

Aimez-vous les transport publics?: les ressorts psychologiques et sociologiques d'un choix

Autor(en): **Kaufmann, Vincent**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **119 (1993)**

Heft 7

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-78028>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Aimez-vous les transports publics?

Par Vincent Kaufmann
Sociologue
Rue Versonnex 17
1207 Genève

Les ressorts psychologiques et sociologiques d'un choix

Déterminants de l'utilisation des transports publics et de l'automobile: l'étude du cas genevois

Dès les années septante, l'engorgement des centres urbains par l'automobile interpelle les pouvoirs publics. L'accessibilité des villes est en régression et les problèmes environnementaux, liés au niveau général de bruit et au taux de pollution, se font de plus en plus pressants. Diminuer le trafic privé en milieu urbain devient rapidement une préoccupation majeure.

Dans la plupart des villes européennes (de l'Ouest) de plus de 100 000 habitants, les pouvoirs publics misent sur le développement des transports en commun pour résoudre les problèmes de trafic urbain, car actuellement, le transport collectif est le seul mode de transport favorable à l'environnement, susceptible d'améliorer la mobilité en milieu urbain.

A Genève, un plan de développement des transports en commun a été rendu public au printemps 1992 (Rapport sur l'étude du réseau de transports publics à l'horizon 2000-2005). Son objectif est très ambitieux: il s'agit de réduire de 40% le trafic pendulaire en ville de Genève et d'augmenter de 70% le nombre d'usagers des transports publics d'ici l'an 2005. Pour y parvenir, ce plan prévoit d'augmenter la capacité de transport sur le réseau des transports publics, de façon à pouvoir absorber le trafic supplémentaire qui découle des objectifs et d'augmenter la rapidité des déplacements en transports publics, afin de rendre leur emploi plus attractif.

Il est donc implicitement postulé que la minimisation du temps réel de déplacement joue un rôle important dans le choix modal de transport des individus.

Cette approche, qui vise à améliorer objectivement l'offre en matière de transports en commun, a déjà été utilisée à maintes reprises pour développer des réseaux. Elle donne parfois des résultats décevants: le nombre d'usagers n'augmente pas dans les

proportions espérées et le report modal de l'automobile sur les transports publics est faible, les nouveaux passagers étant souvent d'anciens usagers des transports collectifs qui les emploient plus fréquemment du fait de leur amélioration [12]¹. Ces demi-échecs sont le reflet de la complexité des déterminants du choix de transport, notamment sur le plan psychologique et sociologique.

Notre recherche a précisément porté sur ces déterminants et un sondage réalisé auprès de plus de 300 personnes travaillant au centre-ville de Genève (intérieur de la petite Ceinture), nous a permis de faire le double constat développé ci-après.

1) Le déplacement en automobile est plus désirable pour l'individu que celui en transports publics

La voiture jouit d'une représentation positive (représentation: caractéristiques attribuées a priori à un mode de transport), articulée autour de l'individualisation et de la maîtrise du déplacement qu'elle procure à son conducteur, ainsi que de la vitesse de déplacement (tableau 1); à l'inverse, les transports publics souffrent d'une représentation essentiellement négative, caractérisée par les contraintes de lignes et d'horaires attachées à la mobilité en transports publics, par le voyage «en collectif», ainsi que la lenteur (tableau 2). Ces aspects constituent des obstacles à l'emploi des transports publics (tableau 3).

Il en résulte que le déplacement en automobile est plus désirable pour l'individu, et que les transports en commun ne sont utilisés qu'à défaut, lorsque les conditions d'emploi de la voiture sont trop difficiles (conditions de parcage et/ou de circulation), ou, plus simplement, lorsqu'on ne dispose pas d'un permis de conduire ou d'une voiture.

Ces résultats corroborent les recherches menées antérieurement dans le

¹ Les chiffres entre crochets renvoient à la bibliographie en fin d'article.

Tableau 1 – Représentation de l'automobile, choix d'adjectifs (n = 310)²

Adjectif	Fréquence du choix
rendant autonome	69%
pratique	59%
confortable	37%
polluante	36%
rapide	33%
chère	18%
dangereuse	13%
fiable	7%
bruyante	7%
agressive	7%
contraignante	4%
valorisante	1%

Tableau 2 – Représentation des transports publics, choix d'adjectifs (n=310)²

Adjectif	Fréquence du choix
bondés	59%
contraignants	39%
pratiques	38%
lents	32%
populaires	31%
non-polluants	21%
chers	21%
efficaces	15%
inefficaces	10%
bruyants	7%
rapides	6%
confortables	5%

Commentaire: les représentations des transports publics et de l'automobile ont été mises en évidence par des choix d'adjectifs. Chaque personne devait choisir 3 adjectifs, dans une liste de 12 propositions, pour qualifier l'automobile et les transports publics. La possibilité était laissée à chacun d'ajouter des adjectifs si ceux qui étaient proposés ne convenaient pas.

² n représente la taille de l'échantillon.

domaine des représentations de l'offre de transport [8, 2, 6, 11].

2) La perception des temps de déplacement est biaisée

Les représentations associées aux transports publics et à l'automobile influencent la perception que les individus ont de ces deux systèmes de transport (perception: expérience subjective vécue). Elles biaisent en parti-

Tableau 4 – Les temps de déplacement estimés, confrontés aux temps de déplacement réels

<i>Temps de déplacement estimés (par les pendulaires eux-mêmes)</i>			
	<i>voiture + rapide</i>	<i>temps équivalents</i>	<i>TP + rapides</i>
automobilistes (n=90)	84%	11%	5%
usagers des TP (n=126)	45%	32%	23%
usagers mixtes (n=34)	62%	15%	7%
<i>Temps de déplacement réels (vérifiés sur le terrain)</i>			
	<i>voiture + rapide</i>	<i>temps équivalents</i>	<i>TP + rapides</i>
automobilistes	55%	40%	5%
usagers des TP	17%	26%	57%
usagers mixtes	50%	45%	5%

culier la perception des temps de déplacement en transports publics et en automobile, ces temps sont légèrement surestimés pour les transports publics et sous-estimés pour l'automobile, par leurs usagers respectifs. Les automobilistes ont par ailleurs un préjugé tenace à l'encontre de la lenteur des transports publics, qui se traduit par une nette tendance à la surestimation des temps de déplacement en transports en commun. Cela a pour conséquence qu'un certain nombre d'automobilistes sont persuadés que leur choix de transport minimise leur temps de déplacement jusqu'à leur lieu de travail, alors que ce n'est en fait pas le cas (tableau 4). Un constat qui correspond également aux recherches antérieurement menées dans ce domaine [6, 1, 11].

Tant les représentations décrites que la perception qu'elles commandent, constituent des limitations importantes à une approche de la problématique du choix de transport des individus, basée uniquement sur des critères objectifs tels que la minimisation des temps réels de déplacement. Dans la mesure où ils ne peuvent s'affranchir des contraintes de lignes, d'horaires et de mobilité collective qui les caractérisent, les transports publics ne sont probablement pas susceptibles de constituer en ville une solution de rechange, qui – du point de vue de la population – apparaisse aussi séduisante que l'emploi de l'au-

Tableau 3 – Obstacles à l'emploi des transports publics (n = 310)

<i>Motif</i>	<i>Fréquence du choix</i>
L'attente aux arrêts	41%
La lenteur des transports publics	24%
La promiscuité dans les TP	21%
La non-fiabilité des horaires	16%
L'ambiance qui y règne	15%
Les trajets à pied	13%

Commentaire: la question à laquelle se rapporte le tableau 3 demandait si l'emploi des transports publics exige un «effort» particulier, et si oui, pour quelle(s) raison(s). 54% des personnes interrogées ont répondu par l'affirmative (dont 71% des non-usagers des transports publics).

tomobile. En conséquence, *les transports en commun sont sans doute condamnés à n'être employés par le plus grand nombre que lorsqu'on l'y incite fortement.*

Cette constatation a des implications essentielles pour les moyens à mettre en œuvre afin de résoudre l'engorgement d'une ville de la taille de Genève, en misant sur le développement des transports collectifs: *les services de transports en commun doivent être améliorés, mais cette amélioration doit impérativement être accompagnée de mesures restrictives s'appliquant à l'emploi de la voiture en ville.*

A) Amélioration des transports publics

L'amélioration des transports publics passe par la proposition d'une offre que les usagers se représentent et perçoivent comme la plus performante, afin de provoquer le report modal «naturel» le plus important possible sur les transports publics.

Dans ce domaine, les résultats de la recherche prospective qui vient d'être présentée offrent d'ores et déjà une base de travail: pour proposer à la population genevoise un réseau de transports publics qu'elle perçoive comme performant, il paraît important de

1) limiter au maximum les contraintes de lignes et d'horaires, notamment par un réseau comportant peu de transbordements et de bonnes fréquences de passage, et améliorer les accès piétonniers et l'équipement des arrêts;

2) diminuer la pénibilité du «voyage collectif» attachée au déplacement en transports publics, en offrant, sur tout le réseau, une capacité de transport suffisante pour accueillir les usagers dans de bonnes conditions aux heures de pointe;

Tableau 5 – Types de transport public, préférences

Remarque: le choix de deux types était demandé (n = 310)

Tramway	76%
Trolleybus	51%
Autobus	43%

Commentaire: le métro ne figure pas dans le tableau 5 pour des raisons méthodologiques; la comparaison d'un type de transports publics ne circulant pas à Genève avec ceux qui y sont exploités, était en effet hasardeuse. En se basant sur d'autres recherches, on peut néanmoins estimer que l'attractivité d'un métro se situe au-dessus de celle du tram.

3) proposer aux usagers potentiels, des transports publics qu'ils se représentent comme «propres» (peu polluants); dans la mesure, en effet, où l'on développe les transports en commun entre autres pour lutter contre la pollution atmosphérique et le bruit, il paraît psychologiquement difficile de demander à des individus de quitter leur volant, pour devenir usagers de transports collectifs qu'ils ne perçoivent pas comme favorables à l'environnement;

4) développer des transports publics à infrastructure permanente (métro, tramway, trolleybus), qui sont perçus comme plus attractifs par les usagers (tableau 5), tant sur le plan de la représentation que sur celui de la perception de la qualité des services.

B) Mesures de dissuasion à l'emploi de la voiture

Pour susciter un transfert modal, la dissuasion de l'emploi de la voiture en ville doit compléter le développement des transports publics, le déplace-

ment en automobile étant préféré, on l'a vu, à celui en transports publics par la population.

A Genève, un plan de mesures de ce type existe, il s'agit de «Circulation 2000». Toutefois, l'approche qui a conduit à son élaboration est technique et le degré d'acceptabilité par la population des mesures préconisées n'a pas encore été étudié. Cela sera néanmoins nécessaire, car l'objectif fixé par le rapport du Conseil d'Etat en matière de report modal sur les transports publics ne pourra être atteint que si des mesures restrictives sont prises à l'encontre du trafic automobile en ville.

L'ensemble des résultats obtenus dans cette recherche prospective démontre la complexité des déterminants du choix modal de transport des individus, et notamment l'importance des représentations et des perceptions dans ce choix. Et si, à Genève, ces facteurs n'ont jusqu'à présent pas été véritablement intégrés à l'élabora-

tion des plans «Transports Collectifs 2000» et «Circulation 2000», ils devront tôt ou tard être pris en considération, si l'on ne veut pas courir le risque d'un demi-échec du nouveau réseau de transports publics du point de vue du report modal.

Bibliographie

- [1] BAILLY, ANTOINE: «La perception des transports en commun par l'utilisateur», TEC No 32, 1979, pp. 23-28
- [2] BASSAND, MICHEL et LALIVE D'EPINAY, CHRISTIAN: «Loisirs, vacances et mobilité spatiale», Université de Genève, Service d'étude des transports, Genève et Berne, 1976
- [3] BOUDON, RAYMOND: «La place du désordre», PUF, Paris, 1984
- [4] BRIDEL, LAURENT ET AL.: «Effets sur la mobilité et l'organisation spatiale d'un nouveau transport urbain en site propre (TSOL) – Rapport intermédiaire I», Université de Lausanne et PNR 25, Lausanne, 1991
- [5] «Circulation 2000 – conception globale de la circulation à Genève», République et Canton de Genève, 1992
- [6] CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT), Table ronde 31: «Les motifs psychologiques qui guident les usagers», OCDE, Paris, 1977
- [7] CEMT, Table ronde 68: «Evolution de la motivation des usagers en matière de choix modal», OCDE, Paris, 1985
- [8] DOLLINGER, HANS: «Die totale Autogesellschaft», Hanser, Munich, 1972
- [9] INEICHEN, HANS ET SIMON, MARKUS: «Analyse des Morgenpendlerverkehrs in einem Agglomerationsraum», Berne, 1986
- [10] KAUFMANN, VINCENT: «Usage, représentation et perception des transports publics à Genève», Université de Genève, mémoire de licence, Genève, 1992
- [11] LEJEUNE, M., MAILLAT, D., STROHMEIER, A. ET AL.: «Perception et comportements de la population face aux moyens de transport», Université de Neuchâtel, Neuchâtel, 1982
- [12] LEFÈVRE, CHRISTIAN ET OFFNER, JEAN-MARC: «Les transports urbains en question», CELSE, Paris, 1990
- [13] MERLIN, PATRICK: «La planification des transports», Masson, Paris, 1984
- [14] «Transports Collectifs 2000», Rapport sur l'étude du réseau des transports publics à l'horizon 2000-2005, République et Canton de Genève, 1992
- [15] YONNET, PAUL: «Jeux, modes et masses», Gallimard, Paris, 1985, pp. 245-291

A propos de Swissmétro: un précédent américain

Au moment où l'on parle d'un possible démantèlement du réseau des CFF, dont l'utilité sur les plans tant national que régional, n'est pourtant guère à démontrer, certains milieux techniques et scientifiques se vouent à la promotion de *Swissmétro* qui, le siècle prochain, doit constituer l'épine dorsale des transports en Suisse. C'est ainsi que des Journées nationales *Swissmétro* auront lieu à l'EPFL les 25 et 26 mars prochain et que dans le cadre de l'action «Nouvelles technologies» de la SIA, la section genevoise convie ses membres à une soirée d'information en avril prochain. Cela constitue l'occasion de relever que les options de *Swissmétro* ne sont pas entièrement nouvelles, si révolutionnaires soient-elles, et d'attirer l'attention sur un projet encore plus ambitieux, mais fort similaire, présenté aux Etats-Unis dans les années 70.

Trans-Planetary Subway System

Dans une conférence en février 1978, Robert M. Salter, de la Rand Corporation (Santa Monica, Californie) présenta le projet d'un nouveau moyen de transport terrestre – de fait souterrain –, le *Planetran*, conçu quelques années auparavant déjà, susceptible de se substituer à l'avion sur les relations transcontinentales américaines, soit des distances dépassant 4000 km. Le système proposé comporte des véhicules à sustentation électromagnétique circulant dans des tunnels où règne un vide poussé correspondant à une altitude de 52 km. Des interconnexions sont prévues avec

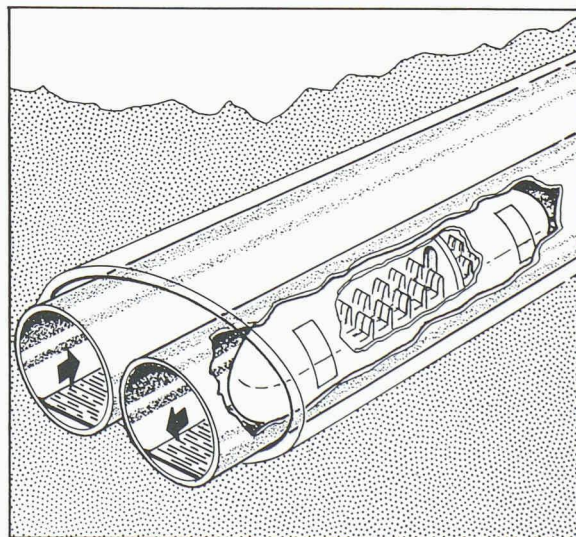


Fig. 1. – Le Planetran dans sa version à deux tubes

les métros existants ainsi qu'avec les transports publics de surface (fig. 1).

Dans la version la plus rapide envisagée par l'auteur pour la traversée du continent américain, le Planetran pourrait atteindre une vitesse de 22 500 km/h, moyennant une accélération constante de 1 g jusqu'à mi-parcours, puis une décélération de même grandeur. Résultat: un temps *coast-to-coast* de 21 minutes seulement. Robert Salter émet toutefois des doutes sur le réalisme d'une telle hypothèse, notamment sur la réaction des voyageurs à une telle accélé-