



HAL
open science

Les changements de pratiques de mobilité : influence de la performance de l'offre de transport et de la perception du mode le cas du train

Sophie Hasiak

► To cite this version:

Sophie Hasiak. Les changements de pratiques de mobilité : influence de la performance de l'offre de transport et de la perception du mode le cas du train. 1ere Rencontre Francophone Transports et Mobilités (RFTM), Jun 2018, Lyon, France. halshs-03152407

HAL Id: halshs-03152407

<https://shs.hal.science/halshs-03152407v1>

Submitted on 25 Feb 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Proposition de communication pour les
1ères Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Lyon, 6-8 juin 2018

Titre : Les changements de pratiques de mobilité au regard de la performance d'une offre et de la perception du mode

Auteur(s) :
Hasiak Sophie, Cerema Nord Picardie (Lille)
sophie.hasiak@cerema.fr

Mots-clés : pratiques de mobilité, changement de mode, potentiel, résistance, perception, performance

Session(s) thématique(s) visée(s) :
Session 21 : « les dispositifs d'accompagnement au changement des pratiques de mobilité : fondements scientifiques et retour d'expérimentation
(Par défaut Session 8 : les mobilités interurbaines du quotidien)

Résumé :

1) Problématique

Dans un contexte de promotion de mobilités plus durables, les collectivités cherchent à encourager un report modal de la voiture vers le train pour les déplacements périurbains et régionaux. Aujourd'hui, l'ensemble des acteurs qu'ils soient de la sphère politique ou scientifique s'accordent à dire que l'amélioration de l'offre ferroviaire ne suffit pas à attirer des automobilistes quotidiens malgré des conditions de circulation dégradées. Certes, les individus opèrent à un choix modal selon des critères de performance et de coût (Crozet 2005, Vleugels et al. 2005) mais d'autres facteurs relevant de la psychologie et de la sociologie (Brisbois 2010, Flamm 2004) tels que l'expérience vécue des transports, les habitudes ou la perception du mode, influent également sur ce choix.

Cela souligne dès lors la nécessité d'agir sur le comportement des individus pour les amener à se questionner sur leur choix modal. Mais peut-on réellement amener tout usager à un changement de comportement de pratique modale ? Quelles peuvent être les influences respectives de la performance de l'offre de services ferroviaires et de la perception du train sur l'éventualité d'un abandon de la voiture pour le train ?

La présente communication propose un éclairage des enjeux de changement de pratiques de mobilité par des individus potentiellement prêts au changement sur la base de scénarios de critères de performance du transport et de la perception du train.

2) Approche méthodologique

L'analyse est menée à partir des résultats d'une enquête ménages régionale menée en Picardie en 2014 (14 350 personnes de plus de 10 ans interrogées).

Dans un premier temps, elle s'appuie sur une estimation des déplacements réalisés en voiture pour lesquels il existe une alternative en train. Puis, afin de pouvoir évaluer le degré de réalisme de ces alternatives en train, cinq critères de sélection sont définis basés sur les enseignements

scientifiques sur les choix modaux et sur la connaissance des caractéristiques des déplacements en train en Picardie.

- Critère « chaînage des déplacements », considérant que les déplacements en train en Picardie concernent essentiellement des déplacements domicile-travail ou domicile-études ;
- Critère « performance temps du train » (comparant les temps de trajet porte à porte entre voiture et train) ;
- Critère « nombre de correspondances » nécessaires pour faire le déplacement en train
- Critère « temps de marche » d'accès à la gare et temps total de marche pour le déplacement en train ;
- Critère « distance de rabattement » en voiture sur la gare.

En complément de la performance du système, le degré de résistance ou d'acceptation au changement intègre la perception du train. Recueillie sous la forme d'adjectifs lors de l'enquête, elle est classifiée selon trois degrés : perception positive si les deux adjectifs cités pour le train relèvent d'une appréciation positive, perception négative dans le cas de deux adjectifs à consonance négative, ou perception mitigée (un adjectif positif confronté à un adjectif positif).

3) Principaux résultats

Quotidiennement, environ 820 000 déplacements régionaux sont réalisés en voiture par des Picards dont près des trois-quarts ont une extrémité liée au domicile.

50% de ces déplacements en voiture concernent des origines-destinations (exprimées à la commune) couvertes par une desserte ferroviaire, quelle que soit sa qualité.

En tenant compte de la performance de l'offre ferroviaire, le volume d'usagers potentiellement concernés par un changement de pratique oscille entre 38 500 et 69 000 selon que l'on considère les cinq critères de performance définis précédemment ou que l'on prenne uniquement les critères motif et temps.

A minima, ce sont donc 42 000 déplacements en train supplémentaires qui pourraient résulter d'un changement de pratiques sous la seule considération de la performance du système ferroviaire. Sachant qu'on dénombre environ 94 700 déplacements quotidiens en train, cela conduirait à une augmentation de la fréquentation de 44% du trafic.

Menée sur la base du potentiel de report le plus faible cité précédemment, l'intégration du facteur perception du mode révèle une proportion de 42% d'automobilistes s'exprimant négativement sur le train pour 27% ayant une image positive.

Sur la base de la définition d'un « degré de résistance » de l'adjectif à connotation négative qui inviterait à dire que le changement de pratique serait difficile ou non, ce sont a minima 31 000 déplacements en voiture qui pourraient être réalisés par le train.

Enfin, considérant les retours d'expérience des quelques démarches de marketing individualisé menées en France (Rocci 2014), ce sont 8 500 à 11 200 individus qui pourraient basculer de la voiture vers le train.

Au-delà de cet enjeu territorialisé, cette présente analyse souligne l'intérêt pour les collectivités de mener des actions spécifiques sur la perception du train orienté sur trois principaux thèmes :

- l'utilité et la praticité du train, bien que ces termes soient difficilement cernables car chacun donnant sa propre définition au regard de ses besoins,
- la performance du train dans une approche comparative à la voiture (les actions de communication actuelles étant trop monomodales)

Par ailleurs, il faut souligner l'importance des attributs émotionnels exprimés positivement (confort, agréable, reposant,...) et négativement (bondé, inconfortable, dangereux), ces derniers semblant résulter d'images véhiculés par les médias ou l'entourage puisque 72% des individus évalués en situation potentielle de changement n'utilisent jamais le train. Ces attributs mériteraient de guider les actions de communications ciblées, et en particulier les dispositifs d'accompagnement.

4) Bibliographie

- Brisbois X., 2010. Le processus de décision dans le choix modal : importance des déterminants individuels, symboliques et cognitifs, rapport de thèse, Université de Grenoble
- Crozet Y., 2005. Le temps et les transports de voyageurs, European Conference of Ministers of transport, round table 127 on transport economics, OECD/ECMT, CEMT
- Flamm M., 2004. Comprendre le choix modal : les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport, rapport de thèse, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne
- Rocci A., 2014. Comment rompre l'habitude ? Le marketing individualisé, un levier des politiques publiques pour changer les comportements autosolistes, conférence MSFS mars 2014
- Vleugels I., Steenbergen T., Vande Walle S., Cornélis E., 2005. Déterminants des choix modaux dans les chaînes de déplacements, plan d'appui scientifique à une politique de développement durable