

Exploration des logiques qui sous-tendent le choix modal

Guillaume Drevon ¹, Eloi Bernier ¹

¹ Laboratoire de Sociologie Urbaine, EPFL

Encourager le report modal des transports individuels vers des moyens de transports moins polluants constitue aujourd'hui l'objectif affiché des politiques de transport à travers toute l'Europe (Banister 2005, Flamm 2004). Cet objectif ambitieux exige une compréhension fine de la demande, de son évolution et de sa sensibilité face aux changements de l'offre de transport. Or les recherches récentes s'accordent pour souligner que les comparaisons des temps de parcours et des prix ne constituent pas les seuls facteurs explicatifs du choix modal, qui résulte d'une gamme de raisons qui s'est diversifiée durant la dernière décennie. Avec le développement des technologies de communication à distance, le temps de déplacement a en particulier cessé d'être un interstice dont la durée serait à minimiser (Mokhtarian et al., 2015 ; Keseru et Macharis, 2018). Dans cette optique, la présente recherche renouvelle la méthodologie des études menées en 1994 et 2011 (Munafò et al., 2015) et analyse le Canton de Vaud, le Grand Genève et l'agglomération de Berne, en se focalisant sur l'obtention d'une typologie actualisée des logiques d'action qui sous-tendent le choix modal, permettant de mettre finement en évidence la réactivité de la population à toute une palette d'amélioration des offres de transport.

Nos données, récoltées par enquête téléphonique ad hoc, nous renseignent sur un échantillon d'actifs en termes d'abonnement aux transports publics et d'équipement en véhicules (1) ; d'image (2) et d'habitudes d'utilisation des moyens de transports (3) ; et d'utilisation des temps de déplacement (4). Nous étudions alors l'utilisation des moyens de transport comme activation des dispositions personnelles à l'usage dans un contexte d'offre donné. Toutefois, ces habitudes d'utilisation et dispositions ne concernent pas l'ensemble de la population enquêtée de la même manière, d'où l'intérêt de disposer d'une segmentation des logiques de choix modal. Repartant des logiques d'action de Max Weber (1922), nous proposons une nouvelle typologie analytique construite selon quatre registres principaux identifiés pour la mobilité: le fonctionnel, le sensible, l'environnement et le social ; et qui intègre les modes de transports principaux en les caractérisant selon leurs qualités.

L'étude des fréquences d'utilisation pour chaque mode atteste d'une tendance au report modal vers les modes « écomobiles ». La nouvelle typologie révèle la quasi-disparition des usagers qui n'ont recours qu'à l'automobile pour leurs déplacements de la vie quotidienne. Quasiment toute la population s'avère multimodale, et l'on constate une diversification des dispositions de la population à l'égard de la mobilité, qui s'organisent désormais davantage autour de qualités recherchées qu'en fonction des caractéristiques des modes de transports.

Références

Banister D. (2005). *Unsustainable Transport: City Transport in the New Century*. Routledge. London.

Flamm M. (2004). *Comprendre le choix modal – Les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport*. Thèse de doctorat EPFL. Lausanne.

Keseru I., Macharis C. (2018). Travel-based multitasking: review of the empirical evidence. *Transp. Rev.* 38, 162–183.

Mokhtarian P.L., Salomon I., Singer M.E. (2015). What moves us? An interdisciplinary exploration of reasons for traveling. *Transp. Rev.* 35, 250–274.

Munafò, S., Kaufmann, V., Christie, D., Vincent-Geslin S., Ravalet, E. (2015). Dispositions et usages de l'automobile et des transports publics entre 1994 et 2011 : Analyse des cas de Berne, Genève et Lausanne. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, décembre (5), 753-782.

Weber M. (1922). *Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriss der verstehenden Soziologie*. Mohr Siebeck. Tübingen.