revanche, la part de l'automobile est beaucoup plus importante pour les déplacements de week-end. Ce résultat semble confirmer l'existence d'un « effet de compensation » ou « effet barbecue ». Proposé par Jean-Pierre Orfeuil en 2004, ce mécanisme suppose que, si les résidents centraux utilisent davantage les modes alternatifs que les résidents péricentraux en semaine, le rapport s'inverse le week-end, notamment pour les déplacements de loisir, et les résidents centraux ont tendance à opérer des déplacements plus longs, souvent en automobile¹.

Graphique 2. Déplacements des participants avant l'expérience (en pourcentage des déplacements effectués, tous motifs)



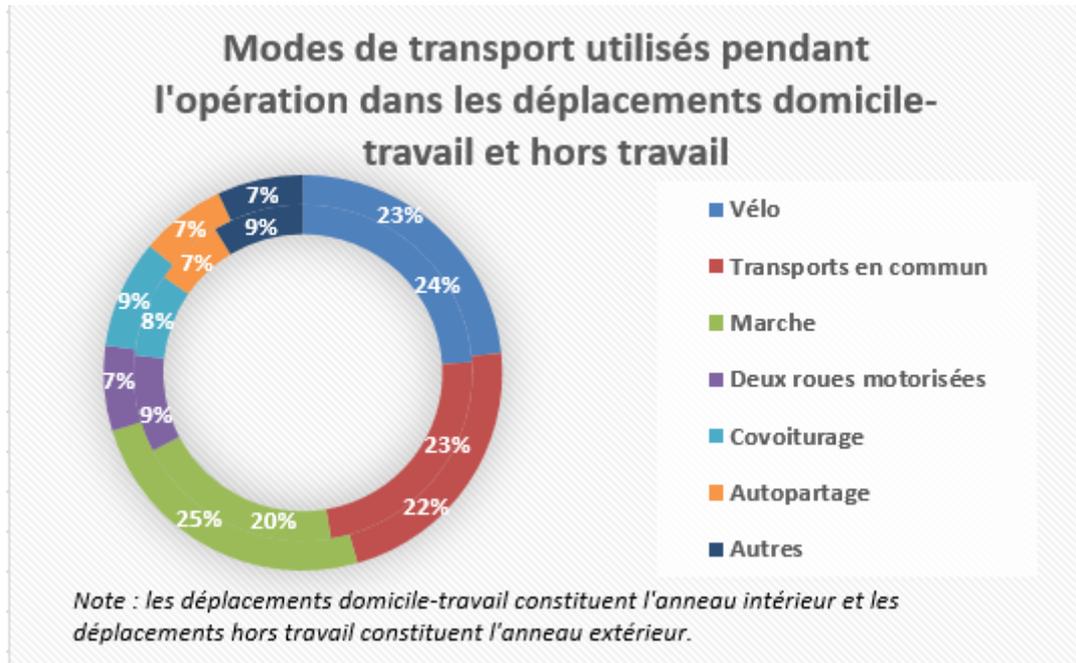
2. Les déplacements pendant l'expérience : un allongement sensible des temps de déplacement dû à l'abandon de la voiture

Pendant l'expérience, les temps de déplacement se sont allongés. En effet, et à l'exception de quelques déplacements très particuliers (trajets courts dans l'hypercentre, par exemple), l'automobile est le mode de transport le plus rapide, particulièrement pour les trajets longs. Le report modal, en conduisant à utiliser des modes plus lents, allongerait donc sensiblement les temps de trajets. Ce constat est partagé aussi bien pour les trajets domicile-travail que pour les autres trajets. On peut aussi supposer que le temps trajet s'allonge à cause de la désorganisation des participants, qui nécessite un temps d'adaptation pendant lequel les participants perdent du temps sur leurs déplacements.

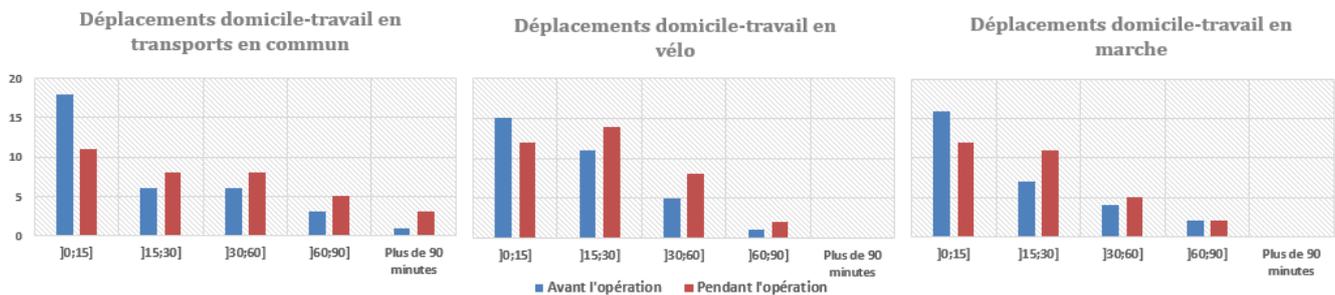
¹ Pour une description récente de l'effet barbecue, voire Sébastien Munafo : « une hypothèse suggère que les résidents du périurbain bénéficieraient d'un environnement plus agréable pour leurs loisirs alors que les citoyens centraux seraient, eux, davantage contraints à se déplacer pour profiter de la nature et du calme absent de leur cadre de vie. On parle d'« effet de compensation » ou parfois d'« effet barbecue » (S. MUNAFO, 2017, *Forme urbaine et mobilités de loisirs : « l'effet barbecue » sur le grill*, Cybergéo (consulté en ligne le 14/12/2017)).

Enfin, mentionnons qu'il s'agit ici de temps de déplacement **déclarés**, donc subjectifs : or, la perception du temps de déplacement est sensiblement différente suivant le mode utilisé, dépendante par exemple du niveau de confort ou du degré de congestion.

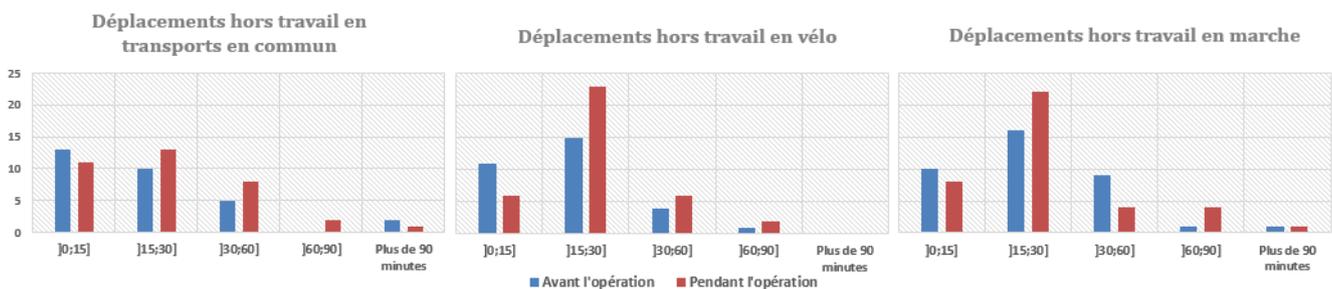
Graphique 3. Déplacements des participants pendant l'expérience (en pourcentage des déplacements effectués, tous motifs)



Graphique 4a. Déplacements domicile-travail : distribution des temps de déplacements par mode, avant et après l'opération (tous motifs)



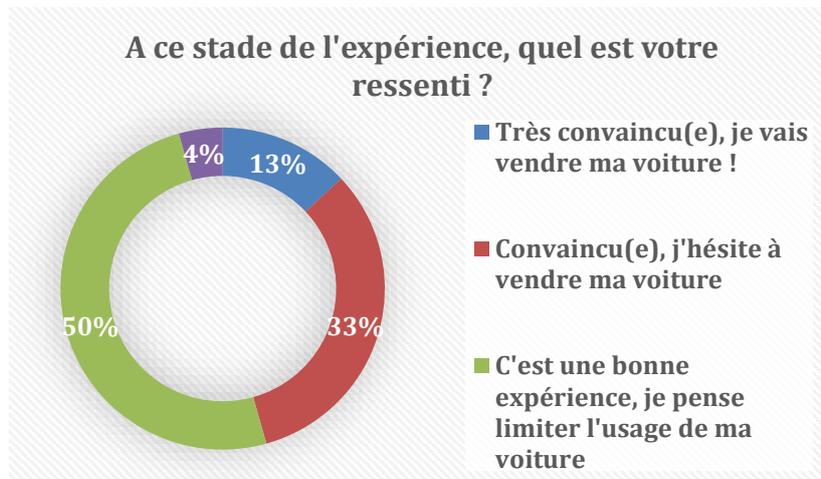
Graphique 4b. Déplacements hors-travail : distribution des temps de déplacements par mode, avant et après l'opération (tous motifs)



3. La perception du transfert modal obligatoire par les participants

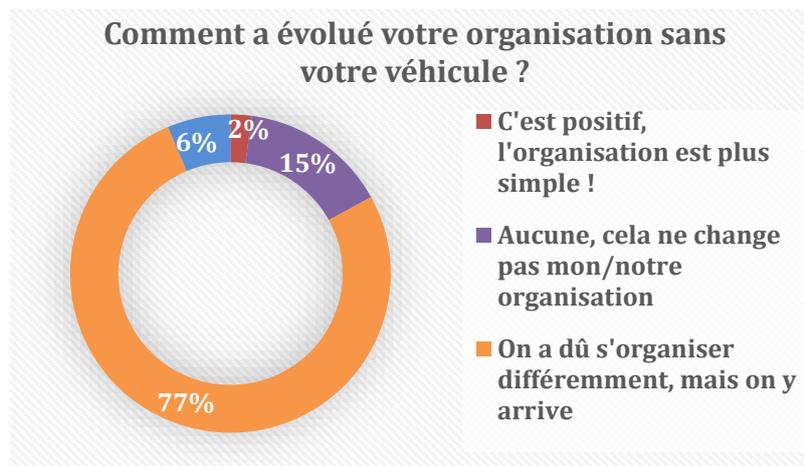
Forcés d'adopter les modes alternatifs à l'automobile, la perception de l'opération #SansMaVoiture par les participants a été très positive : seuls 4% participants souhaitent revenir à leurs anciennes habitudes, alors qu'un tiers d'entre eux hésitent ou sont prêts à se passer de voiture, et environ autant prévoient de limiter l'usage de l'automobile dans leurs déplacements quotidiens.

Graphique 5 : Ressenti subjectif sur la désautomobilisation pendant l'expérience



Pour beaucoup, l'organisation du programme d'activités quotidien peut se révéler complexe, et nécessiter un mode de transport souple et rapide tel que l'automobile. Pourtant, l'offre de modes alternatifs semble aujourd'hui suffisamment complète pour réussir à s'organiser efficacement. C'est en effet ce que déclarent la grande majorité des participants (94%), seuls quelques-uns ayant eu des difficultés à s'adapter.

Graphique 6. Ressenti subjectif sur l'organisation du programme quotidien pendant l'opération



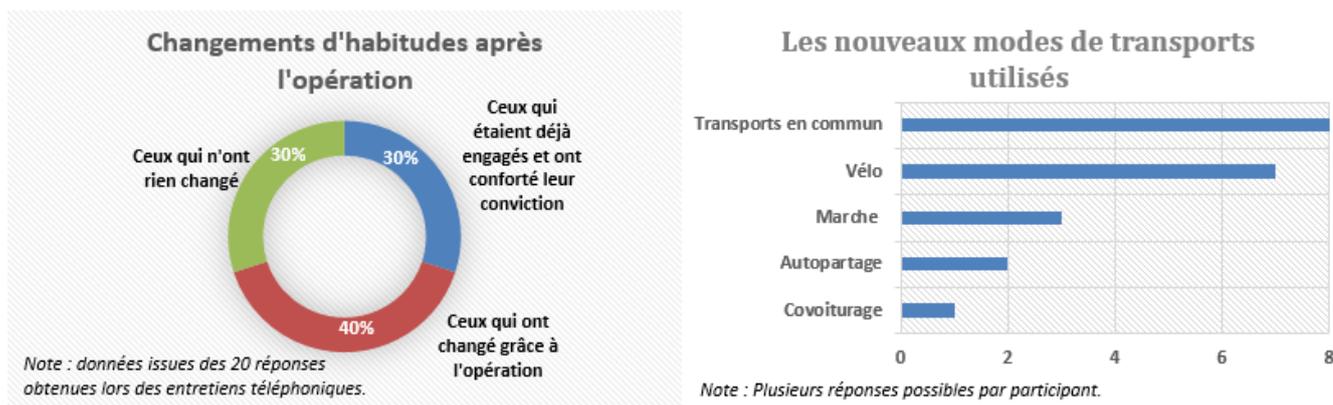
4. La question de la pérennité des habitudes de déplacement après l'opération

a. Le changement d'habitudes et le report modal

La question se pose de savoir dans quelle mesure les participants de l'opération pérennisent les habitudes de déplacement contractées lors de l'opération. Plus des deux tiers d'entre eux déclarent avoir changé leurs habitudes depuis la fin de l'opération, qu'ils eussent été déjà engagés dans une démarche de diminution de l'usage de l'automobile ou non. Notons que, parmi le tiers restant, qui déclare ne rien avoir changé à ses habitudes, certains utilisaient déjà très peu leur automobile dans leurs déplacements quotidiens.

Pour ceux qui ont déclaré avoir changé d'habitudes, le report modal s'est principalement dirigé vers les transports en commun ainsi que les modes actifs, avec une préférence pour le vélo. Le covoiturage n'a été adopté que par un participant.

Graphique 7. Changement d'habitudes et report modal après l'opération

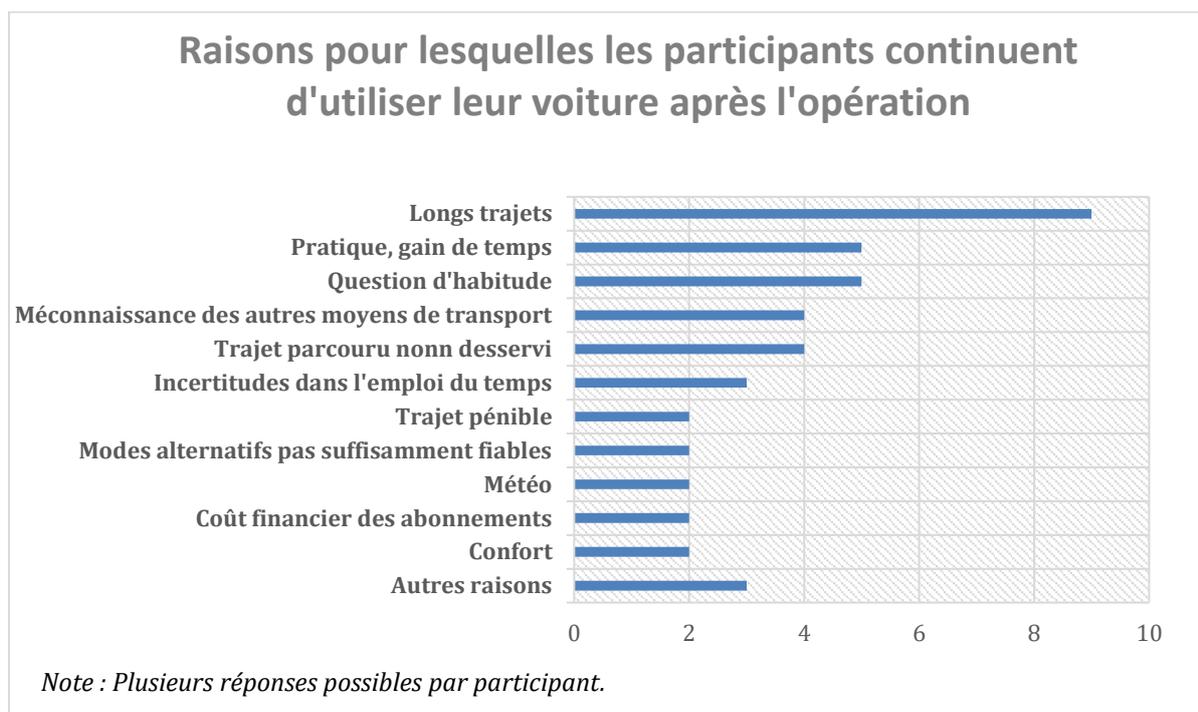


b. La « permanence automobile »

Si la plupart des participants déclarent avoir changé leurs habitudes vers une utilisation accrue des modes alternatifs, il n'en reste pas moins que l'automobile reste encore utilisée, ne serait-ce que ponctuellement, pour réaliser certains trajets particuliers. Nous avons voulu connaître les raisons pour lesquelles l'automobile reste sollicitée.

La principale raison tient au mode lui-même, et à ses performances : la voiture est utilisée pour les trajets longs ou pour gagner du temps, voire pour des raisons de confort. Une raison secondaire tient aux modes alternatifs : l'automobile est utilisée soit, objectivement, parce que le trajet effectué n'est pas desservi, soit, plus subjectivement, par méconnaissance ou incertitude sur les alternatives possibles. Enfin, la question de l'utilisation de l'automobile « par habitude » reste importante.

Graphique 8. Les raisons pour lesquelles les participants continuent d'utiliser l'automobile après l'opération



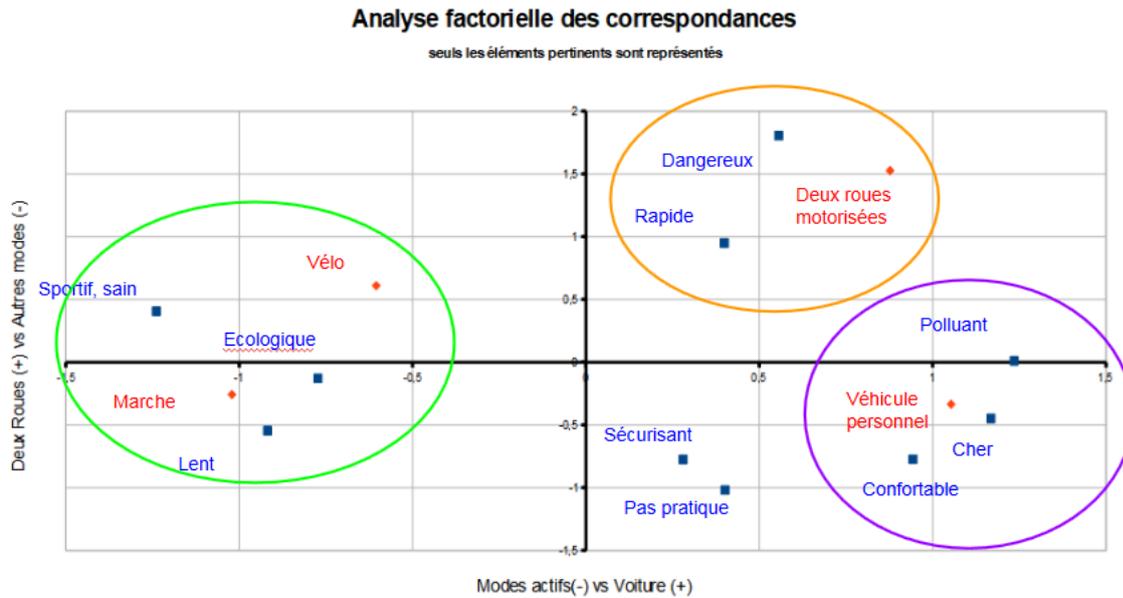
5. Perception des modes de transport et de l'opération #SansMaVoiture par les participants

La pérennité de l'utilisation de l'automobile est souvent due aux habitudes, c'est-à-dire à un comportement « réflexe », et non réflexif. Le choix modal semble alors moins ressortir d'un véritable calcul coûts-bénéfices que d'un comportement automatique. Il paraît dès lors pertinent de demander aux participants « d'objectiver » leur choix modal, en leur proposant d'associer un certain nombre d'adjectifs aux différents modes de transport utilisés.

Les résultats, traités au moyen d'une Analyse Factorielle des Correspondances montrent une opposition entre l'automobile et les modes actifs, la première associée aux adjectifs « polluant », « cher », mais aussi « confortable », les seconds étant plutôt jugés « sportifs, sains », « économiques », mais aussi « lents ». Les deux-roues motorisés, « rapides » et « dangereux », sont classés à part.

Les autres modes (et notamment les transports en commun) n'apparaissent pas sur cette représentation car les avis des participants sont plus diversifiés. Par conséquent, ils ne ressortent pas comme aussi statistiquement significatifs dans cette analyse.

Graphique 9. Représentation factorielle des principaux adjectifs associés aux différents modes de transport



6. Un avis général positif sur l'opération

L'avis final sur l'opération montre que c'est le côté « aventure-découverte » qui a été préféré par les participants. Environ 15%, c'est loin d'être négligeable, déclare avoir renforcé sa sensibilité écologique grâce à l'opération. Enfin, l'effet d'aubaine a été très limité : seul un participant a déclaré avoir voulu profiter de la gratuité des transports pendant un mois.

Graphique 10. Avis final des participants sur l'opération

